

# 1925, Smouha Garden City ad Alessandria d'Egitto la New Town progettata da Antonio Lasciac

---

di Diego Kuzmin

*1925, da li' bandis di Alessandria d'Egit la «new town» progetada da Antonio Lasciac. Nissun dai progets presentàs a la gara internazional sarà mai realizàt e ze che uè 'l è un grant quartièr di Alessandria d'Egit, una zitàt di 4 milions di abitants, slungiada su 32 chilometri di cuesta, sarà fat su in ains e timps vegnùs dopo, ma no come che si veva pensàt in prinziipi.*

Antonio Lasciac, operò lungamente in Egitto quale progettista di opere architettoniche, per committenti privati e pubblici, costruendo edifici di ogni genere: palazzi grandi e piccoli, case da appartamenti, fabbricati commerciali, stazioni ferroviarie e chiese. Tra le sue opere egiziane, risulta anche un progetto urbanistico di notevole spessore, riguardante una città di nuova fondazione, che si voleva realizzare nel 1925, nei pressi di Alessandria d'Egitto. Tale episodio di progettazione urbana, non è un fatto isolato nella carriera dell'architetto, avendo egli in precedenza redatto due piani regolatori per Gorizia,<sup>1</sup> oltre ad alcune soluzioni attuative per il collegamento della città con la sua nuova stazione ferroviaria, posta sulla linea Transalpina.<sup>2</sup> Progetti urbanistici, spesso integrati, peraltro, con alcune ipotesi di

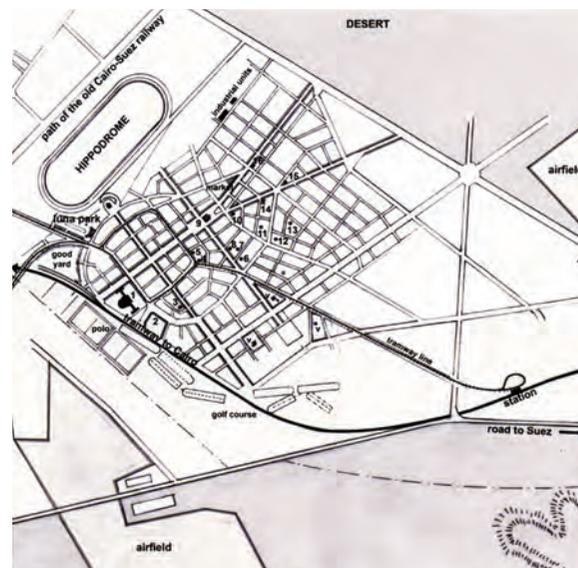
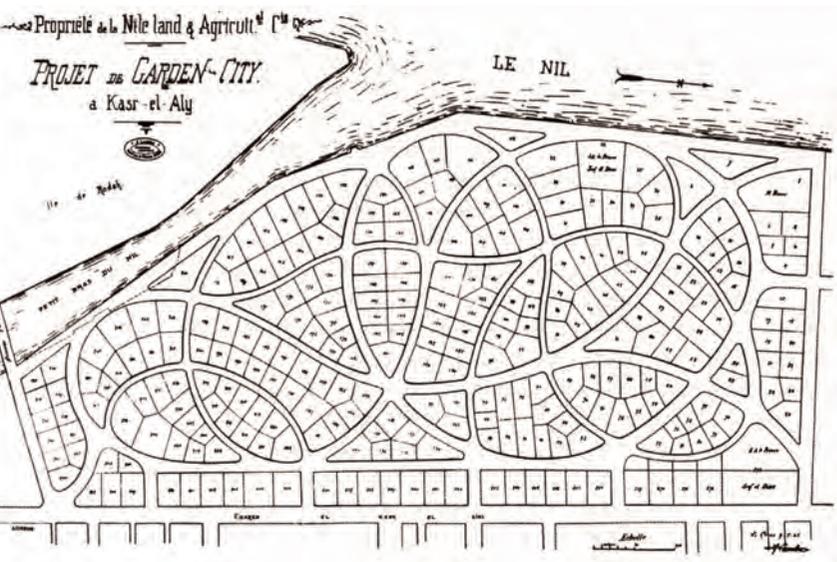
specifiche soluzioni architettoniche. In Egitto, agli inizi del novecento, l'attività edilizia era particolarmente fervida: su quarantacinque società immobiliari nate tra il 1874 e il 1915, ventiquattro, cioè più della metà, vennero fondate tra il 1906 e il 1907. Di conseguenza prese piede una notevole attività speculativa nella compravendita d'immobili che, da un anno all'altro, comportò il raddoppio del valore fondiario. Ed è infatti ai primi del Novecento che risalgono i più significativi episodi di nuovi insediamenti al Cairo, dato che l'attività edilizia, che dapprima veniva esercitata in contesti riguardanti il singolo immobile, viene a dilatarsi, via, via, fino ad interessare nuovi quartieri o nuove città, satelliti dei centri più importanti, il Cairo ed Alessandria.<sup>3</sup> Opere urbanistiche le quali, come quelle architettoniche, si ispiravano ai

