

SULLE ORME DI ANTONIO LASCIAC

DI DIEGO KUZMIN

Nel 1883 il canale di Suez era aperto da quattordici anni e i traffici del porto di Trieste crescevano di anno in anno quando Antonio Lasciac, architetto goriziano, partì per Alessandria d'Egitto su una nave del Lloyd Austriaco a cercare quelle possibilità di occupazione che la austriaca Gorizia di allora non gli offriva, malvisto com'era quale agitatore filo-italiano. Poco prima di partire aveva scritto alcuni versi in friulano di

commiato alla città:

*Adio Guriza me, jo voi lontan
In zercha di fortuna e di onor;
Voi cori il mond, e, forsi, in qualche an
Mi tornarastu viodi manco pour...*

Lasciac arriva ad Alessandria successivamente al bombardamento inglese del 1882 effettuato sulla città a seguito dei tumulti per l'indipendenza dell'Egitto dalla dominazione



coloniale europea, tesa in particolare modo a tutelare gli interessi britannici e francesi sul canale di Suez. La sua cittadina austriaca e il suo essere italiano, lo portano in breve a

costruire moltissimo in un ambiente che non vedeva di buon occhio i suoi colleghi inglesi: tale diffidenza ha determinato il fatto che la gran parte degli edifici di fine '800 sono stati progettati da italiani e costruiti da imprese e maestranze italiane, in una città dove i tre quarti della popolazione era europea e di questi un terzo italiani.

Costruisce in particolare edifici per appartamenti da affittare per la "Société des Immeubles d'Egypte" (1882-85), per la Comunità Israelitica (1887) e per vari imprenditori privati; di questo periodo le opere maggiori sono costituite dalla Galleria "Menasc" (1885-87, sul tipo della Galleria milanese del Pachioti), dalla palazzina "Aghion" (1887) realizzata proprio sull'incrocio dei due principali assi viari che ordinavano la città antica fondata da Alessandro Magno ad opera dell'architetto greco Dinocrate, la villa (1887) in stile rinascimento italiano per il ricco commerciante svizzero di tabacchi Laurens: tutti edifici questi che versano in un degrado inimmaginabile, dovuto principalmente al fatto che oggi l'Egitto non nuota nell'oro e purtroppo è prioritario il restauro di monumenti ben più importanti.

Nel 1892 succede al trono kediviale Abbas II Hilmy, educato al Theresianum di Vienna e sposato in seconde nozze con la contessa ungherese May Torok von Szendro; fattori questi che si rivelano importanti per la carriera del nostro Antonio, in quanto il Kedivè (filo tedesco) non ama gli inglesi e si circonda di

collaboratori austro-ungarici nominando nel 1907 il Lasciac architetto in capo dei Palazzi Kedivali e dandogli così finalmente l'occasione, al Cairo, di costruire per la famiglia reale una lunga serie di pregevoli palazzi, di intervenire sulla residenza reale di 'Abdine, di realizzare altri edifici di certo rilievo come il

VIVERE IN EGITTO

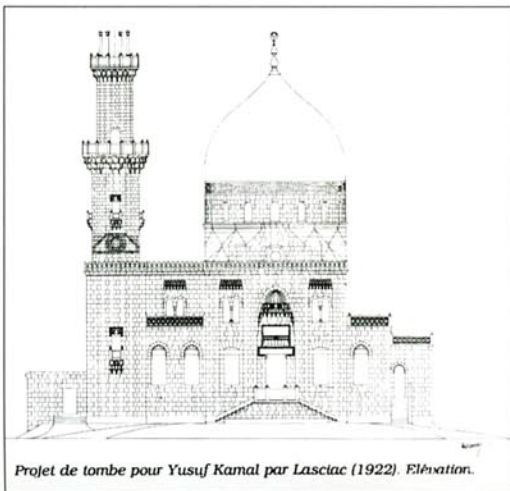
Nel gennaio di quest'anno ho trascorso in Egitto più di un mese per scoprire e conoscere le opere lì realizzate da Antonio Lasciac, probabilmente l'unico turista al mondo a viaggiare nella terra dei Faraoni per uno scopo nel quale questi non c'entravano nulla.

Ma lascerei alla Lorenza Foschini e a Cristian Jacq l'Egitto delle piramidi.

