

Armando Dal Fabbro laureato in architettura, si è formato all'Università Iuav di Venezia dove dal 1992 insegna Composizione architettonica e urbana. Attualmente coordina il collegio docenti del curriculum Composizione alla Scuola di Dottorato.

Visiting professor presso diverse università straniere (Politecnico di Cracovia, MSA Münster, UCN Antofagasta, NMMU Port Elisabeth), fa parte del comitato scientifico di alcune prestigiose collane di architettura (Teca Napoli; Proyecto, Progreso, Arquitectura, Siviglia; Ricerche in composizione urbana, Siracusa; Moderni maestri, Napoli, Il progetto dell'arché, Parma).

Un personale approccio allo studio della composizione architettonica unisce la didattica alla ricerca. Studioso dell'architettura del movimento moderno in Italia si occupa delle relazioni che intercorrono tra costruzione e figurazione. Alla ricerca teorica affianca una ricerca progettuale attinente i temi della conservazione-trasformazione.

Armando Dal Fabbro graduated in architecture, he trained at Iuav University of Venice where he has been teaching architectural and urban composition since 1992. He currently coordinates the teaching staff of the Composition curriculum at the IUAV Doctorate.

Visiting professor at various foreign universities (Polytechnic of Krakow, MSA Münster, UCN Antofagasta, NMMU Port Elisabeth), he is part of the scientific committee of various prestigious architectural series (Teca, Napoli; Proyecto, Progreso, Arquitectura, Seville; Research in urban composition, Syracuse; Modern masters, Naples, The arché's project, Parma).

A personal approach to the study of architectural composition combines teaching with research. Scholar of the architecture of the Modern Movement in Italy, he deals with the relationships between construction and figuration. He combines theoretical research with design research relating to conservation-transformation themes.

Claudia Pirina architetto, ricercatrice (t.d.B) in Composizione Architettonica all'Università di Udine, si è laureata con lode a Venezia, con periodi di studio a Lisbona, Coimbra, Liegi, Madrid. È dottore di ricerca presso l'Università Iuav di Venezia dove ha svolto attività di ricerca, didattica, e tutoraggio all'interno del Dottorato. È stata docente a contratto anche presso l'Università di Parma e visiting research alla FAUP di Porto. Partecipa a convegni e workshop, e organizza seminari e mostre. Tra i temi di ricerca: l'archeologia, i maestri dell'architettura spagnola, il rapporto tra architettura e arti, i paesaggi teatro della prima guerra mondiale. È co-curatrice del Memoriale Veneto di Montebelluna (MEVE). All'attività universitaria ha affiancato la pratica professionale partecipando a concorsi di progettazione, vincendo premi e menzioni, e fondando con Pietro Ferrara lo studio CPF architetti. Nel 2018 ottiene l'abilitazione scientifica nazionale di seconda fascia.

Claudia Pirina architect, researcher in Architectural and urban design at University of Udine, is graduated with honours at Iuav University of Venice. During university, she studied in Lisbona, Coimbra and Liegi. She obtained PhD in Architectural Composition at Iuav University of Venice, where she carry out research and teaching activities. She was lecturer of architectural design at University of Parma and visiting researcher at FAUP of Porto. She also participated in several international conferences and workshops, and she organized workshops and exhibitions. Her research interests include the pioneers of Spanish modern architecture, the relationship between architecture and art, and places of memory, in particular those territories which were the stage of the First World War in Italy. She is curator at Veneto Memorial della Grande Guerra in Montebelluna. She combines university activity with professional activity, dealing with projects at different scales and participating in international architectural design competitions, winning some prizes and honourable mentions. In 2004 she co-founded the CPF architetti studio with Pietro Ferrara.

She obtained the National Scientific Qualification as Associate Professor in 2018.

Berlino – città dai molti volti e identità diverse – è stata utilizzata come laboratorio di sperimentazione all'interno del seminario progettuale *Berlin City West. Da Ernst Reuter Platz ad An der Urania*, organizzato dalla Scuola di Dottorato dell'Università Iuav di Venezia, e dal Deutscher Werkbund Berlin.

Il seminario ha inteso confrontare l'operatività della ricerca teorica con la prassi progettuale grazie al coinvolgimento di docenti, tutors e dottorandi intorno al tema del progetto. L'esercizio è stato condiviso con alcune scuole di dottorato di grande tradizione – Venezia, Roma, Napoli e Bari – con l'obiettivo di costruire un momento di confronto di strategie, metodi e riflessioni, alternando, durante alcuni mesi, momenti di lavoro all'interno dei singoli dottorati a incontri collettivi strategici per il confronto tra differenti visioni e approcci. Il lavoro si è concentrato sulla città di Berlino consapevoli del particolare significato che ancora oggi questa città riveste nell'immaginario urbano della cultura architettonica europea, individuando luoghi per la sperimentazione progettuale e definendo obiettivi nell'intento di inserirsi nell'attuale dibattito sulla riconversione di alcune aree cittadine. L'esercizio, al di là di ogni giudizio, torna a riflettere sulle sorti e il destino di alcuni luoghi emblematici della città, proponendo un confronto con la sua storia all'interno di un 'laboratorio di futuro'.

Berlin—a city of many faces and different identities—has been used as an experimental laboratory within the project seminar *Berlin City West. From Ernst Reuter Platz to An der Urania*, organized by the Doctorate of the Iuav University of Venice, and the Deutscher Werkbund Berlin.

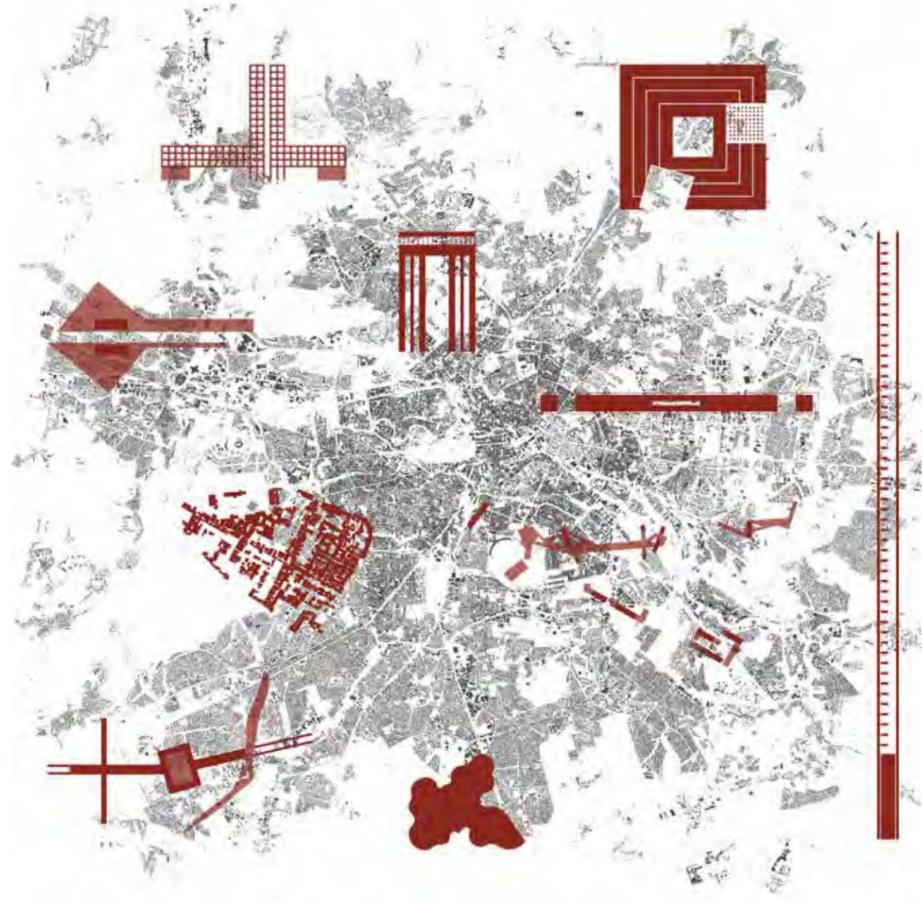
The seminar aimed to compare the functioning of theoretical research with the architectural project by involving teachers, tutors and doctoral students on the theme of the project.

The exercise was shared with some other doctoral schools with a long tradition—Venice, Rome, Naples and Bari—in order to create a real occasion to compare strategies, methods and reflections, alternating, during several months, moments of work inside individual doctorates with strategic collective meetings to compare different visions and approaches. The work focused on Berlin, aware of the particular meaning that this city still has in the urban imaginary of European architectural culture, identifying places for design experimentation and defining objectives to adapt to the current debate on the conversion of certain areas of the city. The exercise, beyond any judgment, returns to reflect on the fate and destiny of some emblematic places in the city, proposing a comparison with its history within a 'laboratory of future'.

Berlin City West

Da Ernst-Reuter-Platz ad An der Urania

a cura di
Armando Dal Fabbro
Claudia Pirina



a cura di Armando Dal Fabbro, Claudia Pirina

Berlin City West

La collana | Ricerche in composizione urbana

La collana intende riportare l'attenzione sul rapporto fra composizione e progetto urbano, sulla città come successione di luoghi necessariamente definiti nei caratteri e nelle forme attraverso il progetto di architettura.

Saranno presentati e discussi progetti che si confrontano con strutture urbane, spazi naturali, situazione geografiche e culturali diverse; progetti accomunati dal proposito di studiare i modi di costruzione della città moderna, i suoi luoghi, i suoi spazi, la sua composizione; progetti guidati dall'intento di porre queste ragioni, che definiamo urbane, a fondamento delle scelte dell'architettura e della definizione delle sue forme.

The series | Research in Urban Composition

The series is conceived to study the relationship between composition and urban design, and the city as a sequence of places the characters and forms of which are necessarily defined by architectural design.

The designs that will be presented and discussed address urban facilities, natural spaces, different geographical and cultural situations. What these designs have in common is the goal to study the ways the modern city is built, its places, spaces, composition. They are guided by the intention to use what we call urban reasons as the foundation of architectural choices and as tools to define its forms.

In copertina

Elaborazione grafica dei progetti sovrapposti alla pianta della città di Berlino.

The cover shows Graphic elaboration of the projects superimposed on the plan of the city of Berlin.

ISBN 978-88-6242-461-5



9 788862 424615 € 22



• • • • • LetteraVentidue

07

Ricerche in Composizione Urbana

Collana

Ricerche in composizione urbana
Research in Urban Composition

Responsabile

Bruno Messina

Comitato scientifico

Renato Capozzi
Armando Dal Fabbro
Francesco Defilippis
Francesco Saverio Fera
Emanuele Fidone
Antonella Gallo
José Ignacio Linazasoro
Gino Malacarne
Carlo Moccia
Tomaso Monestiroli
Dina Nencini
Raffaella Neri
Uwe Schröder
Federica Visconti

Il volume espone gli esiti del seminario di ricerca progettuale internazionale *Berlin City West. Da Ernst-Reuter-Platz ad An der Urania*, organizzato dalla Scuola di Dottorato dell'Università Iuav di Venezia, Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, con il Deutscher Werkbund Berlin.

Il volume è stato realizzato con il contributo di: **Università Iuav di Venezia**, Scuola di Dottorato, Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica; **Sapienza Università di Roma**, Dottorato Architettura e Costruzione; **Università degli Studi di Napoli "Federico II"**, Dottorato in Architettura; **Politecnico di Bari**, Scuola di Dottorato, Dottorato di ricerca in Conoscenza e innovazione nel progetto per il patrimonio; **Deutscher Werkbund Berlin e. V.**

ISBN 978-88-6242-461-5

Prima edizione Luglio 2020

© 2020, LetteraVentidue Edizioni

© 2020, Gli autori per i loro testi e le immagini se non diversamente indicato

È vietata la riproduzione, anche parziale, effettuata con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico. Per la legge italiana la fotocopia è lecita solo per uso personale purché non danneggi l'autore. Quindi ogni fotocopia che eviti l'acquisto di un libro è illecita e minaccia la sopravvivenza di un modo di trasmettere la conoscenza. Chi fotocopie un libro, chi mette a disposizione i mezzi per fotocopiare, chi comunque favorisce questa pratica commette un furto e opera ai danni della cultura.

Le immagini all'interno del testo appartengono ai rispettivi autori.

L'autore rimane a disposizione degli aventi diritto con i quali non è stato possibile comunicare.

Book design: Claudia Pirina, i componenti dei gruppi di lavoro per le pagine relative ai progetti.

LetteraVentidue Edizioni S.r.l.

Via Luigi Spagna, 50 P
96100 Siracusa, Italia

www.letteraventidue.com

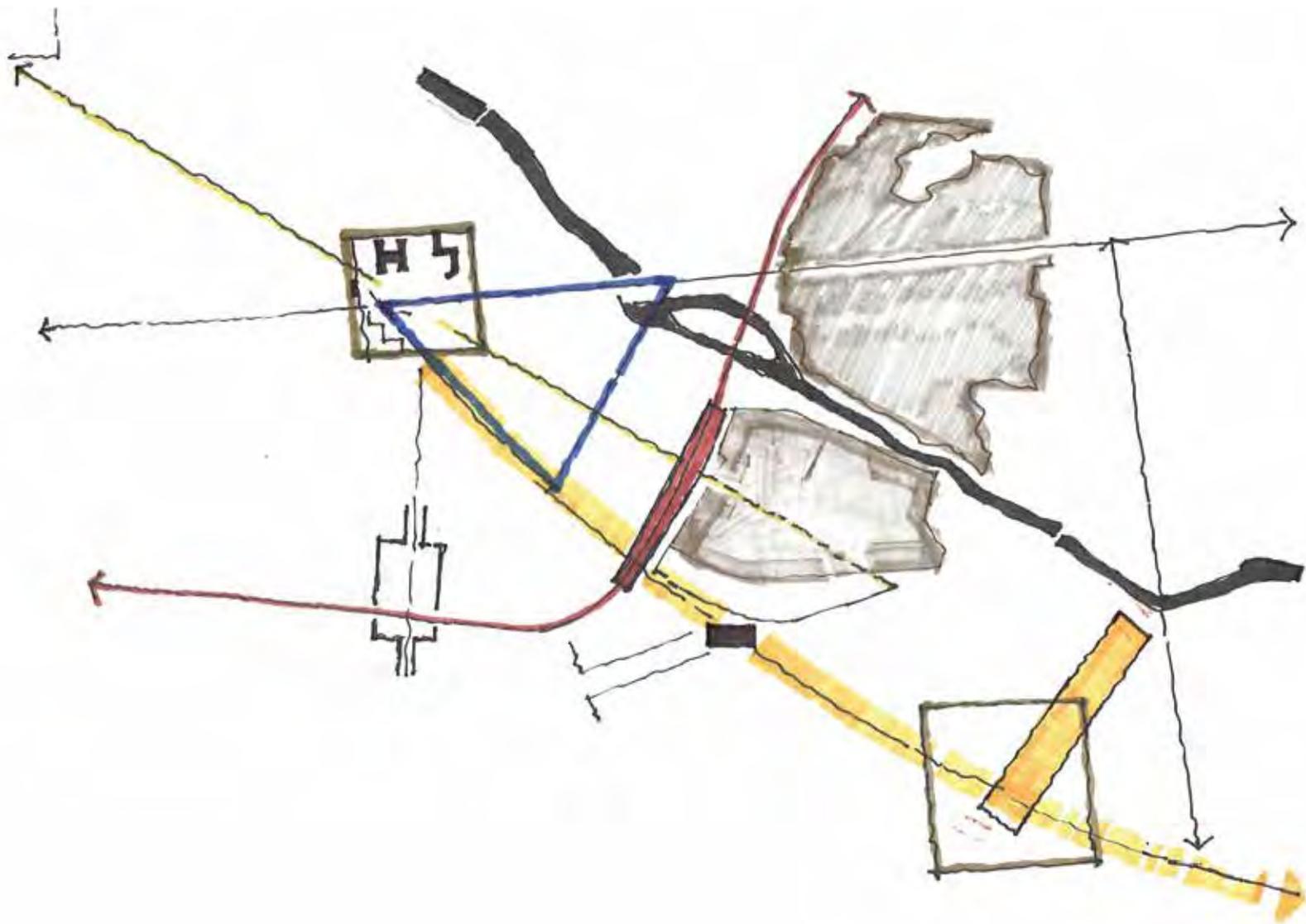
a cura di Armando Dal Fabbro, Claudia Pirina

Berlin City West

Da Ernst-Reuter-Platz
ad An der Urania

Indice

- 7 Ritorno a Berlino
Armando Dal Fabbro, Claudia Pirina
- 11 Saluto
Tim Heide
- 13 Berlino come palinsesto
Hartmut Frank
- 29 100 anni della Grande Berlino
City West: uno dei centri principali della metropoli Berlino
Harald Bodenschatz
- 33 City West, una città europea del futuro
Gottfried Kupsch
- 35 Nuove idee e nuove visioni per City West
Angelica Günter
- 37 Idee per Berlino City West
Da Ernst-Reuter-Platz ad An der Urania
Giacomo Calandra di Roccolino
- 47 Isolati nel bosco
Dina Nencini, Anna Irene Del Monaco con Francesca Addario, Alessandro Oltremarini,
Andrea D'Urzo, Enrico Marani, Luigi Savio Margagliotta, Teresa Pagano, Alessandra
Pusceddu, Giorgio Quintiliani
- 55 Arcipelaghi di torri.
Berlin City West: da città di pietra a città natura
Renato Capozzi, Federica Visconti con Ermelinda Di Chiara, Gennaro Di Costanzo,
Roberta Esposito e Nicola Campanile, Oreste Lubrano
- 63 Appunti di architettura per una nuova Berlino
Tomaso Monestirolì con Serena Ferretti, Alessandro Perego
- 71 Tra le isole.
Strategie per la dismissione
Pasquale Miano con Adriana Bernieri, Luigiemanuele Amabile, Antonella Barbato,
Francesco Casalbordino, Gennaro Rossi, Vincenzo Valentino, Giovangiuseppe Vannelli
- 79 Rendering
Carlo Moccia, Francesco Defilippis con Giuseppe Tupputi, Domenico Cristofalo,
Tiziano De Venuto, Nicola Davide Selvaggio e Nicola Carofiglio
- 87 Identità e permanenza dell'archetipo
Armando Dal Fabbro, Mauro Marzo, Claudia Pirina con Gian Maria Casadei,
Rafael De Conti Lorentz, Anna Fabris
- 95 Il suolo sopra Berlino
Antonella Gallo, Giovanni Marras, Giovanni Luca Ferreri, Andrea Iorio con Claudia Cavallo,
Matteo Corbellini
- 103 Berlino – La città pedonale
Carlo Magnani, Patrizia Montini Zimolo con Camilla Donantoni, Valerio Botta, Ilaria Cucit,
Luca Zilio
- 111 Wilde Lustwege
Eleonora Mantese, Gundula Rakowitz, Carlotta Torricelli con Alessandro Mosetti
- 119 nächster halt! nuova linea
L'architettura dei connettori di trasporto e spazi pubblici per Berlino
Maurizio Meriggi, Luca Monica, Riccarda Cantarelli, Piercarlo Palmarini con Luca Bergamaschi,
Rilind Cocaj
- 127 Berlin's Backbone
Raffaella Neri, Viola Bertini con Claudia Angarano, Marvin Cukaj
- 135 English texts
- 158 Autori e gruppi di progettazione



Ritorno a Berlino

Armando Dal Fabbro, Claudia Pirina

Un mattino in campagna esiste, un mattino in città promette; il primo fa vivere, il secondo fa pensare.

Fernando Pessoa, *Il libro dell'inquietudine*, Milano 1986, p. 56.

Berlino è viva non solo come laboratorio di futuro, ma anche come sito archeologico della modernità e delle sue tragedie.

Luigi Forte, *Berlino città d'altri*, Vicenza 2018, p. XX.

Il volume raccoglie gli esiti del seminario progettuale svolto da alcune scuole italiane all'interno dei propri dottorati di ricerca in composizione architettonica nell'intento di confrontare l'operatività della ricerca teorica con la prassi progettuale grazie al coinvolgimento di docenti, tutors e dottorandi intorno al tema del progetto. Il lavoro si è concentrato sulla città di Berlino, intorno al dibattito in merito alla riconversione fisico-funzionale, infrastrutturale ed edilizia di alcune sue parti. Consapevoli del particolare significato che ancora oggi riveste Berlino nell'immaginario urbano della cultura architettonica europea, nonostante abbia sempre saputo trasmettere esempi "in positivo" dell'idea di città e di grande metropoli moderna, le scelte trasformatrici a scala urbana, cui stiamo assistendo soprattutto in questi ultimi anni, per lo più di segno opposto, hanno dato voce a non poche critiche sul valore degli interventi di trasformazione di alcuni luoghi significativi della città stessa.

Tornare a riflettere sulle sorti e sul destino di alcuni luoghi emblematici di questa città non significa solamente occuparsi delle aree che in questi ultimi anni sono state oggetto di un susseguirsi incessante di interventi che ne hanno cambiato il volto; consente altresì di indagare, a distanza di più di trent'anni, quell'enorme cantiere che era diventata Berlino a seguito del crollo del Muro nel 1989, e la stagione di concorsi e progetti che hanno posto la città al centro del dibattito architettonico internazionale. Berlino è stata scelta come campo di indagine per questo nuovo seppur antico esperimento, proposto come il primo di una lunga serie, proprio grazie a quella condizione di città-laboratorio densa di ricerche architettoniche consolidate nel tempo, e per le sue specifiche caratteristiche che hanno contribuito a costruirne il mito e a consolidarne il significato di città simbolo in quanto luogo mentale. A questo proposito, parafrasando Maria Corti (1915-2002), vale la pena ricordare che «probabilmente all'origine è l'aspetto di scenario, di palcoscenico pertinente a ogni città che sia grande o carica di storia, ad avviare il processo per cui la città diviene uno scenario di idee, cioè un luogo mentale».

Il dibattito architettonico sviluppato a Berlino ha contribuito a nutrire l'immaginario delle generazioni di architetti che in

quegli anni completavano la propria formazione e ha rappresentato il riferimento per numerose ricerche progettuali sulla riconversione e il rinnovamento della città. Ritornare a occuparsi oggi di questa capitale, all'interno di un percorso di ricerca progettuale, significa inserirsi all'interno di quel dibattito provando a indagarne le ragioni in confronto dialettico con l'attuale condizione urbana. Ma il tempo trascorso da quelle vicende sarà stato sufficiente a consentirci di osservare l'evoluzione della città con occhio distaccato, e proporre progetti in grado di interpretarne diversamente la storia? O la distanza dagli eventi non è ancora tale da garantire un grado di obiettività che non risenta dell'influenza di quel fervore?

Attraverso il progetto è possibile provare a dare risposta a tali interrogativi, rappresentando le peculiarità e specificità di questa città simbolo per l'architettura. Più in generale, la scelta di tornare a occuparsi del progetto all'interno del dottorato in Composizione architettonica della Scuola di Venezia propone ai dottorandi di sondare e sperimentare, in un'esperienza progettuale, le questioni affrontate in campo teorico, di riportare insomma la ricerca dentro il progetto riprendendo una prassi consolidata all'interno della scuola, per anni rimasta sopita. Sul piano pedagogico, il significato di tale scelta intende inoltre proporre risposte alle istanze degli architetti, che, all'interno delle scuole di architettura, si interrogano sul senso e il ruolo della ricerca in composizione/progettazione in antitesi con la crescente e sciagurata prassi ministeriale di escludere progressivamente il progetto dalle competenze dei docenti di progettazione architettonica per conformarsi alle procedure di valutazione delle abilitazioni scientifiche nazionali.

L'esercizio è stato condiviso con alcune scuole di dottorato di grande tradizione, con l'obiettivo di costruire un vero e proprio momento di confronto di strategie, metodi e riflessioni. Le scuole coinvolte – Venezia, Roma, Napoli e Bari – durante alcuni mesi hanno alternato momenti di lavoro all'interno dei singoli dottorati a incontri collettivi che, oltre a configurarsi come strategici per il confronto tra differenti visioni e approcci, hanno consentito dei rapidi balzi in avanti nella definizione delle specifiche proposte in virtù del dibattito che ne scaturiva. Nelle fasi iniziali dell'esperienza progettuale, l'occasione di un viaggio collettivo nei luoghi del progetto ha contribuito a implementare le conoscenze necessarie per affrontare una sfida impegnativa, e talvolta insidiosa. L'approccio al tema è stato inoltre integrato da alcune lezioni sulla morfologia urbana e su alcune strategie di intervento progettuale adottate a partire dal dopoguerra, concentrando l'interesse principalmente negli ultimi tre decenni.

I dottorandi sono stati sollecitati a indagare e comprendere le ragioni e le forme della città e ad approfondirne la conoscenza, nell'intento di far confluire nel progetto questioni teoriche indagate durante le fasi della propria ricerca dottorale.

La collaborazione con il Deutscher Werkbund Berlin ha portato all'individuazione dei luoghi per la sperimentazione progettuale e alla definizione di una serie di obiettivi, inserendosi all'interno dell'attuale dibattito sulla riconversione di alcune aree cittadine. Le parti di città selezionate si caratterizzano per la presenza di aree investite dalla previsione di una inversione di tendenza nei confronti dell'uso della macchina in luogo di una nuova mobilità pubblica. Proprio quella città che fin dall'Ottocento è stata considerata simbolo della velocità e del progresso, che all'inizio del Novecento faceva scrivere a Karl Kraus (1874-1936) che «ogni viennese è un monumento, ogni berlinese un mezzo di trasporto», e che riconvertiva intere aree per far spazio a una nuova mobilità carrabile su grande scala, si interroga oggi sulla tendenza alla riduzione del traffico automobilistico in favore di un nuovo e potenziato sviluppo dei mezzi pubblici e della viabilità ciclopedonale. Tale assunto comporta la necessità di un conseguente ridisegno di quelle parti di Berlino che erano state precedentemente investite dalla diradazione dell'edificato della città storica per far posto a strade spesso sovradimensionate in previsione di un futuro ampliamento e sviluppo che oggi sappiamo in controtendenza. Infrastrutture che erano state pensate come spazi della metropoli futura, connotati dal movimento esponenziale di un'urbanità informe, febbrile di persone e mezzi e che oggi, sovrastimate appunto, sono in attesa di nuove prefigurazioni spaziali.

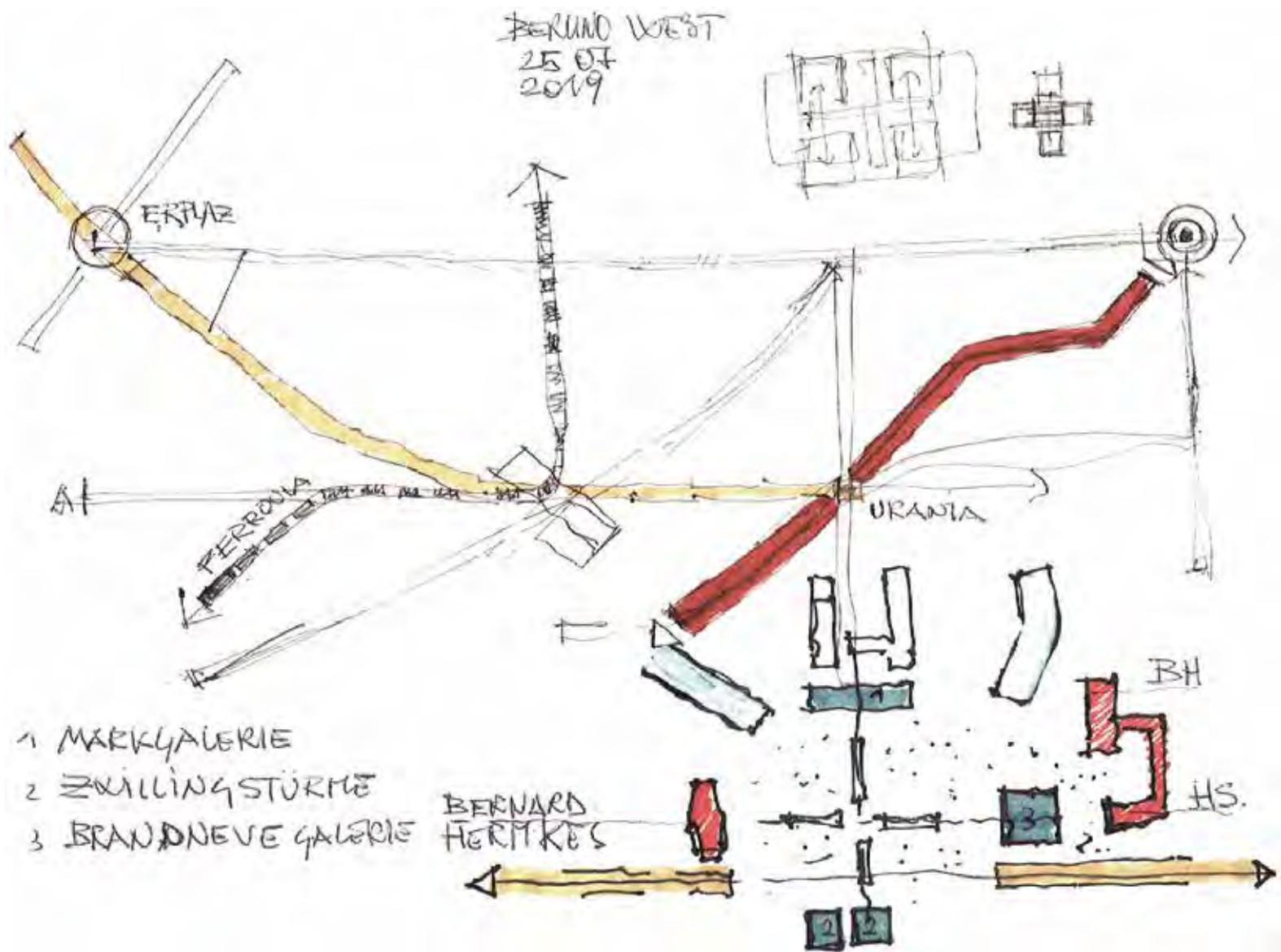
Le aree oggetto di intervento si collocano tra la Ernst-Reuter-Platz e An der Urania, tra il Tiergarten e Charlottenburg, e comprendono la Technische Universität, lo Zoologischer Garten, la Breitscheidplatz e Urania, attestandosi lungo alcuni dei principali assi della City West verso cui si è spostata, oggi, l'attenzione progettuale. Si tratta di aree che rivestono grande interesse proprio per le loro implicazioni infrastrutturali, funzionali e culturali, e perché rappresentative delle condizioni di una città che differisce in larghissima parte dall'immagine che offriva ai progettisti negli anni del dopoguerra o a ridosso della caduta del Muro. Negli anni Novanta il dibattito si era prevalentemente concentrato sulla Berlino Est, in particolare sui bordi lasciati vuoti dalla cesura tra est e ovest, ma oggi le tracce e i lacerti di quella città che, congelata nel tempo, raccontava una sorta di Europa "come era", ferma a 20-30 anni prima, sono ormai quasi completamente perduti, e il volto di una metropoli contemporanea ha cancellato e sostituito le tracce della sua storia. Frammenti sparsi, e talvolta nascosti, si propongono come sorta di indizi che possono essere rintracciati e riconnessi alla fitta rete di rapporti che legano luoghi lontani della poliedrica metropoli contemporanea. Proprio questa nuova immagine metropolitana attira l'interesse dei numerosi investitori che operano nella città, ed è stata oggetto di revisione critica nelle proposte delle scuole di dottorato italiane. All'interno dei progetti che si snodano nelle pagine del libro emerge infatti con forza la grande tradizione italiana di ricerca che pone al centro del progetto l'indagine e la lettura dei luoghi e della stratificazione urbana con l'obiettivo di offrire risposte efficaci a specifici contesti. In questo caso tutti i progetti

esprimono una particolare attenzione sia nel proporsi con un proprio lessico, in linea con la tradizione degli studi urbani della scuola italiana, sia nel riaffermare il valore del progetto urbano come progetto di ricerca.

Tale atteggiamento attesta un'attitudine che si pone in netta contrapposizione a quelle tendenze architettoniche che riconoscono nell'architettura-oggetto, o nelle architetture "di grido", l'unica possibile risposta alle città contemporanee, e torna a sottolineare il ruolo della ricerca in ambito progettuale. Ciascuna scuola, ciascun gruppo tende a dimostrare, con esiti differenti, come anche attraverso il progetto di singoli edifici o frammenti, sia possibile costruire luoghi, trasformare spazi e proporre nuove identità per una città come Berlino che offre agli architetti la possibilità di riflettere sul significato della parola identità in modo radicalmente differente da moltissime altre città europee proprio per le vicende alle quali accennavamo in precedenza.

A partire da questi presupposti il lavoro complessivo dei gruppi si è concentrato sulla qualità spaziale della città con approcci e scale diverse. I temi progettuali hanno investito questioni e principi che non potevano prescindere dallo studio della città né essere disgiunti dai fatti quotidiani che permeano il carattere dei luoghi e rendono plausibile il processo di razionalizzazione dei rapporti sociali complessivi e la vita stessa della città.

Inserendosi all'interno del dibattito sul suo sviluppo futuro, in confronto dialettico con i protagonisti della costruzione della città, i gruppi hanno sviluppato progetti che hanno proposto, sullo sfondo, lo studio tipologico e morfologico della città e della sua evoluzione. L'analisi della sua stratificazione ha messo in relazione la storia della città con le attuali necessità e istanze, suggerendo soluzioni progettuali capaci di cogliere potenzialità e incongruità di aree dismesse o sottoutilizzate, in alcuni casi lascio di bombardamenti e successive ricostruzioni. Propoendosi come laboratori interpretativi del pensiero sulla città, i progetti si sono interrogati su quel processo di dissoluzione di ogni identità urbana cui assistiamo oggi, che si riversa pericolosamente sul piano sociale oltre che culturale e prettamente estetico. Nella trama delle relazioni di Berlino si celano presenze che permettono di esorcizzarne quell'atteggiamento *blasé* evocato da Georg Simmel (1858-1918), per cui la vita della metropoli diventava informe, opaca e insensibile, in una parola, superficiale. Mentre, per l'opposto, la trama delle relazioni urbane e dei luoghi ci permette di rintracciare negli interstizi della Berlino contemporanea i caratteri della città al tempo di Werner Hegemann o di Alfred Döblin, financo ai paesaggi urbani colti nella loro reale e immaginifica purezza nella città del cinema (per antonomasia) di Wim Wenders. Una Berlino dai significati plurimi che contribuisce ad alimentare l'immaginario collettivo e che, come presenza di segni e immagini significanti, evocative di una continua e incessante modernità, trasformano lo spazio reale in un luogo mentale: in "edilizia della mente", macchina per pensare.



Nella pagina precedente e in questa pagina:
schizzi interpretativi di Armando Dal Fabbro.



Allianz

PASTA

PIZZA

McDonald's

BECK'S Pilsener

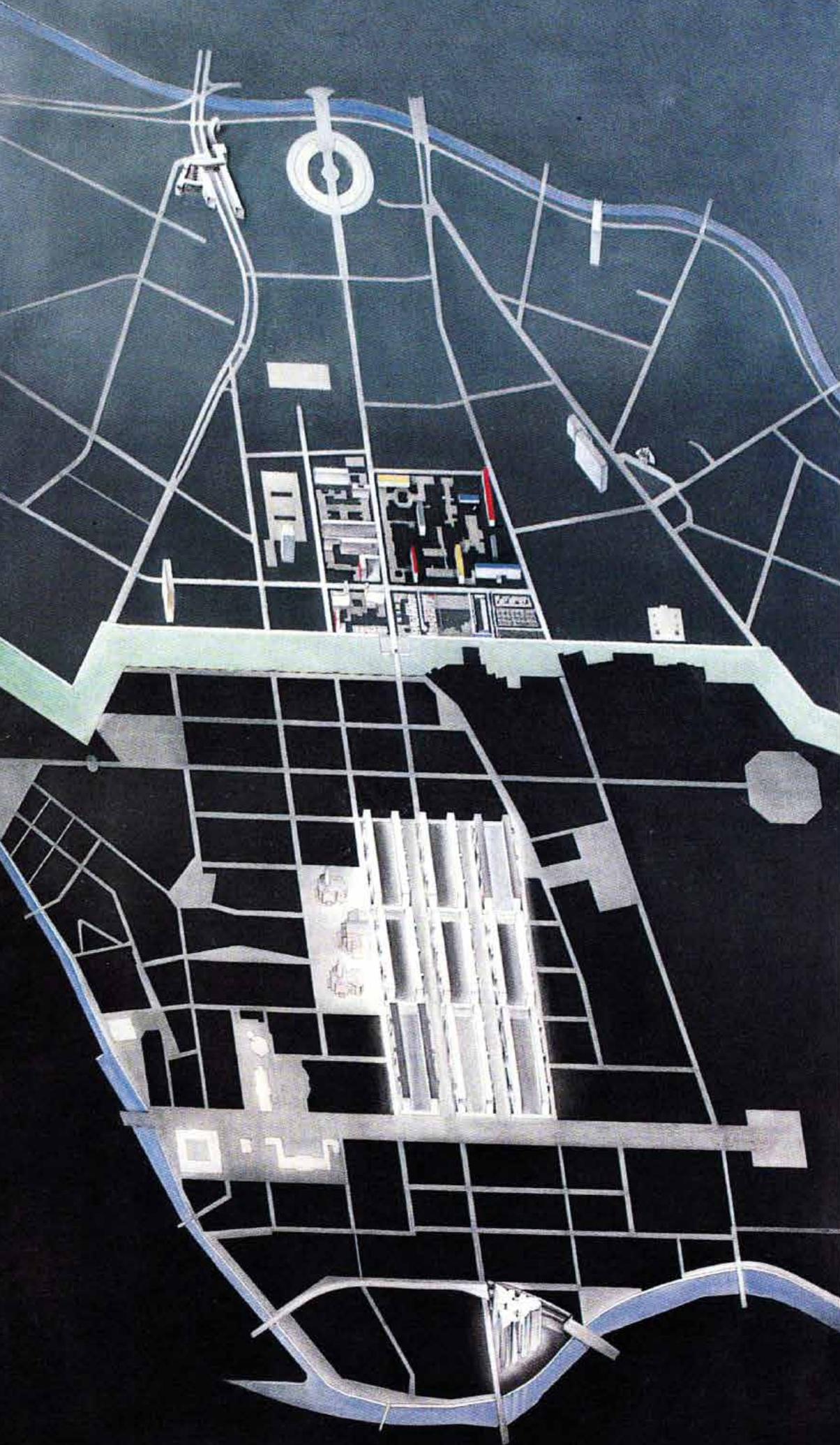
Saluto

Tim Heide
Vorsitzender Deutscher Werkbund Berlin

La storia di quello che City West ha rappresentato per Berlino, e la sempre maggiore rilevanza acquisita nel tempo da quest'area hanno portato a particolari configurazioni della struttura urbana, delle infrastrutture e delle tipologie edilizie. Le distruzioni causate dalla seconda guerra mondiale, avevano determinato in alcune aree un paesaggio urbano eterogeneo. In anni recenti, sullo sviluppo dell'area City West si sono concentrate straordinarie pressioni, generate da investitori nazionali e internazionali, dai nuovi orientamenti dell'ecologia e dell'economia e dalle trasformazioni sociali. Tutto ciò porterà a densificare la struttura urbana esistente in ampie zone di City West, e a porre importanti domande sul futuro dell'architettura, sulla sua qualità e la sua evoluzione.

La ricerca di un punto di partenza efficace per un'analisi delle strutture esistenti, del potenziale dell'area e dello sviluppo ulteriore che ne deriverà per City West richiede un approccio multiforme, che in questo momento è allo studio da parte di varie istituzioni della città. Un punto di vista esterno, come quello del seminario di dottorandi delle scuole di Venezia, Roma, Bari e Napoli trasforma questo processo in un tema significativo per la critica architettonica, non nel senso di fornire soluzioni a problemi contingenti, ma di esaminare questo caso studio dal punto di vista della morfologia e della semiotica in architettura e urbanistica.

Il Werkbund di Berlino vuole ringraziare tutti i dottorandi e i docenti per il loro grande impegno; un doveroso ringraziamento anche ai partner che hanno collaborato con noi, l'Università IUAV di Venezia e la Universität der Künste Berlin.



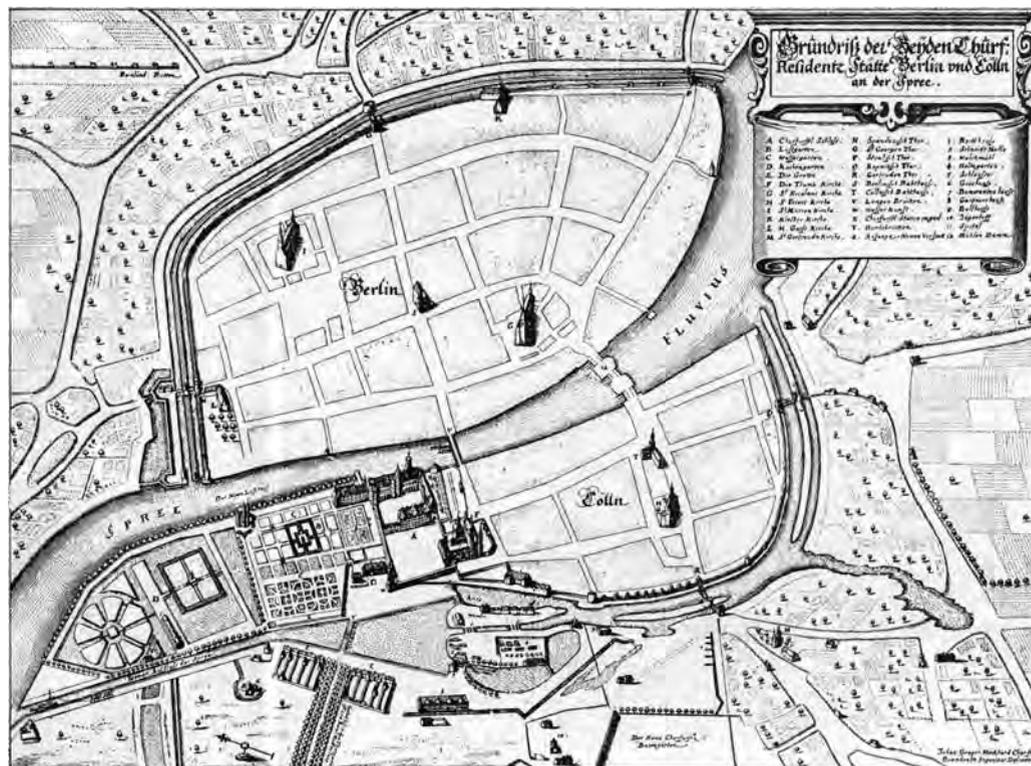
Berlino come palinsesto

Hartmut Frank

Testo tratto dalla conferenza tenuta presso l'Università Iuav di Venezia il 17.5.2019

A Berlino – come in tutte le grandi città – i ricordi e i miti della storia sono sempre presenti sotto la superficie del costruito e del visibile. Numerosi sottotesti hanno un'influenza decisiva sul modo in cui la città viene interpretata. Il costruito, insieme a ciò che non fu mai realizzato, sono mescolati insieme. Berlino è stata distrutta e ricostruita più volte, e continua a ricostruirsi e ripianificarsi in modo permanente. Fu prima la città-residenza di un principe elettore, poi la capitale di un regno, quindi di un impero, di una repubblica, del Terzo Reich, infine, dopo una lunga pausa in cui è stata divisa in quattro zone di occupazione, è divenuta l'odierna capitale della Repubblica Federale. In questo quadro storico si è sviluppata una particolare cultura edilizia e della pianificazione. Vorrei parlare qui degli effetti di questa cultura, illustrando alcuni esempi dal XVI secolo al 2000 nella giustapposizione di rotture storiche a breve termine e idee di pianificazione a lungo termine.

Un rendering di Rem Koolhaas, fatto durante l'*Internationale Bau-Ausstellung* (IBA) di Berlino, rappresenta per me, simbolicamente, quella mescolanza di architetture costruite e architetture immaginate, che è così cruciale per la nostra comprensione di una città come Berlino. Koolhaas ha citato numerose architetture esistenti e mai realizzate insieme ai suoi progetti per l'IBA. Egli mette insieme frammenti molto diversi, mescola le pietre con le idee di successive stratificazioni temporali. Il suo diagramma crea non solo un palinsesto materiale, ma anche un palinsesto mentale. Possiamo riconoscere alcuni elementi di questa topografia storica del centro di Berlino: il fiume Sprea, il Muro – che all'epoca era ancora in piedi e che ora è scomparso senza quasi lasciare traccia –, alcuni edifici di Schinkel, di Mendelsohn, poi i progetti mai costruiti di Hil-



berseimer, di Mies, dello stesso Koolhaas. Infine tre luoghi simbolici della città barocca: Pariser Platz, la piazza quadrangolare, Leipziger Platz, ottagonale, Belle-Alliance-Platz, rotonda, che ha cambiato il suo nome tante volte, e oggi si chiama Mehringplatz.

Voglio parlare dei temi ricorrenti di questa città, nascosti dietro a questi scenari urbani. Per questo torno indietro di qualche anno, al Seicento, tralasciando la storia precedente della città medievale. Sulla planimetria di Memhard del 1652 vediamo una piccola città di provincia poco fortificata. Questa è la doppia città di Berlino e di Cölln dopo la guerra dei Trent'anni, durante la quale le due città erano state gravemente danneggiate, ed erano appena state ricostruite. Un secolo dopo nel cosiddetto Schneiderplan del 1798 la situazione è notevolmente cambiata. Alcu-

ne chiese e la vecchia fortificazione sono sopravvissute, ma tutto il resto è nuovo. Le espansioni della città hanno avuto luogo su tutti i lati: soprattutto a ovest vediamo la nuova Dorotheenstadt e a sud la Friedrichstadt con i suoi isolati regolari. La storia moderna di Berlino comincia dopo la guerra dei Trent'anni e soprattutto all'inizio del Settecento, quando il *Kurfürst* (principe elettore) del Brandeburgo si era auto-proclamato Re di Prussia. Il territorio della Prussia non apparteneva all'Impero tedesco cosicché l'Elettore del Brandeburgo poteva, in aggiunta, assumere il titolo di re. Formalmente Berlino viene trasformata da *Residenzstadt* del principe elettore

Nella pagina a fianco: Rem Koolhaas, rendering per l'*Internationale Bau-Ausstellung* Berlin, 1984.

In questa pagina: Johan Gregor Memhard, pianta della doppia città di Berlin-Cölln, 1652.

a capitale del nuovo regno e il suo castello, al centro della città, diventa la sede della corte reale. Un secolo dopo non notiamo molti cambiamenti, ma a ovest si sta creando un nuovo distretto e le tre piazze che abbiamo visto sul rendering di Kolhaas sono già riconoscibili. La pianta di Schneider del 1798 illustra molto bene la situazione geografica generale di Berlino e la sua espansione nel Settecento. I due terreni rialzati di Barnim e Teltow, sabbiosi, aridi e non molto appetibili per l'agricoltura, sono separati fra loro dall'umida valle glaciale della Spree. La pianta mostra le due nuove strade principali, Unter den Linden e Friedrichstraße: una collega il castello al Tiergarten, la riserva di caccia della corte, l'altra è il nuovo asse principale a sud verso la piazza circolare davanti alla Hallesches Tor (Porta di Halle) che interseca l'ultima nuova area di espansione e che diventa una delle strade più importanti di Berlino alla fine dell'Ottocento. Ci sono ancora delle fortificazioni, ma hanno completamente perso la loro precedente importanza militare. Si riconoscono anche le aree di espansione della città a nord e a est, meno strutturate e ovviamente destinate ai quartieri più poveri.

La Friedrichstadt è un caso interessante per la pianificazione urbana del Settecento così come per la politica della casa regnante. A Berlino mancavano popolazione e alloggi, pertanto lo stato concede terreni e materiali da costruzione ai nuovi coloni, a condizione che essi ospitino un certo numero di militari nelle loro nuove case. La Prussia era uno stato fortemente militarizzato: la relazione tra militari e civili a Berlino era di due a uno a favore dei primi. In quegli anni vengono quindi costruite caserme solo per i soldati sposati e le loro famiglie o per gli invalidi di guerra, mentre la stragrande maggioranza dei soldati scapoli vive in case private.

Questa situazione cambia nell'Ottocento, quando diventa necessario creare una capitale più rappresentativa grazie all'accresciuta importanza geopolitica della Prussia. In precedenza Berlino era una città piccola e povera. C'era solo il castello al centro, mentre nel resto della città vivevano, accanto ai militari, alcuni artigiani, pochi mercanti e soprattutto *Ackerbürger* (piccoli agricoltori). Andreas Schlüter non può portare a termine la sua ristrutturazione del castello. Carl Gotthard Langhans

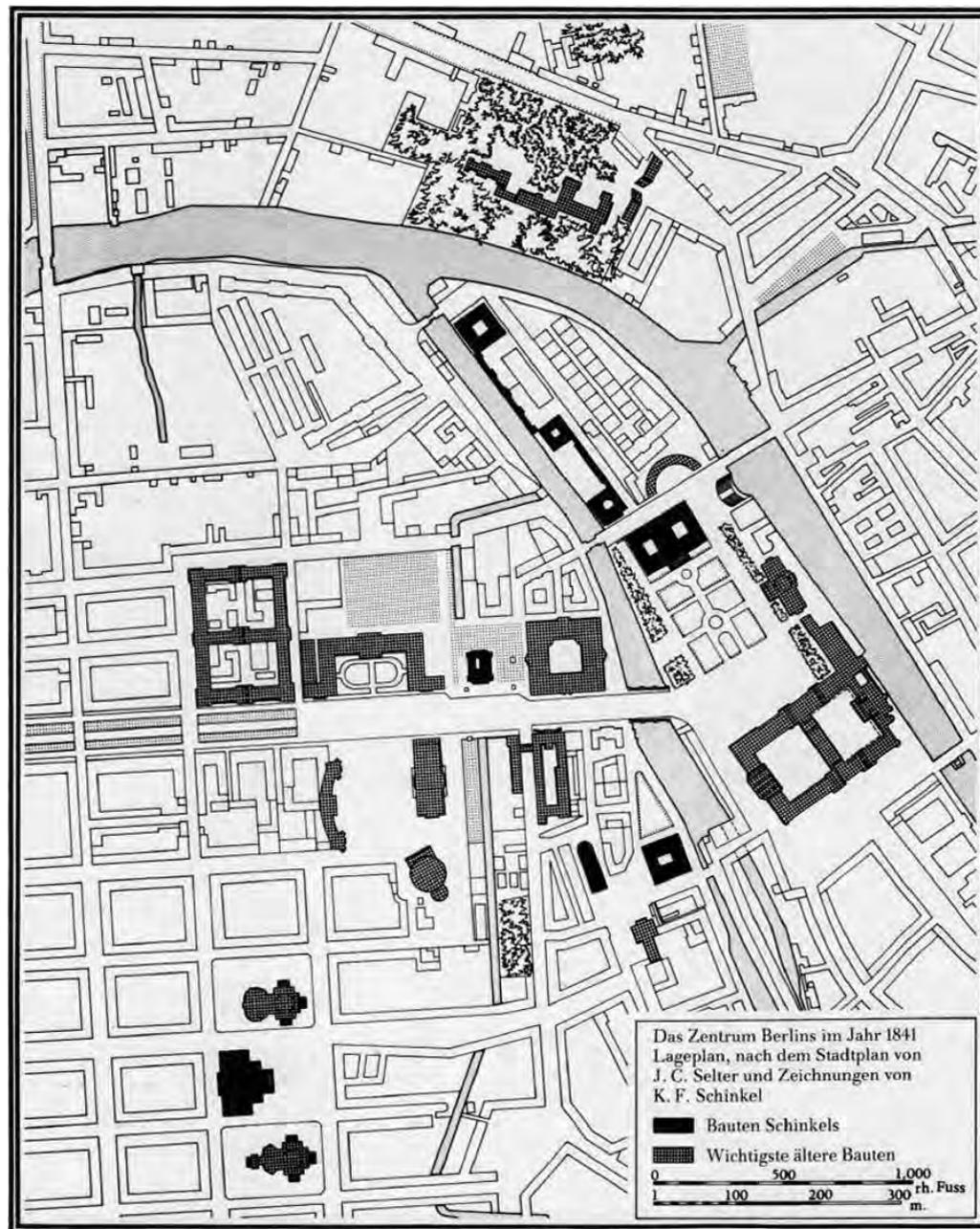


e i due Gilly, David e Friedrich, progettano alcuni edifici pubblici e monumenti prima che, nell'Ottocento, Karl Friedrich Schinkel diventi architetto dello Stato e cominci a creare alcuni interventi monumentali all'interno della città e nella sua periferia. Sull'isola tra il Kupfergraben e la Spree, attorno al cosiddetto Lustgarten (giardino di delizie), sta progettando un nuovo centro monumentale con un nuovo duomo e un nuovo museo, oggi l'Altes Museum. Era volontà dello Stato prussiano favorire una presenza culturale, non solo militare, anche con un nuovo Teatro sul Gendarmenmarkt, che Schinkel erige tra la chiesa luterana tedesca e quella calvinista francese degli immigrati Ugonotti. In quel periodo, i francesi erano il trenta per cento della popolazione di Berlino e l'impatto culturale dei rifugiati religiosi dalla Francia e dalla Boemia fu molto importante per lo sviluppo della Prussia. Schinkel costruisce una serie di edifici rappresentativi nel centro di Berlino, tra cui la Chiesa di Friedrichswerder e la Bauakademie, la famosa scuola di architettura da lui guidata, nella quale lui stesso ha abitato e lavorato. Questo edificio, ideato come un modello per l'architettura prussiana, era stato danneggiato durante la seconda guerra mondiale e fu ricostruito

nei primi anni della RDT. Poco dopo, la Bauakademie fu distrutta di nuovo per far posto a un edificio ministeriale nel nuovo centro della Repubblica socialista. La sede del Ministero è stata a sua volta demolita dopo la riunificazione, per essere sostituita da una scenografia vuota, da un'immagine dell'accademia, che attualmente è stata smontata, mentre si discute della forma e del contenuto di una nuova Bauakademie. Schinkel era il primo architetto dello Stato, ed era stato chiamato a sovrintendere a tutti i progetti pubblici. Grazie al suo ruolo, a Berlino non si occupava solo degli edifici al centro della città, ma anche dei nuovi quartieri nella periferia. Lì sperimentò nuove tipologie di costruzione di chiese ed elaborò, in collaborazione con Peter Joseph Lenné, l'architetto dei giardini reali di Potsdam, proposte per un progetto di transizione dalle aree urbane a quelle rurali. Lenné presenta nel suo progetto delle *Schmuck- und Grenzzüge von Berlin* (fasce di abbellimento e di confine) del 1840 una prima proposta di "cintura" verde per una metropoli allora in crescita, che sarà di grande rilevanza per la proposta di piano avanzata da Schinkel nello stesso anno. Il nostro interesse per questo piano è legato alla presenza di un viale nord-sud che attraversa l'ansa della Spree e il Tiergarten

e che introduce una figura urbana che animerà la discussione berlinese per un secolo. Si sono conservati numerosi piani di Schinkel, anche precedenti, che affrontano la questione della transizione dalla città alla campagna circostante, come la proposta del 1824 per una nuova porta fra Leipziger Platz e Potsdamer Platz. Nel XX secolo Potsdamer Platz divenne il centro tumultuoso della metropoli moderna, prima di diventare una terra desolata al confine tra Berlino Est e Berlino Ovest e poi un simbolo della riunificazione e della Berlino neoliberale.

Dopo Schinkel il tema della “totalità” della città entra nella discussione degli architetti. Prima l’urbanistica era considerata competenza degli ingegneri militari e dei geometri, che erano incaricati della costruzione di fortificazioni, strade e ponti. Tutto cambia radicalmente dopo gli anni Quaranta dell’Ottocento, con la costruzione della prima linea ferroviaria tra Berlino e Potsdam e la prima stazione di testa, la Potsdamer Bahnhof, vicino all’omonima piazza, una linea che collega le residenze reali di Potsdam e i villaggi tra Potsdam e Berlino con il centro. La costruzione della ferrovia segna l’inizio di forme completamente nuove di speculazione fondiaria e per la pianificazione dello sviluppo urbano. Insieme alla ferrovia anche l’industria moderna raggiunge Berlino e cambia radicalmente la sua topografia. Berlino non è più solo la città-residenza del re di Prussia, ma diventa una città industriale con una struttura sociale del tutto mutata. Sorgono, ad esempio, diverse fabbriche a nord della città, nel quartiere di Moabit. La più grande è la fabbrica della Borsig, un agglomerato di fonderie, specializzate nella costruzione di locomotive e vagoni ferroviari. L’industria cresce parallelamente alla speculazione frenetica e alla costruzione di nuove linee ferroviarie in tutte le direzioni. Mi ha sempre impressionato un’immagine in cui si vede la villa del proprietario accanto alla fabbrica. Il modello delle tenute rurali è ancora vivo. Le case dei lavoratori non sono visibili in questa veduta della fabbrica, ma sono nelle immediate vicinanze e diventano sempre più numerose nell’area a nord della porta di Oranienburg. Già negli anni Venti dell’Ottocento alcuni speculatori hanno inventato per quell’area un nuovo tipo edilizio per i poveri tessitori “domiciliari” e in seguito anche per i lavo-



ratori dell’industria. Queste *Familienhäuser* (case per famiglie) non sono case borghesi unifamiliari, ma alloggi di massa sviluppati su quattro piani. Su un corridoio longitudinale sono allineati i locali di soggiorno e le cucine di ciascuna famiglia, senza separazione tra un alloggio e l’altro. Modelli per questo tipo architettonico sono le case della servitù in campagna e gli edifici per le famiglie dei soldati nel Settecento. Questo è il motivo per cui questo tipo fu rapidamente chiamato *Mietskasernen*: caserma d’affitto. Il tipo è cambiato radicalmente nel periodo successivo e gli appartamenti sono stati riconfigurati con accessi separati, ma il nome è rimasto invariato fino a oggi.

Alla vigilia della rivoluzione del 1848, a Berlino si discute per la prima volta della questione abitativa del nuovo proletariato e presto ci saranno i primi tentativi di riforma. Viene fondato il Berliner Bauverein, una delle prime associazioni per la casa sociale, un’ampia alleanza di filantropi liberali, di cui fanno parte anche il principe ereditario e i partiti più reazionari di Prussia. Essi costruiscono piccoli appartamenti e laboratori, non per i poveri

Nella pagina a fianco: Johann Friedrich Schneider, pianta di Berlino, 1798.

In questa pagina: Hermann Pundt, architetture di Karl Friedrich Schinkel nel centro di Berlino nel 1841, 1981.

e i lavoratori a giornata, ma per i piccoli artigiani indipendenti e gli operai con un impiego fisso. I primi edifici realizzati non sono molto diversi dalle case della piccola borghesia dell'epoca, di due o tre piani, ma sono sempre pensati come case plurifamiliari con appartamenti di due o tre stanze.

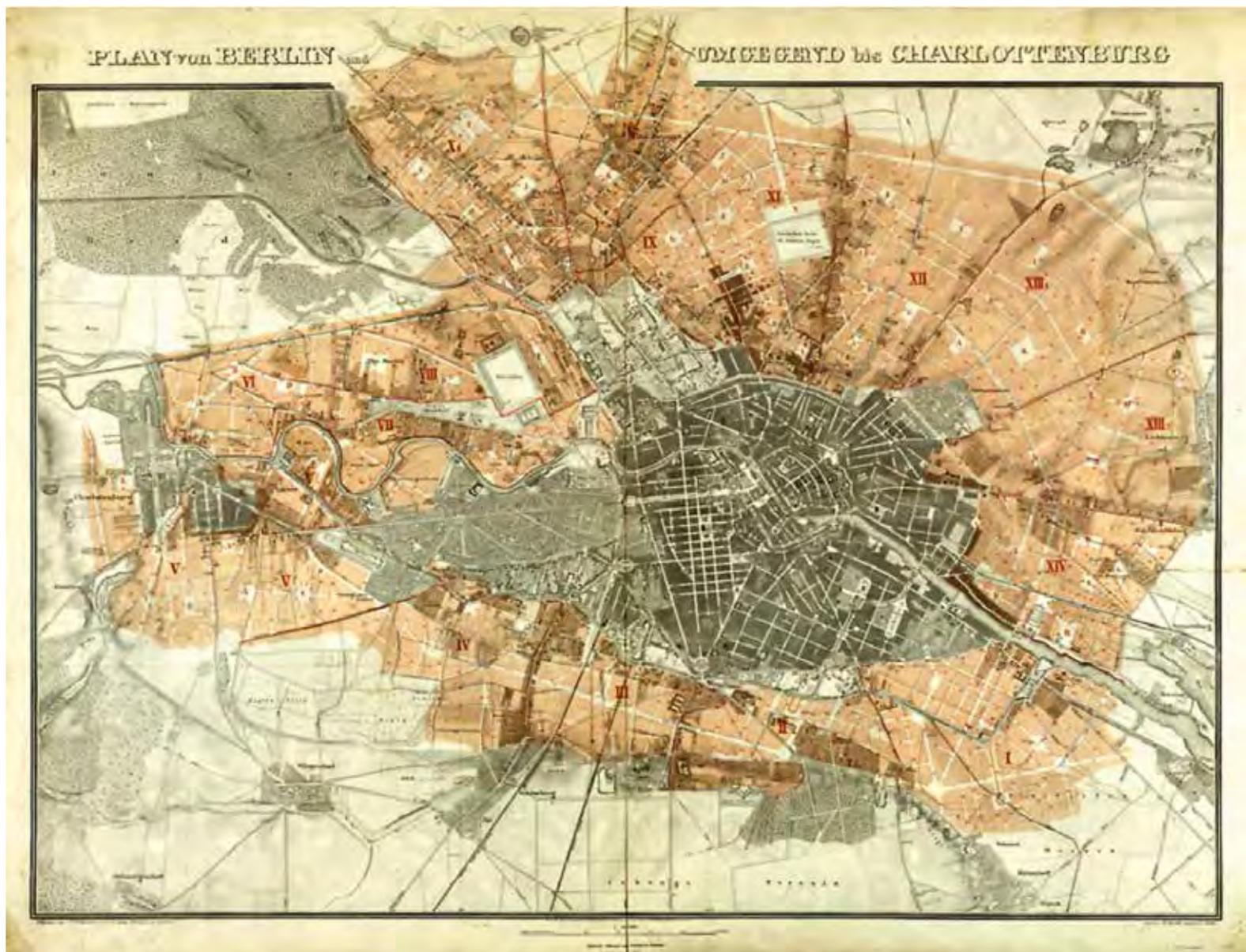
Nel 1856 il re ordina di ideare un piano regolatore per la città, che si sta rapidamente espandendo nella campagna circostante. Non vuole però un piano come quello di Schinkel, che era orientato all'ornamento, alla rappresentazione della città in generale con la sua cintura di parchi e giardini. Il giovane architetto e ingegnere civile James Hobrecht riceve l'incarico e presenta la sua proposta nel 1861. Sulla base di un nuovo piano di rilevamento della regione di Berlino e dopo viaggi a Amburgo, Londra e Parigi, egli disegna in soli due anni una pianta per lo sviluppo generale comprendendo tutti i comuni limitrofi di Berlino. Come si può notare, la sua pianta non tocca la città vecchia, ma si concentra sui dintorni e sui villaggi vicini come Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg e altri. Mentre le trasformazioni di Parigi hanno riguardato esclusivamente la città medievale *intra muros*, e a Parigi è appena iniziata la costruzione di nuove fortificazioni, a Berlino, le vecchie fortificazioni hanno da tempo cessato di essere un ostacolo e lo sviluppo si può svolgere senza impedimenti esterni, come a Londra.

Per Hobrecht, tuttavia, Parigi rimane un modello per la disposizione delle strade e delle piazze, come si può facilmente riconoscere dalle sue piazze a forma di stella e dalla struttura proposta per gli isolati. Egli persegue l'idea di grandi blocchi chiusi, con strade d'accesso interne private. Questi blocchi sono destinati a ospitare residenti di diverse classi sociali affiancati e anche a contenere posti di lavoro. I grandi blocchi vengono realizzati perché riducono i costi per le nuove infrastrutture, nonostante non rispecchino le idee di Hobrecht per la riforma sociale. Lo sviluppo interno e la densità dei blocchi non erano definiti nel piano dell'urbanista, ma rimangono nella decisione degli investitori privati. Il risultato è ben noto: hanno creato una tipologia semplice che cambia, negli anni a venire, solo nella dimensione della corte, seguendo le esigenze legate alle nuove tecnologie dei vigili del fuoco.



In questa pagina: Karl Friedrich Schinkel, particolare dal piano di sviluppo per Berlino, 1840.

Nella pagina a fianco: James Hobrecht, piano di sviluppo per Berlino e i suoi dintorni fino a Charlottenburg, 1865 (Landesarchiv Berlin).



Si è sviluppata una tipologia infinitamente ripetitiva. Ci sono diversi cortili allineati, sempre caratterizzati da edifici un po' più ricchi sul fronte, con ali laterali ed edifici più poveri sul retro, che a volte includono officine o fabbriche. La costruzione è quasi standardizzata, sempre con muri esterni portanti e solai in legno, con travi le cui dimensioni non superano i 6,5 m: questa era infatti la misura più economica.

In questo modo, il piano Hobrecht diventa l'origine di Berlino come capitale delle *Mietskasernen* e la figura di Hobrecht diviene il bersaglio di cento anni di critiche, che lo ritengono responsabile della "misera" abitativa della metropoli moderna. Le qualità spaziali e il design del suo pro-

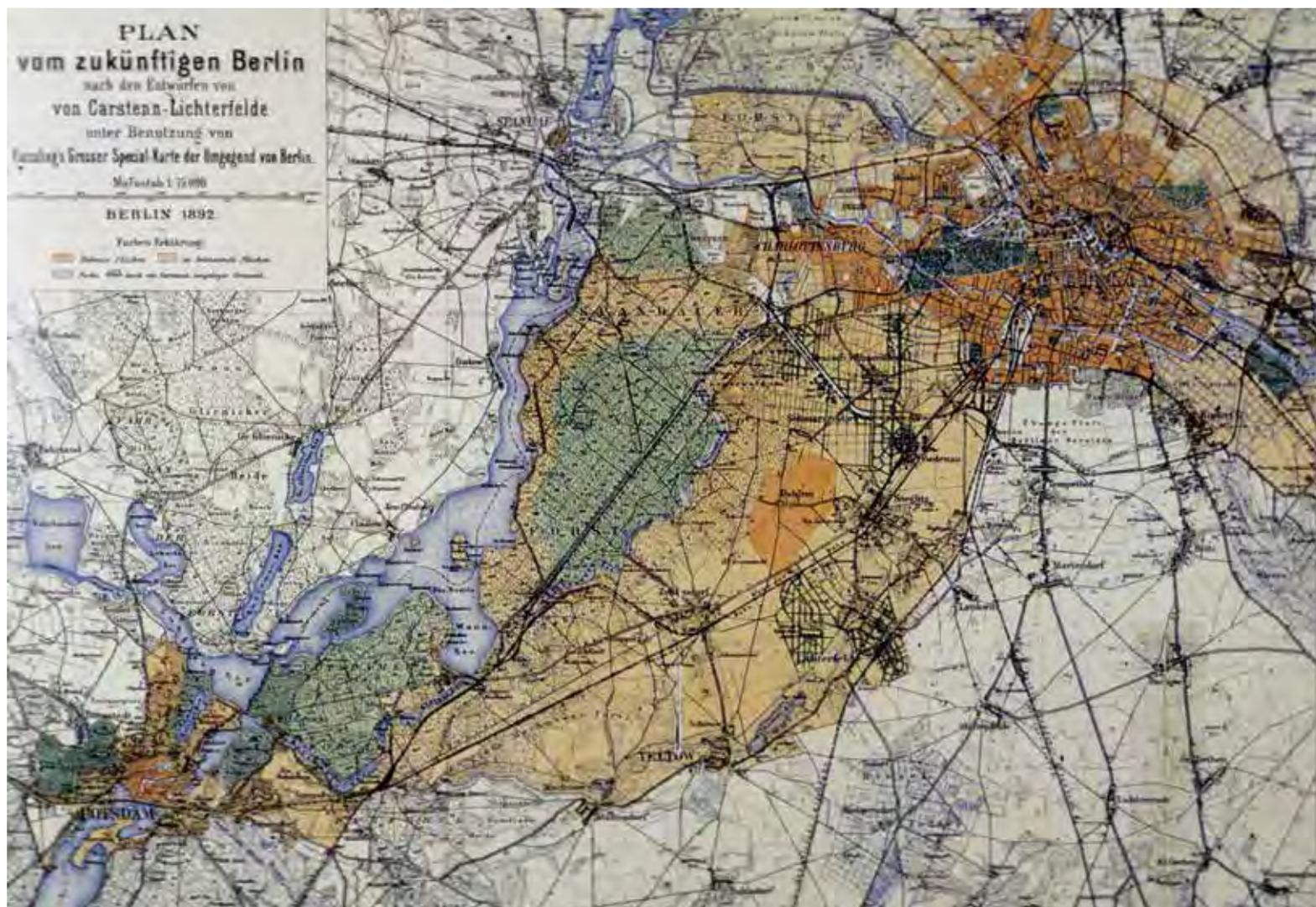
getto, con piazze e boulevard, sono state riscoperte e apprezzate solo negli anni dell'IBA di Berlino.

Nel 1873, su iniziativa del medico e igienista Rudolf Virchow e con il sostegno del nuovo sindaco della città, Arthur Hobrecht, suo fratello, James Hobrecht si aggiudicò l'incarico, altrettanto decisivo per lo sviluppo urbano, di organizzare un sistema di irrigazione e di drenaggio completamente nuovo per l'area della futura Berlino secondo il suo piano regolatore. Questo cosiddetto *Radialsystem* (sistema radiale), suddiviso in dodici settori e composto da fognature sotterranee, grandi stazioni di pompaggio e ampie zone di drenaggio fuori città, fu realizzato entro il 1893.

Questi *Rieselfelder*, "campi di sedimen-

tazione" delle acque fognarie, sono stati creati intorno all'intera area dell'insediamento di Berlino. Queste aree non erano aree ricreative per gli abitanti della città a causa dei loro miasmi, ma furono molto utili per l'approvvigionamento di ortaggi. Solo molto tempo dopo la seconda guerra mondiale, il loro utilizzo a Berlino Est e Ovest è stato gradualmente abbandonato a causa dell'inquinamento delle acque reflue con sostanze chimiche. Oggi sono diventate riserve per lo sviluppo della città e c'è una vasta discussione sulla loro riconversione futura.

Dal 1884 al 1896 Hobrecht fu responsabile dell'ingegneria a Berlino e contemporaneamente lavorò come consulente e pianificatore per i sistemi di drenaggio



di circa trenta città tedesche e di molte città straniere, tra cui Mosca, Tokyo e Il Cairo. La Berlino della fine del XIX secolo è stata in gran parte opera sua.

Negli anni Settanta dell'Ottocento, i problemi del trasporto pubblico all'interno della città, che nel frattempo è cresciuta enormemente, sono diventati il nuovo fulcro dell'interesse progettuale. Un altro architetto e ingegnere, August Orth, diventa il protagonista lungimirante della pianificazione del traffico a Berlino. Aveva iniziato la sua carriera come "architetto per le nuove linee ferroviarie" e poi aveva avuto successo con la costruzione di servizi pubblici e molte grandi chiese nei quartieri di nuova costruzione. Quale architetto preferito del cosiddetto "re delle ferrovie" Bethel Henry Strousberg, ha costruito palazzi, stazioni ferroviarie e, tra le altre cose, l'imponente mercato all'ingrosso del bestiame di Berlino. Tra il 1870 e il 1873, Orth

presenta due *memorandum* sulla riorganizzazione della rete ferroviaria all'interno della città e in seguito pubblica una serie di proposte per la futura organizzazione della giovane *Millionenstadt* (città da milioni di abitanti). La sua proposta si basa sulla necessità militare di collegare le varie linee ferroviarie, che corrono in tutte le direzioni del Reich tedesco appena unificato e che terminano in stazioni di testa, con una ferrovia ad anello e di aprirle al trasporto pubblico locale. Questa ferrovia circolare, la Ringbahn, completa la cosiddetta Stadtbahn, che si snoda da est a ovest sulla traccia delle antiche fortificazioni che costeggiano la città vecchia. Per il trasporto dei passeggeri all'interno della città, e come collegamento diretto tra le varie stazioni, egli propone una fitta rete di tram, alcuni dei quali ricalcano le linee della futura metropolitana. Questo sistema di traffico sarà infine realizzato e

in gran parte può essere riconosciuto ancora oggi sulla mappa della città. Si tratta della rete della S-Bahn di proprietà delle ferrovie statali e della U-Bahn, del tram e dell'autobus di proprietà della città, le cui infrastrutture determinano l'area berlinese più chiaramente della rete stradale o della topografia naturale dei fiumi e dei laghi.

