



SBARCANDO AL FENIX

ILARIA GIACONE
Rotterdam

Ha il più grande porto d'Europa (quarto al mondo per quantità di merci scambiate dopo Shanghai, Singapore e Ningbo-Zhoushan) con un'estensione di 105 chilometri quadrati. È Rotterdam, la città d'acqua che il 14 maggio del 1940 viene bombardata dalla Luftwaffe, l'aviazione militare tedesca: la città è rasa al suolo, 800 morti, 80mila senza casa e 24mila case distrutte.

Da allora la ricostruzione e il rinnovamento non si sono mai fermati. Fra i pochi edifici rimasti in piedi ce n'è uno sulla punta del Kop van Zuid, piccolo ed antico molo al centro della Mosa - oggi una mini Manhattan - qui, fra tutte, le tre torri del De Rotterdam di Rem Koolhaas e il Toren op Zuid, la torre inclinata di Renzo Piano) che è l'antica sede degli uffici della Holland America Lijn: da questa banchina partirono, fra la fine del XIX e il XX secolo, più di tre milioni di emigranti (fra loro Einstein, de Kooning e Beckmann) in cerca di fortuna in America e in Canada. Grandi quantità dunque anche di merci da caricare e scaricare. Ed è infatti, in uno dei grandi magazzini di stoccaggio di Katendrecht, ex-area portuale antistante il Kop dove un tempo fiorivano le pensioni per marinai di tutte le nazionalità poi nota per essere un red-light district oltre che una piccola Chinatown, che sta nascendo Fenix, il Museo delle migrazioni.

IL GIOVANE archistar cinese Ma Yansong (Mad Architects) ha disegnato una doppia scala elicoidale inserita al centro dell'edificio funzionalista e modernista degli anni venti: le radici nel passato ed in cima un osservatorio/piattaforma proiettata nel futuro, con la forma organica del Tornado, esternamente rivestita d'acciaio con l'interno in legno come la tolda di una nave.

Il tema della migrazione in senso globale, a prescindere dai luoghi e dall'epoca, avrà qui un punto di approfondimento dettato dalle opere in collezione: fra i tanti Do Ho Su, Shilpa Gupta, Bill Viola, Rineke Dijkstra, Omar Victor Diop, Benjamin Li, Omar Imam, Francis Alys, Steve McQueen, Grayson Perry e Bill Viola. Poco più avanti, sempre a Katendrecht, si trova Santos, altro magazzino-deposito di inizio novecento sopravvissuto ai bombardamenti. Destinato ad



Il museo dell'immigrazione Fenix a Rotterdam (Mad Architects) che aprirà nel 2025; sotto, il Depot foto di I. Giaccone, e il Trudo Vertical Forest (Stefano Boeri Architetti) a Eindhoven

essere la nuova sede del Nederlands Fotomuseum era adibito allo stoccaggio del caffè brasiliano proveniente dal porto di Santos in Brasile.

CON I SUOI 1140 MQ ospiterà sei milioni di fotografie su sei piani: una struttura in ghisa con solai di legno restaurati, ed in cima due nuovi piani realizzati come fossero una corona semitrasparente. Se da qui ci si affaccia verso sud si vedono in lontananza i distretti multietnici di Afrikaanderwijk e Feyenoord con il grande stadio e soprattutto il Maassilo, il gigantesco silos del grano, anch'esso progettato nel 1910 da J.P. Stok Wzn oggi luogo del cuore dei ravers olandesi. Sul lato opposto le grandi finestre guardano sul vecchio porto di Rijnhaven che si sta trasformando in spiaggia per la città.

Questa area, dopo Katendrecht e Kop van Zuid, fa parte di uno dei 7 City Projects di Rotterdam. Un milione di metri cubi di sabbia è stato portato dal Mare del Nord e il Rijnhaven - uno dei più antichi bacini portuali sulla riva sud del Nieuwe Maas (la Mosa) - diverrà parco terrestre ma anche galleggianti con passerelle che permette-

Nel 1940 Rotterdam fu bombardata e da allora la sua ricostruzione non si è mai fermata. Sulla punta del Kop van Zuid, antico molo al centro della Mosa, sta nascendo il museo delle migrazioni

ranno di passare dall'acqua alla terra: l'idea è quella di sfruttare l'acqua rendendola più vivibile, mettendo - almeno sulla carta - tutto questo a disposizione dei cittadini nel cuore della città.

