

SINFONIE DI UN PAESAGGIO

Con Boris Sieverts
attraverso il sud del Lussemburgo

Nell'ambito del progetto "SAUL – Sustainable and Accessible Urban Landscape" Boris Sieverts, artista e fondatore dell'"Agenzia per viaggi urbani" (Büro für Städtereisen) ha organizzato il 30 e 31 giugno 2007 una visita guidata attraverso la regione meridionale del Lussemburgo. Angelika Burtscher e Manuela Demattio hanno documentato l'escursione e hanno attraversato insieme ad altri 13 partecipanti la regione compresa tra Lussemburgo, Belgio e Francia.

Nella seguente documentazione si susseguono le registrazioni delle conversazioni fra i partecipanti, le quali ripetono a parole il viaggio intrapreso.

La mattina del sabato partiamo dalla stazione di Città di Lussemburgo per incontrarci con il gruppo dei partecipanti nella cittadina di Athus in Belgio. Tutti attendono con emozione che cominci il viaggio che ci porterà per due giorni a piedi e in bicicletta ad esplorare il selvaggio paesaggio urbano di questa regione dei tre Paesi. Arrivati alla stazione di Athus e al punto di partenza stabilito, attraversiamo un piccolo zoo per bambini nello spazio verde adiacente e, seguendo una stradina dimenticata, arriviamo a un insediamento rurale dove fino a pochi anni fa abitavano gli operai dell'acciaieria ormai smantellata. Attraverso una zona industriale inutilizzata, facendoci strada attraverso steppa ed erbacce, raggiungiamo un paesaggio di container che all'improvviso si staglia imponente sullo sfondo del panorama.

I container sono stati collocati con evidente scopo di recinzione. Forse si possono prendere in affitto... probabilmente no... se avessero le finestre potrebbero diventare delle abitazioni.

Andiamo avanti e arriviamo ai binari della ferrovia Lussemburgo – Belgio.

Di fronte a noi si stende un immenso plateau industriale dismesso su cui è stata seminata l'erba. Era la più grande zona industriale della Francia. Negli anni Ottanta Longwy è stata protagonista di importanti lotte operaie. Per chi vi giunge oggi questa superficie offre uno spettacolo stravagante, ma in un certo senso quasi bello. Sul plateau troviamo immense distese verdi e subito accanto zone produttive. Insieme al Lussemburgo e alla regione belga esso costituisce il "Pol européen de développement". A questo proposito si delineano tre diverse strategie per intervenire sui grandi insediamenti industriali: i Francesi li fanno sparire senza traccia, vi seminano sopra un prato e poi passano con il tosaerba. I Belgi li lasciano cadere in disuso, come in questo caso. I Lussemburghesi, che hanno una solida economia, pianificano e convertono le superfici, reagiscono con prontezza e realizzano in fretta i progetti. Loro sono stati in grado di trasformare una società industriale in una società di servizi.

Il viaggio prosegue lungo i binari della ferrovia, i nostri passi si affrettano perché nonostante i giubbotti di sicurezza non ci sentiamo al sicuro sulla tratta del percorso. Ci caliamo con una corda dal terrapieno della ferrovia e ci avviamo verso l'acciaieria dismessa del comune di Rodange. Il terreno sotto i nostri piedi scricchiola, residui della produzione sono ricoperti di erbacce. Arriviamo ad una delle più vecchie acciaierie di tutta la regione meridionale, una superficie imponente e affascinante nel suo degrado.

Siamo nella Piana del Korn che si trova al centro del bacino metallifero del Lussemburgo. La strada di fronte corre esattamente lungo il confine tra il Lussemburgo e la Francia, dietro lo stabilimento in mezzo al bosco di pioppi passa il confine con il Belgio. Ci troviamo sul punto in cui si incontrano i tre Paesi. In questa regione i confini si sviluppano in modo così strano che abbiamo a volte l'impressione di girare continuamente in tondo. Il cavalcavia della ferrovia che abbiamo attraversato costituisce uno dei pochi accessi che conducono in quest'area.

Abbandoniamo la ex fabbrica e scavalchiamo una recinzione, attraversiamo i binari della ferrovia e arriviamo in un quartiere operaio, le diverse tonalità delle facciate che vanno dal rosso al viola ai toni del rosa dominano in modo incontrastato. Il gruppo discute sul tipico stile delle abitazioni, ognuna con davanti il suo giardinetto ordinato e coltivato con cura. La casa adiacente ai binari ha invece un giardino variopinto e disordinato, quasi incolto. Un signore anziano che abita nella casa vicina si innervosisce e ci sollecita a parole a proseguire, sembra che troppe facce disturbino la sua sfera privata.