L'assenza di una stazione centrale è dovuta alla mancanza di un attraversamento nord-sud della città. La linea della Stadtbahn ha il vantaggio di distribuire il traffico a lunga distanza lungo una serie di stazioni, ma allo stesso tempo crea notevoli deficit nell'organizzazione tecnica del traffico. Questo aspetto sarebbe diventato il punto di partenza per oltre un secolo di un dibattito, che si è concluso solo recentemente con la costruzione di una stazione ferroviaria centrale all'incrocio con la nuova linea ferroviaria a lunga distanza nella direzione nord-sud.

Torniamo alla prima linea ferroviaria prussiana da Berlino a Potsdam, che l'imprenditore amburghese J. A. Wilhelm Carstenn ha trasformato nell'asse di sviluppo di una delle prime speculazioni immobiliari su larga scala a Berlino. Negli anni Sessanta dell'Ottocento aveva già sviluppato con risultati positivi una colonia di ville a Wandsbek a est di Amburgo seguendo modelli speculativi inglesi. Continuò questo successo intorno al 1865 comprando alcune grandi tenute nei pressi di Berlino a Friedenau, a Deutsch-Wilmersdorf, a Lichterfelde e a Giesensdorf presso la ferrovia di Potsdam, per realizzare gradualmente la sua idea di uno sviluppo urbano sistematico dell'intera area tra Berlino e Potsdam. La serie di successi di Carstenn si è conclusa con il crollo del mercato azionario del 1873, ma lo sviluppo da lui iniziato continua ancora oggi. Con le colonie di ville alla moda da lui progettate e successivamente vendute, ha posto le basi per lo sviluppo della Berlino occidentale come residenza preferita della borghesia, del servizio civile e del corpo degli ufficiali e quindi per la divisione di Berlino in una città povera delle *Mietsk-
sernen* a nord e a est, e in una ricca di case individuali a ovest e a sud.

L'ascesa del nuovo impero è accompagnata dalla crescita urbana della nuova capitale imperiale, che è una delle più alte del mondo paragonabile solamente a quella di alcune città americane. La città sta fagocitando i suoi quartieri periferici e il mosaico amministrativo della regione di Berlino rende impossibile qualsiasi tipo di coordinamento della pianificazione. L'infrastruttura sociale e anche tecnica della metropoli pone costantemente nuove esigenze ad architetti, ingegneri e progettisti. A ciò si aggiunge la mancanza di rappresentatività della capitale imperiale, la cui architettura statale, poco prima dell'inizio del secolo, si basa ancora sugli interventi di Schlüter e Schinkel.

Un edificio davvero fondamentale in quest'ambito è il Reichstag, il parlamento del nuovo stato. Dopo due concorsi con centinaia di partecipanti, nel 1872 e nel 1882, Paul Wallot, che aveva vinto uno dei primi due premi, si aggiudicò l'incarico. Il Reichstag era il simbolo della democrazia costituzionale e di conseguenza era impopolare negli ambienti monarchici, cosa che si esprimeva già nella ricerca di un



lotto adatto. Questo non avrebbe dovuto essere troppo vicino al castello e l'altezza dell'edificio non avrebbe dovuto superare quella del castello. Di seguito, la scelta di collocarlo al di fuori del centro storico della città ai margini del Tiergarten e con un orientamento verso il nuovo centro emergente di Charlottenburg si è rivelata una scelta lungimirante. Nei cento anni successivi, il Reichstag definisce il luogo fuori dalla Porta di Brandeburgo nell'arco della Spree, che servirà sempre come sede per i progetti di nuovi edifici di rappresentanza dei successivi Stati tedeschi.

Contemporaneamente all'inaugurazione dell'edificio, nel 1894, iniziano ulteriori dispute. L'edificio è fortemente criticato per i suoi riferimenti stilistici non corretti al Rinascimento. Nonostante questo, lavorare nello studio di Wallot diventerà la "scuola" di un'intera generazione di giovani architetti, che in seguito cercheranno liberamente la propria espressione tettonica della modernità. Poco dopo l'apertura comincia una discussione sulla dedizione dell'edificio. Architetti e altri gruppi culturali non vogliono una dedizione all'imperatore o al Reich, ma al popolo tedesco. Così il timpano del frontone

rimase a lungo libero finché poco prima della fine della prima guerra mondiale l'imperatore non potrà più rifiutare e dovrà permettere l'apposizione della scritta *Dem deutschen Volke* (Al popolo tedesco), disegnata da Peter Behrens nel suo stesso carattere tipografico, il *Behrens-Schrift*.

Nel 1906 un gruppo di architetti e urbanisti berlinesi prese l'iniziativa di superare la confusione amministrativa e progettuale che caratterizzava la crescita urbana. Berlino aveva visto la quadruplicazione della sua popolazione in trent'anni. Fu così fondato un *Ausschuss für Groß-Berlin* (Comitato per la Grande Berlino) che, sotto la presidenza dell'architetto Otto March, bandì un concorso di progettazione urbana. Questo avvenne nel 1908 e attirò la massima attenzione, promuovendo il dibattito internazionale su come affrontare correttamente la questione della grande città. Il modello iniziale del *Greater London Council* viene superato a Berlino

Nella pagina a fianco: Johann Anton Wilhelm Carstenn, insediamenti speculativi di ville lungo la ferrovia per Potsdam, 1892.

In questa pagina: August Orth, progetto per una ferrovia urbana e anulare per Berlino, 1870.

a favore della creazione di un'unica comunità, che, ritardata dalla guerra, non potrà essere fondata fino al marzo 1920.

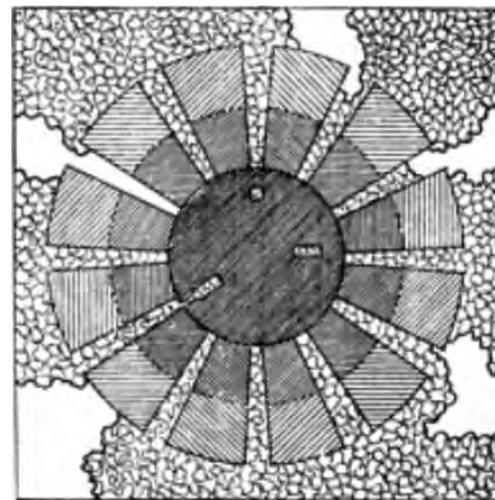
La giuria del concorso ha dovuto decidere tra 27 opere presentate e ha assegnato due primi e un terzo premio, nonché una serie di menzioni. Comuni a tutti i progetti in gara sono state due priorità: tutti hanno avanzato proposte per un nuovo disegno monumentale del centro città e tutti si sono preoccupati di utilizzare l'intera area intorno al centro con abitazioni, spazi aperti e migliori collegamenti attraverso il trasporto pubblico. I vincitori del terzo premio, un team composto dall'economista Rudolf Eberstadt, dall'architetto Bruno Möhring e dall'ingegnere del traffico Richard Petersen, hanno condensato questa idea di base di un nuovo tipo di paesaggio metropolitano in un diagramma convincente, che non riprende né il sistema satellitare da Ebenezer Howard, né lo sviluppo anulare della città, che era stato la pratica abituale fino a quel momento, ma piuttosto ipotizzando una penetrazione cuneiforme dello spazio insediativo con spazi verdi e parchi che arrivano fino al nucleo interno progettato in modo monumentale.

Subito dopo il concorso, nel 1910, il giovane economista Werner Hegemann organizzò a Berlino la spettacolare esposizione internazionale, nella quale i risultati del concorso furono messi a confronto con materiale esaustivo sullo sviluppo parallelo dell'urbanistica nelle città più importanti del mondo. Hegemann, che in quegli anni studiava negli Stati Uniti, aveva incontrato lo zio Otto March alla grande *New York City Planning Exhibition* nel marzo del 1909 e, per la sua conoscenza del dibattito internazionale sulla pianificazione, era stato da lui spontaneamente incaricato di organizzare una grande mostra a Berlino con l'obiettivo di aumentare l'impatto dei risultati del concorso sui media. Il successo travolgente della mostra gli diede ragione e la giovane disciplina dell'urbanistica ricevette un impulso decisivo. Come Eberstadt, che per anni aveva determinato la discussione tedesca sulla questione abitativa e la critica della speculazione edilizia con il suo *Handbuch des Wohnungswesens* (Manuale dell'edilizia abitativa) del 1909, Hegemann divenne un critico instancabile delle *Mietskaserne* di Berlino e un pioniere dell'edilizia

popolare. Dopo il suo ritorno dagli Stati Uniti alla fine della guerra diventa redattore capo delle riviste *Bauwelt* e *Der Städtebau* e pubblica il suo tanto citato libro *Das steinerne Berlin* (La Berlino di pietra), in cui riassume questa critica e ne presenta lo sviluppo storico.

Nel 1920 l'architetto svizzero Martin Mächler, che viveva a Berlino, pubblicò sulla rivista *Der Städtebau* un dettaglio centrale del suo progetto per il concorso *Groß-Berlin* del 1908, in cui precisava l'idea di sviluppare l'area tra Berlino e Charlottenburg lungo un asse nord-sud partendo dallo Spreebogen (l'ansa della Sprea) come nuovo centro culturale e amministrativo rappresentativo. Schinkel aveva già proposto in quest'area un asse nord-sud come parte del suo progetto di abbellire la periferia di Berlino, ma lo aveva inteso come un viale attraverso il Tiergarten e non ancora, come Mächler e altri, come una strada monumentale paragonabile al National Mall di Washington o agli Champs Élysées di Parigi. Mächler progettò dapprima una nuova stazione centrale all'estremità settentrionale dell'asse, poi i Ministeri più importanti nell'ansa della Sprea intorno alla Königsplatz di fronte al Reichstag, le sedi di istituzioni culturali e un nuovo teatro dell'opera all'altezza della Potsdamer Platz e infine, come punto focale a sud, una grande porta trionfale. Sebbene nella giuria del concorso non sia riuscita a prevalere sulle altre, alcune delle quali con tendenze simili, la sua proposta ha sviluppato il suo effetto nei decenni successivi. Essa si è riflessa in proposte sempre nuove per un asse rappresentativo nord-sud con edifici governativi e una stazione centrale sempre nella stessa posizione.

Dopo la sconfitta della Germania nella prima guerra mondiale, l'imperatore abdicò e andò in esilio in Olanda. Il 9 novembre 1918, la fondazione di una repubblica fu proclamata due volte a Berlino, il che già spiega il successivo sdoppiamento politico e spaziale di Berlino. Davanti a un portale del castello, il leader della Lega di Spartaco e l'avversario socialdemocratico della guerra, Karl Liebknecht, aveva proclamato una "repubblica socialista libera" e quasi contemporaneamente, da una finestra laterale del Reichstag, il segretario di Stato Philipp Scheidemann, aveva proclamato uno Stato repubblicano come



successore dell'Impero, con il leader della fazione socialdemocratica maggioritaria, Friedrich Ebert, come *Reichskanzler*. La rivoluzione fallisce, Karl Liebknecht e Rosa Luxemburg vengono assassinati, ma il castello e il Reichstag si rivelano di nuovo come luoghi di polarizzazione nella topografia di Berlino. Lo sconvolgimento politico del 1918 e la fondazione della Repubblica di Weimar non rappresentano una rottura nella discussione sullo sviluppo urbano di Berlino, in cui alcune nuove tendenze si sono manifestate solo dopo la fondazione del comune unificato della *Groß-Berlin* nel 1920 e nel 1926 con l'elezione di Martin Wagner come nuovo *Stadtbaurat* (assessore all'urbanistica) in successione a Ludwig Hoffmann.

La confusione politica e la crisi economica con l'iperinflazione avevano portato l'attività edilizia a un blocco pressoché totale nonostante l'enorme e stringente carenza di alloggi a Berlino. La discussione sui grattacieli rimase puramente teorica. Già nel 1911 l'editore nazional-conservatore Alfred Hugenberg, entusiasta di New York, aveva chiesto lo sviluppo della "Terza Dimensione di Berlino" e il suo architetto Otto Kohtz aveva presentato una serie di nuovi progetti di grattacieli, tra cui una serie di spettacolari *Reichshäuser* (case dell'Impero) nello Spreebogen come punto focale dell'asse nord-sud.

In questa pagina: Rudolph Eberstadt, Bruno Möhring, Richard Petersen, diagramma della proposta per lo sviluppo urbano di Berlino, 1908.

Nella pagina a fianco: Martin Mächler, particolare di un asse nord-sud parte della sua proposta di realizzazione per la Grande Berlino, 1908.

Queste rimangono per il momento e nei decenni successivi fantasie architettoniche, così come i risultati memorabili di concorsi come quello per un grattacielo presso la stazione di Friedrichstraße, di cui abbiamo potuto individuare la proposta di Mies van der Rohe sul rendering di Koolhaas.

La discussione sull'architettura delle grandi città, che Karl Scheffler aveva iniziato nel 1913 con un libro dal titolo *Die Architektur der Großstadt* e illustrato con molti esempi di Messel, Behrens, Poelzig e altri, continuò negli anni Venti con nuovi accenti. Con le sue architetture radicalmente razionaliste e con una pubblicazione con un titolo molto simile (*Großstadtarchitektur*), Ludwig Hilberseimer ha cercato di condurle in una direzione meno artistica. Nel suo esame delle fantasie contemporanee di Le Corbusier sulla grande città, sviluppa le sue proposte per nuove "città alte", tra cui il suo quartiere urbano per due milioni di abitanti, che impianta nel mezzo della Friedrichstadt di Berlino, nelle immediate vicinanze del Gendarmenmarkt con la suggestiva Schauspielhaus di Schinkel e le due chiese affiancate. A differenza della sua stazione *Friedrich List*, un incrocio realistico di due linee della ferrovia che egli chiama programmaticamente con il nome dell'economista nazional-liberale del XIX secolo, il suo quartiere per due milioni è concepito in modo riconoscibile come un contributo alla discussione e non come una proposta fattibile.

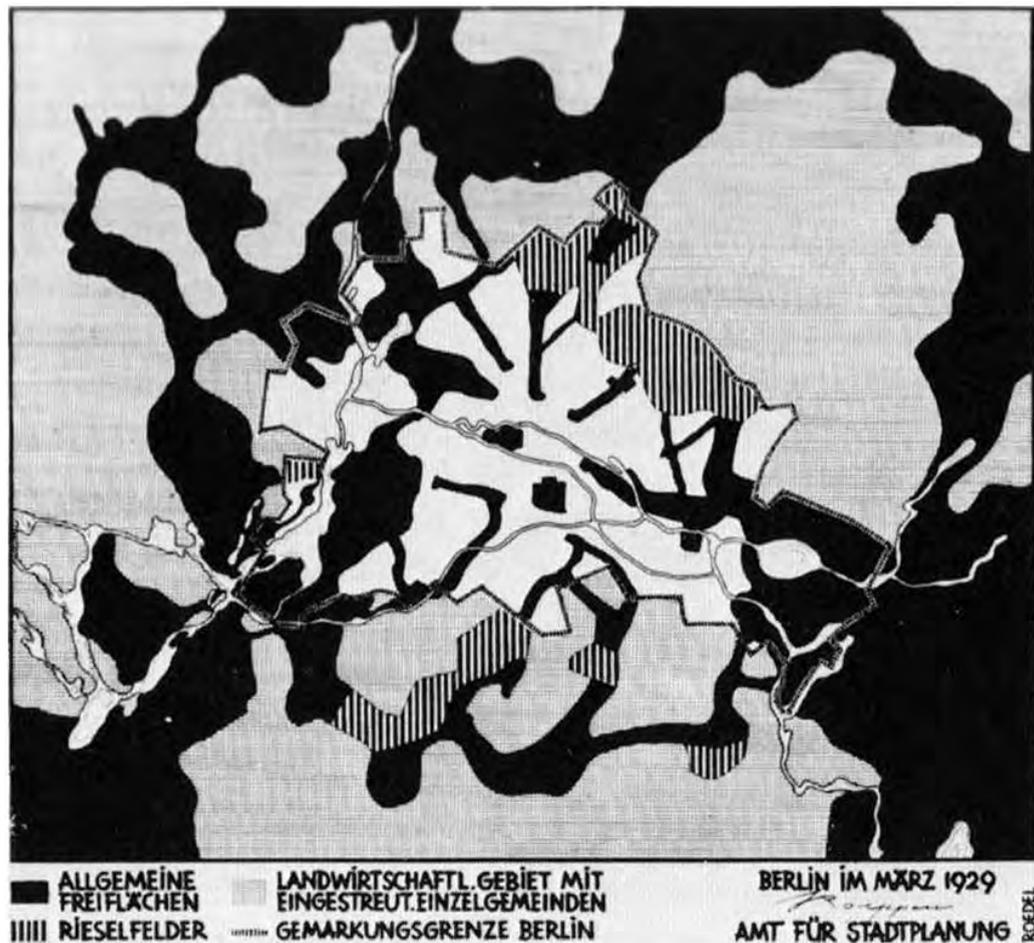
Nuovi e notevoli tipi di architettura della grande città, che ancora oggi costituiscono un punto di riferimento nel paesaggio urbano, sono stati costruiti solo nella seconda metà degli anni Venti e solo in numero modesto. Basta ricordare la Casa del sindacato dei metalmeccanici di Erich Mendelsohn, che Koolhaas cita, gli edifici della fabbrica per la Siemens di Hans Hertlein, la centrale elettrica Klingenberg dall'omonimo architetto Walter Klingenberg e Werner Issel, la Casa della radio di Hans Poelzig, le strutture balneari di Wannsee di Martin Wagner e Richard Ermisch, la Casa della Shell di Emil Fahrenkamp o gli edifici per uffici di Peter Behrens ad Alexanderplatz.

Questi edifici sono interventi emblematici nello spazio urbano esistente, ma un cambiamento fondamentale nella struttura



della città è determinato solo dai grandi complessi residenziali del settore dell'edilizia popolare, di cui alcuni dei più noti sono qui citati: la Hufeisensiedlung di Berlino-Britz di Martin Wagner e Bruno Taut, la Weisse Stadt di Otto Rudolf Salvisberg, la Waldsiedlung Onkel-Toms Hütte di Taut, Salvisberg e Hugo Häring o la Wohnstadt Carl Legien di Bruno Taut. Questi insediamenti sono gli straordinari risultati della politica sociale della Repubblica di Weimar e condensano in sé i precedenti decenni di dibattito sulla casa, la speculazione fondiaria e la riforma edilizia. La loro costruzione era stata resa possibile dall'affermazione di un diritto fondamentale all'alloggio nella costituzione, dall'introduzione della *Hauszinssteuer* (tassa sugli interessi delle case) sul vecchio stock abitativo sgravato dall'inflazione e dalla creazione di una *Gemeinwirtschaft* (economia di utilità pubblica) separata dai meccanismi del libero mercato. Martin Wagner è stato il motore decisivo per lo sviluppo di questa *Soziale Bauwirtschaft* (economia dell'edilizia sociale). È stato il produttore di idee e l'instancabile protagonista di questa storia di successo, sostenuto con decisione dai sindacati e dai partiti riformisti della coalizione di Weimar e combattuto sia dalla sinistra comunista che dalla destra nazista.

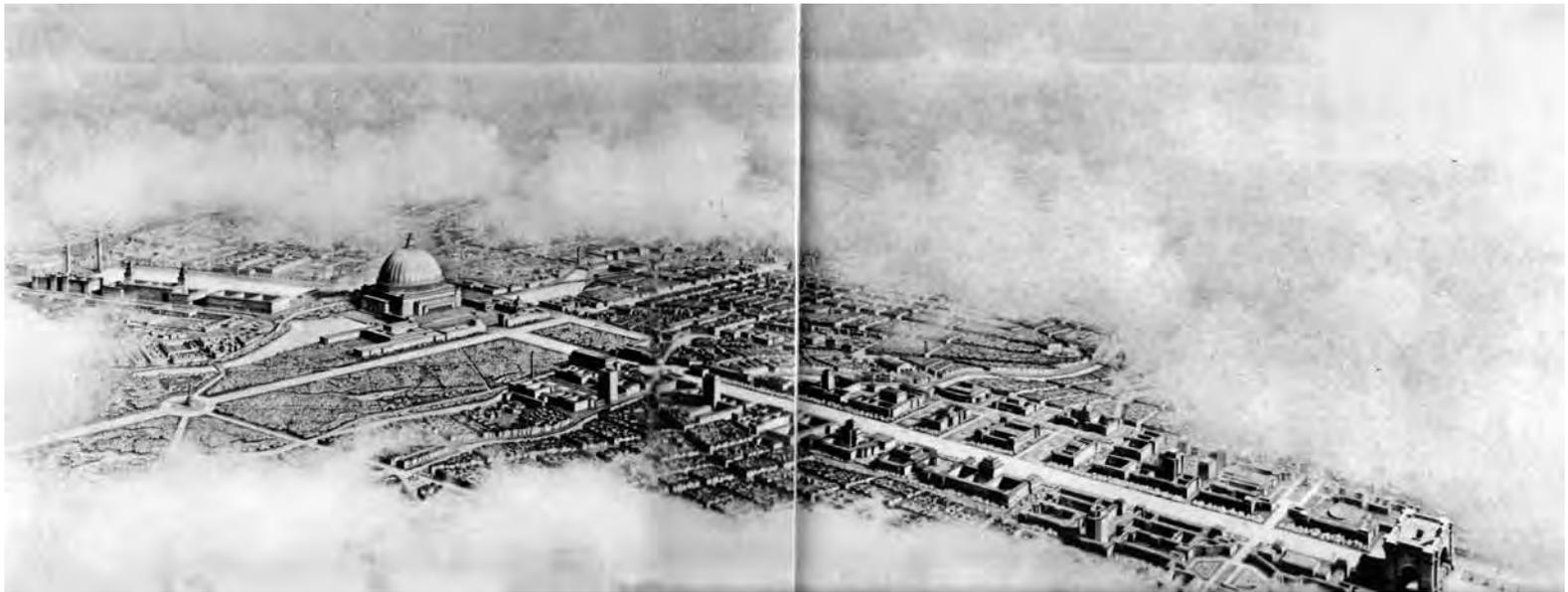
In qualità di *Stadtbaurat*, Wagner è stato in grado di integrare questa politica abitativa nel suo concetto di pianificazione generale di *Stadtlandschaft* (paesaggio urbano), in linea con i concetti vincitori del concorso del 1908, come quelli di Hermann Jansen o di Eberstadt, Möhring, Petersen. Ha anche perseguito l'idea di trasformare Berlino in una *Weltstadt* (città cosmopolita), la metropoli più moderna d'Europa. A tal fine, ha cercato di modernizzare radicalmente l'area centrale della città costruendo nuove linee metropolitane, estendendo le strade di passaggio e le piazze della zona centrale per renderle adatte al nuovo accresciuto traffico veicolare, e progettando un enorme centro espositivo presso la torre della radio. Nel suo romanzo *Berlin-Alexanderplatz*, Alfred Döblin ha letteralmente catturato il cambiamento fondamentale di uno spazio urbano e dei suoi abitanti nella parte orientale di Berlino, che è stato stimolato da questa politica edilizia. La città cosmopolita di Wagner è stata chiaramente



ordinata. Invece di una architettura che interviene solo puntualmente nella grande città, egli voleva creare complessi nodi ibridi nel centro con diversi livelli di traffico sovrapposti, negozi, grandi magazzini ed edifici per uffici, come aveva iniziato a fare in modo esemplare ad Alexanderplatz. Ha cercato di concentrare l'industria a nord e a sud-est della città, lungo le vie d'acqua e le ferrovie, mentre la restante periferia, ben servita dai trasporti pubblici, doveva essere utilizzata per la residenza e il tempo libero.

I concetti sviluppati per Berlino dall'inizio del secolo alimentano il sogno dei nazisti di espandere Berlino come capitale di un futuro impero mondiale. Non aggiungono nulla di fundamentalmente nuovo, ma li cambiano quantitativamente in modo tale da acquistare una nuova qualità. Quando Albert Speer fu nominato ispettore generale dell'edilizia della capitale del Reich (*Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt – GBI*) da Adolf Hitler nel 1937, l'ufficio urbanistico della città non aveva ancora presentato una proposta per l'as-

se nord-sud che soddisfacesse i desideri di Hitler. Hitler aveva visto la proposta di Mächler in una mostra a metà degli anni Venti, era entusiasta dell'idea di metterla in pratica e fece subito i suoi schizzi per un arco di trionfo e per una grande sala coperta da un'immensa cupola. Speer incorporerà queste idee nelle sue variazioni per la *Große Straße* e pubblicherà i disegni nel 1939 con il massimo sforzo propagandistico. Questo progetto, che non sarà sospeso fino al 1944 e di cui solo una piccola parte della Piazza Rotonda con il Ministero del Turismo sarà effettivamente costruita, è un ottimo esempio per l'efficacia anche di un'architettura non costruita. Per il mondo intero, la lancia della "Grande Strada" diventa la costruzione piramidale del Nazionalsocialismo per eccellenza, come la chiamava Elias Canetti. Oltre ai loro rendering, i grandi edifici dell'epoca nazista, come le strutture del Reichssportfeld di Werner March, la Deutschlandhalle di Franz Ohrtmann o l'aeroporto di Tempelhof di Ernst Sagebiel, svaniscono. Alcuni, come la Nuova Cancelleria



del *Stadtlandschaft* di Speer furono demoliti dopo la guerra, altri furono sepolti sotto le macerie della città bombardata, come l'incompiuta Facoltà di Ingegneria Militare interrata nel *Teufelsberg* (montagna del diavolo) a Grunewald.

L'idea di un asse nord-sud non avrà mai più un ruolo nella discussione del dopoguerra sull'urbanistica di Berlino. Sarà sacrificato alla denazificazione ed evitato in qualsiasi forma in futuro. Al contrario, la *Stadtlandschaft* come principio guida del piano GBI continuerà a vivere. Trasmette il concetto di regione metropolitana riconosciuto dal 1908 e la costruzione di grandi complessi residenziali immersi nel verde a est, ovest e sud della città all'interno della nuova cintura autostradale, costruita nell'estrema periferia della città, poco prima dell'inizio della guerra. Nonostante la cesura del 1945 i due piani generali concorrenti, iniziati subito dopo il crollo del Terzo Reich, rimangono fedeli a questo concetto.

L'8 maggio 1945, il fotografo dell'Armata Rossa Yevgeny Khaldei scattò la celeberrima foto del soldato dell'Armata Rossa che issa la bandiera sovietica sul Reichstag nel bel mezzo dei combattimenti finali. La settimana successiva, il comandante sovietico della città incarica Hans Scharoun e un collettivo di pianificazione di elaborare un nuovo piano generale per la Grande Berlino. Il cosiddetto *Kollektivplan* (piano collettivo), mostra un paesaggio urbano con una rete quadrata di superstrade, ognuna delle quali comprende

luoghi di lavoro o aree residenziali. A parte l'Unter den Linden e l'asse che porta al castello di Charlottenburg, non sono più visibili tracce della città storica. È l'utopia di una città del lavoro senza monumenti statali, del tutto appropriata per un paese che non esiste più come Stato e che quindi non ha bisogno della rappresentazione di una città capitale. In realtà, anche questa pianificazione non è priva di modelli. Attraverso i membri del collettivo Wils Ebert e Peter Friedrich, è garantita la continuità delle discussioni iniziate nell'ufficio di Ludwig Hilberseimer, la cui gestione Ebert aveva assunto quando Hilberseimer era emigrato a Chicago nel 1937. Scharoun era amico di Arthur Korn e il suo collettivo cita esplicitamente il progetto per una Londra radicalmente nuova, presentata da Korn con il gruppo MARS a Londra prima della guerra.

In contrasto con il *Kollektivplan*, un gruppo di pianificazione concorrente dei tre settori occidentali di Berlino che lavora a Zehlendorf, nel settore americano di Berlino, ha sviluppato un piano di ricostruzione meno utopico, che ha preso come punto di partenza in particolare le infrastrutture tecniche sotterranee che in gran parte non erano state demolite. Responsabili di questo piano sono stati Walter Moest e Willi Goergen, ex collaboratori di Hermann Jansen e Herbert Rimpl. A questo cosiddetto *Zehlendorfer Plan* (Piano di Zehlendorf) hanno partecipato anche Karl Bonatz e Richard Ermisch, entrambi fino a poco prima collaboratori di Speer

per il Piano GBI. Dopo le prime elezioni comunali e dopo la nomina del socialdemocratico Bonatz come *Stadtbaurat* e successore di Scharoun, ambedue i piani sono stati sostituiti del cosiddetto *Bonatz Plan* (Piano Bonatz) del 1947 che riprende elementi di entrambi i predecessori e rimane la base per la pianificazione di Berlino Ovest dopo la divisione della città nel 1949. Sia il Piano collettivo che il Piano Bonatz furono presentati al pubblico rispettivamente nel 1946 e nel 1947 nel Castello di Berlino, che era stato solo parzialmente distrutto, e che fu poi fatto saltare nel 1951 per creare lo spazio per le manifestazioni di massa del Festival Internazionale della Gioventù.

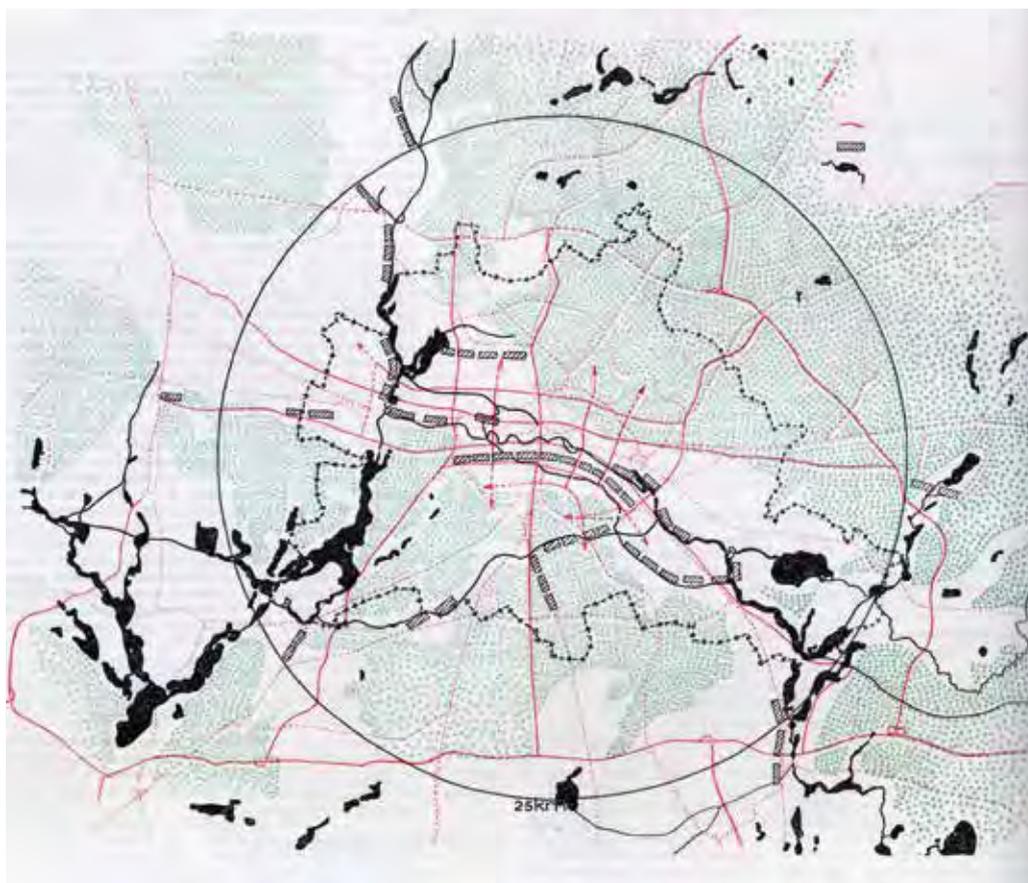
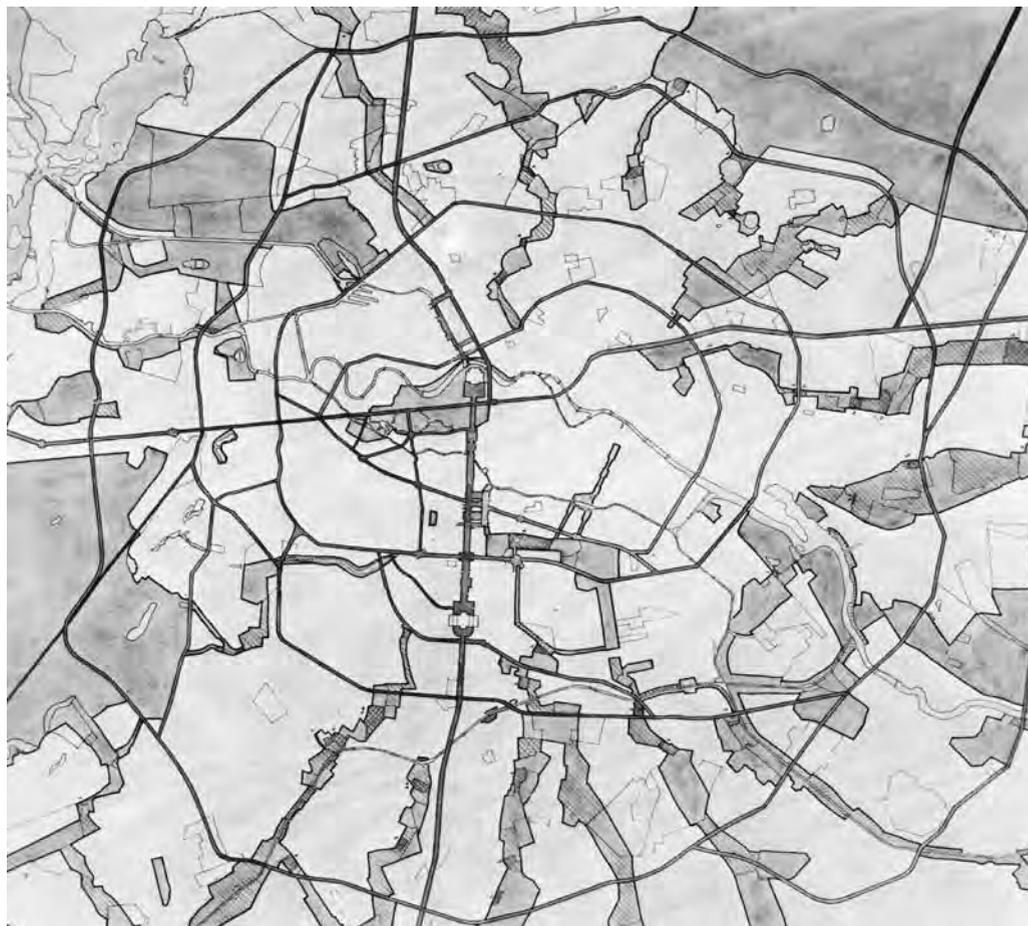
Nel 1949 quando, dopo la rimozione delle macerie, ebbe inizio la ricostruzione, in diversi modi i due piani ebbero un impatto sulla discussione riguardante la pianificazione di Berlino, allora amministrativamente divisa. Mentre nella RFT, fondata nel maggio 1949, la ricostruzione procedeva molto rapidamente, la ricostruzione a Berlino Ovest iniziò in ritardo, alla fine degli anni Cinquanta. Comincia a est, nel settore sovietico dichiarato capitale della RDT, fondata nell'ottobre 1949. I risultati dei concorsi di progettazione e l'avanzamento dei lavori della Stalinallee, iniziati

Nella pagina a fianco: Martin Wagner, schema degli spazi verdi per la regione di Berlino con indicazione dei Rieselfelder, 1929.

In questa pagina: Albert Speer, veduta prospettica della proposta per la Große Straße di Berlino, 1939 (incisione di Alexander Friedrich).

nel 1951 sul modello sovietico, sono stati pubblicati con grande propaganda e celebrati come la prima strada socialista in Germania. Questo fatto non è passato inosservato a Berlino Ovest, dove, a parte alcuni edifici per ospitare gli Alleati a Tegel e Zehlendorf, non si è potuto vedere nessun nuovo edificio di una qualche importanza. La politica edilizia divenne un importante campo di battaglia della guerra fredda e culminò nel 1957 nell'Interbau di Berlino Ovest, messo in scena come risposta democratica all'architettura di "pan di zucchero" stalinista. In realtà, due concetti erano ora apparentemente in conflitto tra loro, che nei piani di sviluppo del 1908 esistevano ancora in parallelo per diverse aree dello spazio urbano: le abitazioni a più piani disseminate nel verde della periferia e lo spazio urbano monumentale per il centro. Il quartiere Hansa dell'Interbau presso il Tiergarten, con i suoi isolati condomini a più piani costruiti dalle star dell'architettura occidentale, Gropius, Aalto, Niemeyer e altri, ha portato al centro della città il dispositivo concepito per la periferia, e la Stalinale ha reinterpretato il concetto di via monumentale, utilizzando come sfondo le facciate continue dei palazzi residenziali del proletariato invece che gli edifici statali. Tuttavia, ai critici occidentali ci sono voluti diversi decenni per prendere atto del cambiamento di direzione nella politica edilizia della RDT che era avvenuto sulla scia della campagna di de-stalinizzazione di Krusciov e che aveva portato a una graduale convergenza stilistica dell'architettura orientale e occidentale. Anche il gran numero di visitatori dell'Europa dell'Est che visitano l'Interbau nella Berlino ancora fisicamente indivisa ha indubbiamente avuto una grande influenza su questo approccio.

Questo cambiamento di direzione nella politica edilizia non ha avuto alcuna influenza sul concorso internazionale *Hauptstadt Berlin*, annunciato dal governo federale subito dopo l'Interbau nel 1958. Sebbene lo sviluppo politico del conflitto Est-Ovest si stesse avvicinando all'apice tre anni prima della costruzione del Muro di Berlino, questo concorso chiedeva di ripensare il centro della futura capitale di una Germania riunificata e aveva di conseguenza identificato in modo provocatorio il centro storico di Berlino, che apparte-



neva al settore sovietico e che funzionava come capitale della RDT, come principale area di progetto. La conseguenza fu il divieto di partecipazione per gli architetti dei paesi socialisti e la loro assenza. Ciononostante, la risposta alla richiesta di partecipazione è stata schiacciante. In totale sono state presentati 151 contributi di importanti architetti del mondo occidentale, da Alvar Aalto a Walter Gropius a Le Corbusier. Il primo premio è andato a un giovane team di Amburgo costituito da Friedrich Spengelin, Gerd Pempelfort e Fritz Eggeling per un design contemporaneo che, come richiesto dal bando di concorso, ha evitato ogni ricordo della mentalità monumentale di Speer. I progetti molto più sperimentali di Cor van Eesteren o di Alison e Peter Smithson, per esempio non furono neppure menzionati; nella discussione di Berlino Ovest, solo il progetto di Hans Scharoun e Wils Ebert, che si aggiudicò il terzo premio, ha avuto un ruolo importante. Le Corbusier era indignato per non aver ricevuto alcun premio, pur essendo uno dei dieci partecipanti invitati.

L'anno successivo la RDT organizzò il suo concorso per una città capitale, ma strettamente limitato al suo territorio. Questa volta furono invitati solo architetti della RDT e il primo premio andò a Jacob Kaiser il cui progetto è caratterizzato da un'enorme cupola di vetro sul vecchio sito del castello, di cui un suggestivo ricordo si ritrova nella cupola che Norman Foster ha aggiunto all'edificio del Reichstag dopo la caduta del Muro. Dopo la costruzione del Muro nell'agosto del 1961, è iniziata la ricostruzione rappresentativa del centro storico. Roland Korn e Hans Erich Bogatzky erigono l'edificio del Consiglio di Stato con i resti di una porta del castello, davanti alla quale Liebknecht aveva proclamato la repubblica socialista. Al posto della Bauakademie, prima ristrutturata e poi demolita, Josef Kaiser costruì il Ministero degli Esteri, che a sua volta fu rimosso nel 1990. In parte sulle fondamenta del Castello, il Palazzo della Repubblica è stato costruito nel 1979 sotto la direzione di Heinz Graffunder e, come ben ricordiamo, è stato demolito nel 2006 dopo accesi dibattiti per costruire un Humboldtforum, su progetto di Franco Stella, nelle forme del vecchio castello. Questo nuovo centro è ancora oggi dominato dalla torre



Nella pagina a fianco: Albert Speer, piano del verde del GBI per Berlino, 1942.

Hans Scharoun, Wils Ebert et al., *Kollektivplan* per Berlino, 1946.

In questa pagina: Karl Bonatz, *Bonatz-Plan* per Berlino, 1947.

Hermann Henselmann, Richard Paulik, Hans Hopp et al., piano di ricostruzione per il quartiere di Friedrichshain con, al centro, la Stalinallee, 1952.

della televisione completata da Hermann Henselmann già nel 1969, che in breve tempo è diventata l'emblema della capitale della RDT.

Per la Repubblica Federale, anche dopo l'istituzione di Bonn come sede del governo e dopo la costruzione del Muro, tutta Berlino rimane la capitale ufficiale della Germania, il Reichstag la sede del Parlamento e il Palazzo del Bellevue la residenza ufficiale del Presidente Federale. Poiché questa pretesa non poteva essere fatta valere nella città sotto il controllo degli Alleati, non c'era motivo di realizzare a Berlino Ovest programmi di costruzione paragonabili a quelli della parte orientale della città. In sostituzione, sono iniziati i lavori per la costruzione di un forum culturale sul margine meridionale del Tiergarten a ovest di Potsdamer Platz, suddivisa dal Muro, proprio dove gli unici edifici realizzati della *Große Straße* di Speer sulla piazza rotonda erano stati rimossi. Gli edifici della Nuova Galleria Nazionale di Ludwig Mies van der Rohe, la Philharmonie di Hans Scharoun, il Museo delle Arti Decorative di Rolf Gutbrod e infine la Nuova Biblioteca Statale, anche questa di Scharoun. Il Kulturforum insieme al centro commerciale presso lo zoo e attorno alla Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche, nel 1963 costruita di nuovo da Egon Eiermann accanto alle rovine della torre campanaria, sono diventati i due nuovi poli della Berlino occidentale non gravati da rappresentanza statale.

Berlino Ovest era un'isola conservata solo per motivi politici, un'*exclave* della Repubblica Federale, alla quale non poteva ufficialmente appartenere, ma dai cui programmi di aiuto dipendeva completamente dal punto di vista economico. Tutte le industrie importanti avevano lasciato la città e trasferito la loro sede nella RFT. La nuova costruzione di abitazioni nei tre grandi complessi residenziali alla periferia della città, Falkenhagener Feld, Gropiusstadt e Märkisches Viertel, è stata finanziata con i sussidi federali per la costruzione di alloggi sociali e ha seguito i principi della dottrina di pianificazione che erano rimasti invariati dal 1908. Allo stesso tempo, però, il corpo della città è stato fortemente colpito dalla costruzione di una rete autostradale urbana, anch'essa finanziata dalla Repubblica Federale, che ha ripreso le proposte del piano collettivo



del 1946. Negli anni Settanta seguì il grande programma di "risanamento urbano", che mirava a demolire le *Mietskasernen* di Wedding, Kreuzberg, Charlottenburg e Tiergarten, sopravvissute ai bombardamenti con meno danni, e a sostituirli con nuovi alloggi sociali sul modello degli edifici della periferia. È stato questo attacco alla riserva di abitazioni delle fasce più povere della popolazione che ha portato alle proteste e agli *squatter* degli anni Settanta e ha dato vita all'idea di una nuova edizione dell'Interbau del 1957.

Nel 1977, con il nome di IBA (*Internationale Bauausstellung*), è stato lanciato un programma decennale di rinnovamento urbano e di edilizia abitativa con numerosi concorsi, conferenze e mostre che hanno coinvolto i principali architetti e progettisti dell'Europa occidentale e degli Stati Uniti, in cui, senza esagerare, si può vedere uno degli eventi centrali dell'architettura europea della seconda metà del XX secolo. L'IBA di Berlino, con le sue due presentazioni intermedie nel 1984 e nel 1987,

è diventato decisivo per il cambiamento di paradigma nei discorsi urbanistici sulle grandi città europee. Già nel 1977, la rappresentazione della Friedrichstadt meridionale ridisegnata da Rob Krier aveva richiamato l'attenzione sull'importanza della forma delle piazze e delle strade per la qualità estetica dello spazio urbano e aveva aperto la strada a una tardiva riabilitazione del Piano Hobrecht.

L'IBA aveva due direttori concorrenti, Josef Paul Kleihues per i nuovi edifici e Gustav Hämer per la ristrutturazione dei vecchi. Con il cosiddetto Piano Kleihues, Kleihues ha formulato come proprio contributo privato una sintesi della nuova dottrina del restauro

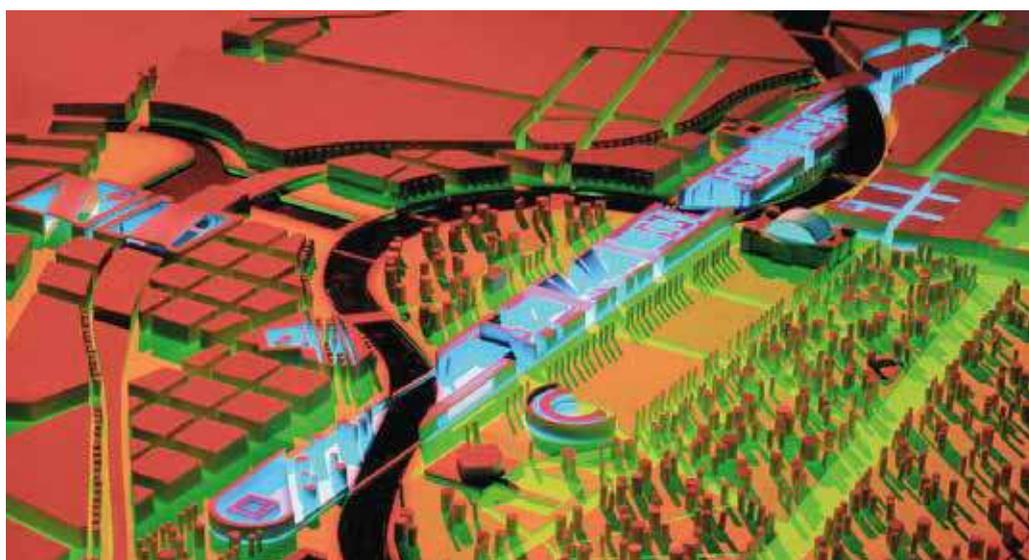
In questa pagina: Jakob Kaiser et al., proposta per il concorso *Berlin Hauptstadt der DDR*, 1959.

Paul Josef Kleihues, il cosiddetto *Kleihues-Plan* per Berlino Ovest, 1987.

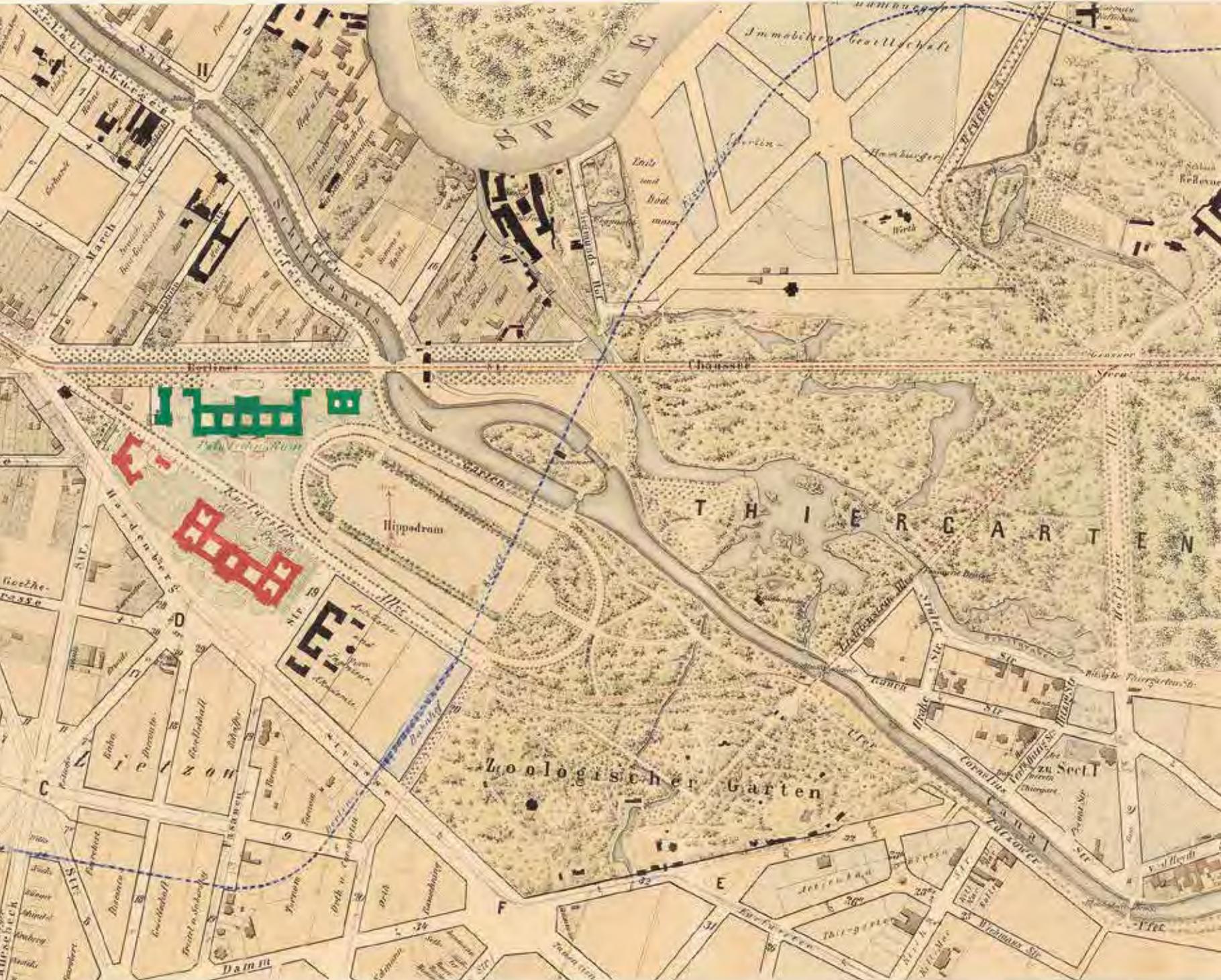
Axel Schultes, Charlotte Frank, *Regierungsspanne* con la Cancelleria che attraversa lo Spreebogen in direzione est-ovest, Berlino 1993.

della città europea, con cui il dibattito sull'urbanistica sembrava tornare al punto di partenza. Ma era solo apparenza. Il *Kleihues-Plan* fu presentato due anni prima della caduta del Muro e della riunificazione di Berlino e dei due stati tedeschi, e successivamente divenne la base di un programma di "ricostruzione critica" del centro di Berlino nel piano elaborato da Hans Stimmann, che divenne direttore della costruzione di Berlino (*Senatsbaudirektor*) nel 1991. Negli anni successivi, sotto Stimmann, è stato sviluppato il *Planwerk Innenstadt*, la cui realizzazione è stata fino a oggi causa di innumerevoli controversie.

Ma proprio come i programmi di costruzione per la *Regierungsspanne* (fascia governativa) con la Cancelleria, perpendicolarmente all'asse nord-sud di Mächler e Speer, o la nuova stazione centrale e i numerosi ministeri della nuova capitale federale, o anche il nuovo dibattito sui grattacieli, tutti questi – anche se solo per motivi di tempo a me concessi – non appartengono più a questo breve *tour de force* attraverso i palinsesti della complessa storia dello sviluppo urbano di Berlino, che ho cercato di percorrere in questa sede.



Entwurf zu einer polytechnischen Hochschule
zu Berlin.



Allgemeiner Situationsplan.

100 anni della Grande Berlino

City West: uno dei centri principali della metropoli Berlino

Harald Bodenschatz

traduzione di Giacomo Calandra di Roccolino

Berlino compirà 100 anni nel 2020!

Il primo ottobre 1920 nasceva la gigantesca Berlino che conosciamo oggi. All'epoca, l'area urbana passò da un giorno all'altro da 66 a 878 chilometri quadrati e la popolazione da 1,9 a quasi 3,9 milioni di abitanti. Questo fatto fece sorgere la domanda: dov'è il nuovo centro della Grande Berlino? Ben presto divenne chiaro che il centro storico aveva avuto un figlio emergente: il centro del Neues Westens (la parte occidentale della città), l'odierna City West. Dalla creazione della Grande Berlino nel 1920, la metropoli ha continuato a crescere, ben oltre i confini della Grande Berlino. Oggi in realtà ci sono tre centri principali della metropoli, che rivestono un'importanza internazionale: il centro storico, la City West e il centro di Potsdam. In questo momento tutti e tre questi centri sono in radicale trasformazione – ognuno per conto proprio, isolato e ognuno accompagnato da polemiche più o meno accese. La domanda scontata su quale possa essere il significato e la peculiarità di questi tre centri principali in una grande metropoli, sostenibile, che cresce, rimane ancora senza risposta.

Nel 1877 non c'era ancora nulla del centro che sarebbe sorto in seguito. La planimetria mostra due varianti della collocazione del futuro Politecnico nel 1877, a quel tempo la più importante istituzione sovranregionale dell'area. L'università fu inaugurata nel 1884, rivolgendo la sua magnifica facciata principale sulla Berliner Straße, l'odierna Straße des 17. Juni. D'altronde era l'unica soluzione, visto che in direzione dello zoo non c'era (ancora) nessuna architettura di rilievo. La zona della City West era ancora disabitata, ma molte persone avevano già acquistato terreni a fine speculativo. Si riconoscono anche le strade

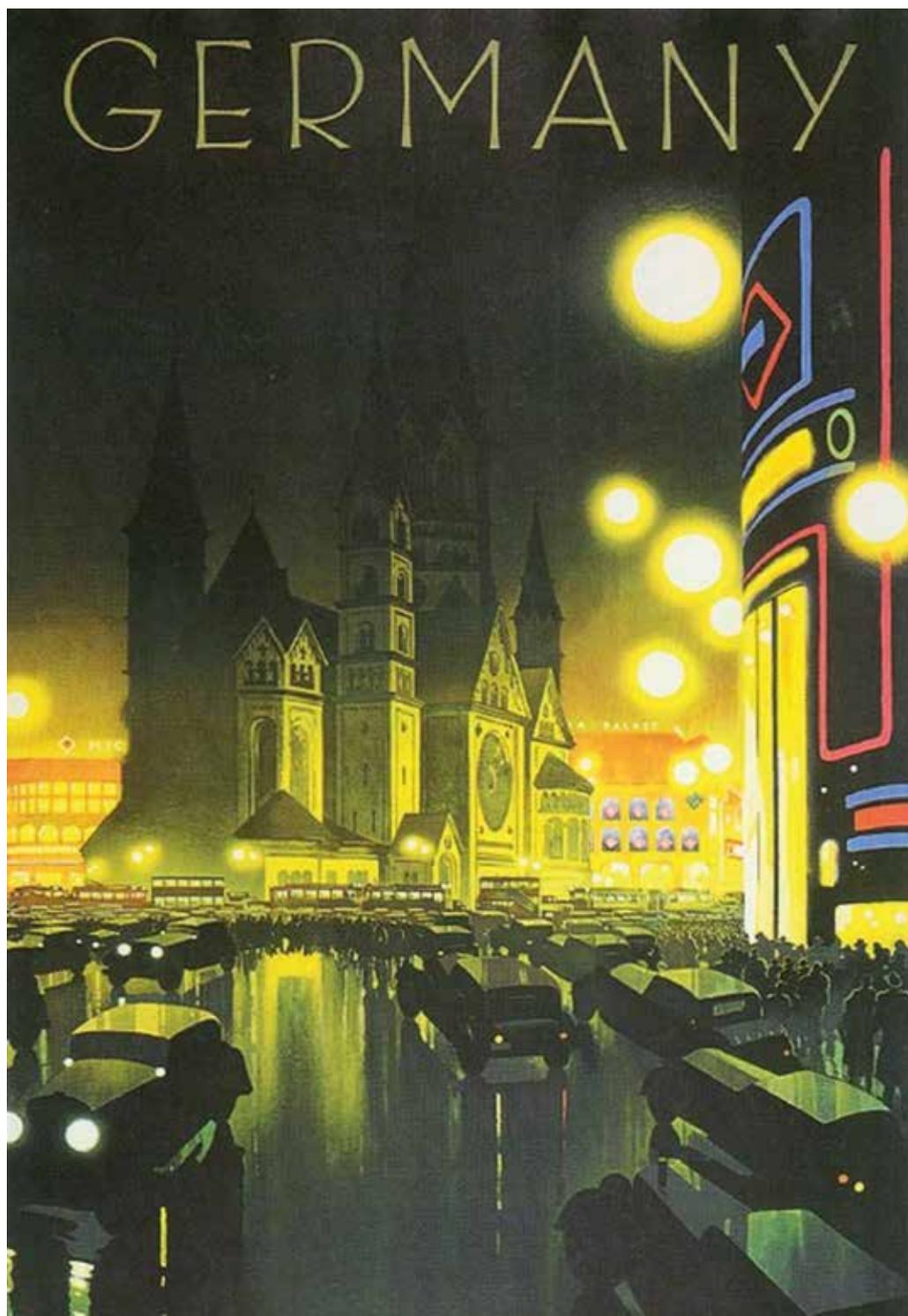


e le piazze già pianificate, ma ancora senza nomi. La futura piazza centrale è indicata come "F", e la futura Kantstraße non conduce ancora direttamente alla piazza. Il momento della nascita del "primo" centro del Neuen Westens avvenne nel 1882. Solo l'apertura della stazione ferroviaria di Zoologischer Garten, rese accessibile la zona precedentemente non ancora urbanizzata, che si trovava sino a quel momento lontana dalla città, rendendo famose due importanti mete escursionistiche: lo Zoologischer Garten (dal 1844) e l'Ippodromo (dal 1846). Con l'apertura della stazione ferroviaria cominciò un febbrile sviluppo metropolitano che rese in breve tempo questo luogo senza nome un importante centro della Grande Berlino. Un'altra importante pietra miliare per il futuro centro fu la costruzione del Kurfürstendamm sul modello parigino. Fu elaborato a partire dal 1882 (anno di fondazione della Società Kurfürstendamm). Il suo "compleanno" è considerato il 5 maggio 1886.

Primo centro: Foro Romano

Ma come si può dare un volto memorabile e suggestivo a un luogo che non ha un passato, nello sgargiante concerto della grande città? La soluzione era abbastanza semplice: bisognava trovare qualcosa di bizzarro, qualcosa di speciale, che nessuno si aspettava, un Foro romano, con un'enorme chiesa romanica, la Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche (1891-95), con due case romaniche (1894-96, 1900-01) e padiglioni espositivi romanici (1905-06)! Davvero medievale e completamente secondo il gusto del Kaiser Guglielmo II! Anche se nel Medioevo non esisteva un foro di questo tipo. Benché questo serio e pesante foro romano non si adattasse bene all'ambiente circostante, per esempio all'architettura allegra ed eclettica del Kurfürstendamm, il forum sulla Auguste-Viktoria-Platz segnalava visibilmente il centro del Neuen Westen, come veniva chiamata la zona emergente.

Il Foro Romano, un luogo nuovo nella città indipendente di Charlottenburg, divenne parte della Grande Berlino solo nel 1920. Quindi visse una rapida ascesa. Dal punto di vista costruttivo naturalmente, poco è cambiato. Il manifesto pubblicitario degli anni Venti sottolinea il traffico delle grandi città e l'illuminazione



notturna delle grandi città sulla piazza. Il Foro Romano fu in gran parte distrutto durante la seconda guerra mondiale.

Secondo centro: centro di Berlino (Ovest)

Non fu solo la distruzione della guerra, ma anche i passi verso la divisione della città che portarono alla costruzione del secondo centro per l'area di Berlino Ovest. Essa non doveva avere assolutamente nulla

a che fare con il primo centro, doveva incarnare una Berlino moderna (occidentale) che guardava solo al futuro e che aveva interrotto tutti i ponti con la sua storia. Questo vale anche per il nome della piazza: Auguste-Viktoria-Platz divenne Breitscheidplatz già nel 1947, in memoria del socialdemocratico Rudolf Breitscheid, perseguitato dai nazionalsocialisti.

Terzo Centro: City West

Dopo la riunificazione della città, il vecchio centro di Berlino Ovest è inizialmente rimasto nell'ombra. Tutta l'attenzione si è concentrata sul centro storico. Solo nel 2007 è iniziata la ricostruzione del secondo centro, senza un piano complessivo, senza chiarire il ruolo di questo luogo nella nuova metropoli riunificata. Il grattacielo Zoofenster, inaugurato nel 2013, ha reso chiaro in modo inequivocabile chi comanda. Questo grattacielo non corrisponde più all'Europa Center, ma ai grattacieli realizzati o progettati a Potsdamer Platz e Alexanderplatz. Ora – a differenza di quanto accadeva intorno al 1900 e negli anni Cinquanta – sono soprattutto gli investitori privati a lavorare sui contorni di un terzo centro, senza un vero e proprio coordinamento tra di loro, con qualche elemento eccezionale come il progetto della ruota panoramica, senza un grande sostegno da parte del settore pubblico, che evidentemente ha esaurito le sue possibilità finanziarie.

La City West ha le sue peculiarità. È estremamente giovane, più giovane di qualsiasi altro grande centro di una grande città europea. Nata nel 1882, è stata completamente reinventata tre volte: nel tardo periodo imperiale, dopo la seconda guerra mondiale e dopo la riunificazione della città. In ogni caso da un unico modello – prima come foro romano su iniziativa dell'Imperatore, poi come centro di Berlino Ovest su iniziativa del Senato di Berlino, e infine come "Città Ovest" su iniziativa degli investitori privati. Oggi è importante conservare le testimonianze urbanistiche di questa storia unica di tre centri estremamente diversi, continuare a sviluppare il terzo centro in modo sostenibile, rendere gli spazi pubblici più attraenti, rafforzare il mix di usi, cioè anche: mantenere l'uso residenziale e ampliare gli usi culturali. Infine, ma non per questo meno importante, si dovrebbe creare un luogo di memoria della storia unica di City West, unica nel suo genere in ambito europeo.



Nelle pagine precedenti: planimetria dell'area del futuro campus con indicazione delle strade, degli appezzamenti e delle piazze previste, 1877. (Architekturmuseum der TU-Berlin, Inv. n. 20003)

La linea della ferrovia urbana (S-Bahn) nei pressi della stazione Zoologischer Garten, inaugurata il 7 febbraio 1882. Cartolina postale del 1903 circa.

Il Kurfürstendamm, sviluppatosi a partire dal 1882, in una cartolina del periodo imperiale. Sullo sfondo si riconosce la Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche.

Il centro storico del Neuer Westen di Berlino rappresentato in modo moderno in un manifesto pubblicitario di Jupp Wiertz, 1930 circa.

In questa pagina: il nuovo centro di Berlino Ovest in una cartolina del 1966.

Il grattacielo Zoofenster dalla copertura del centro commerciale Bikini Berlin.



City West, una città europea del futuro

Gottfried Kupsch
Vorstand der AG City e.V.

traduzione di Giacomo Calandra di Roccolino

Berlino Ovest, murata e urbana

Il periodo tra il 1961 e il 1989, quando furono chiusi all'interno del perimetro del Muro, ha rappresentato un periodo doloroso per i cittadini di Berlino Ovest. Per la struttura storica della città è stato vantaggioso. Berlino è stata in gran parte risparmiata dagli effetti della "città a misura d'automobile", che ha portato alla distruzione di molte comunità più o meno grandi. Ai berlinesi occidentali è stato risparmiato il modello di vita ideale degli anni Sessanta e Settanta, con l'automobile come status symbol, e con la possibilità di andare dal parcheggio sotterraneo dell'appartamento a quello dell'ufficio o dalla pensilina al gigantesco parcheggio del centro commerciale nel verde.

La suburbanizzazione non ha avuto luogo, non si sono costruiti quartieri di case unifamiliari in periferia; vivere in città, anche in centro, è ancora una particolarità della City West ed è un buon punto di partenza per l'attuale iniziativa di rendere questa parte della capitale la città europea del futuro. Scollegata dalla fiorente Repubblica Federale, Berlino Ovest non aveva bisogno di grandi complessi di uffici, come a Francoforte, che hanno sostenuto l'esigenza residenziale nel centro città. E dopo la caduta del Muro, gli investitori e le società si concentrarono su Berlino-Mitte e sulle aree intorno alla stazione centrale e alla Osbahnhof.

Il Muro cadde e iniziò la suburbanizzazione

Con la caduta del Muro iniziò la suburbanizzazione, inizialmente una tendenza tra gli abitanti di Berlino Est. I berlinesi occidentali si sentivano ancora come estranei nella regione circostante del Brandeburgo. Ora, però, questa tendenza sta purtroppo guadagnando molto slancio.

Allo stesso tempo, la domanda di spazi per uffici è in aumento, e sempre più im-

prenditori e direttori di aziende, apprezzano l'alta qualità urbana di City West. Ne sono un esempio la costruzione del Waldorf Astoria e dell'Upper West con il loro uso misto di hotel, uffici, negozi e una piccola parte di appartamenti. Tutti costruiti su un terreno già urbanizzato, ben collegato con il sistema di trasporto pubblico e con una disponibilità molto limitata di posti auto nei parcheggi sotterranei, essi costituiscono una parte integrante di City West. Non si tratta di strutture solitarie invicinate. Questi edifici sono raggiungibili a piedi e sono estremamente popolari tra i fruitori.

Sostenibilità: la sfida del futuro

Ora ci troviamo di fronte a nuove grandi sfide: sostenibilità, mobilità, edilizia economica ed ecologica, più verde in città.

Ciò attrae sempre più persone a Berlino. Questo comporta sia a una domanda di spazi abitativi, sia di spazi per i futuri posti di lavoro.

È richiesta la compattezza dell'edificio, l'efficienza energetica e la neutralità climatica. Il trasporto pubblico deve essere sviluppato. Esiste già una rete molto fitta di metropolitane e treni urbani. La frequenza del servizio può essere aumentata notevolmente utilizzando strumenti di controllo digitale; è necessario più spazio per i pedoni e i ciclisti. Una densificazione nei centri urbani è all'ordine del giorno, anche come risposta alla conservazione delle risorse del territorio, per evitare un'ulteriore impermeabilizzazione ad esempio con la costruzione di insediamenti di case unifamiliari.

Finora è stata evitata nella City West una monostruttura caratterizzata da un gran numero di uffici, ma la pressione economica potrebbe generare uno sviluppo in tal senso. Pertanto è fondamentale e indispensabile la definizione di un programma

funzionale misto in ogni progetto di costruzione.

Dopo la caduta del Muro, la domanda di spazi commerciali nelle zone di Tauentzienstraße e Kurfürstendamm è stata tale che sempre più caffè, ristoranti, cinema, teatri e bar sono stati sostituiti da negozi di abbigliamento e calzature. Grazie ai grandi progetti di costruzione attualmente in programma nella City West, siamo di fronte a un cambiamento.

La gente vorrà vivere, lavorare e fare shopping in centro solo se troverà luoghi con un'alta qualità urbana: con molto verde, poco rumore e aria pulita. I pochi corridoi urbani che in passato sono stati aperti distruggendo parti del centro storico per rendere la città a misura di automobile, devono essere ripensati: essi sono ad esempio An der Urania, Ernst-Reuter-Platz, Hardenbergstraße.

Conclusione

La City West ha tutte le caratteristiche necessarie a diventare un modello per la città europea del futuro: edilizia sostenibile, facciate verdi, mobilità senza emissioni, ottimizzazione dei trasporti pubblici, densificazione senza consumare ulteriormente le risorse del suolo e del territorio, nessuna suburbanizzazione, e uno sviluppo lontano dalla monostruttura per uno sviluppo ad uso misto che coinvolga l'abitare, il lavorare, la cultura, l'intrattenimento e la creazione di spazi non commerciali.

Si tratta di un compito molto complesso che può essere affrontato solo congiuntamente, insieme alla società e alla politica. L'AG City e.V., come rappresentante della comunità imprenditoriale della City West, accompagnerà attivamente e contribuirà a questo processo con la sua rete e la sua piattaforma.

Berlino, marzo 2020



Nuove idee e nuove visioni per City West

Angelica Günter
Geschäftsführerin, Deutscher Werkbund
Berlin

Per molti anni, il Werkbund di Berlino ha preso parte a iniziative interdisciplinari mirate allo sviluppo di City West, un'area che, dal 2010 in avanti, è venuta acquisendo sempre maggiore rilevanza agli occhi di sviluppatori e investitori privati. Lo testimoniano, fra altri esempi, le due torri alte 119 metri costruite nella Breitscheidplatz: sono la Zoofenster (finestra sullo zoo), progettata da Christoph Mäckler (Mäckler Architekten GmbH) e ultimata nel 2013; e la vicina Upper West – inaugurata nel 2017 – opera di Christoph Langhof (Langhof Studio für Architektur-Design, Berlin). Nello stesso luogo, nel 2014, sono stati completamente ristrutturati gli edifici vincolati della cosiddetta Bikini-Haus e del cinema Zoo Palast. Per lo sviluppo delle aree adiacenti sono previsti ulteriori, considerevoli investimenti.

Dopo aver rappresentato il centro di Berlino Ovest dal 1945 fino alla riunificazione, nel 1990, City West affronta oggi il compito di scoprire quale debba diventare il suo ruolo rispetto alla città nel suo insieme, e di definire le proprie relazioni con il centro storico (Mitte). Ad esempio in concomitanza con il centenario della Grande Berlino (2020). Oggi, City West è considerata come:

– un polo di attrazione notevole, con le sedi di importanti istituzioni culturali e scientifiche, ma anche con negozi di lusso e beni di consumo di livello internazionale;

– una posizione ottima per vivere in città, dove vecchio e nuovo coesistono in armonia fra loro;

– un luogo dotato di un ampio e diversificato sistema di spazi pubblici fortemente connotati; questa caratteristica, insieme alla varietà delle funzioni presenti, determina un ambiente urbano che si distingue dagli altri.



Il Werkbund di Berlino vuole contribuire a tracciare le linee guida di una strategia complessiva per quest'area importante e attrattiva della città. Una strategia complessiva coordinata è il prerequisito perché City West sia pronta per gli sviluppi futuri della crescita urbana, come della cultura, della scienza e degli affari. I concorsi di idee rappresentano uno degli elementi utilizzati dal Werkbund per coinvolgere le giovani generazioni di studenti nell'analisi dei temi più attuali dello sviluppo della città, e nell'elaborazione di idee visionarie e pensieri strategici per alcune aree e particolari situazioni di City West. Nel 2020, il seminario dei dottorati italiani – intitolato *Idee per Berlino City West* e organizzato dall'università di Venezia, in collaborazione con quelle di Bari, Roma e Napoli – è stato in questo contesto un'importante fonte d'ispirazione. Nel libero intreccio di idee che deriva da una prospettiva esterna e neutrale, priva

di costrizioni e requisiti ufficiali, sono stati raggiunti risultati entusiasmanti, che incoraggiano a dare ulteriore spazio al pensiero creativo.

Nella pagina precedente: Breitscheidplatz. Progetto del Langhof Studio für Architektur-Design (Berlino). Foto di Tobias Nikolayev.

Nella pagina a fianco: concorso di idee per studenti *Riprogettazione del sito di An der Urania* del 2018. 1° premio. *Grattacieli ad An der Urania* di Andrei Jungarean, Andreas Kuhn (Università HafenCity di Amburgo).

In questa pagina: concorso di idee per studenti *Visioni per Ernst-Reuter-Platz* del 2017. 1° premio. *Biblioteca regionale di stato presso Ernst-Reuter-Platz* di Jonas Käckenmester, David Lüken, Daniel Pehl (Università HafenCity di Amburgo).



Trocken
Pöhlmann

VI

Neu Moabit

VIII B¹¹

Exercis-Platz

Moabit

VII

Lützow

Schönberger Wiesen

V

V

Zentraler Garten

IV

Kopfen Bruch

Gemeinde

Bruch

Wilnersdorf

Idee per Berlino City West

Da Ernst-Reuter-Platz ad An der Urania

Berlino ha sempre rivestito un ruolo fondamentale nella memoria degli architetti ed è stata teatro, fin dall'epoca barocca, di esperimenti urbanistici, espressioni del potere politico, che ne hanno mutato radicalmente la forma. Basti pensare alla Friedrichstadt, la prima espansione della città medioevale al di fuori delle mura urbane, voluta da Federico I a partire dalla seconda metà del Seicento, o agli esperimenti effettuati sulla Luisenstadt da Federico Guglielmo IV, il principe-architetto che, nutrendo un particolare interesse per la *Baukunst*, aveva incaricato Peter Joseph Lenné di progettare e realizzare quella sequenza di piazze geometriche il cui tessuto – caso unico a Berlino – si può ancora leggere percorrendo la Oranienstraße verso est da Moritzplatz fino al Görlitzer Park. È però soprattutto durante il XX secolo che la città ha vissuto un susseguirsi ininterrotto di trasformazioni talmente radicali da sconvolgerne completamente l'aspetto, interventi che hanno lasciato segni tangibili di ogni periodo storico e avvicendamento politico. Questa condizione si è sempre riflessa nell'architettura e ha reso la capitale tedesca un caso unico al mondo per ricchezza e varietà di linguaggi compositivi.

