

## Tripoli: l'affaccio a mare di una medina mediterranea

I waterfront hanno spesso giocato un ruolo fondamentale nel determinare le identità urbane di tante città mediterranee.

La definizione, consapevole o no, di figure significative attraverso la costruzione sulle morfologie naturali della linea di costa, di edifici, strutture portuali, quartieri, ha accentuato il carattere largamente inclusivo dei fronti mare producendo tessuti urbani ricchi di vita e dotati di particolari complessità. Quella complessità che Le Corbusier cercava di cogliere, arrivando alle città per nave dal mare, e di restituire nei suoi schizzi esprimendo l'intima coerenza tra luogo, città e progetto.

Il fronte mare di Tripoli non fa eccezione a quanto detto. La sua figura odierna è la risultante di una complessa evoluzione che ha sovrapposto e integrato nel tempo i contributi delle diverse culture urbane che si sono succedute in quel luogo. Nel caso di Uiat, divenuta poi la greco-romana Oea e, dal III secolo d.C., Tripolis, i Fenici si insediarono in un luogo che assicurava un porto profondo e riparato. La struttura urbana originaria costituiva il terminale verso il mare delle vie carovaniere che, provenendo dalle aree interne, penetravano in città da Ovest e da Sud-Est dopo aver attraversato, in quest'ultima direzione, un'ampia e feconda oasi. Una tale collocazione, che consentiva ad Oea di avvalersi sia di un ottimo approdo di mare che di facili scambi commerciali ed agroalimentari con l'entroterra, le permise di sopravvivere alle altre due città, Sabratha e Lepci (Leptis Magna), fondate dai Fenici su questo stesso tratto di costa, e di ereditare il nome della confederazione, Tripolis, che fin dal periodo della dominazione cartaginese con alterne vicende le aveva accomunate<sup>1</sup>.

La Oea romana stabilizza e conferma geometricamente, attraverso il sistema cardo-decumanico, le due direzioni viarie già presenti fin dalle origini: quella orientata NO-SE, parallela alla costa orientale, che diviene il cardo, e quella ortogonale SO-NE in dire-

## Tripoli: the Seafront of a Mediterranean Medina

Waterfronts have often played a fundamental role in determining the urban identities of many Mediterranean cities. The delineation of significant figures, whether conscious or not, achieved by following the natural morphologies of the coastline in the construction of buildings, port structures, urban districts, has intensified the largely inclusive nature of seafronts, producing an urban fabric that is vital and particularly complex. The same complexity that Le Corbusier tried to capture when he approached the cities from the sea on ships, in his sketches which expressed the intimate coherence between place, city and design.

The seafront of Tripoli is no exception from this point of view. The figure it displays today is the result of a complex evolution that has layered and integrated the contributions of the different urban cultures that succeeded one another over time in this place. In the case of Uiat, which later became the Greek-Roman city Oea and, after the IIIrd century A.D., Tripolis, the Phoenicians settled in a place that ensured a deep and sheltered port. The original urban structure constituted the point of arrival on the sea of the caravan routes that, coming from inland, penetrated into the city from the west and southeast after crossing an ample and fertile oasis in the southeast. This location, which gave Oea access to excellent mooring on the sea and fostered trading of commercial products, agricultural products and food with the mainland, allowed it to survive the other two cities, Sabratha and Lepci (Leptis Magna), founded by the Phoenicians on the same stretch of coast, and to inherit

the name of the confederation, Tripolis, that had united them through good and bad times since the domination of Carthage<sup>1</sup>.

Oea during the Roman period geometrically stabilized and confirmed the two road directions that had existed since the origins in the cardo-decumanus system; the NW-SE direction, parallel to the eastern coast became the cardo, and the orthogonal SW-NE axis towards the port was represented by the two principal decumani. The intersection between the cardo and the northern decumanus constituted the major public center of the settlement, marked by the four-fronted arch built in 163 AD in honor of the emperors Marcus Aurelius Antonius and Lucius Verus. The axis oriented towards the sea passes under barrel vaults that are larger than the ones over the axis that runs parallel to it, bearing witness to the relative importance of the port and sea trade among the urban functions of Tripolis-Oea. The city was protected solely on the land side by an ample ring of walls<sup>2</sup>, which were deemed unnecessary on the side of the friendly sea, the Mare Nostrum, and by a fortress on the site where the Castle stands today, controlling the southeastern entrance to the city.

The persistence of the Roman scheme in the urban history of Tripoli, which remains quite obvious in today's topography, has been a constant factor in the development of the city; and just as obvious is the structural role, in its urban development, of the cardo axis and its intersections with the two decumani, constituted by the *tetrapylon* of Marcus Aurelius and the *Arba'a Arsat* (four

