

La ricostruzione di Rotterdam

B50d/1 ►

A destra:

Planimetria del centro di Rotterdam nel 1940. È visibile il "triangolo" della vecchia città. In alto a destra, lungo la grande arteria del Coolingsingel, sono facilmente individuabili il municipio, la posta e il cantiere della nuova borsa in costruzione (Foto K.L.M.).

Qui sotto:

Pianta di Rotterdam dopo le distruzioni del maggio 1940

Allo scoppio della guerra Rotterdam era una fiorente città portuale di 600.000 abitanti, seconda come importanza soltanto e capitale economica dei Paesi bassi.

Ragione d'essere di Rotterdam è il porto, un meraviglioso porto naturale costituito dalla Mosa, uno dei bracci dell'estuario del Reno, al riparo dal mare aperto ed in diretto collegamento a questo senza chiuse e senza dighe con uno sviluppo di «fronte a mare» di circa 20 chilometri di banchine per traffico marittimo e 17 chilometri per traffico fluviale e con una quasi illimitata possibilità di ulteriore sviluppo. Passaggio obbligato dell'immenso hinterland dell'Europa centrale aveva visto la sua fortuna formarsi e crescere negli

ultimi 70 anni. Quella infatti che nel 1870 era una modesta città di 116.000 abit., quasi del tutto limitata all'antico «triangolo» chiaramente visibile nelle due foto aeree, aveva in 60 anni sestuplicato la sua popolazione ed il modesto porto di un tempo era in pochi decenni divenuto per movimento di merci il terzo porto mondiale dopo New York e Londra, sua diretta antagonista con un movimento di 40-45 milioni di tonnellate annue di merce di cui il 75% per merci di traffico ed il



25% per merci nazionali. Una fiorente industria si era sviluppata attorno alle attività portuali: i cantieri navali e le industrie alimentari e chimiche primeggiavano.

La guerra fu atroce per Rotterdam. Il 10 maggio 1940 paracadutisti germanici erano stati lanciati sulla riva sinistra della Mosa, incontrando la resistenza di un esiguo presidio e della marina olandese. Fu intimata la resa. Il 14 maggio alle 13.30 prima ancora dello scadere dell'ultimatum iniziò un bombardamento di 40 minuti con dirompenti e incendiarie. Le vecchie case con tetti e solai di legno e i

depositi di grano e carbone furono esca all'incendio, che, alimentato dal vento persistentemente rivolto verso la città, durò due giorni consecutivi distruggendo totalmente il vecchio centro.

Ecco le cifre delle distruzioni:

Zona colpita	ha.	260
Edifici distrutti	n.	11000
comprendenti:		
abitazioni		25000
negozi e grandi magazzini		2350
magazzini e stabilimenti industriali		2000
uffici		1450
alberghi trattorie e locali pubblici		550
scuole		62
edifici pubblici		25
chiese		24
sale per feste		22
ospedali		13
cinematografi		12
istituti di carità		10
sedi di giornali		4
teatri		2
		78000 le persone senza tetto.

Praticamente tutto il vecchio «triangolo», cioè la città del 1870 era completamente distrutto e con esso non solo andava perso il centro storico, ma anche il cuore e il cervello della città. Lungo il Coolsingel, l'arteria principale della città e uno dei lati del triangolo, si salvarono alcuni pochi edifici e precisamente il Municipio, la Posta, la nuova Borsa dell'architetto Staal, l'Erasmushuis di Dudok ed una parte dei magazzini de Bijendorp pure di Dudok.

A soli tre giorni di distanza dalla rovina si iniziavano le operazioni di sgombero con

un imponente massa di uomini: una prima idea di piano era intanto abbozzata, in modo da dirigere l'utilizzo dei 5 milioni di metri cubi di detriti. Dopo 26 settimane lo sgombero era ultimato ed il «triangolo» era una vasta distesa di terreno completamente pulito.

A completare l'opera di sgombero per preparare il terreno ad una ricostruzione totalmente nuova si dovette pure procedere all'estrazione dei profondi pali di consolidamento su cui si fondavano le costruzioni distrutte.

