

Lucio Valerio Barbera
Partecipazione e progettazione nella costruzione della città contemporanea. Un'esperienza africana: Togo (1976-78)*

Abstract

Il testo rammenta e descrive, sotto forma di dialogo, l'esperienza progettuale integrata di studio e pianificazione in Togo di Lucio Barbera e della società di progettazione ProgReS, – da lui diretta – durante gli anni Settanta del Novecento. Il dialogo illustra le aspettative della committenza istituzionale locale nonché il metodo di ricerca e di progettazione adottato. Il testo testimonia anche la ricchezza dei rapporti umani e professionali cui occorre essere preparati per portare a termine un lavoro di tale impegno: il piano territoriale della Regione Marittima del Togo, il piano urbanistico della Capitale di Stato, Lomé, e quello delle sei capitali provinciali costituiscono il tentativo di dotare il giovane Stato africano di un documento unitario di riorganizzazione territoriale per affrontare i problemi e le prospettive della modernità. Ciò che conta, si afferma infine, è che si riconosca nello studio degli insediamenti urbani dei continenti in via di sviluppo uno strumento indispensabile per comprendere e affrontare ovunque nel mondo, i problemi delle città e dei territori urbanizzati.

Parole Chiave

Togo — Lomé — Immigrazione — Autocostruzione — Abitare

Anna Irene Del Monaco: *Nel tuo curriculum da architetto, nell'ambito di una intensa attività professionale che si è svolta nel Mediterraneo allargato ed in Africa a partire dalla metà degli anni Sessanta, si distingue l'esperienza svolta in Togo attorno al 1976. Quale fu l'occasione dell'incarico? Come si svolse e come fu impostato il lavoro sul campo e da Roma?*

Lucio Valerio Barbera: Le vicende a cui ti riferisci si svolsero verso la metà degli anni Settanta (1976-78). In quegli anni ero direttore della ProgReS - S.T.R. S.p.A, una società di progettazione costruita attorno al mio curriculum, sostenuta da un gruppo finanziario specializzato nel settore delle costruzioni e della progettazione infrastrutturale; di tale gruppo faceva parte una grande società di ingegneria, la Technital S.p.a. di Verona, attiva ancora oggi, che tuttavia non aveva al suo interno specifiche competenze di progettazione architettonica e urbanistica. Ma faceva parte dello stesso gruppo anche una società che si occupava di pianificazione economica, la Technosynthesis, diretta da un valoroso ingegnere, Giuliano Cannata, che spesso si associava a noi della ProgReS, a seconda degli incarichi, e che per il suo lavoro si serviva di consulenti qualificati per consolidata esperienza, o di giovani personalità emergenti. Tra queste, a metà degli anni Settanta del secolo scorso si distingueva un giovane studioso napoletano, Enzo Caputo, di forte sensibilità sociale e di indubbia audacia intellettuale. Aveva qualche anno meno di me. Egli aveva sposato una giovane della famiglia Sebregondi di cui, a quell'epoca, erano più noti alcuni altri giovani grosso modo la mia età – ero allora appena quarantenne – che militavano in gruppi della sinistra alternativa. Oggi facendo riferimento a quell'epoca si direbbe che fossero rivoluzionari, certamente *extraparlamentari*. Diciamo: erano degli intellettuali politicamente molto impegnati.

**Fig. 1**

Il Togo, il Golfo di Guinea, le città del Togo: Dapaon, Lama Kara, Sokode, Akpame, Kpalime, Aneho, Lomé.

Oppure quella “storia” che lascia che parlino non soltanto i politici, gli strateghi, i capi, ma anche i miti, i monumenti, naturali e umani, il loro insolubile mistero, le tradizioni, poste tutte allo stesso piano, ciascuna degna di attenzione perché frutto delle cure e delle paure e del tormento umano? Architetti, noi naturalmente pendevamo per Erodoto, ma la discussione non ebbe una conclusione; durò tra noi nei fatti. Forse dura ancora. Ma certamente cominciammo dal *viaggio*, inteso come suprema dichiarazione di ignoranza e di volontà di conoscenza – non ridere. Per tutto il tempo del nostro lavoro ci considerammo fortunati seguaci di Erodoto. Indegni, incapaci, disordinati. Sì, adesso puoi ridere. Possiamo ridere insieme, dai.

AIDM: *Ah, che dici, professore? Mentre parlavi mi venne in mente l'opera di Leo Frobenius, il discusso e grande storico tedesco delle culture africane; in fondo in Italia la sua opera ebbe un battesimo “progressista”; se non sbaglio il suo libro “Monumenta Africana” fu pubblicato la prima volta in Italia – in un periodo molto critico, tra il 1943 e il 1945 - dalle Nuove Edizioni Ivrea (di Adriano Olivetti, Luciano Foà e Bobi Bazlen). Casa editrice che dopo la guerra, nel 1946, si trasformò nelle Edizioni Comunità. Frobenius, dunque, era un vero emulo di Erodoto. Potremmo dire di lui: Erodotos africanus. Quanti viaggi intraprese per conoscere l'Africa? E quanti libri per illustrarne, come tu dici, “i miti, i monumenti, naturali e umani, il loro insolubile mistero”? Si tratta del mistero creativo delle civiltà africane – e d'ogni vera civiltà – che Frobenius attribuisce non a un procedere guidati dalla nascente razionalità verso la superiore ragione umana, ma a una “forza oscura e profonda” che chiama “conoscenza commossa”, paideuma. Ahi! Professore; hai messo in moto il meccanismo inesorabile delle mie ricerche di coincidenze. Adesso stavo pensando a una frase che Aby Warburg, il rivoluzionario critico d'arte tedesco, tracciò nei suoi appunti: “perché il destino assegna all'uomo creativo le sfere dell'eterna inquietudine...?”*

LVB: Frobenius, *Erodotos Africanus* lo chiami... mi piace. Certo, nella nostra – tua e mia – conoscenza dell'Africa Frobenius c'entra; e come! Certamente egli si farà avanti da solo, nel nostro dialogo. Ma adesso torniamo con un po' d'ordine all'esperienza di studio e pianificazione che con il mio gruppo ebbi l'occasione di fare in Togo. Per il Togo. Facciamo guidare per mano, come allora, da Enzo Caputo.

A metà degli anni Settanta egli era stato scelto come consulente – se non ricordo male – da una istituzione dell'ONU di cui non rammento il nome; e poi – questo mi pare certo – dalla Direzione della Cooperazione allo Sviluppo del Ministero degli Esteri italiano che – secondo gli scopi statutari – aveva tra i suoi compiti, anche quello di promuovere relazioni solidali, ma paritarie, con gli stati africani, specie con quelli di più recente formazione e più deboli dal punto di vista economico. Il Togo rientrava tra questi come piccolo e giovane paese indipendente posto nel mezzo della costa settentrionale del Golfo di Guinea su cui si affacciano, in sequenza, da Ovest a Est, la Liberia, la Costa d'Avorio, il Gana, il Togo appunto, il Benin, la Nigeria. Enzo Caputo avrebbe dovuto tenere i contatti con il governo e le amministrazioni togolesi aiutando a delineare gli indirizzi generali di un piano di sviluppo della capitale Lomé e della sua provincia affacciata sul mare; la Provincia Marittima.