Pianta di Tripoli nel 1559 da  
 Plan of Tripoli in 1559  
 from  
 Tripoli città di Barbaria,  
 in Geografia Tavole  
 moderne di Geografia  
 de la maggior parte del  
 mondo di diversi autori,  
 Rome, A. Lafreri, XVI  
 sec, c. 133)



zione del porto, rappresentata da due decumani principali. L'incrocio tra il *cardo* e il *decumanus* settentrionale costituirà il centro pubblico principale dell'insediamento, segnato dall'arco quadri-fronte eretto nel 163 d.C. in onore degli imperatori Marco Aurelio Antonio e Lucio Vero. La maggiore dimensione dei fornic attraversati dal percorso orientato verso il mare rispetto a quelli attraversati dal percorso ad esso parallelo, testimonianza della relativa preminenza del porto e quindi dei commerci di mare tra le funzioni urbane di Tripolis-Oea. La città era protetta, solo dalla parte di terra, da un ampio giro di mura<sup>2</sup>, non necessarie verso il mare amico, Mare Nostrum, e da una fortezza, sul sito dove oggi sorge il Castello, che sorvegliava l'ingresso da Sud-Est alla città. La persistenza del tracciato romano nella storia urbana di Tripoli, ben evidente nella topografia odierna, ha costituito un dato costante nello sviluppo della città; e altrettanto evidente è il ruolo strutturante svolto nello sviluppo urbano dall'asse viario del *cardo* e dalle sue intersezioni con i due decumani, costituite dal *tetrapylon* di Marco Aurelio e dall'incrocio Arba'a Arsat (quattro colonne), fulcri rispettivamente della città romana e della città arabo-islamica. Il termine latino *cardo* identifica in questo caso non solo la sede stradale e i suoi bordi, ma tutta la fascia compresa tra la strada e il waterfront, dove si attesteranno le principali istituzioni collettive della città islamica, moschee (*jami* e *masjid*), mercati (*suq*), fondaci (*funduq*) e bagni pubblici (*hammam*) e dove sono concentrati il maggior numero di resti (*spolia*) d'epoca romana. Nel 643 d.C. (anno 22 dell'Egira), Tripolis viene conquistata dagli Arabi, guidati da Amr ibn al-As, che trovano un varco per entrare in città dal lato di mare, dove appunto mancavano le fortificazioni, probabilmente sul fronte Nord-Ovest. Le antiche mura della Medina, che at-Tijani chiama al-Bayda<sup>3</sup> la città bianca, demolite da Amr Ibn al-As, vengono ricostruite facendo capo al Castello ed

(columns) intersection, respectively the fulcrum of the Roman city and of the Arabic-Islamic city. The Latin term *cardo* in this case identifies not only the road and its edges, but the entire strip between the street and the waterfront, where the most important collective institutions of the Islamic city would be established – the mosque (*jami* and *masjid*), the markets (*suq*), the warehouses (*funduq*) and public baths (*hammam*) – and where the greatest number of ruins (*spolia*) from the Roman era remain. In 643 AD (year 22 of the Hijra), Tripolis was conquered by the Arabs led by Amr ibn al-As, who found an opening to break into the city from the side on the sea which had no fortifications, probably on the northwestern front. The ancient walls of the Medina, which at-Tijani called al-Bayda<sup>3</sup> the white city, destroyed by Amr Ibn al-As, were rebuilt starting from the Castle and extended to the sides adjacent the sea. There were at least three gates in the walls, including Bab al-Bahr, the gate on the sea, from which one could enjoy a splendid view onto the “beautiful and vast” port and onto the bastions near the land “aligned like racehorses in their stalls”. On July 25 1510, the Spaniards led by Count Pedro Navarro quashed the resistance of the inhabitants and occupied Tripoli. The political situation of the Mediterranean changed completely after the fall of Constantinople in 1453. The resistance and the reaction of the Christian world, after the Arabs were driven away and expelled from Spain, turned to the conquest of the ports and cities of the Maghreb, Oran, Béjaïa, Algiers,

Tunisi and then Tripoli, noted for “the great and excellent port with a capacity for four hundred ships and vessels powered by oars”<sup>5</sup>. This was the beginning of a convulsive era characterized by continuous attacks and expeditions of Ottoman fleets and on the other side the reinforcement of the defensive system on the seafront and the port by the Spaniards, and after 1531, by the knights of Malta. The danger ended on August 5 1551 when the Ottoman fleet, commanded by Sinan Pasha and reinforced by the pirate ships of Darghut, laid siege to the Castle of Tripoli which surrendered on August 14, opening the gates to the Turks and the long Ottoman domination of the city<sup>6</sup>. The legacy of this convulsive forty-year period in the image of Tripoli's seafront is important. The Castle was transformed into a bastioned fortress, following the new rules of military art introduced after the invention of firearms and spread throughout the Mediterranean by Charles Vth's “globalization”, adding one of the icons that would henceforth characterize the figure of Tripoli's waterfront to the urban panorama.

The Turkish-Ottoman dominion imposed by governors (*pasha* and *dey*) or local dynasties such as the Karamanli would have an equally profound influence on the urban form of the city at least through the beginning of the past century. The image of the Medina waterfront, as shown by the beautiful elevation drawn by John Seller<sup>7</sup> in 1675, relies primarily on the powerful apparatus of fortifications with the bastions, the towers, the battery of cannons. But above the continuous line of the fortification walls three tall minarets, which rise from a series of ballooning domes, unequivocally mark the cultural and religious identity of the city. The entire urban strip that faces the port along the *cardo* underwent significant transformation during this time, especially at the two southern and northern extremities of Medina: in the South the formation of the new government district constituted by the Castle, which had become the residence of the Karamanli dynasty (1714-1835), and by the complex of the royal mosque integrated by *suq* and *funduq*; on the north, the new business city. In fact the rash trading policies with the European countries, with the objective of obtaining money and advantageous friendship treaties by brandishing the threat of piracy, would bring ambassadors and delegations to Tripoli: they would stabilize their presence in consulates established in the most prestigious homes of Medina, in the northeastern areas gravitating towards the port. It was not until the early twentieth century that the modern port of Tripoli began to emerge. After the arrival of the Italians in Libya (1911), in the 1920s and 30s the Italian colonial administration developed a series of urban and architectural projects that would profoundly modify the Medina of Tripoli and shape the new fig-