---

1. D. KUZMIN, *Il progetto rinvenuto*, Borc San Roc, n, 19 (2007), pp. 45 – 47.

2. M. CHIOZZA, *Urbanistica e utopia*, Borc San Roc, n, 12 (2000), pp. 74 – 77.

3. M. VOLAIT, *Architectes & architectures de L'Égypte moderne (1830 – 1950)*, Éditions Maisonneuve et Larose, Paris, 2005.



A SINISTRA FIG. 1 Pianta del quartiere di Garden City, Il Cairo, 1906.

A DESTRA FIG. 2 Città di Heliopolis, divenuta un quartiere della grande Cairo, 1906.

modelli occidentali più moderni, per il motivo della grande presenza di immigrati in Egitto, provenienti dai più svariati paesi europei: architetti, ingegneri, imprenditori ed artigiani, ciascuno con il suo personale bagaglio di conoscenze, senz'altro integrate nel tempo da rapporti, anche di istruzione e aggiornamento professionale, che non potevano che intrattenersi ancora con il paese di provenienza.

Peculiarità di questi professionisti, era il carattere cosmopolita, una consuetudine in Egitto, dove numerosi erano gli italiani, francesi, tedeschi, inglesi, belgi, austriaci, greci, armeni ed altri ancora, che si relazionavano tra loro, spesso nei tanti circoli costituiti e costruiti,<sup>4</sup> dove si parlavano tutte le diverse lingue, ma specialmente il francese, la lingua franca di allora, derivata dall'ambiente diplomatico, cosmopolita per sua natura.

Tale sistema di relazioni facilitava la trasmissione di informazioni provenienti dalle varie nazioni europee,

trasfusa in un unico ambiente, quello degli europei in Egitto, al quale non si sottraeva neppure la classe dirigente locale, che frequentava le più esclusive scuole francesi, inglesi o tedesche.

Una cultura «europea» indotta, che ha portato alla realizzazione, nella parte moderna delle principali città egiziane, di eleganti edifici in stile eclettico, affacciati su larghi boulevard alberati di carattere parigino, disegnati per incrociarsi sulle piazze principali, realizzate a cornice di palazzi ed edifici pubblici. In forte contrasto con le parti più antiche, progressivamente abbandonate alle classi meno abbienti.

Tra i numerosi episodi urbanistici, due tra quelli realizzati al Cairo assumono particolare significato: la Garden City sulla riva del Nilo e la new town di Heliopolis alla periferia del Cairo.<sup>5</sup>

Garden City (FIG. 1), nasce su impulso di tre imprenditori cairoti,<sup>6</sup> con la fondazione, nel 1905, della «Nile Land & Agricultural Company», la quale acquista dalla famiglia reale

