



Proceedings of the
6th Biennial of Architectural and Urban Restoration

BRAU6

October 15-30, 2023
Italy-Bangladesh

Published by CICOP Italia

BRAU6 Proceedings / Atti della Biennale BRAU6

Various Authors / Autori Vari

2024

Proceedings of the
6th Biennial of Architectural and Urban Restoration
BRAU6
October 15-30, 2023
Italy–Bangladesh

Atti della
6° Biennale del Restauro Architettonico e Urbano
BRAU6
15-30 ottobre 2023
Italia–Bangladesh

Various Authors

Autori Vari

Printing layout, typesetting and editing:
Mario Maio (mario.maio@libero.it)

Redazione, composizione e impaginazione:
Mario Maio (mario.maio@libero.it)

Published by CICOP Italia ONLUS
Centro Internazionale per la Conservazione
del Patrimonio Architettonico – Italia
<https://brau.cicop.it>
<https://www.cicop.it>
brau@cicop.it

Pubblicato da CICOP Italia ONLUS
Centro Internazionale per la Conservazione
del Patrimonio Architettonico – Italia
<https://brau.cicop.it>
<https://www.cicop.it>
brau@cicop.it

Published on 2024
Edition number: 1

Pubblicato nel 2024
Numero edizione: 1

©2024 CICOP Italia Onlus
Centro Internazionale per la Conservazione
del Patrimonio Architettonico – Italia
All right reserved.

©2024 CICOP Italia Onlus
Centro Internazionale per la Conservazione
del Patrimonio Architettonico – Italia
Tutti i diritti riservati.

Cover image: BRAU6 logo

Immagine in copertina: logo BRAU6

ISBN 978-88-943862-3-3



*Dedicated to the memory of Dr. **Nicholas Minos**
Emeritus Director of the Directorate of Conservation
of Ancient and Modern Monuments, Greece*

Contents

Contents	iv	8 Building to raise awareness: how architecture guides us through our cities . . .	105
Institutional greetings / Saluti istituzionali .	vi	9 Restoration and expansion of the Halki Theological School in Istanbul, Turkey .	117
BRAU6 Scientific Committee	ix	10 Il restauro del Palazzo Simoncelli in Orvieto e l'allestimento museale del Centro integrato di documentazione, ricerca e sperimentazione della ceramica orvietana	125
Patronages / Patrocini	xi	11 Valorisation and revitalization of historical architecture in fragile context: the open-air laboratory of Aeolian Islands	140
Presentation of BRAU6 by Nina Avramidou	xiii	12 Il Palazzo del Popolo a Orvieto e i suoi restauratori: Paolo Zampi e Alberto Satolli	156
Presentation of 2 nd Hypatia Award by Nina Avramidou	1	13 Identification of the various challenges facing of the port city of Cherchell (Algeria): conflicts, values and opportunities	164
Hypatia International Award, 2 nd edition .	lxiii	14 A 1604 plan of Alexandria raised by a spy gives a realistic representation of the city	175
Final Programs	lxx	15 Global eclecticism: architecture of Italian matrix in the city of São Paulo . . .	188
Master Conferences	1	16 The Silk Road and the Coffee Road, a legacy in the way of living in Brazil: Nhonhô Magalhães Mansion	199
1 Défendre le Patrimoine: la renaissance de Mossoul ou comment retrouver l'esprit de Mossoul?	2	17 Determination of the values of a traditional watermill of Phthiotida Prefecture in order to defend its need for protection by the state	209
2 The role of cultural NGOs and the Silk Roads network	11	18 Pathology and proposals for the structural restoration and conservation of a water mill in Phthiotida, Greece	222
3 Viaggio all'interno della Cupola di Santa Maria del Fiore a Firenze	17	19 Patrimonio culturale condiviso: l'architettura italiana in Dodecanneso, 1912-1943	235
Keynote Conferences	54		
4 The Rotunda of Thessaloniki: structural assessment using the design means of the past and the present	55		
5 Reinventing the role of river fortification and Mughal empirical dominance in Bengal: how the piracy of the ancient Maritime Silk Road weakened the Mughals but strengthened Dhaka as the capital city	63		
6 Online Platform: Italian architecture in the State of São Paulo, Brasil	84		
7 Water infrastructures in Cyprus	95		

Participant Conferences	248	24 Inconspicuous connections, the eclectic legacy of oriental cultures in the training of craftsmen: São Paulo's Lyceum of Arts and Crafts, 1870-1920	287
20 Restoration and intervention in the Ramos De Azevedo Building: the importance of producing a post-construction conservational manual for future decision-making	249	25 Piazzali e piazze di un'archeologia industriale	294
21 The Portuguese and the Maritime Silk Route – with a contemporary note . . .	257	26 Cimiteri urbani e suburbani: restauro e restyling, stato d'abbandono, manutenzione permanente	307
22 The sense of place: portuguese cities and fortresses on the maritime silk route	262	Photo Gallery / Galleria fotografica	314
23 Salvador and Goa in 16-18th century: the India Career and the Silk Sea Route	272	Final Declaration of the Biennial BRAU6 .	319

BRAU6 Scientific Committee

Honorary Presidents

- Prof. Arch. Roberto Corazzi (UNIFI)
- Dr Mounir Bouchenaki (UNESCO)
- Prof. Eng. George Penelis (AUTH)
- Prof. Arch. Ezio Godoli (UNIFI)
- Prof. Arch. Lucio Gomes Machado (USP)

Coordinators

- Prof. Arch. Nina Avramidou, Founder and Honorary President of Biennial BRAU, founding member of the International Hypatia Award, Honorary President CICOP Net Confederation, University of Florence (UNIFI), Italy
- Prof. Arch. Maria Rita Silveira de Paula Amoroso, President CICOP Net Brazil, University of São Paulo (FAUUSP), founding member of the International Hypatia Award, Brazil

Members

- Arch. Sayed Ahmed, President CICOP Net Bangladesh, Assistant professor, Department of Architecture, Leading University, Dhaka, Bangladesh
- Arch. Walter Baricchi, former councilor of National Council of Architects, Planners, Landscapers and Conservators (CNAPPC), member of CICOP Italia Onlus/ETS, Italy
- Prof. Eng. Juliana Binotti Pereira Scariato, University of Campinas (UNICAMP), Brazil
- Arch. Prof. PhD. Miguel Buzzar, Faculty of Architecture and Urbanism, University of São Paulo (FAUUSP), Brazil