Il Porto di Tripoli nel 1837 da  
The port of Tripoli in 1837 from  
M. Garnier, *Plan du Port de Tripoli de Barbarie*,  
1837, Istituto Geografico Militare, Firenze

Veduta del fronte mare della Medina da nord  
nel 1910. (Da Missione italiana per lo studio  
dell'architettura e della città di periodo islamico  
in Libia, Modello in scala 1/500 della Medina di  
Tripoli nel 1911. Il modello è il risultato della  
ricerca, condotta da L. Micara, sulla cartografia  
storica della Medina. Il modello è stato realizzato  
da H. Hamps e M. A. Giglio).

View of the seafront of the Medina from the  
north in 1910. From (Missione italiana per lo  
studio dell'architettura e della città di periodo  
islamico in Libia). Scale model 1/500 of the  
Medina of Tripoli in 1911. The model is the result  
of the research study conducted by L. Micara on  
the historical cartography of the Medina. The  
model was built by H. Hamps and M.A. Giglio).

*La Tour rouge du Fort par la chute Nord de la Mosquée Sud.*



estese anche ai lati adiacenti al mare. Nelle mura si aprivano almeno tre porte, tra cui Bab al-Bahr, la porta a mare, da cui si godeva una splendida vista sul porto "bello e vasto" e sui bastimenti accostati a terra "allineati come corsieri nei loro stalli"<sup>4</sup>. Il 25 Luglio 1510 gli Spagnoli guidati dal conte Pedro Navarro, dopo aver debellato la resistenza degli abitanti, occupano Tripoli. Il quadro politico del Mediterraneo, dopo la caduta di Costantinopoli nel 1453, è del tutto nuovo. La resistenza e la reazione del mondo cristiano, dopo la cacciata e l'espulsione degli Arabi dalla Spagna, si rivolge alla conquista dei porti e delle città del Maghreb, Orano, Bugia, Algeri, Tunisi e quindi Tripoli di cui si cita il "grande et ottimo porto capace di quattrocento nave et vasselli da remo"<sup>5</sup>. Si apre dunque un convulso periodo caratterizzato da continui attacchi e spedizioni di flotte da parte ottomana e dal contrapposto rafforzamento del sistema difensivo del fronte mare e

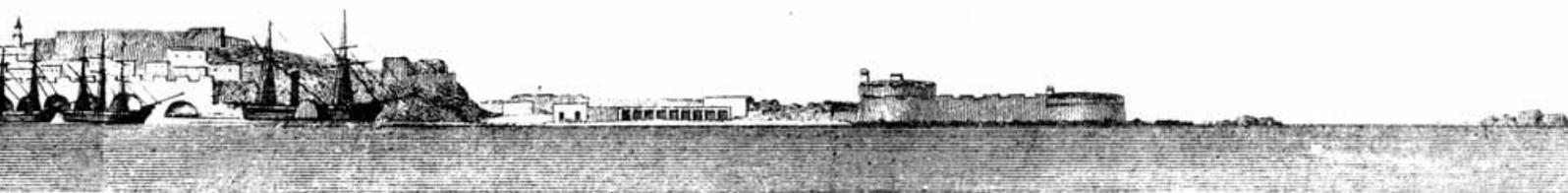
ure of the city on the sea<sup>8</sup>. The first Master Plan, designed in April 1912 by the chief engineer of the Genio Civile Albino Pasini, but inspired by Genoese engineer Luigi Luiggi the author of a Diagram of the Master Plan for the surroundings of Tripoli, traced the axes of development for the new Italian Tripoli. The compact aggregate of Medina, the historic city for which each mosque, church, synagogue, cemetery and significant home was carefully registered, was left substantially intact. The only planned intervention was to modify the path (though it was never done) of the road that from the Porta Nuova, Bab el-Jedid adjacent to which the industrial area was located, led to the new port, freeing the only true Roman monument still in existence, the four-fronted arch of Marcus Aurelius and Lucius Verus, from the grip of the earth, which had risen considerably over time above the archeological level, and from the dense urban fabric surrounding it.

In the report on the realization of the 1912 Master Plan<sup>9</sup> the question of the new port was already addressed. Despite the fact that the construction was postponed in favor of more urgent works, the report emphasizes "the great advantages that would derive from accelerating the schedule in order to give the city a properly regenerated seafront, securing extensive areas for construction and the possibility of rapid communication with the new port, something that cannot take place through the old city, and facilitating the construction of a large sewer collector which must be developed primarily in the space now under consideration. Even from a commercial point of view, the

landfill we mentioned above would bring significant advantages because a very long wharf could be built with a depth close to 5 meters, sufficient to allow direct mooring by small-tonnage sailing ships and steamships"<sup>10</sup>. These works, better defined in the 1914 General Master Plan, were put on hold for a while because of World War I, and were later retrieved, on a much vaster scale in 1921, when Giovanni Volpi, the Venetian financier and industrialist, was named governor of Libya.