4. Come il Club del Risotto, o palazzo Suarès, realizzato al Cairo da Antonio Lasciac nel 1897 - 98.

5. Vennero infatti realizzati anche altri quartieri, tra quali Maadi e Zamalek.

6. Frantz Sofio, Charles Bacos e Geroge Maksud.

28 ettari di terreni in zona limitrofa al corso del Nilo, nella zona immediatamente a sud della piazza Tahrir, l'attuale centro del Cairo. Nel successivo anno 1906, l'ingegner Joseph Lamba viene incaricato del progetto di zonizzazione, da lui disegnato secondo una griglia stradale fluida, in stile «art nouveau», costituita da strade strette e assolutamente prive di incroci ad angolo retto, a servire i 273 lotti, ricavati in un ambiente piacevole ed ameno, dove presto trovarono posto ville ed ambasciate.<sup>7</sup> Una zona connotata già allora da un notevole coefficiente di sicurezza e abitata dall'élite degli anni trenta e quaranta. Nessuna particolare attrezzatura urbana viene però prevista dal Lamba, oltre ad un parco nella zona centrale, affacciato sul lungo Nilo.

Heliopolis (FIG. 2): nel 1906 viene fondata la «Cairo Electric Railways and Heliopolis Oases Company», ad opera di Édouard Luis Joseph Empain,<sup>8</sup> ricco ingegnere e imprenditore belga, giunto in Egitto per partecipare all'appalto di linee ferroviarie, al momento in grande espansione. Nel differenziare le proprie attività economiche, la società acquista dal Governo coloniale 25 chilometri quadrati di deserto a nord ovest del Cairo e a circa 10 chilometri di distanza. La città di nuova fondazione, progettata dall'architetto belga Ernest Jaspar, con richiamo allo stile islamico nelle



FIG. 3 Joseph Smouha nel 1955.

facciate,<sup>9</sup> viene concepita come «città del lusso e del divertimento» e fornita di tutte le infrastrutture possibili: strade, acquedotti, fognature, alberghi, zone commerciali, parchi, ippodromo e campi da golf. Il barone Empain, grande viaggiatore e appassionato studioso delle civiltà, nel 1907 vi si era fatto costruire la propria residenza in stile «cambogiano», su progetto dell'architetto francese Alexandre Marcel.<sup>10</sup>

#### SMOuha GARDEN CITY

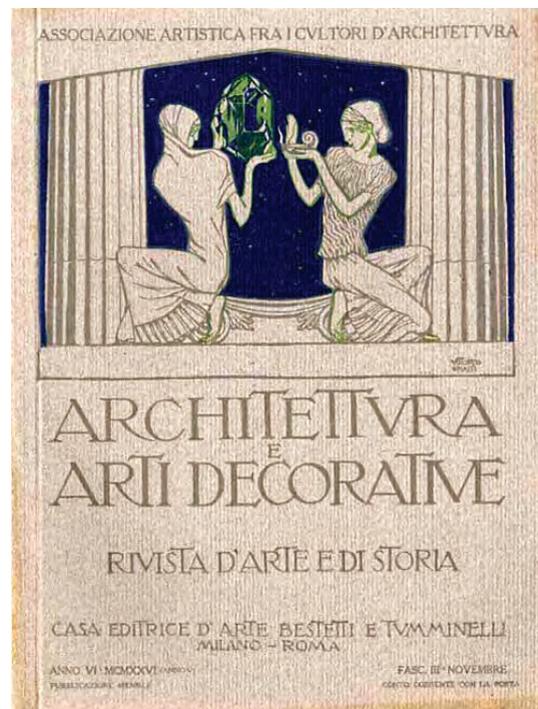
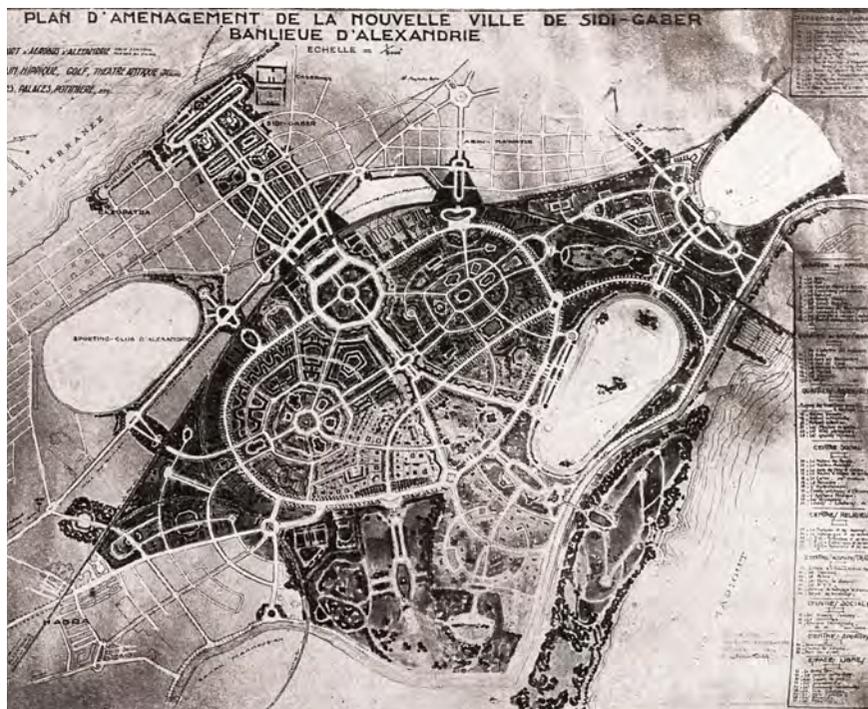
Joseph Smouha (1878 – 1961) (FIG. 3), era un ricco finanziere ebreo di origine irachena, che doveva le sue ricchezze alla commercializzazione del cotone egiziano e alle industrie tessili che possedeva a Manchester, ai primi del Novecento.