Infine fu decisa una misura radicale e di basilare importanza: l'esproprio di tutto il terreno in base alla legge 1940,

Veduta aerea panoramica del "triangolo" nel 1935. In primo piano il Coolsingel con il palazzo del municipio e la posta (foto K.L.M.).



Il "triangolo" dopo l'incendio del 14 maggio 1910.

Sono visibili i pochi edifici rimasti intatti: il municipio, la posta, la nuova borsa e più avanti la Erasmushuis e la parte rimasta dei magazzini de Bijendorp (foto K.L.M.).

con l'assegnazione a ciascun proprietario di una indennità, da usarsi esclusivamente per il finanziamento delle nuove costruzioni.

Vennero intanto maturando, in seno al Dipartimento urbanistico appositamente costituito, le idee per il piano di ricostruzione del centro in stretta connessione con la impostazione del piano generale della città futura, che veniva contemporaneamente studiato, in base alle nuove condizioni determinatesi per effetto del colossale incendio. Il piano di ricostruzione, tenuto in gran parte segreto durante la occupazione, fu compilato definitivamente a liberazione avvenuta ed approvato dalle autorità nel maggio 1946.

Ma prima che la guerra cessasse, la città aveva dovuto subire ancora un'altra dolorosa amputazione: la sistematica distruzione di circa un terzo delle banchine e delle installazioni portuali, operata dai tedeschi nell'autunno del 1944. Restavano tuttavia intatti il ponte ed il moderno e grandioso tunnel sotto la Mosa, ultimato durante la guerra nel 1942.

Tutto l'organismo della città era stato profondamente intaccato dalle vicende della guerra ed il piano doveva quindi risolvere una complessità di problemi, alcuni dei quali eminentemente economici e tecnici.

Anzitutto il futuro economico della città: il traffico di transito ed il commercio con la Germania erano praticamente cessati e si poteva facilmente prevedere che per un lungo periodo di tempo essi sarebbero stati assai ridotti. Diventava quindi necessario un ulteriore incremento dell'attività industriale della città, per sopperire alla riduzione dell'attività commerciale.

Fu quindi decisa la costituzione di nuove zone industriali nelle quali ospitare sia le industrie distrutte, che per il momento erano state adattate in costruzioni provvisorie, sia le industrie di nuovo sviluppo. Una importante zona industriale fu così stabilita nella zona settentrionale in bordo alla città, in continuità degli impianti della Van Nelle, servita da un canale con darsene e allacciamenti autostradali.

Inoltre si stabilì che tutto il futuro sviluppo edilizio della città, ed in primo luogo la ricostruzione delle abitazioni distrutte, avrebbe dovuto avvenire per mezzo della costruzione di una serie di unità residenziali autonome di 10-20.000 abitanti da costruire intorno alla città esistente, sistema questo che avrebbe permesso la costruzione separata di tante unità quante sarebbero state via via necessarie per far fronte all'ordinato ampliamento della città.

Infine furono prese tre importanti risoluzioni tecniche: la costruzione di una diga di arginatura della Mosa, allo scopo di evitare le inondazioni della città, assai fre-



Veduta della punta orientale del "triangolo" dopo le distruzioni: in primo piano l'antico mulino del pepe rimasto intatto, in secondo piano la linea ferroviaria sospesa (Foto K.L.M.).



Inoltre si stabilì che tutto il futuro sviluppo edilizio della città, ed in primo luogo la ricostruzione delle abitazioni distrutte, avrebbe dovuto avvenire per mezzo della costruzione di una serie di unità residenziali autonome di 10-20.000 abitanti da costruire intorno alla città esistente, sistema questo che avrebbe permesso la costruzione separata di tante unità quante sarebbero state via via necessarie per far fronte all'ordinato ampliamento della città.

Infine furono prese tre importanti risoluzioni tecniche: la costruzione di una diga di arginatura della Mosa, allo scopo di evitare le inondazioni della città, assai fre-



Veduta della punta orientale del "triangolo" con il mulino del pepe e la Oostplein, prima e dopo le distruzioni (Foto K.L.M.).