A very important factor in his program was the activity of city planning and building, whose purpose was to transform Tripoli into a capital and the seat of government in the new colony. In the new image of the capital, the Medina played a significant role: a new idea was taking hold of a city that could integrate the different traditions and values of living that determined its formation<sup>11</sup> into a unitary yet composite synthesis. In this sense the architectural works in Medina did not really affect the compact urban fabric inside the city walls, but its edges, especially towards the sea, and the image that reverberates from them to the inhabitants and visitors of the new colonial capital. Armando Brasini<sup>12</sup> was chosen for this task. Within a few years (1922-1925) his works redesigned the city's seafront, from the creation of the Lungomare Volpi, to the reshaping of the outward façades of the Castle, to the monument dedicated to the Italian war dead in Libya and to Victory on the northern edge of the city, where the Forte del Faro once stood, to the later building of the Cassa di Risparmio della Libia (1932)





del porto da parte degli Spagnoli e, dal 1531, dei cavalieri di Malta. Tale periodo si conclude il 5 agosto 1551 quando la flotta ottomana, comandata da Sinan Pascià e rinforzata dalle navi corsare di Darghut, mette sotto assedio il Castello di Tripoli che si arrende il 14 Agosto, aprendo le porte ai Turchi e al lungo dominio ottomano della città<sup>6</sup>. Il lascito di questo convulso quarantennio nell'immagine del fronte a mare di Tripoli è importante. Il Castello si trasforma in fortezza bastionata, secondo le nuove regole dell'arte militare introdotte dopo l'invenzione delle armi da fuoco e diffuse in tutto il Mediterraneo dalla "globalizzazione" di Carlo V, iscrivendo così nel panorama urbano una delle icone che da questo momento in poi caratterizzeranno la figura del waterfront di Tripoli.

Il dominio turco-ottomano attraverso governatori (*pasha* e *dey*) o dinastie locali come i Karamanli segnerà altrettanto profondamente, almeno fino all'inizio del secolo scorso, la forma urbana della città. L'immagine del waterfront della Medina, come dimostra il bel prospetto disegnato da John Seller<sup>7</sup> nel 1675, è affidata soprattutto al potente apparato delle fortificazioni con i suoi bastioni, le torri, le batterie dei cannoni. Ma sopra la linea continua delle cortine murarie delle fortificazioni tre alti minareti, che si sollevano da una serie di gonfie cupole, segnano in maniera inequivocabile l'appartenenza culturale e religiosa della città.

Tutta la striscia urbana che lungo il cardo si affaccia sul porto subisce in questo periodo delle trasformazioni importanti, soprattutto alle due estremità meridionale e settentrionale della Medina: a sud la formazione del nuovo polo direzionale costituito dal Castello, divenuto residenza della dinastia dei Karamanli (1714-1835), e dal complesso della moschea reale integrata da *suq* e *funduq*; a nord la nuova città degli affari. Infatti la disinvolta politica commerciale nei confronti degli stati europei, mirante ad ottenere

denaro e favorevoli trattati di amicizia attraverso la minaccia sempre presente della pirateria delle navi corsare, porterà a Tripoli ambasciate e delegazioni che stabilizzeranno la loro presenza, attraverso i consolati, in prestigiose dimore della Medina, nell'area nord-orientale gravitante verso il porto.

È solo dall'inizio del '900 che si può parlare del porto moderno di Tripoli. All'indomani dello sbarco italiano in Libia (1911) e negli anni '20 e '30 dello scorso secolo l'amministrazione coloniale italiana mette in cantiere una serie di interventi urbanistici ed edilizi destinati a trasformare profondamente la Medina di Tripoli e a plasmare la nuova figura della città sul mare<sup>8</sup>. Il primo Piano Regolatore, firmato nell'aprile 1912 dall'ingegnere capo del Genio civile Albino Pasini, ma ispirato dall'ingegnere genovese Luigi Luiggi autore di un Diagramma di Piano Regolatore dei dintorni di Tripoli, tracciava le direttrici di crescita della nuova Tripoli italiana. Il compatto aggregato della Medina, la città storica di cui vengono accuratamente segnalate le moschee, la chiesa, le sinagoghe, i cimiteri e alcune case più importanti, viene lasciato sostanzialmente intatto. Gli unici interventi previsti sono il ridisegno (mai realizzato) della strada che dalla Porta Nuova, Bab el-Jedid nei cui pressi era localizzata l'area industriale, conduce verso il nuovo porto e la liberazione del solo monumento romano ancora esistente, l'arco quadrifronte di Marco Aurelio e Lucio Vero, dalla morsa del terreno, notevolmente cresciuto nel tempo rispetto alla quota archeologica, e dal fitto tessuto urbano circostante.

Nella relazione riguardante l'esecuzione del Piano Regolatore del 1912<sup>9</sup> già si accenna alla questione del nuovo porto. Nonostante i relativi lavori fossero stati posticipati rispetto ad opere più urgenti, la relazione mette in luce "i grandi vantaggi che si avrebbero nell'affrettarli sia per dare alla città una opportuna sistemazione fronte a mare guadagnando estese aree fabbricabili e possibilità

di facili comunicazioni col nuovo porto ciò che non si può fare a traverso la vecchia città, e facilitando anche la costruzione del grande fognone collettore che in gran parte dovrà svilupparsi nello spazio ora contemplato. Anche dal lato commerciale del riempimento sopra accennato si otterranno vantaggi molto sensibili poiché si potrà ottenere una banchina lunghissima con fondale prossimo ai 5 metri sufficiente a permettere l'approdo diretto dei velieri e dei vapori di piccolo tonnellaggio"<sup>10</sup>. Questi interventi, meglio definiti nel PRG del 1914, subiranno una lunga sosta dovuta alla guerra del 1915-18 per essere ripresi, in più vasta scala nel 1921, quando viene nominato governatore della Libia Giovanni Volpi, finanziere e uomo d'industria veneziano.

