

50/2021



TERRITORI DI CONFINE | BORDER LAND | 50/2021

Questo numero/ This issue

L'architettura è di particolare interesse quando lavora ai confini, così come essi sono definiti da morfologie del territorio e della città, culture e abitudini. Confini tra tempi ed eventi. Confini tra luoghi diversi per origine e natura.

Architecture is of particular interest when working on borders, as they are defined by land and city morphologies, cultures and habits. Borders between times and events. Borders between places different in origin and nature.

TERRITORI DI CONFINE

BORDER LANDS

ISSN 2533-0713

€ 12,00



ORIENTA



CSIAA

Direttore | Editor
Roberto A. Cherubini

Comitato editoriale | Scientific Board
Jesus Aparicio (ETSAM Madrid, Spain)
Clements Bonnen (University of Applied Sciences, Bremen, Germany)
Marcus Collier (University of Dublin, Ireland)
Zoran Djukanovic (University of Belgrade, Serbia)
Khalid El Harrouni (ENA. Ecole Nationale d'Architecture, Rabat, Marocco)

Grafica editoriale e impaginazione | Editorial Graphics and typesetting
Marco Giordano

Redazione | Editorial Board
Filippo Lambertucci, Maurizio Petrangeli, Pisana Posocco, Donatella Scatena

A&A è una rivista scientifica di architettura con testi in Italiano e Inglese. Gli articoli sono sottoposti a double-blind-review | A&A is an architectural scientific magazine with texts in Italian and English. The articles are submitted to double-blind-review.

© Sapienza Università di Roma, 2021

Registrazione presso il Tribunale Civile di Roma con il n 386 del 12/07/2002

ORIENTA EDIZIONI, Roma 2021
ISSN 2533 - 0713 , Copyright CSIAA

I revisori | Reviewers
Alessandra De Cesaris, *Roma*
Anna Irene Del Monaco, *Roma*
Ana Jiménez, *Siviglia*
Domizia Mandolesi, *Roma*
Luca Maricchiolo, *Rabat*
Uros Radosavljevic, *Belgrado*

Scrivono su A&A | Authors
Michele Astone *Roma*, Asia Barnocchi *Roma*, Elisa Belardi *Roma*, Nada Beretic *Belgrado*, Michele Bianchi *Roma*, Jovana Bugaraski *Belgrado*, Cinzia Capalbo *Roma*, Pascal Federico Cassaro *Roma*, Roberto A. Cherubini *Roma*, Angela D'Agostino *Napoli*, Federica Dal Falco *Roma*, Zoran Djukanovic *Belgrado*, Aleksandra Đorđević *Belgrado*, Marco Falsetti *Roma*, Sara Ferrara *Roma*, Alessia Gallo *Roma*, Laura Guglielmi *Roma*, Alessia Guerrieri *Roma*, Ana Jimenez, Andrej Josifovski *Belgrado*, Flavia Magliacani *Roma*, Roberto Maglietta *Roma*, Giovanni Malagò *Roma*, Edoardo Marchese *Roma*, Kostić Miloš *Belgrado*, Aleksandra Milovanović *Belgrado*, Rocco Murro *Roma*, Mladen Pešić *Belgrado*, Mariam Ait Oufkir *Essaouira*, Caterina Padoa Schioppa *Roma*, Valerio Perna *Tirana*, Maurizio Petrangeli *Roma*, Pisana Posocco *Roma* Paola Rana *Roma*, Dario Restivo *Roma*, Donatella Scatena *Roma*, Neda Sokolović *Belgrado*, Maria Andrea Tapia *Viedma*, Dejan Todorović *Belgrado*, Matteo Saldarini *Roma*, Giovangiuseppe Vannelli *Napoli*, Piero Zizzania *Napoli*, Ana Zorić *Belgrado*