- Prof. Arch. Fernanda Carvalho, Liceo arts and crafts (LAO /SP), Brazil
- Prof. Hasnaa Chennaoui Aqudjehane, Hassan II University of Casablanca UH2C – Faculty of Sciences Ain Chock FSAC – Department of Geology, Morocco
- Dr Vassilis Chrysikopoulos, Archaeologist, New Acropolis Museum of Athens, Greece
- Arch. Donato Cosenza, CICOP Italia Onlus/ETS, founding member of the International Hypatia Award, Florence, Italy
- Arch. Raffaele Davanzo, Director Institute Historical Artistic of Orvieto (ISAO), Orvieto, Italy
- Prof. Arch. PhD. Renata Maria de Almeida Martins, Faculty of Architecture and Urbanism, University of São Paulo (FAUUSP), Brazil
- Dr Eng. Fawzi Doumaz, CNR-ISMA (IT), Italian National Institute of Geophysics (ING), founding member of the International Hypatia Award, Italy-Algeria
- Dr Mauro D'Ubaldo, Major General of the Italian Army, Italy
- Prof. Galila Elkadi, Architect-Urbanist, French University of Egypt, France-Egypt
- Prof. Arch. Msc. Moises Estival, National Historic and Artistic Heritage Institute (IPHAN), Brazil
- Arch. Stella Evangelidou, Department of Architecture, Frederick University, Nicosia, Cyprus
- Prof. Dr Sabah Ferdi, Archeologist, CNRA (National Center for Research in Archeology), International Hypatia Award, Algeria
- Arch. Lucio Fontana, Technical Office Municipality of Modena, Modena, Italy
- Prof. Arch. Ezio Ezio Godoli, CICOP Italia Onlus/ETS member, former full Professor

- University of Florence (UNIFI,) President Cedacot, founding member of the International Hypatia Award, Florence, Italy
- Prof. Arch. Grazia Gobbi Sica, CICOP Italia Onlus/ETS member, former professor University of Florence (UNIFI) and New York University in Florence, Florence, Italy
 - Prof. Arch. PhD Lucio Gomes Machado, former full professor University of São Paulo, Brazil
 - Arch. Shafayet Hossain, Freelance, MSH (Private Atelier), Directive Committee CICOP Net Confederation, Dhaka, Bangladesh
 - Prof. PhD. Iris Kantor, Faculty of Philosophy, Languages and Literature, and Human Sciences (FFLCH), University of São Paulo (DH-FFLCH-USP), Brazil
 - PhD. Elena Korka, Hellenic Ministry of Culture and Sports, founding member of the International Hypatia Award, Athens, Greece
 - Arch. Prof. PhD. Ana Carolina Gleria Lima, Faculty of Architecture and Urbanism, University of São Paulo (FAUUSP), Brazil
 - Arch. Prof. Elisa Machado Taveira, National Historic and Artistic Heritage Institute (IPHAN), Brazil
 - Prof. PhD. Luciano Migliaccio, Faculty of Architecture and Urbanism, University of São Paulo (FAUUSP), Brazil
 - Dr Elena Pecchioni, Geologist, CICOP Italia Onlus member, UNIFI, Florence, Italy
 - Dr Eng. Gregory Penelis, Penelis Consulting Engineers SA, Thessaloniki, Greece
 - Prof. PhD. Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, Historian, Faculty of Architecture and Urbanism, University of São Paulo (FAUUSP), Brazil
 - Arch. Chrysanthos Pissarides, President of the Cypriot Section of ICOMOS, Cyprus
 - Prof. Arch. Carla Giuseppina Romby, CICOP Italia Onlus/ETS member, former full Professor University of Florence (UNIFI), Florence, Italy
 - Prof. Eng. Maja Roso Popovac, CICOP B&H member, Ass. Professor Gradeviski Institute, Faculty of Engineer, Mostar, Bosnia and Herzegovina
 - Prof. Arch. Antonio Carlos Rodrigues Lorette, Pontifical Catholic University of Minas Gerais (PUC), Brazil
 - Prof. Ratiba Sahoui, Geology and Planetology University, (USTHBs), founding member of the International Hypatia Award, Algeria
 - Prof. Alba Patrizia Santo, Geologist, University of Florence (UNIFI), Firenze, Italia
 - Arch. Valentina Satolli, Municipality of Orvieto, Italy
 - Arch. Adriano Sozza, member of CICOP Italia Onlus/ETS, Director of Diocesi of Turin, Italy
 - PhD. Prof. Eng. Marta Stojmanovska, President of CICOP Net North Macedonia, Institute of Earthquake Engineering and Engineering Seismology (UKIM-IZIIS), founding member of the International Hypatia Award, North Macedonia
 - Prof. Eng. Humberto Varum, Full Professor, FEUP, University of Porto, Institute of Construction (IC), founding member of the International Hypatia Award, Portugal
 - Prof. Eng. Elisabeth Vintzileou, full Professor National Technical University of Athens (NTU), founding member of the International Hypatia Award, Athens, Greece
 - Dr Ayat Helmiy, President of CICOP Net Egypt, Founder of the Hypatia International Award, Ampiemed Association, Alexandria, Egypt
 - Dr Harry Zalas, Archeologist, Alexandria Center for Hellenistic Studies, Athens, Greece

25. Piazzali e piazze di un'archeologia industriale

Claudio Zanirato

DiDA-UNIFI

claudio.zanirato@unifi.it

Abstract

Yards and squares of an industrial archaeology

The first industrial settlements did not involve the cities so much, since they were forced to locate themselves near the available energy sources, therefore waterways, and only when other transportable energy sources became available did urban concentration take place. In anticipation of future expansions, even more peripheral and extensive areas were preferred, in any case well served and along the primary transport infrastructures, while settlements far from large cities, but close to the raw materials to be processed, were rarer. Another settlement logic was that of locating the industries near already highly populated cities, equipped with traditional craft services, in order to be able to exploit them together with the more or less specialized workforce, sometimes developing local productive vocations, amplifying them on an industrial scale.

It was a question of real industrial “colonizations” that attracted new populations and transport infrastructures, developed a thriving related industries and mono-economies and consequently suffered their fate to the end, for better or for worse.

The theme of industrial buildings has never been a preeminent symbol of the entire city community, on the contrary, they have often been contested as places of exploitation, seen as the headquarters where a wealth accessible to a few was formed: the factories were often monuments to alienation of work and sometimes even violence against nature, rather than monuments to collective well-being and for this reason, once abandoned, they were also quickly forgotten and removed with few regrets.

The few buildings that have survived the wave of disposals/transformations of the historical (archaeological) industrial heritage often appear as bulky and silent witnesses of a nearby time that has suddenly become very distant, almost always in highly urbanized areas in need of finding their own identity lost, if never reached. The centrality occupied by these testimonies, the attempt of a physical re-appropriation and of meaning for the entire community, leads us to see in the establishment of a town square the signal of a continuity of use against the traditional discontinuity of use.

In two design examples (Tessitoria Frette in Sovico (MB) and Cartiera Burgo in Marzabotto (BO)) the possibility of transforming the “squares” of abandoned factories into “squares” of renewed parts of the city is investigated, in an inversion of urban roles which also inevitably affects the same historical containers.