Al di là della collina si trova la cittadina operaia che si chiama Saulnes, la quale è stata interamente costruita secondo la teoria delle città-giardino. La gran parte dei giardini sono terrazzati e coltivati ad orto. L'intera città sembra una struttura chiusa in cui si ha la sensazione che il tempo si sia fermato 35 anni fa. Da questa parte della collina invece abbiamo a che fare con un altro tipo di insediamento operaio, caratterizzato e stravolto dall'incredibile boom immobiliare del Lussemburgo. A Saulnes qualche giorno fa un ragazzo francese mi ha mostrato la via segreta attraverso il bosco fino alla pompa di benzina laggiù. Qualche volta il ragazzo percorre questa strada a piedi con una tanica per andare dall'altra parte del confine a prendere benzina meno cara per il suo motorino. L'ho seguito e mi sono sentito come un piccolo contrabbandiere nel bosco.

Nel centro di Rodange facciamo la prima sosta in un locale portoghese. Siamo piuttosto stanchi ed affamati, e abbiamo perso il conto di quanti chilometri abbiamo percorso fino adesso. Successivamente passiamo la chiesa e il viaggio ci porta nella valle "delle linee che si incrociano", che si trova fra Rodange e Lamadeleine. Ci muoviamo in mezzo a grandi prati lungo sentieri stretti coperti di lastre in pietra e arriviamo in uno splendido viale alberato che sembra perdersi in mezzo ai vasti campi. Lì è stata allestita per noi una grande tavola da pranzo sotto il fitto fogliame del viale, mangiamo insieme contenti e affamati mentre gli organizzatori ci raccontano ulteriori dettagli sulle escursioni fatte insieme a Boris Sieverts nella regione meridionale.

Abbiamo pubblicizzato le escursioni con cartoline, anche il giornale vi ha dedicato molti articoli. Abbiamo invitato Boris Sieverts

perché pensiamo che sia una buona occasione per mostrare alle persone questo sguardo “altro” sul territorio. L’esperienza che ne abbiamo ricavato è un scambio, ancora vivo, con molti di coloro che hanno partecipato alle escursioni e che ora segnalano anche interesse per la pianificazione del territorio. Le escursioni sono diventate un modello per la pianificazione territoriale nel Lussemburgo, ovviamente “alternativo” rispetto alla pianificazione convenzionale da parte della regione, che decide solo in base a criteri di ordine politico e sancisce che cosa e dove debba essere fatto. Questo modello intende invece fornire un’immagine complessiva della regione: che funzione hanno i singoli componenti, quali sono le particolari potenzialità dello spazio, come possono i comuni fornire un contributo speciale per lo sviluppo della regione.

Dopo il pranzo prendiamo un sentiero che, attraverso un fitto bosco e seguendo una vecchia ferrovia a scartamento ridotto, conduce al Giele Botter, una ex cava metallifera. La vegetazione ha un aspetto molto mediterraneo. L’area della vecchia cava metallifera si trova tra Fond-de-Gras, Niederkorn e Petingen intorno a “Galgebierg”. A partire dall’inizio degli anni Novanta gran parte di questo paesaggio culturale, circa 255 ettari, è stata convertita in una riserva naturale protetta. Attraversiamo la cava. Da un punto panoramico contempliamo l’ampia distesa della vallata e, sotto di noi, il paese Niederkorn e la struttura che definisce il paesaggio in cui è immerso.

Lungo la strada di Differdange c’è una densità di popolazione piuttosto elevata, negli ultimi 20-30 anni i paesi hanno subito un forte aumento di abitanti. Parallelo alla strada corre un bellissimo tracciato ferroviario che disegna delle serpentine nel paesaggio.

In origine lo strato sabbioso della vallata era troppo ripido per la coltivazione agricola e così i paesi si sono insediati sul pendio e hanno praticato l’agricoltura sulla sottile striscia di terra antistante. Per questa ragione i paesi sono fortemente addensati e si alternano con i prati, gli stadi e i cimiteri adiacenti, formando il paesaggio tipico di questa regione.