Nel suo programma riveste grande importanza l'attività urbanistica ed edilizia orientata a trasformare Tripoli in capitale e sede del governo della nuova colonia. Nella nuova immagine della capitale la Medina assume un ruolo rilevante: si va affermando un'idea di città che sia in grado di reintegrare in una sintesi unitaria e allo stesso tempo composita le diverse tradizioni e valori dell'abitare che ne hanno determinato la formazione<sup>11</sup>. In questo senso gli interventi architettonici nella Medina riguardano non tanto il compatto tessuto urbano interno alle mura, quanto i suoi bordi, soprattutto quello verso mare e l'immagine da essi riverberata all'ester-

on the marina in front of the port. Two important new arteries, the Lungomare della Vittoria along the seafront with the scenographic street leading to the memorial to the war dead, and the construction of a twin Lungomare della Marina beside the old road along the port, transforming the many individual projects into a new system of promenades along the sea. This system of walkways proceeded southwards, beyond the Castle, in the Lungomare Volpi for which in 1922 Brasini designed the balustrades, the street lamps, the benches and the accesses to the water in great detail, creating a scenographic street of palm trees on the sea.

But the most important project was undoubtedly the work on the Red Castle, Al Saray al-Hamra, which in the urban structure of the colonial capital becomes a junction point between the old city, the Medina, and the new city. The view of this ancient building upon approaching Tripoli by sea, "skillfully exalted by transforming its flat volume into a spectacular architectural object, can completely renovate the view of the city all by itself"<sup>13</sup>. The situation changed radically in the

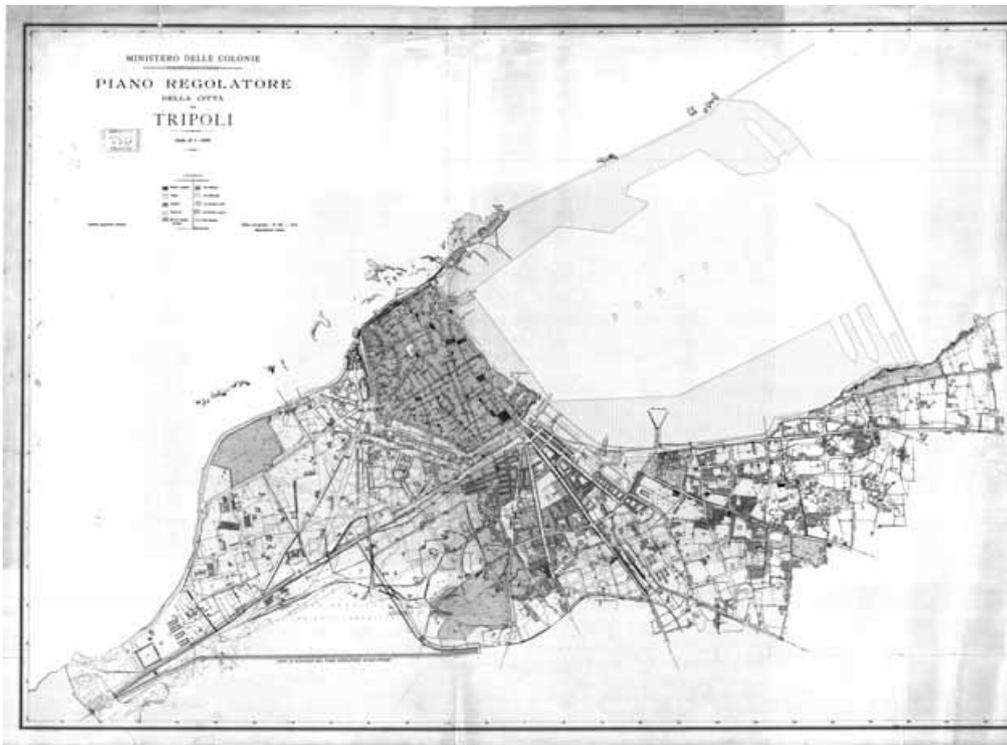
second half of the twentieth century when, in relation to the growing size of the Libyan capital, the demand for new spaces for port activities became pressing. A new configuration emerged for the port structure, partly foreseen by the Master Plans of the Twenties and Thirties, which created a single ample dock out of the wharves in front of Medina as well as the reinforced wharf of the promontory to the northeast and the new wharves along the eastern coast, to the east of the Castle and the former Lungomare Volpi. In this new dimension of the seafront, represented in the 1975 Plan of the city<sup>14</sup>, Medina, the precious cameo located at the very center of the new and variegated port landscape, still looks directly out to the sea, exhibiting its complex profile with the powerful Castle, the domes and the elongated minarets emerging from the low and continuous line of the compact urban fabric.

The construction of a new rapid transit road that connects all the new port areas along the coast has recently relegated the urban front of Medina to a secondary role, interrupting the paths that once led to the seafront promenade and to the port, and depriving the urban fabric, already degraded by the many empty lots that compromise its traditional compact quality, of one of its most important components, access to the sea.