Foto generale del modello del piano particolareggiato di ricostruzione, con in primo piano il nuovo porto per la navigazione interna (Foto Openbare Werken); b. Particolare del nuovo porto per la navigazione interna (Foto Openbare Werken); c. La nuova zona industriale progettata a Nord della Van Nelle nello Spaansche Polder (Foto Openbare Werken); d. La Van Nelle sul cui lato a destra di chi guarda sorgerà la nuova zona industriale (Foto K.L.M.).





Schema del piano generale della città. Sono indicati in nero il centro cittadino e i quartieri esistenti, con tratteggio crociato le nuove zone industriali, con tratteggio verticale le attrezzature portuali e zone di magazzini, in grigio le nuove unità residenziali, in verde la nuova unità residenziale Zuidwijk.

quenti nella zona del vecchio centro ed all'arginatura venne associata l'idea di creare una grande passeggiata alberata lungo il fiume; la sistemazione della ferrovia sopraelevata con la centralizzazione del traffico in una unica stazione centrale in sostituzione delle stazioni preesistenti; infine un miglior collegamento con la riva sinistra della Mosa mediante la costruzione di un nuovo ponte sospeso a grande altezza per eliminare gli inconvenienti portati alla navigazione fluviale dall'attuale ponte a levatoio.

Questa decisione era pure legata alla soluzione del problema posto dalla zona sud: avendo essa oltrepassato i 200.000 abitanti e dovendosi ricostruire il nuovo centro della città, era opportuno che questo fosse unico, come prima, o che fosse scisso in due, uno per la città nord ed uno per la città sud? Fu deciso per un solo centro, per non creare due città e mantenere la compattezza e la coesione della zona commerciale-amministrativa.

Così delineate le linee fondamentali del piano generale, il problema della ricostruzione della vasta zona distrutta era di conseguenza delimitato.

Essa doveva essere prevalentemente dedicata alla costruzione del centro amministrativo-commerciale e sociale della città: le preesistenti 25.000 abitazioni furono perciò portate a sole 4500 e concentrate nella zona nord-est.

Fu conservata la primitiva struttura del triangolo, integrato da nuove grandi arterie, una delle quali a formare il lato meridionale del triangolo, parallelamente alla Mosa ed una mediana collegata al futuro ponte sospeso.

I grandi comparti risultanti dalle grandi arterie sono stati lottizzati a blocchi, per edifici di uso pubblico, commerciale ed in parte anche industriale.

Il Coolingsingel resta l'asse degli edifici pubblici e delle sedi dei giornali e dei grandi palazzi d'uffici.

Nell'interno di alcuni grandi lotti sono previste zone ricreative a giardino e posteggi. Fra il triangolo e la Mosa sarà costruito un nuovo porto per la navigazione interna attorniato da magazzini ed uffici.

Il piano di Rotterdam non è destinato a restare sulla carta, nè lo permetterebbe lo spirito intraprendente e attivo dei suoi abitanti.

Dalla prima visita nell'immediato dopoguerra ad oggi abbiamo potuto constatare che molto si è fatto: il terreno è stato preparato e le nuove arterie costruite; costruita la centrale termica che dovrà provvedere al riscaldamento centrale di tutto il quartiere, costruiti alcuni grandi edifici commerciali

L'ultimazione del centro certo richiederà molti anni e fornirà spunti più per le cronache architettoniche che per quelle urbanistiche, dato il carattere piuttosto anonimo e mediocre della lottizzazione e della conseguente volumetria degli edifici. In un terreno così libero si poteva certamente fare meglio solo che la città avesse saputo utilizzare a tempo opportuno la collaborazione dei suoi migliori architetti così come li utilizza ora per la progettazione urbanistico-architettonica delle nuove unità residenziali.

