

*Giorgio Agamben / Juan Martinez Alier / Massimo  
Alvito / Franco Bunčuga / Giancarlo De Carlo /  
Carlo Doglio / Heidi Freifrau / Paul e Percival  
Goodman / Franco La Cecla / Richard Levine /  
Louis Mannie Lionni / Alberto Magnaghi / Dunia  
Mittner / Fabrizio Paone / Pietro M. Toesca /  
Nicoletta Vallorani / Colin Ward / Piero Zanini*

● **LA CITTA'**  
● **E' NUDA**



**VOLONTA'**  
laboratorio  
di ricerche  
anarchiche

*trimestrale  
anno XLIX - n. 2-3 del 10/1995  
sped. in abb. postale / 50% - Milano  
taxe perçue*

**VOLONTA'**  
**LA CITTA' E' NUDA**

---

**VOLONTÀ**  
**laboratorio**  
**di ricerche anarchiche**

Collettivo redazionale  
*Pietro Adamo Dario Bernardi Nico Berti*  
*Amedeo Bertolo Franco Bunčuga*  
*Eduardo Colombo Rossella Di Leo*  
*Elena Petrassi Ferro Piludu*  
*Filippo Trasatti Salvo Vaccaro*  
*Luciano Lanza (responsabile)*

Progetto grafico  
*Ferro Piludu*

Editrice A cooperativa arl  
sezione Edizioni Volontà  
registrazione tribunale di Milano  
numero 264 del 2/7/1982

*abbonamento a quattro numeri*  
*Italia lire 50.000; estero lire 55.000*  
*via aerea lire 60.000, sostenitore lire 100.000*

redazione Volontà, via Rovetta 27  
20127 Milano - telefono e fax 02/2846923

*corrispondenza redazione e amministrazione*  
Volontà  
casella postale 10667, 20110 Milano

*versamenti ccp 17783200*  
intestato a Edizioni Volontà  
casella postale 10667, 20110 Milano

*distribuzione nelle librerie*  
Midilibri - via Guintellino, 26  
20143 Milano - telefono 02/8137441

*promozione nazionale*  
Pea Italia - via Spallanzani, 16  
20129 Milano - telefono 02/29516613

*composizione e impaginazione*  
Amber - via O. Guerrini, 14 - Milano

*stampa*  
Arti grafiche Sabaini  
via Camerini, 6 - Milano

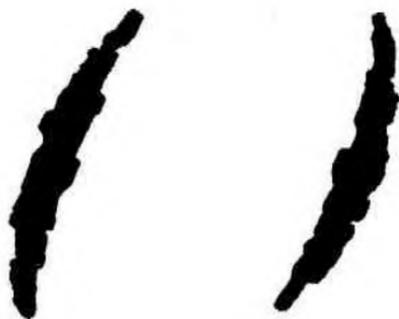
Volontà numero 2-3/1995; anno 49

---

**VOLONTA'**

<i>Franco Bunčuga</i> <b>Le piramidi ad aria condizionata</b>	7
<i>Pietro M. Toesca</i> <b>Il senso dell'abitare</b>	17
<i>Franco La Cecla</i> <b>Città creola di fine millennio</b>	31
<i>Piero Zanini</i> <b>I contorni delle cose</b>	41
<i>Louis Mannie Lionni</i> <b>Progettare o partecipare</b>	61
<i>Alberto Magnaghi</i> <b>Megalopoli: presunzione e stupidità</b>	71
<i>Giorgio Agamben</i> <b>Che cos'è un campo</b>	95
<i>Dunia Mittner e Fabrizio Paone</i> <b>I limiti del futuro</b>	103
<i>Paul e Percival Goodman</i> <b>Via le auto da Manhattan</b>	127
<i>Massimo Alvito</i> <b>Tokio: la metropoli sconnessa</b>	139
<i>Colin Ward</i> <b>Piccola lezione da Londra</b>	155
<i>Heidi Freifrau e Richard Levine</i> <b>Un progetto per Vienna</b>	167
<i>Juan Martinez Alier</i> <b>Barcellona: cronaca di un disastro</b>	179
<i>Giancarlo De Carlo</i> <b>Il cannocchiale rovesciato</b>	197
<i>Carlo Doglio</i> <b>Le forme della socialità urbana</b>	207
<i>Nicoletta Vallorani</i> <b>I luoghi della fantascienza</b>	213

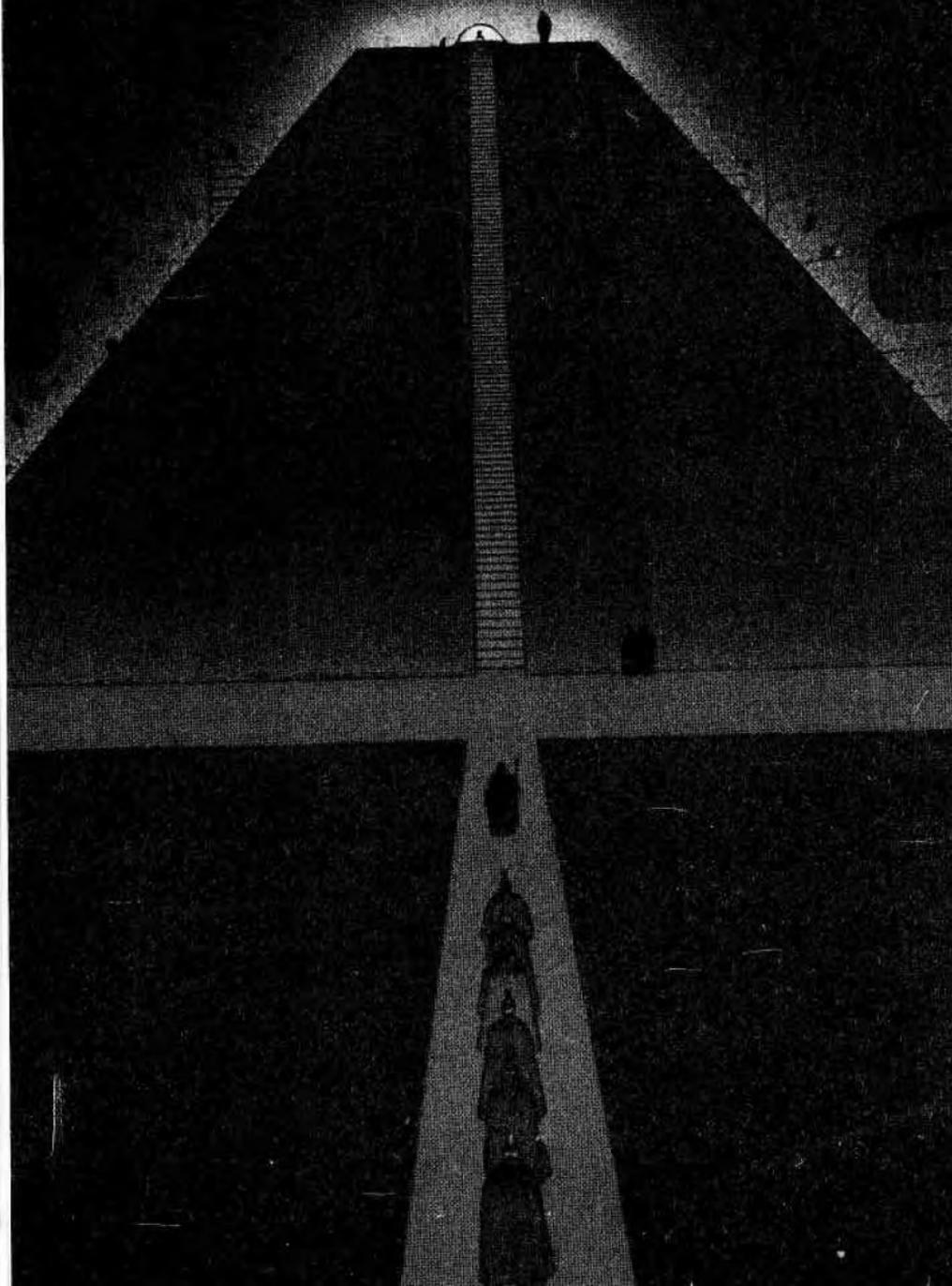
Illustrazioni di: Enki Bilal, Philip Druillet,  
Moebius, Alex Raymond