Dopo aver lasciato la cava arriviamo al paese di Niederkorn. Attraversando un campo giungiamo ad un accesso nascosto del cimitero e da lì sbuchiamo nell’adiacente piazzetta di Niederkorn.

Poiché la strada che dalla cava metallifera conduce a Niederkorn è disseminata di curve e angoli non vediamo bene dove ci stiamo dirigendo e così all’improvviso passiamo dall’esteso spazio della cava ad un mondo del tutto diverso, denso e geometricamente complesso, quello di un centro a ridosso di un ripido pendio. La piazzetta di Niederkorn è interessante perché il muro che si trova sullo sfondo della piazza sembra assumere dimensioni quasi monumentali, forse perché non solo il muro ma anche la piazza stessa sono in lieve pendenza.

Niederkorn fa parte del comune di Differdingen in cui si trova lo stabilimento siderurgico più grande della regione e a tutt’oggi ancora in funzione. Attraverso una scorciatoia arriviamo all’area che appartiene all’azienda Arcelor/Mittal. Nei due laghetti di depurazione in cui scorre il fiume Korn dopo aver raffreddato l’acciaio, vi è una macchina posizionata su una piattaforma galleggiante che mescola ininterrottamente l’ossigeno dentro l’acqua. Arriviamo al “crassier”, la discarica delle scorie, e Boris Sieverts ci spiega come è suddiviso lo stabilimento. Un quarto dell’area è costituito dall’acciaieria, un quarto dalle superfici d’acqua e l’altra metà è destinata al “crassier” – tutto il complesso occupa una superficie di ca. 170 ettari, corrispondente pressappoco a quella del Principato di Monaco. L’azienda di produzione dell’acciaio è la Mittal Steel Company N.V. che recentemente si è fusa con la ditta Arcelor. Lo stabilimento produce le travi a doppia T d’acciaio più grandi e qualitativamente migliori su scala mondiale. Visitiamo il paesaggio proibito delle montagne di scorie assieme ad un impiegato dell’impresa di estrazione e osserviamo la fuoriuscita dell’acciaio incandescente da tinozze gigantesche fino al momento in cui il personale di sicurezza dello stabilimento ci invita ad abbandonare l’area. Al di là del portone dello stabilimento inizia il quartiere Fussbann. Il paesaggio ha un aspetto molto discontinuo: si alternano prati, superfici incolte e insediamenti in linea che definiscono una sorta di bordo. Le case diventano mura e limiti, i campi di grano confinano con l’orto del turco e l’acciaieria con il campanile. Passando attraverso un insediamento residenziale e gli estesi campi gialli coltivati giungiamo alla Piazza degli Alleati: qui i bambini giocano, le mamme si incontrano, gli anziani discutono e le auto parcheggiano. La piazza che al primo sguardo appare come una chiazza di asfalto bistrattata e adibita solo a parcheggio diventa uno spazio pubblico. La costellazione spaziale sembra lapidaria: il parcheggio, il pascolo, la scuola, la chiesa e l’acciaieria. È sorprendente quanto le abitazioni si spingano a ridosso allo stabilimento – eppure la piazza emette un’aura speciale che manca a molte piazze progettate architettonicamente.

La nostra prima giornata di viaggio finisce dopo più di quindici chilometri a piedi. Arriviamo piuttosto stanchi alla sede dell’azienda Arcelor, un grattacielo in stile internazionale. Saliamo sul tetto del grattacielo e guardiamo il tutto ancora una volta dall’alto. Boris Sieverts ci illustra altri dettagli su Differdange tramite libri e foto. Successivamente ceniamo insieme all’Hotel Petit Casino sulla Piazza del Mercato.