7. Vi sono ancora localizzate l'Ambasciata d'Italia, quella inglese, quella americana, quella dell'Arabia Saudita, ecc. L'attuale ambasciata italiana, è stata realizzata nel 1929 su progetto di Paolo Caccia Dominioni.

8. Assieme al suo socio, l'ex allievo dell'école Centrale des Arts et Manufactures, Boghos Nubar, già amministratore delle ferrovie egiziane.

9. Stile neo islamico, denominato anche «architettura barocco – islamica».

10. Per un miglior approfondimento, vedi: M. VOLAIT, *Il contributo italiano alla costruzione della città nuova di Heliopolis*, in *Architetti e ingegneri italiani in Egitto dal diciannovesimo al ventunesimo secolo*, Maschietto editore, Firenze, 2008, pp. 73 – 89.



IN ALTO FIG. 4 Localizzazione della nuova Smouha Garden City rispetto Alessandria d'Egitto.  
 A SINISTRA FIG. 5 Pianta della «Nouvelle ville de Sidi-Gaber», Maurice Clauzier, 1925.  
 A DESTRA FIG. 6 Architettura e Arti decorative, novembre 1926, copertina.

Trasferitosi al Cairo nel 1917,<sup>11</sup> pur proseguendo la sua attività principale di industriale, si occupa anche di investimenti immobiliari e a tal fine acquista, da una famiglia nobile egiziana, il lago di Hadra, collocato ad est

del centro di Alessandria, nei pressi della ferrovia per il Cairo (FIG. 4). Una zona interessante per lo sfruttamento a scopo edilizio, in quanto, oltre alla vicinanza della linea ferroviaria e al centro della città, era servi-

11. S. RAAFAT, «Garden city: a retrospective», The Egyptian Gazette del 6 agosto 1998. Joseph Smouha possedeva casa nel nuovo quartiere cairota di Garden City, al quale forse si ispirò per l'impresa della new town di Alessandria. Nello stesso quartiere Lasciac avrebbe costruito il Kasr Cherif Sabry, demolito negli anni settanta per fare posto, sul lungo Nilo, al mastodontico Grand Hotel Ritz.

ta dalla ferrovia urbana di Ramleh,<sup>12</sup> dal canale navigabile Mahmūdiyya e dalla nuova strada per Abukir, l'asse portante della zona d'espansione prevista dal nuovo Piano regolatore di Alessandria d'Egitto del 1919.<sup>13</sup>

Il terreno, dalla superficie di oltre due milioni di metri quadrati, viene bonificato e l'acqua del lago al Hadra viene travasata nell'adiacente lago Maryut, nell'ottobre del 1925.