*In quali spazi vivremo nei prossimi anni? E come viviamo oggi nella città? Sono questi gli interrogativi a cui rispondono gli autori del volume. Di fronte all'affermarsi della megalopoli viene proposto il recupero della città come luogo in cui si è formata (e dove sopravvive) la socialità. E così accanto alle riflessioni critiche sui percorsi dell'urbanistica vengono avanzate proposte per recuperare un senso dell'abitare in sintonia con le aspettative comunitarie della gente. Perché oggi, come nella fiaba di Hans Christian Andersen, è tempo di gridare: «la città è nuda!» con l'innocenza che ha l'infanzia gioiosa del mondo che si riconosce nell'anarchia. La città è nuda quando si guardano le fatiscenti e nevrotiche strutture di questa società di fine millennio. La città è nuda. Brandelli di costruito non riescono a coprire la nudità del profitto e dello sfruttamento che compongono l'ambiente in cui viviamo, in cui domina la velocità, la «disattenzione selettiva», in cui si costruiscono loculi, non più luoghi significativi. Quasi tutti gli interventi in questa antologia dicono che la forma-città può essere un'ancora di salvezza delle comunità sul territorio, che la città non può esistere senza il territorio e viceversa, che frantumare gli individui su un territorio indifferenziato serve solo al controllo e alla sterilizzazione dell'ambiente. Tutto questo si esalta nel tentativo di dare vita a comunità virtuali che sostituiscano*

*il contatto fisico e la verifica dei sensi con un rapporto mediato nelle reti informatiche. Qui viene annullata ogni idea di comunità legata a un suo territorio, l'habitat è distrutto, trasfigurato, l'individuo è isolato anche se in contatto con un mondo virtuale. Eppure anche un futuro così allucinante può offrire aspetti positivi se il vagabondare telematico può essere collegato a luoghi fisicamente reali, a una comunità fatta di persone reali a cui il nomade virtuale può fare riferimento. L'unione di spazio telematico con spazio abitativo (a misura d'uomo e di comunità) può quindi rappresentare un modo per evitare che la tecnologia annulli la socialità. Ma questa ipotesi è realizzabile soltanto se viene ripensata, riprogettata la città. Se si evita che il destino della città sia unicamente megalopoli. Se si evita il moltiplicarsi delle periferie, il luogo che meglio rappresenta il degrado, la morte della città dei cittadini. Tutti gli autori qui presentati concordano, pur con angolazioni diverse, che non serve urbanizzare come vuole la ferrea logica della rendita urbana, ma che si deve intraprendere il più difficile percorso di ricreare il cittadino, quindi ricreare la città in sintonia con i suoi abitanti. E non è impossibile. Se la metropoli è negatrice del cittadino, la metropoli trasformata in galassia di città può già essere un primo passo verso la riconquista di luoghi in cui abitare e non alloggiare. Un primo passo, poi altri devono essere fatti. E sono quelli suggeriti in questo volume. Perché, come ci ha tramandato la saggezza medioevale, «l'aria della città rende liberi» e non si deve perdere assieme alla forma-città anche la libertà. Questo volume, in definitiva, può essere paragonato a un manifesto per la città libertaria.*





## *Franco Buncuga / Piramidi ad aria condizionata* ● ●

*Nei prossimi anni la città potrà ancora essere il luogo della libertà e la forma fisica di una comunità? Oppure è destinata a sparire, frantumata dalle nuove tecnologie che prefigurano un mondo omogeneizzato in cui gli individui verranno organizzati ed eterodiretti da centri di potere de-territorializzati e inafferrabili? Riproporre la forma città non è una battaglia di retroguardia destinata al fallimento ma uno degli strumenti che rimangono per conservare la propria identità. Questa è la tesi di Franco Bončuga, redattore di Volontà, docente di storia dell'arte rifacendosi all'attualità e alla tradizione urbanistica libertaria.*

**Q**uando Lewis Mumford intitolava un capitolo del libro *Il pentagono del potere* (Il Saggiatore, Milano, 1973) *Piramidi ad aria condizionata*, non esistevano ancora le mille piramidi in vetro e strutture reticolari che a imitazione di quella di Ieoh Ming Pei per il Louvre si sono trasformate in scuole, palestre, centri civici, shopping center e altro, ma già erano progetti realizzabili tecnicamente le grandi cupole geodetiche a scala urbana pensate da Buckminster Fuller, come quella di due miglia pensata per coprire il cuore di Manhattan e le strutture geometriche in vetro e acciaio che richiudevano ambienti con un proprio microclima come la Tethraedral city che si compone-

va di un'unica grande struttura piramidale pensata per alloggiare un milione di abitanti. (*Zodiac*, numero 19/1969)

Mumford pensava a un misto tra le piramidi egizie (come paradigma del potere e della irreggimentazione delle masse e le capsule spaziali, luoghi) del perfetto isolamento e controllo dell'individuo, cellule tipo di una concezione dell'architettura che tende a ridurre l'uomo alle sue funzioni organiche e il problema della libertà a mero accesso al maggior numero di informazioni possibili. «Al fondo di tutta questa impresa troviamo un intento che anima l'intera megamacchina, invero è la sua unica possibile conclusione: ridurre l'organismo umano, il suo habitat, i suoi modi di vivere, le sue finalità vitali, a quelle sole dimensioni minime che permetteranno di assoggettarlo compiutamente al controllo esterno totale». «Ciò che quindi ci offre in dono la tecnica spaziale, ormai è chiaro, è il collaudo con modelli sperimentali su piccola scala, delle condizioni che sono necessarie per soggiogare, imprigionare e controllare i popoli tutti». Mumford definisce «megamacchina» il tentativo di creare nel corso dei secoli un meccanismo assoluto di dominio dell'uomo sull'uomo attraverso il potere della tecnica e «piramidi ad aria condizionata» le grandi installazioni militari e i laboratori di ricerca nei deserti statunitensi che (nel loro isolamento, nella loro dimensione altamente tecnologica, nella capacità di controllo totale degli individui) potevano essere il prototipo di un pianeta totalmente inaridito e urbanizzato. La possibilità di «terraformare» un ambiente ostile con gli appropriati supporti tecnologici in vista della colonizzazione di altri pianeti o meglio del ripopolamento del nostro pianeta dopo una eventuale catastrofe ecologica è stato recentemente oggetto dell'esperimento chiamato Biosfera II (in *Whole Earth Review*, numero 67/1990). Si tratta di una serie di costruzioni compatte in vetro e strutture metalliche reticolari a forma piramidale nella quale sono state sigillate per un lungo periodo di tempo

otto persone. Queste costruzioni sono una specie di serra autosufficiente con la simulazione di ambienti umidi e deserti, ambienti marini e sotterranei con la presenza e l'interazione di cento specie diverse. Esattamente la capsula spaziale divenuto habitat permanente ipotizzata da Mumford.