Sommario

I primi insediamenti industriali non hanno coinvolto tanto le città, poiché erano costretti a collocarsi nei pressi delle fonti energetiche disponibili, corsi d'acqua quindi, e solo quando si sono rese disponibili altre fonti energetiche trasportabili si è verificata la concentrazione urbana. In previsione di espansioni future, erano preferite anche aree più periferiche ed estese, comunque ben servite e lungo

le infrastrutture di trasporto primarie, più rari invece sono stati gli insediamenti lontani dalle grandi città, ma vicini alle materie prime da lavorare. Un'altra logica insediativa è stata quella di collocare le industrie nei pressi di città già molto popolate, dotate di servizi di artigianato tradizionali, per poterli sfruttare assieme alla manodopera più o meno specializzata, sviluppando a volte vocazioni produttive locali, amplificandole alla scala industriale.

Si è trattato di “colonizzazioni” industriali vere e proprie che hanno attirato nuova popolazione e infrastrutture per il trasporto, hanno sviluppato un florido indotto e mono-economie e ne hanno subito, di conseguenza, le sorti fino in fondo, nel bene e nel male.

Il tema degli edifici industriali non è mai stato un simbolo preminente dell'intera comunità cittadina, anzi, sono stati spesso contestati come luoghi dello sfruttamento, visti come le sedi dove si formava una ricchezza accessibile a pochi: le fabbriche sono state di sovente monumenti all'alienazione del lavoro e a volte anche alla violenza sulla natura, piuttosto che monumenti al benessere collettivo e per questo, una volta dismesse, sono state anche velocemente dimenticate e rimosse con pochi rimpianti.

I pochi edifici sopravvissuti all'ondata di dismissioni/trasformazioni del patrimonio storico (archeologico) industriale appaiono spesso come ingombranti e muti testimoni di un tempo vicino diventato all'improvviso anche molto distante, di solito in aree molto urbanizzate e bisognose di trovare una loro identità sperduta, se non mai raggiunta. La centralità occupata da queste testimonianze, il tentativo di una riappropriazione fisica e di significato per l'intera comunità, conduce a vedere nell'istituzione di una piazza cittadina il segnale di una continuità d'uso contro vertendo la tradizionale discontinuità d'uso.

In due esempi progettuali (Tessitoria Frette a Sovico (MB) e Cartiera Burgo a Marzabotto (BO)) s'indaga la possibilità di trasformare i “piazzali” di fabbriche dismesse in “piazze” di parti di città rinnovate, in un'inversione dei ruoli urbani che investe anche inevitabilmente gli stessi contenitori storici.

Introduzione

La prima “industrializzazione” è stata condizionata da motivi logistici e d'infrastrutture disponibili, per cui le attività produttive si sono poi anche insediate anche in contiguità con i centri storici, andando a saturare progressivamente tutti gli spazi residuali liberi, soprattutto vicino alle stazioni ferroviarie e nelle prime espansioni che queste hanno stimolato alle loro spalle.

Una logica industriale è stata, infatti, a lungo quella di insediarsi direttamente nei pressi dei luoghi di estrazione delle materie prime, per la loro trasformazione: carbone-siderurgia-metallurgia, seta-cotone-tessitoria, argilla-fornaci... Lo sfruttamento in loco delle materie estratte e/o prodotte non consentiva di certo di scegliere liberamente dove insediarsi, per cui si sono sviluppate, così, forme di urbanizzazione ex-novo in aree prima scarsamente popolate o solo agricole.

Le aree produttive e industriali di più antica formazione sono state, quindi, anche fortemente condi-

zionate dalla rete ferroviaria e dalla vicinanza con le strade primarie, poi con le autostrade, per i collegamenti degli approvvigionamenti/smorcio e della manodopera, ma anche per l'auto-promozione indotta dalla visibilità viaria gratuita. Alle prime localizzazioni produttive, che potevano anche essere centrali alle città perché spesso legate a flussi produttivi verticali con i quali era possibile “densificare” lo stabilimento, si sostituirono le posizioni periferiche allorquando s'imposero le linee produttive orizzontali, di scala più ampia e che necessitavano di ampie superfici limitrofe per le future espansioni legate alle pianificazioni economico-finanziarie.

Gli edifici produttivi di questa seconda fase evolutiva capitalistica, erano fabbricati di grande scala, enormi recinti di muri ciechi, in prevalenza in laterizio e poi in calcestruzzo e acciaio, in cui avvenivano la produzione e lo stoccaggio in modo integrato. La parte direzionale e degli uffici di sovente si staccava facendo corpo a parte, diventando a volta occasione architettonica di espressione d'immagine aziendale.

La ricerca compositiva/costruttiva per l'indu-



Figura 1: Stabilimento della Riva Calzoni in disuso a Bologna prima di essere abbattuto negli anni '90.

stria si è spinta a tal punto da isolare spesso un unico elemento della costruzione elevandolo a emblema di tutto l'edificio (un pilastro, un pannello, una copertura...) in maniera simbolica ed esemplare del processo. È spesso la struttura nel suo insieme ad assumere questo ruolo identificativo: la muratura di pietra e laterizio e il legno delle capriate delle origini, passando alle fusioni plastiche di ghisa ottocentesche, poi le scoperte del calcestruzzo sempre più affinato negli spessori, finendo all'acciaio e agli intrecci reticolari. La sfida a riuscire a coprire luci sempre più importanti, limitando le fastidiose strutture intermedie, ha spinto molto avanti la ricerca costruttiva, con risultati perfino mirabili sia dal punto di vista puramente ingegneristico che d'integrazione compositiva tra strutture e spazialità pura (con soluzioni estromesse o sospese d'indubbio ingegno).

Le modalità per portare luce naturale all'interno degli edifici, in maniera omogenea, in spazi molto estesi, quindi attingendo in prevalenza dalle coperture, è stato uno degli elementi di ricerca progettuale più praticati, spesso coniugato con le scelte strut-

turali. L'estensione dimensionale delle coperture ne ha fatto il tema quasi esclusivo di queste architetture, la loro vera facciata in cui esercitare il rapporto equilibrato tra i pieni e i vuoti. Molto spesso le fabbriche erano rappresentate con viste dall'alto se non addirittura aeree, per dimostrarne le dimensioni, come anche il tema delle terminazioni delle coperture in facciata è stato preso come emblema delle fabbriche nella loro essenza percettiva e simbolica, molto più delle stesse ciminiere.

Il paesaggio industriale generato dagli edifici di quest'epoca importante appare composito e massivo, dotato di una certa verticalità distintiva anche a distanza, di una matericità densa e cupa che rende ancora più greve e severa tutta la percezione delle aree produttive, oggi quasi del tutto scomparse in queste forme intenzionali (Zanirato, 2017).