Enzo Caputo in quell'incarico rappresentò – lo chiamò a collaborare – la Società di Studi Technosynthesis, di cui ho già detto. Il suo iniziale incarico di consulenza era cruciale, perché avrebbe potuto dar luogo ad un vero e proprio incarico di progettazione urbana e territoriale per il Piano Rego-

latore di Lomé, e, in prospettiva, delle altre città capoluogo di provincia del Togo e del loro territorio. Per il momento, tuttavia, affinché l'impegno di Enzo Caputo in Togo non fosse vano, occorre che il gruppo di studio italiano che egli rappresentava ufficialmente e che ne sosteneva scientificamente l'impegno, producesse indirizzi di sviluppo della Capitale del Togo; indirizzi convincenti, innovativi e, soprattutto, adeguati alle fragilità dell'economia e alle specificità della cultura di un paese non grande, ma molto complesso quale è il Togo.

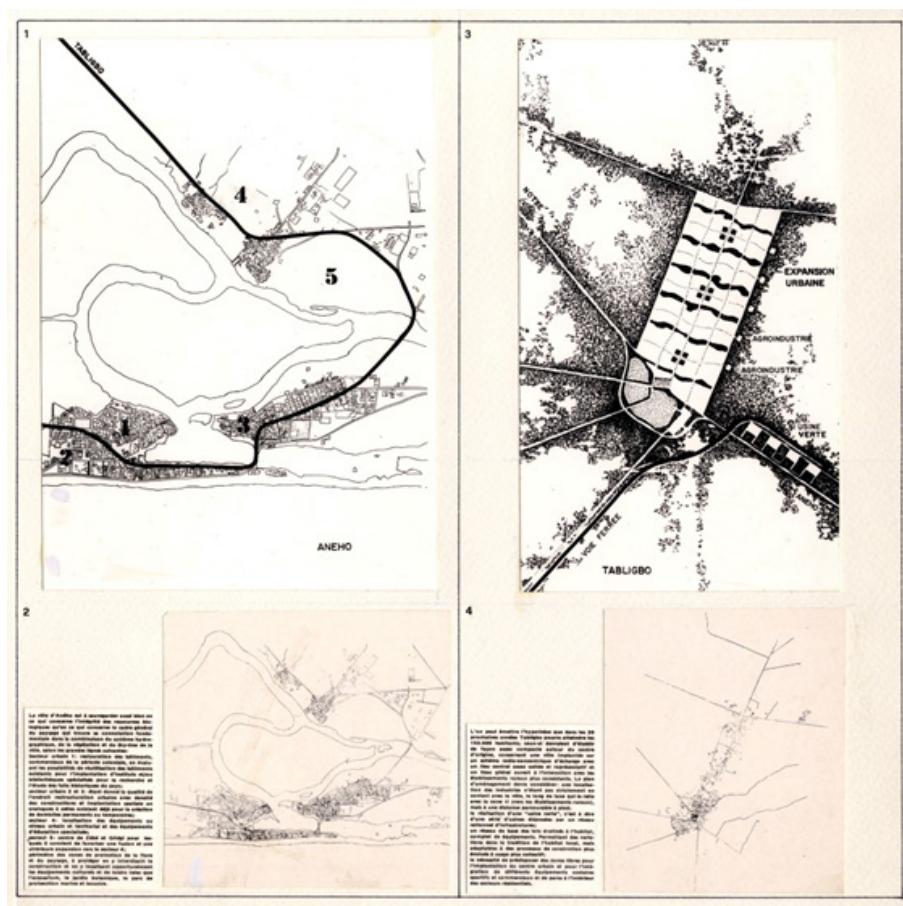
Il Togo, infatti, è una stretta striscia di territorio – larga, sull'asse Est-Ovest, mediamente un'ottantina di chilometri – massimo 130 – ma profonda più di 550 chilometri sull'asse Sud-Nord. Dai palmeti litoranei della costa, il territorio della Repubblica del Togo, puntando verso Nord, penetra tutte le fasce climatiche ed etniche che si susseguono tra l'Oceano e il Sahel: dalle acque lagunari costiere, alla foresta pluviale, alla savana, quasi al margine delle distese semidesertiche che attraversano da occidente a oriente il continente. Studiare il Togo percorrendolo da Sud a Nord equivale, dunque, a operare un "carotaggio" – scusa il termine da cantiere edile – anzi un "profondo carotaggio" rappresentativo di gran parte delle caratteristiche del vastissimo territorio africano che si stende tra l'Atlantico e il Mar Rosso seguendo, secondo la longitudine, il margine meridionale del Sahara, il Sahel, cioè quella zona continentale che dai geografi, è chiamato anche Sudan, il grande Sudan, ben più ampio del già ampissimo stato nilotico che prende questo nome e che noi, tu ed io, indegni seguaci di Erodoto, abbiamo avuto la fortuna di conoscere abbastanza bene...

Ma ora torniamo al Togo. La capitale, Lomé, è sul mare, come lo sono quasi tutte le capitali di quella parte del mondo, perché dal mare arrivavano gli europei, sulla costa attraccavano e costruivano subito i loro fortificati da cui governavano la requisizione – voglio chiamarla così – dei beni naturali e, soprattutto, di uomini e donne; di schiavi. Le popolazioni locali si ammassavano attorno al porto e al fortificio europeo per curiosità, per interesse o per violenta costrizione: Lagos, Porto Novo, Lomé, Accra, Abidjan, da Est a Ovest, dalla Nigeria alla Costa d'Avorio le principali città degli stati guineiani si allineano sulla costa atlantica insistendo sulle basi portuali colonialiste. Persino la capitale della Liberia, Monrovia, fu fondata su una base coloniale portoghese, Cabo Mesurado. Lomé ai tempi del nostro lavoro in Togo, contava circa 300.000 abitanti, ma cresceva con un tasso di incremento demografico che l'avrebbe portata in circa dieci anni a un milione di abitanti in un paese che ne aveva in tutto, a quei tempi, un paio di milioni. L'incarico iniziale di Enzo Caputo, ottenuto dal Ministry of Plan del Togo, se non ricordo male, non era quello di interessarsi del piano della capitale, ma quello di aiutare a realizzare il piano quinquennale di investimenti 1976-80 orientato in particolare allo sviluppo agricolo. Ma io penso che Enzo Caputo comprendesse bene che senza governare l'imponente crescita di Lomé – che prosciugava di abitanti le campagne più fertili – qualsiasi piano di sviluppo sarebbe stato vano. Questa consapevolezza, secondo me, lo portò a sottolineare presso il governo locale – e forse presso qualche organismo internazionale – la necessità di affrontare immediatamente il problema dello sviluppo della capitale del Togo e della sua regione, forse la più interessante dal punto di vista produttivo e alimentare, ma anche - in futuro... forse... – industriale. Evidentemente convinse tutte le autorità; per la riuscita dello studio sulla città egli ottenne dalla Technosynthesis, la società di studi della quale era, o divenne, consulente stabile, di poter "arruolare" un architetto-urbanista, di sua fiducia.