Nel frattempo, col patrocinio del Ministero dei Lavori Pubblici e con scadenza 1 ottobre del 1925, viene bandito un concorso internazionale per la nuova città da ricavarsi sul sedime dell'ex lago, al quale vengono presentati undici progetti, dei quali quattro da parte di architetti italiani.<sup>14</sup>

Il bando prevedeva la pianificazione di una nuova città da 50 mila abitanti, la progettazione della quale doveva ispirarsi alle teorie di Camillo Sitte e Charles Buls,<sup>15</sup> nello spirito delle migliori realizzazioni europee dell'epoca. Quali attrezzature e servizi, si dovevano prevedere scuole, pronto soccorso, caserma di polizia, pompieri, uffici postali, telegrafo, mercati, teatri, cinema e lo sporting club per la vita sociale e il tempo libero. Poi una sinagoga, una

chiesa ortodossa, una chiesa cattolica, una protestante e una moschea, nello spirito del carattere multietnico e multi confessionale di Alessandria. Venivano inoltre fornite indicazioni sulla viabilità, che doveva essere redatta secondo precise gerarchie, in rapporto con le particolarità estetiche e paesaggistiche del luogo, nello spirito delle teorie «sittiane», coniugando le esigenze imposte dalla tecnica e dall'estetica, con le necessità sociali ed economiche. Le tipologie edilizie, andavano poi differenziate per settori: palazzi da appartamenti, ville eleganti con giardino, abitazioni borghesi isolate o a schiera e quartieri operai, il tutto inframmezzato da vaste aree adibite a parchi, giardini e verde pubblico.<sup>16</sup> La commissione di gara, composta dall'imprenditore Joseph Smouha, dall'architetto Paul Conin – Pastour,<sup>17</sup> direttore generale del Ministero dei Lavori Pubblici e dallo stesso Antonio Lasciac, in qualità di architetto capo dei palazzi kediviali,<sup>18</sup> esaminati i progetti, ritiene di non assegnare alcun primo premio, mentre il secondo (FIG. 5) viene attribuito all'architetto francese Maurice Clauzier.<sup>19</sup> Nel novembre del 1926 la rivista «Architettura e Arti decorative» (FIG. 6),

12. Una metropolitana di superficie, razionalissima e tutt'oggi funzionante.

13. Architetto William Hannah Mc Lean.

14. Enrico Casiraghi e Luigi Lorenzo Secchi, Alessandro Limongelli, Giacomo Alessandro Loria e S.T. de Sain con E. Marchettini.

15. Charles Buls (1837 – 1914) fu borgomastro di Bruxelles dal 1881 al 1899, dove tentò di rinnovare il tessuto storico, mantenendo gli edifici antichi e le prerogative storiche. Come Sitte (1843 – 1903), per le strade preferiva il tracciato curvo alla linea retta.

16. C. PALLINI e A. SCARAMUZZI, *I progetti italiani per la nuova città di Sidi Gaber, Alessandria, in Architetti e ingegneri italiani in Egitto dal diciannovesimo al ventunesimo secolo*, Maschietto editore, Firenze, 2008, pp. 152 – 159.

17. Paul Conin – Pastour (1855 – 1933), architetto francese al servizio del Governo egiziano dal 1881 al 1927.

18. Dal 1907 al 1914, dopo il decesso del precedente architetto Dimitri Fabricious.

19. «*The italianisation of Alexandria, an analogy of practice*» intervento di Cristina Pallini e Mohamed Fouad Awad al convegno «*Un siècle d'architecture savante en Egypte (1850 – 1950)*» tenutosi al Cairo nel marzo del 1997 a cura del locale Istituto Italiano di Cultura.