Il modello economico produttivo (quello manifatturiero soprattutto) ha avuto una fase iniziale, alla fine del secolo scorso, di riconfigurazione aziendale, con riduzione del personale e delle aree occupate, a volte con l'impianto di nuovi stabilimenti aggiornati

alle esigenze (all'insegna della flessibilità aziendale declinata in vari modi, anche con l'abbandono degli insediamenti "storici" a favore di altri più periferici e meglio infrastrutturati), per passare poi, con il nuovo secolo, alle de-localizzazioni produttive vere e proprie e all'ulteriore riduzione di spazi e addetti, quando non è arrivato alle chiusure totali (non di rado fallimentari). I luoghi del lavoro possono quindi anche essere cambiati o rimasti sempre gli stessi, ma in forme senz'altro diverse per confermarsi all'interno di questo processo trasformativo inesorabile, non del tutto concluso.

Ai primi accenni di crisi, gli spazi lasciati liberi dalle attività economiche tradizionali sono stati spesso occupati per altre attività marginali o terziarie, non facenti parte dell'indotto, ma semplicemente attratte dall'economicità degli affitti e dalla relativa vicinanza con il centro storico (commercio di media/grande taglia soprattutto, rivendite di auto, ma anche società di servizi, gallerie d'arte, palestre...), creando a policentrismi sinergici.

Le grandi fabbriche del Novecento sono state varate per rendere visibile la crescita economica del momento (Lingotto e Mirafiori a Torino, Bicocca, Arese e Portello a Milano, Olivetti a Ivrea e Pozzuoli): la decrescita di oggi è tangibile non tanto nell'abbandono di tanti insediamenti e contenitori produttivi (sarebbe stata comunque questa la loro sorte prima o poi) bensì nell'incapacità di rigenerarli in maniera adeguata, nel sostituirli con altre attività, nel disegnare un nuovo paesaggio in prospettiva e senza traumi. Quando avviene, la trasformazione economica esprime i valori delle nuove attività, di solito legate alla terziarizzazione, dove regnano l'immaterialità e le relazioni tra persone, in cui il "sistema città" diventa componente essenziale, ancora nelle grandi conurbazioni, ma in modi diversi dal passato.

Le industrie non sono state in grado di creare dal nulla nessuna grande città, ma le hanno fatte crescere e ne hanno caratterizzata parte dell'immagine per un momento. L'uso produttivo del territorio dovrebbe essere sempre capace di conferire identità al territorio stesso e così l'industria, a modo suo, ha inevitabilmente fatto, definendo una precisa immagine, dove convivono sia disvalori ambientali sia potenti scenari attrattivi.

Piazza Frette a Sovico

Piazza Frette si trova a metà strada tra i nuclei storici di Sovico e di Macherio, lungo l'antica strada provinciale Monza-Carate, già servita da una prima tranvia: ora questi assetti territoriali si sono confusi, portando a saldarsi assieme in un agglomerato che pare senza soluzione di continuità, proprio della densità della città diffusa brianzola e milanese.

L'esatto orientamento nord-sud dell'ex-stabilimento manifatturiero della Frette, fra i primi a insediarsi nella regione ancora in epoca quasi proto-industriale, segnala la sua originaria posizione strategica rispetto ai centri abitati allora distanziati e le nuove regole insediative che s'imponivano con l'avvento delle fabbriche moderne.

Una logica dispositiva diversa da quell'agraria secolare, un atteggiamento alternativo nei confronti dei territori coinvolti e che avrebbero trasformato profondamente, dando inizio alle forti urbanizzazioni che hanno caratterizzato il secolo scorso e portato agli assetti attuali tanto intensivi e pervasivi, in un certo qual modo "insensibili" agli assetti paesaggistici tradizionali.

La piazza Frette oggi occupa quello che rimane del piazzale principale della grande fabbrica, in seguito alle trasformazioni operate alla fine del secolo scorso, per rifunzionalizzare e riqualificare il sito produttivo dismesso, ma per fortuna salvato nelle sue parti costruttive originarie testimoniali e più significative di una cultura industriale.

L'invaso urbano trapezoidale non ha mai avuto pertanto un pensiero progettuale conseguente alla sua nuova posizione cittadina e civica: si sono abbattute le mura di recinzione della fabbrica, fatte nuove pavimentazioni su cui si sono affacciati nuovi edifici, ma la piazza non ha assunto solo per questo un ruolo intenzionale e sostenuto da un disegno specifico, tant'è che, di fatto, è soprattutto un parcheggio e solo saltuariamente è impiegata, e neanche per intero, come piazza per eventi, manifestazioni, con relativa parziale pedonalizzazione. Quindi una piazza di nome ma non di fatto.

Il comune di Sovico si trova nel cuore dell'area metropolitana milanese, a pochi chilometri a nord di Monza, tra i comuni di Albiate e Macherio, nel



Figura 2: Immagini storiche dello stabilimento Frette a Sovico.



Figura 3: Lo stabilimento Frette assorbito appieno nel tessuto urbanistico odierno di Sovico.

continuum edificato che si estende a nord del capoluogo regionale. La presenza del fiume Lambro, grazie allo sfruttamento dell'energia idraulica, ha, di fatto, determinato nell'800 un grande sviluppo economico del paese, avviando molteplici esperienze di proto-industrializzazione.

La presenza di un nucleo storico compatto, raccolto attorno alle due chiese del paese e di diverse cascine nei pressi, testimonia la lunga tradizione agricola del comune. Lo sviluppo urbano lineare lungo Via Giovanni da Sovico, la via storica del commercio che collega il paese con i comuni di Albate e Macherio, testimonia come l'espansione urbana, nel corso degli anni, sia avvenuta prevalentemente verso ovest in direzione del pian-alto, conseguenza dello sviluppo industriale d'inizio novecento e della nascita della ditta manifatturiera Edmond Frette, che si posizionò proprio lungo l'asse storico principale di Sovico e che risultò determinante per la crescita di residenzialità e di servizi in questa zona.

Lo stabilimento storico sorgeva dal 1883 in un'area di circa 11000 mq, baricentrica rispetto al centro del paese e il fiume Lambro: tredici capannoni a un piano e a doppio spiovente e tutti affiancati tra loro, costituivano un ambiente di lavoro unico, suddiviso internamente in base alle differenti fasi della produzione.

Nel giro di pochissimi anni, la Frette divenne, oltre che il principale riferimento economico-produttivo a livello locale, anche il polo di gravitazione urbanistico del territorio limitrofo, addirittura capace di maggiore attrazione rispetto al centro storico cittadino: i nuovi edifici residenziali ed anche i nuovi servizi, quali i negozi e le botteghe artigiane, si disposero, infatti, numerosi lungo Via Giovanni da Sovico, la via principale (Cazzani, 1974).