La Techosynthesis, come ti ho detto, non aveva architetti nei suoi ranghi. Il lavoro iniziò con questo mio disegno schizzato a mano (Fig. 1); è una idea generale abbozzata su uno dei centri che ci chiesero di studiare, Tabligbo, soggetto anch'esso a un'importante, anche se certamente *minore* immigrazione dalle aree più interne. L'amministrazione locale aveva ricevuto un piccolo, ma importante budget con cui iniziare a fare qualcosa per la massa che giungeva nella Regione Marittima. Tabligbo, non lontano da Lomè ci fu presentata come campione sperimentale. Un classico *Tema d'esame*, direi. Fu relativamente facile convincerli della nostra idea: non si dovevano costruire case popolari come si faceva allora in Francia – o in generale in Europa. La limitata disponibilità economica avrebbe consentito soltanto di dare alloggio a poche, pochissime famiglie. Invece, se avessero acquistato vasti terreni il suolo anche nella Regione Marittima (a quei tempi costava pochissimo e c'erano ancora vaste estensioni di suolo pubblico) e se poi lo avessero infrastrutturato in modo essenziale (in primo luogo un semplice sistema fognante e punti di distribuzione dell'acqua potabile), ne avessero disegnato uno sviluppo insediativo semplice, ma completo ed estendibile nel tempo e, infine, avessero aiutati gli immigrati ad *auto-costruire le proprie abitazioni* secondo i propri usi, ma con *migliori materiali e qualche più efficiente tecnica* – soprattutto per le fondazioni e le coperture – l'iniziativa avrebbe coinvolto un grande numero di abitanti, – la *urban majority* diresti tu citando Abdoumalig Simone – con costi decisamente più bassi per ciascuna abitazione. Inoltre, i nuovi abitanti, coinvolti nella definizione del proprio spazio di vita, avrebbero superato meglio l'impatto dovuto allo sradicamento dal proprio luogo e al trasferimento in un ambiente poco conosciuto o del tutto estraneo.

Nella scuola italiana di architettura, in particolare in quella romana, la partecipazione diretta delle *culture* e dei *saperi* locali alla definizione della *forma vivente* della città è ancora sentita – io spero – come una esigenza fondamentale. Dopo la seconda guerra mondiale, quando la crescita delle città era stata accelerata non soltanto da una rapida ripresa industriale, ma anche dalle migrazioni dovute all'esito drammatico dei conflitti bellici e portava con sé duri conflitti sociali, sull'*Ambientismo* di Giovannoni si era già innestata l'attenzione sociale e culturale della generazione di Quaroni e di De Carlo per il rispetto della radice identitaria delle comunità da insediare o re-insediare; un'attenzione e un rispetto che animarono le scelte di fondo e di dettaglio d'ogni progetto di quei nostri maestri e che oggi dovrebbero tornare a dominare il pensiero e l'iniziativa di coloro, tra noi architetti, che intendono occuparsi di città. E questo vale ormai – ne sono convintissimo – non soltanto per chi opera nelle aree del mondo meno fortunate, ma anche per chi opera in aree come le nostre, che si reputano più fortunate e stabili, ma che sono tuttavia all'interno dell'immenso flusso dei cambiamenti che paiono destinati – ormai – a superare inesorabilmente ogni confine, anche il più resistente. Lo vediamo ogni giorno.

Ma tornando al Togo, Enzo Caputo, – sulla base della ipotesi di lavoro che avevo elaborato con il gruppo ProgReS per Tabligbo, un centro minore della regione Marittima, corredata di ipotesi di costo per i necessari interventi pubblici e di un'impostazione sociale e culturale di cui lo stesso Enzo Caputo era stato fondamentale coordinatore – fu in grado di ottenere non soltanto l'approvazione della nostra linea per quanto riguardava il Piano della Regione Marittima, ma anche l'incarico per il Piano Regolatore di Lomè e di tutte le capitali di provincia del Togo.

**Fig. 2**

Disegno a mano di Lucio Barbera. Idea generale abbozzata su uno dei centri urbani analizzati, Tabligbo, soggetto a un'importante, ma certamente minore (rispetto a Lomé), immigrazione dalle aree più interne. Schema insediativo territoriale.

Quindi... sostanzialmente... ci trovammo a pianificare... tutto il Togo, da Nord a Sud, in tutte le sue diverse situazioni climatiche, naturalistiche, culturali.

Lomé, considerando la sua dimensione, la velocità della sua crescita e il fatto che il suo corpo urbano reale è a cavallo della frontiera fra il Togo e il Ghana, rappresentò, naturalmente il caso più complesso e articolato. Come sempre – come succede anche in Italia – non credo che il nostro piano sia stato attuato davvero. Ma osservando su Google Maps quanto è accaduto da allora, vedo che la crescita della città, almeno in parte, è avvenuta secondo quanto avevamo previsto convincendo anche le autorità – locali e internazionali – a scegliere il programma di intervento di cui ti ho già detto, fondato su una efficace, ma semplicissima infrastrutturazione e una consistente assistenza all'opera di autocostruzione dei nuovi immigrati. Ci eravamo accorti ben presto che attorno a Lomé, a Nord-Ovest, c'era una grande estensione di terreni pubblici, terreni requisiti – in epoca coloniale – per incrementare la coltivazione del cacao, ma non più – o mai – utilizzati a questo scopo. Era prevedibile che la maggior parte degli immigrati – la maggior parte della futura *urban majority* diresti tu – si insediassero dove c'era grande disponibilità di terreno pubblico, senza dovere contrattare o scontrarsi con gli interessi di uno o più capi locali.

Il sistema di infrastrutturazione essenziale del nostro Piano prevedeva poche strade, regolarmente distanziate tenendo conto della dimensione media delle *corti-dimora* che rappresentavano la tipologia insediativa più diffusa in tutto il paese. Lungo le strade erano previsti i condotti fognari essenziali. L'acqua era distribuita con un sistema di fontane in luoghi pubblici regolarmente distribuiti nella griglia insediativa (come era stato fatto nei quartieri popolari in Marocco negli anni Trenta).