La ricerca di un modello di ambiente perfettamente controllato dal punto di vista ecologico, autosufficiente, dominato da alte tecnologie, in cui il mito della natura pacificata si realizzi sotto il segno della totale artificialità è un sogno che può unificare l'America conservatrice di Newt Gingrich e le nuove tendenze giovanili dell'area cyberpunk che si rifanno alla psichedelia degli anni Sessanta.

Le città e gli ambienti cyborg che troviamo ad esempio nella raccolta *Mirrorshades* di Bruce Sterling (Bompiani, Milano, 1984) e splendidamente descritti in *Luce virtuale* di William Gibson (Mondadori, Milano, 1994) sono una via di mezzo tra le lucide cacotopie organizzate scientificamente della prima metà del secolo, partendo da *Noi* di Evgenij Zamjatin, per arrivare al *Mondo nuovo* di Aldous Huxley e a *1984* di George Orwell e le atmosfere decadenti delle megalopoli degradate contemporanee: cupole e ghetti informi, tecnologia e degrado ambientale e sociale, mafie e multinazionali. Le architetture utopiche visionarie degli anni Settanta rendevano visibili le paure del controllo totale della società e il nuovo immaginario voleva essere una forma di denuncia dell'esistente e contemporaneamente un'arma contro la forma fisica del dominio totale che si veniva configurando sul territorio che realizzando il trionfo della megamacchina.

Le architetture altamente tecnologiche, nomadiche e semoventi del gruppo Archigram o *Le dodici città* (in *Casabella*, numero 361/1972) immaginate da Superstudio sono immense strutture a scala interregionale che cancellano il territorio sovrapponendosi a qualsiasi altra emergenza preesistente.

### Anarchici nell'infosfera

Furio Colombo in un suo recente articolo (*Va a destra la politica in rete*, in *La Repubblica* del 25 settembre 1995) dopo aver citato che nella rivista *Wired* di settembre si legge del formarsi negli Stati Uniti di un nuovo territorio politico definito «Anarco-emergentista-repubblicano» e la rivista *Internet*, in cui si parla di «un'invasione nel territorio elettronico di gruppi politici e para-militari di estrema destra che usano la rete per predicare e arruolare» conclude domandandosi: «L'occupazione della Rete da parte di una maggioranza di destra populista, libertaria e fortemente anti-governo, è il frutto di una naturale affinità politica con la frontiera elettronica o è solo un riflesso dello spirito del momento in America?» L'utopia della «sinistra cablata» che vuole dare l'opportunità al popolo di fare la rivoluzione in rete e di creare «comunità virtuali» attraverso l'uso dei computer è altamente contraddittoria: nonostante tutto i costi e le competenze per accedere alla tecnologia creano una selezione favorendo fasce privilegiate.

Sempre nel *Pentagono del potere* Mumford mette in guardia dall'auspicare comunità non legate al territorio in cui non si pratici la democrazia diretta faccia a faccia e i risvolti metafisici di una visione dello sviluppo futuro dell'umanità che si affidi al «paradiso della tecnica». Pierre Teilhard de Chardin, padre gesuita, «in una serie di libri che cominciano con *Il fenomeno umano* (...), nell'accostarsi al futuro sviluppo evoluzionistico (...), alle sfere note della geologia, ne aggiunge una nuova: litosfera, idrosfera, atmosfera, e poi, secondo lui, la noosfera, una sorta di stoffa mentale che va diffondendosi attorno alla terra e dà luogo a una precisa e omogenea stratificazione cerebrale. Questo processo egli lo definisce: unificazione, tecnificazione, crescente razionalizzazione della terra umana. In realtà, una versione aerea della megamacchina.». «A prima vista il misticismo organismico di Teilhard de Chardin è lontanissimo dal misticismo tecno-

cratico di, poniamo, un Fuller, un Marshall McLuhan, un Artur Clarke; ma guardiamo meglio, e vedremo che non è meno dissociato, né meno fatalmente ostile a ogni realtà organica (...) Chardin in pratica vanifica del tutto gli attributi e modalità dell'essere che sono propri all'uomo e solo accoglie quel tanto di specializzazione cerebrale che si può innestare in una stazione planetaria. Ma così la vita è ridotta a una raccolta di messaggi che un computer neosferico può percepire e processare». «Il trucco consiste nel ridurre la vita alle astratte funzioni dell'intelletto formalizzato. Informazione uguale esistenza.».

Sembra la prefigurazione della rete attuale di Internet e la critica delle aspettative escatologiche e catartiche che molti oggi attribuiscono alla possibilità di una «democrazia cablata». Ci si dimentica spesso (quando si parla di reti informatiche) che nelle scienze della comunicazione «tante informazioni corrisponde a nessuna informazione». Assunto fondamentale verificato da chiunque abbia messo il naso in Internet: una volta dentro al nucleo centrale, muoversi vuol dire affidarsi o al caso o a indicazioni di percorso precise che «qualcuno» ci suggerisce. Affidarsi a una rete, che sia quella di Internet (originariamente creata per fini militari) o altra per creare «gruppi di affinità» non legati a un territorio e legati dalla verifica continua dei sensi, rende facilissima la manipolazione da parte di agenti esterni che sempre più controllano la rete: dai servizi segreti alle grandi multinazionali, per fini commerciali o di dominio. Questo «cablaggio» di individui, gruppi e funzioni all'interno di una rete che permetta l'accesso a tutte le informazioni è già in corso con un entusiasmo e un'accelerazione che deve farci riflettere sul fenomeno. Si sta creando quella che già molti operatori nel settore chiamano «l'infosfera», un termine pericolosamente simile alla noosfera di Teilhard de Chardin, un luogo che oggi affascina contemporaneamente la nuova destra tecnologica, alla Gingrich, la «sinistra antagonista» e la frangia cyberpunk del movimento giovanile che

si definisce molto vicina alle idee anarchiche.

Tutti possono entrare in rete ma pochi possono controllarla e navigarvi con competenza. Andiamo verso il rischio che la città invisibile cancelli definitivamente la città visibile e ne prenda il posto con la propria struttura di rete indifferenziata che cancella qualsiasi gerarchia di spazi e rende impossibile la formazione di luoghi significativi dell'abitare. Si viene sradicati dagli spazi e compressi nel «nessun luogo» di una democrazia virtuale in cui gli incontri assembleari vengono sostituiti dalla telepresenza e i nuclei urbani sostituiti con una enorme periferia planetaria.

### Spazi e luoghi della socialità

Vittorio Gregotti in un'intervista confutava così alcune recenti dichiarazioni di Goffredo Fofi: «Non credo che la periferia sia il futuro di tutti o meglio, io voglio lottare perché non lo sia. Non credo che la periferizzazione sia condizione indispensabile per accedere alla utopia anarchica, per divenire cittadini del mondo» (*Periferia istruzioni per l'uso*, in *La Repubblica* del 9 settembre 1995). Si tratta della risposta a un atteggiamento preoccupante diffuso in un'area post-marxista (che va dalle frange più temerarie del Pds fino alle frange dure dell'autonomia e dei movimenti dei centri sociali). Un atteggiamento che comprende l'omogeneizzazione con l'eguaglianza, l'anarchia con l'assenza di strutture e di complessità sociale. In questo modello l'utopia anarchica viene ridotta alla ricerca di una sorta di società multietnica permissiva in cui la libertà coincide con la licenza e la conoscenza con l'accesso alle informazioni.