La novità introdotta nell'ambiente manifatturiero dalla Frette prese piede in altre piccole attività tessile presenti in paese che, prendendo esempio dall'iniziativa imprenditoriale francese, iniziano a espandersi, favorendo un lento ma significativo sviluppo industriale di Sovico: sancendo, di fatto, la crisi del mondo rurale locale ma anche un'espansione residenziale, d'infrastrutture e di servizi.

L'attività manifatturiera, tradizionalmente presente fin dai tempi più antichi nella cultura brianzo-

la, è stata determinante, infatti, per la crescita economica del paese. La trama insediativa, sviluppatasi a partire dalla fine dell'ottocento, è caratterizzata dalla presenza di una commistione significativa degli usi del suolo discontinui, che portò originariamente alla costruzione delle prime fabbriche proprio contigue alle residenze stesse.

La prima espansione urbana del paese si è quindi sviluppata lungo l'asse stradale di via Giovanni da Sovico e attorno allo stabilimento E. Frette, a partire dall'inizio del secolo scorso: ha seguito la sua estensione longitudinale, inglobando a nord parte dal centro storico, nel quale si trovano ancora gli edifici di origine medioevale, il parco della Villa Tagliabue-Martini risalente al 1600 e la piazza delle due Chiese (la più antica costruita nel 1510 e la seconda, più recente, degli inizi del '900), spingendosi fino al tracciato della ferrovia Seregno-Bergamo a sud (Sala, 2004).

Nell'area centrale, gli edifici residenziali convivono quindi con i capannoni industriali e artigianali in parte ancora in uso: spicca l'edificio dell'ex stabilimento Frette, riconvertito funzionalmente in polo terziario nel 1985.

La rigenerazione del tessuto urbano, promossa dai piani urbanistici degli ultimi decenni, attraverso la valorizzazione del nucleo storico, del tessuto residenziale e dei luoghi storici del commercio, ha già mirato al rafforzamento dell'identità locale del comune di Sovico.

Il recupero della ditta Frette, quale nuovo polo commerciale e terziario del paese, avvenuto nei primi anni '80 dopo il trasferimento della produzione a Concorezzo, ha determinato non solo un nuovo scenario urbano ma ha anche permesso che l'ex manifattura non smarrisse la sua identità quale punto di riferimento urbano per tutta la comunità.

L'obiettivo del piano di recupero dell'area, approvato nel 1985, era quello di mantenere i capannoni della fabbrica, quali esempio architettonico di archeologia industriale lombarda e ricordo tangibile di quello che la Frette aveva significato per moltissimi cittadini sovicesi, e di riconvertirli per l'uso commerciale, realizzando un centro terziario che vivacizzasse il centro cittadino. Negli edifici di servizio dello stabilimento, la portineria su via Giovanni

da Sovico, il magazzino e la mensa, è stato inserito un centro socio-assistenziale e vari spazi pubblici per manifestazioni o esposizioni culturali di vario genere.

Lo studio Redaelli Speranza si è occupato dell'intervento di riqualificazione più attuale dello stabilimento tessile e delle nuove costruzioni sulla via da Sovico.

Trasformare la Frette – una delle più antiche fabbriche della Brianza – nel centro funzionale e simbolico della città: questo lo scopo del progetto che, iniziato a metà degli anni '80 e conclusosi nel 2006, è stato tra le prime esperienze in Lombardia di recupero del patrimonio architettonico industriale a nuovi usi della città contemporanea.

Localizzata sull'asse urbano centrale della cittadina, il progetto opera un'attenta conservazione dei più significativi fabbricati a shed atualizzati e trasformati in funzioni, quali una banca e un centro commerciale. Altri fabbricati meno interessanti della fabbrica sono stati demoliti per disegnare uno spazio urbano centrale intorno al quale trovano realizzazione nuove architetture: una casa per anziani autosufficienti, la sede socio-sanitaria dell'A.S.L. e residenze, mentre l'ex-portineria della Frette è diventato il Centro civico di Sovico nella zona centrale dello spazio pubblico.

In sintesi, l'area d'intervento si colloca in un contesto urbano caratterizzato da una forte impronta industriale, a sud del centro storico del paese. La sede dell'ex-Frette ha segnato fortemente l'attività della zona come anche le caratteristiche architettoniche degli edifici, che è tutt'oggi il nucleo commerciale principale del paese: ciò grazie alla riqualificazione recente dei capannoni della fabbrica che sono stati resi poli commerciali attivi tramite l'inserimento di attività terziarie e di svago.

Intento dell'amministrazione è dunque di potenziare questo sistema, conservando e valorizzando il patrimonio architettonico presente e dando una nuova impronta formale agli spazi aperti che circondano le attività e le residenze presenti.

Piazza Frette rivisitata rappresenta il fulcro principale per riconfigurare formalmente e funzionalmente questo importante comparto urbano, proponendo i temi fondanti per tutti. C'è bisogno perciò

di un gesto progettuale forte, capace di dare una dimensione adeguata alla piazza Frette, che solo il fronte conservato della fabbrica può dettare e sostenere, in quanto già protagonista della scena urbana, con la sua seriale monumentalità: un rettangolo, lungo quanto il fronte storico ritmicamente edificato (69 m), profondo fino alla palazzina del custode (quasi 20 m).

Questo rettangolo ideale è slittato adeguatamente verso nord di un paio di moduli, per coinvolgere la Galleria pubblica e gli edifici laterali di nuova costruzione, spingendosi ancora di più sulla strada per imporsi e tessere relazioni.

La "tessitura" della nuova pavimentazione della piazza, sulla trama a fasce sequenziali dei capannoni, ordisce un disegno in "jacquard" con motivo "spinato", con righe oblique alternate per ogni campitura (quasi a rincorrere l'ombra delle coperture a "dente di sega" che vi si proietta), impiegando cubetti di porfido grigio e bruno.

Nella galleria laterale, invece, la scansione delle travi delle capriate suddivide le "pezzature" della nuova pavimentazione in tanti motivi decorativi tra i più famigliari prodotti in jacquard (come se fosse un campionario a vista), sempre tradotti stilizzati con cubetti di pietra bicolore, posati come un grossolano ma efficace mosaico lapideo.

I due spazi pubblici, aperti e coperti, "tappezziati" in questo modo decorativo, si candidano a diventare il miglior "salotto" della città, memore della gloriosa storia manifatturiera diventata identità urbana indelebile e distintiva.

La nuova Piazza Frette, quindi, s'impone nella scena urbana consolidata come un tempo la fabbrica nella campagna, con una sua logica geometrica, travalicando i confini abbattuti del recinto produttivo e invadendo finalmente la sede stradale storica, facendosi attraversare e appartenere, assieme ai portici laterali di coronamento.

Potrà così assumere un ruolo urbano adeguato all'importanza che il luogo è riuscito a costruirsi in epoca recente, come importante bacino commerciale e di servizi per il territorio, di cui la piazza dovrà interpretare con coscienza.