Because of this radically new situation, it is no longer possible to envision a return to the past, but it is important to devise a planning strategy that involves the entire port system and attributes a new meaning to the urban areas involved. The plan supported by many, to move the rapid transit road from the seafront to an underwater tunnel or bridge, with a wider path within the bay, would allow a tourist port with moorings for leisure boating to be built in the stretch of sea in front of Medina; while passenger and commercial traffic with their relative service structures would grow on the docks already located northeast and east of Medina.

#### Notes

1. D.E.L. Haynes, *An archaeological and historical guide to the pre-Islamic antiquities of Tripolitania*, Antiquities Museums and Archives of Tripoli, Tripoli, 1965; E. Rossi, *Storia di Tripoli e della Tripolitania dalla conquista araba al 1911*, Istituto per l'Oriente, Rome, 1968; A. Hutt, G. Michell, "The Old City of Tripoli", in *Islamic Art and Architecture in Libya*, World of Islam Festival and Architectural Association, London, 1976; M. Warfelli, *The Old City of Tripoli*, in *aarp, Art and Archaeology Research Papers*, April 1976, pp. 2-18; G. Messina, *La Medina di Tripoli*, in *Quaderni dell'Istituto di Cultura di Tripoli*, I, 1979, p. 6-36; F. Cabasi, *Profilo storico urbanistico e sociale della Medina o Città vecchia di Tripoli*, *ivi*, p. 37-44; Abdalla Ahmed Abdalla Elmahmudi, *The Islamic Cities in Libya. Planning and Architecture*, Peter Lang, Frankfurt



Tripoli, Piano Regolatore della città del 1914. (Istituto Geografico Militare, Firenze).

Tripoli, Master Plan of the city in 1914 (Istituto Geografico Militare, Florence).

Tripoli, veduta panoramica odierna del fronte mare della Medina con il Castello e la Cassa di Risparmio della Tripolitania progettata da A. Brasini nel 1931-34. (Foto di L. Micara).

Tripoli, contemporary view of the seafront of the Medina with the Castle and the Cassa di Risparmio della Tripolitania designed by A. Brasini in 1931-34 (Photo by L.Micara).



no, agli abitanti e visitatori della nuova capitale coloniale. Viene scelto per questo compito Armando Brasini<sup>12</sup>. Nel giro di pochi anni (1922-25) i suoi interventi, dalla creazione del Lungomare Volpi, alla rimodellazione dei fronti esterni del Castello, al monumento dedicato ai caduti italiani della Libia e alla Vittoria nel bordo settentrionale della città, dove un tempo sorgeva il Forte del Faro, al più tardo edificio della Cassa di Risparmio della Libia (1932) sulla marina prospiciente il porto ridisegnano il fronte a mare della città. Due nuove importanti arterie, il lungomare della Vittoria con lo scenografico viale di accesso al monumento ai caduti e il raddoppio, con un nuovo lungomare, della Marina, la vecchia strada lungo il porto, trasformano i diversi puntuali interventi in un nuovo sistema di passeggiate affacciate sul mare. Questo sistema di percorsi proseguiva verso sud, aldilà del Castello, con il lungomare Volpi di cui Brasini nel 1922 disegna in dettaglio le balaustrate, i lampioni, le sedute e gli accessi all'acqua realizzando uno scenografico viale di palme sul mare.

Ma l'intervento più importante è senza dubbio quello sul Castello Rosso, Al Saray al-Hamra, che nella struttura urbana della capitale coloniale assume il ruolo di elemento di snodo tra la città vecchia, la Medina, e la città nuova. La sua visione arrivando a Tripoli per mare, fa sì che quell'antico edificio, "abilmente esaltato trasformando il suo piatto volume in uno spettacolare oggetto architettonico, sia in grado, da solo, di rinnovare completamente la veduta della città"<sup>13</sup>.

La situazione cambia radicalmente nella seconda metà del '900 quando, in relazione alla crescente dimensione assunta dalla capitale libica, si fa pressante la domanda di nuovi spazi per le attività portuali. Si viene così a configurare una struttura portuale, già in parte preannunciata dai piani regolatori degli anni '20 e '30, che coinvolge in un ampio bacino unitario non solo le banchine anti-

am Main, 1997; V. Christides, G. Oman, C.E. Bosworth, *Tarabulus al-Gharb*, in *Encyclopaedia Islamica*, II<sup>a</sup> edizione, pp. 212-214. For the historiography and the western sources on Tripoli and Lybia see S. Bono, *Storiografia e fonti occidentali sulla Libia (1510-1911)*, in *Quaderni dell'Istituto Italiano di Cultura di Tripoli*, 2, Nuova Serie, Rome 1982.

2. The complex history of the fortifications in Tripoli was studied by S. Aurigemma, *Le fortificazioni della città di Tripoli*, in *Notiziario Archeologico del Ministero delle Colonie*, II, fasc. I-II, 1916, pp. 217-300. Also see, by the same author, *Per la storia delle fortificazioni di Tripoli*, in *Rivista delle Colonie Italiane*, III, 5, May 1929, p. 460-73; *Le fortificazioni di Tripoli in antiche vedute del seicento e del settecento*, in *Rivista delle Colonie Italiane*, III, 11, November 1929, p. 1104-1128; III, 12, December 1929, p. 1217-1237.