FIG. 7 Planimetria della «Nuova città-giardino di Smouha», Antonio Lasciac, 1925.

direttori Gustavo Giovannoni e Marcello Piacentini, pubblicava il seguente articolo:<sup>20</sup>

### IL PIANO REGOLATORE DELLA NUOVA CITTÀ – GIARDINO DI SMOHUA (Cairo)

*Il problema che si presentava all'arch. Lasciac non era dei più facili: il piano di una città giardino su di un terreno acquitrinoso di una vecchia salina, senza movimenti altimetrici chiusa a nord dal canale Mahmudia e a sud dai binari della ferrovia. L'arch. Lasciac, preso come asse principale un vialone alberato, prolungamento dell'arteria risultante dall'unione della strada che viene dal Cairo con quella che*

*viene da Abou – Kir, e dimezzato questo vialone con una grande piazza dalla quale irraggiano altre sette strade, ha svolto tutto intorno una serie di quartieri residenziali su tracciati curvilinei a raggiera, di spirito urbanistico molto francese.*

*Dire che questo piano regolatore rappresenti la migliore soluzione del problema nei suoi dettagli sarebbe forse erroneo: troppe volte l'arch. ha sacrificato necessità e comodità di traffico nonché motivi estetici di distribuzione di masse a preconcetti di simmetria i quali ottengono il loro dubbio effetto più sulla carta che nella realtà. Pure, se il dettaglio può apparire non efficacemente svolto, tuttavia nella distribuzione generale risultano raggiunti gli obiettivi fondamentali della rete stradale: facilità quindi di comunicazione fra i quartieri, chiarezza di tracciato nelle arterie di collegamento e di traffico, logica distribuzione dei vari servizi (stazione, mercati, scuole, alberghi ecc.) ed equilibrio nella variazione della intensità delle costruzioni: quanto insomma si richiedeva nel tracciato di massima della nuova città.*

L.P.

All'articolo era allegata una fotografia del progetto (FIG. 7), opera dello Studio cairota Aristide Del Vecchio, molto simile, ma non uguale, a quella si trova nell'album fotografico donato nel 1929 da Antonio Lasciac all'Accademia di San Luca.<sup>21</sup> Diversamente da quella, la versione sulla rivista è firmata dall'architetto e diversa risulta la scala metrica. Non è noto poi chi fosse L.P., né come avesse potuto equivocare così clamorosamente l'ubicazione della nuova città, al Cairo invece che ad Alessandria d'Egitto.<sup>22</sup> L'articolo però attribuisce senza

20. *Architettura e Arti decorative: rivista di arte e Storia*, fascicolo III, Novembre 1926, Casa editrice Bestetti e Tuminelli, Milano – Roma, pp. 132 e 135.

21. D. KUZMIN, *Il quaderno fotografico delle opere di Antonio Lasciac, custodito presso l'Accademia di San Luca a Roma*, in Studi Goriziani, gennaio – dicembre 1999, Gorizia, aprile 2001.

22. Probabilmente era Luigi Piccinato (1899 – 1983), all'epoca collaboratore nello studio di Piacentini

dubbio al Lasciac, il progetto per il concorso dello Smouha.

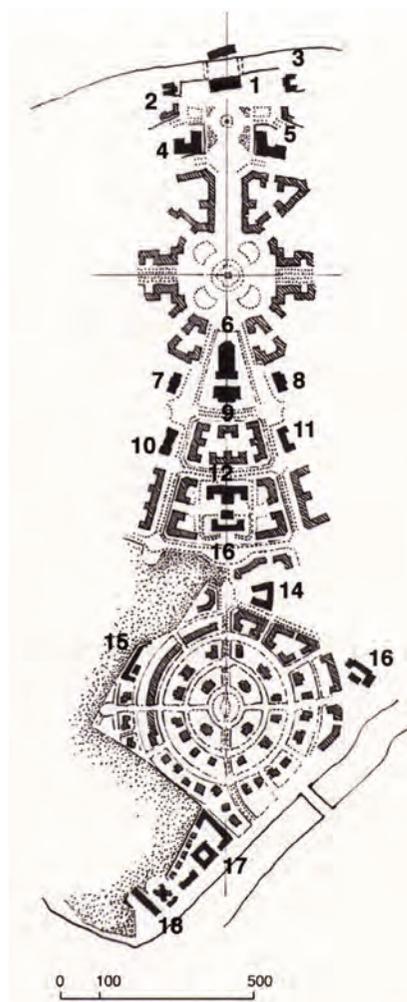
Anche se, a riguardo, così scrivono Cristina Pallini e Armando Scaramuzzi:<sup>23</sup> «Architettura e Arti decorative», ...pubblica un progetto di Antonio Lasciac per la nuova città di Sidi Gaber. Poiché al concorso partecipano quattro gruppi di architetti italiani (Secchi e Casiraghi erano gli unici con studio in Italia, tutti gli altri erano residenti in Egitto), crediamo che il progetto di Lasciac (non presente tra i concorrenti, ma membro della giuria) fosse quello presentato dal gruppo S.T. de Sain e E. Marchettini, con studio al Cairo, che probabilmente agivano da prestanome. In ogni caso il loro progetto non è mai stato rintracciato.