50 2021

Territori di confine
Border lands

Indice | Contents

- 4 Territori di confine Editoriale
Border lands Editorial
Roberto A. Cherubini
- 8 Uno spazio senza frontiere interne
An area without internal borders
Donatella Scatena, Virginia Volanti
- 16 Architecture In-Between: La mania transfrontaliera degli shopping mall a Pristina, Kosovo
Architecture In-Between: The cross-border shopping mall mania in Pristina, Kosovo
Bora Kelmendi
- 32 Dal mediterraneo al deserto, dall'oggi al domani.
From the Mediterranean to the desert, from today to tomorrow.
Luca Maricchiolo
- 42 Varosha, Cipro la città fantasma
Varosha, Cyprus the ghost town
Alessandra De Cesaris
- 50 Il confine interno. La casa turca come combinazione di culture
The domestic border. The Turkish home as a combination of cultures
Zeynep Gulel

Uno spazio senza frontiere interne

La Rail Baltica come rafforzamento della coesione economica e sociale dell'Unione Europea

Donatella Scatena, Virginia Volanti

La richiesta dell'Ucraina di entrare nella Unione Europea e quella della Finlandia nella NATO ha portato all'attenzione pubblica il grande movimento che sta avvenendo ai confini della nostra comunità.

Mai come negli ultimi 30 anni il margine delle nostre regioni europee è terreno di moti e pressioni che riaccendono i ricordi della guerra fredda tra URSS e USA. Non è materia della nostra disciplina quella di occuparsi analiticamente dei motivi di una guerra, ma questi spostamenti geopolitici riguardano da vicino i nostri studi per alcune ragioni: da quelle geografiche che coinvolgono la definizione degli spazi nazionali e delle identità locali a quelle infrastrutturali, urbanistiche e architettoniche. Fino ad arrivare ai risvolti sociali di uno stravolgimento territoriale che determina una alterazione in positivo o in negativo della percezione e della riformulazione degli spazi urbani e naturali. Dal 2014 abbiamo visto aumentare di anno in anno le scintille “degli attriti internazionali fra Mosca e il blocco occidentale”; sulla rivista Limes Federico Petroni ha scritto: “Sottomarini non identificati ma riconoscibilissimi scorrazzano nell'arcipelago di Stoccolma e fra le dentate coste finniche. Simulazioni aeronavali russe inscenano il bombardamento della capitale svedese o la presa dell'isola danese di Bornholm, peraltro mentre su questa c'è tutta la crème di Copenaghen”. La situazione di tensione, che rischia di ridisegnare i confini dell'occidente, si contrappone e per questo motivo rende ancora più evidente ciò che invece sta avvenendo all'interno dell'Europa. Mentre in questa sorta di corridoio lungo 976 chilometri circa che va dal mar del Nord al mar Nero e dove si toccano Russia e Nato, si sta creando una nuova “cortina di ferro”, all'interno delle regioni baltiche una grande infrastruttura sta disegnando una colonna vertebrale d'acciaio che, al contrario, avvicina le regioni settentrionali al sud dell'Europa. Questo tracciato d'acciaio e non solo conta 870 km di linea ferroviaria ad alta velocità prende il nome di Rail Baltica e si estende dal confine lituano-polacco fino alle coste finlandesi. La Rail Baltica fa parte di un più ampio progetto che coinvolge tutta l'Europa, il TEN-T: Trans-European Networks – Transport, un insieme di arterie ferroviarie e stradali per il trasporto di merci e persone.

An area without internal borders

Rail Baltica as a strengthening of the economic and social cohesion of the European Union

Donatella Scatena, Virginia Volanti

Ukraine's request to join the European Union and Finland's request to join NATO has brought to public attention the great movement taking place at the borders of our community.

Never as in the last 30 years has the margin of our European regions been a terrain of uprisings and pressures that rekindle memories of the cold war between the USSR and the USA. It is not a matter of our discipline to deal analytically with the reasons for a war, but these geopolitical shifts closely concern our studies for some reasons: from the geographical ones that involve the definition of national spaces and local identities to those of infrastructural, urban planning and architectural. Up to the social implications of a territorial upheaval that determines a positive or negative alteration of the perception and reformulation of urban and natural spaces.

Since 2014 we have seen the sparks “of international friction between Moscow and the Western bloc” increase year by year; Federico Petroni wrote in Limes magazine: “Unidentified but highly recognizable submarines roam the Stockholm archipelago and between the serrated Finnish coasts. Russian air-naval simulations stage the bombing of the Swedish capital or the capture of the Danish island of Bornholm, while on this one there is all the cream of Copenhagen”.