È certamente per la sua caratteristica di città in continuo divenire e culla di avanguardie culturali di ogni genere, che i più grandi architetti si sono accostati al tema della progettazione urbana e architettonica a Berlino, consentendo lo sviluppo del più importante dibattito sull'urbanistica e sulla pianificazione della città contemporanea.

Prima la rivoluzione industriale, che portò la città a crescere in tempi rapidissimi, poi la prima guerra mondiale e il successivo tentativo di rifondare la città come metropoli moderna, in seguito la distruzione dei bombardamenti alleati, la ricostruzione

della città divisa e infine la riunificazione. Berlino è l'unica capitale europea ad aver visto la riscrittura pressoché totale del proprio centro storico in seguito ai danni portati dalla guerra e dalle sistematiche demolizioni che ad essa seguirono negli anni Cinquanta del Novecento. Berlino è divenuta luogo deputato alla concorrenza e al confronto in campo architettonico tra i due sistemi: quello socialista della Repubblica Democratica Tedesca e quello capitalista della Repubblica Federale. Questa contrapposizione ha prodotto una reinvenzione della città e della sua forma, che è andata a scapito del tessuto storico formatosi nei secoli e che, forse, alla fine del secondo conflitto mondiale sarebbe ancora stato possibile recuperare. La demolizione dello *Stadtschloß* barocco, portata a termine a Berlino Est per far posto alla piazza delle adunate e poi al Palast der Republik (1976), e quella, a Berlino Ovest, delle storiche stazioni Anhalter e Potsdamer – così come la costruzione della Stalinallee e quella dell'Hansaviertel – concorsero a tratteggiare i due volti di una città che, in entrambi i casi, negava il passato e la sua architettura e cercava di dare una nuova e distinta identità alla capitale della DDR e alla city occidentale.

La ricostruzione seguì dunque due linee distinte: a est quella rappresentativa nelle aree centrali e al tempo stesso focalizzata sulla realizzazione del maggior numero possibile di edifici residenziali, con un largo impiego della prefabbricazione a partire dagli anni Sessanta; a ovest la costruzione di edifici per uffici e la creazione di una city degli affari sul modello americano.

La "macroarea" di progetto: City West

L'area prescelta come luogo esemplare di Berlino per il lavoro del seminario di progettazione dei dottorati italiani in composizione si trova nella cosiddetta City West,

che corrisponde pressappoco all'area centrale della ex Berlino Ovest.

City West non è un quartiere della città, bensì un'area urbana di oltre 635 ettari che si estende da Stuttgarter Platz (ovest) a Nollendorfplatz (est) e dal Tiergarten (nord) alla Lietzenburgerstraße (sud). Dal 1945 fino alla caduta del Muro questa parte della città aveva rivestito un ruolo di primo piano come centro nevralgico di Berlino Ovest.

Oggi la City West è impegnata nel ridefinire il proprio ruolo nel contesto dell'intera città e ritrovare una propria identità, che le consenta di mettersi a confronto con il centro storico monumentale di Berlino-Mitte. City West è una parte fondamentale della città e accoglie una grande varietà di funzioni diverse: centri commerciali, viali per il passeggio, istituti per la ricerca scientifica, luoghi di cultura, nonché zone residenziali.

Pur essendo rimasta ai margini del dibattito urbanistico e architettonico per circa due decenni dopo la riunificazione, a causa della corsa alla progettazione delle aree lasciate libere dal Muro e dai lotti ineditati della ex capitale, dal 2010 l'area di City West è tornata a catalizzare l'interesse dell'amministrazione urbana e degli investitori privati. La riqualificazione, ancora in corso, dell'area intorno alla stazione Zoologischer Garten e della attigua Breitscheidplatz è un esempio di questo rinnovato interesse. Nel 2012 è stato realizzato il cosiddetto Zoofenster sulla Breitscheidplatz, una torre alta 120 metri dove ha sede il Waldorf Astoria Berlin (progetto di Christoph Mäckler), così come la vicina torre Upper West (progetto di KSP Jürgen Engel Architekten), di altezza equivalente. Il ruolo urbano di queste due torri, vere e proprie dominanti verticali, è di marcare il cuore pulsante dell'area occidentale e segnalare l'ingresso alla Innenstadt per chi

proviene dalla Bundesautobahn 9 (l'autostrada che collega Berlino a Monaco di Baviera), una delle principali vie di accesso alla capitale tedesca. Sempre a Breitscheidplatz nel 2014 sono stati riaperti il centro commerciale Bikini Berlin e il cinema multisala Zoo Palast dopo una completa ristrutturazione.

La City West si caratterizza oggi come centro di primaria importanza con importanti istituzioni culturali e scientifiche – fra le altre la Technische Universität Berlin e l'Universität der Künste – così come luogo commerciale di rilevanza internazionale per la vendita di beni e servizi; la conservazione di buona parte dell'architettura residenziale ottocentesca, ne fa una parte di città di notevole interesse anche rispetto al tema dell'abitare metropolitano, che vede una naturale commistione tra architettura nuova e preesistente. City West è inoltre caratterizzata da un'ampia varietà tipologica, sia dell'architettura sia degli spazi aperti, costituendo un ambiente urbano di particolare interesse.

Anche la vicinanza a luoghi per manifestazioni di portata internazionale (la Fiera di Berlino, lo Stadio Olimpico e il grande teatro all'aperto Waldbühne) e a importanti snodi di traffico (l'aeroporto di Tegel, la stazione ferroviaria di Berlin-Zoo, l'imbocco dell'Autostrada A9), così come l'immediata vicinanza ai grandi "polmoni" verdi di Berlino (Grünewald e Tiergarten) sono elementi di rilievo per quest'area.

Da Ernst-Reuter-Platz ad An der Urania

All'interno della "macroarea" di City West è stata individuata una "mesoarea" costituita dai due luoghi che segnano i limiti dell'intervento e sui quali si è concentrato l'esercizio progettuale: la Ernst-Reuter-Platz a nord-ovest e il grande snodo di traffico denominato An der Urania a sud-est.

Questi due luoghi urbani sono collegati dal sistema stradale progettato da James Hobrecht nel 1862 per organizzare la successiva edificazione del Neuer Westen come quartiere a carattere commerciale e residenziale. Il sistema di piazze da lui immaginato, si sviluppa da Ernst-Reuter-Platz a Nollendorfplatz ed è ancora oggi leggibile. Alle piazze ideate da Hobrecht si sono aggiunte altre piazze nel corso degli ultimi 150 anni. Le piazze che si incontrano da ovest a est sono: Ernst-Reuter-Platz, Steinplatz, Hardenbergplatz, Breitscheidplatz,

Wittenbergplatz e Nollendorfplatz. Le due strade principali che le collegano sono Hardenbergstraße e Tauentzienstraße, che si incontrano nella Breitscheidplatz, presso la stazione ferroviaria Berlin-Zoo.

Un altro elemento notevole per quest'area è la presenza dell'unico vero campus urbano di Berlino: quello che accomuna la Technische Universität (TU) e la Universität der Künste (UdK) i cui edifici si concentrano a nord e a sud della Straße des 17. Juni (l'asse centrale di Berlino, che si prolunga dall'Unter den Linden verso ovest). Il campus, i cui edifici più antichi furono edificati nella seconda metà dell'Ottocento (l'attuale rettorato della TU e la sede principale dell'UdK) vide un grande sviluppo architettonico nel secondo dopoguerra, quando i quartieri a nord dell'asse centrale furono liberati dalle macerie e riedificati con le nuove sedi delle diverse facoltà del politecnico.

Oggetto di dibattito in questo momento è anche la Hardenbergplatz, che si trova a est della stazione ferroviaria Zoologischer Garten. La piazza riveste la funzione di scambio intermodale per il trasporto pubblico: vi si trovano infatti i capolinea di molte linee di autobus urbani e due linee di metropolitana, oltre che la stazione dei treni locali a media percorrenza.

Per la piazza, che costituisce allo stesso tempo l'ingresso principale allo Zoo di Berlino, sono previsti interventi di riqualificazione che diminuiscano l'impatto delle funzioni logistiche ivi presenti. Vi sono altre due aree, una a nord e l'altra a sud della stazione Zoo che sono state individuate dalla città per lo sviluppo di grandi progetti nei prossimi anni e sono già state oggetto di concorsi e di dibattiti pubblici. Il lotto libero posto a nord di Hertzellee, tra la Biblioteca centrale della TU e dell'UdK e la ferrovia, è attualmente adibito ad area di sosta/logistica per i mezzi del trasporto pubblico su gomma.

La complessità delle aree è legata soprattutto all'alto numero di tipi architettonici e di questioni urbane legate alla ricostruzione di questa parte di città con i fondi del piano Marshall e alla previsione alla fine degli anni Cinquanta del Novecento delle cosiddette autostrade urbane (*Stadtautobahnen*), che furono costruite all'epoca immaginando una crescita esponenziale del traffico privato.

Ernst-Reuter-Platz

La "microarea" di Ernst-Reuter-Platz sorse alla metà degli anni Cinquanta del Novecento al posto del precedente incrocio. Am Knie, questo era il toponimo della piazza fino alla riqualificazione del dopoguerra, era sorto nel punto in cui lo storico Asse Est-Ovest, derivato dalle espansioni urbane promosse da Federico I di Prussia, piegava verso nord-ovest per raggiungere il sobborgo di Charlottenburg e l'omonimo castello barocco, fatto costruire dal re per la propria consorte. Questo luogo, che si trovava in un'area suburbana caratterizzata da orti, giardini ed edilizia rurale, cominciò a svilupparsi solo alla fine dell'Ottocento, quando l'area attorno al Kurfürstendamm aveva assunto il ruolo di un nuovo centro a ovest, con funzione commerciale e residenziale.

Tra il 1904 e il 1910 l'Asse Est-Ovest fu prolungato dallo Knie fino a raggiungere l'attuale Theodor-Heuss-Platz e quello che era stato solo un incrocio di sei strade cominciò a essere edificato con edifici alti 5 o 6 piani. Durante gli anni Venti del Novecento, l'aumento del traffico veicolare impose la realizzazione di una rotonda provvisoria per distribuire meglio i flussi, una soluzione che rimase in vigore fino alla realizzazione della nuova piazza. La guerra aveva cancellato quasi completamente Am Knie e le prime stringenti necessità avevano messo in secondo piano la nuova pianificazione di questo luogo, cosicché fino al 1953 non vi furono proposte concrete.

Con la morte di Ernst Reuter si decise che la piazza – subito ribattezzata in memoria del politico berlinese – doveva essere riedificata cambiando destinazione d'uso: pur mantenendo e anzi incrementando la sua importanza come snodo di traffico, sarebbe divenuta la sede di edifici a carattere culturale e commerciale. Ernst-Reuter-Platz doveva incarnare un nuovo modello di piazza, che prendesse le distanze sia dai principi dell'urbanistica nazionalsocialista, sia dalla concezione della piazza emersa dal dibattito sulla *Weltstadtplatz* (la piazza della metropoli) negli anni Venti, sia naturalmente dalla visione del mondo del socialismo reale.

L'idea di Martin Wagner di una *Weltstadtplatz* in cui l'architettura aveva lo scopo di sottolineare il dinamismo delle automobili e tutt'al più di offrire una superficie



per le insegne luminose dei nuovi centri commerciali, era stata criticata aspramente già prima della guerra e non fu accettata dalla nuova amministrazione postbellica. Né le prospettive per Alexanderplatz dei fratelli Luckhardt (vincitori del concorso del 1928), né le visioni dello stesso Wagner per una nuova sistemazione di Potsdamer Platz, benché note a tutti, erano state prese a modello.

Il primo intervento sulla piazza, prima ancora che fosse proposto a Bernhard Hermkes di elaborare il suo masterplan, fu la sede della Fakultät für Bergbau und Hüttenwesen della Technische Universität (si veda l'immagine a pag. 40 in alto a destra). L'edificio fu progettato e costruito da Willy Kreuer, anch'egli come Hermkes professore alla TU. Kreuer realizzò la sede della facoltà sul lotto compreso tra la Straße des 17. Juni e Hardenbergstraße,

chiudendo con la parte più bassa del suo edificio l'Hertzallee, una delle strade di collegamento esistenti tra la piazza e il giardino zoologico, in asse con il castello di Charlottenburg. In questo modo, in linea con gli intendimenti dell'amministrazione, Kreuer voleva negare il sistema degli assi stradali, che nell'immediato dopoguerra furono associati alle visioni dell'urbanistica nazionalsocialista. Con l'edificazione dell'istituto, Hertzallee divenne una strada interna di collegamento per il nuovo campus urbano della TU. Dal punto di vista estetico e costruttivo, l'edificio si poneva in contrasto con i materiali da costruzione tradizionali, e divenne il primo edificio di Berlino con struttura a scheletro in acciaio a vista, tamponata con lastre in vetro.

Non vi fu alcun concorso per Ernst-Reuter-Platz: il progetto di Hermkes fu presentato

su richiesta del *Planungsbeirat für die Stadt Berlin* di cui facevano parte Otto Bartning, Rudolf Hillbrecht, Hans Scharoun e alcuni amministratori e politici di Berlino Ovest. Erano state fatte diverse proposte per la sistemazione della piazza, ma nessuna era stata giudicata soddisfacente. Il problema principale era la congiunzione delle cinque strade rimaste, poiché non era possibile far convergere in una rotonda di traffico la Berliner Straße (oggi Otto-Suhr-Allee) e la Bismarkstraße, che formavano tra loro un angolo acuto, a meno di non deviare una di esse, come in effetti avvenne.

Lo stesso Hermkes presentò tre differenti soluzioni prima di giungere a quella che sarebbe poi stata sviluppata. Per l'ultima versione, quella definitiva, Hermkes fece realizzare un modello 1:500 che fu poi la base per le discussioni e i progetti successivi. (pag. 40 in basso a sinistra)

Hermkes riesce a creare un cerchio quasi perfetto, che dunque non rivela un orientamento dominante. (pag. 41, in basso) Una rigida geometria si ritrova invece nella disposizione degli edifici, tutti orientati ortogonalmente rispetto all'Asse Est-Ovest secondo una griglia quadrangolare. Tutti gli edifici che affacciano sulla piazza hanno altezza uguale (9 livelli), eccetto la torre posta tra Otto-Suhr-Allee e Bismarkstraße, la vera dominante verticale del progetto, che conta 21 livelli. Gli edifici arretrati rispetto alla piazza sono più bassi (5 livelli). Un'altra caratteristica peculiare del progetto è l'idea di collegare gli edifici attraverso ponti pedonali coperti, in corrispondenza dei primi piani degli edifici, mentre all'esterno questi stessi ponti costituiscono gallerie coperte che collegano i diversi volumi architettonici e permettono di attraversare la piazza quasi sempre al coperto. Alcuni edifici bassi con funzioni speciali (aula, palestra, etc.) sono anch'essi collegati agli edifici principali.

Questa serie di collegamenti identificano due unità funzionali: a nord edifici con funzione scolastica/culturale, a sud-ovest un sistema connesso di edifici per uffici.

Nella planimetria realizzata per la costruzione del modello, sono indicate le funzioni previste per i diversi blocchi. Partendo da nord-est e procedendo in senso antiorario intorno alla piazza si leggono le seguenti legende: "Pertinenze della TU"; nel ponte coperto di collegamento verso ovest era prevista una *Gaststätte* mentre i due edifici successivi dovevano ospitare la *Ingenieurschule Gauss* con la relativa palestra (posta a nord tra i due edifici). Procedendo verso ovest era prevista la "*Meisterschule für Grafik und Buchgestaltung*", con la relativa "Aula" (a sud) e infine la "*Fachschule für Optik und Fototechnik*".

Proseguendo in senso antiorario, la torre/dominante doveva divenire la sede della *Bewag* (*Berliner Städtische Elektrizitätswerke Akt.-Ges.*), mentre per le tre stecche poste a sud-ovest erano previsti tre edifici per uffici: *Shell* (con fronte principale su Bismarkstraße), "*Oberlandesverwaltungsgericht*" e "*Landes-Verwaltungsgericht*". Non è possibile stabilire se tali funzioni fossero quelle auspicate dalla città, sta di fatto che nella ventennale realizzazione della piazza, nessuno degli edifici, salvo quello della TU, fu realizzato secondo le funzioni indicate nel progetto.



Nelle pagine precedenti: Hobrecht, pianta del progetto del sistema urbano da Charlottenburg al Tiergarten, 1862.

Ernst-Reuter-Platz, dettaglio del fotopiano, 2018.

In questa pagina: Willy Kreuer, edificio della Facoltà per le miniere e la metallurgia della Technische Universität Berlin a Ernst-Reuter-Platz, 1954-1959.

Bernhard Hermkes, modello del progetto per la nuova sistemazione di Ernst-Reuter-Platz, 1955.

I disegni mostrano un ultimo aspetto interessante: Ernst-Reuter-Platz è progettata come una piazza “verde”. Gli spazi liberi tra gli edifici e le carreggiate sono interamente piantumati e non vi è alcun punto in cui un pedone avrebbe potuto avvicinarsi al fronte stradale: gli attraversamenti pedonali sono, in effetti, molto arretrati sulle strade confluenti, rispetto a quelli poi realizzati. Nel plastico, benché il progetto del verde pubblico sia rappresentato, esso passa in secondo piano. L’attenzione è focalizzata sulla disposizione geometrica e razionale dei volumi le cui facciate, tutte uguali, riprendono il tema della griglia strutturale, che verrà poi coerentemente realizzata nella Osram-Haus, l’unico edificio coevo realizzato da Hermkes.

Al modello seguì un protocollo dal titolo *Entwurf zur Verordnung über die Gestaltung des Ernst-Reuter-Platzes*, che aveva lo scopo di mettere nero su bianco le linee guida per la successiva edificazione della piazza. L’intenzione era fare in modo che la piazza offrisse un’immagine unitaria. Nel testo vi sono vincoli per quanto riguarda l’altezza, i colori e un’indicazione dei materiali utilizzabili. Perfino le scritte pubblicitarie sugli edifici avrebbero dovuto rispondere a un modello prestabilito. La piazza doveva essere realizzata come un *ensemble* il più possibile unitario.

Com’era prevedibile le linee guida furono disattese. Il desiderio di autorappresentazione degli investitori privati, che finanziarono in massima parte la costruzione dei singoli edifici, fece sì che ognuno provasse a costruire un edificio con una propria identità. Anche il progetto degli spazi aperti tra gli edifici non fu messo in pratica: la gestione di un’area verde che corresse tutto intorno alla piazza era troppo dispendiosa. Nel 1960, la progettazione dell’isola centrale e delle altre aree libere fu affidata a Werner Düttmann, che organizzò lo spazio rispettando il principio della griglia ortogonale e riportando la stessa nel disegno della pavimentazione.

Hermkes rifiutava il paragone con il progetto di Mies van der Rohe per Alexanderplatz (1928) e in effetti, se si confrontano i due progetti non vi si ritrova alcuna affinità a parte la volontà di non adattare il progetto architettonico a quello degli ingegneri del traffico. Il progetto di Mies, definisce lo spazio della piazza per sottrazione, ponendo le sue facciate con diversi

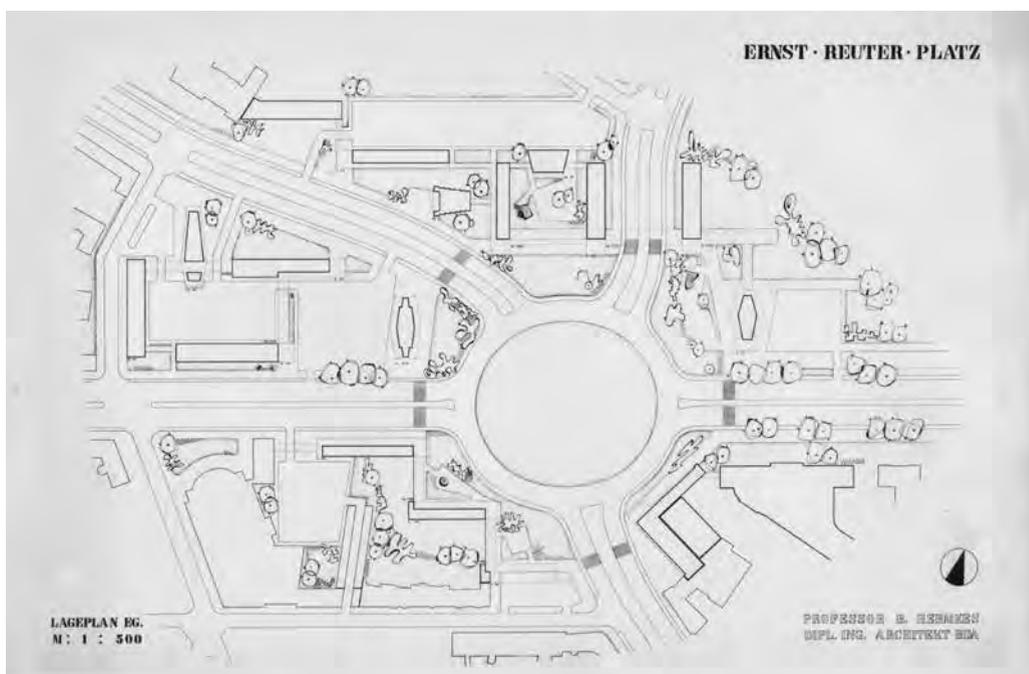


Foto aerea di Ernst-Reuter-Platz verso sud-est, 1968.

Bernhard Hermkes, planimetria del progetto per la nuova sistemazione di Ernst-Reuter-Platz, 1955.

orientamenti come argini alla città esistente. Hermkes è più coerente nel seguire il proprio principio insediativo trovando una regola che persegue a costo di attirarsi alcune critiche.

La collocazione della dominante verticale, la Telefunken Hochhaus, che fu realizzata secondo il progetto, è certamente la migliore. Essa infatti diviene il punto di riferimento sia per chi proviene da Hardenbergstraße (Zoologischer Garten), sia per chi proviene dall'Asse Est-Ovest e costituisce la terza dominante lungo Otto-Suhr-Allee. La torre, realizzata dagli architetti Schwebes & Schoszberger tra il 1958 e il 1960, fu costruita tenendo conto della proposta presentata nel progetto urbano. Nel 1958 Hermkes elaborò alcuni disegni per quella che doveva diventare la Haus des Films, ma rimasero sulla carta.

Nel progetto realizzato fu mantenuta la forma in pianta proposta da Hermkes, che si assottiglia verso i lati corti e riprende certamente, sia il progetto del grattacielo Pirelli di Gio Ponti e Pier Luigi Nervi a Milano, sia un progetto di Gropius (The Architects Collaborative) e Pietro Belluschi: il Back Bay Center di Boston (1953). La disposizione urbana dell'edificio, che rivolge le sue facciate principali a est e ovest in modo da apparire massiccio, benché spostato rispetto all'asse stradale, ricorda anche l'edificio Panam (1960-63), realizzato sempre da Gropius e Belluschi a New York. La disposizione urbana, a chiudere visivamente l'asse della Fifth Avenue, potrebbe essere stata ispirata dal progetto di Hermkes. Infatti, in occasione di un suo prolungato soggiorno a Berlino nel 1955, fu chiesto a Gropius di esprimere un parere sul progetto per Ernst-Reuter-Platz. Gropius, dopo averlo studiato per alcune ore, disse che non avrebbe saputo fare di meglio.

Lo sviluppo architettonico della piazza, a partire dal 1960 si distanziò sempre più dall'idea dell'*ensemble* auspicata da Hermkes, causando una certa amarezza nel suo ideatore. Ernst-Reuter-Platz però, risponde ancora oggi all'idea di una piazza per il libero mercato e testimonia il significato politico che le si voleva attribuire all'epoca del progetto: si tratta di uno dei pochi esempi sopravvissuti della concezione urbana berlinese del dopoguerra.

Inoltre la realizzazione del campus urbano del Politecnico tra il 1950 e il 1970 ha

trasformato la piazza in un luogo molto frequentato dagli studenti. Ciononostante, le dimensioni ipertrofiche dello spazio stradale e la grande distanza tra i singoli edifici (maggiore di 200 m), hanno impedito lo sviluppo di Ernst-Reuter-Platz come luogo di sosta e incontro. Oggi anche in considerazione di una progressiva diminuzione del numero dei mezzi di trasporto privato nella città di Berlino, la dimensione di questa grande rotonda di traffico è oggetto di discussione tra architetti e urbanisti.

An der Urania

La seconda area An der Urania è un grande snodo di traffico che sorge tra due importanti piazze: la Wittenbergplatz – piazza a carattere commerciale su cui affaccia il Kaufhaus des Westens (KaDeWe), il più famoso grande magazzino di Berlino – e la Lützowplatz, anch'essa una piazza storica che si trova in stretta connessione spaziale con la sede berlinese del *Bauhaus-Archiv*, posta a nord del Landwehrkanal che lambisce la piazza.

Questo grande incrocio costituisce uno dei pochi esempi di snodo autostradale urbano effettivamente realizzato a cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento, quando Berlino Ovest fu riprogettata "a dimensione di automobile" (*autogerechte Stadt*), come prevedeva l'approccio dominante degli urbanisti dell'epoca. La sezione stradale, che nel punto più largo supera gli 80 metri, fu realizzata in previsione di un allargamento, e per questo lo spartitraffico centrale piantumato, raggiunge una larghezza di circa venti metri al centro della strada. An der Urania costituisce una netta cesura tra il quartiere di Charlottenburg a ovest e quello di Schönberg a est e appare oggi sovradimensionata, soprattutto se si considerano le proiezioni degli esperti che prevedono la progressiva diminuzione del traffico veicolare nei prossimi decenni.

A partire dagli anni Sessanta del Novecento furono realizzati alcuni edifici rappresentativi su questo snodo di traffico che, in ogni caso, non sono riusciti a qualificare questo luogo urbano come piazza. Il primo e più importante è certamente la sede della società Urania, fondata nel 1888 con lo scopo di diffondere la cultura scientifica. L'attuale edificio fu realizzato nel 1962 aggiungendo un nuovo corpo di fabbrica

a un edificio preesistente.

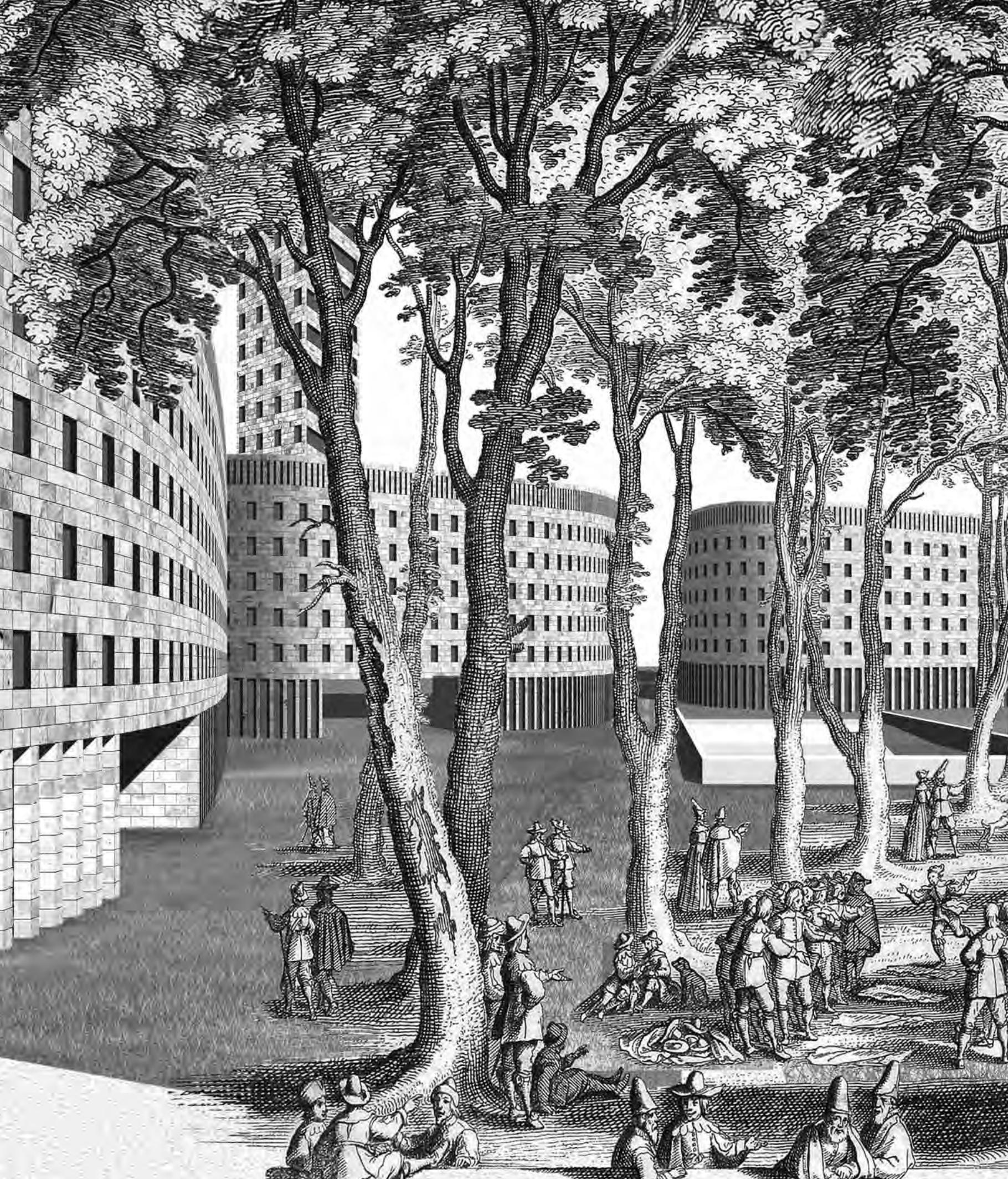
Dall'altra parte della strada si trova invece la cosiddetta Dorland-Haus o Casa della pubblicità, che fu realizzata su progetto di Rolf Gutbrod tra il 1964 e il 1966. L'edificio a torre per uffici (13 piani, 54 metri) è caratterizzato dalla pianta tripartita e dal fatto di essere posto al centro di un lotto come vero e proprio "solitario". L'edificio non cerca dunque un dialogo con le architetture circostanti e non contribuisce a dare unità alla struttura urbana.

L'attuale inadeguatezza di alcuni degli edifici realizzati in questa parte di città per le nuove esigenze della city, ha fatto sì che l'amministrazione promuovesse un dibattito e proponesse un progetto "di massima" per l'area nel Planwerk del 2013, finalizzato alla ridefinizione della sezione stradale e alla densificazione del tessuto urbano.



An der Urania, dettaglio del fotopiano, 2018.

Progetti
Projects



Isolati nel bosco

Dina Nencini
Anna Irene Del Monaco
con
Francesca Addario
Alessandro Oltremarini

Andrea D'Urzo
Enrico Marani
Luigi Savio Margagliotta
Teresa Pagano
Alessandra Pusceddu
Giorgio Quintiliani

La città è un'entità fisica ma anche metafisica. La città fisica si modifica seguendo impulsi e logiche numeriche, economiche profondamente legate a un ordine di necessità primario ed essenziale. La città metafisica è costituita da tutte le immagini che si stratificano e si dispongono a formare quello che definiamo immaginario collettivo: una vera iconografia dello spazio urbano ma anche di quello più intimamente architettonico. Come ha scritto Eugenio Montale «È curioso pensare che ognuno di noi ha un paese come questo, e sia pur diversissimo, che dovrà restare il suo paesaggio immutabile; è curioso che l'ordine fisico sia così lento a filtrare in noi e poi così impossibile a scancellarsi». L'immagine della città raccoglie al suo interno il "lascito mnemonico" in innumerevoli strati, che paragonati a una sezione archeologica sono tutti ugualmente rilevanti. La precisione intrinsecamente e definitivamente affermativa propria di ogni progetto

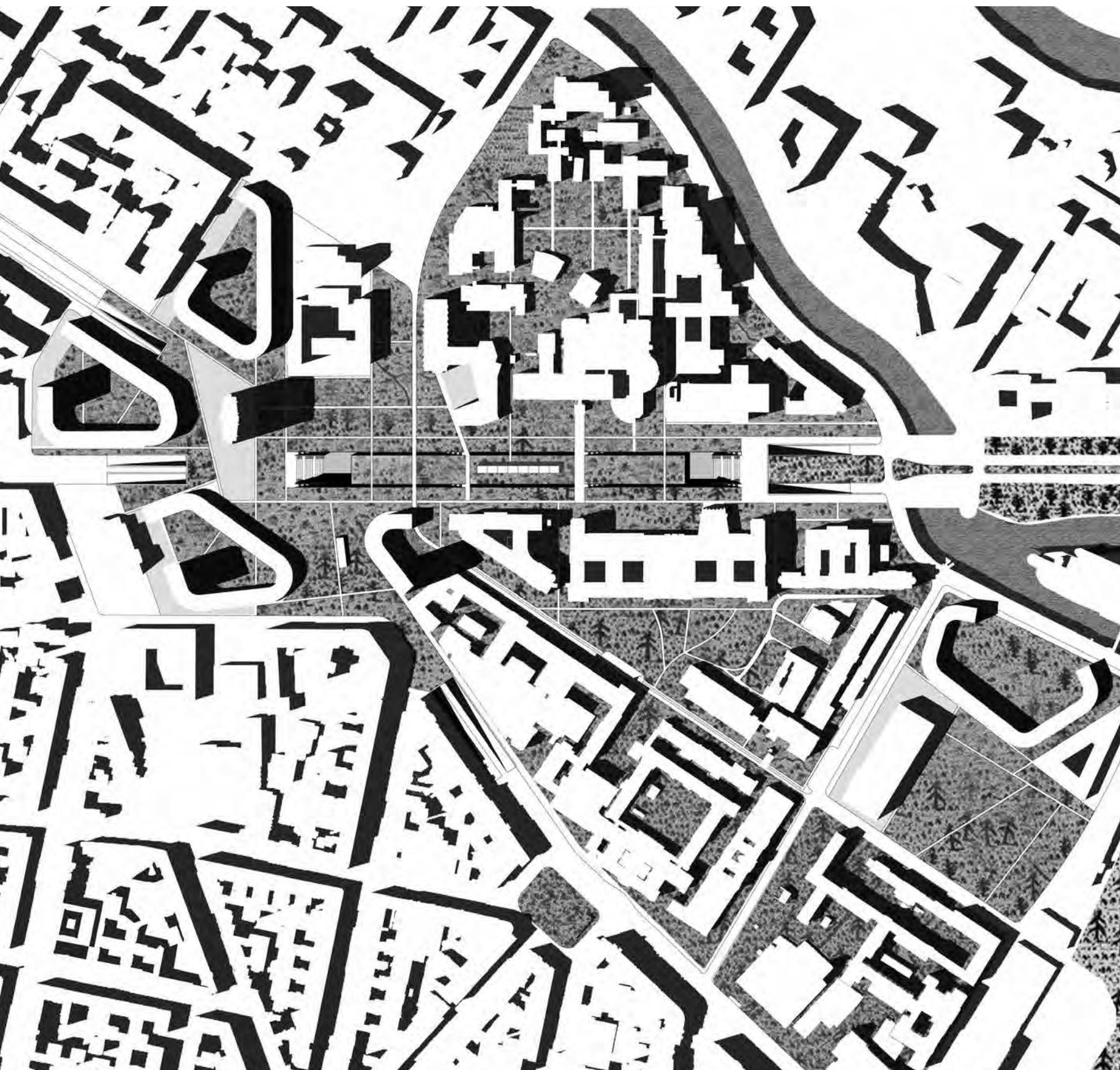
non arretra rispetto alle proprie responsabilità costruttive di scelta e di selezione. Tuttavia l'architettura porta alla luce solo una parte di questo complesso e denso patrimonio iconologico. È nel rispetto di questo che il progetto è stato determinato seguendo una via debole, una linea di minima resistenza, accettando la parzialità di esprimere il luogo in una "visione" delle innumerevoli possibili. C'è in questa pratica il tentativo un po' "rbdomantico" di trovare ... e un'intenzione narrativa del progetto di "sopra scrivere" alcune parti mancanti all'esistente. Nel XVIII secolo per collegare il Tiergarten al castello di Charlottenburg con un viale di tigli (Unter den Linden) fu rimossa una striscia di foresta. Qui riproponiamo "la striscia rimossa" amplificandone i significati e le funzioni. Nel XIX secolo F. L. Olmsted e Calvert Vaux realizzano a Manhattan Central Park, applicando oltreoceano, in un modo moderno e mirabile, la tradizione

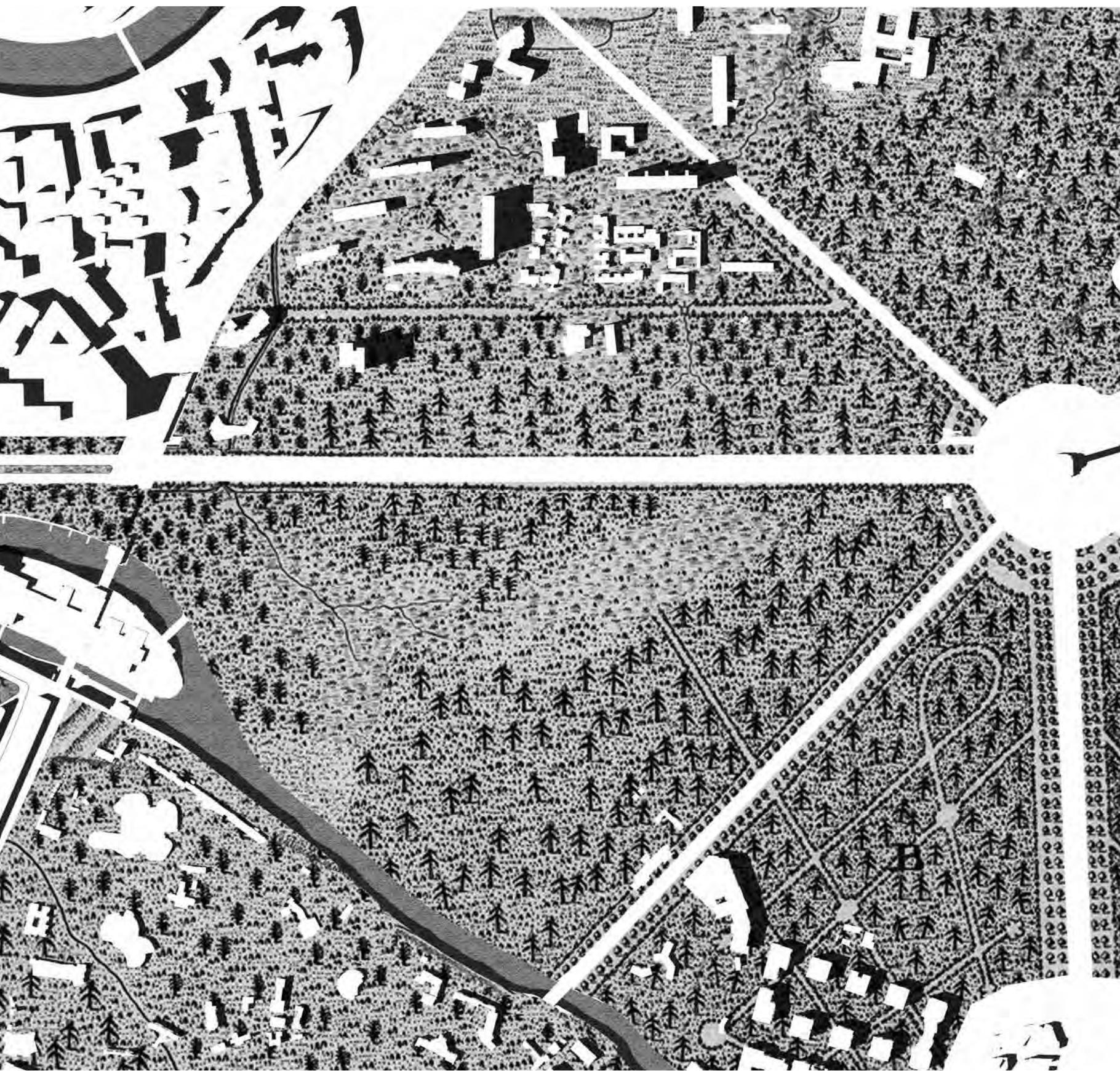
europea sperimentata con Bois de Boulogne e Regent's Park: il parco inteso come luogo misterioso di scambio fra natura e artificio. Un concetto che ha radici nel *Walden* di Thoreau, nel *der Wald* di tutte le fiabe tedesche, ed ancora più lontane nel Sacro Bosco di Bomarzo di Pirro Ligorio. Theo Crosby, un architetto sudafricano formatosi nel Regno Unito, nel 1965 scrisse in *Architecture. City sense*: «Realizzare una complicata macchina sociale nel centro di una città vecchia è un compito arduo e difficile; molto più difficile di un gioco semplice come realizzare un edificio per alloggi [...] Una macchina del genere può essere costruita solo se si è a conoscenza di ogni dettaglio della vita di una città [per] rilanciare [...] la sopravvivenza dell'uomo sociale».

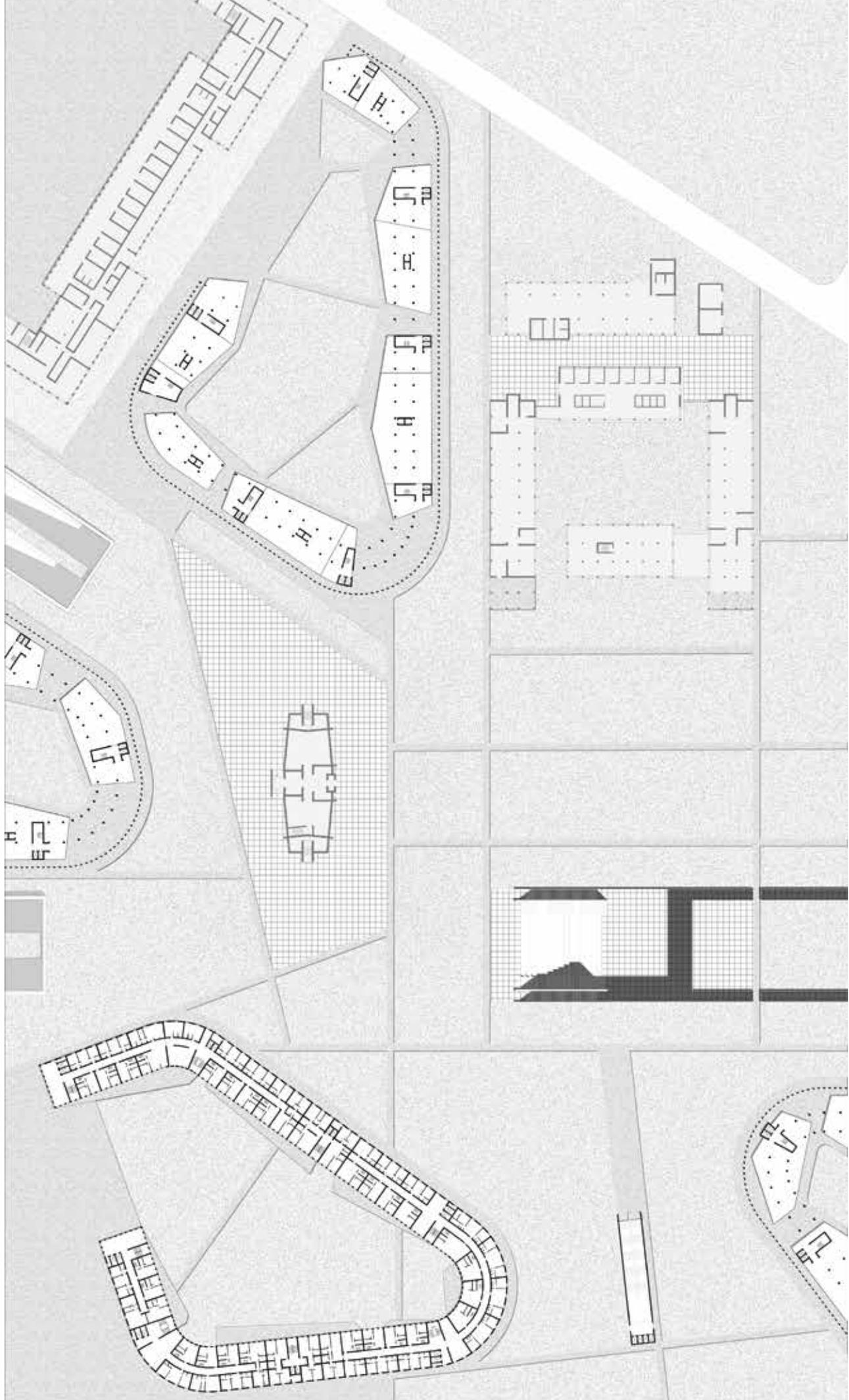
Vista degli isolati di progetto nel bosco urbano.

Sezione prospettica trasversale dello spazio ipogeo lungo Straße des 17. Juni.



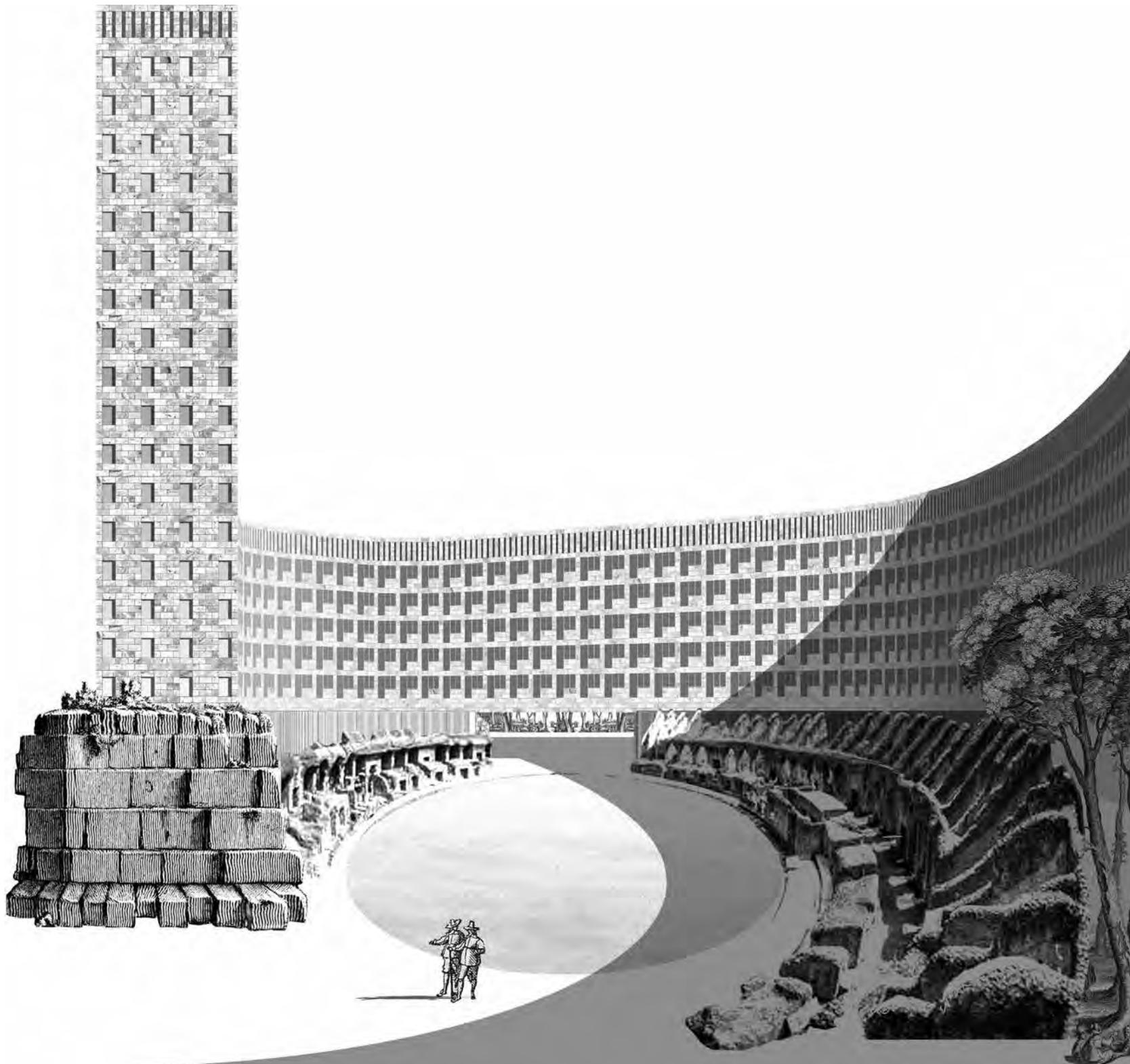






Nella pagina a fianco: disegno planimetrico degli isolati di progetto inseriti nell'intorno urbano (in alto attacco a terra; in basso piano tipo).

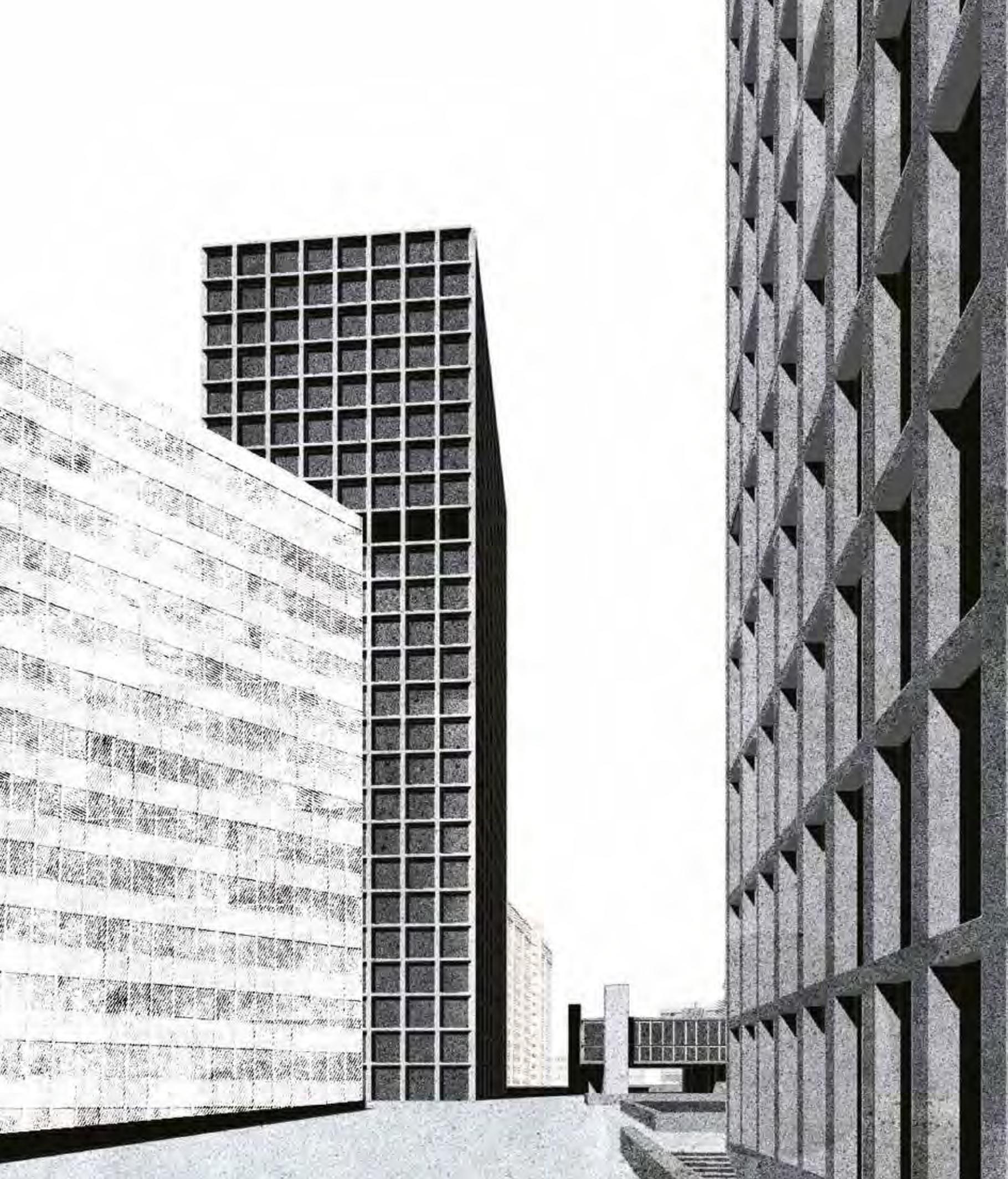
In questa pagina: vista della corte interna all'isolato.



Vista a volo d'uccello
sulla nuova Ernst-Reuter-Platz.







Arcipelaghi di torri. Berlin City West: da città di pietra a città natura

Renato Capozzi
Federica Visconti
con
Ermelinda Di Chiara
Gennaro Di Costanzo
Roberta Esposito

Nicola Campanile
Oreste Lubrano

La proposta progettuale per Berlin City West parte dall'assunto che la tendenza recente della pianificazione tedesca – largamente diffusa non solo a Berlino – a densificare gli isolati attraverso una saturazione-intasamento del loro interno e il consolidamento delle cortine sia da mettere radicalmente in questione.

La legittima e condivisibile istanza di riduzione del traffico veicolare nella parte centrale della città appare in contraddizione con le previsioni del *Planwerk* che prospetta una mera riproposizione del tessuto anteguerra, attraverso la ricomposizione degli isolati e la correlata riduzione delle sezioni stradali per determinare un sostanziale ritorno alla morfologia della città guglielmina. Contro l'apparente ineluttabilità del modello urbano compatto e contro il paradigma che fa della densificazione l'unica tecnica di intervento auspicabile, il progetto vuole – in maniera peraltro ecologicamente ben più sostenibile – puntare ad una idea di città policentrica e aperta alla natura, senza auto, capace di recuperare al paesaggio urbano ampie porzioni di suolo naturale e configurare, in alcuni luoghi cospicui della *Steinerne Stadt* – assumendo alcune ipotesi formulate da Oswald Mathias Ungers¹ –, “arcipelaghi di torri”.

Il “centro” del sistema viene collocato nella Breitscheidplatz dove si erge il basamento sul quale Egon Eiermann ha costruito la *Neue Kirche*, il *Neuer Glockenturm* e la *Gemeinde-Kappelle* intorno a ciò che rimaneva, dopo i bombardamenti della seconda guerra mondiale, della Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche: un centro non solo fisico, tra le due polarità di Ernst-Reuter-Platz e di Wittenbergplatz, ma anche un referente ideale di una modalità compositiva che “mette in tensione” oggetti architettonici a tutto tondo, lasciando spazio “tra le cose”.

Nell'estremità occidentale del sistema, per la Ernst-Reuter-Platz, il progetto propone un arcipelago di edifici alti a definire un castello turrato di forma quadrata che poggia al suolo solo attraverso i piedi delle torri e definisce uno spazio centrale nel quale irrompe la natura. Il tentativo è quello di costruire una centralità attraversabile, visivamente capace di introitare i diversi flussi e le tante giaciture della città convergenti in quel punto, come pure le orientazioni della città barocca cui il grande quadrato si allinea.

In prossimità dello zoo viene riconfigurata la stazione di Zoologischer Garten con una nuova copertura vetrata sulla quale si appoggia un lungo edificio lineare, orientato secondo la direzione della Hertzallee, pensato come una grande trave reticolare sostenuta da piloni murari: l'edificio diviene matrice della penetrazione, verso la Ernst-Reuter-Platz, nel più vasto comparto del campus, dove si prevede di collocare una grande aula per conferenze e una torre con alloggi per studenti poste, insieme agli edifici esistenti, su un comune piano di appoggio ri-naturalizzato.

All'estremità opposta, dopo Wittenbergplatz, la testata a est del sistema viene ridisegnata come un campo nel quale albergano l'edificio storico di An der Urania e un crepidoma – reinterpretazione del paradigma dispositivo del *Plinth* di Eiermann – che fissa con grande chiarezza la forma distintiva della nuova centralità urbana al livello del suolo e sul quale si ergono un'aula sollevata dal podio e due alte torri che assumono invece il compito di stabilire relazioni a grande distanza e dialogare con la città intera.

Gli oggetti architettonici progettati, a una scala superiore a quella del tessuto, costituiscono dunque grandi *Plinth* o ancora grandi *Höfe* e assumono l'assetto del “consorzio di torri e aule urbane”

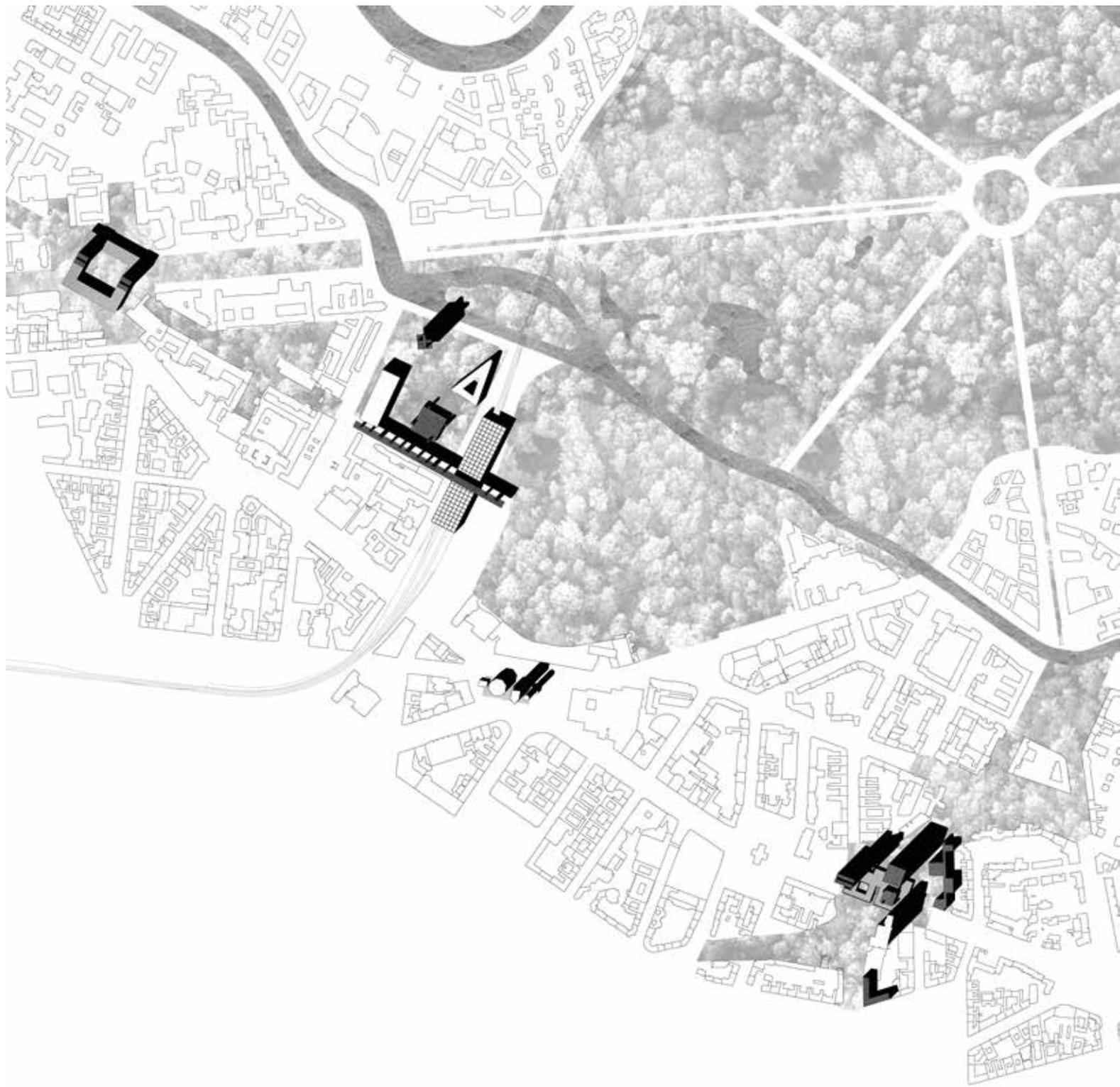
(*Plinth mit Türmen und Hallenbauten*) o del “castello di torri” (*Türme Schloss*). Questi “arcipelaghi” si dimostrano dispositivi in grado non solo di liberare il suolo dalle auto ma anche di consentire un diradamento – reso possibile dalla eliminazione delle grandi arterie stradali a favore di sistemi su ferro e piste ciclopedonali – e l'irruzione nell'urbano di ampie porzioni di natura. L'idea è quella di una città in cui la natura ridiventa, come nella città illuminista e nelle migliori ipotesi, per dirla à la Habermas, del progetto incompiuto moderno, il contesto generale di costruzione dell'abitare e della sua rappresentazione collettiva.

Una città fatta prevalentemente di spazi dell'internità, solcata e resa separata dalle esternità non qualificate delle grandi autostrade urbane, viene modificata da un chiaro sistema che assume invece il vuoto tra le cose come elemento strutturante della sua costruzione² e si rappresenta attraverso la discontinuità di costellazioni e di esternità/campi opportunamente selezionati, assunti come luoghi di tensione topologica tra manufatti sviluppati in altezza.

Note

1. O.M. Ungers, *La città nella città*, in «Lotus», n.19, p. 86. O.M. Ungers, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska, *The City in the City. Berlin: A Green Archipelago. A manifesto (1977)*, edited by F. Hertweck, S. Marot, Lars Müller Publishers, Zürich 1977.

2. Per la teoria che analizza e classifica gli spazi urbani relativamente al loro grado di internità/esternità si fa riferimento a: U. Schröder, *Pardié. Konzept für eine Stadt nach dem Zeitregime der Moderne*, Verlag der Buchhandlung Walther König, Köln 2015.

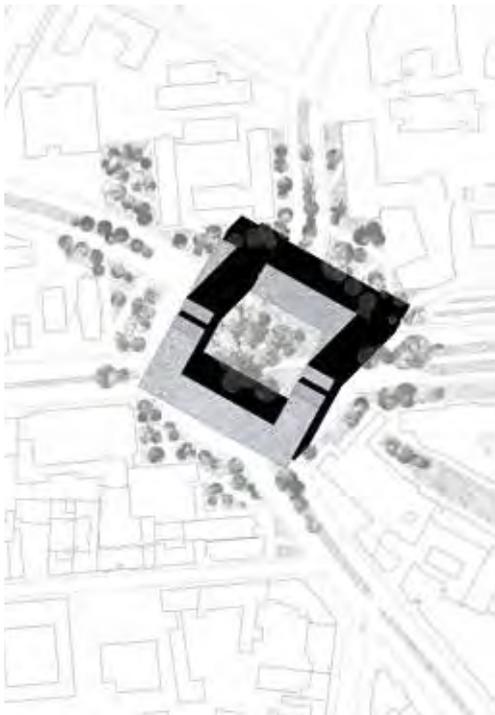


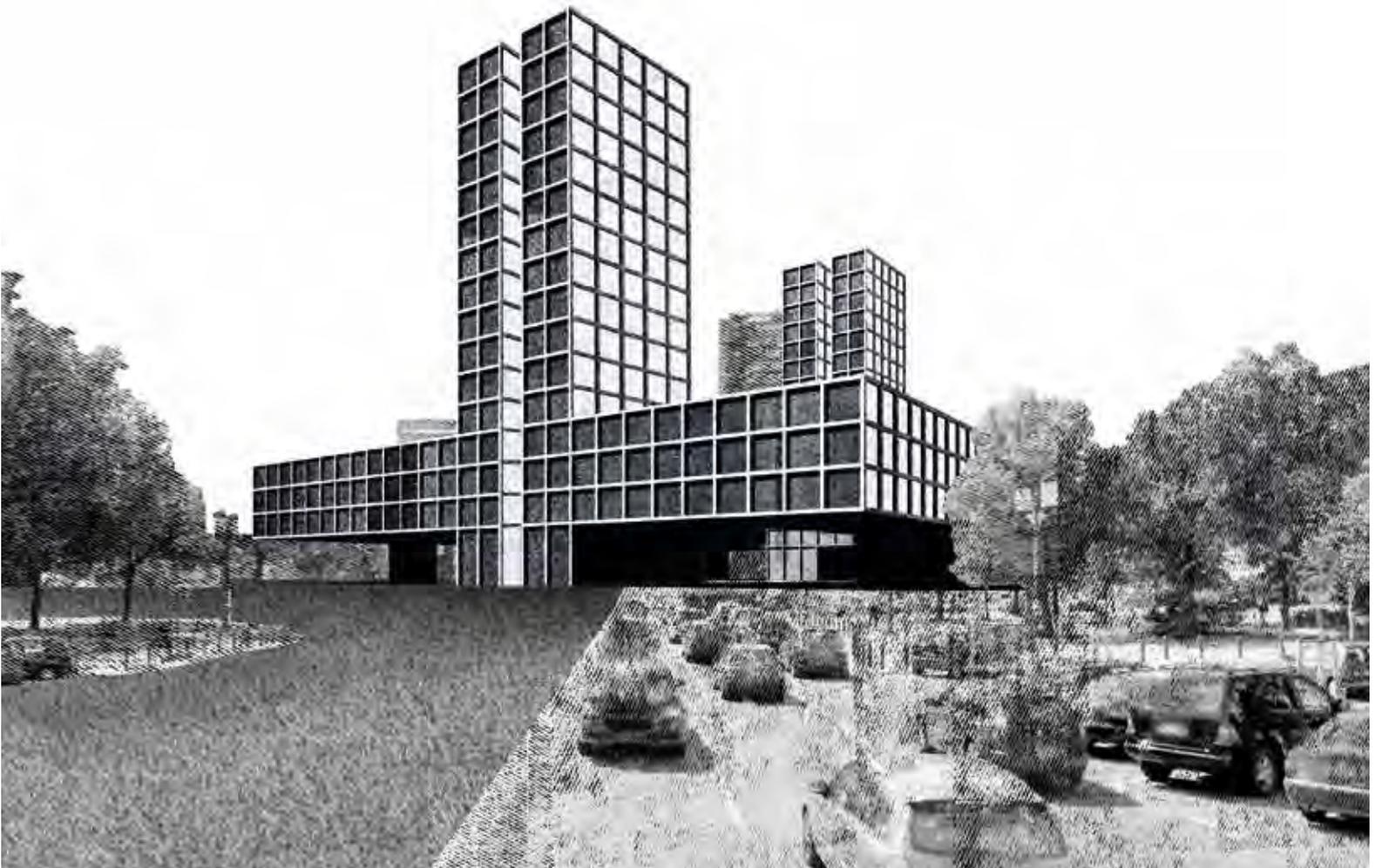
Nelle pagine precedenti: prospettiva dal *Plinth* di An der Urania.

Nella pagina a fianco: planivolumetrico e profilo di progetto.

In questa pagina: planivolumetrico e pianta del piano tipo delle aree di progetto (Ernst-Reuter-Platz | Zoologischer Garten-TU | An der Urania).

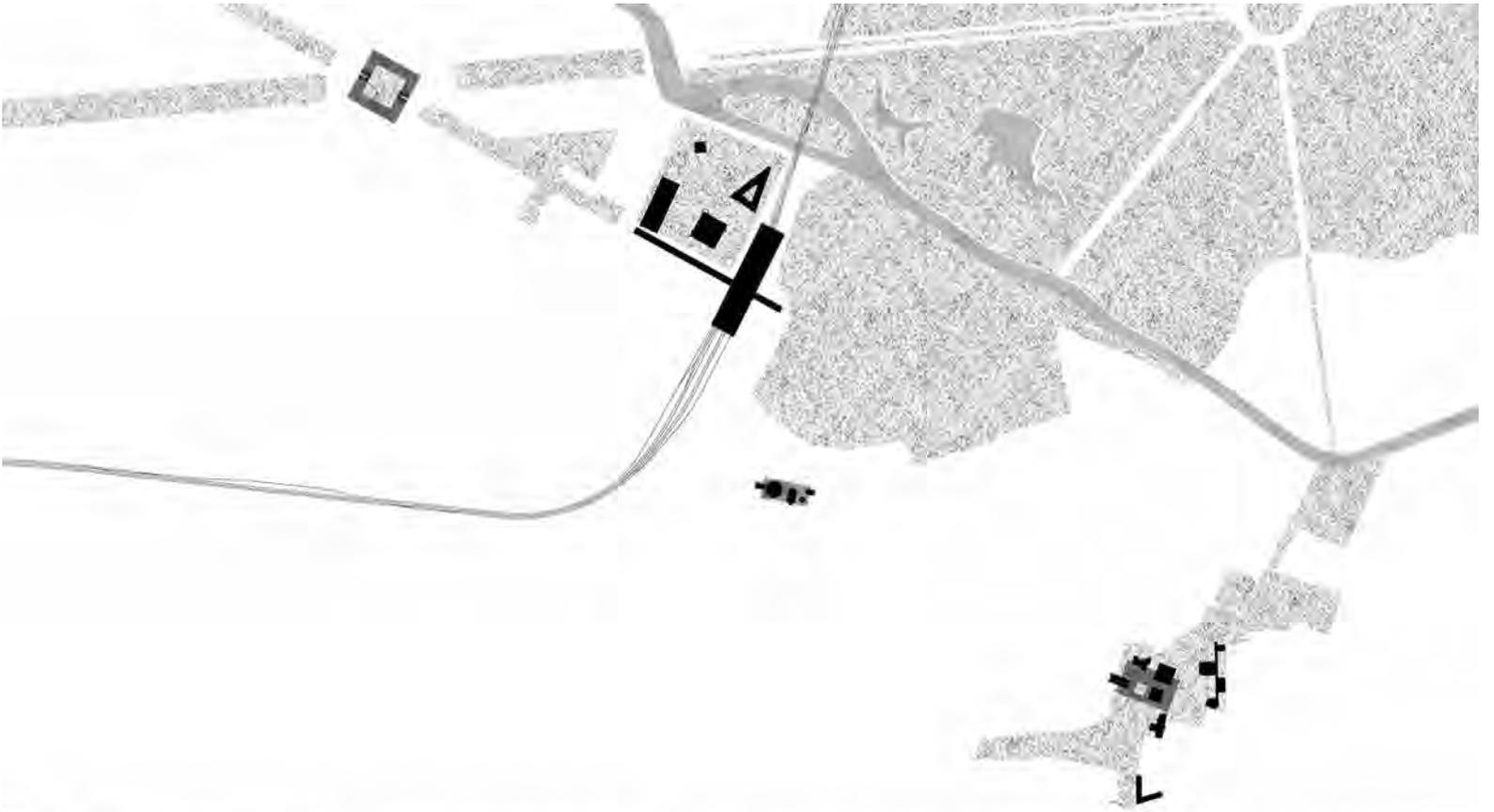
Nelle pagine seguenti: prospettiva Ernst-Reuter-Platz; prospettiva Zoologischer Garten-TU; prospettiva An der Urania; prospettiva d'insieme.













Appunti di architettura per una nuova Berlino

Tomaso Monestiroli
con
Serena Ferretti
Alessandro Perego

Ogni riga tracciata dall'architetto nel disegno di un programma urbanistico, si prolunga, oltre che nello spazio, nel tempo, a rendere più bella o più triste la vita.

Ernesto Nathan Rogers, *Esperienze dell'architettura*, Einaudi, Milano 1958.

L'occasione progettuale offerta dal programma Berlino City West ci obbliga a fare una riflessione profonda sulla città contemporanea e sulle sue dinamiche di sviluppo ed espansione.