Per questo, le installazioni che andranno a popolare la scena della piazza potranno ugualmente carat-

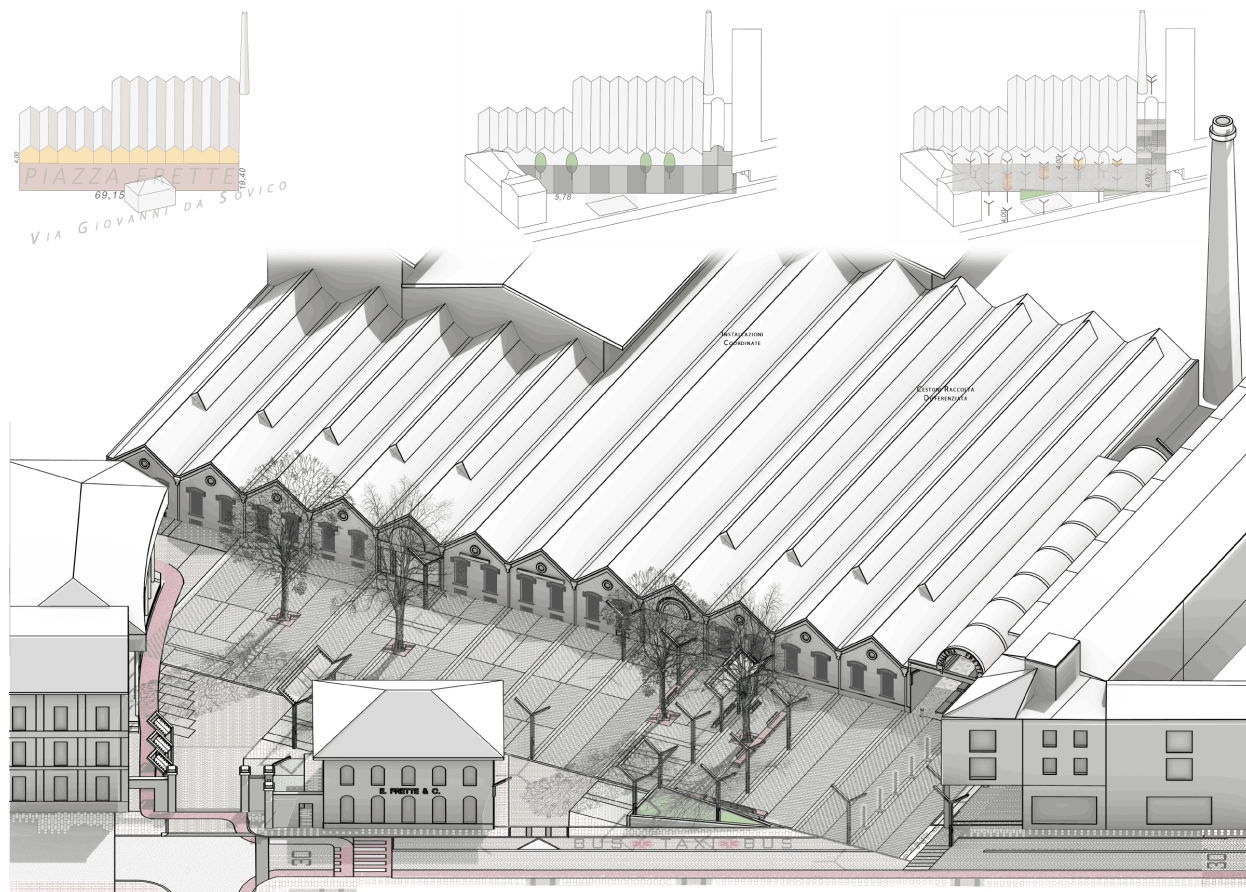


Figura 4: Progetto di fattibilità per piazza Frette a Sovico, 2021-22 (ZaniratoStudio).



Figura 5: Progetto di piazza Frette dalla via G.da Sovico (ZaniratoStudio).

terizzare in parte la via G. da Sovico con naturale continuità, come parti di telai tessili reinventati per una pratica di landmark estesa a tutto il comparto urbano coinvolto con una fruizione estesa.

Cartiera Burgo a Lama di Reno

Le prime origini del molino della carta a Lama di Reno (frazione di Marzabotto a 4 km a sud di Sasso Marconi, nell'Appennino bolognese) risalgono già all'epoca medievale: alla Lama di Panico, dove attualmente sorgono le strutture dell'ex cartiera Rizzoli e poi Burgo, nel Medioevo c'erano un opificio e un mulino, quindi si tratta di un sito proto-industriale molto antico. Si costruì una chiusa e un canale che convogliava l'acqua del fiume Reno: il molino da farina continuò la sua attività fino alla prima guerra mondiale, mentre la produzione della carta nel corso dei secoli subì diverse trasformazioni intervallate da lunghi periodi d'inattività.

Della cartiera abbiamo notizie certe dalla prima metà del '700, ma solo nel 1896 iniziò la trasformazione del "molino" da carta in una vera e propria industria cartaria, ma il grande miglioramento avvenne dal 1954, con il subentro di Angelo Rizzoli, con l'obiettivo di creare un polo per la produzione della carta adatto a soddisfare le esigenze sempre crescenti della sua casa editrice, la Rizzoli Editore appunto.

Dalla fine degli anni '50 e dai primi anni '60, la cartiera Rizzoli diventerà un grosso complesso industriale, modificando radicalmente la vita sociale ed economica della zona, arrivando nel periodo di massimo splendore, nella seconda metà degli anni '80, a produrre oltre 400 tonnellate di carta al giorno, dedicate principalmente alla stampa di riviste settimanali, quotidiani (tra cui la famosa carta rosa della Gazzetta dello Sport) con oltre 500 dipendenti (Spirandelli, 2006).

Tutto questo successo improvviso rivoluzionò la vita del piccolo borgo di Lama di Reno (come successe in molte altre parti del Paese durante il felice periodo del boom economico) e buona parte dell'economia della zona era quindi incentrata proprio su questa cartiera.

Sulla fine degli anni '50 furono costruite le abitazioni per le maestranze della cartiera: le "case giar-

dino" per gli operai (tre palazzine immerse nel verde oltre a un quarto edificio per gli impiegati posto di fronte all'ingresso dello stabilimento; un quinto palazzo fu costruito a metà degli anni '70). Prese così corpo un piccolo complesso urbanistico assimilabile a una città-fabbrica.

Una vera innovazione fu l'acquisto nel 1966 di un impianto per la "disinchiostrazione" di circa 30 ton al giorno di carta di recupero: si trattava del primo impianto del genere installato in Italia, che consentì all'epoca un notevole risparmio sui costi di produzione, creando al primo sistema integrato di riciclo su base industriale (Medici, Sidoli, Venturini, 2014).