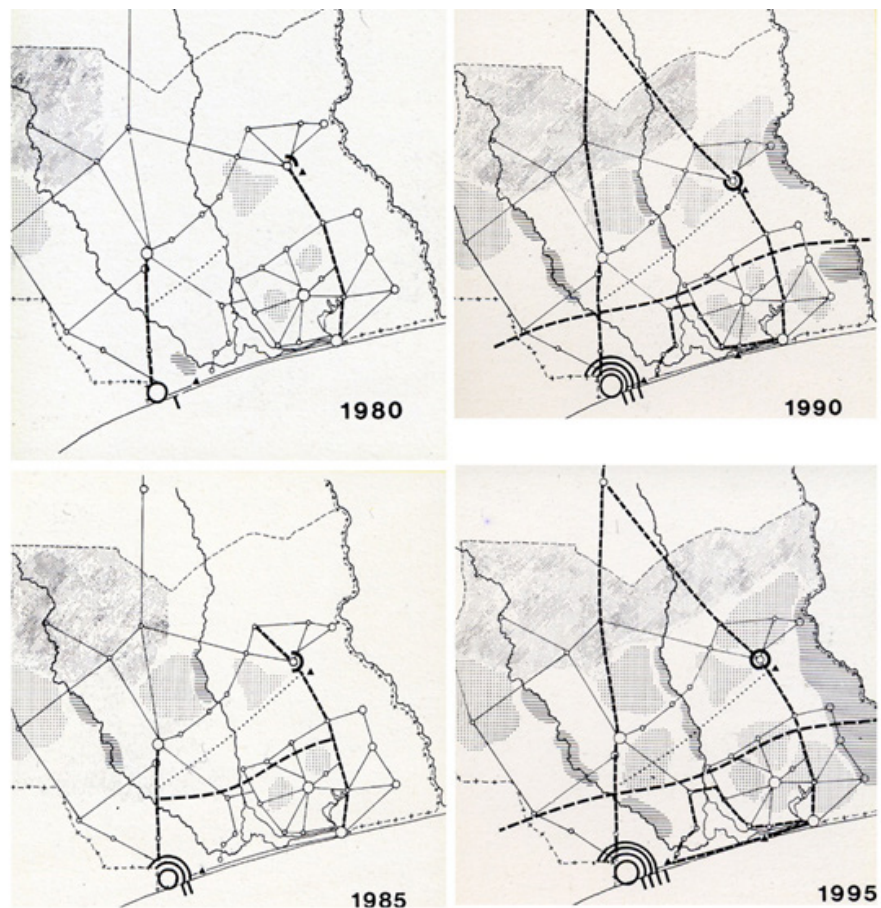
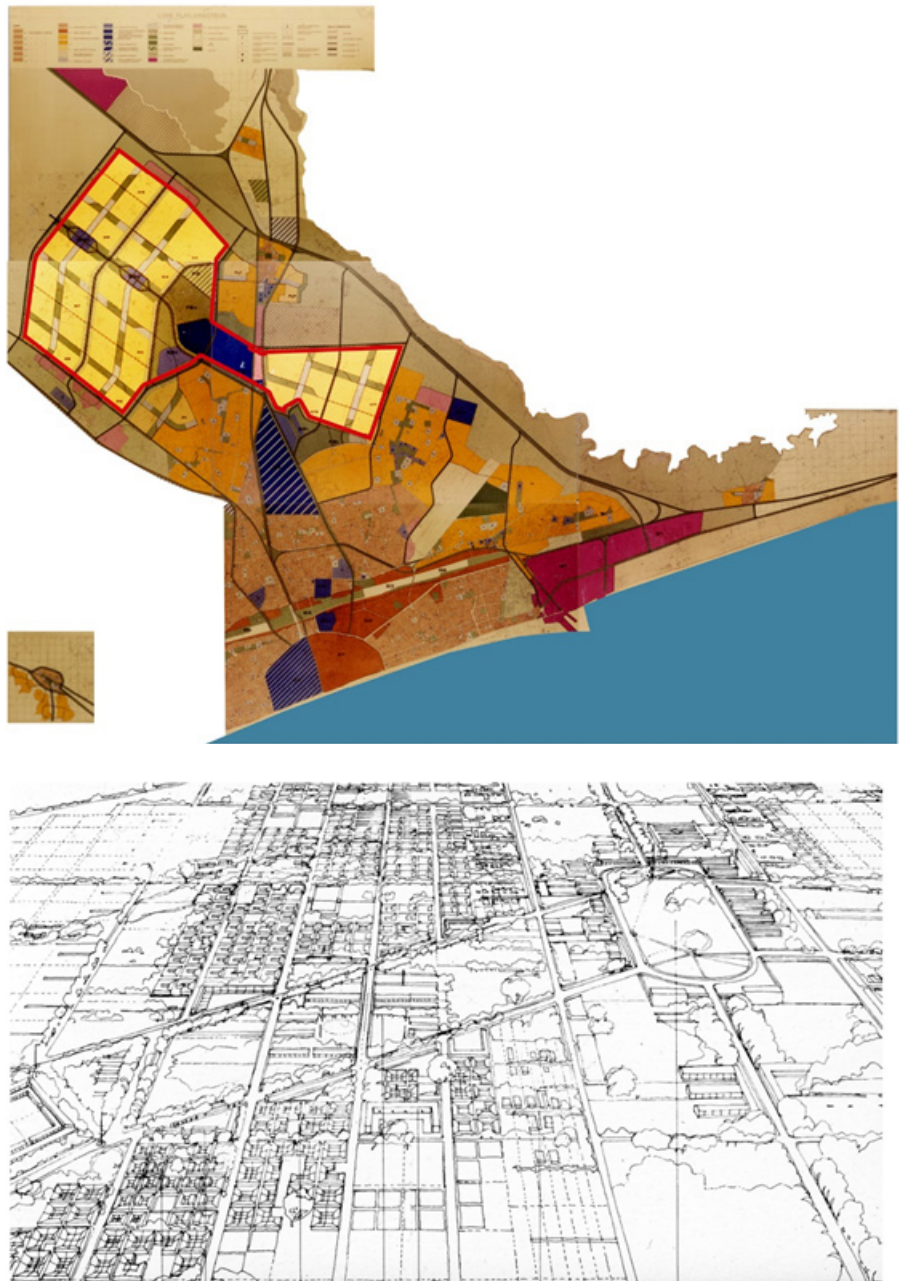


Fig. 3
Schema della Regione Marittima del Togo: proiezione al 1995.

Ma la parte più importante del piano era la proposta di istituire un servizio di assistenza tecnica per i futuri abitanti, che fornisse loro anche i materiali da costruzione, specie quelli destinati a un embrione di sistema impiantistico *domestico* e li aiutasse a *razionalizzare* i metodi di costruzione tradizionali ancora patrimonio *naturale* di ogni gruppo, di ogni famiglia. Dal punto di vista dell'impronta sul suolo si trattava di una maglia insediativa molto semplice (Fig. 3 a-b). Questo è un disegno di Luisa Anversa (Fig. 4), nostra rimpiantata collega e amica, anch'essa allieva di Ludovico Quaroni, che coinvolse nel lavoro per la sua preziosa esperienza nel campo delle tipologie spontanee. Nel disegno si accenna ad elementi tipologici che, tuttavia, sono da intendere solo come indicazioni. Le scelte reali, all'interno di ciascun *lotto-corte-dimora* erano lasciate alle decisioni e alla cultura sociale dei nuovi abitanti-autocostruttori e all'impostazione che i protagonisti dell'assistenza tecnica avrebbero voluto dare alle nuove abitazioni tenendo conto delle esigenze di ogni gruppo, etnia, comunità.