Berlino è una città policentrica, una città arcipelago, sviluppatasi nel tempo attraverso la costruzione di singole parti urbane, fortemente identitarie e di forte riconoscibilità, connesse le une alle altre da importanti assi infrastrutturali e ampi spazi verdi che ne definiscono il carattere. Il progetto parte dalla necessità di superare la visione ottocentesca della città compatta, costruita per blocchi di isolati chiusi (anche

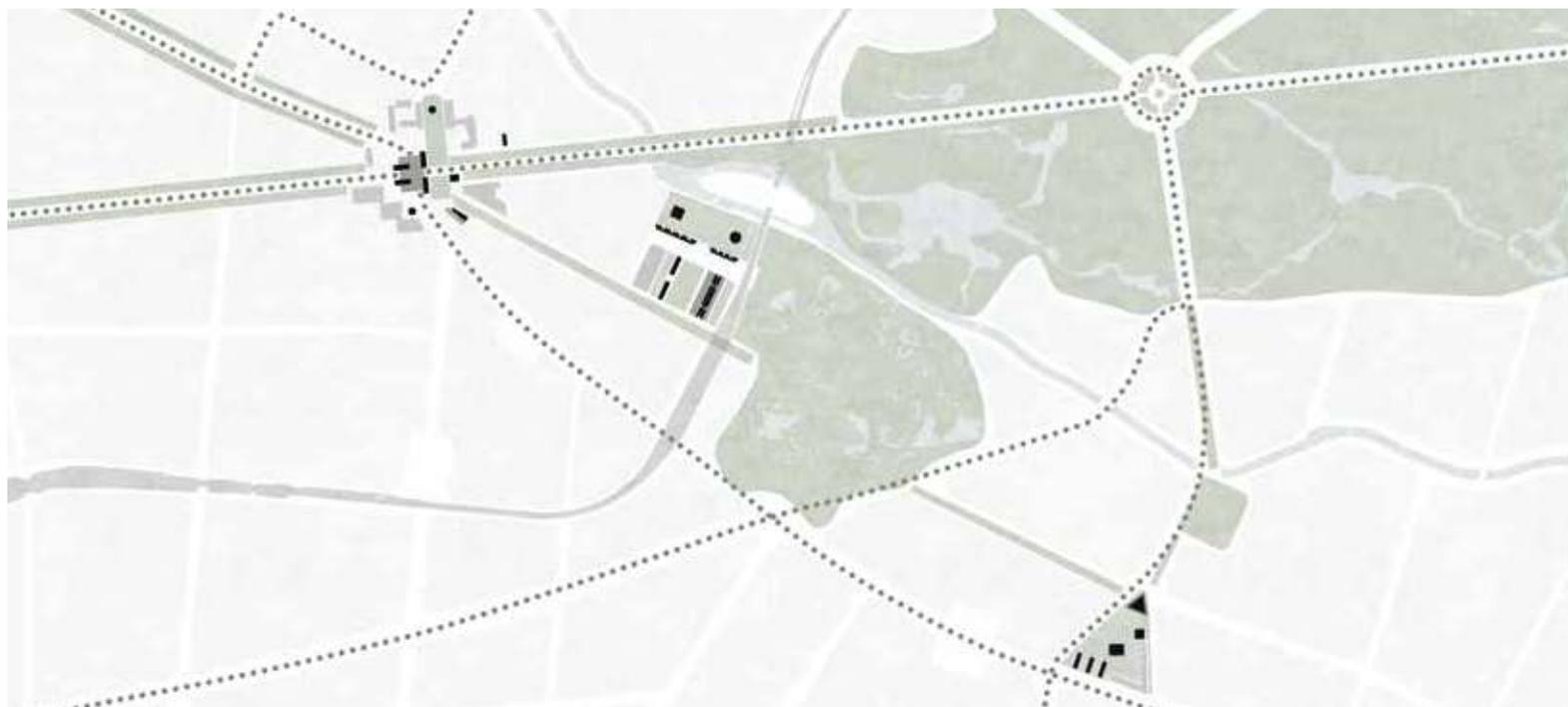
se spesso attraversabili) nei quali le singole architetture si adattano di volta in volta alla morfologia urbana. Le tre aree di progetto diventano così l'occasione di costruire tre luoghi urbani aperti alla città intera, connessi tra loro dalla rete infrastrutturale esistente, nei quali i cittadini possano continuare a riconoscere il carattere "berlinese" della città. Tre luoghi nuovi, integrati nel tessuto esistente capaci però di stabilire nuove relazioni urbane anche su grande scala, nei quali lo spazio verde, diventa la base su cui impostare l'intero progetto.

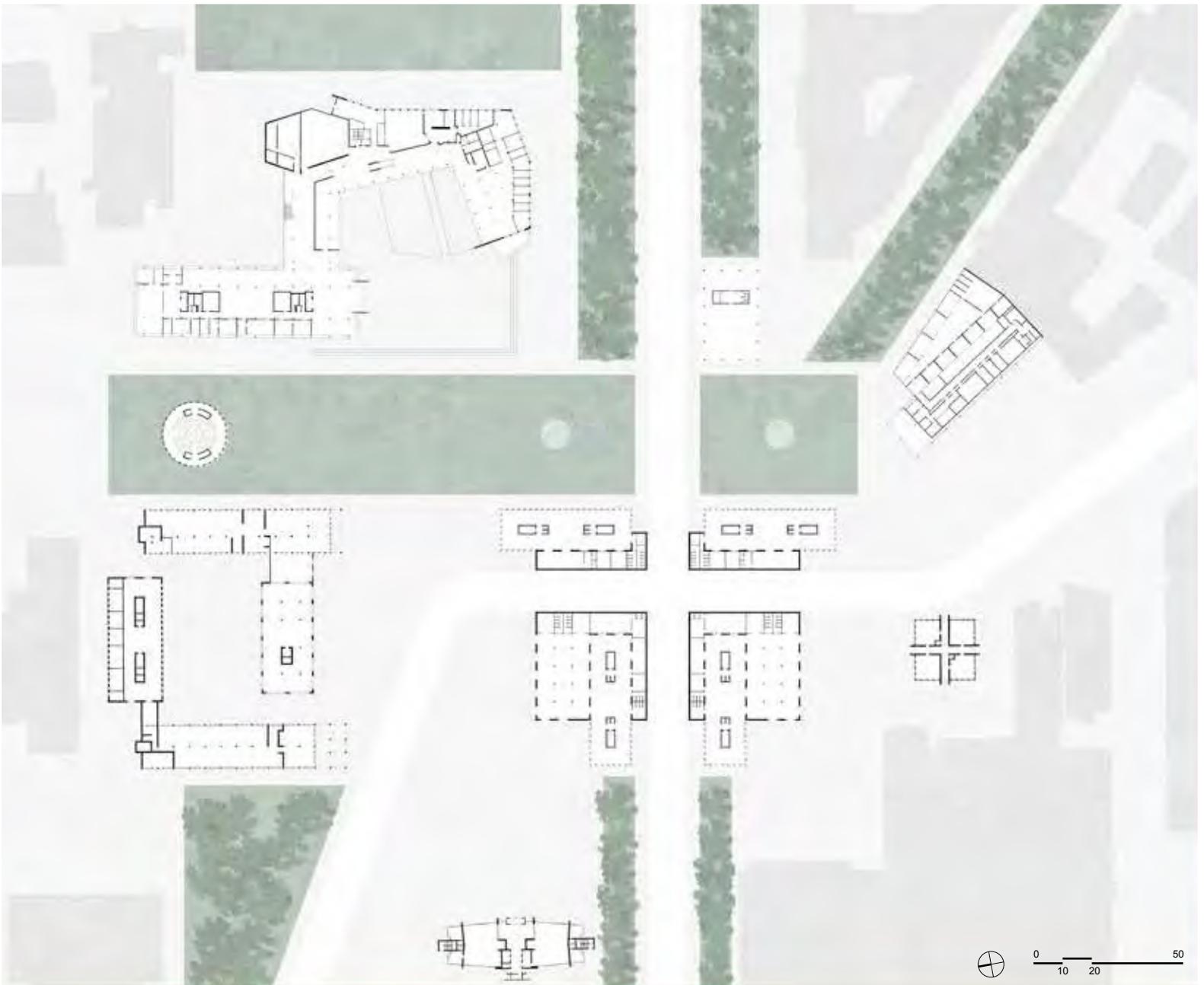
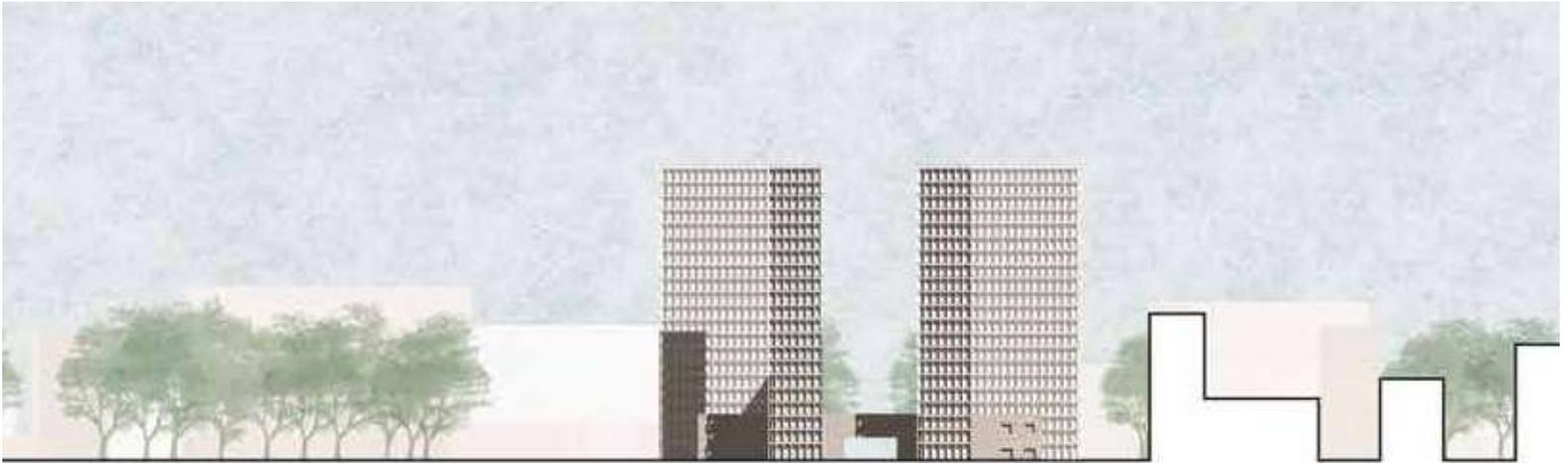
All'architettura è quindi affidato di volta in volta il compito di costruire questi nuovi luoghi, di darne forma compiuta, di definirne, ogni volta, la geometria, le misure e le proporzioni. All'architettura è affidato il compito di definire il carattere dei luoghi della città.

L'idea di città a cui fare riferimento non è più quella ottocentesca ma quella dei maestri

del Movimento Moderno. Una città aperta, fondata sullo spazio collettivo, dove la natura diventa uno degli elementi protagonisti della composizione urbana, al pari degli edifici, delle strade e delle piazze. Tutte le aree di progetto gravitano intorno al grande parco del Tiergarten e, attraverso il progetto, cercano di instaurare una relazione diretta con questo.

Per la prima area di intervento il progetto prevede la costruzione di un asse verde attrezzato che partendo dal Tiergarten e sviluppandosi verso ovest, porta allo snodo infrastrutturale di Ernst-Reuter-Platz dove un "castello" composto da quattro torri costruite da un sistema trilitico in ferro e vetro alte 75 metri appoggiate su di un basamento in pietra, definisce un nuovo riferimento urbano lungo l'asse storico che dalla città antica portava al palazzo di Charlottenburg e che proprio in questo punto trovava il suo punto di deviazione.





Nelle pagine precedenti: vista a volo d'uccello e schema del principio insediativo.

Nella pagina a fianco: pianta piano terra e prospetto della Ernst-Reuter-Platz.

In questa pagina: prospettiva Ernst-Reuter-Platz.

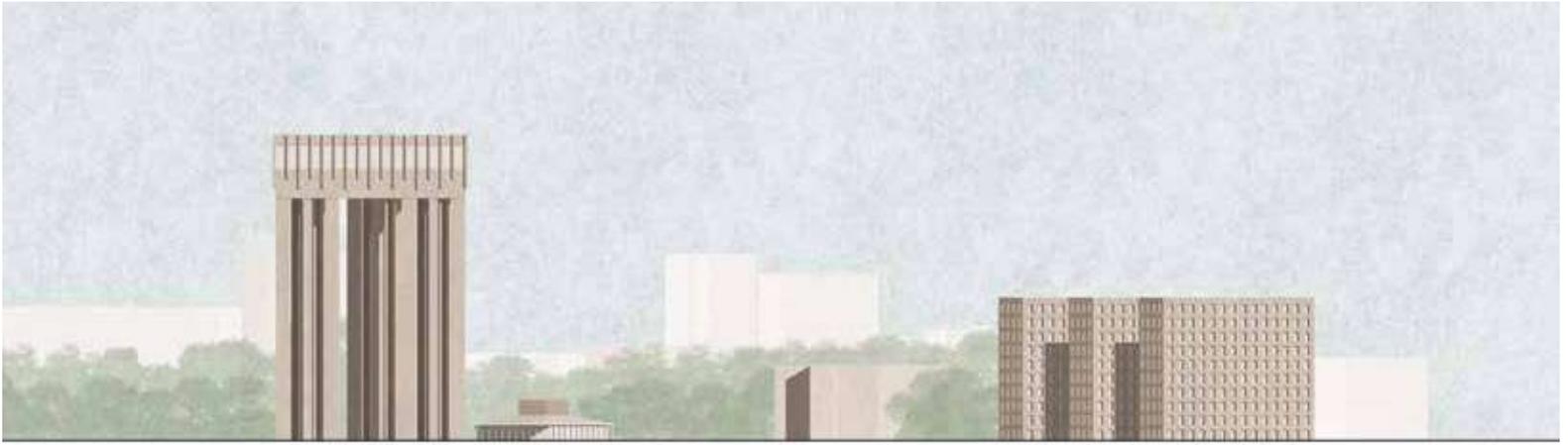




Nella pagina a fianco: pianta piano terra e
prospetto della Zoologischer Garten-TU.

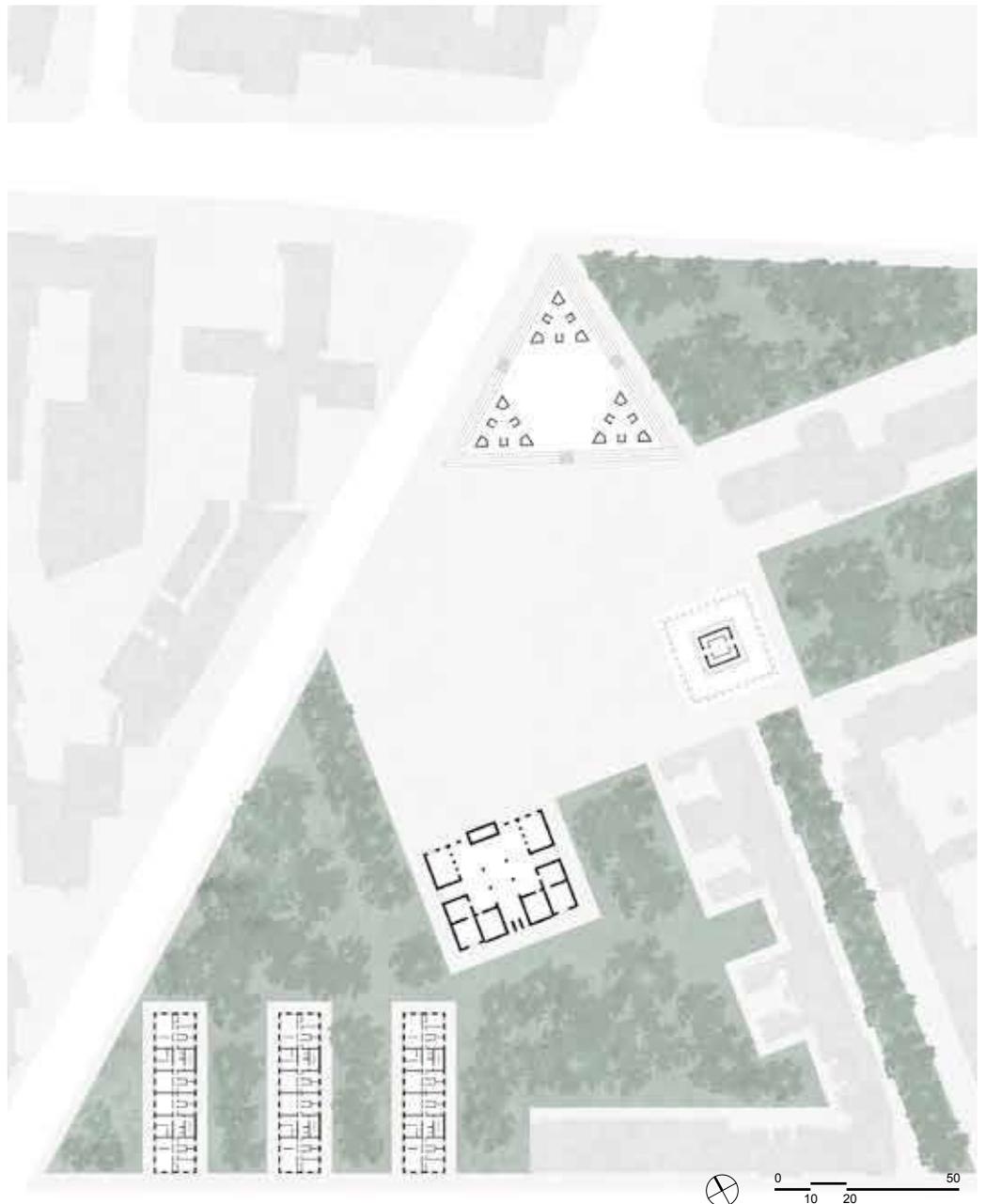
In questa pagina: prospettiva Zoologischer
Garten-TU.





La riduzione della sezione stradale lascia spazio alla realizzazione di viali alberati e alla costruzione di alcuni edifici ad aula a servizio degli spazi dell'università che consentono di instaurare nuove relazioni nell'intero comparto universitario. La seconda area di progetto, adiacente allo zoo, si affaccia direttamente sul Landwehrkanal e da lì sul Tiergarten, ed è connessa con la Ernst-Reuter-Platz dall'asse viario della Hertzallee. Il progetto definisce due spazi collettivi verdi separati da una ampia piazza pavimentata. Lungo la Hertzallee, in relazione con l'edificio della Biblioteca della TU Berlin, un edificio in linea alto 65 metri costruito su un basamento definisce il carattere collettivo dello spazio urbano sul quale insiste, oltre a diventare un *landmark* urbano. Verso il canale, due edifici posti paralleli a questo, definiscono il limite di un secondo spazio collettivo determinato da due grandi edifici ad aula.

Anche la terza area di progetto, caratterizzata dalla presenza dell'edificio dell'Urania, trova la sua definizione nella realizzazione di un luogo collettivo, un piccolo giardino di quartiere, aperto alla città. Tre edifici in linea ricostruiscono il fronte urbano sulla Kleiststraße e, posizionandosi perpendicolarmente a questo, consentono al contempo di poter percorrere l'intera area in direzione nord sud, raggiungendo l'edificio dell'Urania, prima, e una torre panoramica posta al vertice nord dell'area.



Nella pagina a fianco: pianta piano terra e
prospetto An Der Urania.

In questa pagina: prospettiva An Der Urania.





Tra le isole. Strategie per la dismissione

Pasquale Miano
con
Adriana Bernieri
Luigiemanuele Amabile
Antonella Barbato
Francesco Casalbordino
Gennaro Rossi
Vincenzo Valentino
Giovangiuseppe Vannelli

Berlino si presenta come un caso studio di notevole interesse per indagare la complessità della metropoli contemporanea, per analizzare gli elementi che la compongono e soprattutto per individuare scenari possibili verso i quali la città può tendere. Una delle questioni centrali per Berlino è lo sviluppo della città per frammenti, in assenza di modelli che l'abbiano considerata nella sua unitarietà. L'idea di Berlino quale "città arcipelago", proposta dal gruppo di lavoro coordinato da Oswald Mathias Ungers nel 1977, risulta ancora attuale. Un arcipelago, in quanto insieme di isole, è una composizione di plurime singolarità in relazione di prossimità geografica.

Berlino ha costruito sul mutamento continuo e l'eterogeneità delle parti la propria storia. «E se pure tutte le città sono fatte per parti Berlino lo è quanto mai» (Rossi, 1996). Le due aree di intervento – Ernst-Reuter-Platz e An der Urania – collocandosi "tra le isole", divengono occasione per ripensare proprio lo spazio di prossimità tra le parti, quello spazio "intermedio", che nella condizione attuale è inteso come area di servizio per i flussi veicolari. I due vuoti urbani si collocano su uno spazio "faglia", definito da ampi fasci infrastrutturali, che separa due parti distinte della città consolidata: il Tiergarten, con l'area dello zoo come sistema naturale, e la città compatta, costituita da una fitta trama di isolati.

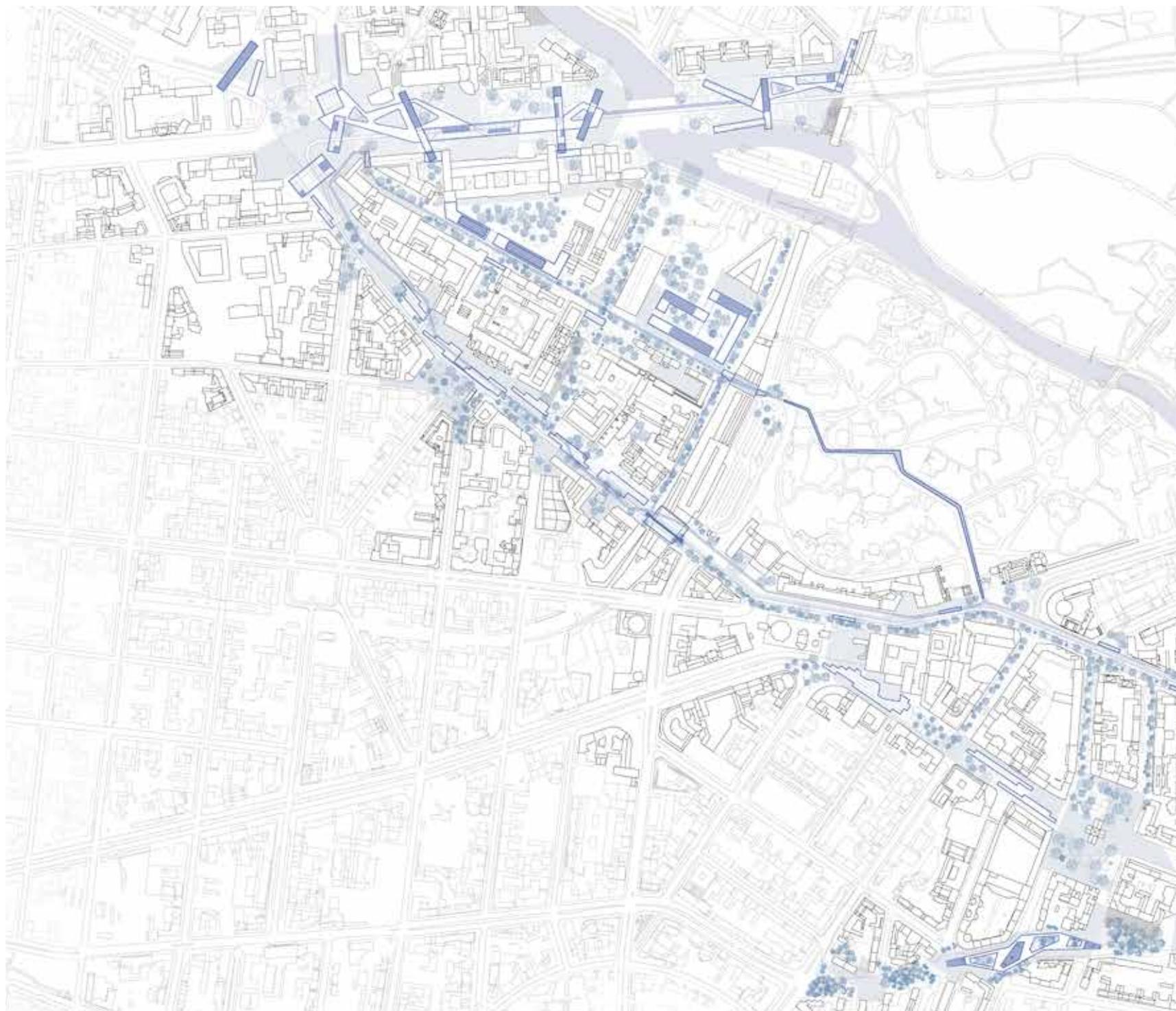
Si rivela fondamentale considerare come "condizione di realtà" alla base dell'ipotesi di progetto l'*Urban Development Concept Berlin 2030*. Mediante tale piano strategico la capitale tedesca si pone l'obiettivo di affermarsi come città fondata su una mobilità sostenibile, sostenendo la centralità dello spazio pubblico. Il progetto dunque, a partire da tali presupposti, affronta il tema della dismissione dell'infrastruttura

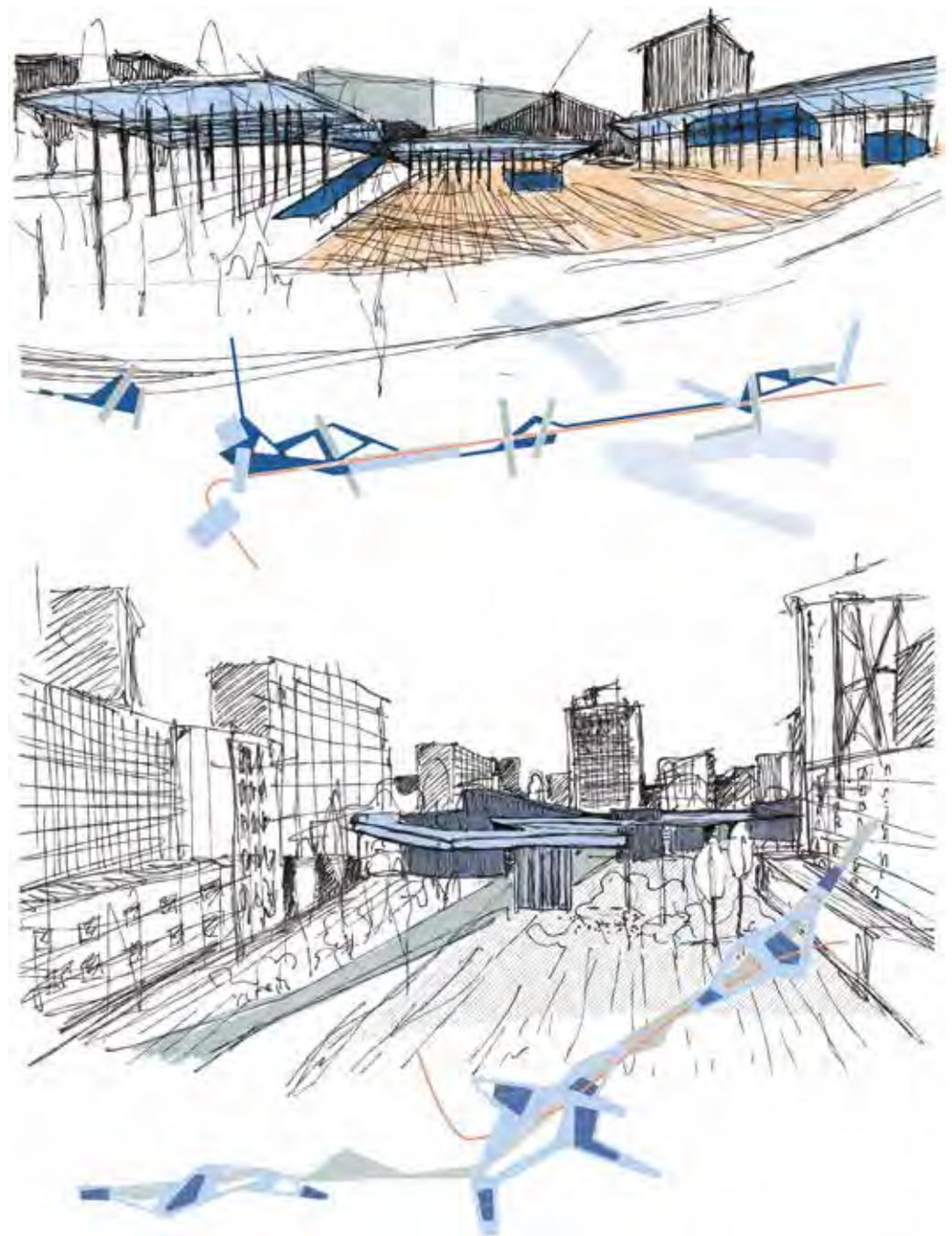
stradale quale occasione per ridefinire la natura dello spazio "tra" le cose. La messa in discussione dell'autonomia e dell'autoreferenzialità dei singoli brani parte proprio da tali assunti. Ciò avviene per le stesse Ernst-Reuter-Platz e An der Urania non più considerabili nella loro singolarità, ma dentro un sistema più ampio. Superando i limiti delle aree di intervento di partenza, è possibile definire un "sistema aperto potenziale" di spazi pubblici strettamente connessi tra loro. L'architettura si pone come dispositivo nell'ambito di una progressiva dismissione, peraltro caratterizzata da forti variazioni nei singoli punti. Il processo progettuale, scandito per fasi temporali, ha come obiettivo quello di configurare una possibile architettura della modificazione mediante un'accumulazione di segni. Ogni fase della dismissione è allo stesso tempo autonoma e aperta alle modificazioni successive in quanto è associata a una specifica forma architettonica che modifica la città rispetto ai tempi con cui si confronta il progetto. Nello specifico, il progetto di Ernst-Reuter-Platz, seppur focalizzato sulla risoluzione del nodo della piazza, lavora sull'idea di restituire una continuità all'isolato universitario esistente, oggi negata dall'asse stradale proveniente dal Tiergarten, attraverso la proposizione di uno spazio pubblico continuo e policentrico. I segni distintivi del progetto, in successione e strutturati secondo tre frasi di accumulazione, sono: la nuova linea del tram che va a sostituire una corsia della sede carrabile, le pensiline delle fermate e il progetto di suolo che gioca con l'alternanza di nuovi spazi pubblici quali piazze e radure; l'inserimento di nuovi edifici che ospitano le residenze universitarie; infine, un ulteriore percorso sopraelevato con attrezzature sportive e collettive annesse, il quale tiene insieme l'intero sistema.

Nello specifico, in questa nuova configurazione, Ernst-Reuter-Platz perde la sua caratteristica di rotonda stradale e la sua scomposizione è attuata tramite l'innesto di un'area naturale, di una grande radura-piazza a servizio degli edifici esistenti e di tre grandi coperture, risoltrici delle connessioni e delle nuove relazioni instauratesi tra natura, sistemi di mobilità esistenti (come la metropolitana interrata) e le nuove proposte di mobilità sostenibile. Anche ad An der Urania il progetto è concepito come un'associazione di tre sistemi formali che si inseriscono in uno spazio urbano eterogeneo, rispondendo ad una sequenza "pieno-vuoto-pausa". L'azione progressiva sulla sezione stradale innesca la sovrapposizione successiva di più livelli: prima le piastre, che consentono ancora la viabilità carrabile, ma connettono le parti all'estremità e generano un nuovo spazio pubblico in quota; successivamente il suolo che, a seguito di una prima riduzione della sezione stradale carrabile, passa dall'essere uno "sfondo" a parte attiva del progetto; nell'ultima fase l'attenzione si sposta nello spazio tra questi due piani (copertura e suolo) innestando un sistema volumetrico che occupa in parte i grandi vuoti che caratterizzano le coperture. La piastra collocata in posizione centrale, agganciandosi all'Urania, proietta lo spazio museale all'esterno, ampliando l'edificio esistente e migliorandone l'accessibilità. Lo spazio dilatato iniziale viene quindi frammentato in spazi più piccoli, multifunzionali e pluri-livello in cui natura e architettura si intrecciano con il tema della mobilità, proponendo interpretazioni contemporanee alle canoniche contrapposizioni dialettiche tra pieno/vuoto, spazio pubblico/infrastruttura e artificio/natura.

Nelle pagine precedenti: la Ernst-Reuter-Platz e An der Urania attraverso il sistema aperto potenziale.

In questa pagina: Masterplan.

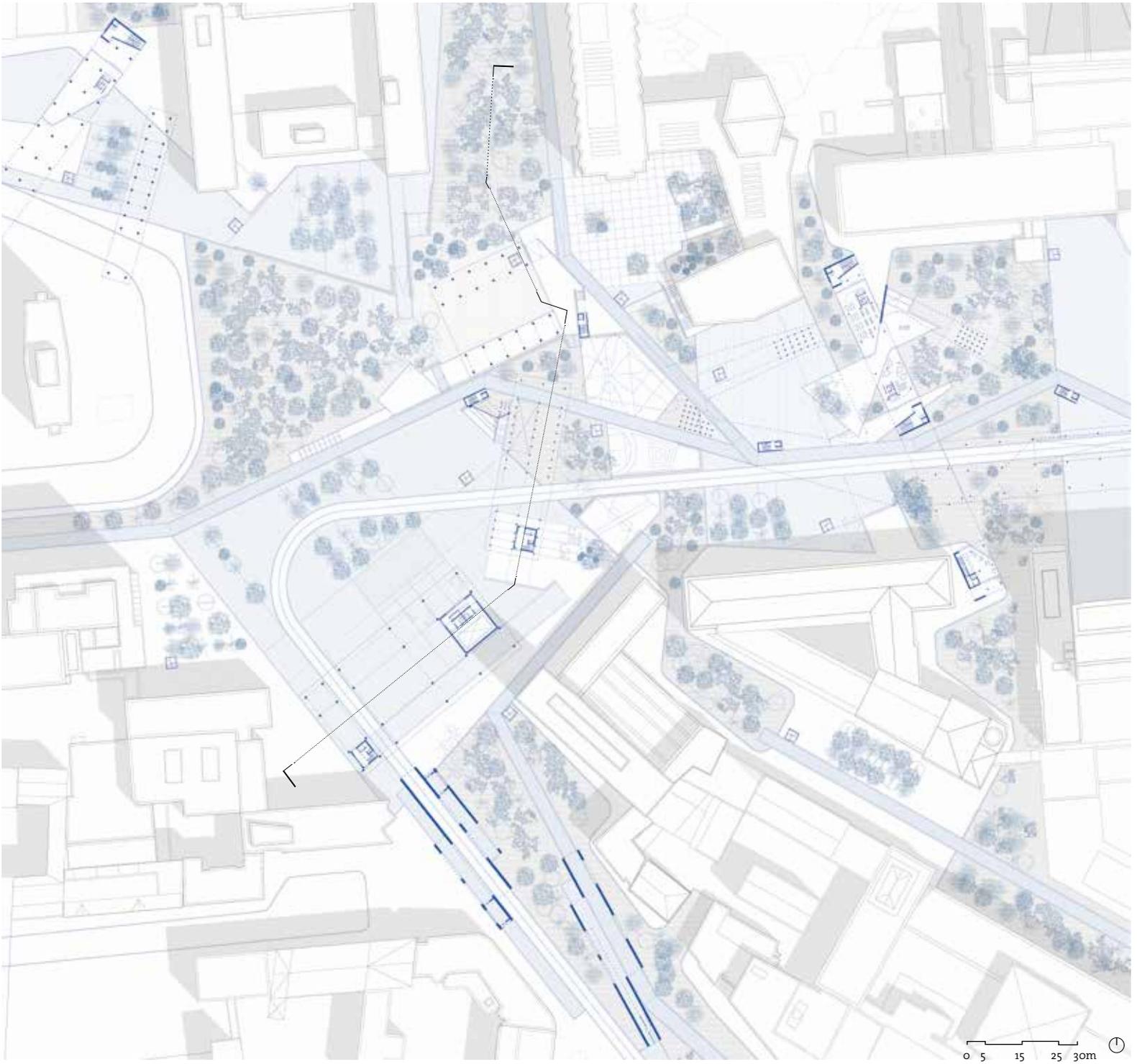




Fasi della dismissione

Mobilità leggera
 1 Fase
 2 Fase
 3 Fase

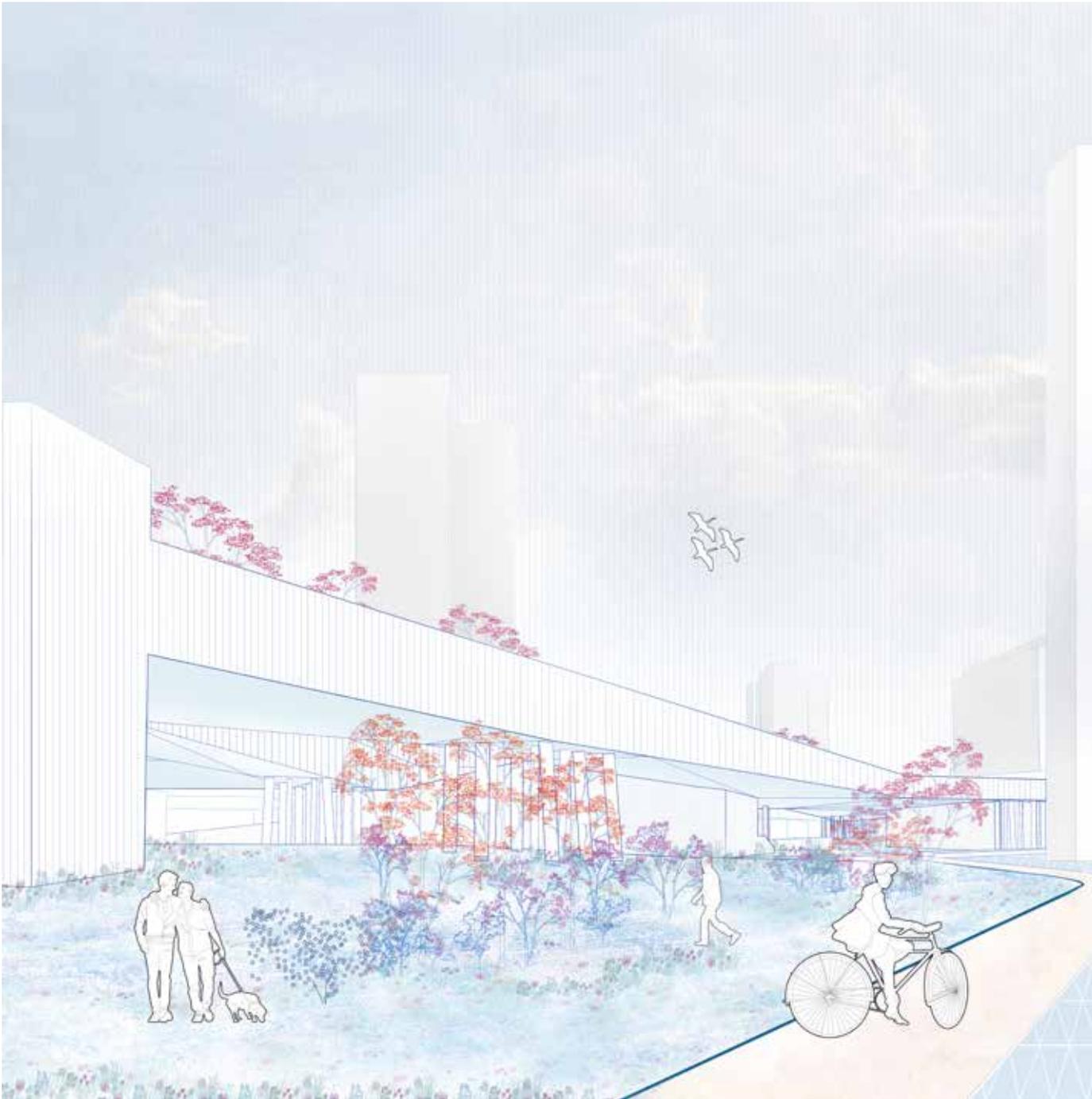
Accumulazione di segni a Ernst-Reuter-Platz (in alto) e ad An der Urania (in basso).



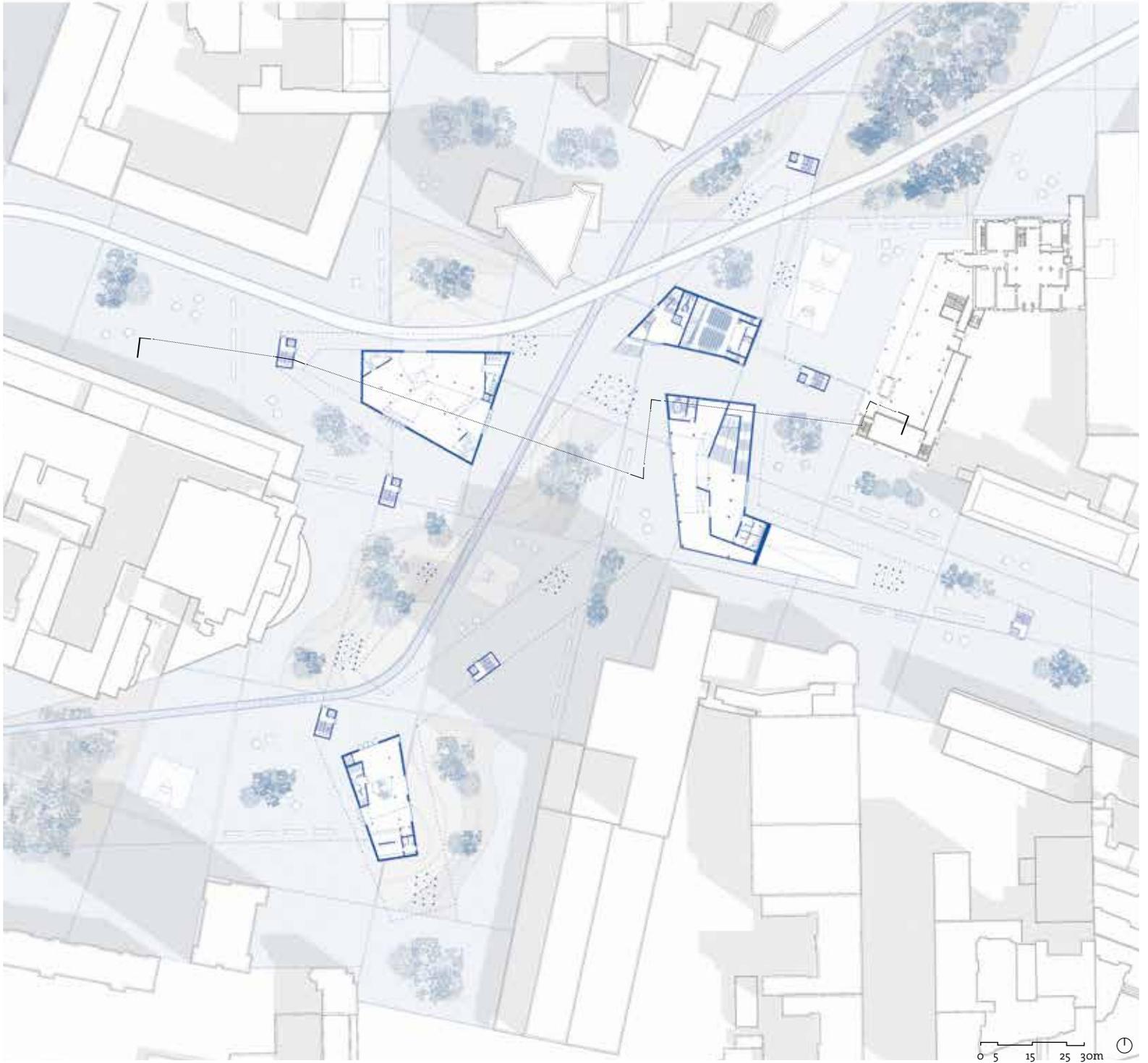
Ernst-Reuter-Platz
Piano terra e sezione longitudinale.



Prospettiva su Ernst-Reuter-Platz.



Prospettiva su An der Urania.



An der Urania
Piano terra e sezione longitudinale.



Rendering

Carlo Moccia
Francesco Defilippis
con
Giuseppe Tupputi
Domenico Cristofalo
Tiziano De Venuto
Nicola Davide Selvaggio

Nicola Carofiglio

Luciano Berio compose *Rendering* nel 1989 partendo dai frammenti della Sinfonia in re maggiore, rimasta incompiuta, alla quale Franz Schubert stava lavorando prima della morte. Scrivendo di questa composizione Berio dice del rapporto che ha stabilito con una scrittura e un autore provenienti da un altro tempo. Per definire il suo lavoro sui frammenti della sinfonia schubertiana Berio parla di «restauro», distinguendo tra due modi diversi di «restaurare» un'opera antica: un restauro, alimentato da una pretesa filologica, che porterebbe a «completare» l'opera «come Schubert stesso avrebbe potuto fare» e un restauro capace di restituire il significato originale dell'opera «senza celare i danni del tempo e gli inevitabili vuoti creati nella composizione». Berio, nella sua ri-composizione dei frammenti schubertiani, opta per questo secondo modo di «restaurare», spingendosi a rendere, attraverso la scrittura di quelli che chiama i suoi «cementi», «strutturalmente espressiva l'ambiguità di fondo degli schizzi (del terzo movimento) che presentano alternativamente caratteri propri di uno Scherzo e di un Finale».

Con un'intenzionalità analoga a quella adottata da Berio abbiamo provato a ri-comporre la forma urbana «barocca» della City West di Berlino. Pianificata a metà del XIX secolo, questa parte di città si presenta con le geometrie tipiche della città barocca tedesca, proponendo a una scala più ampia la struttura d'impianto della Friedrichstadt (disegnata da Nehring nel 1688). Gli elementi ordinatori del piano sono lunghi assi, diversamente orientati, che connettono punti cospicui della città e del territorio, producendo impianti «radiali» (come quelli del tridente e della stella) e spazialità accidentali. Figure e spazialità che si ripetono anche all'interno delle maglie urbane comprese

tra i grandi assi, componendo un sistema anisotropo e gerarchizzante che richiama la «varietà» auspicata da Laugier nella sua idea di «città come foresta».

Tuttavia, rispetto alla Friedrichstadt, le proporzioni degli spazi delle strade e delle piazze sono sensibilmente differenti così come differente è il rapporto tra forma del piano e forme della costruzione, laddove queste ultime tendono a essere svincolate dalle prime e a non definire invasi spaziali. Esiti riconoscibili di queste differenti condizioni sono gli spazi eccessivamente dilatati dei boulevards e delle «piazze» (spesso occupate da rotatorie stradali) e la discontinuità ed eterogeneità delle quinte edilizie.

Nella sua problematicità l'area del progetto è esemplare. La Ernst-Reuter-Platz, nodo urbano importante lungo l'Asse Est-Ovest (Straße des 17. Juni), costituisce il centro di convergenza di due importanti assi come l'Otto-Suhr-Allee (che la collega al Castello di Charlottenburg) e la Hardenbergstraße (che la connette alla Breitscheidplatz). A questa condizione peculiare non corrisponde, tuttavia, uno spazio urbano capace di rappresentarla ma uno «slargo», segnato a terra da una rotatoria, oltre la quale si dispongono, casualmente, edifici privi di relazioni reciproche. Gli stessi boulevards che in essa convergono sono troppo dilatati per configurarsi come strade urbane.

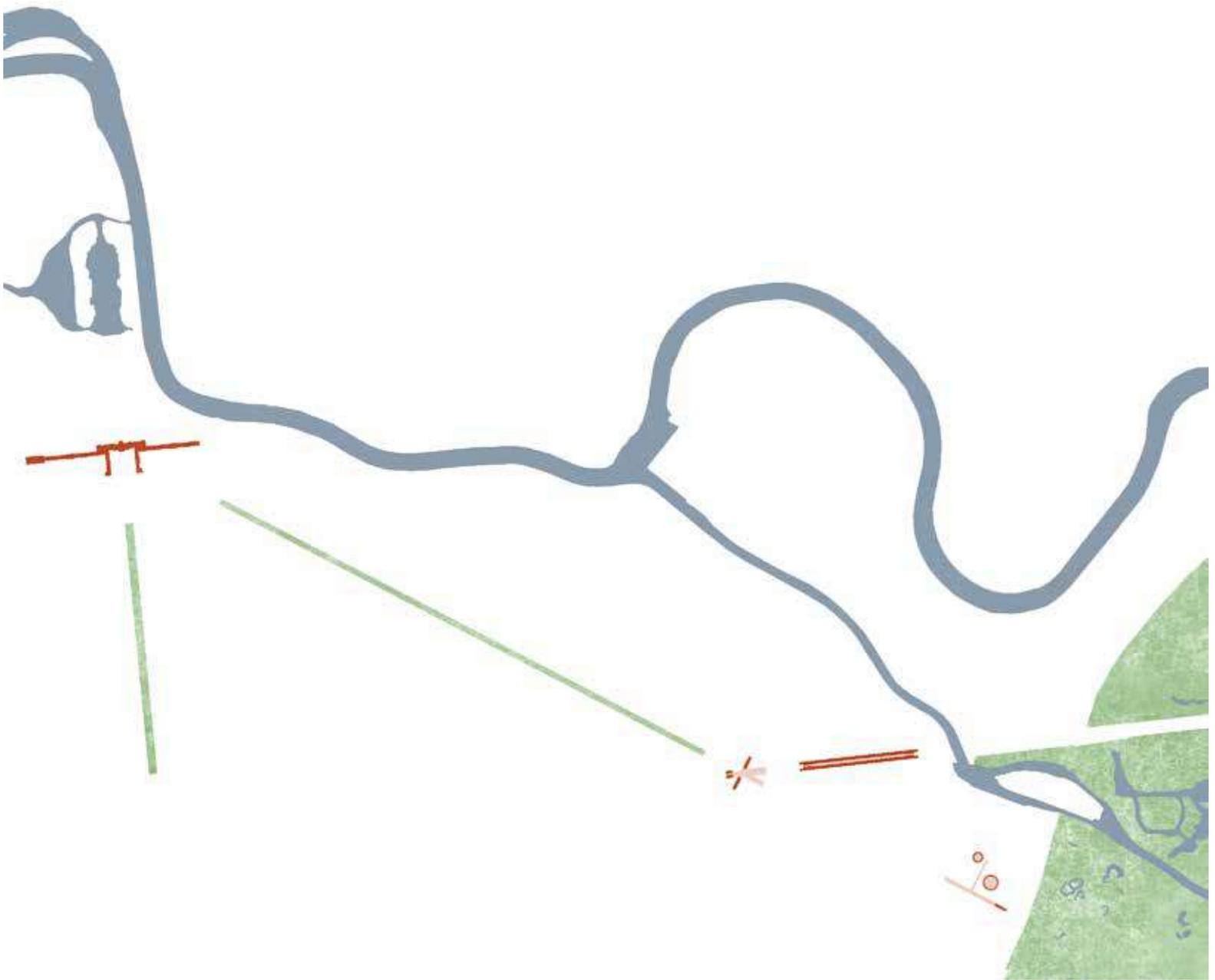
Il progetto si misura con l'indefinitezza dell'area proponendo nuovi «cementi» di urbanità, evocativi dell'idea di città «barocca» tedesca. Il centro della composizione è la Ernst-Reuter-Platz, definita da due coppie di edifici alti tenute insieme da una incisione nel suolo. Due torri binate e due «lame» quadrate, disposte rispettivamente secondo ognuno degli assi urbani che qui convergono. L'Asse Est-Ovest è segnato dalle torri binate che stabiliscono

una relazione a distanza con la Sieges-*säule* (al centro del Tiergarten). La Otto-Suhr-Allee è segnata dalla coppia di «lame» che definiscono una «porta urbana» tra il castello di Charlottenburg e lo zoo. Lo spazio dello scavo costituisce, ai piedi delle torri e delle lame, il luogo della nuova piazza.

Tra le torri binate e il Landwehrkanal, lungo l'Asse Est-Ovest (che in questo segmento è molto dilatato), due lunghi edifici binate definiscono lo spazio di una «strada interna», plasticamente articolato in diverse quote, evocativo delle spazialità della tradizione barocca. Dalla quota più alta, raggiungibile attraverso un sistema di scalinate, è possibile guardare i tetti della città.

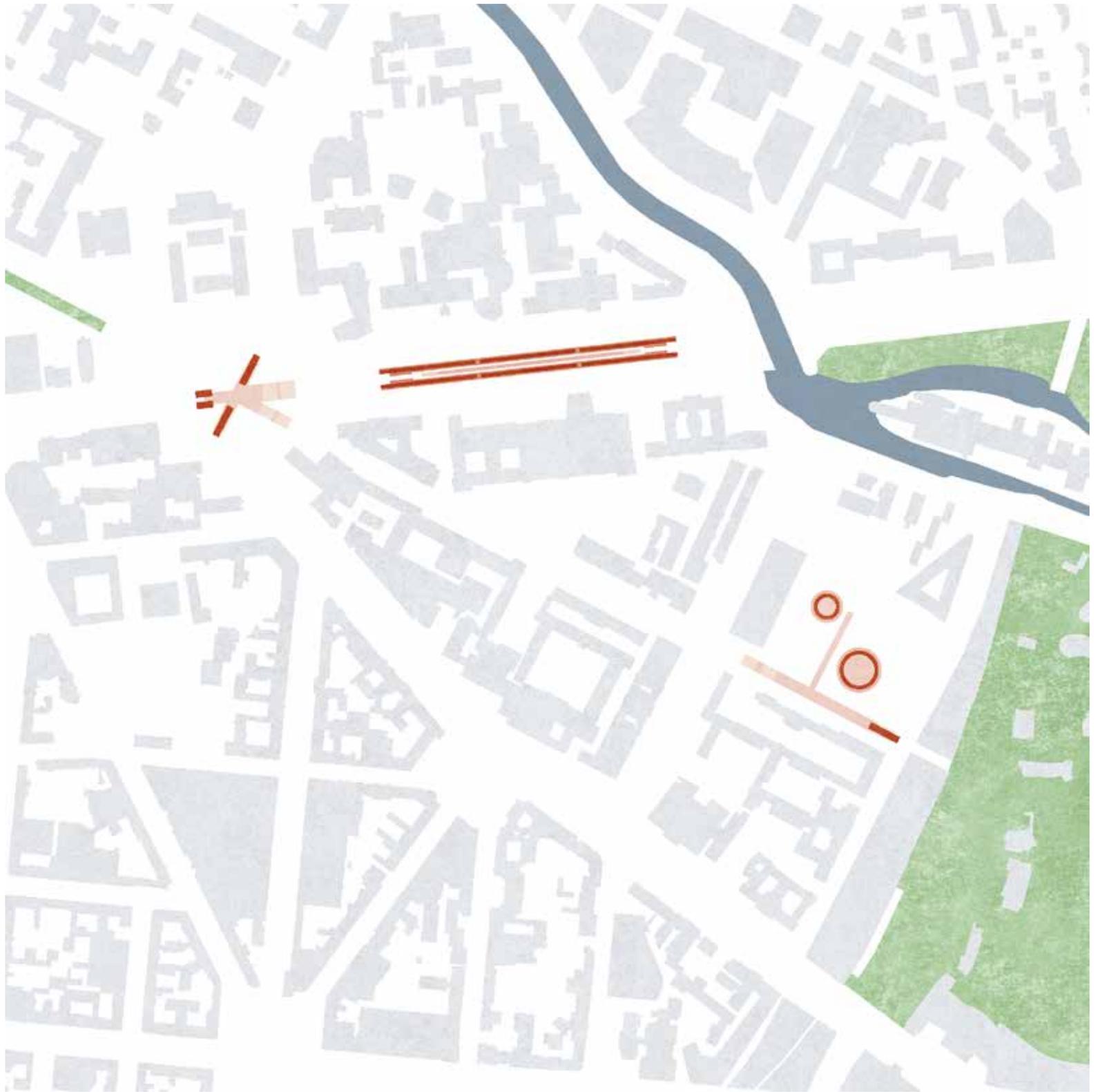
L'asse della Otto-Suhr-Allee è ripreso e continuato all'interno del campus universitario, attraverso una «incisione» nel suolo, conclusa da una torre che domina lo spazio dello zoo e fa da controcanto alla coppia di «lame» costruite nella Ernst-Reuter-Platz. Da questa «incisione» è possibile accedere a due spazi ipogei ipetrali, due luoghi raccolti nel vuoto residuale esistente tra gli edifici del campus e i binari della S-Bahn.

Tutti gli elementi del progetto lavorano su un doppio registro: da una parte definiscono «luoghi» nei contesti nei quali si collocano; dall'altra stabiliscono «relazioni» a grande distanza (tra loro e con gli altri elementi cardinali della città) rafforzandone l'idea «barocca» di costruzione per «punti» cospicui e «assi» di collegamento.

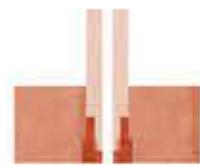


Nelle pagine precedenti: Ernst-Reuter-Platz,
ideogramma.

In questa pagina: Berlin City West, ideografia.

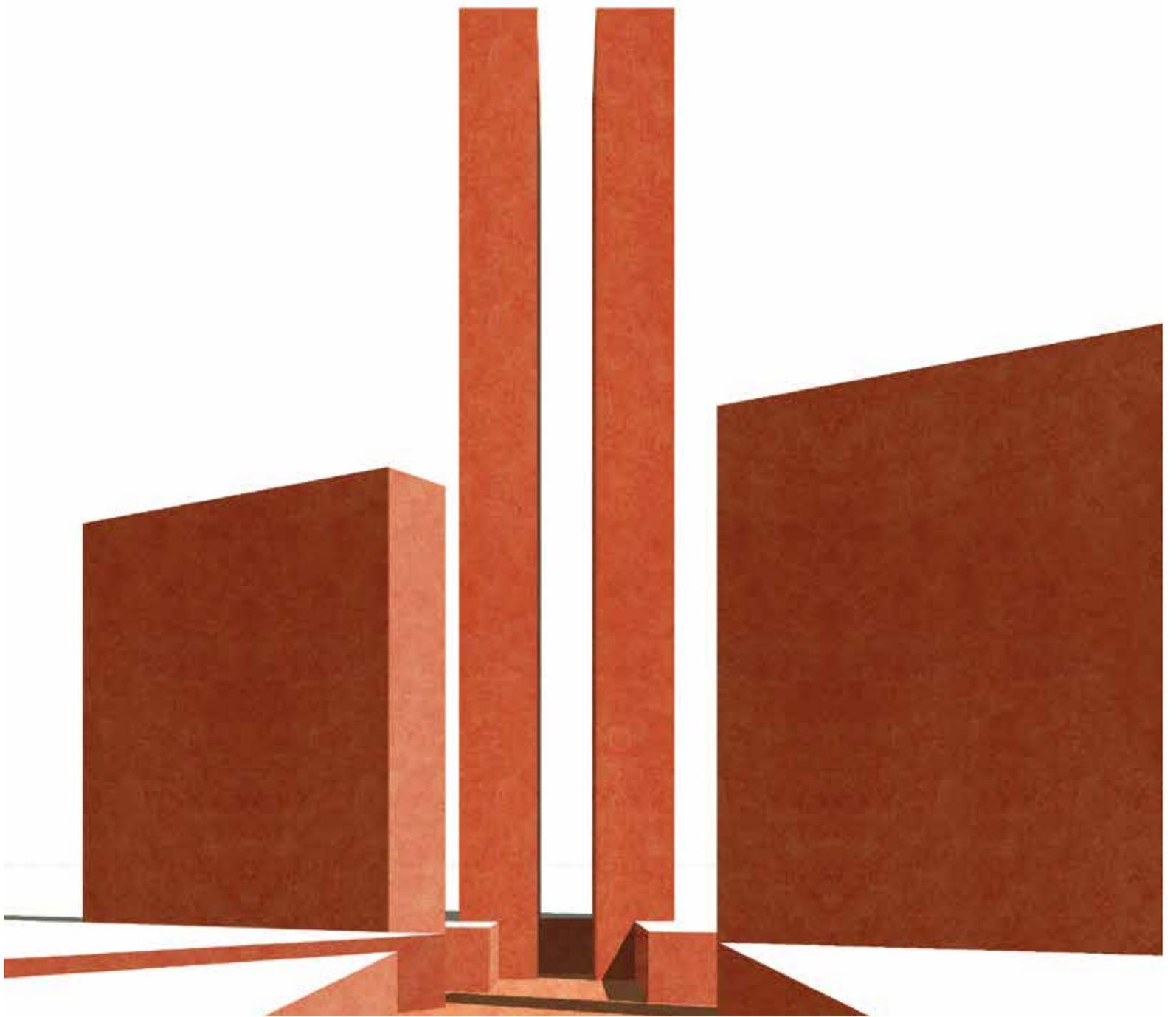


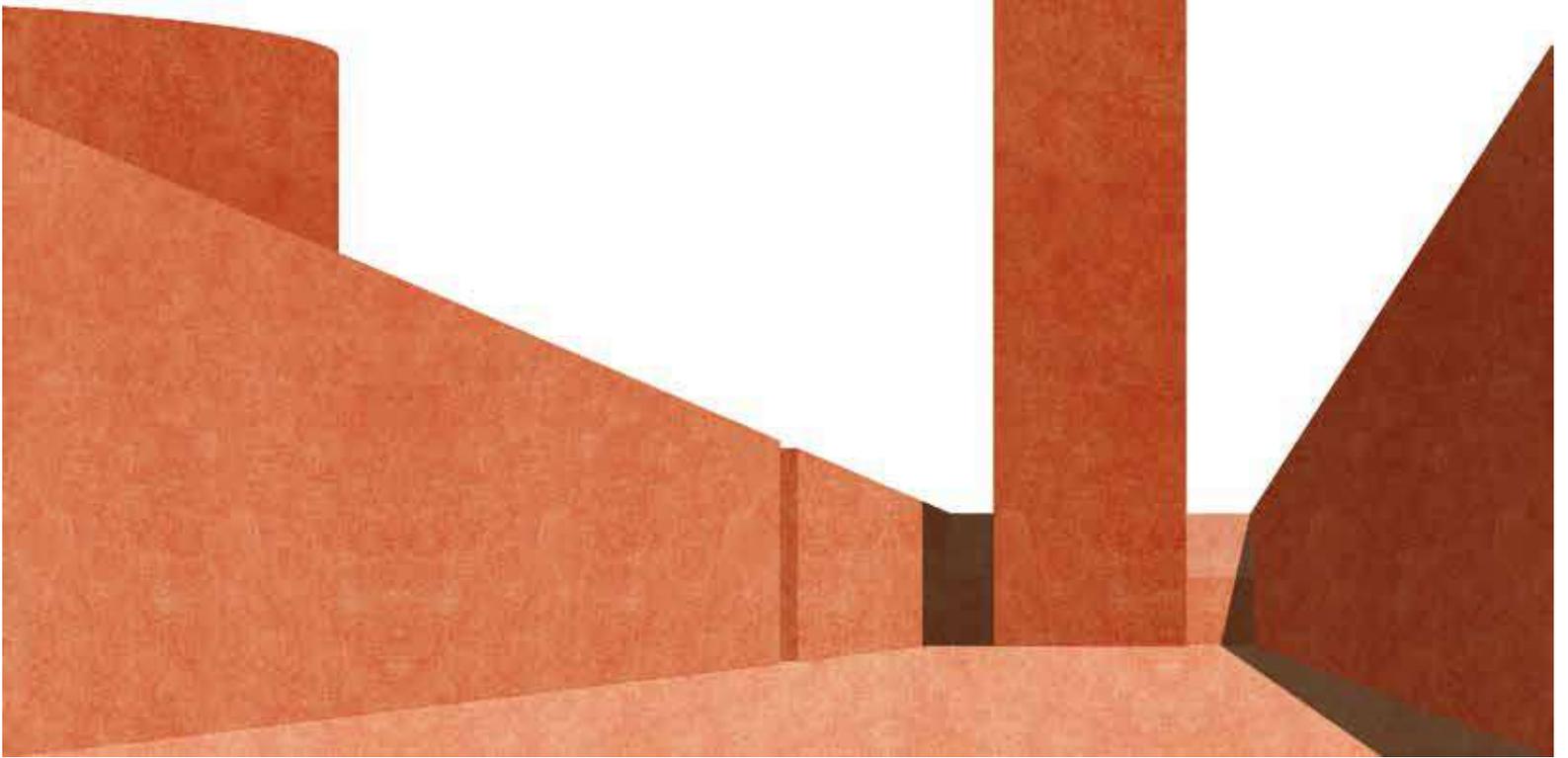
Planimetria generale.

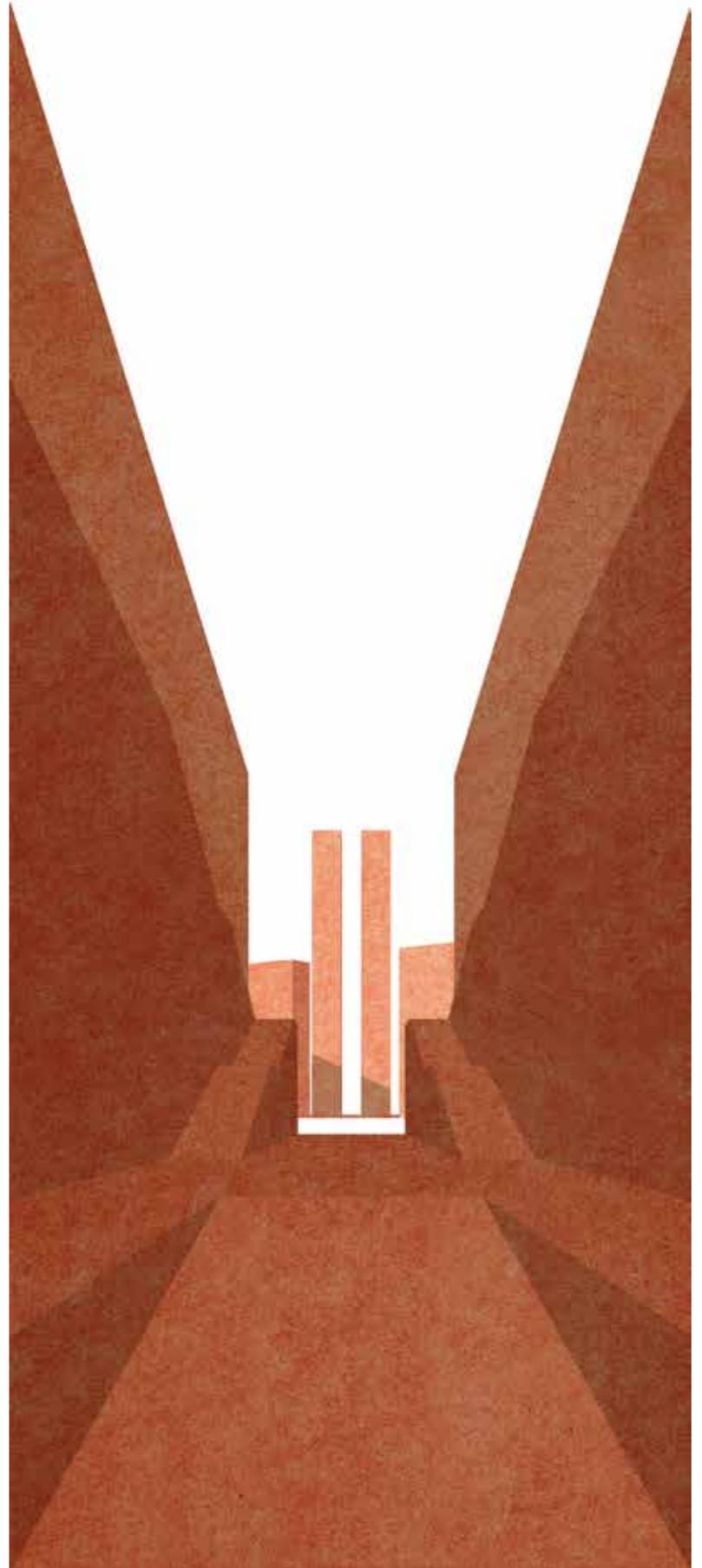


Profili e sezioni.

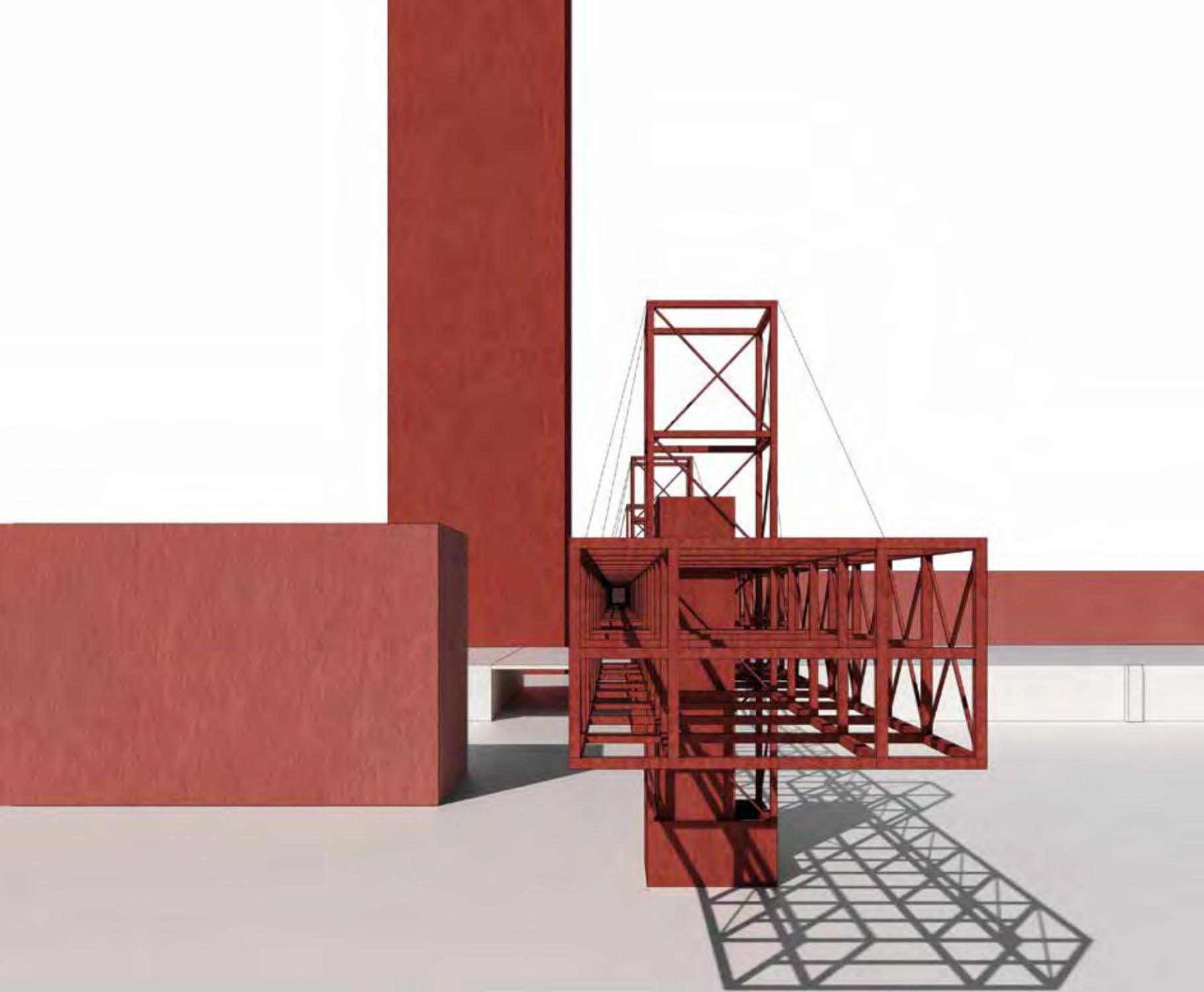
Vista della Ernst-Reuter-Platz.







Vista della strada ipogea.
Vista della strada "interna".



Identità e permanenza dell'archetipo

Armando Dal Fabbro
Mauro Marzo
Claudia Pirina
con
Gian Maria Casadei
Rafael De Conti Lorentz
Anna Fabris

La proposta per Berlino City West riflette la grande tradizione della costruzione della città moderna e ciò che essa ha rappresentato per Berlino in questi ultimi cinquant'anni. Lasciate alle spalle le atmosfere di döbliniana memoria e le suggestioni della Berlino di pietra hegemaniana, depositarie delle trasformazioni della città in epoca moderna, la ricerca si è concentrata sui caratteri di permanenza di alcuni luoghi e sul valore identitario dell'architettura e dei suoi fondamenti figurativi e archetipici.