3. "As we approached Tripoli, the resplending whiteness of the city under the reflection of the sun almost blinded us. It was then that I understood why it is called al-Bayda" in M. Warfelli, op.cit.p.2.

4. At-Tijani, Rihlah, in E. Rossi, op. cit., p. 77.

5. E. Rossi, op. cit., p. 113

6. *On the history of Ottoman Tripoli* in addition to E.Rossi, op.cit., see C.Bergna, *Tripoli dal 1510 al 1850*, Tripoli 1925; C.Féraud, *Annales Tripolitaines*, Tunis-Paris 1927.

7. *A Mapp of the Citie and Port of Tripoli in Barbary and A Prospect of the City of Tripoli in Barbary*, in J. Seller, *Atlas Maritimus, or the Sea-atlas; being...*, London, 1675, map n.18.

8. M. Talamona, *Città europea e città araba in Tripolitania*, in *L'architettura italiana d'oltremare (1870-1940)*, catalog of the homonymous exhibit (Bologna, September 26 1993-January 10 1994), curated by G. Gresleri, Marsilio, Venice, 1993, pp. 257-277.

L. Micara, *Città storica e architettura moderna in Libia. Il caso di Tripoli*, in *Architettura moderna mediterranea*, proceedings of the International Conference, Bari April 10 2002, curated by G. Strappa and A.B. Menghini, M. Adda Editore, Bari 2003, pp. 81-96.

L. Micara, *Tripoli e il suo fronte a mare*, in *Città di Pietra*, La Biennale di Venezia, 10. International Architecture Exhibition, Marsilio-Fondazione La Biennale, Venice, 2006.

9. *Comando della Piazza di Tripoli, Città di Tripoli. Esecuzione del Piano Regolatore. Questioni edilizie e finanziarie*, Tripoli, June 16 1912, signed by the Commander of the Piazza, T. Salsa, and addressed to the President of the Council of Ministers, Archivio di Stato, Rome, collection PCM 1912, binder. 6, envelope 442.

10. *Ibidem*, p. 24.

11. L. Micara, *Tripoli Madinat al-Qadima: un tessuto urbano mediterraneo*, in *Tripoli, città fortificata del Mediterraneo*, edited by A. Marino and S. Ciranna, "Ricerche di Storia dell'arte" n. 86, 2005, pp. 43-51.

12. C. Conforti, *Armando Brasini's Architecture for Tripoli*, in *Amate sponde...*, edited by A. Petruccioli, "Environmental Design", VIII, n. 9/10, pp. 46-55.

G.P. Consoli, *Da Roma a Tripoli via Bisanzio. L'opera di Armando Brasini nell'Africa italiana*, in *Tripoli, città fortificata del Mediterraneo*, op. cit. pp. 65-70.



stanti la Medina ma anche quelle, ulteriormente potenziate, del promontorio a Nord-Est e le nuove banchine lungo la costa orientale, ad est del Castello e dell'ex lungomare Volpi. In questa nuova dimensione del fronte a mare, rappresentata nella planimetria della città del 1975<sup>14</sup>, la Medina, prezioso cammeo collocato al centro del nuovo e variegato paesaggio portuale, si affaccia ancora direttamente sul mare esibendo il suo complesso profilo caratterizzato dal potente Castello, dalle cupole e dagli slanciati minareti emergenti sulla linea bassa e continua del compatto tessuto urbano.

La costruzione di una nuova strada veloce che collega lungo la costa tutte le nuove aree portuali ha recentemente relegato in secondo piano il fronte urbano della Medina, interrompendo i percorsi che un tempo conducevano al lungomare e al porto e privando il tessuto urbano, già degradato dai numerosi vuoti che ne compromettono la tradizionale compattezza, di una delle sue principali componenti, l'accesso al mare.

Di fronte a questa situazione radicalmente nuova non è più possibile pensare ad un ritorno al passato, ma occorre predisporre una strategia progettuale che coinvolga tutto il sistema portuale e attribuisca un nuovo senso alle parti urbane interessate. La previsione, da più parti ipotizzata, di far correre la strada veloce non più sul fronte mare, ma, con un tragitto più ampio, all'interno della baia, con un tunnel sottomarino o un ponte, permetterebbe la formazione nel tratto di mare antistante la Medina di un porto turistico con banchine per traffico da diporto; mentre il traffico passeggeri e quello commerciale con le relative strutture di servizio, si svilupperebbero sulle banchine già presenti a nord-est e ad est della Medina.

#### Note

1. D.E.L. Haynes, *An archaeological and historical guide to the pre-Islamic antiquities of Tripolitania*, Antiquities Museums and Archives of Tripoli, Tripoli, 1965; E. Rossi, *Storia di Tripoli e della Tripolitania dalla conquista araba al 1911*, Istituto per l'Oriente, Roma, 1968; A. Hutt, G. Michell, *The Old City of Tripoli, in Islamic Art and Architecture in Libya*, World of Islam Festival and Architectural Association, London, 1976; M. Warfelli, *The Old City of Tripoli*, in aarp, Art and Archaeology Research Papers, April 1976, pp. 2-18; G. Messana, *La Medina di Tripoli*, in Quaderni dell'Istituto di Cultura di Tripoli, I, 1979, p. 6-36; F. Cabasi, *Profilo storico urbanistico e sociale della Medina o Città vecchia di Tripoli*, ivi, p. 37-44; Abdalla Ahmed Abdalla Elmahmudi, *The Islamic Cities in Libya. Planning and Architecture*, Peter Lang, Frankfurt am Main, 1997; V. Christides, G. Oman, C.E. Bosworth, *Tarabulus al-Gharb*, in Encyclopaedia Islamica, II<sup>a</sup> edizione, pp. 212-214.