Se questa manchevolezza non contribuisce a valorizzare il piano, esso non perde tuttavia il pregio delle sue linee generali, di larghissimo respiro e pur aderenti alle situazioni reali, e dimostra soprattutto la utilità di un tempestivo ed esteso controllo urbanistico, collaudando ancora una volta la validità di alcuni fondamentali principi urbanistici, dalla zonizzazione industriale alla formazione delle nuove unità residenziali, del tutto ignorati nella ricostruzione delle nostre grandi città industriali.

Il piano di ricostruzione del centro: in azzurro sono indicati gli edifici pubblici, amministrativi, commerciali, in nero le abitazioni.





La più recente veduta aerea dello stato di avanzamento dei lavori di ricostruzione del centro di Rotterdam:
il porto per la navigazione interna è stato costruito,
tutte le grandi arterie tracciate, molti edifici sono sorti.



Veduta del nuovo porto
per la navigazione interna.

La piazza della
nuova Stazione Centrale.

La grande arteria
del Coolingsingel
a ricostruzione ultimata.

Particolare della lottizzazione:
incontro tra la Coolingsingel
e la nuova arteria parallela
alla Mosa.

Unità
allegata
B50d/2 ▶

Due vedute del modello
della nuova unità residenziale
Zuidwijk.

Tuinstad Zuidwijk

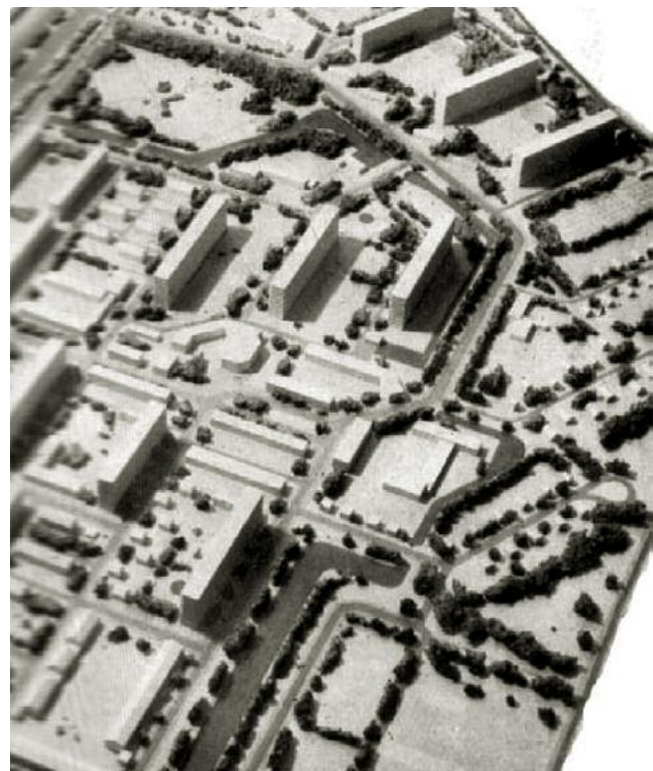
Architetti: Van Tijen e Maaskant.

È una delle prime fra le nuove unità residenziali progettate per alloggiare definitivamente i sinistrati della zona centrale e far fronte ai nuovi sviluppi della città. Sorgerà nella zona meridionale, separata dalla città esistente da una generosa zona di verde. Prevista per una capacità di circa 20.000 abitanti è stata suddivisa in 8 quartieri chiaramente delimitati e separati tra loro da zone di verde, in cui sono disseminati gli edifici culturali, religiosi, sociali.

Illustrando questo studio, che sta per entrare in esecuzione, Van Tijen scrive:

«L'architettura moderna ha senza dubbio ottenuto i maggiori risultati modellando lo spazio come *continuità*. Pensiamo a Wright, a Le Corbusier e al nostro Rietveld per esserne convinti...». Ci sono delle difficoltà per questa tesi:

«L'architetto potrà risolvere con disin-



voltura gli edifici adibiti allo sport, industria, affari e traffico, ma se, come avviene per l'abitazione, dovrà fornire delle soluzioni che soddisfino le richieste di grandi classi della popolazione, che vive, agisce e giudica per lo più intuitivamente, allora il compito diventa arduo per la predisposizione intellettuale dell'architetto moderno. In tali casi si dovrà trovare una soluzione per il bisogno impellente di isolamento, di intimità della casa, bisogno essenziale per la media delle famiglie e degli individui... «Nello studio della unità di neighbourhood abbiamo tentato di combinare tutti questi elementi ed aspetti, tutte queste molteplicità di vita, di abitazioni e di costruzione,