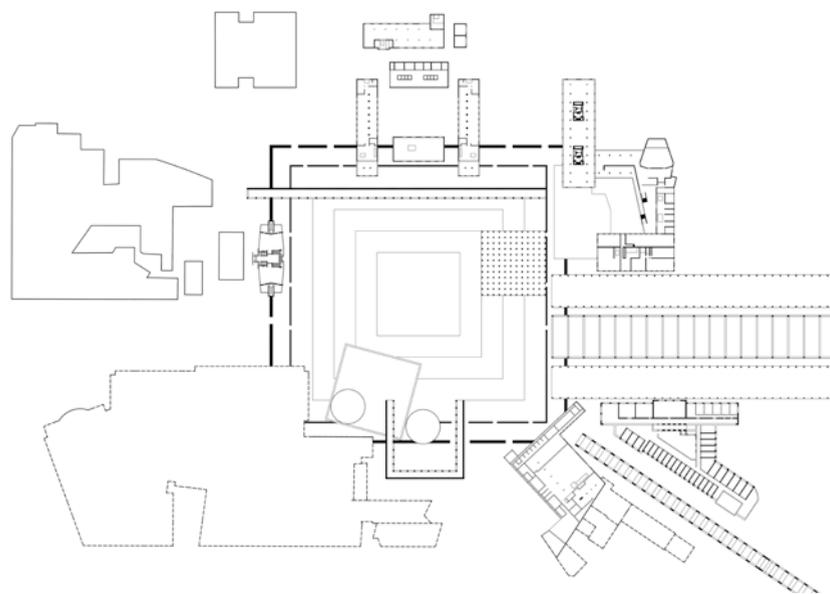
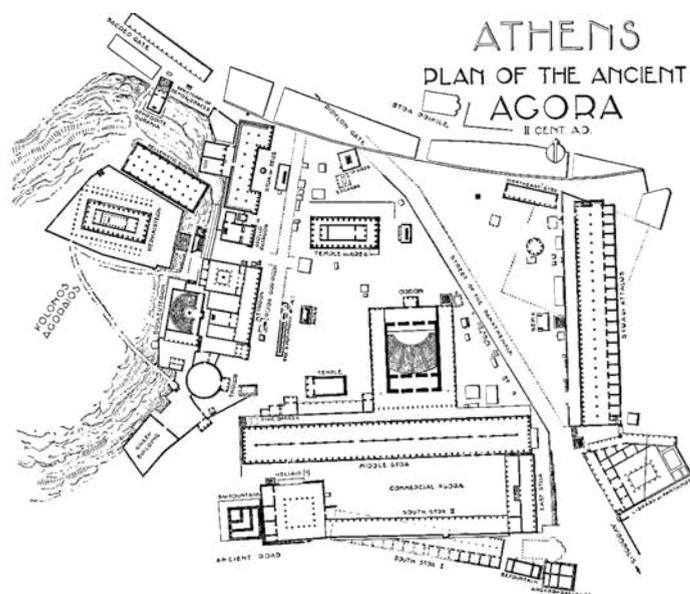
Da Ernst-Reuter-Platz la nuova configurazione si estende assialmente in due lunghe strutture: un nastro a sezione triangolare che riprende l'archetipo dell'aula-galleria segnando l'asse monumentale che conduce alla Colonna della Vittoria e alla Porta di Brandeburgo; e un traliccio sospeso – il *Viaduct* – che attraversa l'area del campus universitario della Technische Universität lungo l'an-

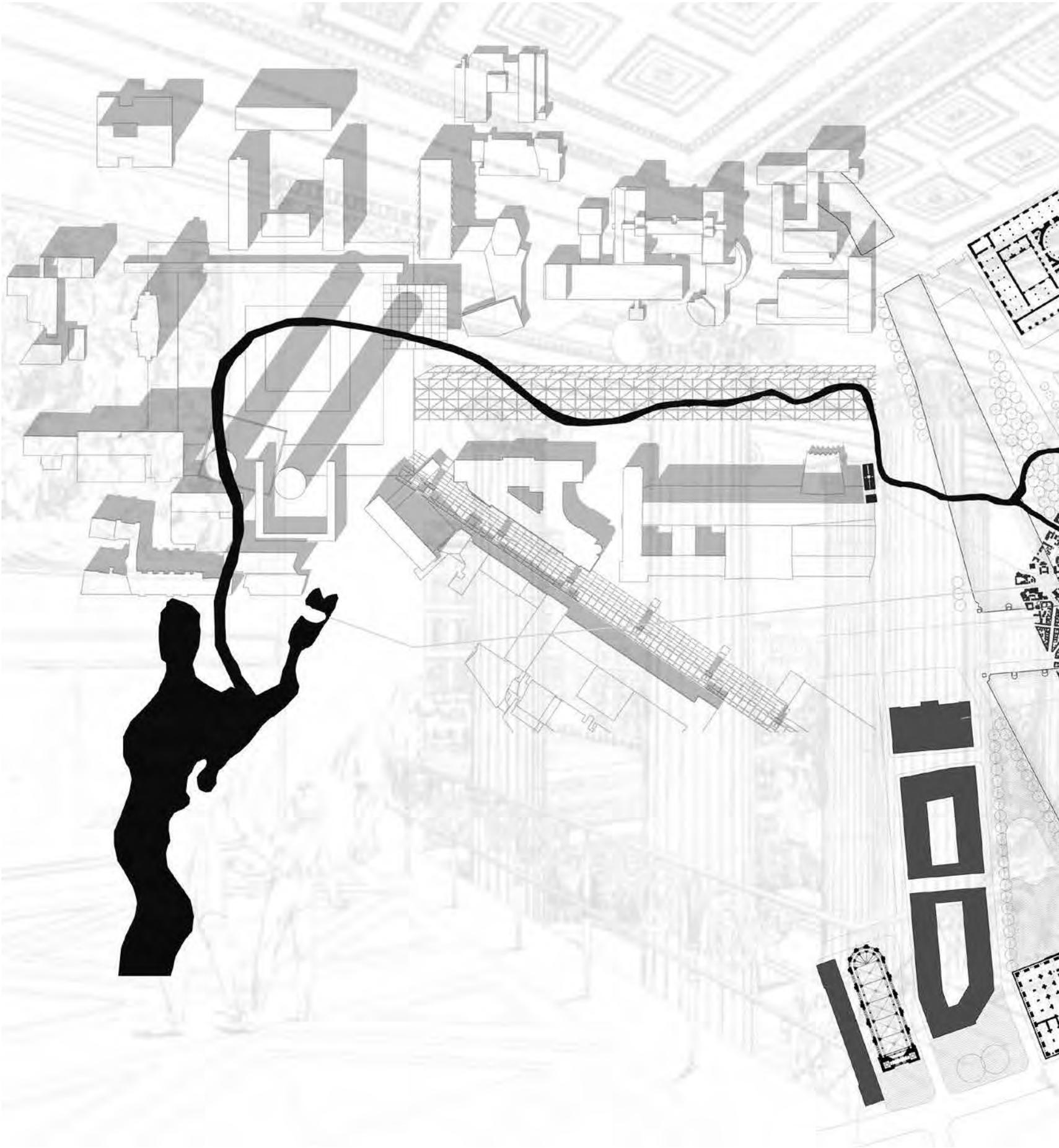
tico asse barocco puntato sul castello di Charlottenburg (oggi Hertzallee Straße). Il *Viaduct* recupera l'archetipo dell'acquedotto romano e funge da connettore fisico e visivo tra due poli, raccogliendo la potenziale vitalità oggi dispersa nei diversi edifici del campus. Come grande infrastruttura, il traliccio sospeso si snoda per quasi un chilometro, ad un'altezza tale da sormontare i binari della stazione, concludendosi nella torre che si affaccia sul verde del Tiergarten. Il viadotto si presenta come una leggera gabbia, uno scheletro urbano atto ad accogliere volumi e funzioni, pieni e vuoti.

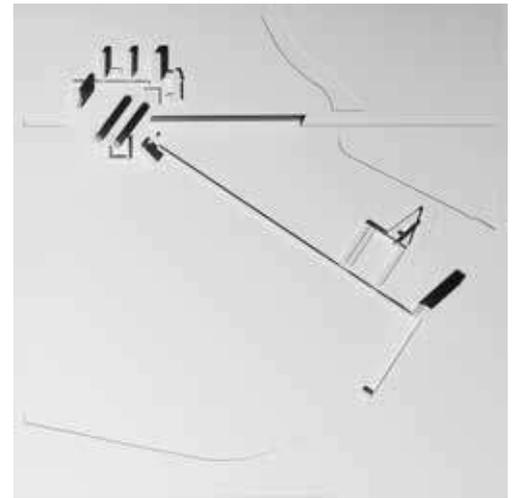
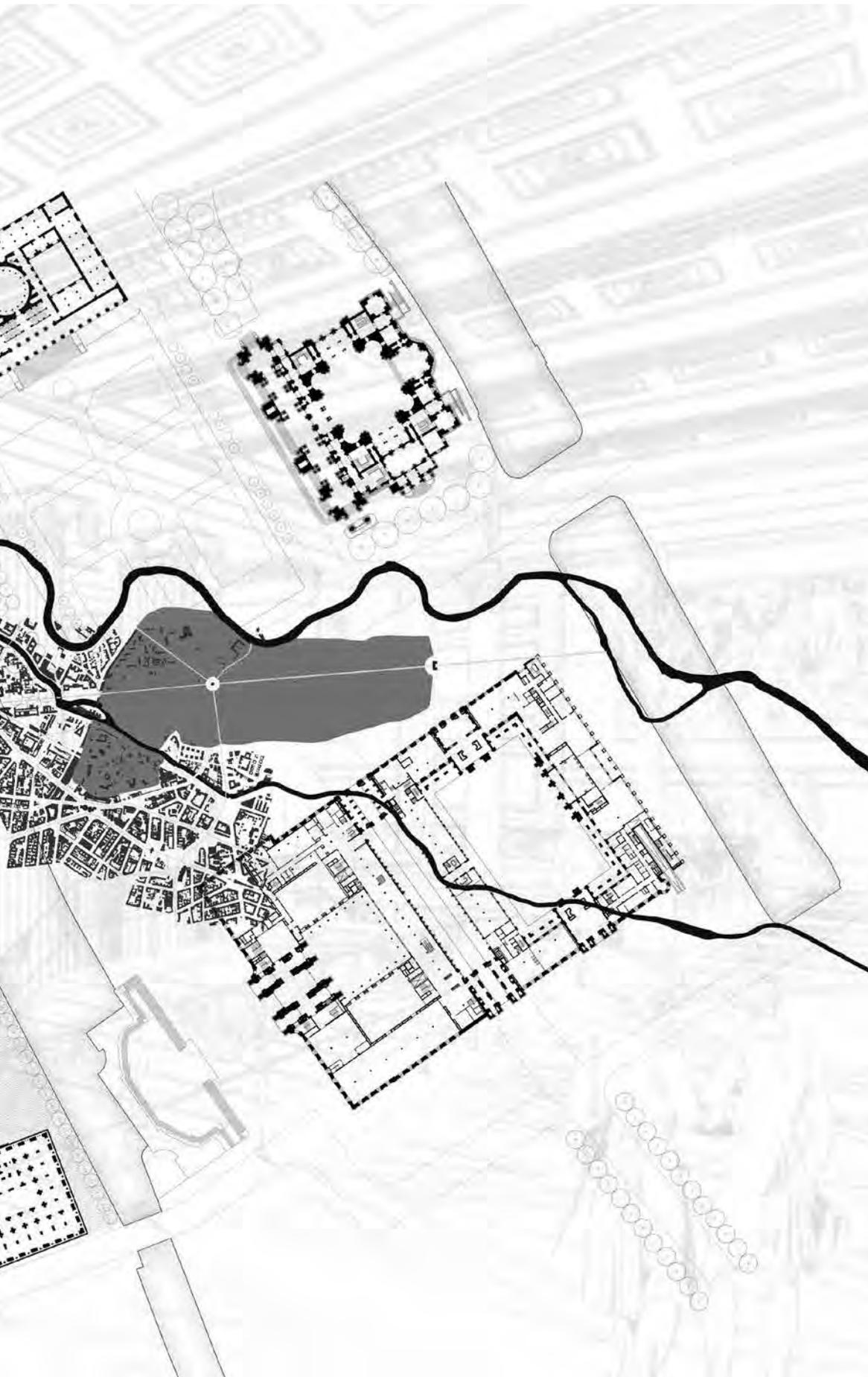
Il progetto per la Ernst-Reuter-Platz ambisce a riproporre quella dimensione del tempo dove l'antico e il vuoto diventano presenza. La foresta di colonne della sala ipostila, posizionata a ridosso della scuola di architettura, echeggia la verticalità delle torri cilindriche e le colonne terragne-sche del Dantenum, componendo nell'op-

posizione tra riparo e monumentalità l'invaso del grande vuoto. Questo nuovo polo trova complementarità in quello generato nell'interfaccia della stazione dello zoo, che non rappresenta la conclusione del sistema, ma il suo collegamento alla zona commerciale adiacente e al sistema di trasporto che diventa spina dorsale dell'intera area centrale di Berlino.

Se l'ambiente che oggi non riconosciamo come urbano è il risultato di uno sguardo strettamente funzionale che congela nello spazio un tempo non appartenente alla dimensione della città, la sua ricomposizione va appunto verso la riscoperta in profondità di una nuova visione che trova negli archetipi i fondamenti di cui costruirsi. La visione che ne scaturisce di Berlino è dunque la ripresa dalla sua stessa condizione di laboratorio urbano, sperimentale, la cui identità permane in mezzo al trasformarsi continuo e inevitabile della città stessa.





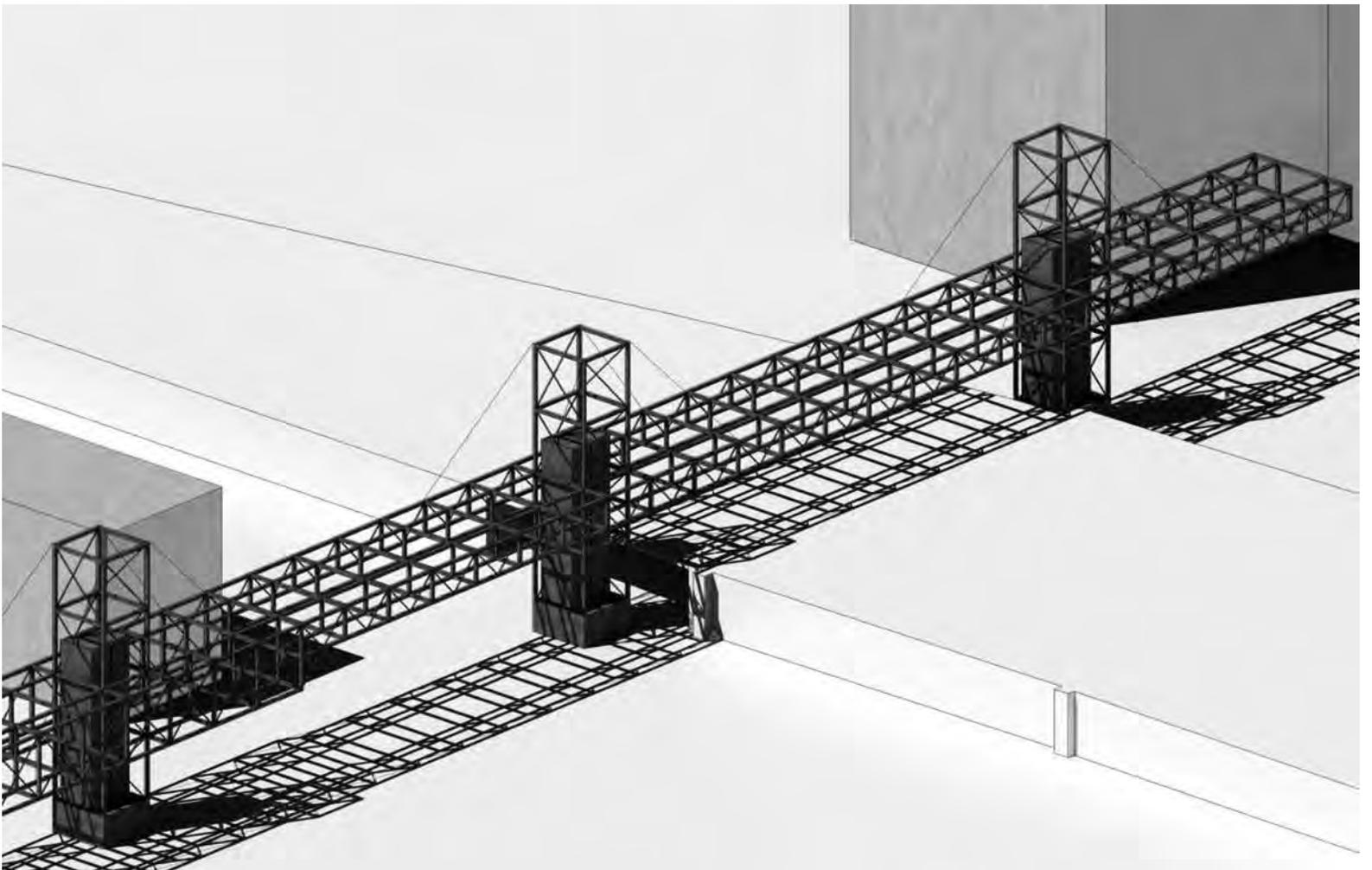
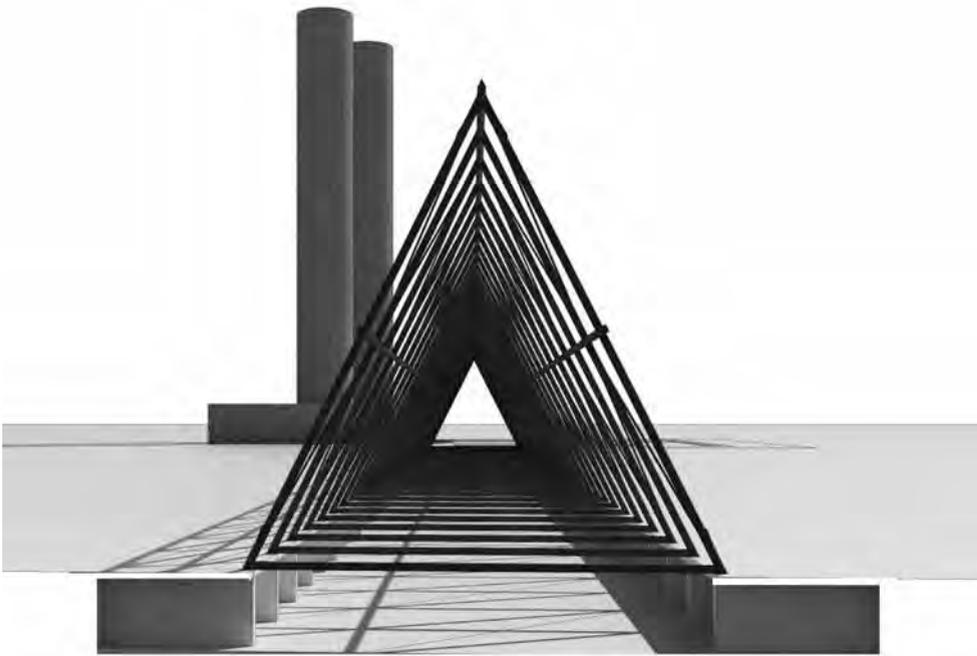


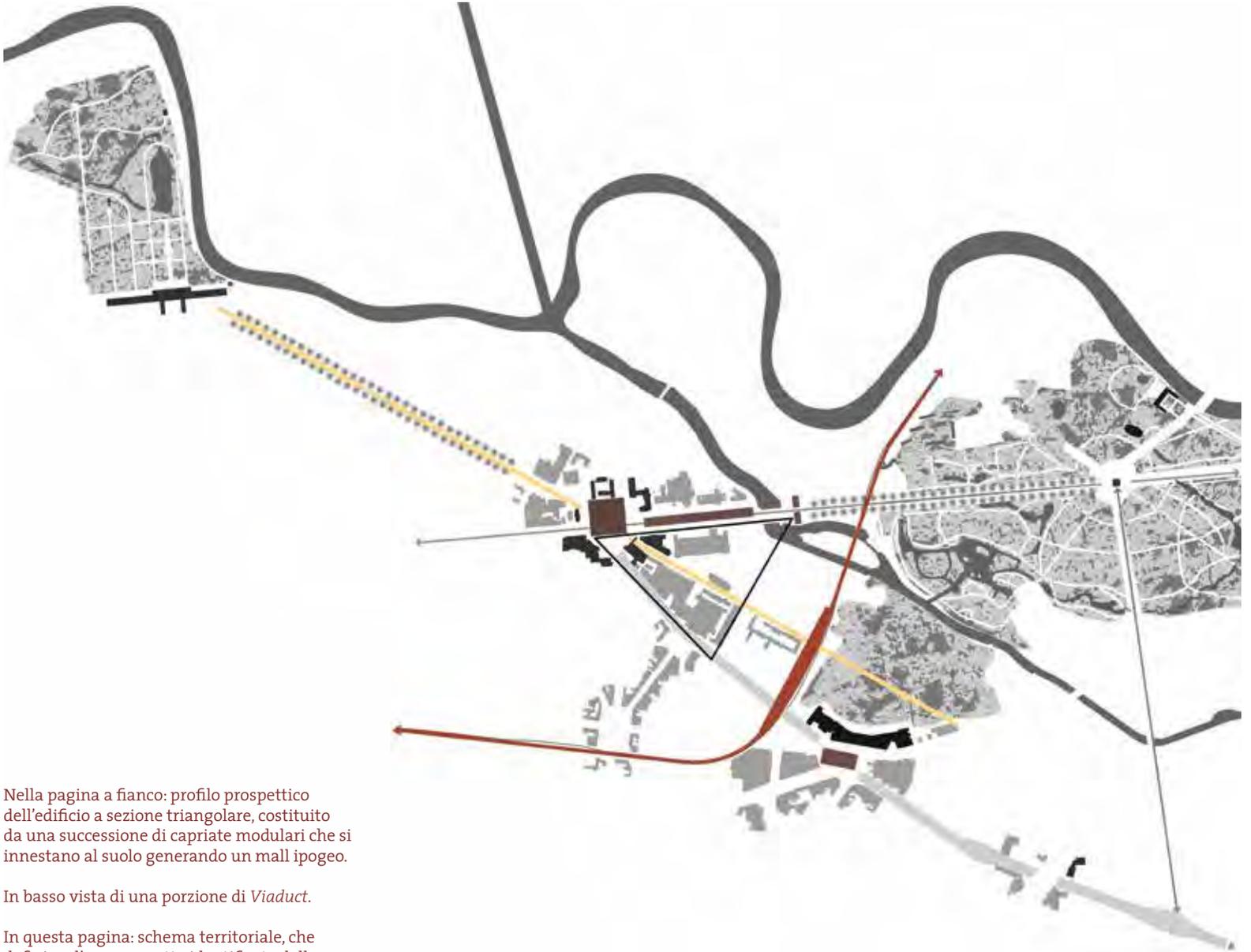
Nelle pagine precedenti: la soluzione permeabile e leggera della sezione prospettica del lungo *Viaduct* che offre piani e spazi d'uso come prolungamento delle funzioni del campus.

Un confronto tra l'archetipo della piazza, nell'immagine consolidata dell'agorà di Atene, e il nuovo disegno del grande invasore urbano della Ernst-Reuter-Platz.

In questa pagina: in alto l'impianto generatore dei due sistemi lineari come dominante figurativa di una parte di città, tra la Ernst-Reuter-Platz e la Hardenbergplatz.

A sinistra un collage a più scale, con le piante delle architetture dell'area centrale della città e il nuovo sistema urbano della Ernst-Reuter-Platz sovrapposti al disegno schinkeliano dell'ingresso dell'Altes Museum, come in un capriccio canaletto.



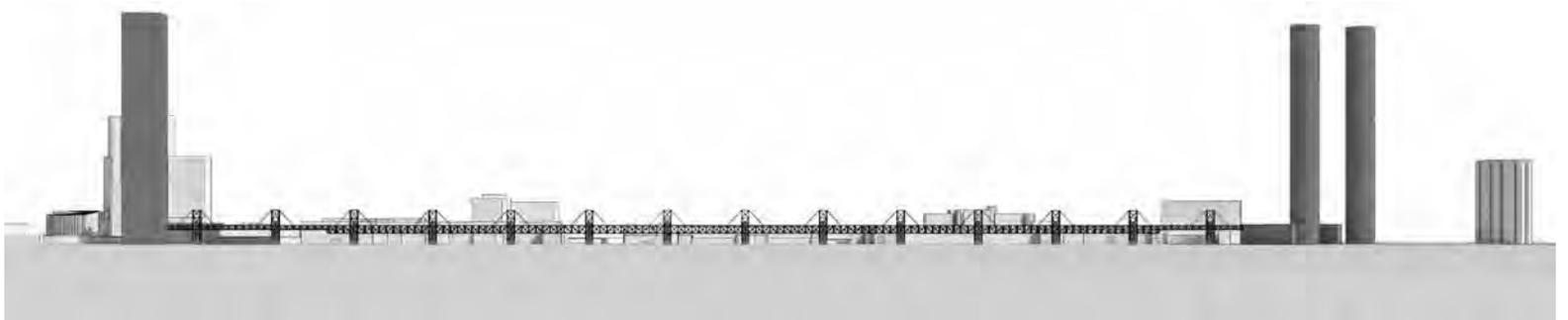


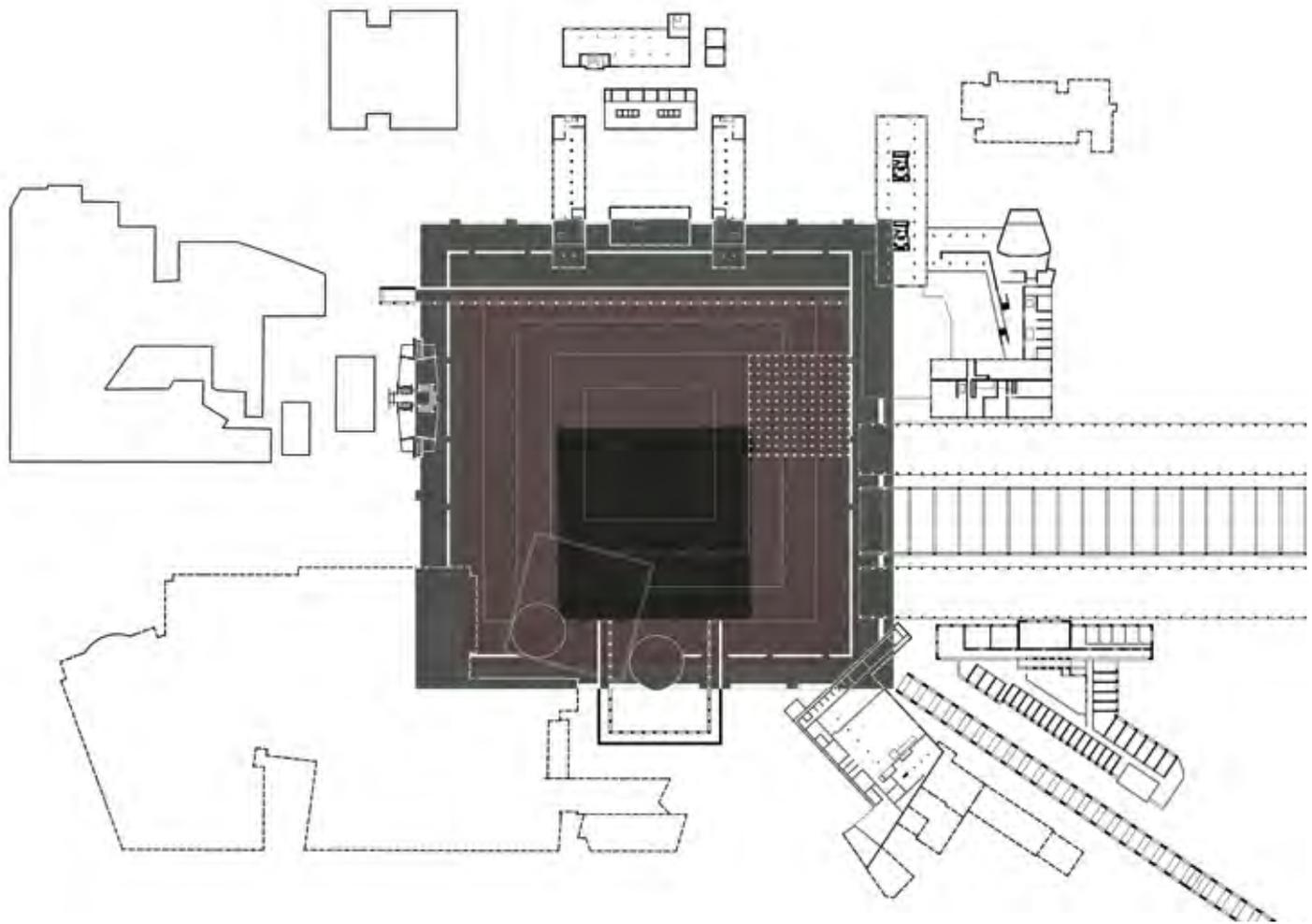
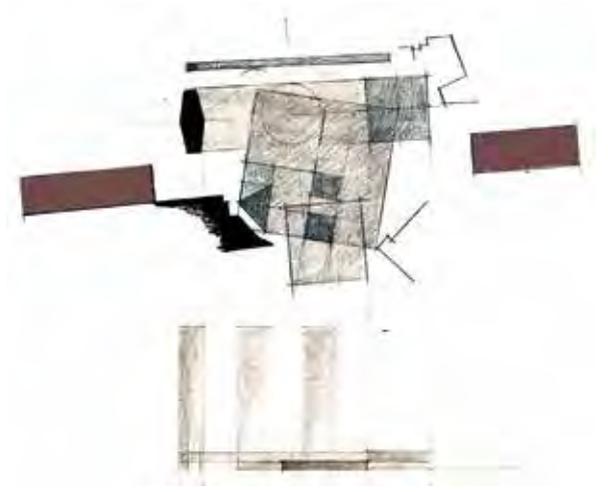
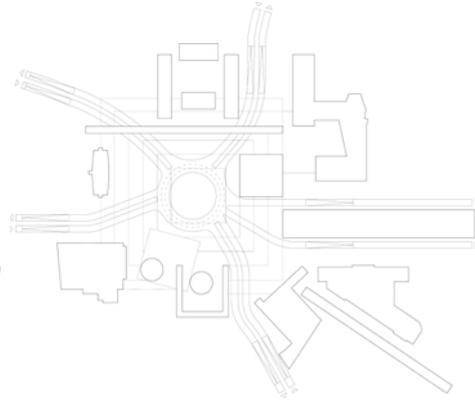
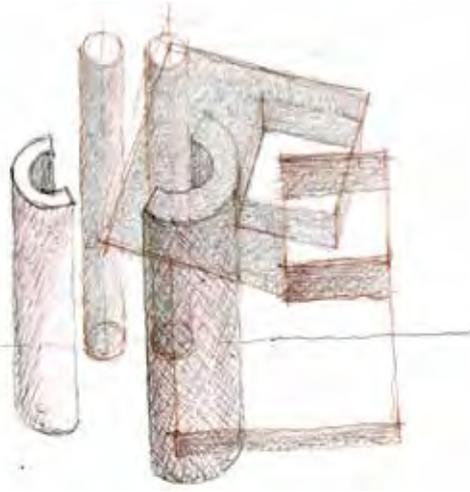
Nella pagina a fianco: profilo prospettico dell'edificio a sezione triangolare, costituito da una successione di capriate modulari che si innestano al suolo generando un mall ipogeo.

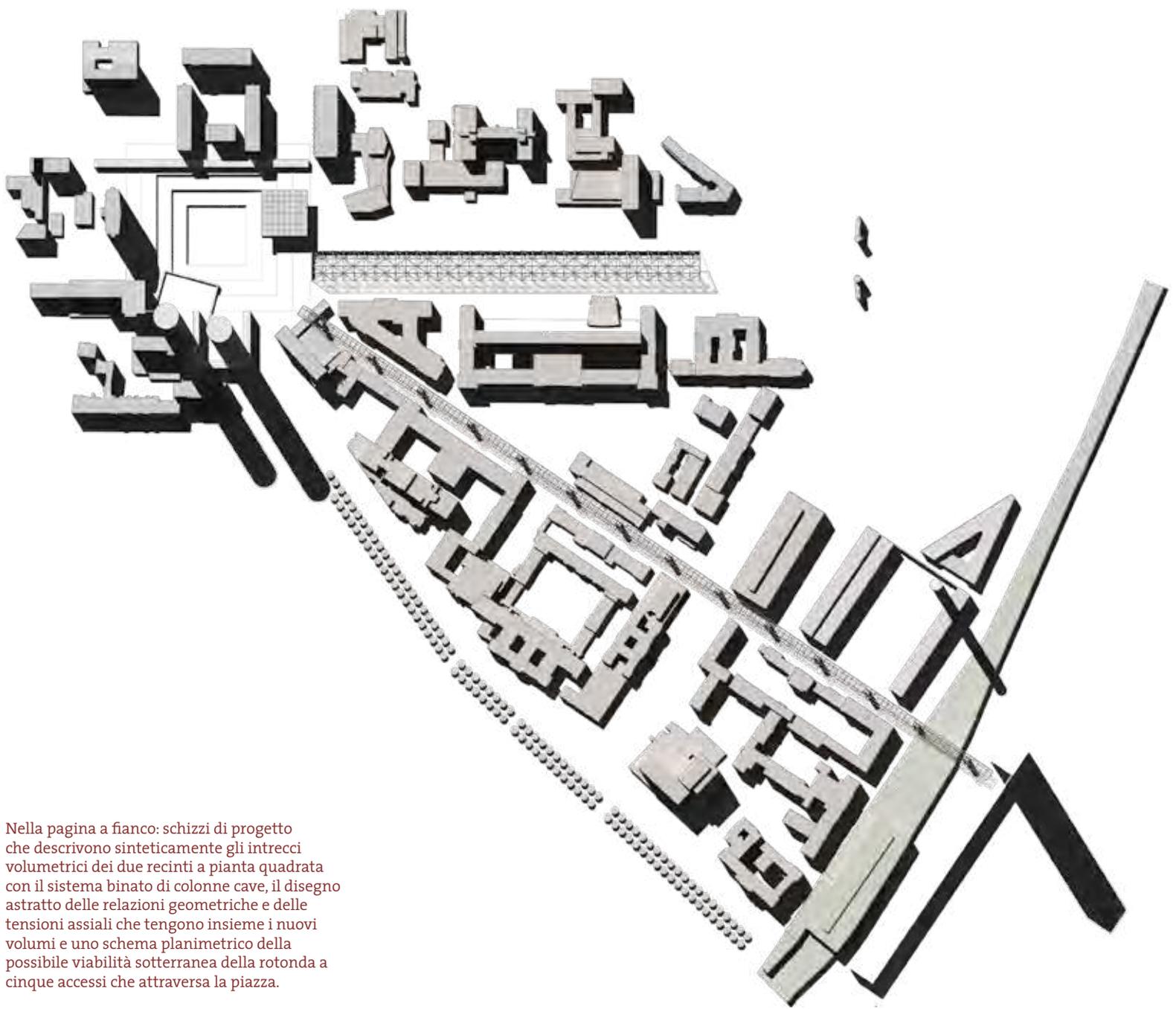
In basso vista di una porzione di *Viaduct*.

In questa pagina: schema territoriale, che definisce l'area progetto identificata dalla valorizzazione dell'asse barocco come asse urbano attrezzato.

Profilo dell'inserimento del lungo *Viaduct* che permette di collegare la Ernst-Reuter-Platz con la stazione della metropolitana in Hardenbergplatz.







Nella pagina a fianco: schizzi di progetto che descrivono sinteticamente gli intrecci volumetrici dei due recinti a pianta quadrata con il sistema binato di colonne cave, il disegno astratto delle relazioni geometriche e delle tensioni assiali che tengono insieme i nuovi volumi e uno schema planimetrico della possibile viabilità sotterranea della rotonda a cinque accessi che attraversa la piazza.

Il “quadro astratto della pianta”, come reinterpretazione del disegno gradonato della piazza, nella sovrapposizione planimetrica con il quadro *Homage to the Square* di Josef Albers.

In questa pagina: disegno planivolumetrico del progetto.



Il suolo sopra Berlino

Antonella Gallo
Giovanni Marras
Giovanni Luca Ferreri
Andrea Iorio
con
Claudia Cavallo
Matteo Corbellini

La fine di un'epoca

Nella prima metà del secolo scorso le teorie della pianificazione e le forme della progettazione urbana sono state spesso improntate a un approccio funzionalista. Nel secondo dopoguerra *L'urbanistica e l'avvenire delle città europee* – per dirla con Giuseppe Samonà – sono fortemente condizionati proprio dalle tematiche della mobilità. La pianificazione statale tedesca, in particolare negli anni della ricostruzione postbellica, ha legiferato in senso coordinato, stabilendo la netta prevalenza del disegno della rete stradale sulle altre componenti della scena urbana. Ernst-Reuter-Platz e An der Urania rappresentano in questo senso due luoghi esemplari, dimensionati su programmi di sviluppo improntati a «magnifiche sorti progressive».

Nella Berlino divisa del dopoguerra e nella città riunificata dopo il 1989 i flussi di traffico automobilistico di fatto non hanno raggiunto quelle previsioni di crescita su cui erano state dimensionate le ampie sezioni stradali. Oggi, peraltro, sembra piuttosto prevedibile la loro imminente riduzione per effetto di una sempre più accreditata propensione per forme di mobilità orientate alla salvaguardia dell'ambiente.

Prendendo le mosse dall'auspicabile prospettiva di futuro ridimensionamento del traffico veicolare tradizionale, la riconfigurazione di Berlin City West parte dal riconoscimento di forma e misura dei grandi vuoti prodotti nel tessuto urbano dai relitti delle infrastrutture viarie. A partire da un approccio morfologico alla lettura della città, il progetto attribuisce nuovo valore a questi grandi vuoti e tenta di verificare la possibilità di innescare processi di rigenerazione, sperimentando nuovi dispositivi architettonici e configurazioni inedite del paesaggio urbano.

Atto primo

Questo progetto per Berlin City West, attraverso lo studio della morfologia insediativa, individua una serie di parti urbane dotate di “peso” da trasporre in una configurazione futura: gli edifici alti esistenti, gli isolati della città compatta e una serie di edifici dotati di particolare valenza simbolica. Al contempo il vuoto – inteso come iato urbano o come area incrostata da manufatti obsoleti o incongrui rispetto alla forma e all'immagine della città – diviene il vero campo di progetto. Per questi “vuoti in divenire”, che nascono dalla crisi e dal ripensamento di quei tessuti urbani meno consolidati, in grande parte riconducibili a ricostruzioni del dopoguerra, il progetto immagina alternativi orizzonti di senso e nuovi scenari.

Rifondazione

La rifondazione del nuovo spazio urbano si delinea a partire dall'inserimento di due grandi figure capaci di reggere la scala della città, la cui origine rimane sospesa tra riconoscimento – o ripensamento – della forma del vuoto e la volontà di assumere un chiaro valore rappresentativo dei processi rigenerativi della città.

Le nuove figure eminenti prendono così corpo sotto forma di nuovi suoli che, ispessendosi e increspandosi, divengono percorribili in superficie da forme alternative di mobilità quotidiana e, al contempo, possono essere abitati al loro interno da una ampia *mixité* di funzioni. Introducono nuove quote nella vita della città, punti di vista che, anche se solo lievemente rialzati, permettono una percezione diversa del significato e del loro ruolo urbano.

In Ernst-Reuter-Platz un ampio giardino rialzato ingloba le infrastrutture viarie e riconnette gli edifici che oggi gravitano

sulla piazza con le nuove torri residenziali. Questa piastra verde sopraelevata, sorta di grande sostruzione tellurica che nella forma include il piano originario di Hermkes, articola relazioni e prospettive e, attraverso nuovi “*passages urbani*”, si insinua nella struttura viaria esistente per ricongiungere la nuova Ernst-Reuter-Platz al campus della TU e alla stazione di Zoologischer Garten.

Secondo un analogo procedimento insediativo, in An der Urania una sorta di parco lineare reinterpreta il sedime sinuoso e l'ampia sezione della cosiddetta “autostrada urbana”: il traffico veicolare di prossimità è ricondotto ai bordi in sezioni viarie ridotte e quello nord-sud di lunga percorrenza si inabissa sotto il nuovo paesaggio urbano su cui gravitano nuovi spazi domestici per vivere e lavorare.

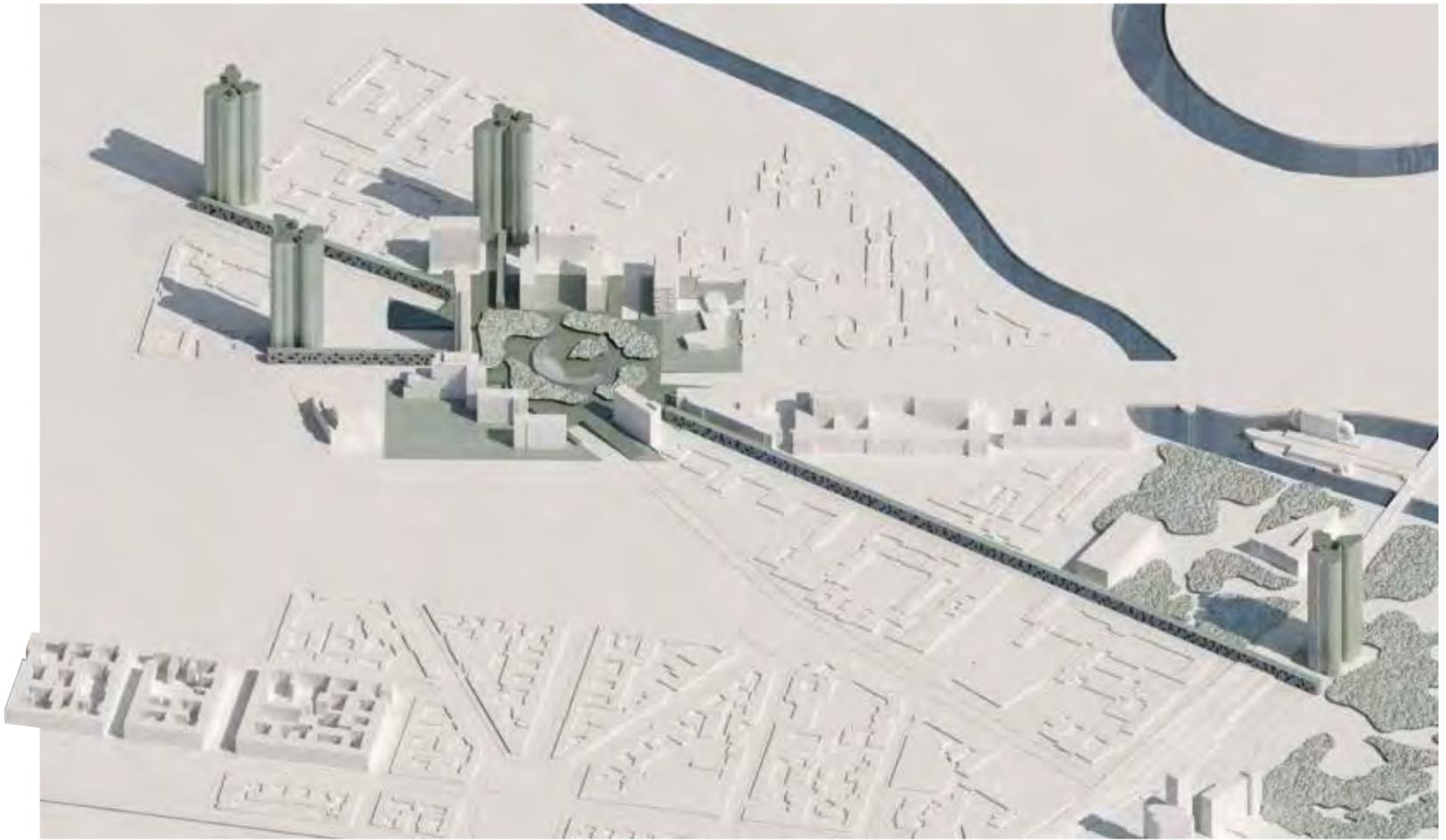
Nuove forme dell'abitare

Negli ultimi decenni, con lo sviluppo rapido della connettività, sempre più sono emersi nuovi modi di intersecare lavoro e vita domestica. La casa oggi non è più un remoto ricovero in cui si torna la sera, dopo una giornata di lavoro in ufficio o in fabbrica; la famiglia nucleare non è più il modello dominante. Le nuove torri, che cercano di reinterpretare queste nuove istanze dell'abitare, prendono forma dal sedime mistilineo dei vuoti urbani riconquistati. Secondo un paradigma compositivo esplorato da Mies van der Rohe nel grattacielo di vetro a superfici convesse, pensato per la Berlino del 1920, queste architetture, nella loro configurazione interna, reinterpreta in verticale il rapporto tra natura e artificio: ampi fronti vetrati, a cogliere la luce, si ispessiscono in un'intercapedine perimetrale – una sorta di onirico *Zwischenwelt*, luogo di vegetazione e vita lussureggiante, dove prende corpo un “sogno mediterraneo”.

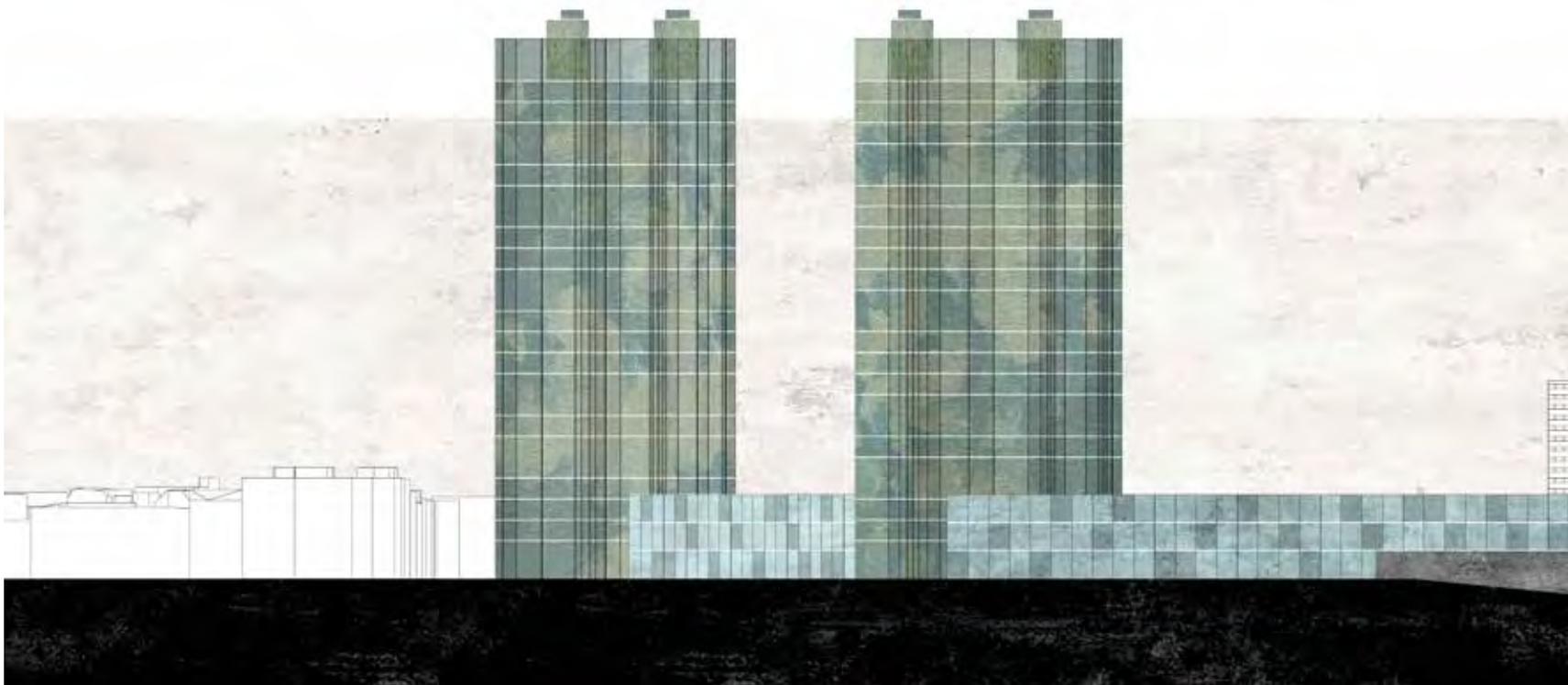


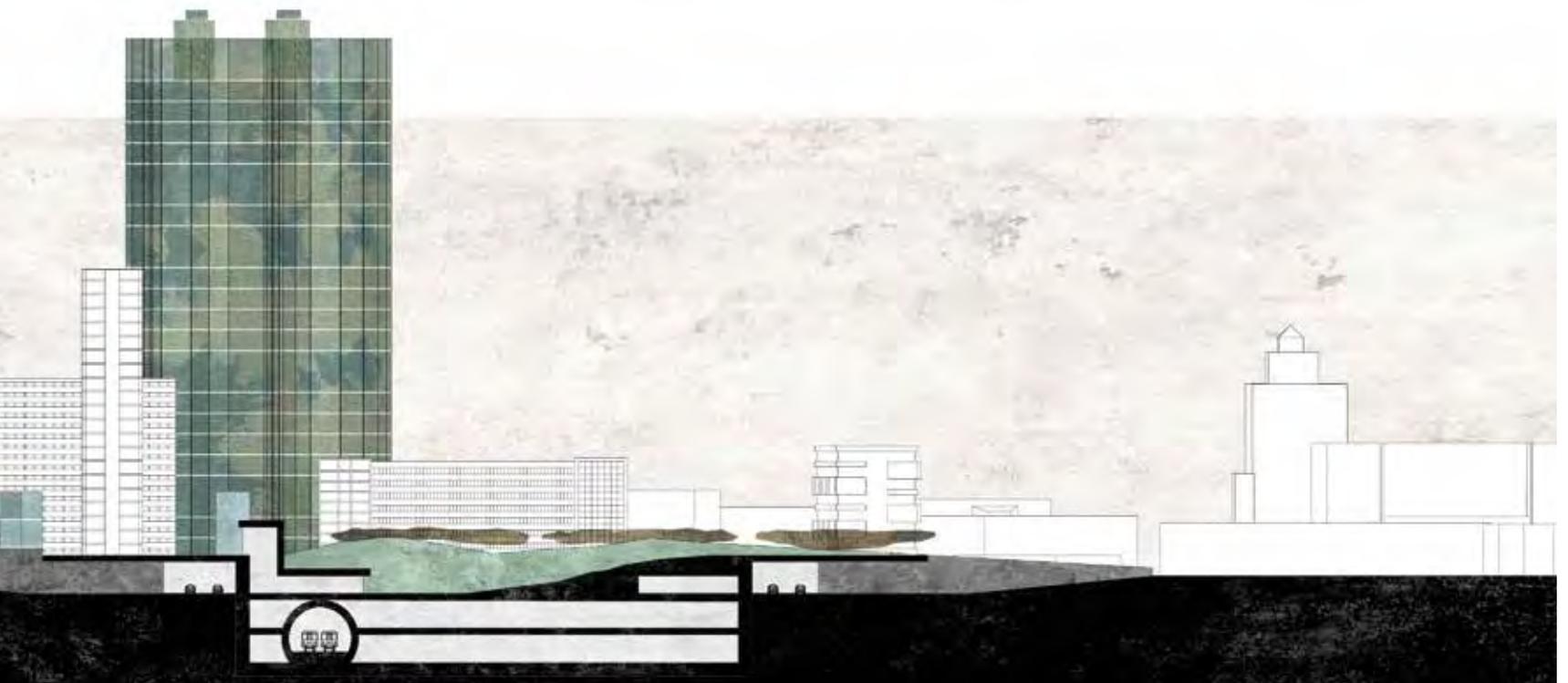
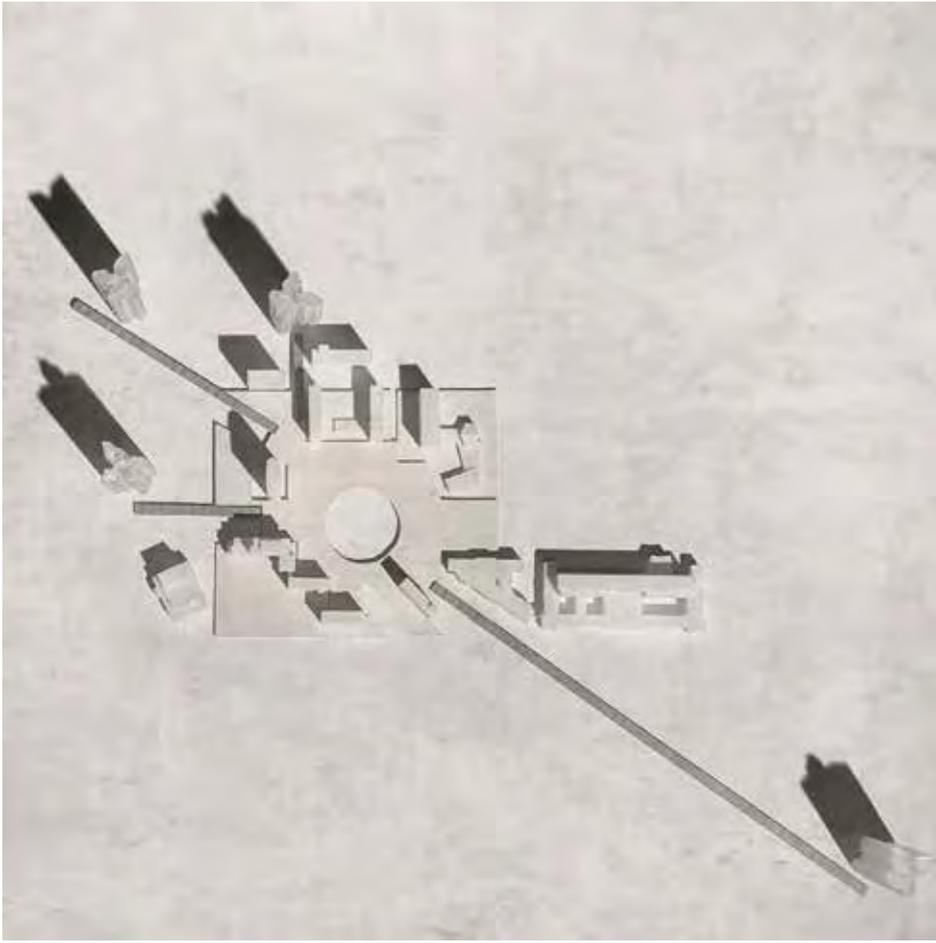
Planimetria generale.





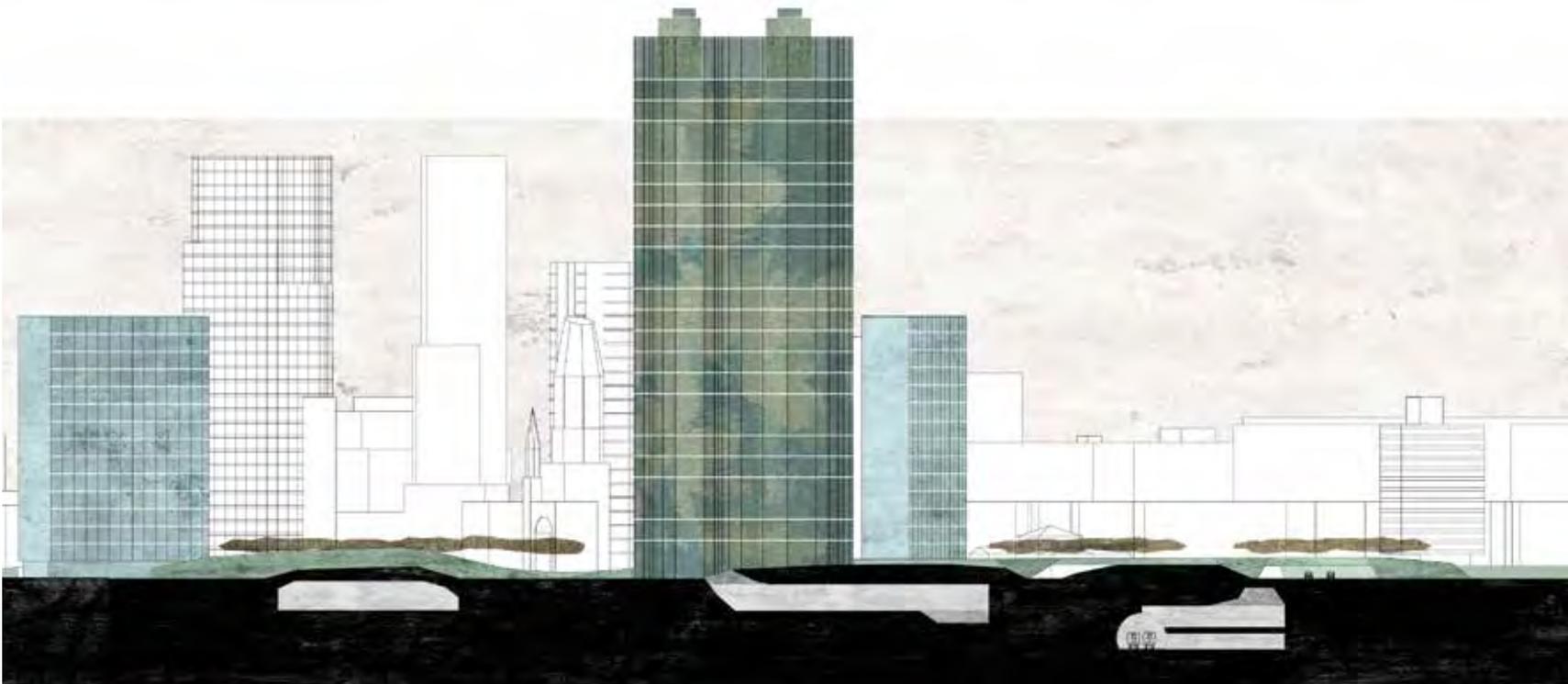
ERNST-REUTER-PLATZ
Vista assonometrica, modello,
sezione scala 1:2000.

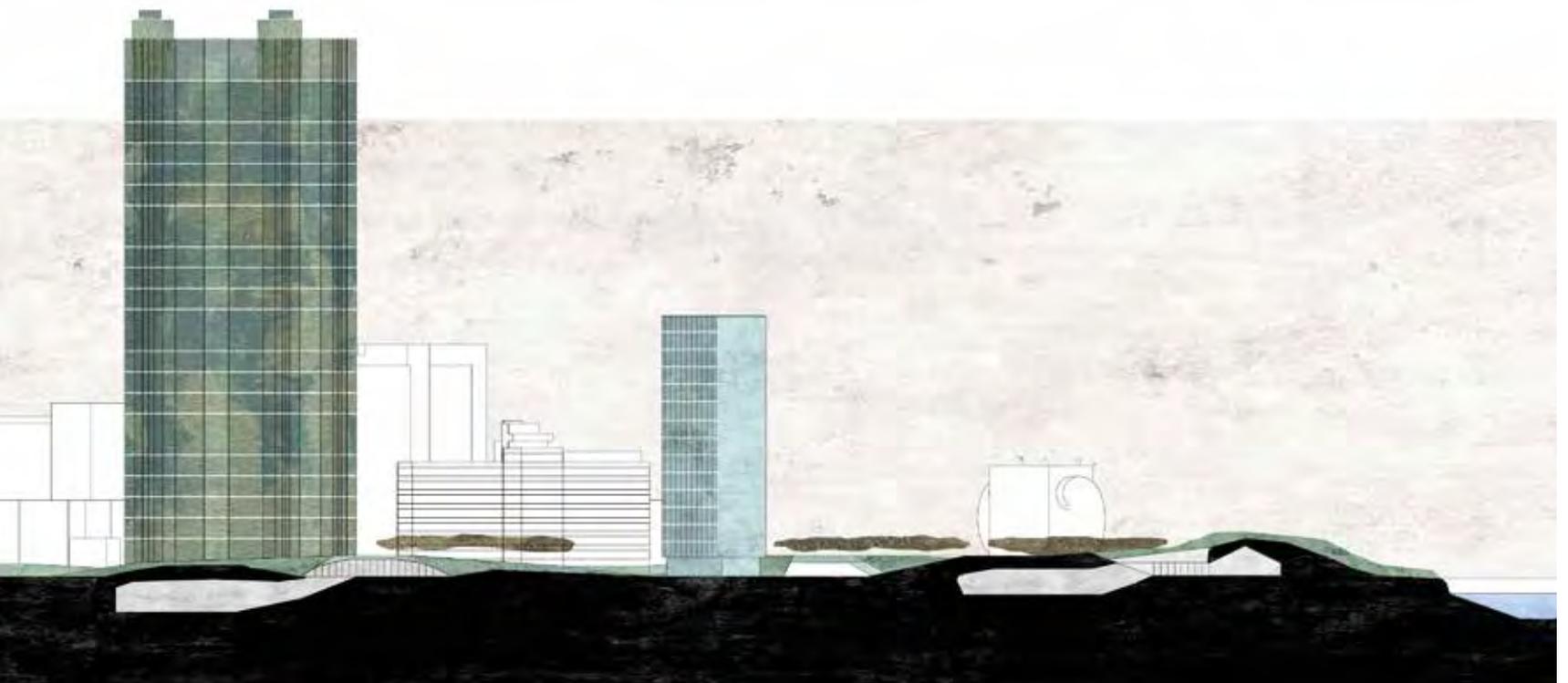


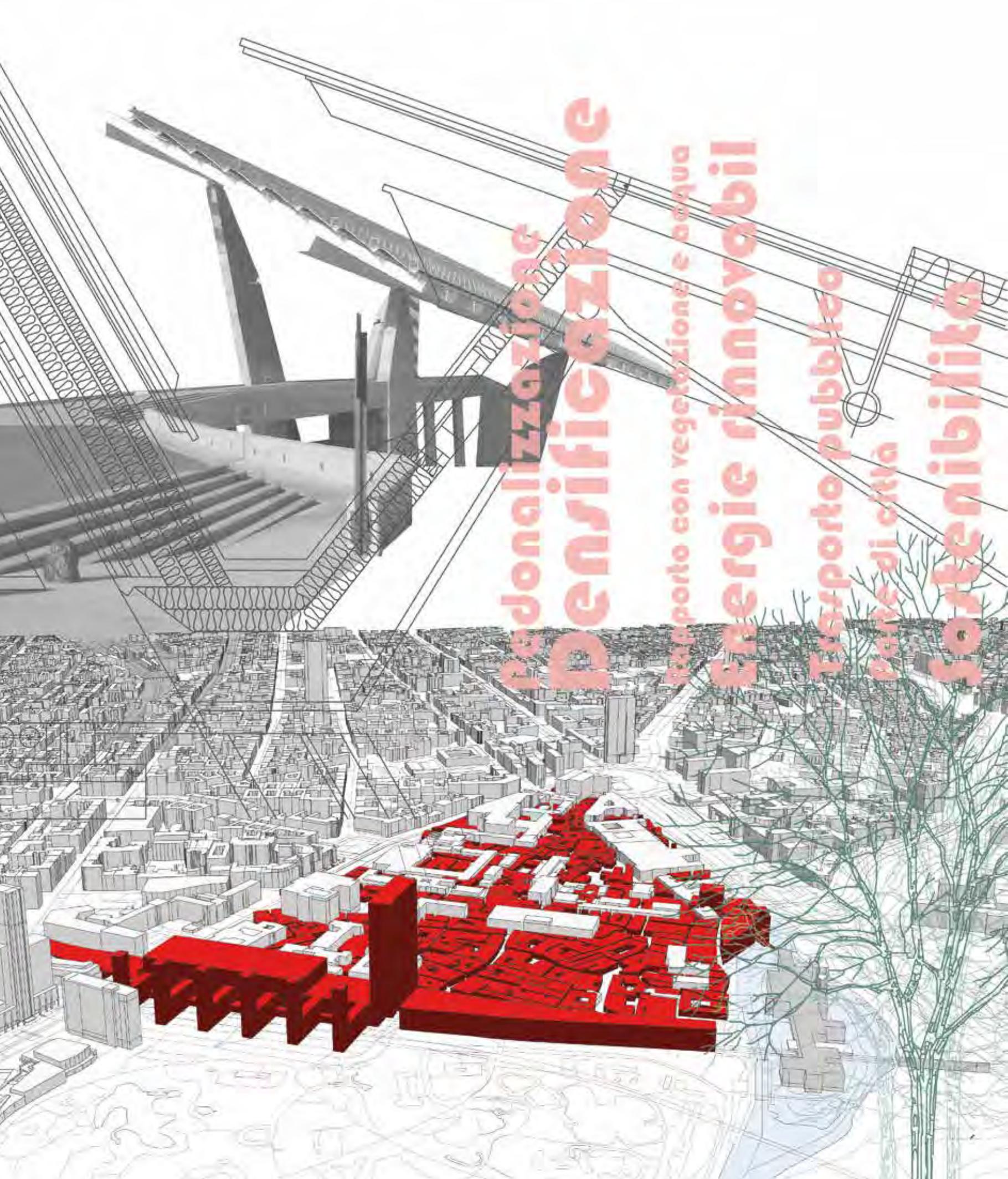




AN DER URANIA
Vista assometrica, modello,
sezione scala 1:2000.







Specializzazione Densificazione

Adattamento con vegetazione e acqua

Energie rinnovabili

Trasporto pubblico

Spazi di città

Sostenibilità

Berlino – La città pedonale

Carlo Magnani
Patrizia Montini Zimolo
con
Camilla Donantoni
Valerio Botta
Ilaria Cucit
Luca Zilio

Il progetto si concentra sul triangolo del campus universitario della Technische Universität di Berlino, area scelta per la sua importanza strategica tra Ernst-Reuter-Platz e la Bahnhof Berlin Zoologischer Garten, limite tra il Tiergarten e lo sviluppo urbano di Charlottenburg. Obiettivo è proporre delle alternative di sviluppo per questa parte di città, inserita nel suo contesto e in relazione al tessuto urbano. La peculiarità di questa parte di Berlino, caratterizzata dalla sua posizione centrale, dalla dotazione di servizi di trasporto pubblico e dalla sua dimensione contenuta inferiore al chilometro, ha consentito lo sviluppo della proposta progettuale, rivolta alla città del futuro, alla città pedonale. La prima necessità a seguito dell'analisi dell'area, è stata quella di incrementare lo sviluppo della S-Bahn, quale luogo di intermodalità del trasporto pubblico, dei nuovi incontri culturali, dandogli una nuova configurazione. È in quest'area che oltre alla linea della metropolitana sotterranea e superficiale, si sono concentrati i servizi di parcheggio auto, sosta corriere e terminal dei bus di linea. Il centro intermodale libera così l'area del campus dai parcheggi delle automobili e dal terminal dei bus, che ne impedivano uno sviluppo coerente. L'operazione svuota allo stesso tempo l'area prospiciente la stazione dal parcheggio e sosta per corriere, articolando una piazza urbana, soglia e passaggio tra il Tiergarten e il tessuto urbano.

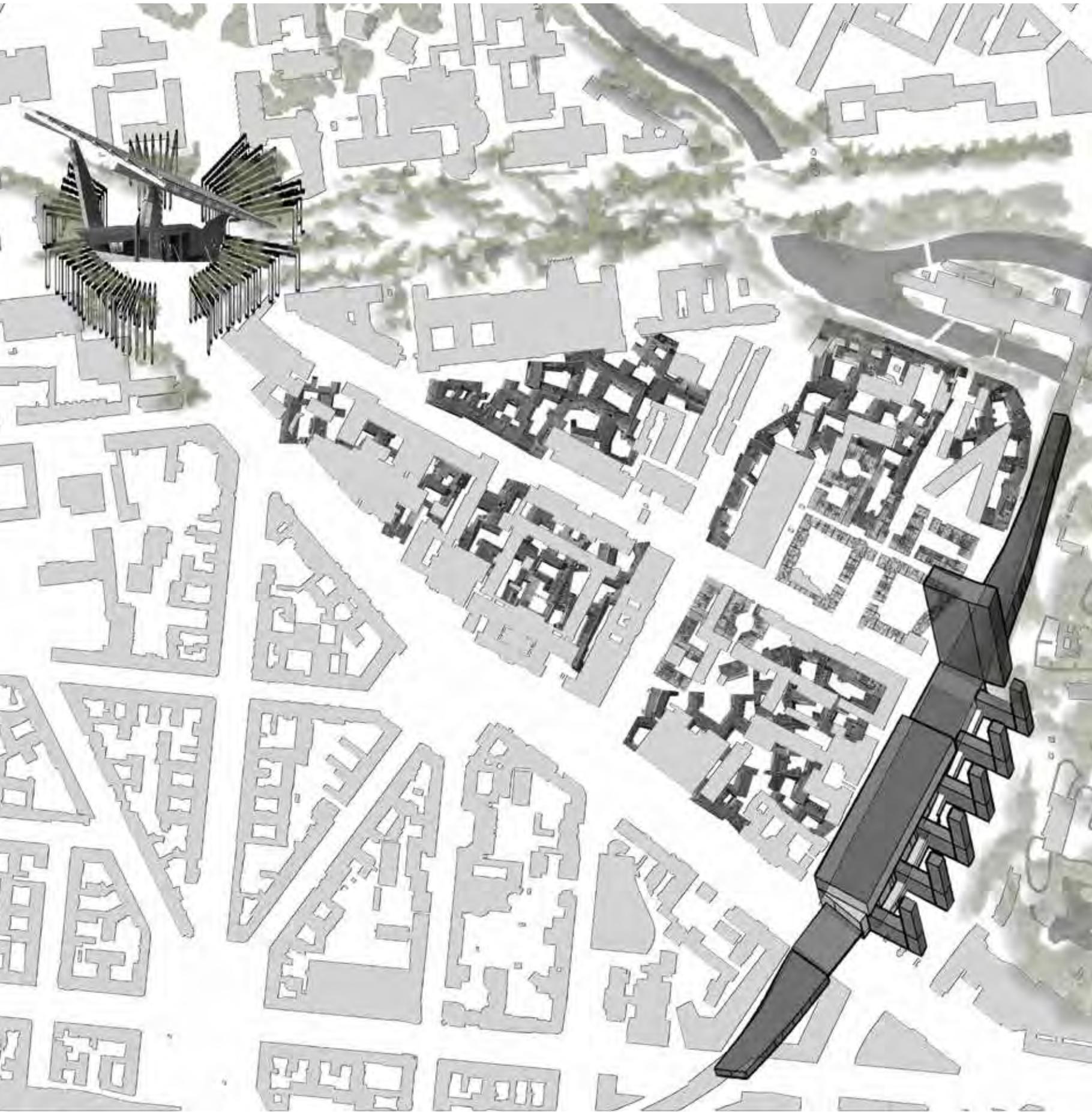
Il triangolo del campus universitario, liberato da presenze incoerenti, viene sviluppato come parte della città di Berlino, con il suo insieme di piazze e tessuto edificato denso. Il progetto propone tre soluzioni per lo sviluppo dell'area, tre idee di città possibili, tre suggestioni per riflettere sulle future possibilità di questa parte di città. La "città degli isolati" è la Berlino

della ricostruzione critica, città che, ripartendo dalla maglia di strade ed edifici a corte realizzati lungo il perimetro degli isolati con una certa densità e altezza, caratteristica della città Ottocentesca del piano Hobrecht, sviluppa una contemporaneità che riprende dal tessuto storico la matrice per il nuovo. L'ipotesi progettuale elaborata utilizza collage di isolati berlinesi e parigini. La "città pedonale" è la città pensata partendo da una domanda semplice che ha accompagnato la nostra ricerca: siamo ancora in grado di progettare una parte di città a misura d'uomo? Una città che riesca ad abbandonare le logiche moderne in cui l'automobile diviene paradigma per riuscire a progettare gli spazi?

A queste riflessioni abbiamo cercato di dare risposta pensando una città densa, percorribile nella sua rete di strade, passaggi, percorsi che fluiscono senza soluzione di continuità tra interni ed esterni. È la città del tessuto collettivo, ancora rintracciabile nelle piante di Venezia e Firenze, dalle quali il progetto prende in prestito delle parti, intrecciandole e tessendo una nuova struttura. Dalla contaminazione della "città degli isolati" e della "città pedonale" si sviluppa la terza ipotesi, la "città dello spazio pubblico", che recupera la densità della città pedonale, inserendo nella sua fitta rete piazze urbane, dalla forma geometrica e dimensione definita, come Piazza del Campo di Siena, Piazza della Signoria a Firenze, Piazza San Marco a Venezia, o le piazze parigine di Place des Vosges e Place Vendôme, luoghi di incontro, di socializzazione, che connettono l'isolato alla maglia strutturale di isolati e piazze barocche della Berlino di Hobrecht. Il progetto della vegetazione esterna al campus, cerca una connessione tra il Tiergarten e la Ernst-Reuter-Platz, uno dei punti che definiscono l'asse

monumentale che da Alexanderplatz prosegue lungo l'Unter den Linden e la Porta di Brandeburgo, attraversando il Tiergarten e incrociando nel suo punto mediano la Siegestsäule, per poi proseguire e terminare nella rotonda circolare della Ernst-Reuter-Platz. Il tratto finale dell'asse della Straße des 17. Juni viene ridotto nella sua sezione, eliminando gli stalli dei parcheggi, ricollocati nella stazione intermodale del Zoologischer Garten, e progettando lungo i bordi stradali la piantumazione di essenze arboree. Al centro della Ernst-Reuter-Platz viene posto un monumento simbolo della città sostenibile, della città contemporanea, in contrapposizione all'angelo dorato della Siegestsäule, colonna della Vittoria, simbolo dell'Impero prussiano degli Hohenzollern. Il monumento è costituito da un piano inclinato composto da pannelli fotovoltaici rotanti, per la produzione di energia rinnovabile, sorretto da una struttura portante. Il perimetro della Ernst-Reuter-Platz è cinto da una sequenza di portali dalla sezione variabile, che ne definiscono i limiti e sottolineano la forza centripeta verso il monumento centrale, intrecciati dalla vegetazione che li avvolge, e sotto i quali prosegue inalterato il traffico automobilistico. Un altro punto di riflessione progettuale è il rapporto con il corso d'acqua del Landwehrkanal, che fiancheggia l'area del campus lungo il lato nord. Le tre ipotesi progettuali prevedono la definizione di un fronte discontinuo lungo il corso d'acqua, così da costituire degli spazi di connessione tra l'area edificata e il percorso fluviale.