Fu un lavoro che ci coinvolse molto; oltre Lomè e la Regione Marittima coi suoi centri minori, studiammo e pianificammo tutte le città capoluogo di provincia, come già ti ho detto. Via via che si saliva dal Golfo di Guinea verso il Sahel, lentamente, ma decisamente, tutto cambiava. Lungo il mare, un grande e spesso palmeto di cocco coronava le basse dune, difendeva dal sole e dava frutti preziosi. Nello schema del Piano della Regione Marittima (che aveva come orizzonte massimo di attuazione il 1990) (Fig 2) si nota in primo luogo la strada parallela alla costa, che unisce il Ghana al Benin, attraverso la zona più bella e gradevole della ex Costa degli Schiavi: la costa del Togo, appunto. Lungo la spiaggia sotto i lunghissimi palmeti stavano villaggi di foglie di palma, recintati, chiusi; le capanne, all'interno erano vuote per molta parte dell'anno. Erano i villaggi dei pescatori.

**Fig. 4 a-b**

Piano Regolatore di Lomé, 1979-81. Prospettiva a volo di uccello dello studio di un'area urbano progettato.

Sulle coste della Guinea vive una etnia speciale di pescatori nomadi. A quei tempi percorrevano durante tutto l'anno l'intera estensione delle spiagge del Golfo di Guinea attraversando quasi tutti gli Stati che si affacciano sul mare. Essi pescano con un sistema semplice, manuale, faticoso e di non grande rendimento, ma di sicuro risultato: è un sistema molto simile a quello che sulle coste meridionali d'Italia si chiama *a Sciabica*. Il frutto della pesca è raccolto sulla spiaggia, selezionato per tipo di pesce e assegnato in parte alle tribù locali, che in cambio mantengono intatti i villaggi dei pescatori sotto i palmeti nei mesi in cui i pescatori nomadi sono assenti. La parte di pesce non ceduta ai Re locali viene affidato alle donne, che lo selezionano ulteriormente e lo mettono a seccare al sole – il sistema più efficiente era quello di stenderli sull'asfalto delle strade – o lo affumicano su grandi e lenti bracieri a legna. Con pesanti cesti posti sul capo, infine, esse lo trasportano a piedi o con poveri mezzi di trasporto, verso Nord... fino all'interno più lontano... fino al Sahel. È un pesce ottimo. Proteine, proteine di ottima qualità sin quasi al Sahara...