L'area autonomo-cyber gioca con l'idea della megalopoli e sostiene che la città è un'invenzione neolitica destinata a scomparire come l'arte e la religione per essere rispettivamente sostituite dal nomadismo (non necessariamente fisico), dalla realtà virtuale (cioè la possibilità di sperimentare qualsiasi visione dall'interno) e dal ritorno alla

magia o almeno a una religiosità panteistica sincretica e diffusa. Gibson, profeta della letteratura cyberpunk, in alcune sue opere riduce la complessità della crescita urbana alla lotta tra due forze contrapposte: l'aggressività delle multinazionali e delle immobiliari da una parte e i ghetti «anarchici» dall'altra che aspirano a restare tali. Evidentemente si pensa (anche nell'ambito di una «sinistra antagonista» che si identifica nel cyberpunk) a una proposta di comunità anarchica non viene ipotizzato altro che un ghetto o una comunità pittoresca che trova i propri spazi interstiziali accanto ai rifiuti di un sistema che non si riesce a scalfire e in fondo affascina. Rimangono bellissime le invenzioni urbane di Gibson in *Luce virtuale* da una parte il ponte sospeso di San Francisco che diventa un'immensa baraccopoli aggrappata alle strutture metalliche superstiti e dall'altra il tentativo di speculazione immobiliare «virtuale» di una grande multinazionale che fallisce perché le immagini del progetto diventano di dominio pubblico. Prefigurare il futuro significa dominarlo, svelarne le forme serve a esorcizzarlo. Forse questo è il messaggio che fu delle avanguardie degli anni Settanta e che le frange più coscienti del cyberpunk oggi tentano di praticare.

### **Megalopoli o comunità**

Assunto fondamentale di ogni teoria di pianificazione urbana e territoriale o di ipotesi comunitaria che abbia avuto contatti col pensiero e il movimento anarchico è che ogni emergenza architettonica, ogni insediamento sul territorio debba essere la forma fisica unica e irripetibile di «quella specifica comunità» su «quel determinato territorio», nel suo rapporto con l'ambiente e le collettività vicine: uguaglianza nella diversità dunque, un approccio olistico, ecologico e antiautoritario.

Murray Bookchin come molti altri in ambito libertario sostiene che la forma città non è obsoleta, anzi è l'unico luogo possibile delle libertà civiche. L'errore della cultura

contemporanea sarebbe secondo Bookchin quello di urbanizzare l'insieme del territorio al posto di «cittificare», secondo un suo neologismo, cioè creare entità autonome, autogestite, uniche e irripetibili, pensate su una scala nella quale sia possibile la democrazia diretta faccia a faccia. Ciò vuol dire contemporaneamente creare città e ridurre le megalopoli a serie di nuclei autosufficienti con caratteristiche urbane. Sopra una certa soglia numerica, per Bookchin non è possibile dotarsi di strutture comunitarie libertarie. Ancorarsi a uno spazio reale e privilegiare la città a dimensione comunitaria è l'unico modo per difendersi dall'atomizzazione verso la quale spinge la società contemporanea. Si tratta di un retaggio medievale che deriva dal romanticismo ottocentesco, da Pëtr Kropotkin, dal movimento dei socialisti utopici o della città giardino. Gli anarchici sono degli irriducibili conservatori o più semplicemente non sono mai appartenuti agli estimatori del «moderno».

### Cyberpunk e cyberghetti

Mike Davis nella *Città di quarzo* (manifestolibri, Roma, 1993) descrive il progetto di *Los Angeles 2000: una città per il futuro*, fortemente voluto dalle grandi immobiliari e dalle autorità poliziesche e militari. Questo progetto sceglie l'utopia della «Città Crocevia»: «Una straordinaria città fatta da città, un congregato di comunità vivibili». È lo stesso processo di disaggregazione per comunità che auspica Bookchin. La metropoli viene però in questo caso depurata etnicamente e il processo controllato e promosso dalla polizia. Il processo di «cittificazione» se non è il risultato di un processo comunitario che nasce dalla base può diventare *Los Angeles 2000: una serie di città blindate* all'interno di una grande megalopoli. Ciò che si vuole negare nella nuova struttura totalitaria di dominio che si va configurando è la libertà fisica, la libertà di muoversi, di incontrarsi, la vista del diverso. Negare i luoghi vuol dire forse negare la libertà? Si cerca

di respingere i cittadini nella rete (come i pesci) nell'infosfera controllabile e deformabile per una migliore manipolazione?

Uno degli strumenti di espropriazione delle funzioni urbane del cittadino (già largamente usato nelle metropoli americane e che inizia a sbarcare in Europa partendo dalle banlieu delle grandi città francesi e dalle new towns inglesi) è la privatizzazione degli spazi pubblici. Colin Ward nel suo testo *New Town, Home Town* (Calouste Gubelkian Foundation, Londra, 1993) ci dà un esempio efficace di come basti poco per stravolgere le dinamiche più profonde di una collettività: ad esempio trasformare uno spazio centrale di una new town in uno shopping center privato che chiude, tagliando in due la città, secondo gli orari dei negozi.

Le città rendono ancora liberi? o è vero quanto sostiene Davis? «Chiunque abbia provato a fare una passeggiata all'ora del tramonto in un quartiere non suo, pattugliato da guardie e punteggiato da cartelli che minacciano morte, si è reso conto rapidamente di quanto la vecchia idea di libertà della città sia una pura astrazione, per di più obsoleta».





## Pietro M. Toesca / *Il senso dell'abitare* ●



*L'unica alternativa plausibile è la città utopica, cioè l'opposto della città prevedibile secondo le attuali ipotesi di sviluppo. La città del futuro deve essere la città voluta: espressione di un progetto comunitario. Una città, dunque, che sa dettarsi le regole e i limiti della propria sussistenza. Ecco l'ipotesi di Pietro M. Toesca che dopo aver insegnato filosofia della storia e filosofia teoretica nelle università di Roma e Parma, oggi è impegnato nell'università della Rete delle piccole città. Toesca è responsabile dell'editrice Nuovi quaderni e dirige la rivista Eupolis. Tra i suoi libri: Manuale per fondare una città (1994), Platone pensatore negativo (1986).*

**A** voler essere, per una volta, brutali (di quella brutale franchezza di chi considera l'espressione nel suo puro valore di constatazione descrittiva, e dunque la verità un obbligo del tutto desoggettivizzato, che esime dal tener conto di qualsiasi rapporto con l'interlocutore ma anche con il contesto significativo di un'affermazione che sempre risponde invece a una domanda, e questa non è mai asettica, del tutto disinteressata e disimpegnata) il futuro della città è la distruzione della città.

Qualunque sia la storia (e la più varia possibile) di questa, essa si è data sempre come un luogo la cui unità e dunque configurazione spaziale ha rispecchiato un tipo di

unità sociale precisamente e autonomamente autoriferita (anche qui se si vuole, in vario modo): la città come urbs di una civitas, cioè di una società complessa e completa, aperta al suo interno alle elaborazioni vitali della comunità abitante, e all'esterno a relazioni (commerciali, culturali, politiche e così via) con altre realtà, sempre però da uno spazio di identità-diversità globale, grazie a cui la conservazione nel tempo e l'espansione nello spazio sono state sempre condizionate da possibilità di presentarsi, ovvero di rappresentarsi come realtà intera, appunto come mondo. Magari uno degli infiniti mondi possibili.