Non è facile l'Egitto fuori dalle zone turistiche: dopo i primi giorni di permanenza nei quali il senso di estraneità al luogo porta a fenomeni psicologici di rigetto, si prende confidenza con l'ambiente abituandosi al modo di vivere locale, dall'abitudine di "fregare" lo straniero a quella di lavare pavimenti e marciapiedi mentre la gente ci cammina sopra (così che rimangono ancora più sporchi di prima), agli standard di pulizia dei ristoranti che portano inesorabilmente al digiuno nei primi giorni (in quelli successivi bisogna pur mangiare) e delle stanze d'albergo ritinteggiate l'ultima volta quando c'era Lawrence d'Arabia con le lenzuola giallognole e sporche (non è usanza egiziana cambiare le lenzuola quando cambia l'ospite), al fatto che i tetti dei condomini (causa la carenza di spazi e terreni) anche in centro città sono trasformati in cortili con allevamento di polli e conigli e coltivazione di ortaggi, alla paura della morte per dissenteria nel caso si beva l'acqua del rubinetto (che invece poi si scopre potabilissima anche per gli europei).

Dopo si inizia ad apprezzare la città, ad usare la funzionale metropolitana (l'unica del continente africano e pulita come neanche a Roma o Milano), a visitare la periferia dove non ci sono le bidon ville in lamiera che caratterizzano Città del Messico o altre megalopoli: c'è sì un immenso agglomerato di edifici non finiti con i mattoni a vista che però non è molto diverso da tante nostre città del sud Italia; si riesce anche a capire come sia stato giocoforza necessario realizzare (al di sopra degli ampi viali e all'altezza dei terzi piani) autostrade urbane sopraelevate a 4-6 corsie per evitare la paralisi della circolazione.

Superati quindi gli istintivi e sbagliati preconcetti si comprendono in definitiva gli enormi sforzi compiuti dalle varie amministrazioni che si sono succedute dagli anni '50 e i risultati più che notevoli ottenuti malgrado la situazione causata dall'incredibile aumento della popolazione, aumento che renderebbe impossibile qualsiasi tipo di pianificazione nel caso si verificasse in una nostra città: basta infatti confrontare il Cairo con Roma che di abitanti ne ha meno di un quarto rispetto la capitale egiziana. (d.k.)



Projet de tombe pour Yusuf Kamal par Lasciac (1922). Filigrana.

complesso Kediviale dalle caratteristiche cupole, realizzato a scopo di investimento sulla centralissima Sharia Imad Ad-Din e la Chiesa espiatoria copta per Butros Pascià Gali ad Abasseya.

In questo periodo il Lasciac, quale architetto di corte, fa parte di diritto del "Comité de Conservation des Monuments de l'Art Arabe", creato ancora dai francesi nel 1881, dove ha occasione di studiare a fondo l'architettura araba nel corso delle varie iniziative di restauro dei palazzi antichi. Questa attività, unitamente al dibattito culturale dell'epoca fondato su istanze di rivendicazione di una autonoma identità cultu-



Nella pagina accanto: **Antonio Lasciac**.
Sotto: **un disegno dell'architetto goriziano**.
A lato: **Khedival Buildings del Cairo progettati da Lasciac insieme a Brocher e Parcq (1911)**.
Nelle pagine seguenti: **altri edifici realizzati in Egitto da Antonio Lasciac**.
Na sosednji strani: Anton Laščak.
Spodaj: risba goriškega arhitekta.
Na levi: Khedival Buildings v Kairu, ki jih je načrtoval Laščak skupaj z Brocherjem in Parcqjem (1944).
Na naslednjih straneh: stavbe, ki jih je zgradil Anton Laščak v Egiptu.

◀
rale da parte degli intellettuali egiziani, lo porta a rivedere il suo modo progettuale inizialmente influenzato dalla scuola di Von Ferstel e dallo stile eclettico viennese con la realizzazione di una serie di edifici di particolare importanza quali il Salam Lik per il sultano Omar Pascià (1907, demolito nel 1960), il Palazzo delle Assicurazioni Generali di Trieste (1910-11), la sede centrale della banca Misr (1924-27), il palazzo per il principe Amru Ibrahim a Zamalek (1924), l'ospedale pediatrico Abu'l-Rish (1931, demolito due anni fa) che lo fanno diventare così un esponente di spicco del nuovo "Stile Islamico del XX Secolo".