“Tratto della Baltic Way sull'autostrada che collega Lettonia ed Estonia”
“Section of the Baltic Way on the highway connecting Latvia and Estonia”
foto di /picture of: A. Liepins - fonte /source: [LINK](#)

Alla base del progetto dei lunghi corridoi commerciali c'è anche l'obiettivo di unire le comunità di tutta Europa, in modo da poter ridurre il divario sociale ed economico tra le diverse nazioni che compongono l'Unione. Il piano generale prende il via dal Trattato di Maastricht firmato nel 1992 che, dalla sua entrata in vigore nel 1993, vuole "promuovere un progresso economico e sociale equilibrato e sostenibile, segnatamente mediante la creazione di uno spazio senza frontiere interne, il rafforzamento della coesione economica e sociale e l'instaurazione di un'unione economica e monetaria che comporti a termine una moneta unica, in conformità delle disposizioni del presente trattato". Dal 1993 ad oggi moltissime reti trans-europee sono state definite e tra i progetti ritenuti prioritari troviamo: il corridoio Baltico- Adriatico, corridoio Mare del Nord-Baltico (dove la Rail Baltica è ritenuta l'infrastruttura più importante), corridoio Mediterraneo, corridoio Orientale-Mediterraneo orientale - che collega Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo - corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Corridoio Reno-Alpi, Corridoio Atlantico, Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo, Corridoio Reno-Danubio. Nella sua complessità tutte queste infrastrutture sono previste come funzionanti nel 2030. Il progetto della Rail Baltica vedrà la sua definitiva attuazione nel 2026. La potenza di tale progetto risiede anche nel suo intento principale: connettere le tre regioni baltiche che, fino alla loro indipendenza nel 1991, si sono sempre viste divise dal controllo sovietico. Entrando più nello specifico, il programma della Rail Baltica prevede la costruzione e l'ampliamento di sette stazioni passeggeri internazionali a Tallinn, Pärnu, Riga, Areoportto di Riga, Panevėžys, Kaunas, Vilnius; e nuovi



Mappa della Rail Baltica e le sue stazioni. Fonte: RB Rail AS
Map of Rail Baltica and its stations. Source: RB Rail AS

The tense situation, which risks redrawing the borders of the West, is in opposition and for this reason makes even more evident what is happening inside Europe. While a new "iron curtain" is being created in this sort of corridor about 976 kilometers long that goes from the North Sea to the Black Sea and where Russia and NATO meet, within the Baltic regions a large infrastructure is drawing a steel spine which, on the contrary, brings the northern regions closer to the south of Europe.

This steel track and not only has 870 km of high-speed railway line is called Rail Baltica and extends from the Lithuanian-Polish border to the Finnish coast. Rail Baltica is part of a larger project that involves all of Europe, the TEN-T: Trans-European Networks - Transport, a set of railway and road arteries for the transport of goods and people. At the basis of the long trade corridors project there is also the goal of uniting communities from all over Europe, so as to be able to reduce the social and economic gap between the different nations that make up the Union. The general plan starts with the Maastricht Treaty signed in 1992 which, since its entry into force in 1993, aims to "promote balanced and sustainable economic and social progress, in particular through the creation of an area without internal borders, the strengthening of cohesion economic and social and the establishment of an economic and monetary union which ultimately involves a single currency, in accordance with the provisions of this Treaty".

Since 1993, many trans-European networks have been defined and among the projects considered to be priorities we find: the Baltic-Adriatic corridor, North Sea-Baltic corridor (where the Baltic Rail is considered the most important infrastructure), Mediterranean corridor, corridor Eastern-Eastern Mediterranean - connecting North Sea, Baltic Sea, Black Sea and Mediterranean - Scandinavian-Mediterranean Corridor, Rhine-Alps Corridor, Atlantic Corridor, North Sea-Mediterranean Corridor, Rhine-Danube Corridor. In its complexity, all these infrastructures are expected to be operational in 2030. The Rail Baltica project will see its definitive implementation in



"Ülemiste Terminal - Zaha Hadid" immagine di / image by Negativ
fonte/ source: LINK

scali per il trasporto merci siti al porto di Muuga in Estonia, a Salaspils in Lettonia e a Kaunas in Lituania.