Questa idea di città si è definita dunque in funzione di un limite, e questo in funzione di una struttura, quella psicofisica dell'uomo abitante con altri in uno spazio necessariamente adatto, o adeguato alle sue possibilità e misure, altrimenti soverchiante e non controllabile, attivo (o passivo) di per sé, indipendentemente dalla sua funzione cittadina. La comunicazione virtuale, la cui stessa interattività è specifica, identificata con i mezzi che ci hanno permesso di superare le distanze e di modificare radicalmente il rapporto tra lo spazio e il tempo, ha in effetti eliminato questo limite, ma nel senso di separare radicalmente i contesti di accessibilità corporea da quelli di comunicazione mentale, sia pure attraverso segni (ovvero impulsi) fisici. È qui il fondamento della rappresentazione della città moderna come metropoli e della città futura come cosmopoli. Vale a dire come organizzazione generale dello spazio virtuale quale comunicazione segnaletica universale, aldilà, o aldiqua, di ogni problema di contestualizzazione speculare di quella unità complessa che è l'uomo, individuo psicofisico, i cui bisogni e la cui capacità inventiva si intrecciano tanto inscindibilmente che laddove sono scissi producono una divisione, cioè un'alienazione reciproca, superabile soltanto con la ricerca di surrogati artificiali che poi accentuano ulteriormente la divisione, di qui i supporti di una materialità infinitamente moltiplicabile con una produzione irrefrenabile,

di là le funzioni, cioè le simulazioni in cui le immagini prendono il posto dei pensieri e sono tanto accumulabili per successione e sovrapposizione quanto illusori, interscambiabili, sostituibili all'infinito per obsolescenza e dunque pura significanza attimale.

### **La pura previsione**

Se questa è la città futura questa è la città distrutta: ma questa brutale affermazione è totalmente interna alla prospettiva stessa che vuole descrivere. La previsione sociologica dimentica il suo interlocutore, che è colui che vuole semplicemente capire nella sua interezza lo sviluppo di un'ipotesi, presupponendo nella propria capacità di giudizio la condizione della scelta, e nel caso estremo la possibilità di decidere di «correre ai ripari». La brutalità della franchezza ha dunque in questo caso un doppio significato, uno storico, la segnalazione dell'urgenza, e uno teoretico, la necessità di riformulare la domanda dividendola poi in due parti: che cosa si intenda per città; quale valore essa abbia per la situazione dell'uomo nel mondo.

Chiedersi se lo scenario di sviluppo descritto, di enfasi e distruzione della città, consenta un'alternativa vale come interrogarsi sulla forza (irreversibile? incontrastabile?) degli orientamenti storici oggettivi, ma a un tempo sul significato di una contestazione e quindi di un impegno alternativo. Il caso della città è così esemplare e coinvolgente che può tradursi in un'ulteriore formulazione problematica: posto che l'ipotesi cosmopolitana oggettivi spazialmente la destrutturazione dell'identità umana (cioè dell'individuo psicosomatico), può l'uomo concepire questa come una mutazione evolutiva e non, invece, distruttiva di sé?

Infine, che ce ne importa della città? La città del futuro sarà la città che noi vogliamo. Ma chi siamo noi, e come si forma la nostra volontà collettiva?

La città è il luogo della formazione della volontà collet-

tiva; e se per volontà si intende la facoltà che presiede all'attività dell'individuo e grazie a cui il passaggio dalla teoria alla prassi, mediante la decisione, deriva dal confronto di possibilità e dunque si propone come esercizio della libertà, volontà collettiva si ha dove un gruppo di individui interagisce liberamente e provvede insieme alle azioni che ritiene necessarie alla propria sopravvivenza e al proprio sviluppo. Senza questa interazione e senza questa libertà non c'è volontà né individuale né collettiva e tutte le attività che accadono nella città e la riguardano contribuiscono a produrre una serie di contraddizioni che possono raggiungere, con l'eliminazione della cittadinanza, la distruzione della città. Ciò è accaduto finora nei modi dell'organizzazione politica totalitaria, che forse non ha però mai toccato il profondo delle strutture costitutive della città. La vita di questa, in qualche modo, è stata ancora guidata dalle figure e dalle determinazioni spaziali, consentendo queste un qualche esercizio di relazione civile non del tutto assorbito nell'estraneazione politica. Ma quando quelle figure sono state riprogettate in funzione di scopi non connessi con l'abitare e quindi con il costituirsi della comunità vivente se non per le conseguenze inevitabili (per lavorare e produrre bisogna pur abitare a portata di mano) la struttura stessa della città è venuta meno, tanto da non poter più parlare, nonché di volontà collettiva, di fruizione collettiva. La città cosmopolitana è la città assolutamente individualistica, individualizzante non nel senso di favorire, attraverso la reciprocità comunitaria, la costituzione e crescita degli individui, ma il loro disperato e aggressivo individualismo.

Le grandi metropoli (ad esempio sudamericane) creatrici della estrema contrapposizione tra ricchezza e miseria, la prima da difendersi, la seconda da sopportare per sopravvivervi, sono le città del futuro non volute dagli uomini associati in comunità, ma da una volontà privilegiata costituente, mediante la ferrea logica dell'economia produttivistica, una collettività ristretta, una società

sovrapposta a una collettività disgregata e, alla fin fine, inesistente se non come strumento, consapevole o meno, consenziente o forzato (e paradossalmente non consapevole se consenziente alla propria alienazione, e in qualche misura consapevole se forzato), del processo produttivo generale, i cui frutti gli saranno redistribuiti per un consumo, assolutamente individualizzato e concorrenziale.

### **La formazione della volontà collettiva**

Ce n'è abbastanza per respingere questo orizzonte come la città del futuro, di un futuro umano s'intende. Tale a meno che non si accetti l'ipotesi della mutazione radicale dell'uomo, cioè della frantumazione del rapporto dinamico tra intelligenza e volontà. La prima tutta identificata con il dispiegamento della logica oggettiva, e quindi con la riduzione del sapere soggettivo alla previsione; la seconda divisa a sua volta tra meccanismo promozionale e di partecipazione adesiva e passiva delle esecutività passate per necessarie, e gioco soggettivo sempre più ristretto e ridotto alla privatezza della ricerca di un posto personale nella gerarchia del fare universale.

È evidente che l'unica alternativa plausibile è la città utopica, cioè la città che è l'opposto di quella prevedibile in funzione delle ipotesi di sviluppo della città vigente nel senso dominante. Perché accada tale cambiamento deve prima di tutto avvenire un rovesciamento gnoseologico delle attribuzioni del sapere sociale cioè della scienza che invece di calcolare e prevedere lo svolgimento dei dati (brutalmente) acquisiti in funzione di indagini puramente constatative si riconosca responsabile dell'identificazione dei passaggi critici e dunque delle condizioni per il mantenimento corretto dell'evoluzione umana civile, cioè della civiltà adatta all'uomo.