La fase discendente, dovuta ad alterne vicende societarie e di mercato, iniziò nella prima metà degli anni '90 per proseguire per una decina di anni in lenta progressione, fra periodi di ottimismo seguiti da altri di segno opposto.

Nel giugno 2006 la proprietà (all'interno del gruppo Burgo-Marchi) decide la chiusura definitiva dello stabilimento che si concluse quindi alla metà del 2013.

Dal 2011, a seguito di un accordo fra la proprietà dello stabilimento e un imprenditore del luogo, il 60% dell'area industriale, riutilizzando e rimodernando parte dei capannoni dismessi, ha preso corpo una nuova società specializzata nel campo dello smaltimento e del riciclo di tipo ecologico di rifiuti industriali, quindi attuando una forma di re-industrializzazione che in un qualche modo dà continuità a quanto si era cercato decenni prima, con il riciclo della carta di giornale. La villa direzionale degli anni '50 è divenuta dal 2017 sede di un polo formativo di alta sartoria, nell'ambito di un progetto delle Nazioni Unite, attivo nel campo della moda etica e nel riciclo di materiali.

Lama di Reno, ma anche alcune frazioni limitrofe, sono diventate oggi prevalentemente luoghi "dormitorio" per i nuovi abitanti fuoriusciti dalla città, disgregando il tessuto sociale e operativo che era sempre esistito per tanti secoli.

La maggior parte delle strutture dello stabilimento, molte di più antico impianto, giace da molti anni in stato di completo abbandono (alcune pure demolite) nell'attesa di qualche riutilizzo in grado di ripopolarle con vitalità e sottrarle dal silenzio.



Figura 6: Cartoline storiche della cartiera di Lama di Reno nella vallata di Marzabotto.



Figura 7: La cartiera Burgo nello stato attuale di abbandono.

Un elemento di forza per sostenere ipotesi di riutilizzo-riadattamento è costituito dal coinvolgimento d'infrastrutture: la stazione della linea ferroviaria metropolitana Bologna-Porretta-Pistoia si trova praticamente contigua al sito industriale; il percorso ciclabile Eurovelo7 che attraversa il continente da nord a sud, passa molto vicino; il fiume Reno, da infrastruttura energetica è diventato una risorsa ambientale. Questi elementi, nel loro insieme, sono in grado di togliere dal relativo isolamento l'insediamento, aprendo nuovi orizzonti.

La sicurezza, in tutti gli aspetti, può diventare oggi uno dei temi portanti per una nuova visione di questi spazi: la Cartiera pensata come un nuovo "castello" di comunità in cui potersi rifugiare, ridisegnando i margini dell'area in funzione dell'accessibilità e della sicurezza. Il raccordo di tutti i piani terra, delle aree pertinenziali e di parte della viabilità esterna (fino al ponte sul fiume) ripensati a una quota rialzata di sicurezza (un metro circa).

Sarà anche necessaria la capacità di trattenerne l'acqua delle precipitazioni, specie se intense, e la successiva gestione (ambientale, energetica), assieme alla riduzione dell'impermeabilità dei suoli (depaving) con inverdimenti e uso di materiali drenanti. Saranno utili l'impiego degli scavi esistenti dei piani seminterrati (come serbatoi temporanei) e la creazione di un primo accumulo sotto la piazza rialzata, mettendo in successione questi grandi serbatoi con lo sfioramento negli interrati, successivo svuotamento nel canale e/o accumulo in sede o nella torre dell'acqua recuperata.

In sintonia con lo spirito del recupero/riciclo, bisogna ridurre al minimo le demolizioni dei fabbricati dismessi: questo non solo per accentuare la conservazione della memoria e la conseguente riduzione dei costi (meno demolizioni e materiali da riciclare e minori nuovi interventi e di maggiore qualità), soprattutto per inventare nuovi ruoli a parti che non servono più (circolarità dell'architettura con il riuso), come vasche di accumulo, supporti per la produzione energetica, tettoie, terrazze, scenografie...

Il progetto propone diffusi spazi di mediazione tra i corpi costruiti e aree scoperte (distanziamenti, ombreggiamenti, attività all'aperto, vedute di pregio, mercato coperto), favorendo la gestione degli orien-

tamenti/soleggiamenti, limitando le nette cesure tra interno ed esterno. Per ottenere questo, si possono utilizzare parti utili di edifici da demolire e soprattutto la costruzione di un grande porticato anulare, iscritto nella piazza centrale e tangente ai principali punti di accesso agli edifici che la delimitano in maniera rinnovata.

La "circolarità" scenografica di questo segno simboleggia lo spirito del progetto (riutilizzo di spazi e materiali, raduno comunitario, memoria della produzione cartaria).

Il sistema della Piazza si organizza con una sua anticipazione all'esterno della cartiera, in corrispondenza dell'ingresso principale, con una rampa in lieve salita: una nuova pavimentazione rialzata collega il porticato dell'edificio di fronte e un po' arretrato, marcando questo passaggio lungo la strada, di collegamento con l'abitato, come se la fabbrica fosse ora in grado di travalicare il proprio chiuso recinto. La grande piazza interna quadrangolare ha i quattro lati definiti da edifici molto eterogenei ed anche scollegati, pertanto un grande porticato anulare ha il compito di unificare le parti costruite, con gli ingressi posti nei punti di tangenza. Ogni stabilimento può così conservare le pavimentazioni interne a una quota maggiore di un metro, pertanto un grande piano inclinato frontale e una scalinata laterale raccordano la piazza con la hall principale. L'invaso di questa vera e propria piazza potrà essere utilizzato per manifestazioni e cinema all'aperto, verde attrezzato (nei cortili che lo attorniano), mercato della terra...

Da centralità economica, il piazzale della fabbrica diventa pertanto la centralità urbana di una realtà insediativa in sostanza priva di luoghi aggregativi comunitari, poiché tutta orientata alle attività lavorative e residenziali di vicinato. Questa nuova polarità è quindi "sostenuta" dal coinvolgimento delle tre infrastrutture territoriali che lo attorniano, riacquistando un ruolo primario perduto. Tutti gli interventi di valorizzazione del patrimonio di archeologia industriale ruotano pertanto attorno alla definizione di questa grande piazza, commisurata alle vecchie e nuove dimensioni di riferimento, diventando il "pieno" da cui ripartire nello stesso luogo con nuove proposte di attività.