La storia di alcuni di questi luoghi è direttamente ricollegabile alla costituzione della Lega Anseatica che può essere considerata uno dei più antichi “corridoi” commerciali tra l’Europa settentrionale e il Mar Baltico: “Essa domina nel corso del sec. XIV non solo la pesca nelle acque della Scania, ma anche in quelle della Norvegia e ne distribuisce i prodotti così in oriente come in occidente. Essa gareggia con gl’Inglese per lo sfruttamento dei mari che circondano l’Islanda. Le sue flotte, forti di parecchie centinaia di battelli, compaiono davanti alle coste occidentali della Francia, e riforniscono dei prodotti di quelle regioni non solo la madre patria, la Scandinavia ed i paesi slavi del nord, ma anche la stessa Inghilterra, esercitando in tutto il settentrione d’Europa”.

Tallinn, Pärnu, Riga, Kaunas e Vilnius possono dirsi legate quindi da una dimensione storica, commerciale e geopolitica. La geografia così come l’aspetto sociale e politico sono elementi fondamentali per comprendere l’importanza del programma infrastrutturale: forse non sono in molti, al di fuori dell’area considerata, a sapere che sebbene una accanto all’altra, Estonia, Lettonia, Lituania e tutte le altre regioni orientali, erano quasi completamente isolate durante tutto il periodo di dominazione sovietica.

Ma «Il 23 agosto 1989, infatti, 2 milioni di lettoni, estoni e lituani si presero per mano formando una catena umana lunga 600 Km, uno dei momenti più intensi delle manifestazioni di non violenza».



“Ülemiste Terminal - Zaha Hadid” immagine di / *image by* Negativ fonte / *source:* [LINK](#)

2026. The power of this project also lies in its main intent: to connect the three Baltic regions which, until their independence in 1991, they always saw themselves separated from Soviet control.

More specifically, the Rail Baltica program envisages the construction and expansion of seven international passenger stations in Tallinn, Pärnu, Riga, Riga Airport, Panevežys, Kaunas, Vilnius; and new freight ports at the port of Muuga in Estonia, Salaspils in Latvia and Kaunas in Lithuania. The history of some of these places is directly linked to the constitution of the Hanseatic League which can be considered one of the oldest trade “corridors” between northern Europe and the Baltic Sea: “XIV not only fishing in the waters of Scania, but also in those of Norway and distributes its products in the East as well as in the West. It competes with the English for the exploitation of the seas surrounding Iceland. Its fleets, consisting of several hundred boats, appear in front of the western coasts of France, and supply the products of those regions not only the mother country, Scandinavia and the northern Slavic countries, but also England itself, exercising in all the north of Europe”.

Tallinn, Pärnu, Riga, Kaunas and Vilnius can therefore be said to be linked by a historical, commercial and geopolitical dimension. Geography as well as the social and political aspect are fundamental elements to understand the importance of the infrastructural program: perhaps not many, outside the area considered, know that although one next to the other, Estonia, Latvia, Lithuania and all other eastern regions were almost completely isolated during the entire period of Soviet domination. But “On 23 August 1989, in fact, 2 million Latvians, Estonians and Lithuanians joined hands, forming a human chain 600 km long, one of the most intense moments of non-violence demonstrations”. With a “peaceful” act of force, the Baltics will build “The Baltc Way”, a non-violent demonstration, which today we will call flash-mobs, organized in a capillary way the connection of all the communities (and cities) of the three regions in a single human chain that from Tallinn passed through Riga to Vilnius. Shortly thereafter, independence from the Soviet Union and the closing of the gap between the Baltic and Europe will be achieved.