Non si tratta né di una prospettiva romantica (l'attrezzamento fantastico del desiderio profondo), né tantomeno di una concezione mistica del sapere (l'attribuzione ad esso di una funzione rappresentativa dell'ideale astratto:

la teoria tanto bella che non fa poi i conti con la realtà e con le effettive disponibilità della prassi): si tratta semplicemente di ritrovare e restituire il senso a una attività, quella conoscitiva appunto, la cui giustificazione (come del resto quella di ogni attività umana) non è autoreferenziale ma riguarda l'uomo nella sua interezza, poiché ne è la coscienza, ovvero un momento (magari il più mediato proceduralmente e il più sofisticato metaforicamente) della consapevolezza che egli matura del mondo e della propria posizione, anche dinamica, nel mondo.

La città del futuro è dunque la città voluta: il futuro della città è nelle mani e nella mente dell'uomo. Non come sarà, ma come costruire la città futura. Con quale guida, con quale criterio?

### **La città ambigua**

La storia è il grande serbatoio dell'utopia, e questo paradosso sconcerta i realisti, miopi o interessati che siano. L'origine della città è ambigua, e dunque fortemente dinamica, è, come a dire, un fatto non naturale, che deve conquistare le proprie ragioni con la propria identità: è l'invenzione dell'artificio. Caino la fonda per nascondersi allo sguardo di Dio contro cui ha peccato, per ordinarsi un luogo in cui le regole del comportamento relazionale non siano soggette al giudizio per il quale l'uccisione del fratello Abele è irrimediabilmente un peccato (ecco la riproduzione del peccato originale: il misconoscimento dei limiti costituiti dalla dipendenza); ma si tratta anche di un luogo ben definito, esso stesso limitato, quasi a concentrarvi i simboli dell'autonomia assoluta dell'attività umana, cioè dell'artificio. Ma l'ambiguità è nella stessa definizione dei limiti: Romolo uccide Remo perché il fratello non rispetta i confini segnati e salta liberamente di qua e di là di essi. I raggruppamenti e le tribù nomadi, i cacciatori e i raccoglitori di frutti, che hanno una totale dipendenza dalla natura e riconoscono la propria differenza da essa come un fatto comunitario non

attrezzato da altro che dall'abilità e dalla sapienza tradizionale che via via si costituisce e matura, quando si stabiliscono in un luogo ne assumono figure ed elementi come strumenti stabili della relazione, come mediatori di un rapporto in cui la differenza-identità con la natura permette il costituirsi di un ambiente segnato dalla presenza «artificiale» dell'uomo, una seconda natura complessa, appunto la città come luogo della separazione ma a un tempo dell'invenzione di una nuova realtà relativa, progettata e orientata.

È il luogo della laicità, lo spazio attrezzato dal popolo (laòs) che si riconosce. Un peccato, una separazione, un distacco, che è però anche una situazione evolutiva, un passaggio a «miglior vita», a vita appropriata. Gli dei vogliono che Enea fonda Roma, riproducendovi l'alta Troia distrutta; la Gerusalemme di pietra simboleggia la felicità meritata da un ben vivere la cui rappresentazione dinamica è la Gerusalemme celeste, il paradiso. Luogo della conversazione (Atene), luogo dell'attività inventiva, l'arte, il commercio, l'incontro fecondo universale (la piccola città medievale), la città è il luogo in cui l'uomo riconosce e attrezza la propria differenza, organizza lo spazio per esercitarvela, ma è a un tempo il luogo della relatività, della concentrazione dei fili della relazione universale. Per questo l'equilibrio della città è delicato, la sua misura rigorosa perché fragile: essa non deve svanire assorbita come un puro fatto di un meccanismo che la trasforma in elemento passivo di un progetto universale che assume nei suoi confronti la forza di un'enorme seconda natura apparentemente umana, in realtà espropriata in funzione di separate facoltà, l'intelligenza, la volontà, la capacità organizzativa, il collante comunicativo e via dicendo: è il caso del capitalismo produttivistico planetario. Ma non deve neppure, corrispettivamente e specularmente, assumere essa questa figura macroscopica e mostruosa, pretendendo un isolamento del tutto coincidente con l'eliminazione di ogni attività, natura, interlo-

cutori, regole reali, tutto divorato nella sostituzione di tutto con l'artificio puramente autoreferenziale all'infinito, non laicità ma bestemmia, di nuovo il capitalismo produttivistico planetario. Questa è la situazione dialettica della città odierna, dalla quale potrà emergere la città futura. O la distruzione della città, o la restituzione delle sue condizioni di identità-relazione.

La città è un fatto reale, ma è anche un fatto simbolico. Anzi è soprattutto un fatto simbolico, poiché la sua figura, che già oggettiva una volontà comunitaria, ne permette poi l'esercizio, ne attrezza le condizioni operative, e prima di tutto rende concretamente reale l'ipotesi di costituzione permanente di una soggettività collettiva. Questa non è data una volta per tutte e la città come realtà spaziale spesso le sopravvive, ma per poco e, paradossalmente, per più tempo se è abbandonata e per pochissimo (il centro storico!) se è assimilata in un progetto di vanificazione, in cui la volontà collettiva trova identificazioni contraddittorie che ben presto la trasformeranno in passiva opinione pubblica di una volontà oligarchica ristretta ed estraniante.

Ecco dunque che il futuro della città dipende dalle sorti della volontà collettiva, e queste dalla capacità degli uomini, cioè dei raggruppamenti umani, di riconoscere nella città le condizioni per la propria sussistenza. È, si diceva, un problema culturale, di struttura gnoseologica del sapere.

### **Le ragioni della città**

Come e perché vivere insieme? Per costruire uno splendido (nel senso di efficientissimo, smagliante) isolamento, stabilendo una dialettica, tra istituzione dei problemi e ricerca delle soluzioni, del tutto indipendente da quell'altra realtà globale che si chiama natura, e quindi considerandola semplicemente un serbatoio più o meno esauribile di risorse da utilizzare, negando il suo statuto di alterità: in modo da considerare la civiltà come un puro ed

estremo prodotto delle attività trasformative dell'uomo. Oppure per definire dei luoghi, concentrati e insieme diffusi, di organizzazione della mediazione dinamica tra i dati della natura (considerandovi in essa anche i fatti storici umani che vi hanno lasciato traccia più o meno forte e che si sono consolidati come «seconda natura»)<sup>1</sup> e le possibilità di sviluppo di essa presa come realtà, e dunque come realmente altra rispetto a quell'altro, a quel diverso, che è l'uomo, nella cui capacità rappresentativa (mente, coscienza, immaginazione, volontà) il possibile appare come parte della realtà, come suo incentivo, come ciò che il reale può e deve diventare. In questa versione la città è il luogo dell'elaborazione dell'ideale, ovvero del confronto tra rappresentazioni ideali; dunque il luogo della cultura e della politica. La sua condizione è il riconoscimento della differenza, e perciò dell'alterità e dell'alterità all'alterità; luogo relativo per eccellenza che traduce anche spazialmente il rapporto tra definizione e criterio, tra centro e confini.