Nella considerazione che il sito dove viene prevista la nuova città, si trova rinserrato tra il canale Mahmūdiyya navigabile a sud e l'arco della linea ferroviaria Alessandria – Cairo a nord, prevedendo fin da subito una strada di circoscrizione lungo il perimetro dell'insediamento, Lasciac assume quale asse prevalente della composizione urbana la nuova strada per Abukir, al centro della quale posiziona una piazza, fulcro di una raggruppata di altre sei strade, quattro verso sud e tre verso nord, la centrale delle quali porta alla stazione ferroviaria della linea per il Cairo (FIG. 8).

La soluzione della zona ferroviaria,

FIG. 8 Schema planimetrico della Smouha Garden City di Antonio Lasciac.

FIG. 9 Smouha Garden City, schema dell'asse centrale.



Antonio Lasciac, *Plan of the new Smouha garden city* (from *Architettura e Arti Decorative*).

*opposite*

The main boulevard according to Lasciac's project, legend: 1. New railway station, 2. First Aid Post; 3. Garage; 4. Hotel; 5. Hotel; 6. Public building (?); 7. Exhibition Hall; 8. Public building (?); 9. Public building (school?); 10. Public building (?); 11. PTT; 12. Synagogue and Rabbinate; 13. School; 14. Market; 15. Nursery school; 16. School; 17. Garage; 18. Café and Brasserie (author's elaboration).

e successivamente poi membro della redazione di «Architettura e Arti decorative», dal 1927 al 1932. Della prossimità del Piccinato col Lasciac, rimane una fotografia, parziale, del piano regolatore per Gorizia, redatto dal Lasciac a Roma nel 1917. Tale fotografia, unica testimonianza di quell'elaborato, sperabilmente ancora custodito negli archivi delle Nuove Province italiane, che chissà dove sono finiti, pare sia stata donata dal Piccinato al geometra Vittorino Vidoni, dell'Ufficio Tecnico comunale, suo collaboratore nella redazione del Piano regolatore di Gorizia del 1966. La fotografia è stata poi donata dal Vidoni all'architetto Luisa Codellia e dal 1998 si trova in mia custodia.



FIG. 10 Stazione ferroviaria di Alessandria d'Egitto, cartolina del primo dopoguerra.

che peraltro vede il collocamento dell'edificio della stazione in posizione alquanto sgraziata, in quanto parallela ai binari ma non perpendicolare alla strada, pare una elaborazione del tema già affrontato a Gorizia per la stazione della Transalpina, con due piazze circolari all'intersezione di due serie di strade a evocare la struttura del tridente, archetipo del quale è la romana piazza del Popolo.<sup>24</sup>

Lungo l'asse cittadino, ortogonale alla strada per Abukir, vengono quindi posizionate le strutture principali: teatro, auditorio e altri edifici pubblici (FIG. 9). Scuole e chiese sono collocate negli isolati laterali, in piazze appositamente dedicate. Ai servizi di pubblica utilità, garage, alberghi, centrale del latte, mercati, bagni pubblici, panificio automatico, ecc., viene riservata la zona a margine della linea ferroviaria.