I temi centrali su si sviluppa il progetto possono così riassumersi nelle parole chiave: parte di città, sostenibilità, pedonalizzazione, trasporto pubblico, rapporto con la vegetazione, rapporto con il fiume, densificazione, energie rinnovabili.





La città degli isolati

Kurfürstendamm - Schlüterstraße, piccole piazze, spazi pubblici definiti dal perimetro dagli isolati.



Hackescher Markt, l'utilizzo dello spazio pubblico della stazione S-Bahnhof.

Fasanenstraße, Berlino, la definizione della strada attraverso la composizione degli isolati urbani.



Lo spazio delle corti interne degli isolati nella Fasanenstraße e nell'isolato denominato Ritterstraße progettato su Masterplan di Rob Krier.

Schützenstraße, Berlino, progetto di Aldo Rossi, il sistema di corti permeabili e passaggi.

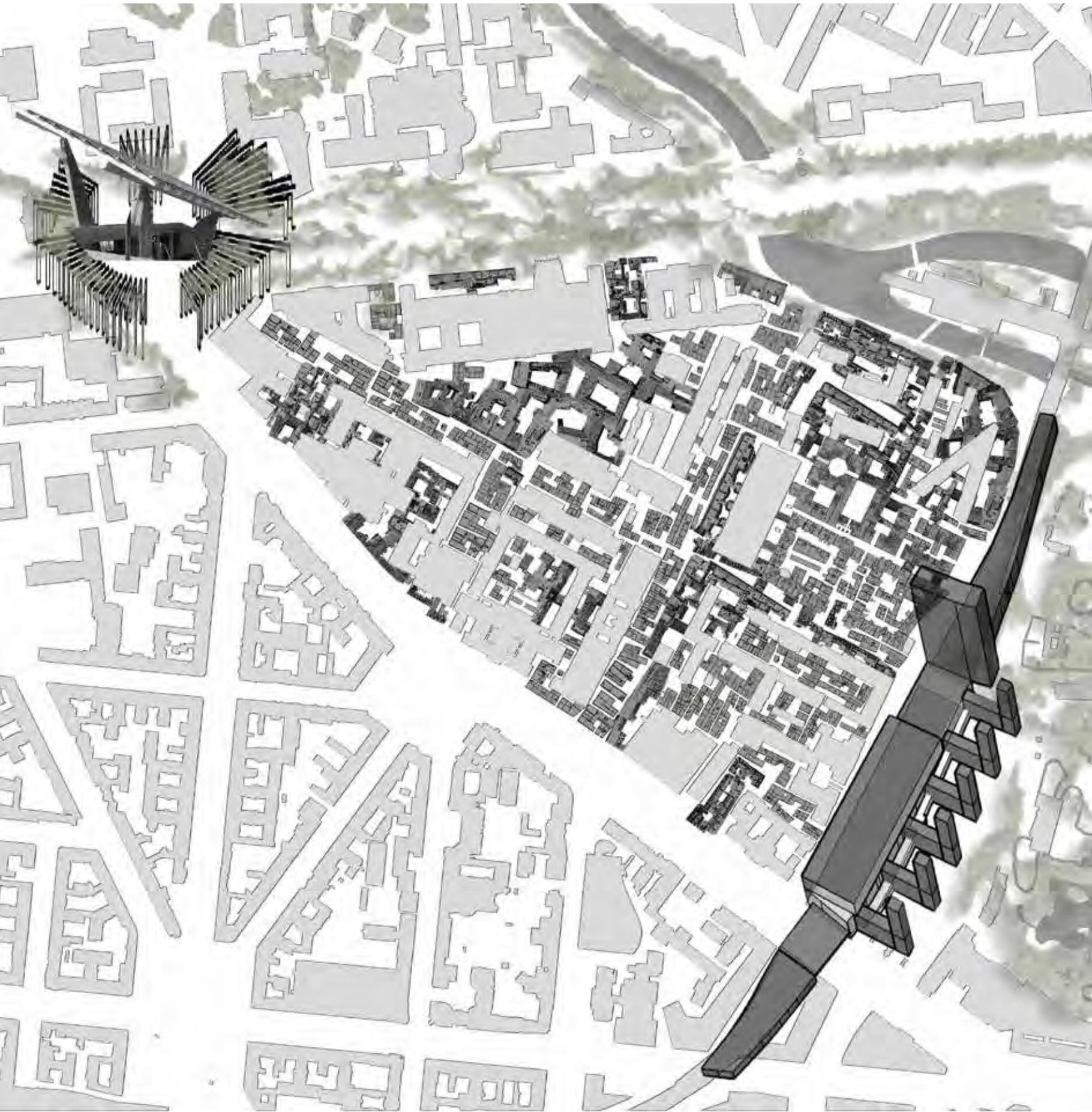


La sequenza di corti permeabili degli Hackesche Höfe.

Lützowplatz, Berlino, progetto di Vittorio Gregotti, la permeabilità degli isolati.

Ritterstraße, Berlino, su Masterplan di Rob Krier, la definizione delle corti interne ed i passaggi pedonali.







La città pedonale

Veduta assonometrica del tessuto urbano di Venezia, Jacopo de Barbari del 1500.

Vista aerea del nucleo storico di Firenze con la fitta trama di strade ed edifici.



L'articolazione dei percorsi nel nucleo storico della città storica di Gubbio.

Vista aerea della città compatta di Firenze nella sua articolazione volumetrica.



Dettaglio del dipinto *Ritrovamento delle tre croci*, facente parte delle *Storie della Vera Croce* di Piero della Francesca, conservato nella Basilica di San Francesco ad Arezzo.

Il sistema di strade pedonali della città di Urbino.



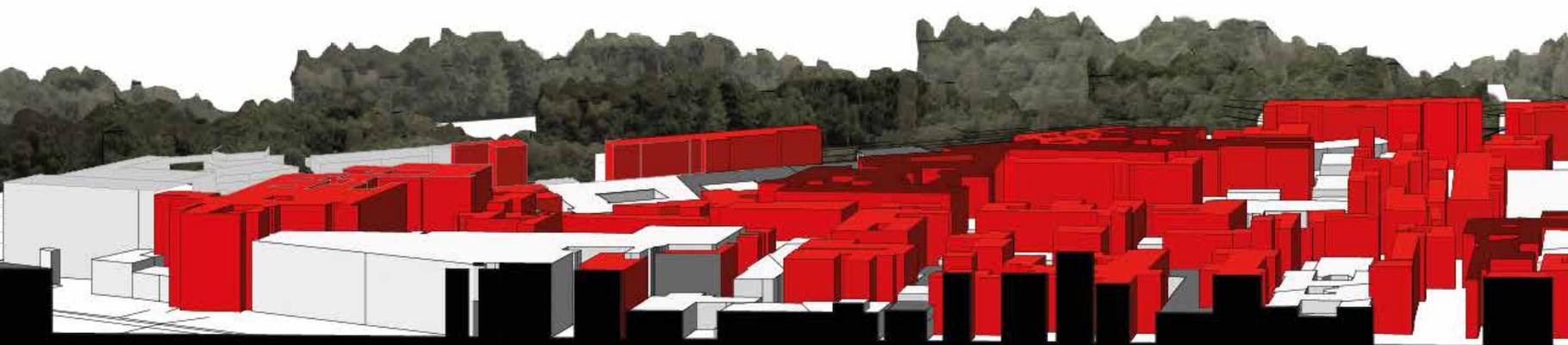
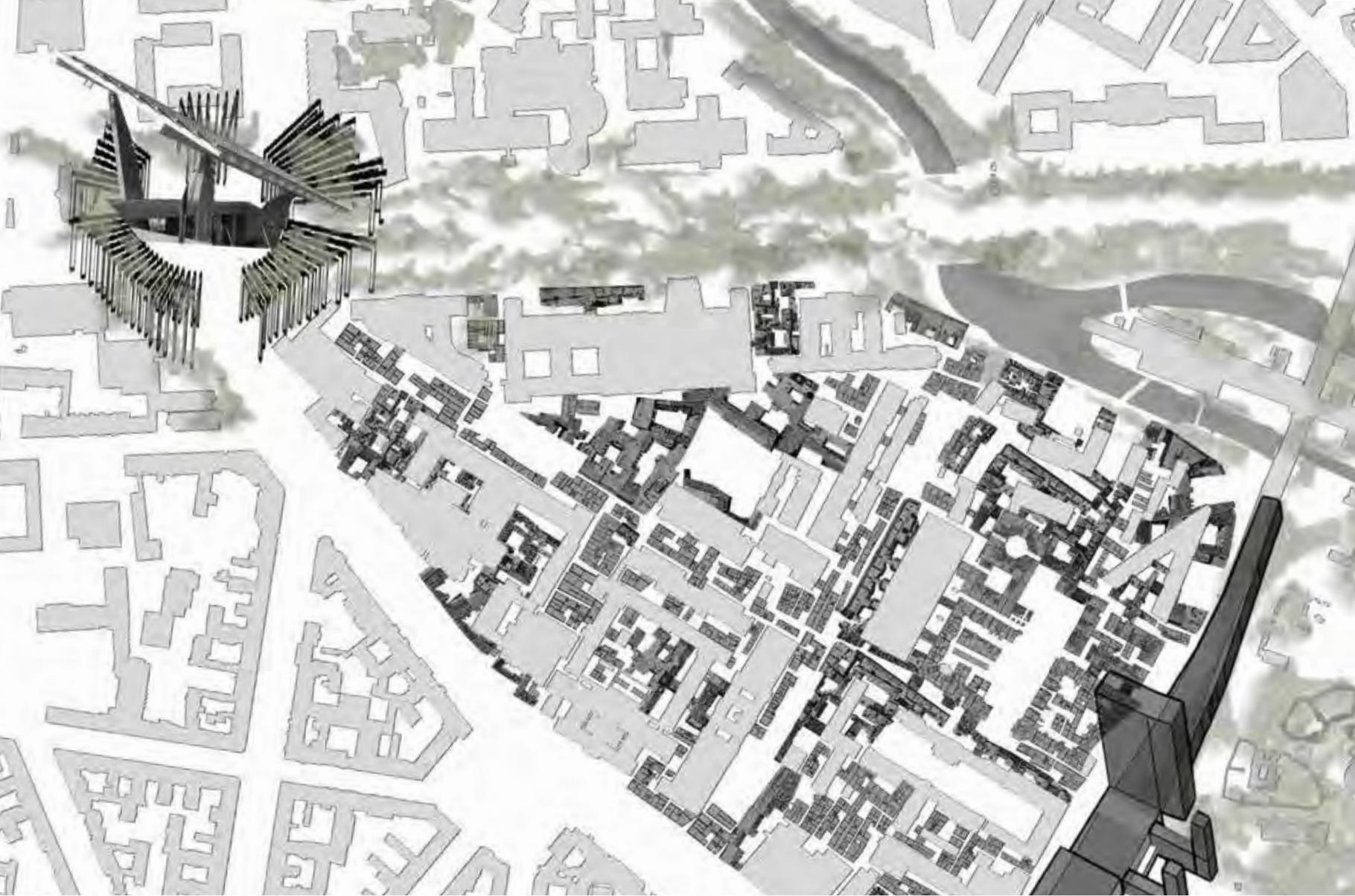
La proporzione e definizione dello spazio urbano pedonale delle calli di Venezia.

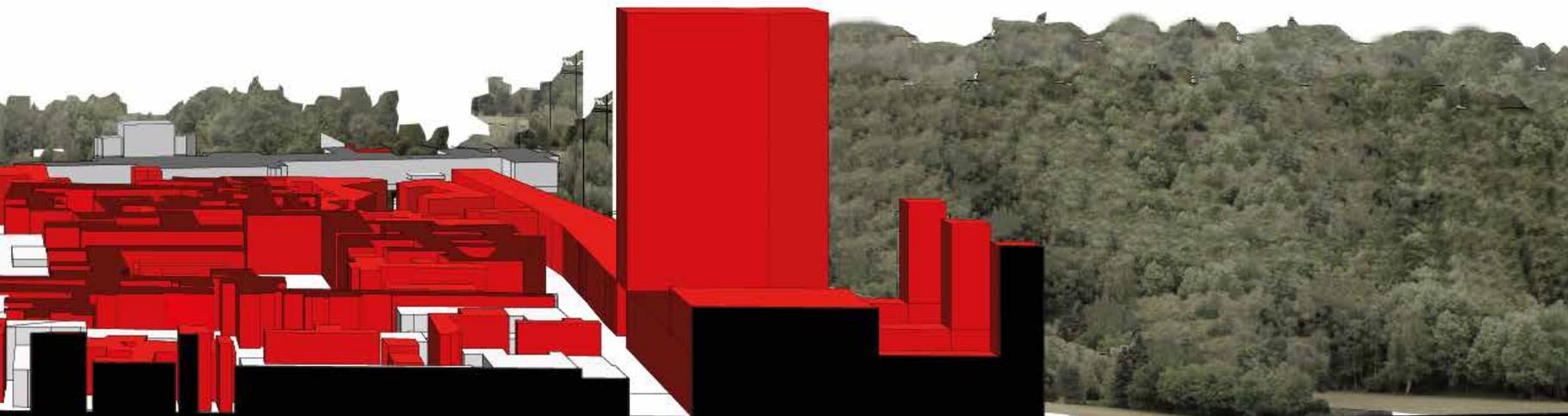


Le vie pedonali del centro storico di Siena.

Lo spazio urbano di Borgo San Jacopo a Firenze, la proporzione tra le altezze degli edifici e la larghezza della strada urbana.







Wilde Lustwege

Eleonora Mantese
Gundula Rakowitz
Carlotta Torricelli
con
Alessandro Mosetti

Wilde Wege/Wild Ways è il motto scelto da Alison Smithson per un progetto di ricostruzione urbana di Berlino datato 1988 nel quale la City West viene ridisegnata attraverso i filamenti delle infrastrutture ferroviarie e un'eterogeneità di spazi dismessi, pronti ad accogliere l'innesto di nuove architetture per la città.

È il filamento infrastrutturale, così come la danza del metallo rotabile, il dispiegarsi del nastro duro delle autostrade urbane o il sinuoso flusso dei canali navigabili che a Berlino assumono fondamentale importanza per la messa in tensione dello spazio pubblico, così come i luoghi dedicati al piacere; la *Lust*, quella autentica, legata all'insinuarsi nel corpo minerale urbano di quelle zone umide portate dal disegno della campagna circostante – *Stadtlandschaft / Ackerlandschaft*.

Terminali di bus, stazioni di metropolitana di superficie o interrata sono elementi di attracco di particolari spine progettuali in grado di mediare tra la scala dell'infrastruttura regionale e la scala dell'intervento in città o nel singolo isolato di quartiere.

L'area di saggio scelta per la messa in pratica di una proposta progettuale di architettura urbana reiterabile e pluriscalare risulta essere di particolare interesse: il sistema di spazi pubblici intessuti al sistema lineare disegnato dalla giacitura dell'asse barocco (Hertzallee) che dal castello di Charlottenburg conduce alla Fasanerie, ovvero il giardino zoologico.

Intervenendo nell'area del terminale dei bus si opera attraverso un procedimento di archeologia materiale e immateriale, volto a recuperare la giacitura e le misure dell'ippodromo disegnato da Peter Joseph Lenné negli anni Quaranta del XIX secolo. Se da una parte lo scavo della memoria riporta alla luce una serialità di elementi portanti che nel disegno di Lenné sono

“indicazione di direzione” per future architetture, dall'altra, il ripetersi di setti a sostegno della sede ferroviaria diviene tema compositivo.

Il progetto riflette sul disvelamento di un palinsesto nel quale sedimentarsi ed è in grado di operare all'interno della categoria *Lust* e della necessaria vocazione infrastrutturale nodale, che il luogo assume. Il disegno è definito da una successione di spine, lame murarie che si densificano in prossimità dell'ingombro stabilito da Lenné per il corpo di fabbrica delle tribune: perpendicolari all'asse barocco, lavorano in coordinazione con un secondo sistema strutturale a telaio ligneo che gestisce, attraverso “cunei”, strutture che si ammorzano tra le lame murarie, i sistemi di salita e discesa alle diverse quote dello spazio pubblico.

Nello spazio, *Zwischenraum*, tra i setti hanno luogo le variazioni: coperture leggere tese tra le strutture, solai realizzati da elementi flessibili e agili, in grado di assecondare le aspirazioni di utilizzo che potrebbero manifestarsi in diversi tempi futuri: spazi destinati al campus della TU e della UdK, aree polifunzionali, spazi laboratoriali e ludici connessi alla vicina biblioteca.

Il sistema ligneo regge un passaggio aereo in grado non solo di valicare il basamento della S-Bahn, ma anche di raggiungere il piazzale antistante all'ingresso dello zoo, dove un elemento di testa consente la discesa e la salita dai livelli interrati (connessi alla rete U-Bahn), alla quota delle banchine della stazione collegandole con il “corridore aereo”. Lo spazio aperto (*Lustgarten*) compreso tra il “ponte” (*Lustbrücke*), la sponda del Landwehrkanal e la successione delle lame murarie lungo Hertzallee si costruisce come una corte. Il fronte della biblioteca viene cinto dal passaggio in quota che, oltrepassando

la Fasanenstraße, si conclude con una torre che ospita le connessioni verticali consentite dall'ascensore e dalla scala mobile. A questo punto l'asse barocco è ridefinito attraverso l'introduzione di un doppio filare alberato fino a Ernst-Reuter-Platz. Qui, all'interno della rotonda, un elemento variato, il sistema doppio di setti murari intervallati da un “cuneo” metallico, si dispone ruotando, accogliendo l'asse alberato del Tiergarten. I setti dall'altezza indefinita danno figura al conflitto dell'antico *Knie*, l'incrocio che ospitava la piega tra l'asse del Tiergarten e quello in vista di Charlottenburg e il dispiegarsi in verticale di questo percorso consente di recuperare l'ampiezza di sguardo che è possibile distendere tra il castello e la terminazione dell'asse barocco in direzione dello zoo (una qualità di sguardo che non è possibile esperire oggi alla quota pedonale). Lo spazio circolare della rotonda viene in parte scavato al fine di rivelare la giacitura della metropolitana interrata e ottenere uno spazio pubblico raccolto e recinto. Testa o coda del sistema, la spina architettonica di *Wilde Lustwege* posta tra Spandauer Damm e Luisenplatz è un'incisione: i setti murari si inabissano nel suolo e tagliano la superficie erbosa che si estende davanti al fronte del castello di Charlottenburg. Una piazza ribassata rivolta nella direzione dell'asse viario di Otto-Suhr-Allee.

Concludendo, si rimanda alla costruzione di un progetto che, nutrendosi delle memorie urbane legate a modi, luoghi e temi compositivi ben radicati *in situ*, si rende, nella sua complessità leggibile, proiettivo nel volere costruirsi come processo *cum tempore*, locuzione quest'ultima da intendere come volontà di agire appropriandosi di un certo “senso del tempo” che qui è del tutto berlinese.





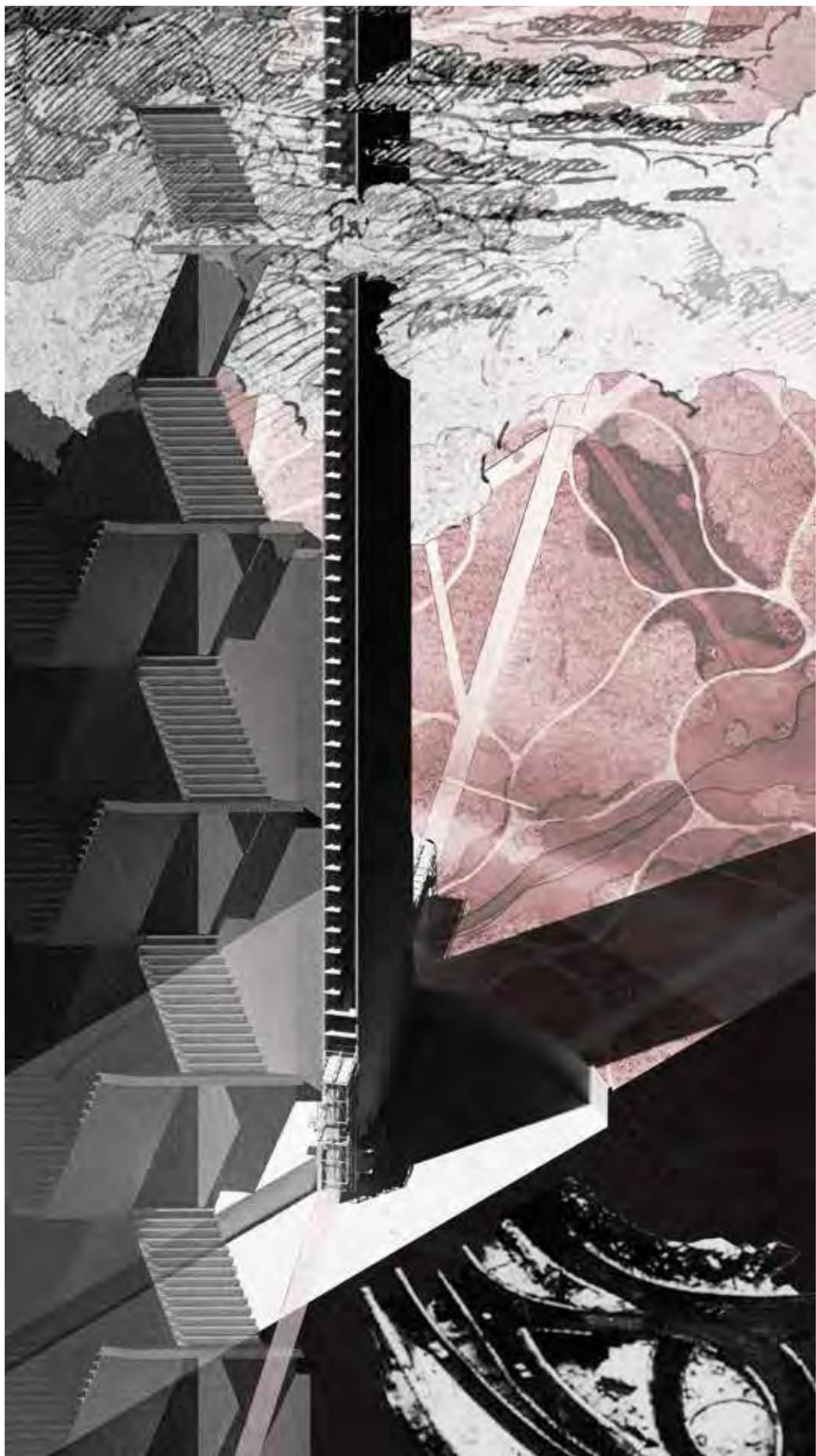
A pagina 110: *Wilde Lustwege*, montaggio con *Studi di nuvole*, (K. F. Schinkel), *Wettbewerb Groß-Berlin*, (H. Jansen, 1911), *Wilde Wege/Wild Ways* (M. Geccelli, A. Smithson, 1988), *Lied vom Kindsein* (P. Handke per W. Wenders, *Der Himmel über Berlin*, 1986).

Nelle pagine precedenti: *Stadtplan Berlin Innenstadt*, modelli in alto rilievo con sovrapposizione dei filamenti infrastrutturali così come dedotti dai disegni di M. Geccelli e A. Smithson per *Wilde Wege/Wild Ways*. Scala originale dei modelli 1:10.000.



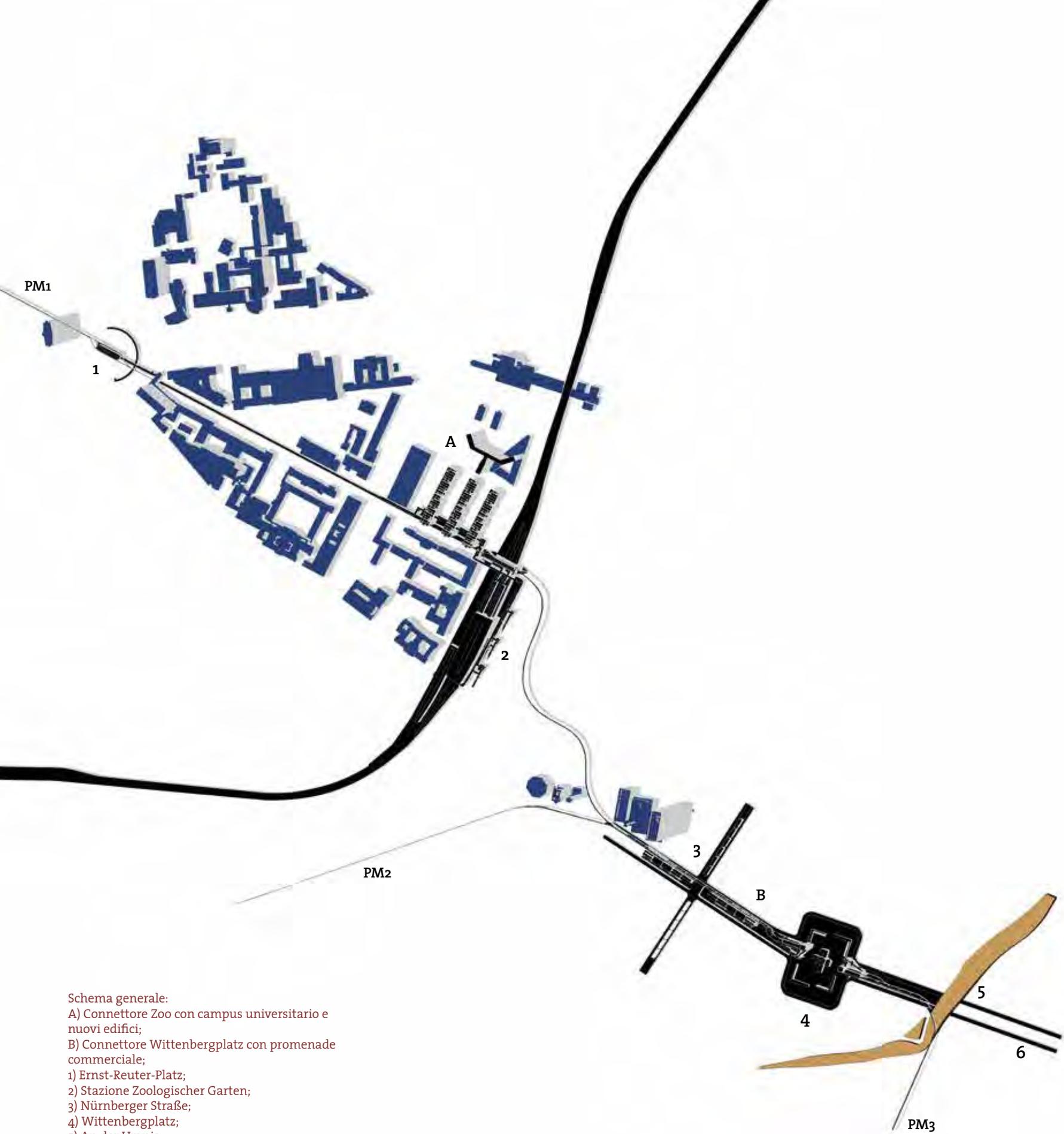






Nelle pagine precedenti: *Wilde Lustwege*. Hertzallee, tavola manifesto con planimetria, assonometria generale e prospettiva, scala originale del disegno 1:500.

In queste pagine: *Wilde Lustwege*. Ernst-Reuter-Platz, elaborazione grafica riferita al sistema di setti a crescita illimitata, telai e risalite insediati all'interno del recinto ribassato della rotonda.



Schema generale:

A) Connettore Zoo con campus universitario e nuovi edifici;

B) Connettore Wittenbergplatz con promenade commerciale;

1) Ernst-Reuter-Platz;

2) Stazione Zoologischer Garten;

3) Nürnberger Straße;

4) Wittenbergplatz;

5) An der Urania;

6) Nollendorfplatz.

PM1, PM2 PM3: nuove linee di people mover.

nächster halt! nuova linea

L'architettura dei connettori di trasporto e spazi pubblici per Berlino

Maurizio Meriggi
Luca Monica
Riccarda Cantarelli
Piercarlo Palmarini
con
Luca Bergamaschi
Rilind Cocaj

Forma della città e rete dei trasporti

Se a Berlino il traffico veicolare privato è in calo e le corsie carrabili a questo destinate possono essere ridotte allora la strada deve essere ripensata, il suo spazio riprogettato, in un processo virtuoso da incentivare, incrementando il trasporto pubblico e migliorando la qualità urbana.

La rete dei trasporti di Berlino oggi, oltre al sistema S-Bahn e U-Bahn (anticamente anche H-Bahn) si basa su un doppio sistema di dorsali rapide Metrotram (su ferro, a est) e Metrobus (su gomma, a ovest) che disegnano la città in due parti morfologicamente distinte: a est con forma radiale a "mano aperta" a partire da Alexanderplatz; a ovest con un sistema lineare (come la cosiddetta *Bandstadt* del progetto di Hans Sharoun del 1946), basata sulla direttrice Nollendorfplatz-Charlottenburg. Il progetto propone dunque di sostituire le due principali linee di Metrobus su gomma (M46-M19) con un sistema di people mover a *monorail* sopraelevato, più potente come capacità di traffico, in grado di liberare ulteriormente le strade e consentire all'invaso stradale di ospitare le estensioni delle attività di vita associata degli edifici circostanti.

Due grandi sistemi funzionali stratificati nel tempo, resistono come invariati alle lacerazioni della seconda guerra, con edifici storici e moderni di pregio, una permanenza antica e in grado di essere una vera risorsa nel programma di questa nuova dinamica urbana.

Il campus universitario con la sua vita intensa (tra la stazione Zoo, il Landwehrkanal e la Ernst-Reuter-Platz) determina il primo Connettore di interscambio, mentre la fascia commerciale della Tauentzienstraße-Wittenbergplatz con una lunga banchina di sovrapposizione determina il secondo Connettore.

Il Connettore Zoo

L'architettura del people mover è costituita da una travata sospesa che si espande strutturalmente come un grande nastro a scala urbana, individuando una traccia disponibile a incorporare e integrare funzioni. Il suo tracciato si apre al paesaggio della città, come punto di osservazione sospeso su una linea di sezione ideale.

Il meccanismo segue la geometria delle connessioni interne con percorsi a trave reticolare che uniscono pedonalmente le stazioni sospese del people mover, il viadotto ferroviario della Stazione Zoo, il piano della piazza, le banchine delle linee metropolitane.

Il campus universitario viene completato con edifici di servizio e una torre residenziale per gli studenti, entrambi con struttura a telaio e capsule prefabbricate. La torre "cartesiana" è aperta a guardare il grande parco del Tiergarten, proiettato sulla grande turbina dell'Istituto di Idraulica sul Landwehrkanal (Ludwig Leo, 1968-75).

Il Connettore Wittenbergplatz

Per quanto riguarda le attività commerciali sulla traversa di Nürnberger Straße si immagina che queste si estendano sulla strada allargando i marciapiedi per poi svilupparsi a croce sulla Tauentzienstraße con la linea del people mover tra l'Europa Center e Wittenbergplatz, connessa con la sottostante stazione della metropolitana. Le corsie stradali della piazza vengono deviate sui margini del rettangolo che la definisce liberando così un grande spazio di 100x150 metri per manifestazioni all'aperto.

Due torri gemelle prelevano dal sottosuolo e dalla piazza i passeggeri per portarli a una decina di metri di altezza sui convogli che viaggiano sospesi. Le torri si concludono con una cupola abitata da una sala

pubblica e attività per il *loisir* con vista dall'alto sulle manifestazioni del *Open air Wittenberg Fun Palace*.

La linea per Schöneberg, prosegue con una promenade sospesa, collegando Urania e intersecando il parco lineare fino al Landwehrkanal.

Architettura della stazione, espressionismo e nuova città

Come sarà l'architettura di questo nuovo tipo di spazio urbano?

Se esiste una idea di una continuità di paesaggio nella Berlino di oggi questa probabilmente risiede nella storia e nell'attualità dell'architettura delle sue ferrovie e stazioni, in un sistema che ci appare come una grande figurazione tecnico-costruttiva. *Berlino "provvisoria"*, recitava il titolo di un editoriale di E.N. Rogers del 1964, e forse proprio questa nozione è in un certo senso una sua costante, anche dietro le sue parvenze classicamente composte, ma in continua tensione figurativa tra loro. Prendiamo ad esempio le architetture del dopoguerra di Ludwig Leo, o persino quelle di Mies e Scharoun, che sembrano condensare il tumulto espressionista che ha percorso come una febbre la grande architettura berlinese tra le due guerre, e quella prima, del neobarocco "di pietra" esplosivo dei teatri di Oskar Kaufmann, oppure nella nuova architettura per l'industria.

Berlino è una, ma è una città formata da due città (non è un caso il doppio schema dei Metrotram e Metrobus) e il tema della sua riunificazione è rimasto un argomento di identità in perenne tensione (nella migliore cultura: Günter Grass, Daniel Barenboim, Heiner Müller) nel corso di questi trent'anni da poco celebrati per la caduta del Muro. E in fondo, la grande trave del people mover vorrebbe ricordarlo. "È una lunga storia".

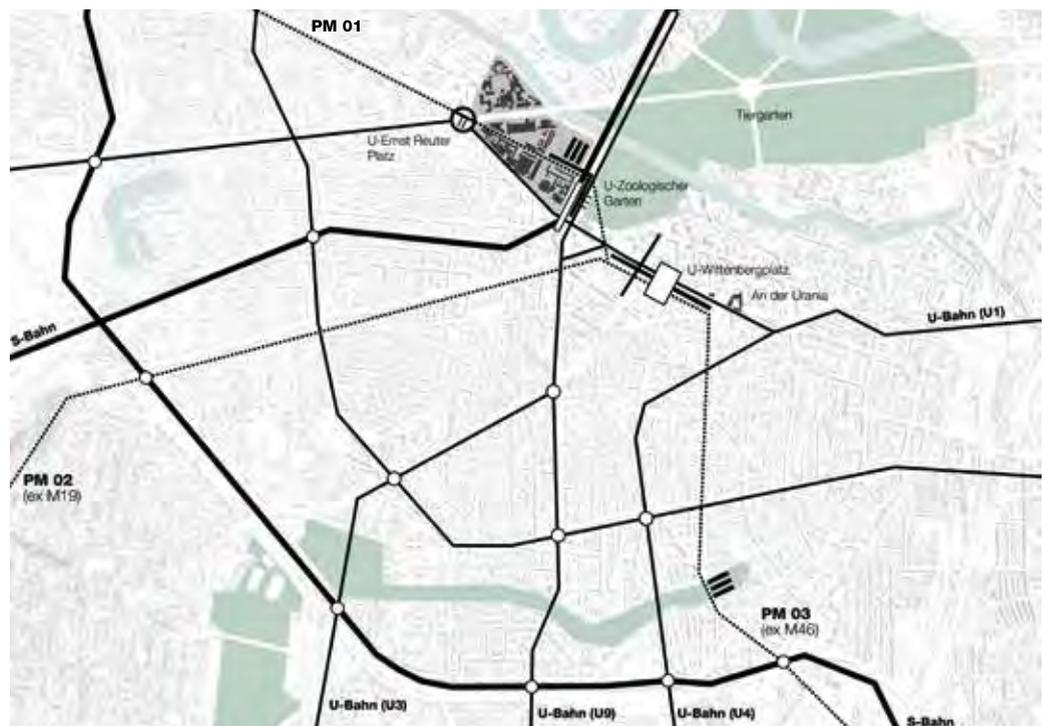


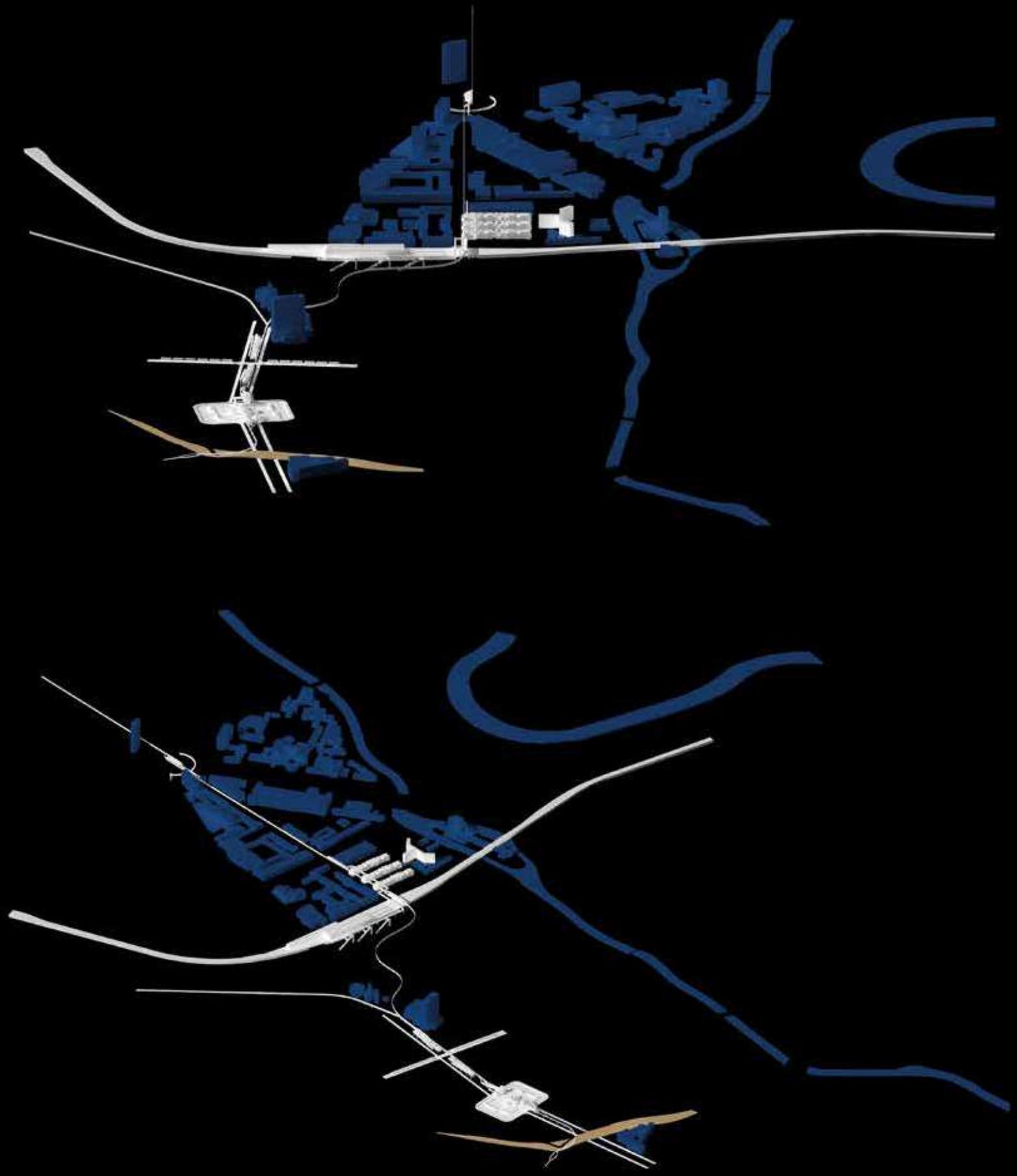
In questa pagina: schema della rete dei Metrotram (su ferro, a est) e Metrobus (su gomma, a ovest). In nero i municipi.

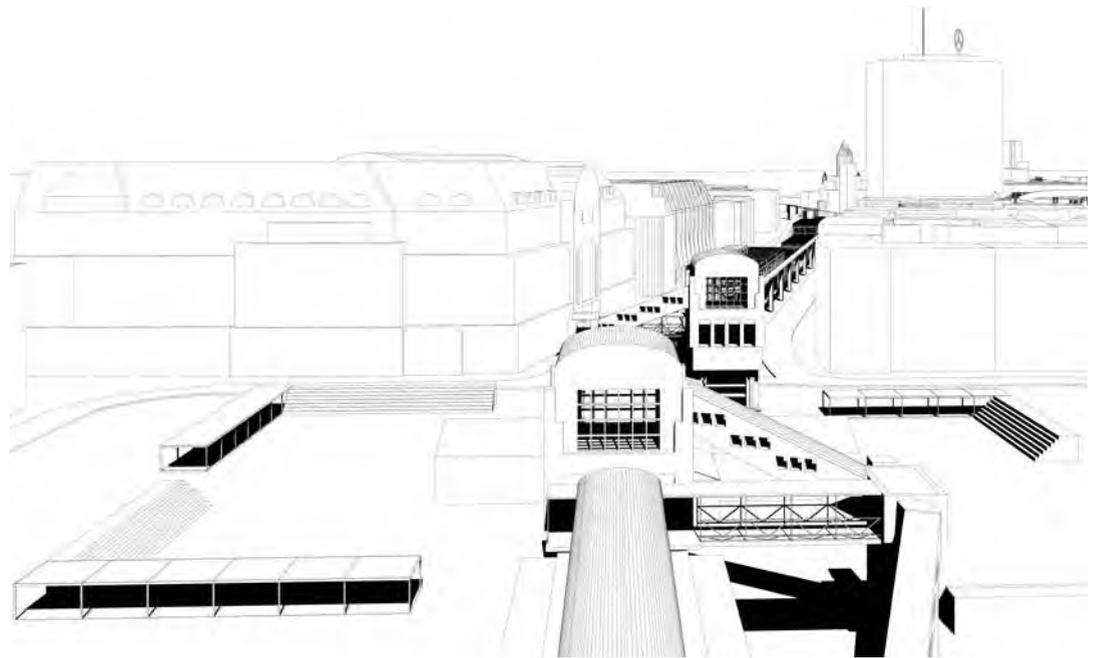
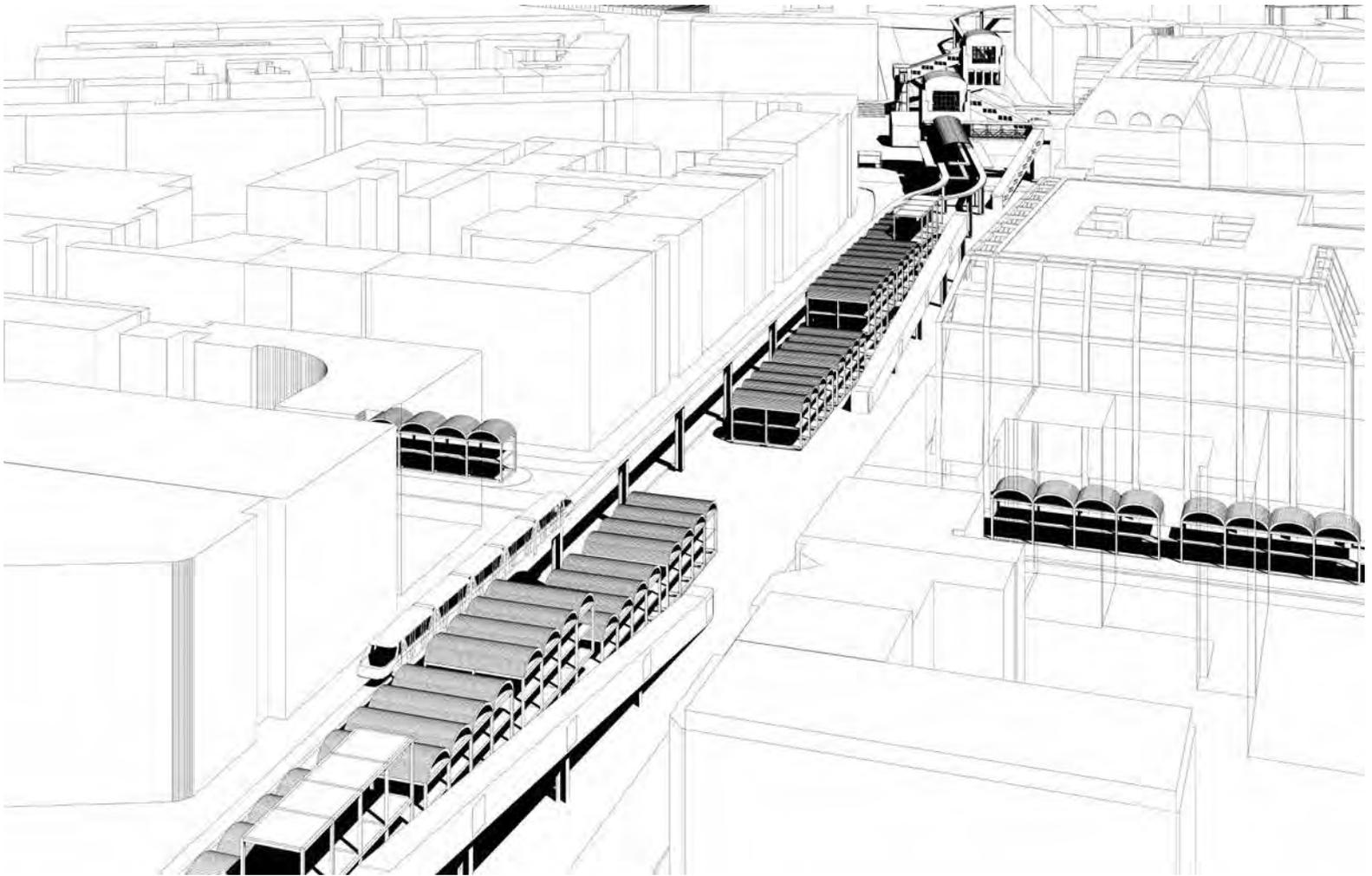
L'arte industriale anima le strade. Collage (M. Meriggi) di strutture metro ferroviarie della Berlino di inizio secolo – insieme ai berlinesi (estratti da quadri di G. Grosz) le protagoniste dello spazio stradale.

Schema della rete trasportistica di West Berlin con i Metrobus, le linee della metropolitana e del trasporto ferroviario e le nuove linee people mover con i Connettori Zoo e Wittembergplatz.

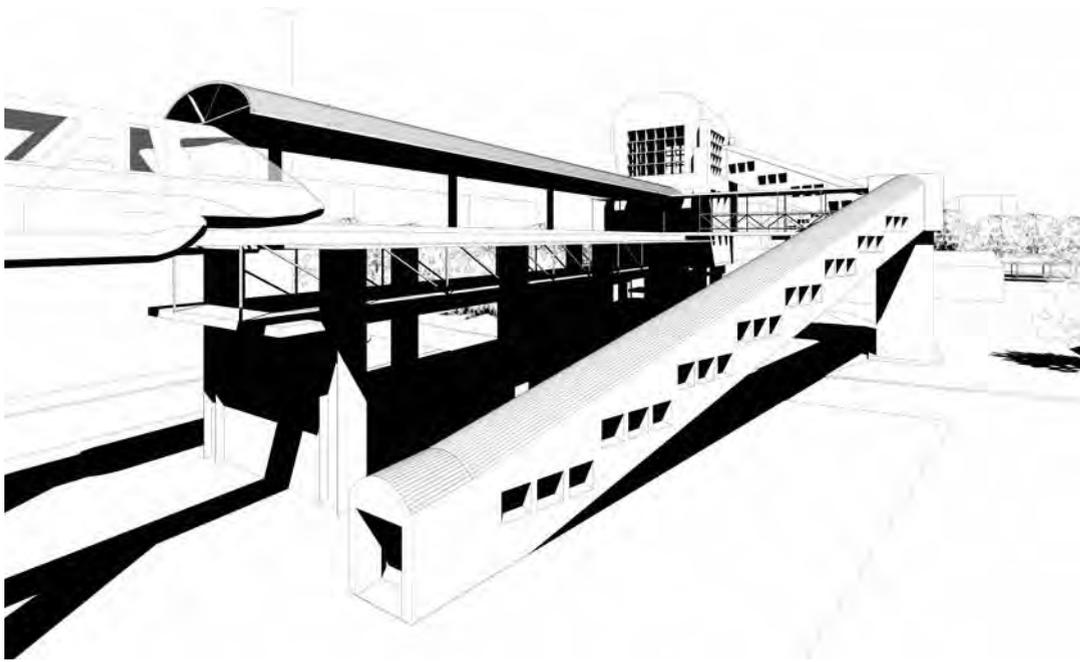
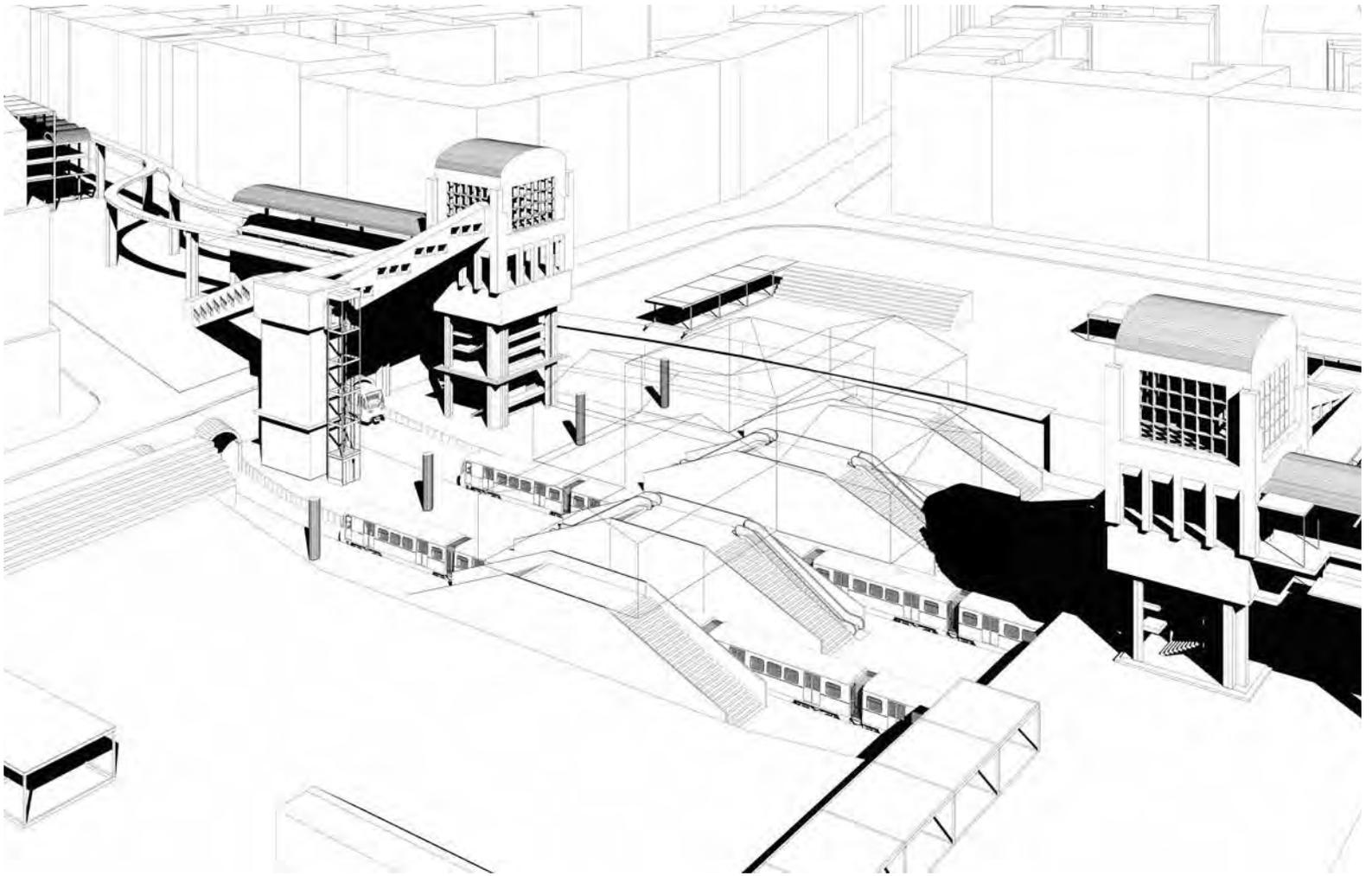
Nella pagina seguente: assonometrie dello schema generale con le nuove linee del people mover e interventi di progetto.

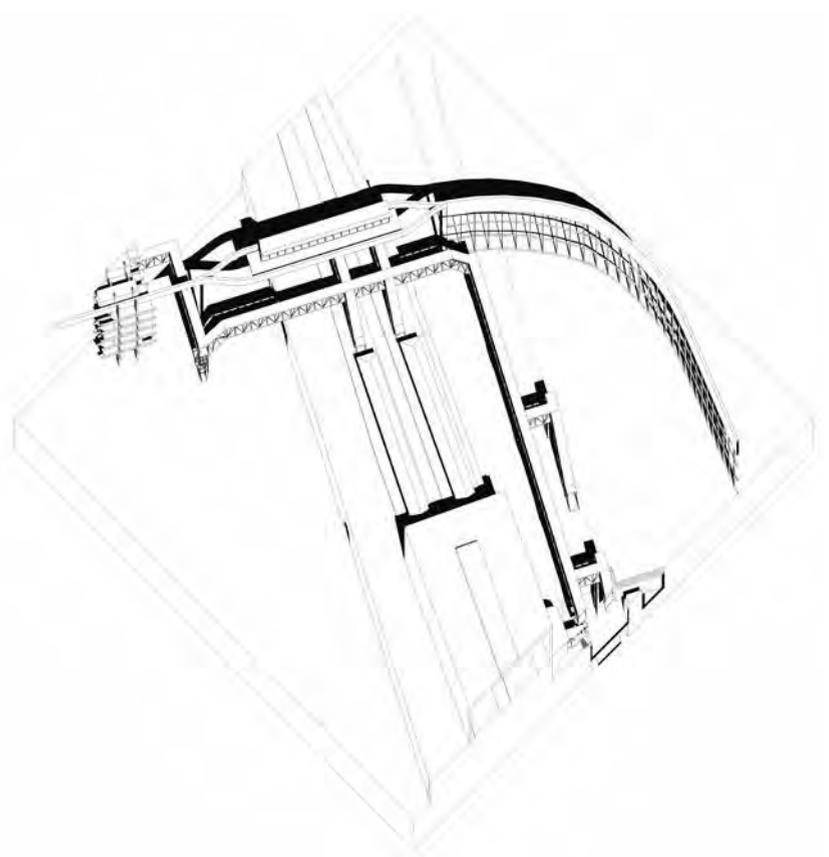
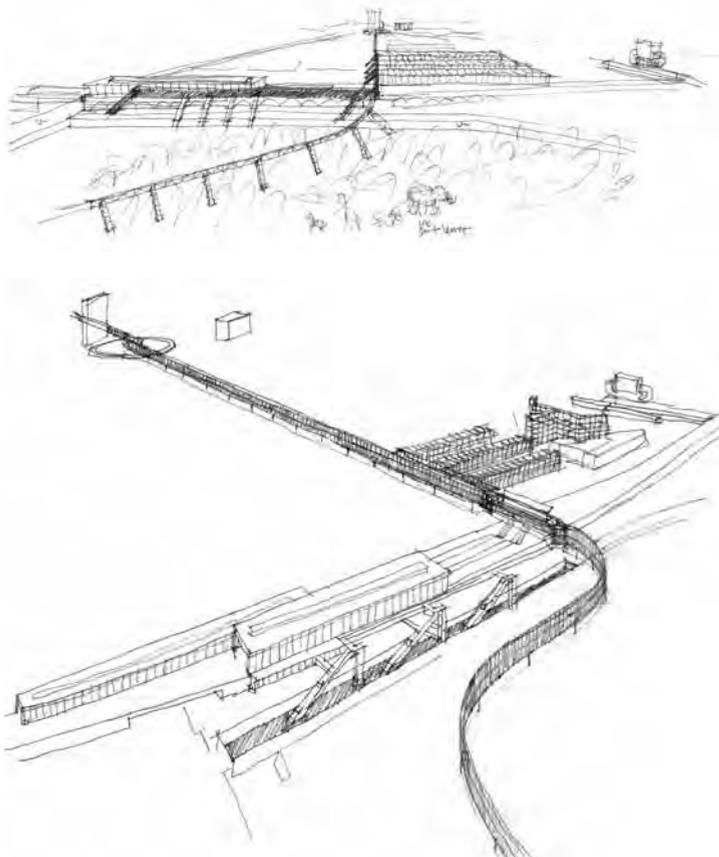
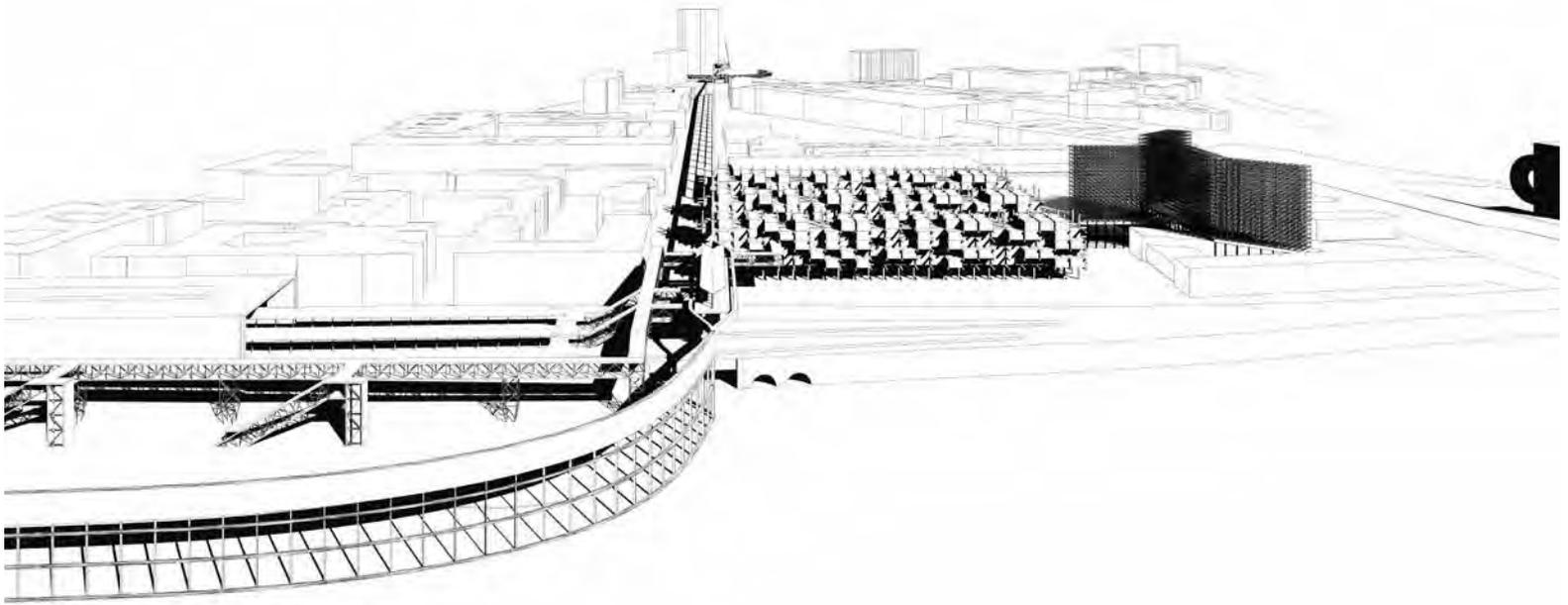




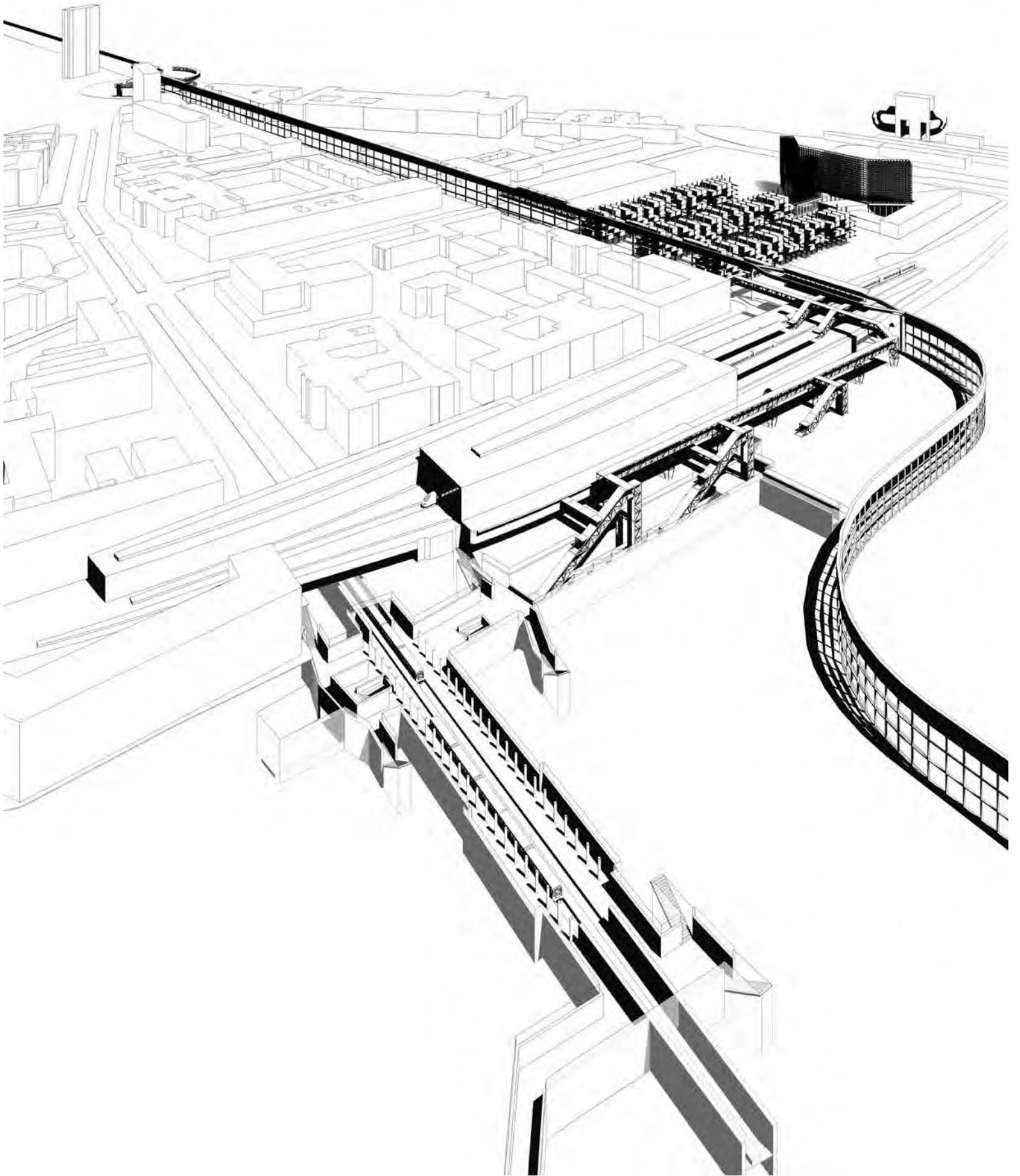


Connettore Wittenbergplatz con promenade commerciale: vista da nordovest, viste lungo con l'incrocio tra la Tauentzienstraße e la Nürnberger Straße, vista da sudest di Wittenbergplatz e vista della stazione people mover ovest dalla Tauentzienstraße.





Connettore Zoo con campus universitario e nuovi edifici: vista da sud, disegni di studio (L. Monica), assonometria, spaccato da sudovest, spaccato della stazione integrata Zoo.





Berlin's Backbone

Raffaella Neri
Viola Bertini
con
Claudia Angarano
Marvin Cukaj

La città di Berlino è attraversata da una dorsale che compone in unità parti molto diverse fra loro per storia e morfologia, generalmente distinte da elementi naturali e artificiali che le separano e ne stabiliscono le relazioni, rispettandone le individualità. Le distruzioni della guerra hanno creato molti vuoti, tuttora esistenti, e confuso la geografia, rendendo irriconoscibili i luoghi; la successiva separazione della città ha invece moltiplicato i suoi centri. I grandi vuoti, la grande misura, la presenza di molti elementi di natura e la struttura policentrica sono i caratteri che rendono tuttora Berlino un raro esempio di "grande città" moderna, laboratorio di nuove, possibili sperimentazioni.

Nonostante distruzioni e divisioni, la città ha proseguito la sua costruzione lungo la sua antica dorsale, che cambia natura più volte lungo il suo corso. Piazze e luoghi notevoli, elementi propulsori dei nuovi sviluppi urbani, ne ritmano il percorso, distinguono le parti, evidenziano

le discontinuità, stabiliscono la misura della città.

Oltre il Tiergarten questo asse ordinatore perde ritmo e identità, e si trasforma in strada di traffico. Anche i luoghi notevoli si fanno più incerti, rimangono grandi vuoti, preziosi ma indefiniti, a volte casuali, in attesa di precisare ruolo, forma e identità.

Nonostante alcune presenze istituzionali importanti e un progetto di riordino del 1954, la Ernst-Reuter-Platz è fra questi, una larga rotonda viabilistica. Il progetto di Hermkes, non del tutto compiuto, non è riuscito a definire e a misurare i vasti spazi che pur sono un carattere peculiare di Berlino.

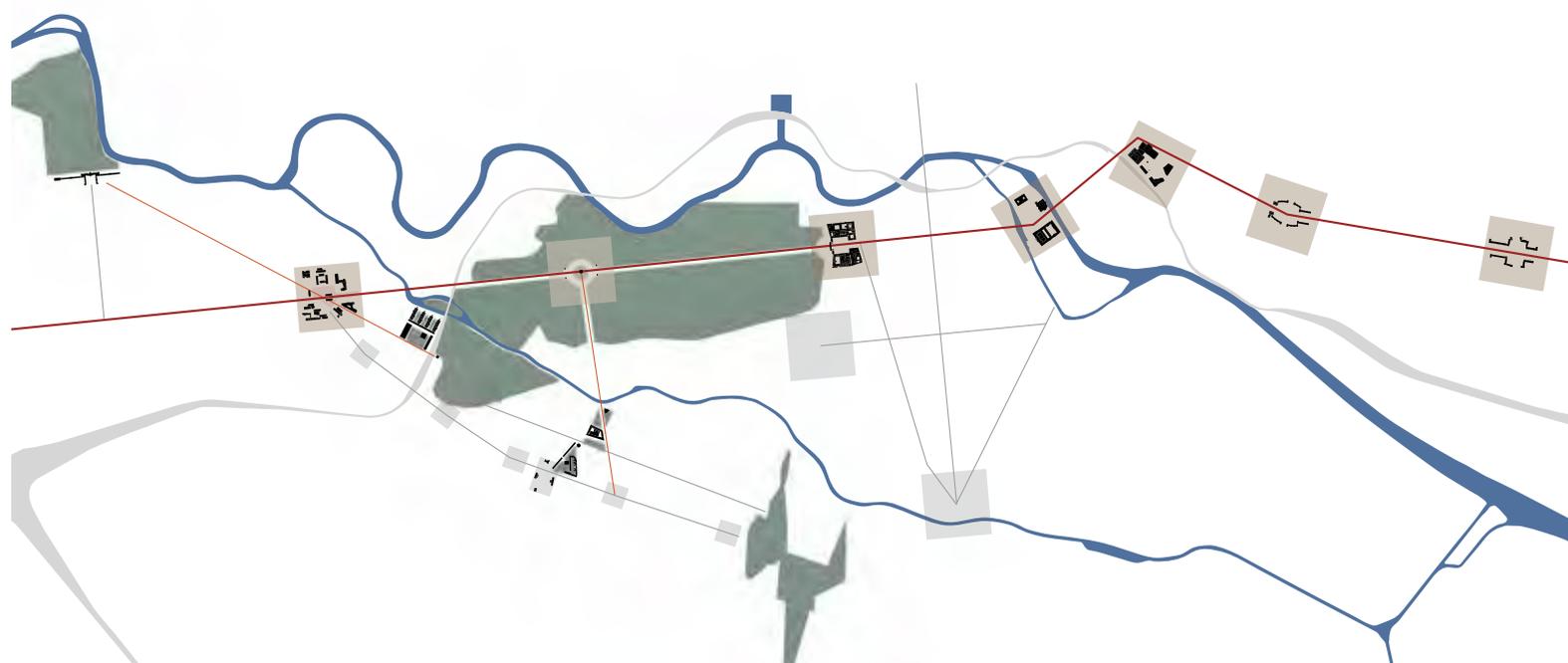
Il progetto si propone di dare continuità alla logica di costruzione dello storico asse urbano, di ribadire il suo ruolo ordinatore, e di definire il grande vuoto di Ernst-Reuter-Platz, porta di accesso da ovest e nodo importante nella successione dei luoghi che la dorsale inanella, su cui ora

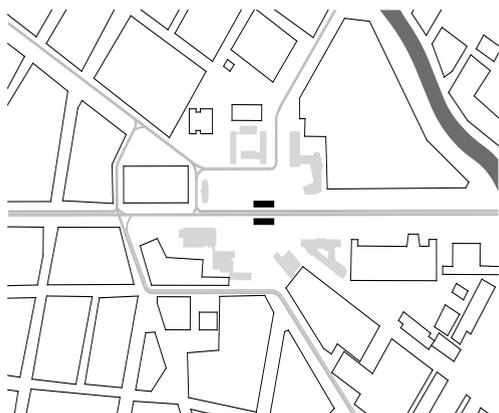
affacciano edifici eterogenei, con scarse relazioni reciproche.

Due torri binate a pianta rettangolare intendono dare ordine al luogo ponendosi libere al centro del sistema. Il loro orientamento assume la direzione della strada alberata che proviene dal Tiergarten e la riportano all'interno della piazza, ristabilendo la gerarchia delle direzioni.

Il traffico veicolare è stato riorganizzato al fine di liberare il suolo dalla circolazione automobilistica, ad eccezione del percorso lungo l'asse principale. Questo spazio, nuovamente attraversabile, consente di ridefinire le relazioni fra gli edifici dell'università.

La diversa, possibile configurazione del suolo modifica la natura del luogo: in una prima ipotesi è mantenuta la continuità dello spazio aperto, con la sola presenza della strada fra le torri e il posizionamento di un edificio collettivo basso a lato; nella seconda un basamento diviso in due parti e collegate in quota, su cui poggiano



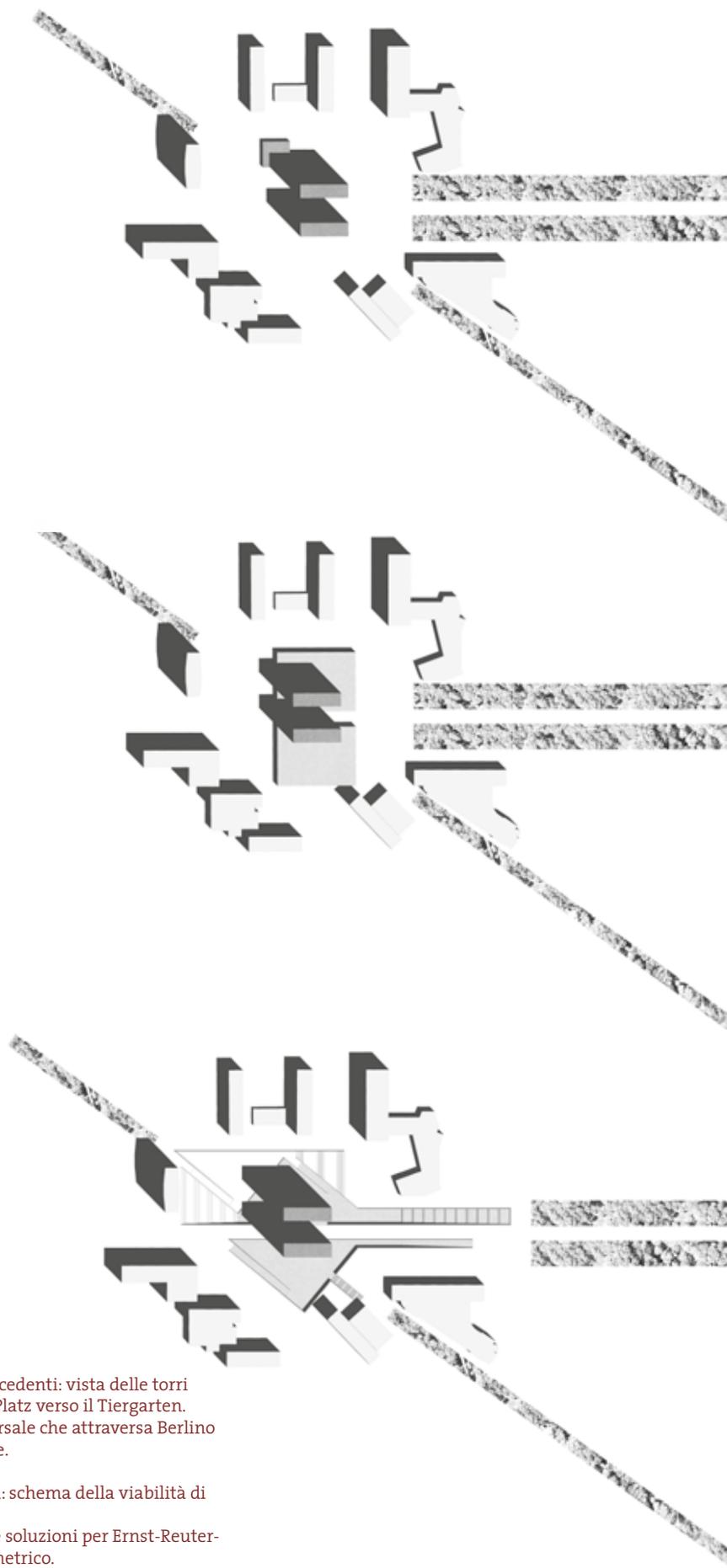


le torri, articola lo spazio in più luoghi; nella terza una piazza quadrata, ribassata, assume la giacitura dell'asse barocco, l'altra direzione importante presente in questa parte di città, che verso il Tiergarten diviene una rambla alberata. La diversificazione delle quote consente la continuità pedonale di tutta la piazza, attraversata dalla strada sopraelevata.