Nuova unità residenziale
di Zuidwijk a Rotterdam.
Architetti Van Tijen e
Maaskant.

in una sola entità nella quale l'ampiezza e l'intimità, la libertà e la stabilità, edifici alti e piccole case, spazi aperti e recinti, tutto quello che cresce e quello che è costruito dall'uomo trovi il suo spazio...

«Secondo noi, ognuno di questi edifici sta come massa chiara e ferma nello spazio aperto in modo che lo spettatore ne sia ben conscio. Nello studio delle unità di neighbourhood, lo spazio è senza dubbio continuo, ma negli edifici stessi lo spazio, ogni spazio, è assolutamente definito in se stesso e delimitato chiaramente. Gli spazi sono collegati fra di loro e con lo spazio esterno per mezzo di aperture larghe quanto è possibile, ma non si corrono addosso o svaniscono all'esterno...».

Nuovo quartiere in costruzione di fronte allo Spaansche Polder.

In sostanza la composizione spaziale tende a «qualcosa che unisca nel modo più naturale l'intimità con l'imponenza, che dia tutto ciò che si desidera e isoli e protegga quando è necessario» ed a far sì che «lo spazio illimitato unisca il tutto e sia palpabile e riconoscibile negli angoli più intimi e lontani».

La costruzione di "Zuidplein" in Rotterdam Sud

Opera di Van Tijen colla collaborazione di Maaskant e Groosman è il terzo degli edifici di Van Tijen colla collaborazione di Maaskant e Groosman è il terzo degli edifici alti attrezzati da Van Tijen a Rotterdam, dopo il Bergpolder (11 piani, struttura in acciaio - 1933) e il Plaslaan (11 piani struttura in calcestruzzo armato - 1938).

Studio particolareggiato del primo quartiere di Zuidwijk.

Lo Zuidplein è un edificio di 15 piani per alloggi con ingresso su ballatoio ed è ubicato in modo da formare il perno della composizione urbanistica del centro sociale- culturale-ricreativo di Rotterdam Sud.

Compiuto nell'ottobre 1949 è una delle opere architettoniche più significative di questo dopoguerra. L'autore così lo commenta: «il materiale è stato

causa delle maggiori difficoltà nell'architettura moderna. A causa della sua origine astratta l'architettura moderna lo ha dapprima ignorato e anche disprezzato (teoria della "smaterializzazione" di Duiker). Col risultato che l'architettura moderna, sovente ha sapore plastico, o di edificio da esposizione, e perde la solida e sana realtà del vero edificio.... Nell'edificio residenziale a Zuidplein abbiamo voluto offrire qualcosa a coloro che nella vita cercano la solennità e l'importanza. Abbiamo cercato di creare degli appartamenti dove la gente può vivere nel cuore della città in ambienti spaziosi e anche a 40 m. sul livello della strada ha il senso di sicurezza e di intimità. Abbiamo costruito una terrazza sul tetto dove si può godere di stare sotto la tempesta come la si può godere da un grande transatlantico e dalla quale si vedono i bacini, in tutto il loro splendore. Di giorno il brutto Rotterdam-Zuid diventa un bel contrasto di verde e di mattoni rossi e blu



indaco e di notte la città si stende come un tappeto trapunto di luci. Abbiamo cercato di dare tutto il risalto alla costruzione di cemento e ai mattoni che riempiono la struttura. Abbiamo usato il materiale in modo che sia piacevole posarvi la mano, per sentirne la familiarità e il senso di solidità che se ne sprigiona. Abbiamo cercato di dare al cemento una forma che sia comprensibile ad ognuno e nella costruzione delle scale abbiamo voluto dimostrare quale potere di creare il volume abbia una buona funzionalità”.