Il giorno seguente proseguiamo il nostro viaggio in bicicletta. Seguiamo la pista ciclabile attraverso il vecchio tracciato ferroviario e la pista dei camion della vecchia cava metallifera in direzione di Belval. Dallo Zeugenberg di Soleuvre abbiamo una vista eccezionale su Belval e da lontano vediamo l’acciaieria dismessa e in parte convertita a nuovi usi: il Parco Belval. Il Parco è lungo quasi 2 km e costituisce un’unità autonoma, collega tra di loro i quartieri limitrofi e offre, secondo il testo descrittivo sul Parco Belval, “uno spazio pubblico condiviso per le attività ricreative, il tempo libero e la comunicazione, a disposizione di tutti gli utenti e gli abitanti di Belval.” Sull’area dell’acciaieria verranno inoltre insediate la nuova università del Lussemburgo, l’edificio principale di un’importante banca e un padiglione per concerti rock. La vecchia acciaieria è contrassegnata da due splendide ciminiere che nel paesaggio diventano sculture e landmark. In un primo momento dovevano essere abbattute, ma recentemente la regione sta pensando a come consolidarne la struttura perché sono considerate un importante elemento del Parco. Dal punto in cui noi ci troviamo abbiamo una perfetta composizione di immagini. Davanti a noi si stende una cortina di piloni dell’elettricità, e subito dietro di essi un muro di altiforni: insieme essi generano una straordinaria sequenza di scorci. I punti di vista più interessanti spesso si orientano lungo gli elettrodotti: i piloni infatti suddividono e strutturano a loro volta il cielo. Sullo sfondo vediamo la torre della televisione che segna pressappoco la linea dove termina la regione meridionale.

Ci muoviamo attraverso i prati e le “isole insediative” del comune di Sanem e lungo i pendii orientali dello Zeugenberg e scendiamo verso Belval.

Dall'altra parte si presenta di nuovo lo splendido “Schlackenberg” – montagna di scorie, in francese Crassier, una discarica ammassata su cui prolifera incontrollata la vegetazione. Lo stabilimento ha realizzato queste montagne tramite l'ammassamento delle scorie provenienti dagli altiforni. Quando negli anni '70 e '80 gli impianti siderurgici sono stati chiusi, lo Stato ha deciso di trasformare queste discariche in una zona industriale di interesse nazionale, quindi di occuparle nuovamente con un'industria produttiva. Questa strategia ha funzionato solo in parte e invece in alcuni luoghi si sono formati interessanti raggruppamenti di attività produttive, commercio al minuto ed artigianato.

Ci dirigiamo verso i vecchi altiforni attraversando i cantieri, i prati, i vecchi tracciati ferroviari e le piattaforme in cemento dell'acciaieria dismessa. Il grande areale di fronte a noi si svilupperà nei prossimi anni in un quartiere a sé stante. Accanto al parco, alla già menzionata università, al grattacielo della banca e al padiglione per concerti rock sono previsti anche un archivio di stato, un albergo, un centro servizi per giovani imprese e un edificio per l'amministrazione statale. Alcuni settori sono già stati realizzati, ma tutta l'area si trova oggi in fase di attiva ristrutturazione complessiva. Attraverso il ponte interno dell'acciaieria arriviamo sul suolo francese. È una sensazione strana e allo stesso tempo affascinante poter attraversare di continuo i confini e cambiare continuamente lingua e cultura. Tutto sembra essere in qualche modo uguale anche se, per esempio, nell'aspetto esterno delle abitazioni si notano delle piccole differenze. Nei due giorni del sopralluogo non è possibile esplorare la parte francese della regione dei tre Paesi, ma nei suoi brevi racconti Boris Sieverts accenna ripetutamente alle particolarità che contraddistinguono le tre culture.

Giungiamo ad un affascinante fabbricato, un viadotto ferroviario, che domina questo complesso paesaggio. È una delle numerose costruzioni usate per il trasporto dei minerali che collegavano le cave di estrazione francesi e le acciaierie nel Lussemburgo. *A differenza del Lussemburgo le cittadine francesi, come per esempio Russange, dove ci troviamo, si identificano meglio come città operaie. La classe sociale rappresentata si rispecchia nell'architettura e nello stile unitario e semplice delle costruzioni.*

In seguito scendiamo nella valle della Alzette e attraversiamo vecchi binari tra Esch e Audin e passando per un'acciaieria abbandonata arriviamo a Esch. Per quasi due chilometri trasportiamo le nostre biciclette attraverso grandi acquitrini, fango e recinzioni, le spingiamo attraverso l'erba alta e i binari abbandonati e coperti di erbacce del vecchio tracciato ferroviario dell'acciaieria. Al centro di Esch pranziamo insieme, una famiglia italiana ha preparato nel suo ristorante una grande variazione di pasta. Ci congediamo dal gruppo, partiamo con il treno e nel tardo pomeriggio prendiamo l'aereo per l'Italia, mentre gli altri partecipanti dopo il pranzo proseguono con Boris Sieverts il viaggio in bicicletta.