Il sistema viene a identificarsi come il luogo delle attività universitarie. Abbiamo rafforzato la sua relazione con gli edifici disposti lungo la Hertzallee, in fondo alla quale si apre un nuovo campus composto da una piazza collettiva a prato, definita dalla biblioteca, da un edificio simmetrico che contiene servizi per gli studenti e da un nuovo auditorium. Il lungo porticato doppio che la delimita a nord collega il grande prato pubblico con le corti aperte verso il fiume, destinate alle residenze universitarie. Al di là della ferrovia sopraelevata un edificio alto conclude visivamente questo asse storico, avvicinando il Tiergarten alla Ernst-Reuter-Platz.

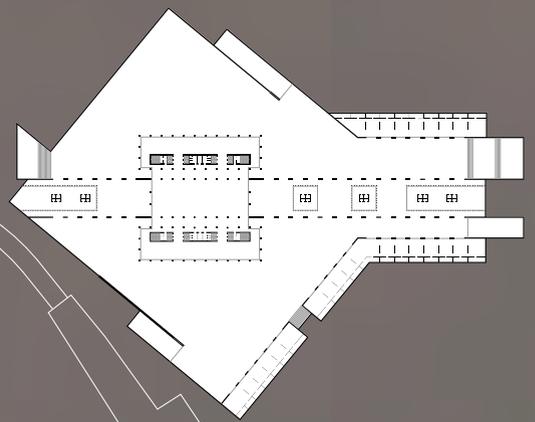
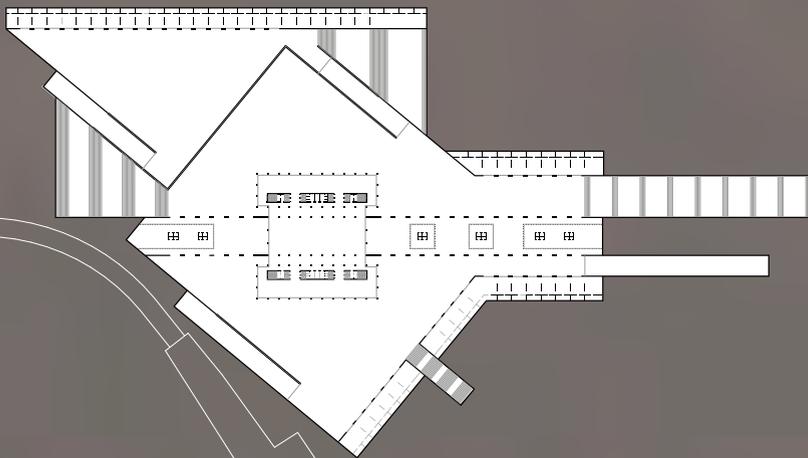
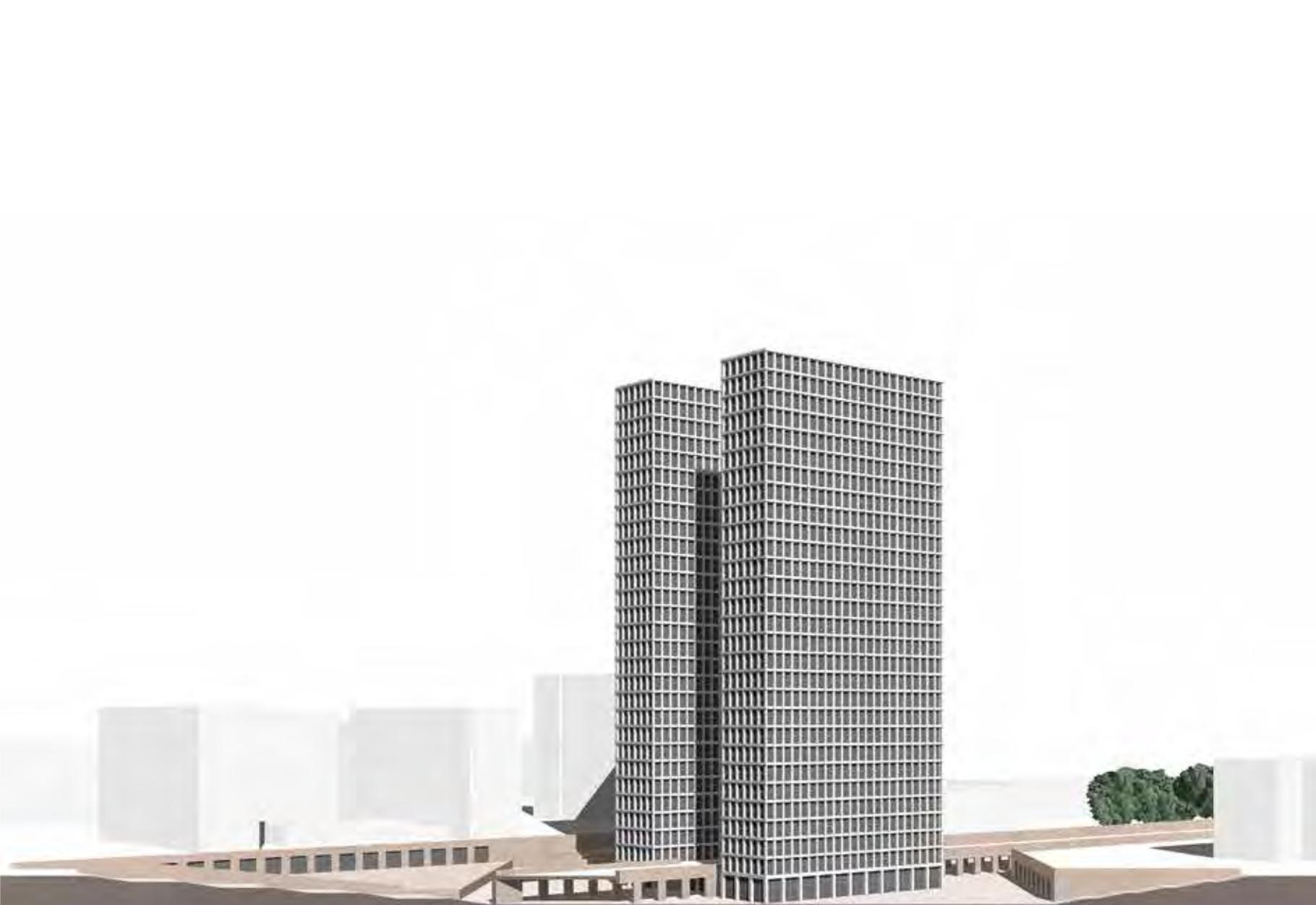
Una serie di piazze ritma anche la Hardenbergstraße fino al luogo dove sorge An der Urania, prestigiosa istituzione berlinese. Per sottolineare la sua importanza abbiamo ristretto la via An der Urania e liberato l'edificio storico, che in tal modo viene a trovarsi, autonomo, al centro di uno spazio verde, aperto, riconfigurato come l'antico isolato. Una nuova galleria lo separa dagli edifici residenziali a est e un edificio in linea lo delimita a ovest.

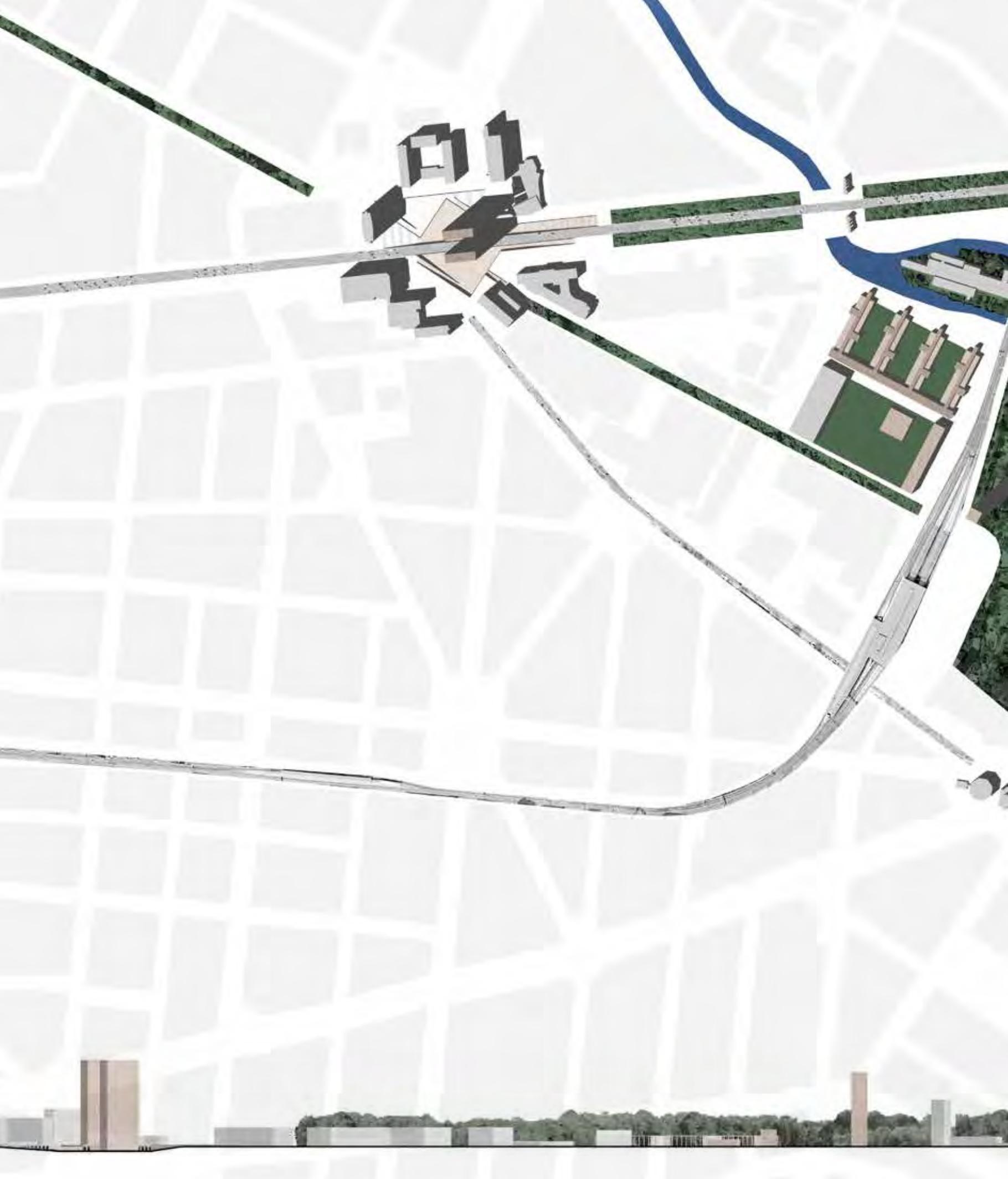
La proposta di un nuovo edificio alto di forma triangolare nella Lützowplatz, una torre che riveste anch'essa il ruolo di orientamento nella città, vuole sottolineare la relazione con lo storico asse nord-sud che proviene dalla Großer Stern, oltre il ponte sul Landwehrkanal.

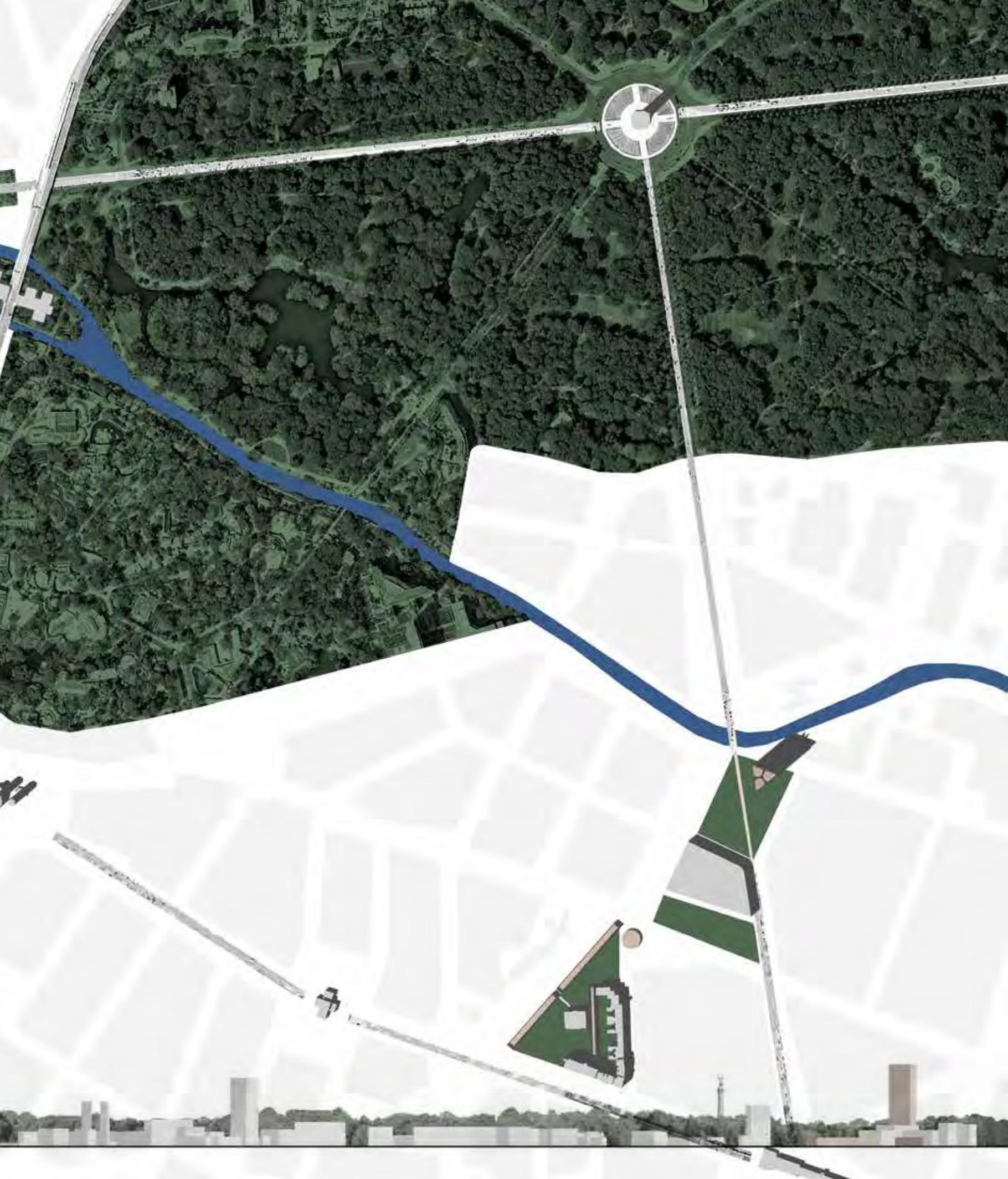


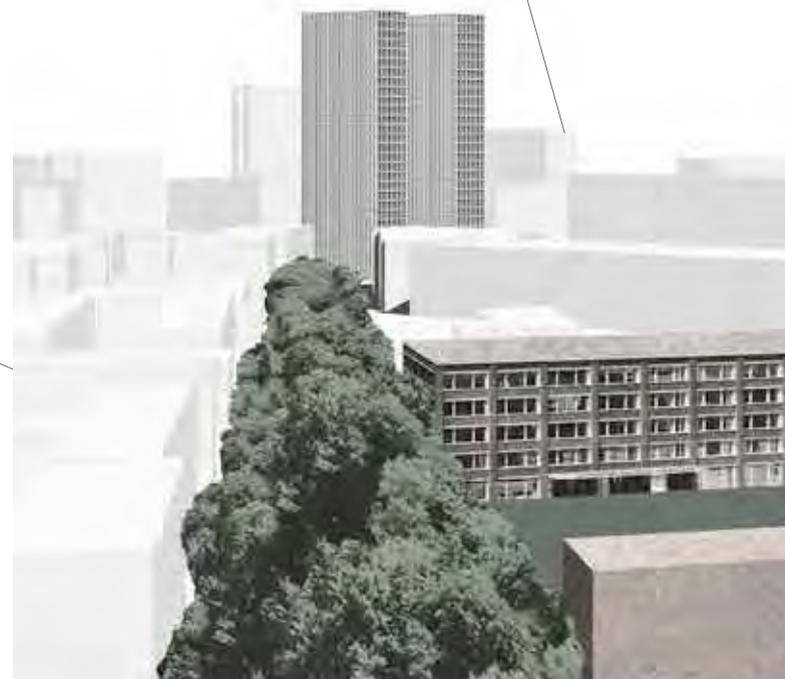
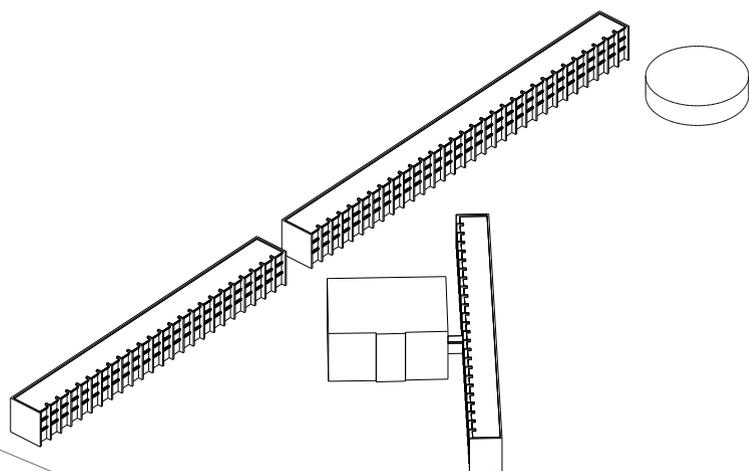
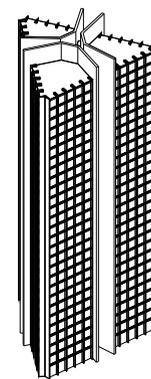
Nelle pagine precedenti: vista delle torri di Ernst-Reuter-Platz verso il Tiergarten. Schema della dorsale che attraversa Berlino e delle sue piazze.

In questa pagina: schema della viabilità di progetto. Varianti delle tre soluzioni per Ernst-Reuter-Platz, planivolumetrico.





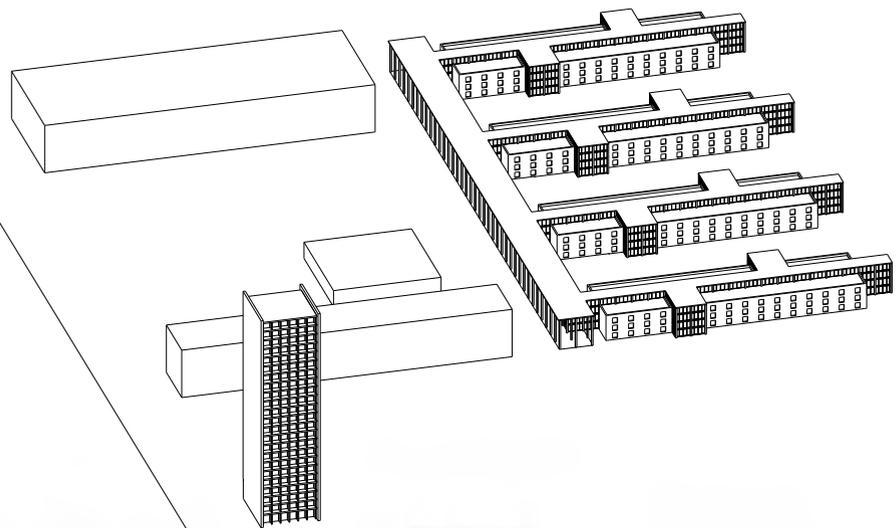
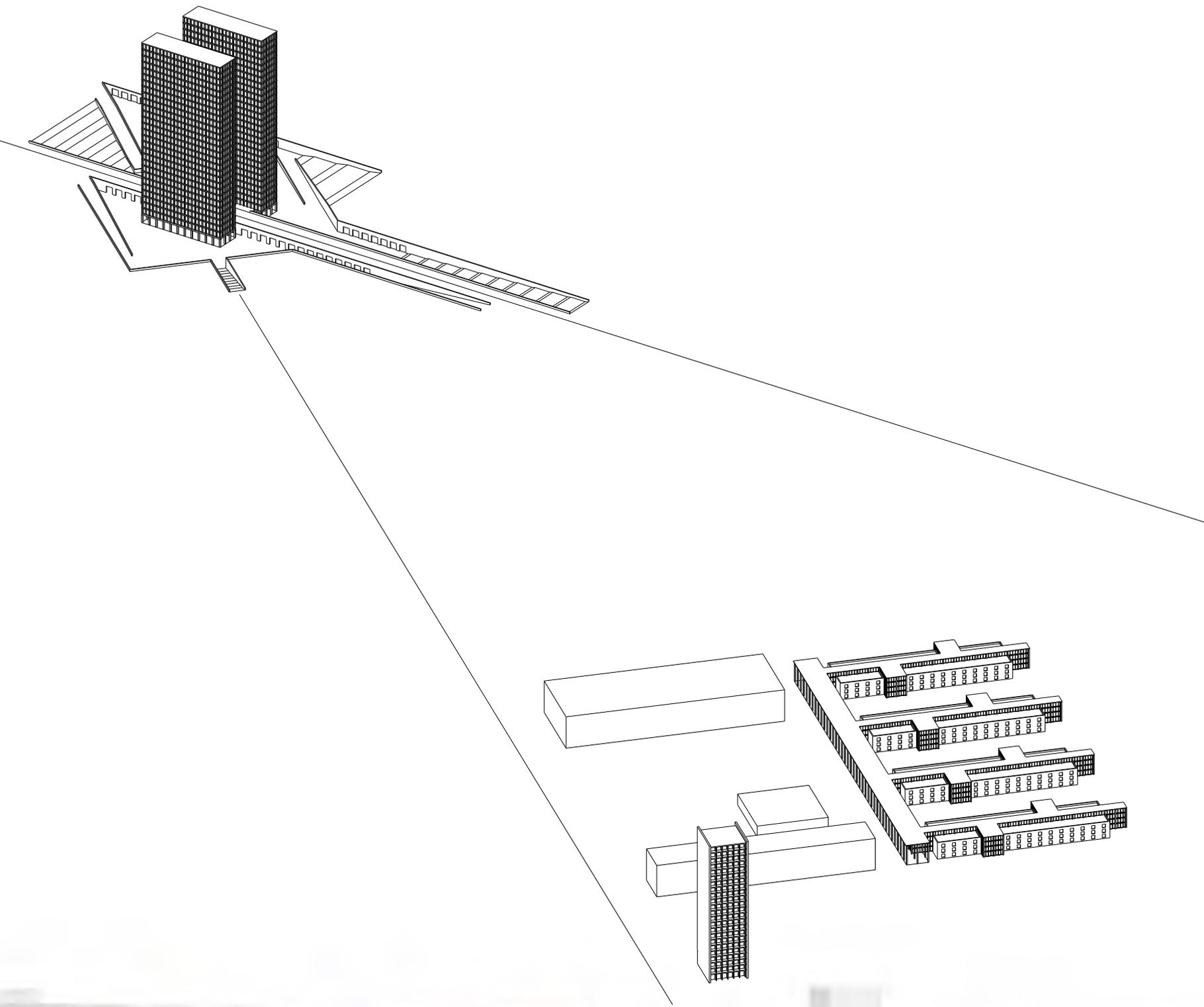




Nelle pagine precedenti: sezione prospettica lungo la direzione dell'asse barocco, guardando verso il Tiergarten.
Piante della Ernst-Reuter-Platz a livello - 4,50 mt. e - 5,50 mt.

Planivolumetrico dell'area Berlin City West fino ad An der Urania e sezione urbana.

In queste pagine: An der Urania fino alla torre in Lützowplatz, vista e assonometria.
Il nuovo campus ed Ernst-Reuter-Platz, vista e assonometria.



English
texts

Return to Berlin

Armando Dal Fabbro, Claudia Pirina

traduzione di Alexander Gillan

The country morning exists; the city morning promises. The former makes one live; the latter makes one think.

Fernando Pessoa, *The Book of Disquiet*, Penguin Classics, 28 May 2015, p. 201.

Berlin is alive not only as a laboratory of the future, but also as an archaeological site of modernity and its tragedies.

Luigi Forte, *Berlino città d'altri*, Vicenza 2018, p. XX.

This volume gathers the results of a design seminar held by some Italian universities as a part of research carried out during their Architectural Composition PhD courses, to compare the process of theoretical research with design practice and involving teachers, tutors and students. The work focused on the city of Berlin, particularly around the debate on reconverting certain parts of it, and took in physical/functional, infrastructural and construction aspects. Aware of the particular significance that Berlin still holds today in the urban imagination of Europe's architectural culture, and despite the fact that it has long been capable of transmitting positive examples of the city idea and that of a major modern metropolis, the urban-scale transformative choices witnessed above all in recent years – sadly, mostly in the opposite vein – have stirred not a few criticisms of the real value of interventions to transform certain significant sites of the city.

Returning to reflect on the fate and destiny of certain emblematic locations of this city not only meant dealing with areas which have recently endured an incessant series of interventions that have changed their face; it also allowed an investigation, more than thirty years on, of that vast building site which Berlin became following the fall of the Wall in 1989, and the season of competitions and projects which put the city at the heart of the international architectural debate. Berlin was chosen as the field of investigation for this new, yet time-worn experiment, the first in a long series, thanks to its condition as a city-laboratory dense with architectural research consolidated over time, and those specific characteristics which have helped build its myth and consolidate its symbolic meaning as a mental landscape. In this regard, to paraphrase Maria Corti (1915-2002), it is worth remembering that «probably at the origin it is the aspect of scenery, of a stage, relevant to every city that is great or full of history, that launches the process through which a city becomes a scenario of ideas, that is, a mental landscape».

The architectural debate which flourished in Berlin contributed to the imagination of generations of architects who completed their training in those same years and served as a reference point for numerous research projects on its conversion and renewal. Returning to deal with this capital today within a research project means entering that same debate while trying to investigate its reasons in a dialectical comparison with the current urban condition. But had sufficient time passed since those events to allow us to observe the evolution of the city with a detached eye, and to propose projects that could interpret its history in a different way? Or was the distance from the events not yet sufficient to guarantee a degree of objectivity which did not succumb to the influence of that fervour?

Through a project, it was considered possible to try to answer these questions by representing the peculiarities and specific features of this symbolic city for architecture. More generally, the choice of returning to the project within the PhD programme in Architectural Composition of the School of Venice urged the doctoral students to explore and experiment with the issues addressed in the theoretical field in a hands-on design experience, in short, to bring research back into the project by resuming a practice consolidated within the school which had been suppressed for some years. On a pedagogical level, the significance of this choice was also intended to propose answers to the requests of those architects, who, within architecture schools, question the meaning and role of research in composition/design in antithesis with the increasing and deplorable ministerial practice of progressively excluding projects from the remit of architectural design teachers in order to comply with procedures for evaluating national scientific qualifications.

The exercise was shared with some other doctoral schools with a long tradition, in order to create a real occasion to compare strategies, methods and reflections. The schools involved – Venice, Rome, Naples and Bari – for some months alternated working moments within individual doctorates with collective meetings which, in addition to being strategic in the comparison of different visions and approaches, enabled rapid progress in defining specific proposals in light of the resulting debate. In the early stages of the design experience, the opportunity for a collective journey to the project sites helped implement the knowledge needed to face a demanding, at times insidious challenge. The approach to the theme was also supplemented by some lessons on urban morphology and some intervention strategies adopted post-WWII, focusing mainly on the last three decades. The doctoral students were asked to investigate and understand the reasons and forms behind the city and to deepen their own knowledge with the aim of bringing theoretical questions investigated during their doctoral research into the design.

The contribution of the Technische Universität Berlin and a collaboration with the Deutscher Werkbund Berlin helped identify sites for the experiment, and also to define a series of objectives which form part of the current debate on the conversion of certain urban areas. The city parts chosen were characterized by areas affected by the anticipated reverse trend towards the use of the car thanks to new public transport systems. This is precisely that city which, from the 1800s, was considered a symbol of speed and progress, and which, at the beginning of the 1900s, inspired Karl Kraus (1874-1936) to write that «every Viennese is a monument, every Berliner is a means of transport», converting entire areas to make room for new large-scale street networks, while today we are wondering about the tendency to reduce car traffic in favour of a new and improved development of public transport and cycle and pedestrian traffic. This assumption entails a rearrangement of those parts of Berlin which were previously interested by a thinning of the Old Town's fabric to make way for roads which were often oversized in anticipation of future expansion and development and which we now know to be bucking the trend. Infrastructures designed as spaces for a future metropolis, characterized by an exponential movement of an in-

formal urbanism thronged with people and vehicles, having been over-estimated, are now awaiting new spatial conformations.

The project areas in question are located between Ernst-Reuter-Platz and An der Urania, between the Tiergarten and Charlottenburg, and include the Technische Universität, Zoologischer Garten, Breitscheidplatz and Urania, lying along some of the main axes of City West towards which planning attention has now shifted. These are areas of great interest precisely because of their infrastructural, functional, and cultural implications, and because they are representative of the state and condition of a city which differs greatly from the image it offered designers post-war, or around the time of the fall of the Wall. In the '90s, the debate mainly focused on East Berlin, in particular on the fringes left empty by the division between East and West. But the face of a contemporary metropolis has by now erased the traces and shreds of that city which, frozen in time, told of a sort of Europe 'as it was' 20-30 years earlier. By now this city has been almost completely lost, any traces of its erstwhile history totally supplanted. Scattered and occasionally hidden fragments are proposed as clues which can be retraced and reconnected to the dense network of relationships that link distant sites of the multi-faceted contemporary metropolis. This new metropolitan image has attracted the interest of the many investors operating in the city and has also been the subject of critical reviews in the proposals of Italian PhD programmes.

Indeed, in the projects described in the pages of this book, what emerges strongly is that great Italian research tradition which places the survey and the interpretation of urban places and stratification at the heart of a project with the aim of offering effective answers to specific contexts. In this particular case, all the projects paid particular attention to proposing their own vocabulary, in line with the urban studies tradition of the Italian school, and to reaffirming the value of the urban project as a research task.

This approach attests an attitude which stands in clear contrast to those architectural trends which see the only possible response to contemporary cities in the architecture/artefact or in 'acclaimed' works of architecture, and yet again emphasizes the role of research in the design field. Each school, each group, tended to demonstrate, with different outcomes, as well as through the design of individual buildings or fragments, that it is possible to build places, transform spaces, and propose new identities for a city like Berlin. A city which offers architects an opportunity to reflect on the meaning of the word *identity* in a way that is radically different from many other European cities precisely in consequence of the events mentioned earlier.

On this basis, the overall work of the groups focused on the city's spatial quality with different approaches and on various scales. The project themes investigated questions and principles which could not be separated from a study of the city nor from the daily facts that permeate the character of the places and make plausible the process of rationalizing the overall social relations and the very life of the city.

By entering the debate on its future development in a dialectic comparison with the protagonists of the construction of the city, the groups developed projects which proposed underlying typological and morphological studies of the city and its evolution. Analyses of the city's stratification coupled its history to current needs and demands, suggesting design solutions capable of spotting the potential and incongruity of disused or underused areas, in some cases left behind by the bombing and subsequent reconstruction. Proposing themselves as interpretative laboratories of thinking on the city, the projects questioned that process of dissolution of every urban identity which we witness today, a dissolution which has alarmingly tainted the social level as well as cultural and purely aesthetic concerns. In the series of reports on Berlin are presences enabling the exorcising of the blasé attitude evoked by Georg Simmel (1858-1918), for whom the life of the metropolis was becoming formless, opaque, and insensitive in a word, superficial. Meanwhile, the pattern

of urban relationships and places allowed us to track down in the nooks and crannies of contemporary Berlin the characteristics of the city at the time of Werner Hegemann or Alfred Döblin, alongside urban landscapes captured in their real and imaginary purity in the city of cinema (*par excellence*) of Wim Wenders. A Berlin with multiple meanings which contributes to the collective imagination and which, like the presence of certain significant signs and images, evocative of a continuous and unceasing modernity, transforms the real space into a mental landscape: into a "building of the mind", a machine for thinking.

Greeting

Tim Heide
Chair Werkbund Berlin

The intellectual history of City West in Berlin and the development of its importance have led to different forms of urban structures, infrastructures and typological developments. The destruction caused by the Second World War resulted in some areas to a heterogeneous cityscape. In recent years, an extraordinary amount of development pressure on City West has been generated by international and national investors, an ecological and economic reorientation and a societal transformation. This will lead in large parts of City West to a densification of the existing urban structure, asking important questions as to the future of quality formation and development in architecture.

The search for a significant starting point for an investigative analysis of the existing structures, its potential and the resulting further developments of City West requires a multi-faceted approach which is currently being investigated at various institutions in the city. An outside perspective, as revealed by the Venice-Rome-Bari-Naples seminar for doctoral students, turns this process into a significant issue of architectural critique – not in the sense of solving upcoming problems but in the study of the examined morphology and semiotics in architecture and urban planning.

The Berliner Werkbund would like to thank all participating doctoral students and professors for their great commitment; thanks are also due to our cooperation partners from the Università IUAV di Venezia and the Universität der Künste Berlin.

Berlin as a palimpsest

Harmut Frank

traduzione di Alexander Gillan

In Berlin – as in all major cities – historical memories and legends are always lurking beneath the surface of the buildings and the visible. But the reality is that numerous subtexts have a decisive influence on the way in which a city is interpreted. The built environment, together with what was never realized, are intermixed. The city of Berlin has been destroyed and rebuilt several times, and it never ceases to reconstruct and redesign itself. It was initially the city-residence of a Prince-Elector, then the capital of a Kingdom, of an empire, a republic, the Third Reich, and finally, after a prolonged respite during which it was divided into four zones of occupation, it became today's capital of the Federal Republic. This historical scenario has engendered a particular culture of building and planning, and I would like to talk here about the effects of this, drawing on examples from the 16th century to the 2000s in a juxtaposition of short-term historical rifts and long-term planning ideas.

For me, a rendering by Rem Koolhaas, made during Berlin's Internationale Bauausstellung (IBA) (1), symbolically epitomizes that blend of constructed and imagined works of architecture which is so crucial for our understanding of a city like Berlin. Koolhaas cited many existing buildings as well as ones that were never realized together with his projects for the IBA. He assembled some vastly different fragments, mixing the stones with ideas of successive temporal stratifications. His diagram creates a palimpsest that is not only material, but also mental. We can recognize some elements of this historical topography of central Berlin: the River Spree, the Wall – still standing at the time but now gone without leaving any trace – some buildings by Schinkel and Mendelsohn, then the never-built projects of Hilberseimer, Mies, and Koolhaas himself. Finally, three symbolic sites of the Baroque city: the square Pariser Platz, the octagonal Leipziger Platz, the circular Belle-Alliance-Platz, which changed name several times and is now called Mehringplatz.

I want to talk about the recurring themes of this city that underlie these urban scenarios. For this reason, I shall backtrack a few years to the 17th century, disregarding the previous history of the medieval city. On Memhard's plan from 1652 we can see a small provincial town not heavily fortified. This was the double city of Berlin and Cölln after the Thirty Years' War, during which the two cities were gravely damaged, and had just been rebuilt. A century later, in the so-called *Schneiderplan* from 1798, the state of affairs has changed considerably. Some churches and the old fortifications have survived, but all the rest is new. The expansions of the city took place on all sides: in particular, to the west we can see the new Dorotheenstadt and to the south Friedrichstadt with its regular blocks. The modern history of Berlin began after the Thirty Years' War and above all at the beginning of the 1700s, when the *Kurfürst* (Prince-Elector) of Brandenburg proclaimed himself King of Prussia. In addition, since the territory of Prussia did not belong to the German Empire the Elector of Brandenburg was also able to adopt the title of King. Berlin became formally transformed from the Prince-Elector's *Residenzstadt* into the capital of the new Kingdom, and its castle, in the centre of the city, became the seat of the royal court. A century later, we cannot see many changes, but to the west a new district has been created and the three squares we saw in Koolhaas' rendering are already recogniz-

able. Schneider's 1798 plan illustrates clearly the general geographical situation of Berlin and its expansion in the 18th century. The two raised areas of Barnim and Teltow, sandy, arid, and not very appealing for agriculture, are separated from each other by the waterlogged glacial valley of the Spree. The plan shows the two new main roads, Unter den Linden and Friedrichstraße: one connects the castle to the Tiergarten, the hunting reserve of the court, the other is the new main southern axis towards the circular plaza in front of the Hallesches Tor (Halle gate). The latter intersects the last new expansion area and by the end of the 19th century was to become one of the most important streets in Berlin. There are still some fortifications, but they have completely lost their prior military importance. We can also recognize the city's expansion areas to the north and east, which are less structured and, not surprisingly, destined for the humbler neighbourhoods.

The new quarter of the Friedrichstadt is an interesting case of 18th-century urban planning and of the politics of the ruling house. Berlin was short on both population and housing, and as a result the state granted land and construction materials to new settlers, provided that they housed a number of soldiers in their new homes. Prussia was a highly militarized state: the military-civilian ratio in Berlin was two to one in favour of the former. In those years, barracks were only built for married soldiers and their families or for war invalids, while the vast majority of bachelor soldiers lived in private homes.

This situation was to change in the 19th century, when it became necessary to create a more emblematic capital on account of Prussia's increased geopolitical importance. Previously, Berlin had been a small poor city. There was only the castle in the centre, while in the rest of the city, alongside the armed forces, there were some craftsmen, a few merchants and above all, *Ackerbürger* (agricultural citizens). Andreas Schlüter had to leave Berlin before he could finish his remodeling of the castle. Carl Gotthard Langhans and the father and son David and Friedrich Gilly, designed some public buildings and monuments in the 19th century before Karl Friedrich Schinkel became State architect and began to create some monumental interventions both inside the city and in its suburbs. On the island between the Kupfergraben and the Spree, around the *Lustgarten* (garden in front of the castle), Schinkel planned a monumental new centre including a cathedral and a museum, today the Altes Museum. It was the will of the Prussian State to promote a cultural presence, not only military, also by means of a new theatre in the Gendarmenmarkt, which Schinkel erected between the German Lutheran Church and the French Calvinist Church of the Huguenot immigrants. At that time, the French accounted for a good thirty per cent of Berlin's population and the cultural impact of religious refugees from France and Bohemia was to prove extremely important for the development of Prussia.

Schinkel also built a series of emblematic buildings in the centre of Berlin, including the Friedrichswerder Church and the Bauakademie, the famous Academy of Building where he himself lived and worked. This building, conceived as a model for Prussian architecture, was damaged during World War II and rebuilt in the early years of the GDR. Shortly afterwards, the Bauakademie was razed, again to make room for a ministerial building in the new centre of the Socialist Republic. The seat of the Ministry was in turn demolished after Reunification, to be replaced by an empty simulated façade, a reproduction of the Academy, which has now been dismantled, while the form and content of a new Bauakademie is debated.

Schinkel was the first State architect and was called upon to oversee all public projects. Thanks to his role, Berlin not only embarked upon building in the city centre, but also new districts in the suburbs. There, Schinkel experimented with novel types of church construction and, in collaboration with Peter Joseph Lenné, architect of the Potsdam Royal Gardens, designed proposals for a transitional scheme between the urban and rural areas. In 1840, Lenné proposed in his project for the

Schmuck-und Grenzzüge von Berlin (embellishment and border), a first green belt for a metropolis in growth, which was to be of great importance for the plan presented by Schinkel that same year. Our interest in this plan is due to the presence of a north-south avenue which crosses the Spree loop and the Tiergarten and introduces an urban figure that was to fire debate in Berlin for a century. Happily, many of Schinkel's plans have been preserved – including the earlier ones – which address the question of the transition from the city to the surrounding countryside, such as the 1824 proposal for a new gate between Leipziger Platz and Potsdamer Platz. By the early 20th century, Potsdamer Platz was the bustling centre of the modern metropolis, before becoming a desolate wasteland on the border between East and West Berlin and then a symbol of Reunification and neoliberal Berlin.

After Schinkel, the theme of the “totality” of the city entered architects' discussions. Previously, urban planning had been considered the domain of military engineers and surveyors, who were in charge of constructing fortifications, roads and bridges. After the 1940s, everything changed radically with the construction of the first railway line between Berlin and Potsdam and the first terminus, Potsdamer Bahnhof, near the square of the same name, a line linking the royal residences of Potsdam and the villages between Potsdam and Berlin with the city centre. The construction of the railway marked the beginning of completely new forms of land speculation and urban development. In addition to the trains, modern industry arrived in Berlin and radically changed its topography. Berlin was no longer the city-residence of the King of Prussia but an industrial city with a just transformed social structure. For example, also in the Moabit district to the north of the city several factories had appeared, the largest being the Borsig factory, an agglomeration of foundries specializing in the construction of locomotives and railway wagons and mechanical engineering factories. This growth in industry was accompanied by frenetic property speculation and the construction of new railway lines in all directions.

Personally, I was always struck by an image showing an owner's villa next to a factory. The rural estate model was still alive and kicking. The workers' homes are not visible in this view of the factory but were nearby and were becoming more and more numerous in the area north of the Oranienburg Gate.

By the 1820s, some speculators had already invented a new type of construction for that area for the poor in-house weavers and later also for the industry workers. These *Familienhäuser* (family houses) were not bourgeois single-family dwellings, but examples of mass housing. They had four floors. Off a longitudinal corridor were aligned the living rooms and kitchens of each family, without any separation between one home and the next. Models for this kind of architecture were rural servants' houses and 18th-century buildings for soldiers' families. Which is why this type was soon nicknamed *Mietskasernen*: “rent-barracks”. The type was to change radically in the following period and the apartments would be redesigned with separate accesses, but the name has remained until our own times.

On the eve of the 1848 revolution, for the first time Berlin was discussing the housing issue of the new proletariat and there would soon be some initial attempts at a reform. The *Berliner Bauverein* was founded, one of the first social housing associations, a comprehensive alliance of liberal philanthropists, including the Crown Prince and the most reactionary parties of Prussia. It built small apartments and workshops, not for the poor and dayworkers, but for small independent craftsmen and workers with fixed employment. The first buildings were not so different from the houses of the petit bourgeoisie of the time, but despite having two or three storeys, were always thought of as multifamily dwellings with two- or three-room apartments.

In 1856, the king ordered the creation of a masterplan for the city, which was rapidly sprawling into the surrounding countryside. However, he did not want a plan like Schinkel's, which was interested in ornamenta-

tion and a general assertion of the city with its belt of parks and gardens. The young architect and civil engineer James Hobrecht was appointed and in 1861 he presented his proposal. On the basis of a new survey of the Berlin region and after trips to Hamburg, London and Paris, he had produced in just two years a general development plan covering all the neighbouring municipalities of Berlin. As we can see, his plan did not touch the Old Town, but focused on the surroundings and on neighbouring villages such as Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg, and others. While the transformations of Paris had exclusively dealt with the medieval city *intra muros* and the construction of new fortifications had just begun, in Berlin, the old fortifications had long ceased to be a hindrance and development could be carried out with no external impediments, as in London.

Even so, for Hobrecht, Paris remained an exemplar because of the layout of its streets and squares, as can be easily understood from his star-shaped plazas and the structure proposed for the city blocks. He pursued the idea of large closed blocks with private internal access roads. These blocks were intended to accommodate residents of different social classes side by side and also contain workplaces. In the end, only the large blocks and not the internal streets came to be built since they reduced the costs for new infrastructure, but they did not reflect Hobrecht's ideas for social reform. The internal layouts and the density of the blocks were not defined but remained the decision of private investors. The result is well known, a simple type was created whose only change over the years was the size of the courtyard, to comply with new firefighting technologies. An infinitely repeatable type was developed. There were several aligned courtyards, always characterized by slightly more affluent buildings at the front, with humbler side wings and buildings at the rear, which occasionally included factories or workshops. Construction was virtually standardized, always with load-bearing outer walls and wooden floors whose beams never exceeded 6.5m in length: the most economical measure possible.

In this way, Hobrecht's Plan became the origin of Berlin as the capital of *Mietskasernen*, while his figure turned out to be the target of a hundred years of criticism, which considered him responsible for the ‘housing wretchedness’ of the modern metropolis. It was not until the IBA years in Berlin that the spatial qualities and the design of his project, with its squares and boulevards, would be reappraised and appreciated.

In 1873, on the initiative of the doctor and hygienist Rudolf Virchow and with the support of the city's new mayor – Hobrecht's brother Arthur, James was commissioned to organize a completely new irrigation and drainage system for the area of the future Berlin according to his masterplan, which would prove equally decisive for the city's urban development. This so-called *Radialsystem* (radial system), split into twelve sectors and consisting of underground drains, large pumping stations and large drainage areas outside the city, was completed by 1893.

These *Rieselfelder*, “sedimentation fields” of sewage, were created around the entire built-up area of the Berlin. These areas were not for recreational use by the city's inhabitants because of their stink, but they were extremely useful to provide vegetables. Only long after World War II was their use in East and West Berlin gradually abandoned due to chemical pollution of the wastewater. Today, they have become reserves for city development, and there is much discussion about how they might be converted in the future. From 1884 to 1896, Hobrecht was in charge of engineering in Berlin but at the same time worked as a consultant and planner for drainage systems in around thirty other German cities and also many abroad, including Moscow, Tokyo, and Cairo. The Berlin of the late 19th century was largely his work.

In the 1870s, public transport problems within the city, which had grown enormously, became the new focus of urban design. Another architect and engineer, August Orth, turned into the forward-looking protagonist of traffic planning in Berlin. He had started his career as an ‘architect for the new railway lines’ and had then successfully constructed public ser-

vices and many large churches for the newly built neighbourhoods. As the favourite architect of the so-called 'king of the railways' Bethel Henry Strousberg, he built residential blocks, railway stations and, among other things, Berlin's massive livestock market. Between 1870 and 1873, Orth presented two memoranda on how to reorganize the railway network within the city and subsequently published a series of proposals for the future organization of the fledgling *Millionenstadt* [a city with over a million inhabitants].

His proposal was based on the military need to link the various railway lines, which ran in all directions of the newly unified German Reich and ended at termini, and also to open them up to local public transport – using a ring-railway. This circular railway line, the *Ringbahn*, completed the so-called *Stadtbahn*, which winds from east to west along the ancient fortifications bordering the Old Town. For the transport of passengers within the city and as a direct link between the various stations, he proposed a dense network of trams, some of which would follow the lines of the future underground. This traffic system was eventually built and for the most part can still be recognized in maps of today's city. This is the S-Bahn network owned by the state, and the U-Bahn, tram, and bus network owned by the city, whose infrastructure determines the Berlin area more clearly than the street layout or the natural topography of rivers and lakes.

The singular absence of a central station is down to the lack of a north-south crossing of the city. The *Stadtbahn* line has the advantage of distributing long-distance traffic throughout a number of stations, but at the same time creates significant shortcomings in the technical organization of traffic. This was to spark a debate lasting over a century, which only ended recently with the construction of a central railway station at the crossroads with the new long-distance railway line lying north-south.

But let us return to the first Prussian railway line from Berlin to Potsdam, which the Hamburg entrepreneur J. A. Wilhelm Carstenn transformed into the development axis of one of the first large-scale real estate speculations in Berlin. By the 1860s, Carstenn had already developed with positive results a colony of villas in Wandsbek, east of Hamburg, following British speculative models. He continued this success around 1865 by buying up large estates near Berlin at Friedenau, Deutsch-Wilmersdorf, Lichterfelde and Giesensdorf at the Potsdam Railway, to gradually realize his idea of systematic urban development across the whole area between Berlin and Potsdam. Carstenn's success story ended with the stock market crash of 1873, but the development he instigated continues today. With the colonies of fashionable villas he designed and later sold, he laid the foundations for the development of West Berlin as the favourite abode of the bourgeoisie, the civil service and the officer corps, and therefore the division of Berlin into a poor city of *Mietskasernen* to the north and east, and a rich one of detached houses to the west and south.

The rise of the new empire was accompanied by the urban development of the new imperial capital, which was one of the fastest growing in the world comparable only to some US cities. The city was eating up its suburbs, and the administrative patchwork of the Berlin region made any coordination of planning impossible. The social and technical infrastructure of the metropolis constantly imposed new demands on architects, engineers and designers. Added to this was the imperial capital's lack of emblematic edifices, whose state architecture, just before the beginning of the century, was still based on the interventions of Schlüter and Schinkel.

One particularly important building in this respect was the *Reichstag*, the parliament of the new State. After two competitions with hundreds of participants, in 1872 and 1882, Paul Wallot, who had won one of the first two prizes, was awarded the commission. The Reichstag was the symbol of a constitutional democracy and was consequently unpopular in monarchist circles, something already apparent in the search for a

suitable lot. This should not be too close to the castle and the height of the building must not exceed that of the castle. Afterwards, the choice to place it outside the Old Town on the edge of the Tiergarten with an orientation towards the emerging new centre of Charlottenburg turned out to be a far-sighted choice. Over the next 100 years, the Reichstag would define the site outside the Brandenburg Gate at the Spree loop, which would continually serve as a venue to design new civic buildings for subsequent German States.

At the same time as the inauguration of the building in 1894, further disagreements began. The building was heavily criticized for its inaccurate stylistic references to the Renaissance. Undeterred, those working in Wallot's studio were to become the 'school' of an entire generation of young architects, who would then freely seek their own tectonic expression of modernity. Shortly after the official opening, a discussion began on the dedication of the building. Architects and other cultural groups did not want a dedication to the Emperor or the Reich, but to the German people. As a result, the pediment's tympanum remained blank for a long time until shortly before the end of World War I the emperor could no longer refuse and had to consent to the inscription *Dem Deutschen Volke* (To the German people), designed by Peter Behrens in his own font, *Behrens-Schrift*.

In 1906, a group of Berlin architects and urban planners took the bull by the horns to resolve the administrative and planning confusion that had long characterized the city's urban growth. Berlin had seen its population quadruple in just 30 years. A Committee for Greater Berlin (*Ausschuss für Groß-Berlin*) was set up and, under the chairmanship of the architect Otto March, it launched an urban design competition. This was in 1908 and it attracted the greatest attention, inspiring an international debate on how to properly address the issue of the large city. The initial model of the Greater London Council was superseded in Berlin in favour of the creation of a single community, which, delayed by the war, could not be founded until March 1920.

The competition jury had to choose from among 27 works and ended up awarding two first and third prizes, on top of a series of special mentions. Common to all the entries were two priorities: all made proposals for a monumental design of the city centre and all were concerned to use the entire area towards the periphery for housing, open spaces, and better public transport links. The third-prize winners, a team composed of the economist Rudolf Eberstadt, the architect Bruno Möhring, and the traffic engineer Richard Petersen, condensed this basic idea of a new type of metropolitan cityscape into a compelling scheme, one which neither copied Ebenezer Howard's satellite system, nor a ring-road development, which had been the usual practice up to that point, but instead envisaged a wedge-shaped penetration of the settlement space with green areas and parks that reached the inner nucleus designed in a monumental manner.

In 1910, immediately after the competition, the young economist Werner Hegemann organized a spectacular international exhibition in Berlin, at which the results of the competition were set off against exhaustive material on the parallel development of urban planning in the world's major cities. Hegemann, who was studying in the United States at the time, had met his uncle Otto March at the great New York City Planning Exhibition in March 1909 and, thanks to his knowledge of the international debate on planning, had been spontaneously instructed to organize a major exhibition in Berlin with the aim of increasing the impact of the competition results on the media. The overwhelming success of this exhibition proved the point and the fledgling discipline of urban planning received a decisive impulse. Like Eberstadt, who had for years led the German debate on housing and the criticism of building speculation with his 1909 *Handbuch des Wohnungswesens*, Hegemann became a tireless critic of Berlin's *Mietskasernen* and a pioneer of social housing. After his return from the United States at the end of the war, he became editor-in-chief of the magazines *Bauwelt* and *Der Städtebau* and published his much-quoted book

Das Steinerne Berlin (translated as *Stone Berlin*), in which he summed up this criticism and presented its historical evolution.

In 1920, the Swiss architect Martin Mächler, who lived in Berlin, published in *Der Städtebau* a key detail of his project for the 1908 *Groß-Berlin* competition, specifically, the idea of developing the area between Berlin and Charlottenburg along a north-south axis from *Spreebogen* (the Spree loop), as a new cultural and administrative focus. Schinkel had already proposed a north-south axis in this area as a part of his plan to embellish the outskirts of Berlin, but had conceived it as an avenue through the Tiergarten and not, unlike Mächler and others, as a monumental street comparable to the National Mall of Washington or the Champs Élysées of Paris. Mächler first designed a new central station at the northern end of the axis, then the most important ministries in the Spree loop around the Königsplatz opposite the Reichstag, with seats for cultural institutions and a new opera house at Potsdamer Platz and finally, as a focal point to the south, a large triumphal gate. With his entry to the competition, he was unable to prevail over the others, some of whom were pursuing similar trends, but his proposal was to produce its effect in the following decades. It came to be reflected in new proposals for a focal north-south axis with government buildings and a central station in exactly the same location.

After Germany's defeat in World War I, the emperor abdicated and went into exile in Holland. On November 9, 1918, the foundation of a republic was proclaimed twice in Berlin, which helps to explain the subsequent political and spatial division of Berlin. In front of the castle gate, the leader of the 'Spartacus League' and the socialist-democratic opponent of the war, Karl Liebknecht, proclaimed a "Free Socialist Republic" and almost simultaneously, from a side window of the Reichstag, the Secretary of State, Philipp Scheidemann, proclaimed a republican state as the successor to the Empire, with the leader of the majority Social Democratic faction, Friedrich Ebert, as chancellor. The revolution failed; Karl Liebknecht and Rosa Luxemburg were assassinated, but the castle and the Reichstag were again revealed as places of polarization in Berlin's topography. Neither the political upheaval of 1918 nor the founding of the Weimar Republic would interrupt the debate on urban development in Berlin, in which some new trends appeared only after the founding of the unified municipality of *Groß-Berlin* in 1920 and 1926 with the election of Martin Wagner as the new *Stadtbaurat* (urban planning councillor), succeeding Ludwig Hoffmann.

Political turmoil and an economic crisis with hyperinflation had virtually brought construction to a standstill, despite the enormous and severe housing shortages in Berlin. Any discussion of skyscrapers remained purely theoretical. As early as 1911, the New York enthusiast and National-Conservative publisher Alfred Hugenberg had called for the development of the 'Third Dimension of Berlin,' and his architect Otto Kohtz had presented a series of new skyscraper projects, including a series of spectacular *Reichshäuser* (Imperial Houses) at Spreebogen as a focal point of the north-south axis. For the time being and in the ensuing decades these remained architectural fantasies, as did the memorable results of competitions such as a skyscraper at Friedrichstraße station, of which we have been able to identify a variant by Mies van der Rohe on Koolhaas's rendering.

The discussion about the architecture of large cities, which Karl Schefler had originated in 1913 with a book of the same title (*Die Architektur der Großstadt*) illustrated with many examples from Messel, Behrens, Poelzig, and others, continued in the 1920s with fresh accents. With his radically rationalist works of architecture and a publication with a similar title *Großstadtarchitektur*, Ludwig Hilberseimer tried to take his works in a less artistic direction. In his examination of Le Corbusier's contemporary fantasies regarding large cities, he developed his own proposals for new high-rise versions, including his urban neighbourhood for two million inhabitants, to be located in the middle of Berlin's Friedrichstadt, in the immediate vicinity of the Gendarmenmarkt with

Schinkel's impressive *Schauspielhaus* and the two side-by-side churches. Unlike his 'Friedrich List' station, a realistic intersection of two railway lines which he named programmatically after the 19th-century National Liberal economist, his neighbourhood for two million inhabitants was designed to be recognizable as a contribution to the discussion, not as a feasible proposal.

New and remarkable types of architecture for the large city, which still constitute reference points in the urban landscape today, would not be built until the second half of the 1920s and only in a limited number. Suffice to recall the House of the Metalworkers' Union by Erich Mendelsohn, which Koolhaas cited, the factory buildings for Siemens by Hans Hertlein, the Klingenberg power station by the homonymous architect Walter Klingenberg and Werner Isel, the Broadcasting House by Hans Poelzig, the Wannsee baths by Martin Wagner and Richard Ermisch, the Shell House by Emil Fahrenkamp or Peter Behrens' office buildings at Alexanderplatz.

These buildings were all emblematic interventions in existing urban space, however a fundamental change in the city's structure was only determined by the large residential complexes of the social housing sector, just some of which can be mentioned here: Martin Wagner and the *Waldsiedlung* by Taut, Salvisberg and Häring, or Bruno Taut's *Wohnstadt Carl Legien*. These estates are the extraordinary achievements of the Weimar Republic's social policy and they managed to condense the previous decades of debates over housing, land speculation, and building reform. Their construction was made possible by the establishment of a fundamental right to housing in the Constitution, the introduction of the *Hauszinssteuer* (the house interest tax on the old building) and the creation of a *Gemeinwirtschaft* (public utility economy) separate from free market mechanisms. Martin Wagner was the decisive driver behind the development of this *Soziale Bauwirtschaft* (social housing economy). He was the producer of ideas and the tireless protagonist of this success story, strongly backed by the unions and reformist parties of the Weimar coalition, and opposed by both the Communist left and the Nazi right.

As *Stadtbaurat*, Wagner was able to integrate this housing policy into his general *Stadtlandschaft* (urban landscape) planning theory, in line with the winning concepts of the 1908 competition, such as those of Hermann Jansen or Eberstadt, Möhring, Petersen. He also pursued the idea of turning Berlin into a *Weltstadt* (world-city), Europe's most modern metropolis. To this end, he attempted to radically modernize the city's central area by building new underground lines, extending the transit roads and enlarging the squares of the central area to make them suitable for the increased vehicle traffic, and by designing a huge exhibition centre at the radio tower. In his novel *Berlin-Alexanderplatz*, Alfred Döblin captured in a very real sense the fundamental change in the urban space and its inhabitants in the eastern part of Berlin, which was quickened by this building policy. Wagner's cosmopolitan city was organized with great clarity. Instead of an architecture which could only intervene selectively into the urban fabric, he wanted to create complex hybrid hubs in the centre with different levels of overlapping traffic, shops, department stores, and office buildings, as he had begun to do in an exemplary way at Alexanderplatz. He endeavoured to concentrate industry to the north and south-east of the city, along the water and rail routes, while the remaining suburbs, well served by public transport, were to be used for housing and leisure.

The concepts developed for Berlin from the beginning of the century fuelled the Nazi dream of expanding Berlin as the capital of a future world empire. They added nothing fundamentally new but did change them quantitatively to acquire a new quality. Albert Speer was appointed General Building Inspector (GBI) of the Reich's capital (*Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt*) by Adolf Hitler in 1937, because the proposal made for the north-south axis by the city's town planning office did not satisfy his wishes at all. Hitler had seen Mächler's proposal

in an exhibition in the mid-1920s, was enthusiastic about putting it into practice, and immediately drew his own sketches for a triumphal arch and a hall roofed by an immense dome. Speer would incorporate these ideas into his variations for the *Große Straße* and publish the drawings in 1939 accompanied by a great deal of propaganda. This project, which would not be suspended until 1944 and of which only a small part of the circular plaza with the Ministry of Tourism would actually be built, is an excellent example of the impact that even an unbuilt work of architecture can have. For the whole world, the launch of the 'Great Road' became the pyramidal construction of National Socialism *par excellence*, as Elias Canetti was to call it. Beyond their renderings, the large realized Nazi-era buildings such as the Reichssportfeld of Werner March, the Deutschländhalle of Franz Ohrtmann or the Tempelhof Airport of Ernst Sagebiel, simply vanished. Some, such as Speer's Chancellery for the New Reich, were demolished after the war, others were submerged by the rubble of the bombed city, for example, the unfinished Faculty of Military Engineering buried at Teufelsberg (Devil's Mountain) in Grunewald.

The idea of a north-south axis would never again play a role in the post-war discussion of Berlin's urban planning. It would be sacrificed to denazification and avoided in any form in the future. In contrast, the *Stadtlandschaft* as the guiding principle of the GBI's plan continued to bear fruit. This transmitted the concept of a metropolitan region recognized since 1908 along with the construction of large residential complexes surrounded by greenery in the east, west and south of the city inside the new motorway belt, built in the city's outskirts just before the beginning of the war. Despite the 1945 break, the two competing masterplans, born immediately after the collapse of the third Reich, would remain true to this concept.

On 8 May 1945, the Red Army photographer Yevgeny Khaldei took the famous photo of the Red Army soldier raising the Soviet flag over the Reichstag in the midst of the final fighting. The following week, the Soviet commander of the city instructed Hans Scharoun and a planning collective to draw up a new Masterplan for Greater Berlin. The so-called *Kollektivplan* (collective plan), shows an urban landscape with a square network of expressways, each of them encompassing workplaces or residential areas. Apart from Unter den Linden and the axis leading to the Charlottenburg castle, traces of the historical city are no longer to be seen. This is the utopia of a city of labour without State monuments, entirely appropriate for a country which no longer existed as a State and therefore had no need to pride itself on a capital city. In reality, even this plan was not without its models. Through the members of the collective, Wils Ebert and Peter Friedrich, continuity of the debate was ensured since their time in the office of Ludwig Hilberseimer, whose management Ebert had assumed when Hilberseimer emigrated to Chicago in 1937. Scharoun was a friend of Arthur Korn and his collective explicitly alluded to the plan for a radically new London, presented by Korn with the MARS group in London before the war.

In contrast to the *Kollektivplan*, a competing planning group installed by working in Zehlendorf, in the American sector of Berlin, developed a less utopian reconstruction plan, taking as a particular starting point the underground technical infrastructure which for the most part had not been demolished. Responsible for this plan were Walter Moest and Willi Goergen, former collaborators of Herman Jansen and Herbert Rimpl. Karl Bonatz and Richard Ermisch, both of whom had previously worked with Speer on the GBI's plan, were also involved in this so-called *Zehlendorfer Plan*. After the first municipal elections and the appointment of the Social Democrat Karl Bonatz as *Stadtbaurat* and successor to Scharoun, both plans were supplanted by the so-called *Bonatz Plan* of 1947, which borrowed elements of both its predecessors and remained the basis for planning in West Berlin after the division of the city in 1949. Both the collective and *Bonatz plans* were presented to the public in 1946 and 1947 respectively at the Berlin Palace, which had been only partially

destroyed. Later on, in 1951, the palace would be blown up to make room for the mass events of the International Youth Festival.

In 1949, when reconstruction began after removal of the rubble, the two plans had an impact on discussions about the development of Berlin, which was administratively divided at the time. While reconstruction of the the Federal Republic, founded in May 1949, proceeded very quickly, reconstruction in West Berlin under four power rule did not begin until the late 1950s. It eventually began to the east, in the Soviet sector declared capital of the GDR, founded in October 1949. The results of the design contests and the progress of the Stalinallee works, which began in 1951 on the Soviet model, were published with much fanfare and it was celebrated as the first socialist street in Germany. This fact did not pass unobserved in West Berlin, where, apart from some buildings to house the Allies in Tegel and Zehlendorf, no new building of any importance had been seen. The construction policy became an important battleground of the Cold War and culminated in 1957 in the *Interbau* exhibition of West Berlin, staged as a democratic response to Stalinist 'confectionery' architecture. In actual fact, two concepts, which in the 1908 development plans still existed in parallel for different areas of urban space were by then seemingly in conflict with each other: the multi-storey houses scattered among the greenery of the suburbs and the monumental urban space for the centre. The Hansa district of the *Interbau* near the Tiergarten, with its isolated multi-storey apartment blocks built by stars of Western architecture like Gropius, Aalto, Niemeyer and others, had brought the strategy conceived for the outskirts to the centre of the city, while Stalinallee had reinterpreted the concept of a monumental street, using as a backdrop the continuous façades of the proletariat's residential palaces instead of State edifices. But it took Western critics several decades to note the change in direction in the GDR's construction policy, which occurred in the wake of Khrushchev's de-Stalinization campaign, leading to a gradual stylistic convergence of Eastern and Western architecture. The large number of visitors from Eastern Europe who came to see the *Interbau* exhibition in Berlin, which was still physically undivided, undoubtedly had a major influence on this approach.

This change of direction in construction policy had no influence on the international competition 'Hauptstadt Berlin', announced by the federal government immediately after the *Interbau* in 1957. Although the political development of the East-West conflict was nearing its peak three years before the Berlin Wall was built, this competition called for a re-thinking of the centre of a reunited Germany's future capital, and had thus provocatively proposed Berlin's historical centre as main planning area. This belonged to the Soviet sector and operated as the capital of the GDR. As a consequence architects from socialist countries (were not allowed to participate). Even so, the participation was overwhelming. A total of 151 contributions were presented by leading architects from the Western world, from Alvar Aalto to Walter Gropius and Le Corbusier. The first prize went to a young team from Hamburg, consisting of Friedrich Spengelin, Gerd Pempelfort and Fritz Eggeling, for a contemporary design which, as required by the invitation to tender, avoided any memory of Speer's monumental architecture. The much more experimental projects of Cor van Eesteren or Alison and Peter Smithson, for example, were not even mentioned; in the West Berlin debate, only the project of Hans Scharoun and Wils Ebert, which won third prize, had an important role. Le Corbusier was apparently indignant that he had not received any awards, despite being one of the ten invited participants.

The following year, the GDR organized its competition for a capital city, but strictly limited to its own territory. This time only architects from the GDR were invited and the first prize went to Jacob Kaiser whose project was characterized by a huge glass dome on the old Palace site, of which a suggestive memory can be found in the dome which Norman Foster added to the Reichstag building after the fall of the Wall. After the construction of the Wall in August 1961, civic reconstruction of the

Old Town began. Roland Korn and Hans Erich Bogatzky erected the State Council building integrating the remains of the castle gate, in front of which Liebknecht in 1918 had proclaimed the Socialist Republic. In place of the *Bauakademie*, which was first restored but later demolished, Josef Kaiser built the Ministry of Foreign Affairs, which in turn was removed in 1990. Partly on the foundations of the Berlin Palace, the Palace of the Republic was built in 1979 under the direction of Heinz Graffunder and, as we all recall, was then demolished in 2006, after much heated debate, to build the Humboldt Forum after the project of Franco Stella which reconstructs the main facades of the former Palace and the cupola. This new centre is still dominated by the television tower completed by Hermann Henselmann back in 1969, which quickly became the emblem of the GDR capital.

For the Federal Republic, even after the establishment of Bonn as the seat of government and after the construction of the Wall, the whole of Berlin remained the official capital of Germany, the Reichstag the seat of Parliament and the Bellevue Palace the official residence of the Federal President. Since this claim could not be asserted in a city under the control of the Allies, there was no reason to carry out construction programmes in West Berlin comparable to those in the Eastern part of the city. Instead, work began on constructing a cultural forum on the southern edge of the Tiergarten west of Potsdamer Platz, divided by the Wall, where the only buildings of Speer's *Große Straße* actually realized on the circular plaza had been removed. The forum included the buildings of the New National Gallery by Ludwig Mies van der Rohe, the Philharmonie by Hans Scharoun, the Applied Arts Museum by Rolf Gutbrod and finally the New State Library, this too by Scharoun. The *Kulturforum* together with the commercial centre at the zoo and the area around the Kaiser Wilhelm Memorial Church [*Gedächtniskirche*], newly built by Egon Eiermann next to the ruins of the former bell tower, had become the two new poles of Western Berlin not encumbered by State edifices.

West Berlin was an island preserved for purely political reasons, an exclave of the Federal Republic, to which it could not officially belong, but on whose aid programmes it depended entirely from an economic point of view. All the major industries had left West Berlin and moved their headquarters to the GDR. The new housing in the three large residential complexes built on the outskirts of the city, Falkenhagener Feld, Gropiusstadt and Märkisches Viertel, was funded with federal subsidies for building social housing and followed the principles of a planning doctrine which had remained unchanged since 1908. However, at the same time, the city's fabric had been greatly impacted by the construction of an urban motorway network, it too financed by the Federal Republic, which had gone back to the proposals of the 1946 *collective plan*. In the 1970s, a major 'urban rehabilitation' programme was followed which sought to demolish the *Mietskasernen* of Wedding, Kreuzberg, Charlottenburg and Tiergarten, which had survived the bombing with less damage, and replace them with new social housing modelled on the buildings on the periphery. It was this attack on the housing reserve of the poorer sections of the population which led to the protests and squats of the 1970s and gave rise to the idea of a new edition of the 1957 *Interbau* exposition.

In 1977, under the name *IBA Berlin*, a ten-year programme of urban renewal and housing was launched with numerous competitions, conferences and exhibitions involving the main architects and designers of Western Europe and the United States, and which, without exaggeration, we can consider one of the key events of European architecture in the second half of the 20th century. The IBA Berlin, with its two intermediate presentations in 1984 and 1987, became decisive for the paradigm shift in the urban discourse on the major European cities. In 1977, Rob Krier's redesign of the southern section of Friedrichstadt focused attention on the importance of the form of squares and streets for the aesthetic quality of urban space and paved the way for a tardy revaluation of the *Hobrecht Plan*.

The IBA had two competing directors, Josef Paul Kleihues for new buildings and Gustav Hämer for renovation of old ones. With the so-called *Kleihues Plan*, Kleihues made a private contribution to a synopsis of the new doctrine of "Restoring the European city", with which the debate on urban planning seemed to have returned to its starting point. But it was not a step backward but a starting point. The *Kleihues Plan* was presented two years before the fall of the Wall and the Reunification of Berlin and the two German States, and thereafter became the basis of a "critical reconstruction" programme for central Berlin in a plan prepared by Hans Stimmann, who was to become director of Berlin's urban planning department (*Senatsbaudirektor*) in 1991. In the following years, under Stimmann, the *Planwerk Innenstadt* was developed, whose implementation has been the cause of countless disputes right up to our own times.

However, just like the construction programmes for the *Regierungs-spange* (government bracelet) where the Federal Chancellery and the offices of the member, perpendicular to Mächler and Speer's north-south axis, or the new central station and the numerous ministries of the new federal capital, or even the new debate on skyscrapers, none of these – if only because of the time granted to me – belong any longer to this *tour de force* among the palimpsests of Berlin's complex urban development history which I have attempted to deal with here.

Text based on Hartmut Frank's conference presentation on 17.5.2019 at the IUAV.

100 years of Greater Berlin

City West. A major centre of the metropolis of Berlin

Harald Bodenschatz

Berlin will be turning 100 in 2020! The huge city of Berlin, as we know it today, was born on 1 October 1920. Back then, the city's surface area increased overnight from 66 to 878 square kilometres and the population from 1.9 to almost 3.9 million inhabitants. This raised a question: where was the new centre of Greater Berlin? It soon transpired that the historical centre had gained an ambitious daughter: the centre of the New West, today's City West. The metropolis has grown further since the creation of Greater Berlin in 1920 – well beyond the borders of Greater Berlin itself. Today, the metropolis actually has three main centres of international significance: the historical centre (*Mitte*), City West and Potsdam's *Mitte*. All these three centres are currently undergoing a radical transformation – each in its own, isolated way, and each generating varying degrees of controversy. To date, the obvious question here has remained unanswered: how special is each of these three main centres in a large, growing and sustainable metropolis?