Rail Baltica, in turn, represents a new territorial dimension, “daughter” of the events that preceded it and the TEN-T program takes care of it. The guidelines of the general project follow a well-defined concept: to create a network that can connect cities and territories and, at the same time, generate new relationships with smaller towns. It starts with the revitalization of more urbanized areas and then redeveloping the extra-urban ones taking into account the different scales between landscape, environment and biodiversity. The landscape is made up of elements common to the three regions: the cultivated fields alternate with villages and small towns, a flat territory interrupted by hills of modest height thickly covered by woods, lakes and large marshy areas. The essential element is the Baltic Sea. The trafficking is also designed to avoid the numerous protected areas, ensuring the migration of wild animals. The architectural language and the elements related to it are also indicated: take into account the essences and tree species typical

Con un atto di forza “pacifico” i baltici costruiranno “The Baltc Way” (la via Baltca), una manifestazione nonviolenta, che oggi chiameremo flash-mob, organizzava in modo capillare la connessione di tutte le comunità (e città) delle tre regioni in un’unica catena umana che da Tallinn, passava per Riga fino a Vilnius. Da lì a poco si arriverà all’indipendenza dall’Unione Sovietica e alla ricucitura del gap fra Baltico ed Europa.

La Rail Baltica, a sua volta, rappresenta una nuova dimensione territoriale, “figlia” degli eventi che l’hanno preceduta e il programma della TEN-T se ne prende carico. Le linee guida del progetto generale seguono un concept ben delineato: realizzare un network che possa connettere città e territori e, al contempo, generare nuove relazioni con i centri minori. Si parte con la rivitalizzazione di aree più urbanizzate per poi riqualificare quelle extraurbane tenendo conto delle diverse scale tra paesaggio, ambiente e biodiversità. Il paesaggio si compone di elementi comuni le tre regioni: ai campi coltivati si alternano villaggi e piccoli centri, un territorio pianeggiante, interrotto da colline di modesta altezza fittamente coperte da boschi, laghi e ampie zone paludose. Elemento imprescindibile è il Mar Baltico. La tratta è inoltre progettata per evitare le numerose aree protette, garantendo la migrazione degli animali selvatici. Viene altresì indicato il linguaggio architettonico e degli elementi ad esso correlato: tener conto delle essenze e delle specie arboree tipiche di ogni regione come il patrimonio artistico e culturale che le caratterizza.

Infine il progetto vincitore per la stazione di Ülemiste a Tallinn dello studio inglese Zaha Hadid Architects che ricorda - nella forma - la scheda madre di un computer: alla relazione organica uomo-città-territorio viene contrapposto il carattere high-tech della Nazione. Nel 1997 viene infatti approvato il programma Tiger Leap, ossia, l’avvio di una progressiva digitalizzazione disponibile per tutti e per ogni tipo di infrastruttura e che ha addirittura portato l’Estonia “Da Paese post sovietico a leader dell’innovazione” e a “il simbolo della Digital transformation”.

Per concludere possiamo affermare che la Rail Baltica riorganizza l’area calda del nord Europa lavorando su tre dimensioni diverse. La prima, geopolitica, che è in continuo divenire. La seconda di natura commerciale, legata alla lunga Storia dei siti che attraversa. La terza di tipo identitario, nel senso che aiuta a ridisegnare il carattere autonomo e contemporaneamente europeo delle tre regioni baltiche: Estonia, Lettonia e Lituania.

of each region as well as the artistic and cultural heritage that characterizes them.

Finally, the winning project for the Ülemiste station in Tallinn by the English studio Zaha Hadid Architects which recalls - in its form - the motherboard of a computer: the high-tech character of the nation is contrasted with the organic relationship between man-city-territory. In fact, in 1997 the Tiger Leap program was approved, that is, the start of a progressive digitalization available for everyone and for every type of infrastructure and which has even led Estonia “From a post-Soviet country to an innovation leader” and “the symbol of digital transformation”.

To conclude, we can say that Rail Baltica reorganizes the hot area of northern Europe by working on three different dimensions. The first, geopolitics, which is in constant evolution. The second is of a commercial nature, linked to the long history of the sites it crosses. The third of an identity type, in the sense that it helps to redesign the autonomous and at the same time European character of the three Baltic regions: Estonia, Latvia and Lithuania.



“Ülemiste Terminal - Plan - Zaha Hadid” immagine di / image by Zaha Hadid, fonte / source: [LINK](#)