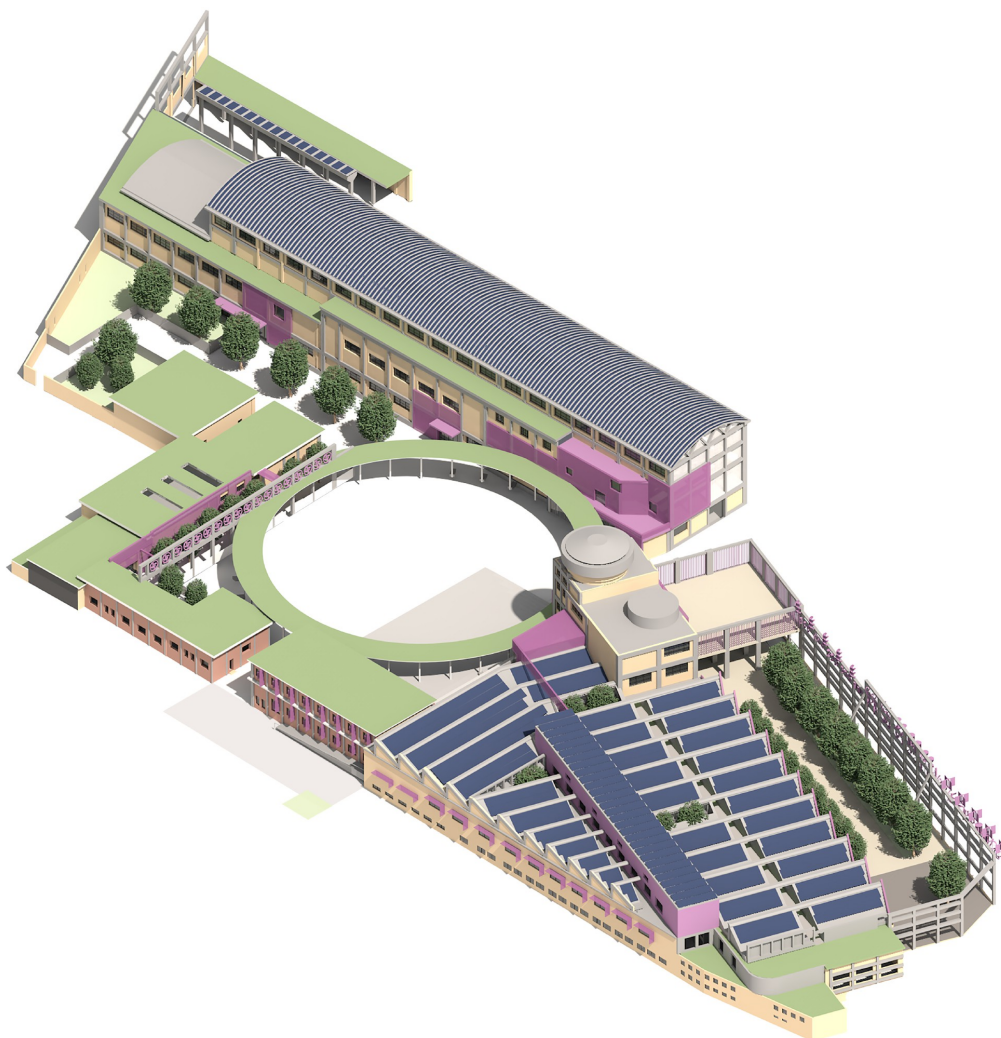


Figura 8: Progetto di recupero e trasformazione della cartiera Burgo attorno alla centralità di una piazza (ZaniratoStudio).



Figura 9: Proposte progettuali per la piazza “circolare” della cartiera “rigenerata” (ZaniratoStudio).

Conclusioni

Gli impianti industriali non costituiscono mai emergenze di riferimento per gli agglomerati urbani, che hanno sempre continuato a vedere nella piazza e nel centro storico-monumentale il loro punto di riferimento, semmai questi ultimi oggi sono in competizione solo con i centri commerciali. Per questo le aree industriali, anche se molto estese, appartengono relativamente alle città, con le quali si sono integrate assai poco dal punto di vista urbanistico (ma solo economico), per cui possono essere facilmente trasformate al bisogno in qualcosa d'altro e senza forti scompensi. Semmai, la scarsa permeabilità delle aree industriali e infrastrutturali ha da sempre rappresentato delle interruzioni nelle dinamiche urbane, delle fratture nella continuità dei tessuti insediativi: con la reindustrializzazione, cui in parte stiamo assistendo, si può ristabilire un migliore rapporto tra le parti urbane coinvolte, con aperture reciproche e nuove opportunità di crescita qualitativa (Zanirato, 2017).

La trasformazione delle aree industriali “d’epoca” dismesse è stata di solito appannaggio di residenze, parcheggi, parchi, centri commerciali e direzionali, ossia di ciò di cui quella parte di città sembrava abbisognare, quasi sempre disconoscendo il valore profondo della presenza storica, che si è andata a cancellare quasi del tutto e velocemente (salvando raramente solo ciminiere e palazzine per uffici, più facili d’assorbire nei nuovi disegni). Le tante “cancellazioni” del patrimonio storico industriale testimoniano quanta poca considerazione culturale si sia attribuita a un fenomeno di urbanizzazione ritenuto a torto “minore” e facilmente rinunciabile.

In un’epoca in cui il valore del marketing urbano dovrebbe essere fatto anche dalla riconoscibilità dell’identità territoriale di cui si è portatori, tutte queste

distruzioni hanno rappresentato la dissipazione di un patrimonio comune irrecuperabile (se non solo virtualmente). Il tentativo oggi di ri-affermare le “capitali territoriali”, legando le città alle loro peculiarità produttive, rimpiange indubbiamente la mancanza di tali testimonianze insediative perdute, frettolosamente rimosse e che hanno costituito di recente una parte significativa della “territorialità” che si vorrebbe invece di nuovo esaltare.

Le poche occasioni che si possono ancora cogliere per lavorare progettualmente sulle trasformazioni d’insediamenti produttivi che hanno segnato un’epoca irripetibile, proponendo punti di vista alternativi non solo per le funzioni da re-insediare ma anche per le visioni spaziali che possono proporre per tale patrimonio, sono sempre fonte di arricchimento collettivo. Pensare delle nuove piazze urbane in luoghi tradizionalmente “fuggenti” ed emarginati può essere una chiave per impossessarsene appieno.

Bibliografia

- [1] Eugenio Cazzani, “Storia di Sovico”, Edizioni Lambro, 1974.
- [2] Giorgio Medici, Bruno Sidoli, Franco Venturini, “Là dove scorre il Reno – Antichi opifici nelle zone di Marzabotto Vergato Castel d’Aiano, ADA Emilia Romagna, Bologna, 2014.
- [3] Vincenzo Sala, “Sovico 1859-2004: lo sviluppo contemporaneo”, Grafiche Lama, Piacenza, 2004.
- [4] Sergio Spirandelli, “La cartiera della Lama dai Conti di Panico ad oggi”, in rivista “Al Sâs”, n. 13, Bologna, 2006.
- [5] Claudio Zanirato, “Città fabbricata”, Pamphlet, Bologna, 2016.