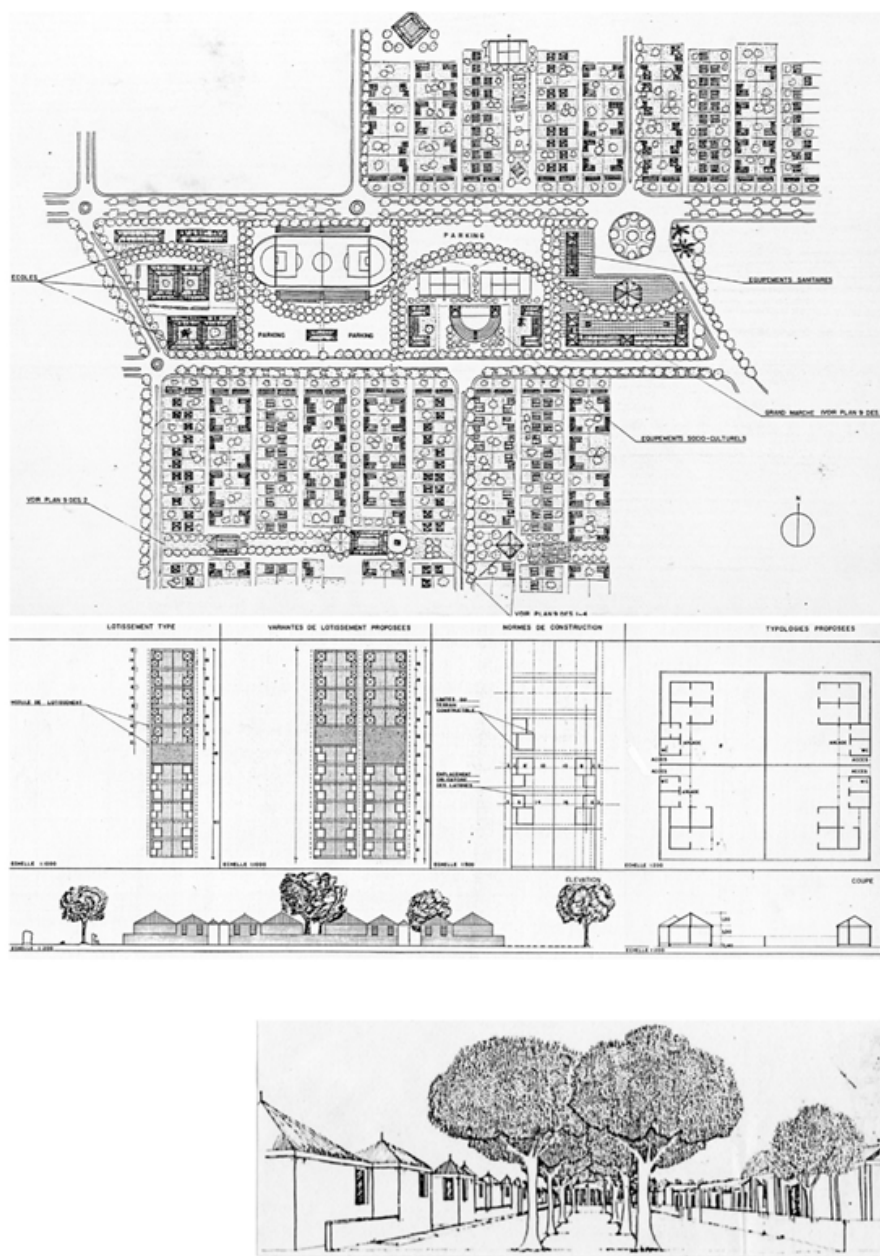


Fig. 5

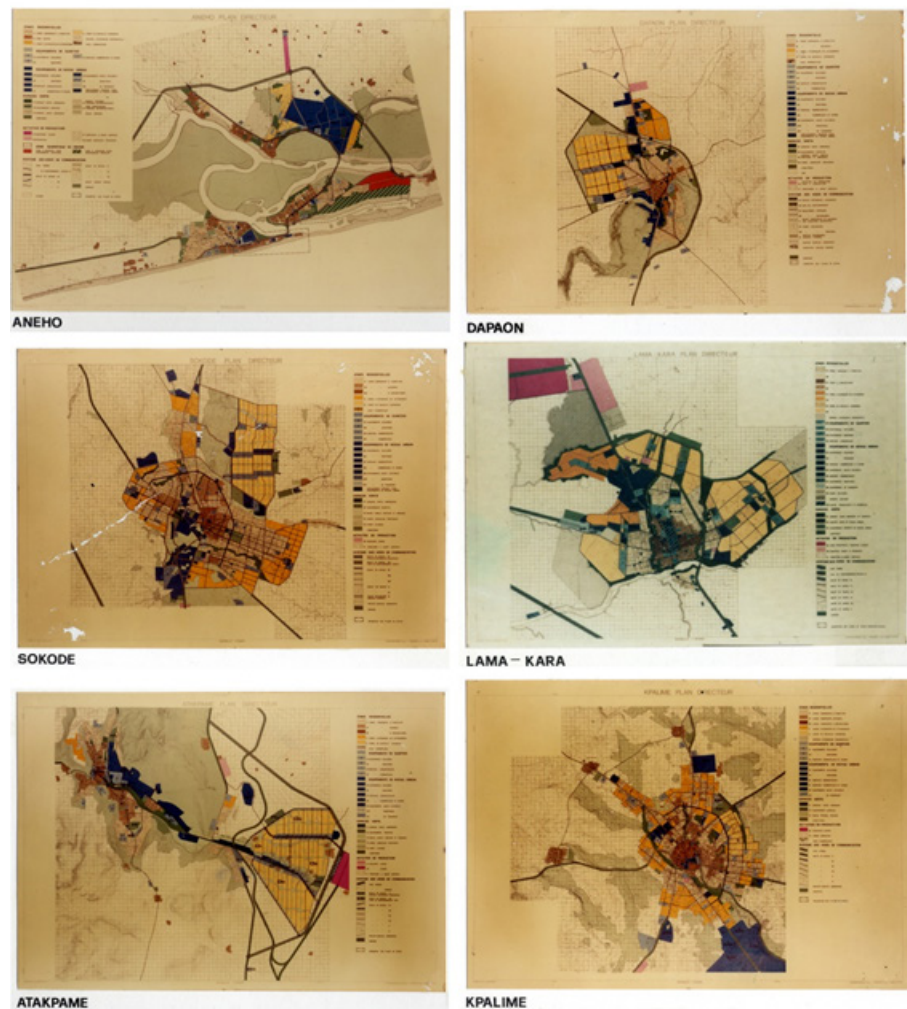
Nel disegno si accenna ad elementi tipologici che, tuttavia, sono da intendere solo come indicazione. Disegni di Luisa Anversa.

Nei giorni di pesca quelle spiagge sono uno spettacolo di folla e fumi e barche colorate e voci risonanti d'ogni dove. A volte sulla spiaggia si agitano, morendo, grandi e sfortunati pesci, razze gigantesche capitate, loro malgrado, nelle reti della *Sciabica* africana, mentre bambini eccitatissimi giocano a fuggire dalla puntura di velenosissimi *pesci-palla* che qualche pescatore più giovane, ridendo più dei bambini, finge di lanciare loro addosso. Ma prima della lunga e affollatissima festa serale del pesce, più d'una volta seguimmo i pescatori durante la pesca, che avviene dalla mattina al tardo pomeriggio; divisi in due squadre essi tirano a riva i due capi della grande rete semicircolare gettata a largo la mattina presto mediante lunghe e pesanti barche a più remi scavate in grandi tronchi d'albero. Il tiro della *Sciabica* è fatto da due gruppi di atletici pescatori che iniziano senza vedersi l'un l'altro; più di un chilometro di distanza li separa; la rete è molto ampia. Ma via via che il sacco finale della rete si avvicina alla spiaggia le due squadre si avvicinano tra loro fino a incontrarsi per dividersi il frutto della fatica comune e partecipare, protagonisti, alla festa serale. Ma durante la pesca c'è calma assoluta e solitudine intorno.

Suona soltanto il battito dell'oceano e il canto dei pescatori, ritmico come una sottomisura del battito del mare. È un canto in due tempi, stretto come i passetti tirati e forti con cui, perfettamente sincronizzati tra loro, lentamente i pescatori accorciano la corda della rete e la vita delle loro ignare e poi disperate prede marine. Quando il tiro si fa più duro, verso la fine del lavoro, la corda viene fatta passare sinuosamente tra due, tre, quattro tronchi di palma perché l'attrito del legno freni la corda stessa nei momenti – pur necessari – di brevissima ripresa di fiato...Scusami, paiono dettagli insignificanti. Te l'ho detto. Il lavoro in Togo ci coinvolse moltissimo. Capire un luogo, la gente per la quale lavori – quello che io chiamo il *committente sociale* – significa non solo studiare l'ambiente fisico e umano con gli strumenti e le modalità canoniche della nostra professione, ma anche con l'esperienza diretta delle consuetudini collettive e domestiche, dei riti familiari e pubblici, dei momenti di festa e di lutto...Ricordo a Kpalimè – una città minore sulla montagna coperta di foresta pluviale – una messa domenicale; la maggioranza in quella città era cattolica, la messa includeva il funerale di una persona, non ricordo più se uomo o donna. Al culmine del rito funebre un'improvvisa, inaspettata esplosione di trombe, tromboni *a coulisse* e corni fece vibrare di pressione sonora le nostre orecchie e la chiesa intera; e sotto quella coltre squillante e luminosissima degli ottoni moderni, il canto collettivo – vocali aperte e chioce, battito ritmico di mani – e un ondeggiare di fianchi irrefrenabile, perfetto, senza vanità alcuna, ma con la consapevolezza d'esser tutti parte di una consonante comunità. Ecco: quella forza collettiva, quella coesa fiducia nella espressione della propria cultura, rafforzata – non certo cancellata – dall'adozione di strumenti moderni provenienti da una cultura diversa, non è forse ciò che vorremmo vedere come protagonista nella *auto-costruzione* – meglio: nella *auto-determinazione* – della moderna città africana?

Come ti ho già detto, le elaborazioni iniziali per la Regione Marittima avevano prodotto un modello molto convincente che ci guadagnò non soltanto la progettazione del Piano di Lomè, ma quasi contemporaneamente (non ricordo bene la sequenza degli incarichi) la pianificazione di tutto il Togo. Il gruppo, tra architetti-urbanisti, geografi, economisti e sociologi era solido. Enzo Caputo lo rappresentava con grande intelligenza e capacità di coordinamento tra le diverse anime disciplinari. Le città erano molto diverse tra loro. L'impianto originario della città di Lomè era stato realizzato dai brasiliani-africani di cui ti ho già parlato, venuti in Togo quando Lomè iniziò il suo itinerario di capitale coloniale (Fig. 5).