Nella ricerca operata da Antonio Lasciac, finalizzata alla determinazione di un nuovo stile nazionale egiziano e tendente alla emancipazione culturale dell'architettura dagli stilemi europei penetrati attraverso il colonialismo occidentale, viene raggiunto (solo temporaneamente purtroppo, perché già negli anni '50 il boom edilizio e le necessità economiche determinate dal bisogno di costruzioni a basso prezzo portano a un totale ribaltamento del trend architettonico con edifici condominiali in cemento armato anonimi di stile sovietico o, in alternativa, affini a quell'international style di derivazione americana) un risultato non dissimile da quello al quale è pervenuto Plečnik nella ricerca (anche da lui effettuata praticamente con totale invenzione) di uno stile architettonico rappresentativo della cultura slava, con quei risultati ben visibili tra l'altro nel castello di Praga, nella biblioteca di Lubiana o nella chiesa di Barje. ▶

A lato: Il Cairo, palazzo "Suarez" sede (allora) del "Circolo del Risotto".
Sotto: stazione ferroviaria di Alessandria.
Na desni: Kairo, palača "Suarez", sedež Riževnega društva.
Spodaj: železniška postaja v Aleksandriji.

IL CAIRO OGGI

L'immagine dell'Egitto è rappresentata nell'odierno immaginario collettivo dalle piramidi, la sfinge e le varie vestigia dei faraoni, monumenti da tutti conosciuti grazie alla loro straordinaria diffusione nei canali tv, specialmente ad opera di quel formidabile personaggio che è Zaki Hawash, il Soprintendente alle piramidi.

Vera sorpresa sono invece l'assetto urbano del Cairo e di Alessandria, così come sono venute a conformarsi durante la seconda metà dell' '800, grazie al boom del cotone egiziano e al "dispotismo illuminato" dei vari Kevivè che si sono succeduti al governo del Paese, tutti invariabilmente educati in Europa, chi a Parigi, chi a Londra, chi a Vienna. Le maggiori entrate conseguenti alla massiccia produzione del cotone realizzatesi in un particolare momento in cui, a seguito della guerra per la secessione sudista le esportazioni del cotone americano si sono azzerate, hanno permesso, oltre alla costruzione del canale di Suez, la realizzazione della ferrovia ancora oggi esistente nella valle del Nilo e la creazione di nuovi grandi quartieri su schemi urbanistici europei di derivazione haussmaniana, con i caratteristici boulevard alberati a più corsie, edifici a blocco o tipo città-giardino, a ville e villini immersi in



piccoli parchi privati, schemi utilizzati anche per realizzare in scala minore e nella stessa epoca il prolungamento di Gorizia verso la Stazione Meridionale.

Colpisce quindi l'aspetto familiare degli edifici che si incontrano camminando per le strade del Cairo, nei quartieri di Downtown, Ataba, Zamalek, o Garden City, edifici costruiti in puro stile eclettico, neo gotico, neo rinascimentale, ecc., come quelli di Parigi, Vienna o Trieste, fino a culminare con esempi di liberty o di architettura razionalista realizzati da architetti italiani negli anni '20-'40 (in particolare ad Alessandria) con tipologie di tale audacia e modernità impensabili da noi nello stesso periodo.

L'assetto di queste due città, costruite da europei e ad uso degli europei che all'epo-

ca costituivano i tre quarti della popolazione urbana, si è scontrato duramente con i problemi conseguenti all'urbanesimo avvenuto in particolare durante il regime socialista dell'epoca nasseriana, urbanesimo che prosegue tutt'oggi: la popolazione del Cairo è passata dai 600 mila abitanti dei primi del '900 agli attuali 20 milioni e più (come se più di un terzo della popolazione italiana abitasse a Roma) trasformando la città in una enorme megalopoli.

Questa massa di popolazione ha costretto la pubblica amministrazione ad operare in una situazione di estrema e continua emergenza, che però non ha impedito la realizzazione di grandi opere, privilegiando comunque gli aspetti funzionali del vivere rispetto i fattori estetico-ambientali che rappresentano necessariamente per gli egiziani un lusso superfluo.