Per la storiografia e le fonti occidentali su Tripoli e la Libia vedi S. Bono, *Storiografia e fonti occidentali sulla Libia (1510-1911)*, in Quaderni dell'Istituto Italiano di Cultura di Tripoli, 2, Nuova Serie, Roma 1982.

2. La complessa storia delle fortificazioni di Tripoli è stata studiata da S. Aurigemma, *Le fortificazioni della città di Tripoli*, in Notiziario Archeologico del Ministero delle Colonie, II, fasc. I-II, 1916, pp. 217-300. Vedi inoltre, dello stesso, *Per la storia delle fortificazioni di Tripoli*, in Rivista delle Colonie Italiane, III, 5, Maggio 1929, p. 460-73; *Le fortificazioni di Tripoli in antiche vedute del seicento e del settecento*, in Rivista delle Colonie Italiane, III, 11, Novembre 1929, p. 1104-1128; III, 12, Dicembre 1929, p. 1217-1237.

3. "Quando ci avvicinammo a Tripoli, lo splendente biancore della città sotto il riflesso del sole quasi ci accecò. Allora capii perché essa è chiamata al-Bayda", in M. Warfelli, op. cit., p. 2.



4. At-Tijani, Rihlah, in E. Rossi, op. cit., p. 77.
5. E. Rossi, op. cit., p. 113.
6. Sulla storia di Tripoli ottomana oltre E. Rossi, op.cit., si veda C. Bergna, *Tripoli dal 1510 al 1850*, Tripoli 1925; C. Féraud, *Annales Tripolitaines*, Tunis-Paris 1927.
7. *A Mapp of the Citie and Port of Tripoli in Barbary e A Prospect of the City of Tripoli in Barbary*, in J. Seller, *Atlas Maritimus, or the Sea-atlas; beeing...*, London, 1675, carta n.18.
8. M. Talamona, *Città europea e città araba in Tripolitania*, in *L'architettura italiana d'oltremare (1870-1940)*, catalogo della mostra omonima (Bologna, 26 Settembre 1993-10 gennaio 1994), a cura di G. Gresleri, Marsilio, Venezia, 1993, pp. 257-277.
- L. Micara, *Città storica e architettura moderna in Libia. Il caso di Tripoli*, in *Architettura moderna mediterranea*, atti del Convegno Internazionale, Bari 10 aprile 2002, a cura di G. Strappa e A.B. Menghini, M. Adda Editore, Bari 2003, pp. 81-96.
- L. Micara, *Tripoli e il suo fronte a mare*, in *Città di Pietra*, La Biennale di Venezia, 10. Mostra Internazionale di Architettura, Marsilio-Fondazione La Biennale, Venezia, 2006.
9. Comando della Piazza di Tripoli, *Città di Tripoli. Esecuzione del Piano Regolatore. Questioni edilizie e finanziarie*, Tripoli, 16 giugno 1912, a firma del Comandante della Piazza, T. Salsa, e indirizzata al Presidente del Consiglio dei Ministri, Archivio di Stato, Roma, fondo PCM 1912, fasc. 6, busta 442.
10. Ibidem, p. 24.
11. L. Micara, *Tripoli Madinat al-Qadima: un tessuto urbano mediterraneo*, in *Tripoli, città fortificata del Mediterraneo*, a cura di A. Marino e S. Ciranna, "Ricerche di Storia dell'arte" n. 86, 2005, pp. 43-51.
12. C. Conforti, *Armando Brasini's Architecture for Tripoli*, in *Amate sponde...*, a cura di A. Petruccioli, "Environmental Design",

- VIII, n. 9/10, pp. 46-55.
- G.P. Consoli, *Da Roma a Tripoli via Bisanzio. L'opera di Armando Brasini nell'Africa italiana*, in *Tripoli, città fortificata del Mediterraneo*, op. cit. pp. 65-70.
13. E. Procida, *The definition of Tripoli's outlook: 1921 to 1925*, Volpi and Brasini, di prossima pubblicazione negli atti del convegno "The Mediterranean Medina", a cura di L. Micara e A. Petruccioli, tenutosi alla Facoltà di Architettura di Pescara dal 17 al 19 Giugno 2004.
14. Polservice-Wadeco, Poland, Tripoli 1:5000, 1975. Le riprese fotografiche da parte dell'IGN sono del 1974.

Veduta satellitare di Tripoli.  
(Digitalglobe, aprile 2005).

Il nuovo sistema portuale di Tripoli.  
(Università "G. D'Annunzio",  
Facoltà di Architettura di Pescara, Tesi di laurea  
di C. Nardini, relatore prof. L. Micara, 2008)

[View of Tripoli from the satellite](#)  
(Digitalglobe, April 2005).

[The new port system in Tripoli](#)  
(Università "G. D'Annunzio",  
Facoltà di Architettura di Pescara.  
Thesis by C. Nardini, supervised  
by Prof. L.Micara, 2008)