L'impianto originario delle altre città minori – molto minori a volte – annoverava un'interessante casistica di origini diverse: erano fondate su piccoli insediamenti a volte spontanei, a volte militari – o meglio, di controllo territoriale – a volte, nel Nord, come nodo tra due itinerari antichissimi, tradizionali, storici intendo. E spostandosi dall'una all'altra città, da Sud a Nord, si attraversava la storia delle antiche culture africane sul territorio. Per esempio: mentre a Lomè il quartiere musulmano è molto piccolo, a Sokodè e Lama Kara, principali città del centro del paese cambia tutto; il mercato di Sokodè, ad esempio, vede insieme, in proporzioni equivalenti, la parte cristiana e animista – gestita prevalentemente da donne ridenti, in abiti sgargianti, disinibite, rotonde, vocianti, gentilmente irritanti ai visitatori stranieri – e la parte islamica, gestita esclusivamente da uomini in abiti lunghi e bianchi, un telo a mo' di turbante in testa, spesso la barba nera, la figura slanciata dei pastori nomadi del Sahel con un che di ieratico e di studiato nei movimenti lenti eppure eloquenti, la voce mai troppo alta.

**Fig. 6**

Piano di Aneho, Sokode, Atakpame, Dapaon, Lama-Kara, Kpalime, 1979-81.

Più a Nord ancora, la vita urbana pareva farsi rarefatta, gli insediamenti leggeri, silenziosi. Nelle macchie lungo gli scarsi corsi d'acqua vedevi – senza avvicinarti troppo – le schiene di piccoli gruppi di elefanti e notavi il passeggiare ambiguo, perfido, dei varani della stessa stirpe di quelli del Nilo. Sotto i Baobab alti nidi di termiti. Luce, silenzio. A quei tempi tutto pareva in pace. Non posso pensare a cosa accade ora in Africa, lungo la linea di quello che, come mi hanno insegnato, chiamo “il grande Sudan”. Non voglio pensarci. Avevamo una casa a Lomè, ampia da fare anche da ufficio. Domenico Menchilli, forse lo hai conosciuto, è pugliese come te, figlio di un importante architetto di Bari. Aveva una moglie californiana. Domenico fu il nostro residente; un architetto straordinario, di quelli rari, che comprende istantaneamente il luogo dove si trova a lavorare e la gente che lo abita, il linguaggio naturale delle cose e dell'architettura, dunque la cultura dell'ambiente che vuole studiare. Andò ad aiutarlo un giovane architetto più giovane, sudafricano-portoghese nato a Joannesburg, Xico Meirelles, nipote di Giovanni Corsini, il mio amico architetto fiorentino, ma nato in Mozambico; Xico è un africano-europeo, dunque, che in Togo viveva la complessità culturale d'Africa con la naturalezza di chi è già intriso di tante culture: quella italiana – i Corsini di Firenze – russa – sua nonna, degli Oulsufieff di Mosca, – portoghese – suo padre Meirelles. Per lo studio dei materiali edilizi proponibili agli auto-costruttori ci aiutò, invece, un ingegnere napoletano appassionato dei sistemi costruttivi tradizionali delle antiche civiltà africane. Viveva a Parigi, rampollo di una famiglia di costruttori una cui impresa aveva costruito il villaggio turistico

Valtur di Capo Rizzuto che avevo progettato con Luisa Anversa e Claudio Maroni alla fine degli anni Sessanta. L'impresa si chiamava Caròla e lui si chiamava Fabrizio Caròla. Studiammo insieme le volte nubiane già usate da Hassan Fathi nei suoi *moderni villaggi tradizionali* in Egitto. Le avevo già incontrate in Nubia quelle singolari e intelligentissime strutture a volta, ma anche in Marocco. Avevo notato che nel nord del Togo alcune comunità le utilizzavano, ma in modo molto elementare e non solido.

Poiché il problema principale dell'auto-costruzione è sempre la copertura della casa, con Fabrizio Caròla mettemmo a punto un metodo didattico per insegnare a costruire le volte nubiane anche nei quartieri spontanei del Sud del Togo, dove ormai, peraltro, convergevano genti dalla Savana e dal Sahel. Sì, quella del Togo, per me, per tutti noi che vi partecipammo fu un'esperienza straordinaria; che poi ci fu d'aiuto nel lavoro che facemmo, con te, tanti anni dopo in Sudan là dove, la sera, Antonino Colajanni, il nostro amico, il nostro antropologo, recitava le Fiabe raccolte da Frobenius; con nostra delizia. Ed ecco; si chiude il cerchio.

Sorrido di me, certo. Riflettevo che in fondo – e tu lo puoi confermare per il lavoro fatto insieme in Africa in altri contesti – la linea di ricerca e di studio progettuale che ho sostenuto è sempre la stessa, come in Marocco (Fig. 6) così in Togo, in Sudan, in Egitto, in Sudafrica...: studio attento e rivalutazione della *auto-costruzione* tradizionale per poter dare vita, con impianti urbanistici semplici e una raffinata ed efficace assistenza tecnica, a città adeguate agli effettivi bisogni delle persone, che sono milioni di persone ancora ben capaci di *fare la propria dimora*; città però, che siano attrezzate igienicamente ed infrastrutturalmente, pur se con il minimo degli interventi necessari, ma progettati ed eseguiti professionalmente, modernamente, da specialisti. Certo! molti parlano di *auto-costruzione*; ma nei fatti si preferisce realizzare, con denari pubblici o privati, solo edifici di *tradizionale modernità europea o americana* – costosissimi – e le risorse non bastano certo per tutti. La maggior parte la maggior parte della popolazione delle città (la *urban majority* per dirla di nuovo con Abdumaliq Simone...) rimane affastellata negli oceani di baracche coperte di lamiera ondulata senza alcuna infrastruttura, alcuna igiene, alcuna decenza e nessuna delle qualità pratiche e culturali della tradizione abitativa, che tuttavia vive ancora vigorosa nell'animo della maggior parte dei nuovi cittadini, nelle loro abitudini di vita.

AIDM: *Mi devi perdonare se torno ai miei argomenti, ma effettivamente sia Abdumaliq Simone che tu, professor Barbera, uno dal punto di vista del sociologo/geografo urbano, l'altro dell'architetto, avete sostenuto con coerenza fin dall'inizio della vostra carriera "sul campo" questa linea culturale e tecnica. Non è certo qualcosa di cui schernirsi. Occorrerebbe comprendere, invece, perché prevale l'opposta tendenza. Nel suo ultimo libro Abdumaliq Simone sostiene che "le pratiche per convivere con l'instabilità si troveranno in quei luoghi dotati di un'infrastruttura per andare avanti nonostante la persistente emarginazione. È per questi luoghi che dobbiamo immaginare le infrastrutture per creare spazi vivibili a partire da circostanze non ideali e meno privilegiate."*

Ma prima di terminare questa conversazione vorrei chiederti qualcosa ancora. Nulla di specifico e di tecnico; vorrei immaginare meglio, se vuoi con maggiore possibilità di coinvolgimento, le condizioni del vostro lavoro in quegli anni in Togo. È un modo per partecipare anche questo, No? La domanda che mi preme – non ridere – è questa: come si arrivava dall'Italia in Togo in quegli anni. Quando lavoravamo insieme in Sudan, più di

trentanni dopo, andavamo sino a Francoforte per raggiungere poi con un volo diretto Khartoum...