### **Valore dell'artificio**

Questa condizione coincide con la funzione della città, e pone dunque il problema del valore dell'artificio (oggi tecnologia) come momento interno-esterno dell'evoluzione della realtà. La tecnologia moderna ha acquisito una forza e una dimensione tali da presentarsi all'uomo come un'alterità autonoma, sostitutrice della natura e funzionante con meccanismi che dipendono sì dalla progettazione umana, ma si eseguono poi con un'autonomia possente con cui l'uomo deve fare i conti. Si tratta di un interlocutore sul quale si sono spostati tutti i problemi di relazione, con la complicazione (a volte vertiginosa) di processi conoscitivi e pratici di mediazione a far fronte ai quali non basta una percezione esperienziale più o meno

1. Murray Bookchin, *L'ecologia della libertà*, Elèuthera, Milano, 1988, pp. 156-157.

attrezzata scientificamente (la vecchia scienza naturale), ma è richiesta un'organizzazione così sofisticata di processi di controllo da esaurire in sé anche tutte le capacità di fruizione del reale: la pragmatizzazione totale di questo meccanismo emargina come superflua, ornamentale, ogni attività che non sia rivolta alla prassi, ogni attività teoretica, estetica, di godimento sensibile o mentale.

Quel prezioso equilibrio fino a ieri caratteristico di ogni creazione e di ogni intervento tecnico tra funzionalità ed estetica (globalmente: la città bella perché abitabile, e viceversa), viene totalmente meno a favore di una funzionalità che non lascia spazio ad altri giudizi di valore poiché tutta autoriferita a un processo di crescita puramente quantitativo.

Il significato della tecnologia (di quell'estremo sviluppo della tecnica mediato da complesse elaborazioni scientifiche e da straordinarie utilizzazioni incrociate di risorse energetiche) è quello di rendere più umana la vita: ridurre la fatica, ampliare gli orizzonti di incidenza, accelerare i processi di realizzazione dell'uomo. Ma di quale uomo? Di quanti uomini? In vista di quale concetto di umanità? Queste stesse domande vengono condannate come metafisiche da un progresso la cui verifica è affidata alla misura del successo; i contenuti di valore conteggiabili sono evidentemente quelli misurabili. Il risvolto delle sofferenze, delle discriminazioni, della perdita della stessa sensibilità fruitiva e problematica entra nel conto semplicemente come lo scotto graduale e provvisorio da pagare. Ed ecco la città invivibile, quella che a un tempo è percepita come disumana, apparire non solo come il destino della città futura, ma come il suo modello di valore: il processo è irreversibile, si arrangi chi non lo accetta. La misura della città non è quella del possibile rapporto tra individui psicofisici intelligenti e liberi, ma quello della crescita delle condizioni di produzione dei beni consumabili, in un meccanismo di reciprocità dinamica tra i due aspetti dell'uomo produttore e consumatore, al limite nel rispetto

dell'unica regola della sostenibilità generale per non esaurire le risorse e per non raggiungere le soglie contraddittorie della smodatezza dei consumi. Questo si intende per autoreferenzialità della tecnologia, affermata grazie a una deproblematizzazione culturale generale dell'attività umana.

### **L'uomo e il futuro**

Ipotizzare una città adatta ai bisogni degli uomini, oggi che si sono esaltati al massimo gli strumenti operativi capaci di realizzare ogni proposito ragionevole (nel senso, asettico, di dipendente dalla ragione, ma poi anche di orientato da essa come capacità di giudizio e di confronto ed è l'unico modo di intendere correttamente il problema della città futura) significa riprendere dalla radice il problema delle figure, oggettivate nello spazio, corrispondenti a quei bisogni e a quelle possibilità: il problema della città è il problema dell'uomo futuro, coraggiosamente accettando con la capacità di progettarlo la responsabilità di definirlo, assumendo dunque la dialettica potere-responsabilità come caratteristica insuperabile, inabdicabile, della libertà e quindi dello statuto esistenziale di ciascun uomo.

La città del futuro deve essere (pena, questa volta, la catastrofe e non più soltanto la parentesi dell'imbarbarimento) la città voluta, l'espressione spaziale di un progetto comunitario, di comunicazione interpersonale non soltanto segnaletica, cioè virtuale e astratta, ma neppure di sola compresenza fisica di partecipazione al medesimo sforzo produttivo: comunicazione come convivenza psicofisica, fatta di continuità reciproca e a un tempo di riconoscimento e invenzione, mediante il rapporto, dei significati universali (e quindi universalizzabili, esemplari) della relatività con il reale.

La città come luogo di invenzione culturale, di esercizio politico, di attivazione la più complessa possibile della condizione comune dell'uomo nel mondo. Una città che sa

dettarsi le regole e i limiti della propria sussistenza, che assume l'obbligo della definizione del concetto di città e l'ideale di essa come la condizione reale del vivere insieme, esprime simbolicamente nelle sue figure costruttive l'immaginario che trasforma la contiguità in soluzione e comunicazione sociale, impegna l'intelligenza collettiva nell'elaborazione di una cultura della libertà, cioè della creazione umana mediante la relazione sociale. La città, che ha frantumato la società organica, secondo la dizione di Murray Bookchin, trasferendo tutti i rapporti umani e con la natura sul piano della mediazione artificiale, e quindi della gerarchia e del dominio, può finalmente, in futuro, ricostruire questa unità molteplice, intendendo esattamente la funzione di quella mediazione, e dunque il significato della esistenza dell'uomo nel contesto della realtà, naturale e (permettiamoci l'ardire) più che naturale.

E con l'ardire, permettiamoci la metafora profetica: «Ecco infatti che Io creo nuovi cieli e nuova terra, non ci si ricorderà più del passato, né esso tornerà alla mente. Sì, rallegratevi e gioite sempre, voi che Io ho creato; perché ecco che Io creo Gerusalemme Gioia e il suo popolo Allegrezza, e mi rallegrerò in Gerusalemme e mi allierò in mezzo al mio popolo; non si udrà più in esso voce di pianto e grido; non vi sarà più neonato che vivrà solo pochi giorni e vecchio che non arrivi alla pienezza dei suoi giorni, perché chi morirà a cent'anni sarà un ragazzo e chi non arriverà a cent'anni sarà considerato maledetto. Fabbricheranno case e le abiteranno, planteranno vigne e ne mangeranno i frutti; non succederà più che essi fabbricheranno case e altri le abiteranno, che planteranno vigne e altri ne mangeranno i frutti, perché come la durata degli alberi sarà la durata del mio popolo e i miei eletti si serviranno delle opere delle loro mani. Non si affaticheranno invano e non genereranno più figli destinati alla perdizione, perché semenza benedetta dal Signore sono essi e la loro discendenza con essi. E avverrà che, prima

che essi chiamino, Io risponderò; Io li esaudirò mentre essi parlano ancora. Il lupo e l'agnello pascoleranno insieme; il leone e il bue mangeranno lo strame e il serpente avrà per suo pane la polvere; non si farà del male, né si opereranno distruzioni su tutto il Monte mio santo, dice il Signore» (Isaia, 65, 17-25).

«Il lupo e l'agnello pascoleranno insieme»: si intende, il lupo e l'agnello metaforici, gli uomini che hanno proiettato nelle due figure dialettiche del processo naturale, virtù vizi e destino delle proprie debolezze e delle proprie forze («*Superior stabat lupus, longaque inferior agnus*»), e hanno poi reidentificato in se stessi, in una sorta di inevitabile necessità sociale, quelle figure a propria immagine e somiglianza definite. Sarà vero, reale, invece, che «non si farà del male, né si opereranno distruzioni»: come passare da una dialettica puramente evolutiva a una dialettica dell'identità assicurata dalle coscienze, da una lussureggiante molteplicità che passa anche attraverso il contrasto, a una gioiosa complessità creata da un rapporto dialogico di felicitazione reciproca? Al lupo e all'agnello la loro identità: all'uomo la propria (non era questo il significato della biblica Gerusalemme, o dell'antica Atene, o della medievale San Gimignano?).