Il Cairo al primo colpo d'occhio sembra una città invivibile, le strade sono percorse da fiumi di automobili (sono stimati 6 milioni i veicoli in continua circolazione) che viaggiano a passo d'uomo su 4, 6, 8, 10 corsie ammorbando pesantemente l'aria con i gas di scarico. Tutti i giardini che una volta esistevano sono stati saturati da nuove costruzioni realizzate in cemento armato senza stile alcuno, così come i palazzi in stile parigino sono stati sopraelevati di 3, 4 piani con forme del tutto estranee ai 2-3 piani sottostanti, determinando una sostanziale anarchia edilizia in particolare nei piani terra dove ogni negozio modifica continuamente e con criteri di forte attrazione cromatica, la propria porzione di facciata e di marciapiedi.



KAIRO DANES

Dandanes sovpada slika Egipta z javnomnenjskim pojmovanjem piramid, sfinge in različnih ostankov faraonov ter spomenikov, ki jih vsi poznamo zaradi pogoste prisotnosti na različnih televizijskih postajah in predvsem po zaslugi izredne osebnosti, ki se piše Zaki Hawash in je kustos za območje piramid.

Resnično iznadenje pa predstavlja prostorska ureditev Kaira in Aleksandrije, kot sta se oblikovali v drugi polovici prejšnjega stoletja po zaslugi egiptovskega bombaža in "razsvetljenega despotizma" raznih kedivejev, ki so si sledili na čelu države. Vsi so se šolali v Evropi: nekateri v Parizu, drugi v Londonu, ostali na Dunaju. Večji prihodki, ki so izvirali iz povečane proizvodnje bombaža, do katere pa je prišlo zaradi posebnega zgodovinskega trenutka vsled ameriške secesijske vojne in posledičnega izničenja ameriškega izvoza, so omogočili poleg gradnje Sueškega prekopa tudi uresničitev železniške proge, ki še sedaj poteka po dolini reke Nil, in gradnjo novih velikih mestnih predelov po zgledu evropskih urbanističnih obrazcev haussmanianskega izvora z značilnimi drevedrednimi sprehajališči z več pasovi, s sklopi zgradb ali v slogu vrtnega mesta z vilami in enostanovanjskimi hišami, obkroženimi z majhnimi zasebnimi parki. Gre za pristope, ki so bili uporabljeni, sicer v omejenih razsežnostih a v istem obdobju, med širjenjem Gorice proti Južni postaji.

Obiskovalca zato presenetijo domače značilnosti stavb, ko si jih ogleduje med sprehodom po kaijskih ulicah v mestnih čet-

tih Downtown, Ataba, Zamalek ali Garden City. Stavbe so zgrajene v povsem eklektičnem, neogotskem, neopreporodnem ali drugačnem slogu, kot se je dogajalo v Parizu, na Dunaju ali v Trstu; vrh tega pojava predstavljajo primeri v slogu liberty ali racionalistične arhitekture, kar so ustvarili italijanski arhitekti v letih 1920-1940 - posebno v Aleksandriji - s tako drznimi in sodobnimi pristopi, da si jih celo pri nas v tistem obdobju ni bilo mogoče zamisliti.

Ureditev teh dveh mest, ki so ju zgradili Evropejci za svojo uporabo glede na to, da so tedaj predstavljali tri četrte mestnega prebivalstva, se je morala grobo soočiti z vprašanji,



Sotto: Il Cairo, chiesa espiatoria (copta) Butros Pascia-Gali.

In fondo: Il Cairo, Banca Nazionale Egiziana. Spodaj: Kairo, kopska cerkev Butros Paša-Gali.

Niže: Egiptovska državna banka.

ŽIVETI V EGIPTU

V januarju sem mesec dni preživel v Egiptu, kjer sem odkrival in spoznaval dela, ki jih je uresničil goriški arhitekt Anton Lasciac (Laščak). Občutek sem imel, da sem edini turist na svetu, ki potuje po deželi faraonov s cilji, s katerimi mogoče niso imeli nobene zveze. Egiptovske piramide pač raje prepuščam Lorenzi Foschini in Cristianu Jacqu.