LVB: Ah, bene. Trentanni prima per chi volesse andare in Togo le condizioni non erano molto diverse. Forse un po' più scomode, ma non molto diverse. Per arrivare a Lomè, di solito si andava a Londra e si prendeva il volo diretto per Accra – capitale del Ghana – e poi, una volta atterrati, si raggiungeva il Togo viaggiando in auto tutta una notte. Oppure si passava da Parigi dopo aver prenotato il raro volo per Lomè. In quel caso ci si fermava qualche giorno nella capitale francese, si incontrava Fabrizio Caròla – che viveva nella capitale francese – si discuteva delle sue e delle nostre ricerche, e poi si partiva per il Togo. Ogni volta che visitavo il Togo attraversavo sempre e di nuovo tutto il Paese facendo sopralluoghi sempre più consapevoli e mirati in tutte le città. Domenico Minchilli e Xico Meirelles, i residenti, si spostavano a seconda delle necessità e della fase dello studio in cui si era arrivati: li raggiungevo là dove si trovavano. Avevamo un paio di auto in Togo, marca Fiat 124 russa, costruite a Togliattigrad. Erano auto indistruttibili e costavano pochissimo. La Fiat ne realizzava una serie per l'Africa, automobili “tropicalizzate” si diceva, con un impianto di raffreddamento dell'olio particolare e molto efficace. Erano macchine davvero solide, con le quali si percorrevano piste difficili, cercando di correre in equilibrio sul famoso e fastidiosissimo *pavé ondulé* che il passaggio di autocarri pesanti crea sulle strade di terra battuta africana rendendole simili a una infinita sequenza di piccole onde parallele e dure, sulle quali si può guidare senza sottoporre a un'interminabile serie di sollecitazioni gli ammortizzatori dell'auto soltanto raggiungendo una velocità che permetta alle ruote dell'auto di passare da una cresta all'altra delle piccole onde senza mai cadere nelle vallicelle – altrettanto infinite – che le dividono. Il nostro era davvero un lavoro interessante in ogni momento, di quei lavori costituiti da molteplici esperienze di vita e occasioni di apprendimento pratico oltre che di sperimentazione professionale...intellettuale – posso dirlo? Era, sostanzialmente – lo ripeto – un periodo... di pace. Sapevamo d'avere il privilegio di tentare di comprendere – lavorando per loro – territori vasti e luoghi singolari, regioni che si affacciavano su grandi settori continentali e provincie come tessere di spiccata individualità del grande mosaico culturale che è l'Africa. Era faticoso, ma era anche un modo gradevole di lavorare.

A Lomè c'era una comunità multietnica occidentalizzante dominata ancora dal costume francese. La sera si cucinavano cibi al forno all'aperto in giardini di vecchie dimore coloniali trasformate in Resort, non di gran lusso – per fortuna – ma comode. Ci si faceva il bagno spesso nell'oceano, sebbene il mare non fosse gradevole per noi mediterranei. Ma si veniva ospitati anche nei villaggi tradizionali della costa e dell'interno, dove il principale desinare del giorno ci veniva servito sotto una tettoia di frasche al centro del villaggio con una serie di semplici riti conviviali libati, però, con vino di Bordeaux. Seguivano pantomime che raccontavano al suono del tamburo le traversie del villaggio, comunità spinta in una lunga odissea verso Sud, verso Lomè, cacciata periodicamente, ma inesorabilmente, dai luoghi dove cercava di mettere radici.

Il piatto forte, in quei villaggi ospitali, era il *topone* in umido. Un grosso topo di campagna. Lo chiamavano, all'inglese, Grass-cutter. Carne buonissima, rossa, tenera. Lo cacciavano con lunghi fucili a un colpo solo e lo vendevano, appeso per la coda, lungo le strade.

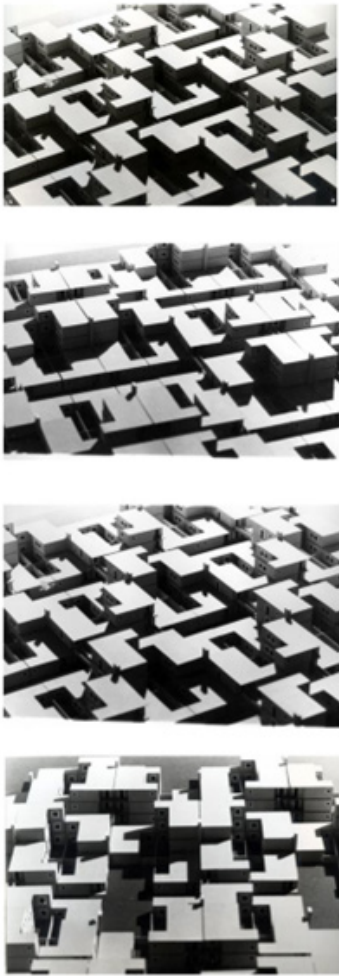


Fig. 7
ProgReS-Lucio Barbera. Progetto per un tessuto residenziale economico per il Regno del Marocco 1974-1957. Studi e variazioni del tessuto. Plastici di studio. Modello digitale ricostruito dell'autore.

Non poche volte passavamo giornate intere a osservare una famiglia che costruiva il suo primo alloggio peri-urbano – non ridere – aiutata dai più esperti del villaggio. Prendevamo foto e note. Parlavamo con i costruttori, gli auto-costruttori intendo, cercavamo di capire... Cominciava anche nella savana più remota a diffondersi il blocchetto di cemento vibrato con le macchinette quasi portatili della Rosacometta, famosa fabbrica italiana di macchinette per formare manufatti di cemento. Anni dopo, di macchinette Rosacometta ne trovai anche nelle isole Galapagos... Ma l'Adobe, l'impasto di terra, sabbia e paglia, lo stesso che si adoperava cinquemila anni fa nella pianura dell'Eufrate, resisteva e forniva ancora la maggior parte dei grandi blocchi con cui erano ormai costruiti i muri delle abitazioni anche nel Sud ricco di palme... era una scuola, una vera scuola per noi architetti... certamente per me lo fu.

Note

* Trascrizione di un dialogo tra Lucio Valerio Barbera e Anna Irene Del Monaco.

Lucio Valerio Barbera, Professore di Progettazione architettonica e urbana presso la Sapienza Università di Roma, Chair-holder della UNESCO Chair in "Sustainable Urban Quality and Urban Culture, notably in Africa" (2013). Direttore della rivista "L'architettura delle città – The journal of the Scientific Society Ludovico Quaroni" (2013). Preside della Facoltà di Architettura "Ludovico Quaroni" della Sapienza Università di Roma (2003-2009). Coordinatore del dottorato in "Composizione, Theorie dell'Architettura". Co-fondatore con Clementina Panella del Master "Architettura per l'Archeologia-Archeologia per l'Architettura" e direttore dal 2007-2009. Asses-sore alla cultura del Comune di Roma per la Cultura e il Centro storico (1992-1993). Ha svolto la professione a livello internazionale come architetto, urbanista ed architetto del paesaggio fin dagli anni Sessanta. Ha pubblicato recentemente il libro *La città radicale di Ludovico Quaroni*, Gangemi 2019.