La struttura stradale secondaria, dal punto di vista grafico ricorda molto quella per la zona d'espansione nord del piano per Gorizia, il «Borgo Carinzia», ribattezzato nel dopoguerra quartiere «Montesanto», con piazze circolari al centro di isolati disposti a cerchi concentrici e attraversati da strade radiali. Mentre le strade principali, che si dipartono dalla piazza centrale della new town alessandrina, a superare il perimetro della città con sottopassi sotto la ferrovia e ponti sopra il canale, sono strutturate secondo la linea retta, quelle secondarie che nei singoli quartieri conducono nelle zone residenziali, seguono invece linee curve, fluide e sinuose, per evitare all'ambiente urbano la monotonia della ripetizione geometrica. Come per Gorizia, anche in questo caso la struttura residenziale prevede

23. *Ibidem*, p. 158.

24. Soluzione A4, 23 novembre 1905. ASGo, ASCGo, b. 45, fasc. 173, prot.n. 17/1906.

volumi digradanti dal centro verso la periferia, mentre, e ben diversamente dal piano goriziano, prevede per il viale centrale una lunga schiera lineare di edifici a «greca», con piccoli giardini antistanti, affacciati sul boulevard arredato maestosamente da quattro filari d'alberature, due per ciascun lato, nello schema classico dell'Unter der Linden di Berlino.

Molta attenzione è dedicata all'ambiente urbano, con la previsione di piazze dedicate al singolo edificio pubblico e di piazze collocate sugli incroci dalla forma più varia, rotonde, ovali, quadrate, romboidali e composite. Ma soprattutto grande attenzione al verde, con parchi, giardini pubblici e giardinetti privati di rispetto antistanti i palazzi da appartamenti, e la previsione dell'andamento a boulevard della strada principale per Abukir, sulla quale inserisce su ogni lato un duplice filare di alberi,<sup>25</sup> mentre prevede per le radiali e per la principale, la soluzione più semplice di un unico filare per lato. Nessuno dei progetti presentati alla competizione internazionale vedrà mai concretezza e quello che oggi è un grande quartiere della città di Alessandria d'Egitto, una metropoli di 4 milioni di abitan-

ti, allungata su 32 chilometri di costa, sarà edificato in anni e in tempi successivi, secondo criteri diversi rispetto l'iniziale previsione di omogeneità. Rimangono comunque poco chiare le modalità di partecipazione del Lasciac al concorso per la nuova città di Sidi Gaber, anche se bisogna rilevare che all'epoca non era del tutto inusuale che un membro della giuria fosse anche partecipante al concorso nel quale giudicava.

Nello stesso anno 1925 si era infatti tenuto un concorso per la progettazione della nuova stazione ferroviaria di Alessandria d'Egitto, al quale partecipava pure il Lasciac, in collaborazione con l'ingegnere greco Leonidas Iconomopoulos per la copertura dei binari e la parte più prettamente tecnico – ferroviaria: la giuria, della quale anche il Lasciac faceva parte, giudicò vincente, proprio il progetto Lasciac – Iconomopoulos.<sup>26</sup>

I lavori di costruzione poi, per vari motivi, non ultimo il conflitto bellico, furono interrotti e la stazione ferroviaria (FIG. 10) venne completata solo dopo la fine della seconda guerra mondiale.

Probabilmente l'ultimo dei tanti lavori di Lasciac in Egitto.

#### *Referenze fotografiche:*

Le immagini 3, 5, 8 e 9 sono tratte da «The Draining and the Competition» di Cristina Pallini, in «The Smouha City Venture, Alexandria 1923-1958», CreateSpace, Amazon.com Company, 2014.

---

25. Anche il Corso di Gorizia, al momento della sua realizzazione nel 1862, venne dotato di un quadruplici filare di platani. La quadruplicità dei filari alberati, che anche Edo Ravnikar avrebbe voluto per la Magistrale, il viale principale di Nova Gorica, fu resa popolare dai seicenteschi cours de La Reine di Parigi e il cours Mirabeau ad Aix an Provence.

26. Da una conversazione con il prof. Awad dell'Università di Alessandria d'Egitto nel gennaio del 2000, ho poi appreso che non era raro all'epoca l'essere contemporaneamente membri della giuria e partecipanti ai concorsi di architettura ed urbanistica.