PER QUASI CENTO ANNI la Hofpleinlijn ha collegato Rotterdam all'Aia. Anche qui, su due chilometri di binari di quel treno che portava alla spiaggia, a lungo abbandonati, le cose stanno cambiando. L'Hofbogen, parco sopraelevato calpestabile si srotolerà fra case basse e compatte in un quartiere nel nord della città, molto abitato da famiglie. Come raccontano Christian Gausepohl, architetto del paesaggio del comune di Rotterdam e Dirk van Peijpe di De Urbanisten, per la piantumazione ci siamo ispirati a quello che cresce ai bordi della ferrovia, piante spontanee provenienti dall'ambiente circostante. Quei segmenti con piccoli buchi, quelli sono nidi destinati a piccoli insetti che, insieme ad altri animali come farfalle, bruchi, lombrichi, piccoli uccelli e rane speriamo di accogliere al parco. Abbiamo inoltre previsto un sistema idrico che raccoglie e tratta l'acqua piovana così da rendere il tutto autosufficiente.

In cerca della vecchia Rotterdam si va a Delfshaven dove nel 1620 i Padri Pellegrini partirono per raggiungere in Inghilterra la Mayflower in partenza per l'America e qui si ritrova un pezzo di Olanda antica, fatto di canali con acqua ferma, imbarcazioni ormeggiate e vecchie case: accanto a una faccia-



ta è affissa una grande fotografia in bianco e nero con Kees van Dongen che dipinge proprio un canale di Delfshaven, il luogo in cui nacque. Se però ci si gira e si cammina nella direzione opposta lungo la Schiedamsseweg verso nord ci sono invece donne col capo coperto

e molti bambini al seguito, un grande mercato con montagne di peperoni rossi e gialli, zenzero e uova, un carrello che vende tè bollente e piccole ma lussureggianti pasticcerie siriane con pile di dolci ripieni di pistacchi integri che luccicano in vetrina.

Le comunità turche e marocchine a Rotterdam sono numerosissime (nel quartiere di Spangenberg arrivano ad essere più dell'ottanta per cento). Loro vivono qui, in aree ben definite e non proprio incluse nella città. Le distese di biciclette, parcheggiate su vari piani, appese l'una sopra l'altra, custodite in piccoli box rotondeggianti in ferro o semplicemente appoggiate per la strada, sono sterminate sia a Rotterdam che ad Eindhoven.

Fu in questa piccola città del sud della Brabantia settentrionale, dal forte passato industriale, che nasceva nel 1891 la Philips: l'inizio con la produzione di lampadine e a incandescenze da divenire dieci anni dopo una realtà che ne produceva un milione e mezzo con l'azienda che si occupava di tutto il processo produttivo, dalla produzione del vetro a quella dei filamenti luminosi agli imballaggi alle spedizioni. In seguito all'esplosione demografica fra 1920 e 1935, per gli operai che lavoravano nello Strijp, la città proibita (così chiamata per il segreto industriale che viveva fra i lavoratori) si fece urgente la necessità di costruire alloggi.

QUANDO L'AZIENDA lasciò la città nel 1998 Eindhoven si è ritrovata un'intera cittadella industriale abbandonata. Sono nate così le aree che oggi l'hanno re-metta molto amata da chi opera nel settore del design. Nello Strijp-5 ha la sua sede la Dutch Design Foundation mentre nello Strijp-R vive la factory di Piet Hein Heek dove si disegnano e producono i suoi celebri arredi in legno, si mangia, si dorme, si compra, si sogna specialmente durante la Design Week; nell'ultima settimana di ottobre. Irresistibile ad Eindhoven una visita al Van Abbe Museum: Turn pinto into magic recita la scritta luminosa sul tetto mentre dentro Yves Klein, Piet Mondrian, Gabriel Orozco e le modelle di Marlene Dumas aspettano solo di essere visti, ancora una volta.

Si potrebbe...
continuare

Leggi senza limiti fino a dopo le europee con meno di 50 centesimi al giorno.
Ultimi giorni per abbonarti a un prezzo speciale e supportare una causa a tua scelta.

Abbonati