Back in 1877 there was still no sign of what was later to become the centre. The map drawn up in that year shows two proposed locations for the future Technical University, at the time the most important supra-regional institution in this area. The university was opened in 1884. It turned its magnificent main façade towards the Berliner Straße, today's Straße des 17. Juni. After all, what other direction could have vied for attention? Certainly not the Zoo, or at least not yet. There was no one living in the City West area as yet, although many people had already bought land for speculative reasons – you can see the planned streets and squares on the map, albeit as yet without names. What later became the central square bears the name F, and the later Kantstraße does not yet lead directly to the square.

The “first” centre of the New West was born in 1882. The area had been made famous by two popular destinations for day-trippers: the Zoologischer Garten (since 1844) and the Hippodrome racecourse (since 1846). And it was the opening of the Zoologischer Garten railway station that gave the public access to this uninhabited area that was so far from the city. The opening of the station marked the beginning of a frantic phase of urban development that swiftly turned this nameless place into an important centre of Greater Berlin.

Another important component of the later centre was the Kurfürstendamm, which was modelled on Paris. Preparations had begun in 1882 with the foundation of the Kurfürstendamm Society. 5 May 1886 is regarded as its “birthday”.

First centre: Romanesque Forum

But how could a place with absolutely no past be given a memorable, striking face in the garish concert of the big city? The solution was very simple: what was needed was something bizarre, something really special that nobody expected: a *Romanesque Forum* with a massive Romanesque church, the Kaiser Wilhelm Memorial Church (1891-95), with two Romanesque buildings (1894-96, 1900-01) and Romanesque exhibition halls (1905-06)! All ‘truly medieval’ and perfectly in line with the taste of Kaiser Wilhelm II! Even though there had never been a forum of this kind anywhere during the Middle Ages – and despite the fact

that this solemn and ponderous Romanesque Forum did not really fit very well into its surroundings, e.g. the cheerful, eclectic architecture of the Kurfürstendamm. But the Forum on Auguste Viktoria Platz clearly marked the centre of the New West, as the up-and-coming area was called at the time, for all to see.

The Romanesque Forum, a new area in the independent city of Charlottenburg, didn't become part of Greater Berlin until 1920. But when it did, it experienced a rapid ascendancy. Structurally, little changed, it is true. But the advertising poster from the 1930s emphasizes the metropolitan traffic and the square's metropolitan night-time lighting.

The Romanesque Forum was largely destroyed during the Second World War. The picture postcard of the ruins of the Kaiser Wilhelm Memorial Church shows the state it was in immediately after the war. The postcard was part of a series published at the time called ‘Berlin after the Thousand-Year Reich’.

Second centre: Centre of Berlin (West)

However, it was not only the destruction wreaked by the war, but also the developments towards the city's partition that led to the construction of what chronologically was the *second* centre for its western half, West Berlin. This centre wanted to have absolutely nothing more to do with the *first* centre; it sought to embody a modern (West) Berlin focused only on the future, having broken all bridges with its history. This also applied to the name: as early as 1947, Auguste Viktoria Platz became Breitscheidplatz in memory of the Social Democrat Rudolf Breitscheid, who had been persecuted by the Nazis and died in the Buchenwald concentration camp.

Third Centre: City West

After the city's reunification, the old West Berlin centre initially moved out of the limelight. Everyone's attention was focused on the historical centre. The redevelopment of the *second* centre finally began hesitantly in 2007 – with no overall plan and no clarification of this place's role in the new, united metropolis. The Zoofenster (Zoo Window), which opened in 2013, clearly showed who was now the top dog. This high-rise building no longer corresponds with the Europa Centre, but with the high-rise buildings – whether actually built or fictitious – at Potsdamer Platz and Alexanderplatz. Now – unlike in 1900 or the 1950s – it was mainly private investors who were working on the contours of a *third* centre, without any real coordination among themselves, with some excrescences like the Ferris wheel project, and without much support from the public sector, which had evidently run out of steam.

City West – a city centre that is unique in Europe

City West is special in its own way: it is extremely young, younger than probably any other major European city centre. It was born in 1882. It has been completely reinvented three times: in the late Imperial period, after the Second World War and after the city's reunification. In each case it was cast from a single mould – first as the ‘Romanesque Forum’ on the Kaiser's initiative, then as the centre of West Berlin on the initiative of West Berlin's Senate government, and finally as City West on the initiative of private investors. Today, it is important to preserve the architectural evidence of this unique history of three extremely different centres – and to continue constructing the *third* centre in a sustainable manner, making public spaces more attractive and further encouraging the mix of uses, i.e. also maintaining residential use and expanding cultural uses. Last but not least, City West should become a place for remembering a history that is unique in the European context. And perhaps a better name can be found than City West, one that is not so nondescript and insensitive to such a special place.

City West, a European city of the future

Gottfried Kupsch
Board of Directors AG, City e.V.

traduzione dal tedesco di Bob Culverhouse

West Berlin, walled-in and urban

The period from 1963 to 1989, when West Berlin was walled-in, was a painful time for its citizens. For the historical urban structure, however, it had its advantages. Berlin largely avoided the effects of the car-friendly city, which led to the destruction of many communities, both large and small. And the West Berliners were spared the 'ideal life model' of the 60s and 70s: i.e. driving your car as a status symbol from the underground car park at your home to the underground car park at the office, or from your carport to the gigantic parking lot at the greenfield shopping centre.

There was no suburbanization, housing estates of single-family homes could not be built on the outskirts. Living in the city, even in the city centre, is thus still a distinctive feature of City West and forms a good basis for the current initiative to design this part of Germany's capital as the European city of the future.

West Berlin, cut off from the prospering Federal Republic, had no need for huge office complexes that forced residents out of the city centre, as happened in Frankfurt. And after the Wall fell, investors and corporations concentrated on Berlin-Mitte and the areas around the major railway stations Hauptbahnhof and Ostbahnhof.

The Wall fell and suburbanization began

Suburbanization then began with the Fall of the Wall, initially as a trend among the residents of East Berlin; the West Berliners still felt like strangers in the surrounding region of Brandenburg. Now, however, this trend is unfortunately gaining a lot of momentum.

At the same time, the demand for office space is increasing, with more and more project developers and company directors appreciating the high quality of the urban City West.

Examples include the construction of the Waldorf Astoria and the Upper West with their mixed usage of hotels, offices, shops and a small proportion of apartments, all built on already sealed land, well connected with the public transport system and with very limited parking for cars in underground car parks – and an integral part of City West. No unapproachable solitaire structures. These buildings can be reached on foot and are extremely popular among the tenants.

Sustainability: challenge of the future

Now we are facing new major challenges.

Sustainability, the mobility revolution, economical and ecological building methods, more green in the city.

More and more people are attracted to Berlin. This is generating a demand for both housing and premises for the jobs of the future.

Buildings must be compact, energy-efficient, climate-neutral. Public transport needs to be further developed. A very dense network of underground and suburban trains is already in place. Service frequency can be considerably improved using digital control systems; more space is needed for pedestrians and cyclists.

Urban densification is the order of the day, also because of the need to conserve scarce resources like land and to avoid more land being sealed,

e.g. by building housing estates with single-family homes.

Hitherto, City West has been spared a monostructure characterized by too much office space, but economic pressure could still generate such a development. It is therefore key and an indispensable requirement to lay down a mixed-use concept for every construction project.

After the Fall of the Wall, the demand for retail space in the Tauentzienstraße and Kurfürstendamm areas was so great that more and more cafés, restaurants, cinemas, theatres and bars were replaced by clothes and shoe shops. The major construction projects currently planned in City West aim to herald a turning point here.

People will only want to live, work and shop in the city centre if the quality of life there is high, i.e. if it is green and quiet and the air is clean.

The few swathes that were cut in the past to make the city car-friendly, destroying parts of the historical city centre in the process, must be re-designed: e.g. the Urania, Ernst-Reuter-Platz, Hardenbergstraße.

Conclusions

City West has all it takes to become an example for the European city of the future: sustainable construction, greened façades, emissions-free mobility, optimization of public transport, densification without sealing any more land, no suburbanization, and a development away from the monostructure to a mixed-use development involving living, working, cultural activities, entertainment and the creation of non-commercial spaces.

This is a highly complex task that can only be mastered jointly, together with society and political decision-makers. AG City, representing City West's business community, will actively accompany and help shape the process with its network and platform.

Berlin, March 2020

New ideas and visions for City West

Angelica Günter
Managing Director, Deutscher Werkbund Berlin

For many years, the Berliner Werkbund has been involved in interdisciplinary efforts to develop City West, which has been increasingly coming into the focus of private urban developers and investors since the 2010s. Examples of this include the 119-metre-high Zoofenster (Zoo Window) by Christoph Mäckler, MÄCKLERARCHITEKTEN GmbH, completed in 2013, and the neighbouring (and equally high) Upper West building opened in 2017 by Christoph Langhof, LANGHOF Studio für Architektur-Design, Berlin, both at Breitscheidplatz. At the same location, the Bikini Haus and the Zoo Palast cinema were extensively renovated as listed buildings in 2014. Further extensive investment is planned in the immediate vicinity. After holding a special position as West Berlin's city centre from 1945 until reunification in 1990, City West now faces the task of rediscovering its role in the overall urban context and of redefining itself in relation to the historical centre (*Mitte*), e.g. in the context of the city's '100 Years of Greater Berlin' anniversary.

Today, City West is regarded as:

- a high-profile centre with important cultural and scientific institutions as well as a top range of retail and consumer goods of an international standard,
- a high-quality location for metropolitan living with a natural coexistence of old and new,
- a place with a generous and differentiated system of public spaces full of character and a diverse mix of uses, giving it a distinctive urban ambience.

The Berliner Werkbund would like to contribute to developing the broad outlines of an overall strategy for this important and attractive inner-city area. A coordinated overall strategy is the prerequisite for making City West fit for the future in the fields of urban development, culture, science and business. Ideas competitions are one element used by the Berliner Werkbund to call on the young generation of students to look into current issues of urban development and to develop visionary ideas and strategic concepts for selected situations at various locations in City West. In 2020, a seminar for doctoral students entitled 'Ideas for Berlin's City West' organized by the universities of Venice, Bari, Rome and Naples is an important source of inspiration in this context. In this free interplay of ideas based on a neutral, outside perspective that is free from constraints and official requirements, forward-looking, inspiring results have been achieved which encourage further creative thought.

Ideas for Berlin's City West From Ernst-Reuter-Platz to An der Urania

Giacomo Calandra di Roccolino

traduzione di Alexander Gillan

Berlin has continually played a key role in the memory of architects and, since the Baroque era, has been an arena for urban experiments, themselves expressions of political power, which have radically changed its form. Suffice to think of Friedrichstadt, the first expansion of the medieval city outside the city walls from the second half of the 17th century desired by Frederick I, or the experiments carried out in Luisenstadt by Frederick William IV, the prince-architect who, having a particular interest in *Baukunst*, commissioned Peter Joseph Lenné to design and realize that sequence of geometric squares whose configuration – uniquely in Berlin – can still be read when travelling eastwards along Oranienstraße from Moritzplatz to Görlitzer Park.

However, it was primarily during the 20th century that the city underwent an uninterrupted series of transformations so radical that they completely disrupted its appearance; interventions which left tangible signs of every historical period and the sundry political comings and goings. This state of affairs has always been mirrored by the German capital's architecture and has made it a unique case in the world for the richness and variety of its compositional languages.

Unquestionably, it is because of this characteristic of a city which is perpetually becoming and has been the cradle of cultural avant-garde movements of all kinds that the greatest architects have approached the theme of urban and architectural design in Berlin, fostering growth of the salient debate on urban planning and the design of the contemporary city.

First came the industrial revolution, which led the city to grow very rapidly, then World War I and the subsequent attempt to refound the city as a modern metropolis, the destruction by Allied bombing, the reconstruction of the divided city, and finally Reunification.

Berlin is the only European capital to have seen an almost total rewrite of its historical centre following the damage caused by World War II and the ensuing systematic demolitions of the 1950s. Berlin became a place for competitions and architectural confrontation split between two systems: the socialist one of the German Democratic Republic and the capitalist one of the Federal Republic. This contrast engendered a reinvention of the city and its form at the expense of the historical fabric formed over the centuries and which, with the end of WWII, could still have been credibly recovered. Demolition of the Baroque *Stadtschloß* – the Berlin Palace, which was eventually carried out in East Berlin to make way for a square for mass gatherings and subsequently for the *Palast der Republik* (1976), and the flattening in West Berlin of the historic Anhalter and Potsdamer stations – as well as the construction of Stalinallee and the Hansaviertel – combined to define two faces of a city which, in both cases, was denying both its past and its architecture while striving to bring a distinctive new identity to the capital of the GDR and the Western city.

Reconstruction was to follow two distinct lines: in the East, one that was representative of the central areas and at the same time focused on realizing the greatest possible number of residential buildings, with a wide use of prefabrication from the 1960s onwards; in the West, the construction of office buildings and the creation of a central business district after the American model.

The project macroarea: City West

The area chosen as an exemplary place in Berlin for the design seminar work for Italian PhD students of Composition is located in the so-called City West, which roughly corresponds to the central area of what was once West Berlin.

City West is not a district of the city, but an urban area of more than 635 hectares which extends from Stuttgarter Platz (West) to Nollendorfplatz (East) and from the Tiergarten (North) to Lietzenburgerstraße (South). From 1945 until the fall of the Wall, this part of the city played a leading role as the nerve centre of West Berlin.

Today, City West is committed to redefining its role within the context of the city as a whole and to rediscovering its own identity, allowing it to measure itself against the historical monumental borough of Mitte. City West is a fundamental part of the city and is home to a wide variety of different amenities: shopping centres, pedestrian avenues, scientific research institutes, cultural venues, as well as residential areas.

Although it remained on the sidelines of the urban and architectural debate for around two decades after Reunification due to the race to design the areas left free by the removal of the Wall and the unbuilt lots of the former capital, since 2010 the City West area has been catalysing the interest of both urban administrators and private investors. The upgrading of the area around the Zoologischer Garten station and the adjoining Breitscheidplatz is just one example of this renewed interest. In 2012, the so-called Zoofenster was erected on Breitscheidplatz, a 120-metre-high tower housing the Waldorf Astoria Berlin (designed by Christoph Mäckler), along with the nearby “Upper West” tower (designed by KSP Jürgen Engel Architekten), of the same height. The urban role of these two towers, veritable vertical landmarks, is to celebrate the beating heart of the Western area and signal the entrance to the *Innenstadt* – the inner city – for those coming from the *Bundesautobahn 9* (the motorway connecting Berlin to Munich), one of the main access routes to the German capital. Shortly afterwards, in 2014, the Bikini Berlin shopping centre and the Zoo Palast multiplex cinema were also reopened after a total makeover. Today, City West is a centre of primary importance, housing important cultural and scientific institutes – among others the Technical University of Berlin and the Berlin University of the Arts – as well as a commercial site of international standing for the sale of goods and services; the preservation of a large part of the 19th-century residential architecture makes it an urban area of considerable interest also as regards the theme of *metropolitan living*, which embraces a spontaneous mixture of new and extant buildings. City West is also characterized by a wide variety of types, in terms of both architecture and open spaces, constituting an urban environment of particular fascination.

Its proximity to international events (the Berlin Fair, the Olympic Stadium and the large Waldbühne outdoor theatre), important traffic hubs (Tegel Airport, Berlin-Zoo train station, the A9 motorway entrance), as well as the neighbouring large green “lungs” of Berlin (Grünwald and Tiergarten) are key elements for this area.

From Ernst-Reuter-Platz to An der Urania

Within the “macroarea” of City West, a “mesoarea” was identified, consisting of the two sites which mark the limits of the intervention and on which the design exercise concentrated: Ernst-Reuter-Platz to the north-west and the large traffic hub known as An der Urania to the southeast. These two urban sites are connected by a street network designed by James Hobrecht in 1862 to organize the subsequent construction of *Neuer Westen* as a commercial and residential district. The system of squares he conceived develops from Ernst-Reuter-Platz to Nollendorfplatz and is still legible today. Over the last 150 years, other squares have been added to those created by Hobrecht. The squares we find from west to east are: Ernst-Reuter-Platz, Steinplatz, Hardenbergplatz, Breitscheidplatz, Wittenbergplatz and Nollendorfplatz. The two main roads connecting them are Hardenbergstraße and Tauentzienstraße, and these meet at

the Berlin-Zoo railway station in Breitscheidplatz.

Another notable element for this area is the presence of the only proper urban campus in Berlin: the one which unites the Technical University (TU) and the University of the Arts (UdK) whose buildings are concentrated to the north and south of Straße des 17. Juni (the central axis of Berlin, which extends from Unter den Linden westwards). The campus, whose oldest buildings date to the late 19th century (the current TU rectory and the main seat of the UdK) saw some major architectural development after WWII, when the districts north of the central axis were freed from rubble and rebuilt to contain new seats for the TU’s various faculties.

Hardenbergplatz, which is located east of the Zoologischer Garten railway station, is also the subject of present debate. This square serves as a modal interchange for public transport: the termini of many city bus lines and two underground lines, as well as a station for local and medium-distance trains.

For the square, which is also the main entrance to the Berlin-Zoo, plans are afoot to redevelop it to reduce the impact of the logistical functions located there. Two other areas, to the north and the south of the Zoo station, have also been pinpointed by the city for the development of major projects in the coming years and have already been the subject of competitions and public debate. One free lot located north of Hertzallee, between the TU Central Library, the UdK and the railway, is currently used as a staging/logistics area for public road transport.

The complexity of these areas is mainly down to the high number of architectural types, over and above urban issues linked to the reconstruction of this part of the city using Marshall Plan funds and to the late '50s conjecture of the so-called “urban highways” (*Stadtautobahnen*), which were built in expectation of an exponential growth in private traffic.

Ernst-Reuter-Platz

The “microarea” of Ernst-Reuter-Platz was constructed in the mid-1950s in place of the previous intersection. *Am Knie* was the place-name until the post-war re-developments, and it arose at the point where the historical East-West axis, resulting from the urban expansions promoted by Frederick I of Prussia, veered North-West to reach the suburb of Charlottenburg and the homonymous baroque castle, which the king had commissioned for his consort. This site, which was located in a suburban area characterized by kitchen gardens, parks and rural buildings, only began to develop at the end of the 19th century, when the area around Kurfürstendamm had assumed the role of a new centre to the west, with commercial and residential functions.

Between 1904 and 1910, the East-West axis was extended by the *Knie* until it reached the current Theodor-Heuss-Platz, and what had been only a six-street intersection began to see the erection of 5- or 6-storey buildings. During the 1920s, the increase in road traffic required the construction of a temporary roundabout to better distribute the flows, a solution which remained in force until the construction of the new square. World War II almost completely obliterated *Am Knie* and initial more pressing needs left the replanning of this site in the wings, so that until 1953 no concrete proposals surfaced.

With the death of Ernst Reuter, it was decided that the square – immediately renamed in memory of this Berlin politician – must be rebuilt and undergo a change in use: while maintaining and indeed increasing its importance as a traffic hub, it would become home to cultural and commercial buildings. Ernst-Reuter-Platz was called to embody a new model of a square, one which distanced itself from the principles of National Socialist urban planning, the conception of the square that had emerged from the 1920s debate on *Weltstadtplatz* (the metropolis square), and, needless to say, from Real Socialism’s vision of the world.

Martin Wagner’s idea of a *Weltstadtplatz* in which the architecture was intended to emphasize the dynamism of cars and offer a suitable support for the neon signs of the new shopping centres, had already been

sharply criticized before the war and was not accepted by the new post-war administration. Neither the prospects for Alexanderplatz of the Luckhardt brothers (winners of the 1928 competition) nor the visions of Wagner himself for a new arrangement of Potsdamer Platz, albeit widely-known, had been taken as a model.

The first intervention on the square, even before Hermkes was invited to elaborate his masterplan, was the headquarters of the *Fakultät für Bergbau und Hüttenwesen* of the Technical University of Berlin (ABB). The building was designed and built by Willy Kreuer, a TU professor like Hermkes. Kreuer realized the faculty seat on the lot between the Straße des 17. Juni and Hardenbergstraße, the lower end of his building closing off Hertzallee, one of the existing connecting roads between the square and the zoo on an axis with the Charlottenburg castle. In this way, in keeping with the intentions of the administration, Kreuer wished to abolish the system of road axes, which in the immediate post-war period were associated with visions of National Socialist urban planning. With the building of the institute, Hertzallee became an internal route to the new TU urban campus. From an aesthetic and construction point of view, the building stood in contrast with traditional building materials, and became the first Berlin building with an exposed steel skeleton structure, clad in glass.

No competition was held for Ernst-Reuter-Platz: Hermkes' project was simply presented at the request of the *Planungsbeirat für die Stadt Berlin*, which included Otto Bartning, Rudolf Hillbrecht, Hans Scharoun and some West Berlin administrators and politicians.

Several proposals were made for the layout of the square, but none were deemed satisfactory. The main problem was the junction of the five remaining roads, since it was not possible to converge in a traffic roundabout Berliner Straße (now Otto-Suhr-Allee) and Bismarkstraße, which formed an acute angle between them, unless one of them was diverted, which was in fact what eventually happened.

Hermkes himself presented three different solutions before arriving at the one which would be developed. For the final version, Hermkes had a 1:500 model built, which was the basis for discussion and subsequent projects.

Hermkes succeeded in creating an almost perfect circle, which as a result features no dominant orientation. (ABB.) Instead, a rigid geometry is to be found in the layout of the buildings, all oriented orthogonally with respect to the East-West axis on a quadrangular grid. All the buildings overlooking the square are of the same height (9 storeys), except for the tower between Otto-Suhr-Allee and Bismarkstraße, the true vertical dominant of the project, with its 21 storeys. The buildings to the rear of the square are lower (5 storeys). Another distinctive feature of the project is the idea of connecting the buildings via covered pedestrian bridges, to link up with the buildings' first floors, while outside these same bridges constitute covered tunnels connecting the various architectural volumes and making it possible to cross the square almost always under shelter. A few low-rise buildings with special functions (classrooms, a gym, etc.) are also connected to the main buildings.

This series of connections identify two functional units: to the north, buildings with an educational/cultural purpose, to the southwest an interlinked system of office buildings.

The plan for the construction of the model indicates the functions envisaged for the various blocks. Starting from the northeast and proceeding anticlockwise around the square, the following captions can be read: 'Appurtenances of the TU'; in the covered bridge connecting to the west a '*Gaststätte*' was planned, while the next two buildings were to house an '*Ingenieurschule Gauss*' with its own gym (located to the north between the two buildings). Then, westwards, a '*Meisterschule für Grafik und Buchgestaltung*', with its classroom (south) and finally a '*Fachschule für Optik und Fototechnik*' were planned.

Continuing anticlockwise, the tower/dominant was to become the seat of the Bewag company (Berliner Städtische Elektrizitätswerke Akt.-Ges.),

while for the three blocks located to the south-west three office buildings were anticipated: Shell (with its main façade on Bismarkstraße), *Oberlandesverwaltungsgericht* and *Landes-Verwaltungsgericht*. It is not possible to determine whether these functions were those requested by the city, the fact is that in the twenty-year-long construction of the square, none of the buildings, except that of the TU, was realized according to the functions indicated in the project.

The drawings show one final interesting aspect: Ernst-Reuter-Platz was designed to be a "green" square. The free spaces between the buildings and the roadways were filled with plants and there was no point where a pedestrian could reach the street front: in fact, the pedestrian crossings were set well back from the merging streets, compared to those that would eventually be realized. In the models, although the public green project is represented, it takes second place. The focus was on the theme of the structural grid, which would later be consistently realized in the Osram-Haus, the only coeval building designed by Hermkes.

The model was followed by a protocol entitled *Entwurf zur Verordnung über die Gestaltung des Ernst-Reuter-Platzes*, whose purpose was to lay down concrete guidelines for subsequent construction of the square. The intention was to ensure that the square offered a unified image. There were constraints in the text regarding heights and colours as well as an indication of the materials that could be used. Even advertisements on the buildings were expected to respond to a standard model. The square must be created to be as uniform as possible.

Not unexpectedly, the guidelines were disregarded. The desire for self-promotion by the private investors who financed the construction of individual buildings to a large extent led everyone to try to create a building with its own identity/autonomy. Even the project for the open spaces between the buildings was not put into practice: the management of a green area that ran all around the square was simply too costly. In 1960, the design of the central island and other free areas was entrusted to Werner Düttmann, who organized the space respecting the principle of the orthogonal grid and reflected this in the design of the paving.

Hermkes scorned any comparison with Mies van der Rohe's project for Alexanderplatz (1928) and in fact, if the two projects are compared there is no affinity apart from the desire not to adapt the architectural design to that of the traffic engineers. Mies' project defines the space of the square by subtraction, placing its façades with different orientations like embankments for the existing city. Hermkes was more consistent in following his own settlement principle by finding a rule which he pursued at the cost of attracting not a little criticism.

The location of the vertical dominant, the Telefunken Hochhaus, which was built according to the project, is certainly the best. In fact, it becomes a reference point both for those arriving from Hardenbergstraße (Zoologischer Garten) and those coming from the East-West axis, and constitutes the third dominant along Otto-Suhr-Allee. The tower, built by the architects Schweges & Schoszberger between 1958 and 1960, was constructed on the basis of the proposal presented in the urban project. In 1958, Hermkes developed some designs for what was to become the Haus des Films, but they remained on paper.

In the project eventually realized, the plan proposed by Hermkes was maintained, tapering towards the short sides and certainly borrowed from both the Pirelli skyscraper project by Gio Ponti and Pier Luigi Nervi in Milan and a project by Gropius (The Architects Collaborative) and Pietro Belluschi: Boston's *Back Bay Center* (1953). The urban positioning of the building, which turns its main façades east and west so as to appear massive, although out of alignment with the road axis, also recalls the Pan Am building in New York (1960-63), again by Gropius and Belluschi. The urban positioning to visually close off the Fifth Avenue axis may well have been inspired by Hermkes' project. In fact, during his extended stay in Berlin in 1955, Gropius was asked to give an opinion on the Ernst-Reuter-Platz project and after a few hours of study, commented that

he could not have done it better.

From 1960 onwards, the architectural development of the square distanced itself more and more from the idea of the ensemble desired by Hermkes, causing him a certain bitterness; Ernst-Reuter-Platz, however, still answers today the idea of a free market square and bears witness to the political significance it was intended to attribute to it at the time of the project: this is one of the few surviving examples of Berlin's post-war urban concept.

In addition, the construction of the TU's urban campus between 1950 and 1970 transformed the square into a popular spot for students. Despite that, the hypertrophic dimensions of the road surfaces and the distance between the individual buildings (greater than 200m), have precluded the development of Ernst-Reuter-Platz as a place for taking a break and meeting. Today, also in view of a progressive reduction in the amount of private transport in the city of Berlin, the size of this large traffic roundabout is the subject of discussion among architects and urban planners.

An der Urania

The second Area An der Urania is a large traffic junction between two important squares: Wittenbergplatz – a mainly commercial square overlooking Berlin's most famous department store, the *Kaufhaus des Westens* (KaDeWe) – and Lützowplatz. It is also a historic location in that it is connected spatially with the Berlin seat of the *Bauhaus-Archiv*, located north of the Landwehrkanal which borders the square.

This large intersection is one of the few examples of an urban motorway junction that was actually built between the 1950s and 1960s, when West Berlin was redesigned “on a car scale” (*autogerechte Stadt*), as the overriding approach of the urban planners of the time had anticipated. The roadway section, which at the widest point exceeds 80 metres, was realized in anticipation of expansion, and for this reason the central traffic divider with its plants reaches a width of approximately twenty metres. *An der Urania* represents a clear separation between the district of Charlottenburg to the west and that of Schöneberg to the east and is now oversized, especially if we consider the projections of experts that have forecast a progressive decline in traffic over the coming decades.

Since the 1960s, some emblematic buildings have gone up on this traffic junction but have still failed to qualify this urban site as a square. The first and most important is certainly the headquarters of the Urania company, founded in 1888 with the aim of disseminating scientific culture. The present building was erected in 1962 by adding a new extension to a pre-existing structure.

On the other side of the street is the so-called *Dorland-Haus* or *House of Advertising*, which was designed by Rolf Gutbrod between 1964 and 1966. This office tower building (13 storeys, 54 metres tall) is characterized by a tripartite plan and by the fact that it has been placed in the centre of a lot as a real ‘lone wolf’. In consequence, the building does not seek a dialogue with the surrounding architecture, nor does it contribute to the unity of the urban structure.

The current inadequacy of some of the buildings in this part of the city constructed for the new needs of the city led the administration to launch a debate and to propose a “sweeping” project for the area in its *Planwerk* of 2013, the main aim being to redefine the road section and densify the urban fabric.

Urban blocks in the woods

Dina Nencini, Anna Irene Del Monaco with Francesca Addario, Alessandro Oltremarini, Andrea D'Urzo, Enrico Marani, Luigi Savio Margagliotta, Teresa Pagano, Alessandra Pusceddu, Giorgio Quintiliani

The urban transformation of the area called Ernst-Reuter-Platz places a material and immaterial problem. The city is both a physical and a metaphysical entity. The physical city is modified following numerical and economic impulses and logics deeply linked to an order of primary and essential necessity. The metaphysical and immaterial city is made up of all the images that stratify and arrange themselves to form what we call collective memory: a true iconography of the urban space but also of the one intimately more architectural.

As Eugenio Montale wrote «It is curious to think that each of us has a country like this, and even if it is very different, that landscape must remain unchanging; it is curious that the physical order is so slow to filter in us and then so impossible to tinker».

The image of the city contains within it the mnemonic legacy of countless layers, which compared to an archaeological section are all equally relevant.

The intrinsically and definitively affirmative precision of each project does not fall back on its constructive responsibilities of choice and selection. However, architecture brings to light only a part of this complex and dense iconographic heritage. It is in respect of this that the project was determined following a weak path, a line of least resistance, accepting the partiality of expressing and making explicit the place in a vision of the innumerable possible ones. In this practice there is a somewhat dowsing attempt to find ... and a narrative intention of the above project to write some parts missing from the existing one.

In the 18th century, a strip of forest was removed to connect the Tiergarten to Charlottenburg Palace with an avenue of lime trees (Unter den Linden). With this project we propose “the removed strip” amplifying their meanings and functions. In the nineteenth century Frederick Law Olmsted and Calvert Vaux created in Manhattan Central Park, applying overseas, in a modern and admirable way, the European tradition experimented with Bois de Boulogne and Regents Park: the park intended as a mysterious place of exchange between nature and artifice. A concept that has its roots in the Walden of Thoreau, in the der Wald of all German fairy tales, and even further away in the Sacred Wood of Bomarzo by Pirro Ligorio. Theo Crosby, a South African architect trained in the United Kingdom, wrote in *Architecture: city sense* in 1965: «Building a complicated social machine (like Regents Park) in the center of an old city is a bold and difficult task; much more difficult than a simple game like building a housing [...] Such a machine can be built only if one is aware of every detail of the life of a city [to] relaunch [...] the survival of the social man».

Archipelagos of towers. Berlin City West: from ‘city of stone’ to ‘city of nature’

Renato Capozzi, Federica Visconti with Ermelinda Di Chiara,
Gennaro Di Costanzo, Roberta Esposito and Nicola Campanile,
Oreste Lubrano

The architectural proposal developed for Berlin City West intends to radically criticize the tendency of the recent German urban planning – widespread not only in Berlin – to densify the blocks through the blockage-saturation of their interior space and the consolidation of the urban curtain.

The legitimate instance of the vehicular traffic reduction in the city centre appears to be in contradiction with *Planwerk*'s directions that envisage a banal re-proposal of the pre-war urban fabric, through the re-composition of the blocks and the reduction of the road section in order to define a kind of revival of the morphology of the Wilhelmine city.

The project intends proposing an idea of polycentric city, open to Nature and without cars, against the apparent inevitability of the compact urban model and the paradigm that assumes densification as the only possible technique of intervention. The aim is to give back to the urban landscape large parts of ground, configuring, in some conspicuous places of the *Steinerne Stadt* – following the hypotheses by Oswald Mathias Ungers¹ – “archipelagos of towers”.

The “centre” is established in Breitscheidplatz where the base, on which Egon Eiermann built the Neue Kirche, the Neuer Glockenturm and the Gemeinde-kappelle, around what remained of the Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche after the bombing of the second World War, is to be found: not only a physical centre, between the two polarities of Ernst-Reuter-Platz and Wittenbergplatz, but also an ideal reference for a way of composing that “puts into tension” individual architectural objects, leaving space “between the artefacts”.

To the west, in Ernst-Reuter-Platz, the project proposes an archipelago of high buildings to define a squared turreted castle that is placed on the ground through the bases of the towers, defining a central space into which the nature breaks through. The attempt is that of building a traversable centrality, able to visually receive the different flows and the many alignments of the city that here converge, as well as the orientations of the baroque city to which the large squared building is aligned. Near the zoo, the Zoologischer Garten station is reconfigured through a new glass roof on which a long linear building is based, oriented following Hertzallee's direction. The building is conceived as a huge truss beam supported by wall pylons and it becomes penetration matrix, towards Ernst-Reuter-Platz, in the wider campus sector where a big conference hall and a tower for student flats, together with the existing buildings, are placed on a common, renaturalized field.

On the opposite side, after Wittenbergplatz, the eastern head of the system is drawn again as a field where the historical building of An der Urania and a *crepidoma* – an interpretation of the *Plinth* paradigm by Eiermann – can be found. The plinth fixes, with extreme clarity, the distinctive form of the new urban centrality at ground level and on it a hall, raised over the podium, and two high towers assume the tasks of establishing long distance relationship and dialoguing with the entire city.

The new “architectural objects”, on a scale bigger than that of fabric, are, thus, big *Plinth* and *Höfe* and assume the asset of “consortium of urban halls and towers” (*Plinth mit Türmen und Hallenbauten*) or of “castle of towers” (*Türme Schloss*). These “archipelagos” prove themselves to be

not only devices able to free the ground of cars but also to allow a thinning out and an increase of nature in the urban thanks to the elimination of the huge roads in favour of railways and cycle lanes. The idea is that of a city where Nature, as in the city of Enlightenment or in the best hypotheses of the “unfinished” – to use the word by Habermas – Modern project, becomes once again the general context of the dwelling construction and of its collective representation.

Finally, a city where the spatiality is predominantly that of the interior, furrowed and separated by unqualified exterior spaces such as are the huge urban motorways, is modified by a clear system that assumes the “void between the things” as a structural element of its construction² and represents itself through the discontinuity of appropriately selected constellations and fields, of an exterior spatiality, assumed as places of topological tension between artefacts developed in height.

Notes

1 O.M. Ungers, *La città nella città*, in «Lotus», n.19, p. 86. O.M. Ungers, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska, *The City in the City. Berlin: A Green Archipelago. A manifesto (1977)*, edited by F. Hertweck, S. Marot, Lars Müller Publishers, Zürich 1977.

2 About the theory that analyses and classifies the urban spaces related to their interior or exterior spatiality, the reference is to: U. Schröder, *Pardié. Konzept für eine Stadt nach dem Zeitregime der Moderne. A Concept for a City after the Time Regime of Modernity*, Verlag der Buchhandlung Walther König, Köln 2015.

Architecture notes for a new Berlin

Tomaso Monestiroli with Serena Ferretti, Alessandro Perego

The design opportunity offered by the Berlin City West program obliges us to think about the contemporary city and its dynamics of development and expansion by facing the issues of urban infrastructure, spaces of socialization, relationship with nature and the landscape.

Berlin is a polycentric city, an archipelago city, developed through the construction of single urban parts, strongly identifiable and highly recognizable, connected to each other by important infrastructural axes and large green spaces. This is the character of the city.

The project aim to overcome the nineteenth-century vision of the compact city, built by volumes of closed blocks (often crossable) in which the single architectures adapt to the urban morphology.

The three project areas become an opportunity to build three urban places open to the whole city, connected to each other by the existing infrastructure network, where citizens can continue to recognize the Berlin character of the city. Those are three new places, integrated into the existing city but with new urban relationships on a large scale, in which the green space is the basis of the entire project.

The architecture has the task of building these new places, to giving them complete form, to define their geometry, measures and proportions every time. Architecture has the task of defining the character of the places of the city.

The idea of a city to refer to is no longer the nineteenth-century one. No longer the dense, compact city but the one of the Modern Movement. All the project areas revolve around the large Tiergarten park and, through the project, aim to establish a direct link with it.

Large paved square. Along the Hertzallee, in connection with the building of the TU Berlin Library, a 63-meter high building built on a base, define the collective character of the urban space and manages to become an urban landmark. Then along the canal, two residential buildings, parallel to this one, define the limit of a second collective space that, looking at the canal, end on east and west by two large hall multi-use buildings.

The third project area, characterized by the presence of the building for cultural / exhibition purposes in Urania, aim to define a collective place, a small neighborhood garden, open to the city. Three in line buildings reconstruct the urban front on the Kleiststraße and, positioning themselves perpendicularly to this, allow to travel the entire area in a north-south direction, reaching the Urania building and a panoramic tower placed at the top north of the area.

Between Islands. Disposal strategies

Pasquale Miano with Adriana Bernieri, Luigiemanuele Amabile, Antonella Barbato, Francesco Casalbordino, Gennaro Rossi, Vincenzo Valentino, Giovangiuseppe Vannelli

The city of Berlin is a case-study of great interest to investigate the complexity of the contemporary metropolis and the elements that compose it in order to identify possible scenarios towards which cities can evolve. One of the main issues for Berlin is the disorderly growth of the city through different fragments, in the absence of models that have considered it in its unity. The idea of city as *archipelago*, proposed for Berlin by Oswald Mathias Ungers in 1977, is still valid. An archipelago, in fact, as a group of islands, is a composition of multiple singularities related through geographical proximity. Indeed, Berlin has built its history on the continuous change and heterogeneity of its parts: «and even if all cities are composed of different parts, in Berlin this is even more evident» (Rossi, 1996). The two assigned project areas – Ernst-Reuter-Platz and An der Urania – place themselves “between islands”, while becoming an opportunity to rethink their “in-between” space of proximity; that space that now is intended only as a service area for vehicle traffic. The two areas are located on a “fault” and are defined by a wide system of infrastructures which divides two distinct areas of the consolidated city: the Tiergarten, together with the Zoologischer Garten, as its natural system – and a more compact, consolidated city, consisting of a dense plot of Berliner blocks.

Our proposal has taken into account the *Urban Development Concept Berlin 2030* and its vision. By means of this strategic plan, Berlin aims to establish itself as a city based on sustainable mobility, reaffirming the central relevance of public space. Starting from these assumptions, the project addresses the slow dismantling of streets as pure vehicular traffic infrastructure, therefore redefining the quality of the space *between* things while questioning the autonomy and self-referencing of the different pieces that compose that specific part of the city. This occurs for the Ernst-Reuter-Platz and An der Urania themselves, which are considered as part of a wider system. Working on a part of the city which is broader than the precise limits of the areas of intervention, the project defined an “open potential system” of consequent public spaces closely connected one to each other. Architecture acts as a device for progressive transformation of the streetscape according variations for each characterizing section. The design process has been articulated in three main phases configuring possible ways for architecture to modify space through a juxtaposition of signs. Each phase is defined by a different grade of decommissioning of the streets, while at the same time being autonomous and open to subsequent modifications; indeed, the chosen, site-specific architectural forms evolve within the different phases.

In particular, the Ernst-Reuter-Platz project, although focused on resolving the node of the square, works on the idea of restoring continuity to the existing university block, today denied by the road axis coming from the Tiergarten, through the proposition of a continuous and polycentric public space. The distinctive signs of the project, successively structured according to three phrases of accumulation, are: the new tram line that replaces a lane of the roadway, the bus shelters and the ground project that plays with the alternation of new public spaces such as squares, clearings and parks; the addition of new buildings that house the university residences; finally, an additional elevated walkway with at-

tached sports and collective facilities, which holds the entire system together. Specifically, in this new configuration, Ernst-Reuter-Platz loses its roundabout features and its deconstruction is carried out by grafting a natural area, a large square-clearing serving the existing buildings and three large coverings, resolvers of the connections and new relationships established between nature, existing mobility systems (such as the underground) and the new proposals for sustainable mobility. Also in An der Urania the project is conceived as an association of three formal systems that fit into a heterogeneous urban space, responding to a “full-empty-pause” sequence. The progressive action on the road section triggers the subsequent overlapping of multiple layers: first the slabs, which still allow the driveway, but connect the parts at the end and generate a new public space at high altitude; subsequently the soil which, following a first reduction of the driveway section, goes from being a “background” to an active part of the project; in the last phase, attention shifts to the space between these two floors (roof and ground) by engaging a volumetric system that partially occupies the large voids that characterize the roofs. The slab placed in a central position, attaching itself to Urania, projects the museum space outside, expanding the existing building and improving its accessibility. The initial dilated space is then fragmented into smaller, multifunctional and multi-level spaces in which nature and architecture intertwine with the theme of mobility, proposing contemporary interpretations of the canonical dialectical contrasts between full/empty, public space/infrastructure and artifice/nature.

Rendering

Carlo Moccia, Francesco Defilippis with Giuseppe Tupputi, Domenico Cristofalo, Tiziano De Venuto, Nicola Davide Selvaggio and Nicola Carofiglio

In 1989, Luciano Berio composed *Rendering* starting from the fragments of the unfinished Symphony in D major, which Franz Schubert was working on when he died. Writing about this composition Berio explains the relationship he established with a writing and an author from another time. In order to define his work on the fragments of the Schubertian symphony, Berio speaks of “restoration”, distinguishing between two different ways of “restoring” an ancient work: a restoration fed by a philological claim, which would lead to “completing” the work «as Schubert himself could have done» and a restoration capable of restoring the original meaning of the work «without hiding the damage of time and the inevitable voids arisen in the composition». In his re-composition of the Schubertian fragments, Berio opts for this second way and, through the writing of what he calls his «cements», he tries to make «structurally expressive the basic ambiguity of the sketches (of the third movement) which alternately present the characteristics of a Scherzo and a Finale».

With an intentionality that is similar to the one adopted by Berio, we tried to re-compose the “baroque” urban form of Berlin City West. Proposing the Friedrichstadt plan structure (designed by Nehring in 1688) on a larger scale, this part of the city, planned in the mid-nineteenth century, presents the typical geometries of the German baroque city. The ordering elements of the plan are long axes, which are differently oriented and connect conspicuous points of the city and the territory, producing ‘radial’ systems (such as those of the “trident” and the “star”) and accidental spatialities. These figures and spatialities are repeated within the urban patterns between the major axes, composing an anisotropic and hierarchical system that recalls the “variety” required by Laugier in his idea of “city as a forest”.

However, compared to Friedrichstadt, the spatial proportions of the streets and squares are significantly different as well as the relationship between the forms of plan and the forms of construction, where the latter tend to be released from the former and not to define enclosed spaces. The excessively dilated spaces of the boulevards and squares (often occupied by road roundabouts) and the discontinuity and heterogeneity of the urban façade are the recognizable results of these different conditions.

For its problematic nature the project area is exemplary. The Ernst-Reuter-Platz, which is an important urban knot along the East-West axis (Straße des 17. Juni), constitutes the centre of convergence of two important axes such as the Otto-Suhr-Allee (which connects it to Charlottenburg Castle) and Hardenbergstraße (which connects it to Breitscheidplatz). However, this peculiar condition is not represented by an appropriate urban space but by a “widening” that is marked on the ground by a roundabout, beyond which the buildings are arranged randomly, without mutual relations. Also, the boulevards that converge here are too dilated to be defined as urban streets.

The project deals with the indefinite nature of the area by proposing new “cements” of urbanity, which are evocative of the idea of the German “Baroque” city. The center of the composition is the Ernst-Reuter-Platz, defined by two pairs of tall buildings held together by an inci-

sion in the ground: two twin towers and two square “blades”, arranged respectively according to each of the urban axes that converge here. The East-West axis is marked by the twin towers that establish a long-distance relationship with the Siegessäule (in the middle of the Tiergarten). The Otto-Suhr-Allee is marked by the pair of “blades” that define an “urban gate” between Charlottenburg Castle and the zoo. The excavated space constitutes the place of the new square at the foot of the towers and “blades”.

Between the twin towers and the Landwehrkanal, along the East-West axis (which in this segment is very dilated), two long twin buildings define the space of an “internal road”, which is plastically articulated in different levels and evocative of the spatialities of the Baroque tradition. From the highest level, reachable through a system of stairways, it is possible to look at the roofs of the city.

The axis of the Otto-Suhr-Allee is taken up and continued inside the university campus through an “incision” in the ground, which is concluded by a tower that dominates the space of the zoo and acts as a counterpoint to the pair of “blades” built in the Ernst-Reuter-Platz. From this “incision” it is possible to access two hypogeal open spaces, two places gathered in the residual void existing between the campus buildings and the S-Bahn tracks.

All the elements of the project work on a double level: on the one hand, they define places in the contexts in which they are located; on the other, they establish long-distance relationships (with each other and with the other cardinal elements of the city) strengthening the “baroque” idea of construction by “conspicuous points” and connecting “axes”.

Identity and permanence of the archetype

Armando Dal Fabbro, Mauro Marzo, Claudia Pirina
with Gian Maria Casadei, Rafael De Conti Lorentz, Anna Fabris

The proposal for Berlin City West reflects the great tradition of building the modern city and what it has represented for Berlin in the past fifty years. Leaving behind the atmospheres of Döblinian memory and the suggestions of the stone Hegemannian Berlin, depositaries of the modern transformations of the city, the research has focused on the permanence characteristics of some places and on the identity value of the architecture and its figurative and archetypal foundations.

From Ernst-Reuter-Platz the new configuration extends axially into two long structures: a triangular section ribbon that is related to the archetype of the classroom-gallery, marking the monumental axis that leads to the Victory Column and the Brandenburg Gate; and a suspended trellis – the *Viaduct* – which crosses the area of the Technische Universität university campus along the ancient baroque axis pointed at the castle of Charlottenburg (today Hertzallee Straße).

The *Viaduct* recovers the archetype of the Roman aqueduct and acts as a physical and visual connector between two poles, collecting the potential vitality now dispersed in the different buildings of the campus. As a large infrastructure, the suspended trellis runs for almost a kilometer, at an height such as to surmount the station tracks, ending in the tower overlooking the green Tiergarten. The *Viaduct* looks like a light cage, an urban skeleton designed to accommodate volumes and functions, full and empty spaces.

The project for the Ernst-Reuter-Platz aims to re-propose that dimension of time where the ancient and the void become presence. The forest of columns in the hypostyle hall, located just close to the school of architecture, echoes the verticality of the cylindrical towers and of the columns of the Terragni’s Danteum, composing the invasion of the great void between shelter and monumentality. This new pole is complementary to that generated in the interface of the Zoo station, which does not represent the conclusion of the system, but its connection to the close commercial area and the transport system that becomes the main spine of the entire central area of Berlin.

If the environment that we don’t recognize as urban today is the result of a strictly functional consideration that freezes in space a time which is not belonging to the city dimension, its recomposition goes precisely towards the rediscovery in depth of a new vision that finds in the archetypes the foundations to build on. Berlin’s resulting vision is therefore the reconsideration from its own condition of an experimental urban laboratory, whose identity remains in the middle of the continuous and inevitable transformation of the city itself.

The Soil over Berlin

Antonella Gallo, Giovanni Marras, Giovanni Luca Ferreri, Andrea Iorio
with Claudia Cavallo, Matteo Corbellini

The end of an era

In the first half of the last century, urban planning theories and urban design forms were often based on a functionalist approach. After the war, *L'urbanistica e l'avvenire delle città europee* (*The urban planning and the future of European cities*) – quoting Giuseppe Samonà – were strongly influenced by mobility issues. German state planning, particularly in the years of post-war reconstruction, legislated in a coordinated sense, establishing the clear prevalence of the road network design over the other components of the urban scene. Ernst-Reuter-Platz and An der Urania represent in this sense two exemplary places, dimensioned on development programs marked by «magnificent and progressive fortunes».

In the post-war divided Berlin and in the city reunified after 1989, traffic flows in fact did not reach those growth forecasts on which the large road sections had been sized. Today, however, their imminent reduction seems to be rather predictable due to an increasingly supposed propensity for forms of mobility oriented towards safeguarding the environment.

Assuming the desirable prospect of a future downsizing of traditional road traffic, the reconfiguration of Berlin City West starts with the recognition of the shape and size of the large voids produced in the urban fabric by the wrecks of road infrastructure. Starting from a morphological approach to read the city, the project gives new value to these large voids and tries to verify the possibility of triggering regeneration processes, experimenting new architectural devices and unusual configurations of the urban landscape.

First act

This project for Berlin City West, through the study of the settlement morphology, identifies a series of urban parts with “weight” to be transposed into a future configuration: the existing tall buildings, the blocks of the compact city and a series of buildings with particular symbolic value. At the same time, the void – intended as an urban hiatus or as an area encrusted with obsolete or incongruous artefacts in confront to the shape and the image of the city – becomes the real field of design. For these “voids in progress”, which arise from the crisis and the rethinking of those less consolidated urban fabrics, largely attributable to post-war reconstructions, the project imagines alternative horizons of meaning and new scenarios.

Refoundation

The refoundation of the new urban space takes shape starting from the insertion of two great figures capable of supporting the scale of the city, whose origin remains suspended between recognition/rethinking of the shape of the void and the desire to take on a clear representative value of regenerative processes of the city.

The new eminent figures thus take shape in the form of new soils which, by thickening and rippling, become viable on the surface by alternative forms of daily mobility and, at the same time, can be inhabited within them by a wide mix of functions. They introduce new dimensions into

the life of the city, points of view which, even if only slightly raised, allow a different perception of the meaning and their urban role.

In Ernst-Reuter-Platz a large raised garden includes the road infrastructures and reconnects the buildings that today gravitate on the square with the new residential towers. This elevated green plate, a sort of large telluric substructure that in its form includes the original Hermkes plan, articulates relationships and perspectives and through new ‘urban passages’ insinuates itself into the existing road structure and through the TU campus to reunite the new Ernst-Reuter-Platz at the Zoologischer Garten station.

According to a similar settlement procedure, in An der Urania a sort of linear park reinterprets the sinuous terrain and the large section of the so-called “urban highway”: the vehicular traffic is brought back to the edges in reduced road sections and the north/south section of long distance sinks under the new urban landscape on which new domestic spaces gravitate to live and work.

New forms of living

In recent decades, with the rapid development of connectivity, more and more ways of intersecting work and home life have emerged. The house today is no longer a remote shelter in which coming back in the evening, after a day of work in the office or factory: the nuclear family is no longer the dominant model. The new towers, which seek to reinterpret these new instances of living, take shape from the mixtilinear sediment of the regained urban voids. According to a compositional paradigm explored by Mies van der Rohe in the glass skyscraper with convex surfaces, designed for Berlin in 1920, these architectures, in their internal configuration, vertically reinterpret the relationship between nature and artifice: large glass fronts, to capture the light, they thicken in a perimeter gap – a sort of dreamlike *Zwischenwelt*, a place of lush vegetation and life, where a “Mediterranean dream” takes shape.

Berlin – The pedestrian city

Carlo Magnani, Patrizia Montini Zimolo with Camilla Donantoni, Valerio Botta, Ilaria Cucit, Luca Zilio

The project focuses on the Berlin Technische Universität university campus triangle, an area chosen for its strategic importance between Ernst-Reuter-Platz and the Bahnhof Berlin Zoologischer Garten, the boundary between the Tiergarten and the urban development of Charlottenburg. The aim of the project is to propose different development solutions for this part of the city, related to the context and the urban texture.

The peculiarity of this part of Berlin, characterized by its central location, the provision of public transport services and its small size of less than a kilometer, allows the development of the project proposal, aimed at the city of the future, the pedestrian city.

The first need, following the analysis of the area, was to increase the development of the S-Bahn, as a place of intermodality for public transport and new cultural meetings, giving it a new configuration. In this area take place the car park, the bus stop and the bus terminal, which are additional services to the underground and surface metro line. The intermodal center thus releases the campus area from these functions, that obstruct its coherent development. The new car park and bus stop occupy the area in front of the station, articulating an urban square, threshold and passage between the Tiergarten and the urban fabric.

The triangle of the university campus, releases from incoherent presences, is developed as part of the city of Berlin, with its dense urban texture and squares. The project proposes three development solutions for the area, three ideas of possible cities, three suggestions to reflect on the future possibilities of this part of the city.

The “city of the blocks” follows the critical reconstruction of Berlin, re-thinking the city from the mixture of streets and courtyards buildings built along the perimeter of the blocks with a certain density and height, characteristic of the nineteenth-century city plan by Hobrecht. This city develops a contemporaneity that takes the resource for the new from the historical texture. The design hypothesis elaborated uses collages of Berlin and Parisian blocks.

The “pedestrian city” is the city conceived starting from a simple question that accompanied our research: are we still able to design a part of the city on a human scale? A city that is able to abandon the modern logic in which the car becomes a paradigm in order to design spaces? Around these reflections we have tried to give an answer by thinking of a dense city that can be crossed in its network of streets, passageways, paths that flow seamlessly between interior and exterior. It is the city of the collective texture, still traceable in the plans of Venice and Florence, from which the project borrows parts, weaving them and weaving a new structure.

From the contamination of the “city of blocks” and the “pedestrian city” develops the third hypothesis, the “city of public space”, which recovers the density of the pedestrian city, putting into its dense network of urban squares, with a defined geometric shape and size, such as Piazza del Campo di Siena, Piazza della Signoria in Florence, Piazza San Marco in Venice, or the Parisian squares of Place des Vosges and Place Vendôme. The meeting, socializing and connecting areas are linked by the blocks and baroque squares of Hobrecht’s Berlin.

The design of the vegetation outside the campus, seeks a connection between the Tiergarten the Ernst-Reuter-Platz, one of the points that define the monumental axis, which continues along the Unter den Linden and the Brandenburg Gate from Alexander Platz, crossing the Tiergarten and the Siegessäule at its median point, and continues until the at the roundabout of the Ernst-Reuter-Platz. The final section of the Straße des 17. Juni reduce its section, removing the car parks, which are relocated into the intermodal station of the Zoologischer Garten. The roadsides are filled by new tree species. At the center of the Ernst-Reuter-Platz there is a monument of the sustainable city, the contemporary city, opposed to the golden angel of the Siegessäule, the Victory Column, symbol of the Prussian Empire of the Hohenzollern. The monument consists of an inclined plane made by rotating photovoltaic panels for the production of renewable energy, supported by a structure. The perimeter of the Ernst-Reuter-Platz is surrounded by a sequence of variable-section portals, which define its limits and underline the centripetal force towards the central monument, intertwined by the vegetation that surrounds them, and under which car traffic continues unaltered.

Another point of design reflection is the relationship with the watercourse of the Landwehrkanal, which flanks the campus area along the north side. The three design hypotheses envisage the definition of a discontinuous front along the watercourse, creating connections between the built-up area and the river route.

The central themes of the project can be summarized as follows: part of the city, sustainability, pedestrianisation, public transport, relationship with the vegetation, relationship with the river, densification, renewable energy.

Wilde Lustwege

Eleonora Mantese, Gundula Rakowitz, Carlotta Torricelli with
Alessandro Mosetti

Wilde Wege/Wild Ways was the slogan picked by Alison Smithson for a 1988 urban reconstruction project for Berlin's City West neighbourhood, which was redesigned using the filaments of the railway infrastructure and a miscellany of derelict spaces, eager to see new works of architecture grafted onto the city.

It was the filament infrastructure, along with the dancing of the metal rails, the unfolding of the hard belt of the urban expressways or the sinuous flow of the waterways that were key in bringing tension to the public space in Berlin, in addition to the places dedicated to leisure; real *Lust*, of the most authentic kind, with the introduction into the urban mineral body of those wetlands which the project brought from the surrounding countryside – *Stadtlandschaft/Ackerlandschaft*.

The bus terminals and the surface or underground metro stations are components used to fix particular design elements to mediate between the varying scales, from regional infrastructures to city-wide interventions or those of individual neighbourhood blocks.

The test area chosen to implement the proposed urban architectural project, one that would be reiterable and multi-scale, was of particular interest: a system of public spaces interwoven with a linear system traced by the plane of the Baroque axis (Hertzallee) which leads from the Schloss Charlottenburg to the Fasanerie, i.e., the Zoological Garden.

The interventions in the bus terminal area included some material and immaterial archaeology, involving the recovery of the footprint and physical dimensions of the racecourse designed by Peter Joseph Lenné in the 1840s. Meanwhile, the excavation of memory brought to light a serial arrangement of supporting elements which Lenné's project had been seen as pointers for future works of architecture, while the recurrent bearing walls supporting the railway tracks became a compositional leitmotif.

The project was rooted in the finding of a pattern to base itself on, along with an ability to operate within the leisure category (*Lust*) and the vital vocation as an infrastructural hub that the site would acquire. The design was defined by a succession of "spines", brick walls which cluster near the bulk established by Lenné to contain the grandstand. Perpendicular to the Baroque axis, the walls function in tandem with a second structural system featuring a wooden frame which regulates systems to ascend and descend the different levels of the public space by means of "wedges" – structures interlocked with the brick walls.

The variations emerge in the *Zwischenraum* space in-between the bearing walls: light roofs spanning the structures, floors made from agile flexible elements to satisfy any future aspirations of use. Areas for the campus of the Technical University and the University of the Arts, multifunctional zones, and spaces for laboratories and games connected to the nearby library.

The wooden frame supports an overhead walkway which not only crosses the bed of the S-Bahn, but arrives at the plaza in front of the zoo entrance, where a key element allows descent and ascent to and from the underground floors (linked to the U-Bahn network) at the station platform level, connecting these to the "suspended corridor". The open space (*Lustgarten*) between the "bridge" (*Lustbrücke*), the bank of the

Landwehrkanal, and the succession of brick walls along Hertzallee has been constructed like a courtyard. The front of the library is encircled by an overhead passageway which, after crossing the Fasanenstraße, concludes in a tower that houses the vertical connections in the form of a lift and an escalator.

At this point, the Baroque axis is redefined through the introduction of a double row of trees which extends as far as Ernst-Reuter-Platz. Here, inside the roundabout, is a varied element, a dual system of bearing walls interspersed with metal "wedges" arranged in a circle and welcoming the tree-lined axis of the Tiergarten. Walls of an indefinite height enhance the contrast with the ancient *Knie*, the crossroads between the axes of the Tiergarten and that with a view of the Schloss Charlottenburg, while the vertical unfolding of this route made it possible to recover the sweeping panorama that once extended from the *Schloss* to the end of the Baroque axis in the direction of the zoo (a vista no longer visible from pavement level). The circular space of the roundabout is partially sunken in order to reveal the level of the underground metro and to obtain a public space which is both secluded and delimited. Equally the head or tail of the system, the architectural spine of the *Wilde Lustwege* lying between Spandauer Damm and Luisenplatz is an incision: the brick walls are sunken into the ground and slice through the grassy surface which extends in front of the Schloss Charlottenburg; a submerged square looking onto the Otto-Suhr-Allee road axis.

In conclusion, reference should be made to the construction of a project which, fuelled by urban memories linked to compositional procedures, sites, and themes well-rooted *in situ* and in its readable complexity, was projective in its wish to be built as a process *cum tempore*, the latter expression to be interpreted as a desire to act by appropriating a certain "sense of time", which in this case is wholly Berlin's.

nächster halt! new line

The architecture of the transport connectors and public spaces for Berlin

Maurizio Meriggi, Luca Monica, Riccarda Cantarelli, Piercarlo Palmarini
with Luca Bergamaschi, Rilind Cocaj

The shape of the city and transport network

If in Berlin private vehicle traffic is decreasing and the lanes for this purpose can be reduced, then the street must be rethought, its space redesigned, to be encouraged in a virtuous process, thus increasing public transport and improving urban quality.

The Berlin transport network today, in addition to the S-Bahn and U-Bahn system (formerly also H-Bahn) is based on a double system of rapid backbones Metrotram (on iron, to the east) and Metrobus (on rubber, to the west) that design the city in two morphologically distinct parts: to the east with a radial “open hand” shape starting from Alexanderplatz; to the west with a linear system (such as the so-called “bandstadt” of the 1946 Hans Sharoun project), based on the route Nollendorfplatz – Charlottenburg).

Therefore, the project proposes to replace the two main Metrobus lines (M46-M19) by road with an elevated monorail people mover system, more powerful in terms of traffic capacity, capable of furtherly freeing the streets and allowing street traffic to host extensions of the associated life activities of the surrounding buildings.

These are two large functional systems stratified over time, surviving as invariant to the lacerations of the Second War, with prestigious historical and modern buildings, an ancient permanence and capable of being a real resource in the program of this new urban dynamic.

The first Connector determines the interchange node integrated into the life of the University Campus (between the Zoo station, the Landwehrkanal and the Ernst-Reuter-Platz), while the second Connector generates a long overlapping platform along the commercial strip of the Taentzienstraße - Wittenbergplatz.

The Zoo Connector

The architecture of the people mover consists of a suspended beam that expands structurally like a large urban scale belt, like the architecture of a large aqueduct, identifying a track available to incorporate and integrate functions. Its layout opens to the landscape of the city, as an observation point suspended on an ideal section line.

The mechanism follows the geometry of the internal connections with trusses that link the suspended stations of the people mover in a pedestrian way, the railway viaduct of the Zoo Station, the plan of the square, the platforms of the metropolitan lines.

The university campus is completed with buildings of common services for students and teaching and a residential frame tower and prefabricated capsules. The “Cartesian” tower is open to look at the large Tiergarten park, projected against the background of the large machine of the Hydraulics Institute on the Landwehrkanal built by the architect Ludwig Leo in 1968-75.

The Wittenbergplatz Connector

As far as the commercial activities of Nurmbergstraße are concerned, it is imagined that these extend along the street, widening the sidewalks and then developing a cross on the Taentzienstraße with the people

mover line between the Europa-Center and Wittenbergplatz, connected by elevators also with the underlying station of the subway. The car lanes of Wittenbergplatz are diverted to the edges of the rectangular space that defines it, thus freeing a large square of 100x150 meters, which can be used for outdoor events. Two twin towers pick up passengers from the underground and from the square to bring them to about ten meters high on suspended convoys. The towers end with a dome inhabited by a public room and activities for the *loisir* with a view from above on the events of the “Open air Wittenberg Fun Palace”. The line to Shoneberg, similarly to what is proposed for the west section of Taentzienstraße, it continues with a suspended promenade, as an extension of Urania. The system of public spaces at the center of the artery intersects the linear park of An der Urania up to the Landwehrkanal.

Station architecture, expressionism and the new city

What will the architecture of this new type of urban space look like?

If there is an idea of landscape continuity in today's Berlin, this probably lies in the history and topicality of the architecture, of its stations and its railway system. The *Berlino “provvisoria”* (The “provisional” Berlin), recites the title of an editorial by E.N. Rogers in 1964, and perhaps this very notion is in a certain sense its constant, even behind its classically composed appearances, but in continuous figurative tension between them. Take, for example, the post-war architectures of Ludwig Leo, or even those of Mies and Sharoun, which seem to condense an expressionist turmoil that went through the great Berlin architecture between the two wars like a fever, and the first one, of the “stone” neo-baroque explosive of the theaters by Oskar Kaufmann or in the new industrial architecture.

Berlin is one, but it is a city made up of two cities (is it a coincidence perhaps the double scheme of the Metrotram and Metrobus?) and the theme of its reunification has remained a topic of identity in constant tension (in the best culture: Günter Grass, Daniel Barenboim, Heiner Müller) during these thirty years recently celebrated the fall of the Wall. And basically, the great beam of the people mover would like to remember it. “Ein weites Feld” (Too far afield).

Berlin's Backbone

Raffaella Neri, Viola Bertini with Claudia Angarano, Marvin Cukaj

The city of Berlin is crossed by a backbone uniting parts very different from one another in history and morphology, usually distinguished by natural and artificial elements which separate them and establish their relationships, respecting their own individuality. The war destructions created many voids, still existing, and blurred the geography, making the places unrecognizable; instead, the following separation of the city multiplied its centres. The large voids, the huge size, the presence of many natural elements and the polycentric structure are the characteristics which still make Berlin a rare example of modern *Großstadt*, an atelier for new possible experimentations.

Despite destructions and divisions, the city has continued its own construction along its ancient backbone, which changes its nature several times along its course. Squares and remarkable places, driving forces of new urban developments, give rhythm to its path, distinguish the parts, highlights discontinuities, define the dimension of the city.

Beyond the Tiergarten this ordering axis loses its rhythm and identity, and turns into a traffic road. Even the remarkable places become more uncertain, large voids remain, valuable but undefined, sometimes accidental, waiting for a role, a form and an identity.

Despite the presence of some important institutions and a reordering project dating 1954, the Ernst-Reuter-Platz is a large traffic roundabout. Hermkes's project, not fully accomplished, hasn't been able to define and give measure to the vast spaces which are a peculiar feature of Berlin.

The project aims at giving continuity to the building logic of the historical urban axis, reaffirming its ordering role, and defining the large void of Ernst-Reuter-Platz, entrance gateway from the west and important node in the sequence of places ringed by the backbone, on which now heterogeneous buildings stand with poor mutual relationships.

Two twin towers with a rectangular plan intend to give order to the place, standing free in the centre of the system. Their orientation assumes the direction of the tree-lined street coming from the Tiergarten and takes it into the square, re-establishing the hierarchy of directions.

Car traffic has been reorganised with the purpose of freeing the ground from motor vehicle, with the exception of the route along the main axis. This space, crossable again, allows to redefine the relationships between the university buildings.

The different possible configuration of the ground changes the nature of the place: in a first hypothesis, the continuity of the open space is maintained, with the only presence of the road between the towers and the location of a low collective building; in the second, a base divided into two parts linked at altitude, on which the towers stand, arranges the space in several places; in the third, a squared plaza, lowered, assumes the orientation of the baroque axis, the other important direction present in this part of the city, which, towards the Tiergarten, becomes a tree-lined rambla. The diversification of the levels allows the pedestrian continuity of the whole square, crossed by the elevated street.

The system becomes the place of the university activities. We have strengthened its relationship with the buildings located along the Hertzallee, at the end of which there is a new campus consisting of a collective lawn square, defined by the library, a symmetrical building

hosting student services, and a new auditorium. The long double portico marking the square to the north connects the large public lawn with the courtyards open towards the river, intended for university residence. Beyond the raised railway a tall building visually ends this historical axis, bringing the Tiergarten closer to the Ernst-Reuter-Platz.

A series of squares marks also the Hardenbergstraße as far as the place where the prestigious Berlin institution of An der Urania stands. In order to emphasize its importance, we have reduced in width the An der Urania road and freed the historic building, which thus becomes autonomous in the centre of a green open space, rearranged as the ancient block. A gallery divides it from the residential buildings in the east and a linear building delimits it in the west.

The proposal for a new high triangular building in the Lützowplatz, a tower acting as a landmark too, wants to underline the relationship with the historic north-south axis coming from the Großer Stern, beyond the bridge over the Landwehrkanal.

Autori e gruppi di progettazione

Tim Heide: architetto (studio Heide & von Beckerath - Berlino); presidente del Deutscher Werkbund Berlin.

Hartmut Frank: professore emerito in Architekturtheorie, HafenCity Universität Hamburg.

Harald Bodenschatz: professore emerito in Planungs-und Architektursoziologie, Technische Universität Berlin; Vicepresidente del Deutscher Werkbund Berlin.

Gottfried Kupsch: membro del consiglio di amministrazione di AG City e.V. e membro del comitato direttivo di City West.

Angelica Günter: storica; direttore generale del Deutscher Werkbund Berlin.

Giacomo Calandra di Roccolino: PhD, docente a contratto, Dipartimento di progettazione architettonica e urbana, HafenCity Universität Hamburg; tutor del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia; membro del Deutscher Werkbund Berlin.

SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA Dottorato in Architettura e Costruzione

Dina Nencini: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Architettura e progetto, Sapienza Università di Roma; coordinatrice del Dottorato Architettura e Costruzione, Dipartimento di Architettura e Progetto della Sapienza Università di Roma.

Anna Irene Del Monaco: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Architettura e progetto, Sapienza Università di Roma; membro del Collegio docenti del Dottorato Architettura e Costruzione, Dipartimento di Architettura e Progetto della Sapienza Università di Roma.

Francesca Addario, Alessandro Oltremarini: PhD in Architettura e Costruzione, Sapienza Università di Roma.

Andrea D'Urzo, Enrico Marani, Luigi Savio Margagliotta, Teresa Paganò, Alessandra Pusceddu, Giorgio Quintiliani: dottorandi in Architettura e Costruzione, Sapienza Università di Roma.

Renato Capozzi: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II"; membro del Collegio docenti del Dottorato Architettura e Costruzione, Dipartimento di Architettura e Progetto della Sapienza Università di Roma.

Federica Visconti: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II"; membro del Collegio docenti del Dottorato Architettura e Costruzione, Dipartimento di Architettura e Progetto della Sapienza Università di Roma.

Ermelinda Di Chiara, Roberta Esposito: dottorande in Architettura e Costruzione, Sapienza Università di Roma.

Gennaro Di Costanzo: dottorando in Architettura, Università di Napoli "Federico II".

Nicola Campanile, Oreste Lubrano: collaboratori DiARC Università di Napoli "Federico II".

Tomaso Monestiroli: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito, Politecnico di Milano; membro del Collegio docenti del Dottorato Architettura e Costruzione del Dipartimento di Architettura e Progetto della Sapienza Università di Roma.

Serena Ferretti, Alessandro Perego: dottorandi in Architettura e Costruzione, Sapienza Università di Roma.

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI "FEDERICO II" Dottorato in Architettura

Pasquale Miano: professore ordinario in Progettazione Architettonica e Urbana, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II"; coordinatore del Dottorato di Ricerca in Progettazione Urbana e Urbanistica fino al XXVIII ciclo e membro del Collegio del Dottorato in Architettura, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II".

Adriana Bernieri: PhD in Progettazione Architettonica e Urbana e assegnista presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II".

Luigiemanuele Amabile, Antonella Barbato, Francesco Casalbordino, Gennaro Rossi, Vincenzo Valentino, Giovangiuseppe Vannelli: dottorandi in Architettura, indirizzo Progettazione architettonica e urbana, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II".

POLITECNICO DI BARI - SCUOLA DI DOTTORATO

Dottorato di ricerca in Conoscenza e innovazione nel progetto per il patrimonio

Carlo Moccia: professore ordinario in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari; coordinatore del Dottorato di ricerca in Conoscenza e innovazione nel progetto per il patrimonio, Politecnico di Bari.

Francesco Defilippis: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari; componente del Collegio dei docenti del Dottorato di ricerca in Conoscenza e Innovazione nel Progetto per il Patrimonio, Politecnico di Bari.

Giuseppe Tupputi: PhD in Architettura: Innovazione e Patrimonio (ciclo XXXI), Consorzio *Argonauti* (Politecnico di Bari – Università Roma Tre).

Domenico Cristofalo, Tiziano De Venuto, Nicola Davide Selvaggio: dottorandi in Conoscenza e Innovazione nel Progetto per il Patrimonio, Politecnico di Bari.

Nicola Carofiglio: collaboratore.

UNIVERSITÀ IUAV DI VENEZIA - SCUOLA DI DOTTORATO

Dottorato in Architettura, città e design

Curriculum Composizione architettonica

Armando Dal Fabbro: professore ordinario in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; coordinatore del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Mauro Marzo: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Claudia Pirina: PhD, ricercatore a tempo determinato (lett. B), Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura, Università degli Studi di Udine; tutor del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Gian Maria Casadei, Rafael De Conti Lorentz, Anna Fabris: dottorandi in Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Antonella Gallo: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Giovanni Marras: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Giovanni Luca Ferreri: PhD, docente a contratto, Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito, Politecnico di Milano; tutor del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Andrea Iorio: PhD, assegnista di ricerca, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; tutor del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Claudia Cavallo, Matteo Corbellini: dottorandi in Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Carlo Magnani: professore ordinario in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Patrizia Montini Zimolo: professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Camilla Donantoni: PhD, Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Valerio Botta, Ilaria Cucit, Luca Zilio: dottorandi in Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Eleonora Mantese: professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Gundula Rakowitz: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Carlotta Torricelli: PhD, docente a contratto, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano; tutor del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Alessandro Mosetti: dottorando in Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Maurizio Meriggi: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Luca Monica: PhD, professore associato in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito, Politecnico di Milano; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Riccarda Cantarelli: PhD, docente a contratto e assegnista di ricerca, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; tutor del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Piercarlo Palmarini: PhD; tutor del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Luca Bergamaschi, Rilind Cocaj: dottorandi in Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Raffaella Neri: PhD, professore ordinario in Composizione architettonica e urbana, Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito, Politecnico di Milano; membro del Collegio docenti del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Viola Bertini: PhD, borsista di ricerca, Dipartimento di Culture del progetto, IUAV Venezia; tutor del Dottorato in Architettura, città e design, curriculum Composizione architettonica, IUAV Venezia.

Claudia Angarano, Marvin Cukaj: dottorandi in Composizione architettonica, IUAV Venezia.