Egipt zunaj turističnih območij ni enostavna zadeva: po prvih dneh, ko dolgotrajni občutek odtujenosti povzroča psihološke pojave odpora in zavračanja, se človek približa okolju in se privadi na krajevni način življenja: od tega, da tuja "okol prમેસેજ", do pomivanja tal in pločnikov, medtem ko ljudje neprizadeto hodijo po njih, kar pomeni, da postanejo še bolj umazani; od nizke higijenske ravni v restavracijah, zaradi katere je prve dni post obvezen - v naslednjih je pač le potrebno nekaj použiti, do hotelskih sob, ki so jih zadnjič prepletkali za časa Lawrenceja iz Arabije in premorejo le umazane rumenkastrjuhe, saj ni v egiptovski navadi, da bi jih zamenjali ob odhodu prejšnjega gosta; od pojava, da so se strehe stanovanjskih hiš zaradi pomanjkanja prostora in zemljišč spremenile tudi v mestnem središču v dvorišča za rejo kokoši in zajcev ali gojenje zelenjave, do strahu pred smrtjo zaradi driske, če bi pili vodo iz mestnega vodovoda. Slednje se je izkazalo kot neresnično, ker je voda pitna tudi za evropske želodce.

Sledi obdobje, ko obiskovalec začne ceniti mesto, ko se posluži podzemne želenice (edina v Afriki in čista bolj kot v Rimu ali Milanu), ko obiše predmestja, kjer ni naselij iz pločevine, kot je značilno za Mexico city ali druga vlemesta: sicer vidimo ogromne aglomerate nedokončanih stavb iz neometanih opek, kar se pa ne razlikuje od tistih drugih mest na italijanskem Jugu. Mogoče je tudi razumeti, kako je bilo po sili razmer potrebno uresničiti mestne hitre ceste s štirimi ali šestimi pasovi nad drevedredi in na višini tretjega nadstropja, da bi preprečili prometno paralizno.

Po preseganju nagonskih, a že zato zgrešenih predsodkov, je končno mogoče razumeti velikanski napor, ki so ga opravile različne javne uprave na oblasti od petdesetih let dalje. Doseženi rezultati so na dlani kljub stanju, ki se je oblikovalo zaradi izrednega porasta prebivalstva. Slednji bi onemogočil vsakršno načrtovanje v primeru, da bi do njega prišlo v enem izmed naših mest: dovolj je, da primerjamo Kairo z Rimom, ki ima manj kot četrtno prebivalcev od egiptovske prestolnice. ●

ki so izšla iz urbanizacijskega vala posebno v obdobju Nasserjeve socialistične državne ureditve. Pojav urbanizacije se je nadaljeval do današnjih dni: prebivalstvo Kaira je v začetku 20. stoletja šlo 600.000 oseb, sedaj ima glavno mesto 20 milijonov prebivalcev - kot če bi več kot tretjina italijanskega prebivalstva živele v Rimu - kar pomeni, da se je prevelo v ogromno megalopol.

Množica prebivalcev je prisilila javne uprave, da so ukrepale v stanju skrajne in stalne nujne, kar pa ni preprečilo, da so dokončale kar nekaj velikih del z dajanjem prednosti predvsem funkcionalnim vidikom življenja v primerjavi z estetskimi in okoljevarstvenimi, saj le-ti pomenijo za Egipčane le odvečno potratno.

Na prvi pogled se zdi Kairo mesto, v katerem ni mogoče živeti. Po cestah se pretakajo reke vozil; računa se, da je stalno v obtoku okrog 6 milijonov vozil, ki se premikajo s hitrostjo pešca po 4, 6, 8 ali 10 pasovih in zastrupljajo zrak z izpušnimi plini. Vse mestne parke, ki so nekoč obstajali in uspevali, so napolnili s slogovno neopredeljenimi železobetonskimi novogradnjami; palače v nekoč pariškem slogu so nadgradili s 3 ali 4 nadstropji tako različnih oblik, da nimajo ničesar skupnega z nižjimi predeli, kar izraža in dokazuje popolno gradbeno anarhijo, posebno pa v prtiličju, kjer vsaka trgovina stalno spreminja, s kričavimi barvnimi priklici, svoj predel pročelja in kos pločnika pred njim (d.k.).