LA!  
E' LA'  
LO SEN'

## Franco La Cecla / Città creola di fine millennio ●



*Quali sono le prospettive di sviluppo delle realtà urbane nell'epoca della postmodernità? Lo scenario che si delinea è fatto da sovrapposizioni di situazioni eterogenee che non comunicano. Le metropoli crescono sul territorio seguendo una logica dettata dai flussi migratori, dall'arte di arrangiarsi degli abitanti delle bidonville e dei ghetti per ricchi. Una soluzione possibile per il superamento di questa situazione di stallo è il riconoscimento reciproco delle diversità attraverso l'uso del confine come palcoscenico sul quale le diverse identità si rappresentano trovando un linguaggio comune. È quanto auspica Franco La Cecla che insegna antropologia all'università di Venezia ed è autore tra l'altro di Il potere di abitare (1980), Perdersi, l'uomo senza ambiente (1988), Mente locale (1993). Ha inoltre curato il volume di Volontà: Pernoecologia, la natura e la sua immagine (1992).*

Nel centro una logica urbana occidentale; allineata, ordinata, forte come la lingua francese. All'esterno il brulichio aperto della lingua creola nella logica della bidonville di Texaco. Mescolando le due lingue, sognando tutte le lingue, la città creola parla in segreto un linguaggio nuovo e non teme più Babele.

Patrick Chamoiseau, *Texaco*

**L**o scenario delle città di fine millennio sta rapidamente definendosi: a una situazione di concentrazione urbana e di omogeneizzazione mondiale del «modo di vita

occidentale» pare stia subentrando un'impressionante conflagrazione delle diversità.

Quello che gli studiosi e gli inventori della postmodernità hanno ravvisato è che abbiamo a che fare con un fenomeno che solo apparentemente richiama cose già accadute in passato: la rinascita dei particolarismi, la riscoperta di una spazialità esclusiva, la ricostruzione mentale e fisica dei confini e una generale tendenza all'entropia.

Conosciamo l'analisi: la caduta delle ideologie, la caduta dei blocchi contrapposti e la caduta degli universalismi più in generale ha fatto sì che l'epoca della grande comunicazione abbia dato più luogo a un sistema frammentato e sparso di «bar in fondo al mare» che di luoghi centro.

Che cosa è la postmodernità di cui parlano Mike Davies (*Città di quarzo*) per Los Angeles, David Harvey per Baltimora e il resto del mondo (*La crisi della modernità*, ma il titolo originale è *Condition of post-modernity*) e di cui cominciava a parlare Michel Foucault con la sua ipotesi sulle eterotopie? È uno scenario di sovrapposizioni, uno scenario in cui gli indigeni di Mexico City si mescolano ai dealer nordamericani e la moda parigina si mescola al velo magrebino. Lo scenario è quello di una multietnicità fatta di frammenti che non si mescolano, di frammenti nello spazio e nel tempo. Così può accadere nelle città della costa della Nuova Guinea (Papua) di vedere convivere aborigeni, bianchi e minoranze senza alcuna connessione di spazio e di tempo e di attraversare Kingston in Giamaica, trovandovi tutte le stratificazioni dell'identità e del reggae che l'accompagna. È una grande antropologa giamaicana, Diane Austin-Broos, a raccontarcelo, a descriverci Kingston come applicazione del paradigma di Foucault per le eterotopie: «Siamo nell'epoca della giustapposizione, l'epoca del vicino e del lontano, del lato a lato, del disperso» (citato in *Gay Nights and Kingston Town*, in *Postmodern Cities and Spaces*, a cura di Sophie Watson e Catherine Gibson, Blackwell,

Cambridge, Usa, 1995).

Il mondo è divenuto più complesso a livello urbano e nello stesso tempo ha perso un'unità urbana. Sono gli immigrati, le bidonville a fare le città e a salvarne il centro e la vitalità e non più il contrario, come se ogni meccanismo di pianificazione e amministrazione centrale fosse inefficace, stanco, incapace di abbracciare la complessità. Allora, come racconta Patrick Chamoiseau nel suo bellissimo romanzo-saga *Texaco* (Einaudi, Torino, 1994), è la bidonville di Texaco che deve essere il punto di partenza per dare linfa alla stanca città (chiamata Inville, Incittà), a Fort de France in Martinica. È una donna della bidonville, una donna forte, una donna torero a spiegarlo all'urbanista giovane giunto per rilevare la bidonville, per risanarla, cioè raderla al suolo, e colpito da una sassaiola a lui indirizzata. La donna, Marie Sophie, lo accoglie e gli spiega perché no. Perché non può e il perché no è la storia dell'abitare dagli schiavi agli schiavi liberati, all'abitare creolo in baracche, all'abitare comunque contrapposto al semplice costruito della città. Adesso, nella città creola e postmoderna la storia non è più storia dell'architettura e dell'urbanistica o storia della città, ma è storia dell'abitare. Sono le persone a tenere con le proprie spalle la città e il loro abitare vale più di qualunque intento pianificatore: proprio perché questo intento si deve rendere conto di una complessità di cui non è abituato a tener conto.

I postmodernisti ottimisti chiamano questo «creolizzazione» un processo di arricchimento per mescolamenti, di imbastardimento che arricchisce (non è un caso che sia uno scrittore «classico» di antropologia urbana, Ulf Hannerz, ad avere introdotto nei suoi articoli più recenti il termine creolizzazione come speranza urbana).

Le cose non vanno però sempre in questi termini: spesso la mescolanza non avviene, la città si disfa nella sua compattezza e diventa città di cittadelle contrapposte, murate, divise. Lo spazio di Los Angeles raccontato da Mike Davies, «gated» fatto di mura e cancelli, filo spinato

e guardie a recintare i ghetti dei ricchi, i ghetti delle classi medie, i ghetti dei professionisti, i ghetti dell'identità (i gay, i chicanos, i coreani), è lo spazio di ogni possibile guerriglia urbana, della lotta sul territorio per l'affermazione degli interessi particolari.

Siamo lontani, lontanissimi dal farsi delle città per communities, dalle città fatte di little Italy, chinatowns, jew-towns. Quelle (come ricorda Mario Maffi nel suo libro sul Lower East Side a New York, *Il mosaico della città*) che costituivano entità separate, ma fortemente dichiarate all'esterno, che giocavano sul confine la propria identità, che mettevano in scena il proprio ghetto facendolo per ciò stesso diventare uno strumento.

Lo stesso termine ghetto va rivalutato. Dalla condanna di un suo abitante sociologo, Louis Wirth negli anni Trenta, che da ebreo vedeva nel ghetto di New York qualcosa di legato a una logica provinciale, non sinceramente americana, alla rivalutazione nel dopoguerra del carattere di «ghetto come strumento di solidità sociale dei nuovi arrivati». Il ghetto come risorsa urbana, modo di esaltare identità appena arrivate e in condizioni estreme e poi via via luogo dove era possibile il confronto con l'esterno in una logica di «perdersi-ritrovarsi». Questa rivalutazione viene, ed è interessante anche da parte ebraica, laddove molti studiosi della storia del ghetto ebraico cominciano a considerarlo uno strumento fondamentale, «spaziale» della materializzazione della diaspora: il ghetto come una piccola terra promessa già ritrovata. Ma ghetto rimane una brutta parola, al punto che nel dibattito urbanistico dagli anni Sessanta in poi viene usata per condannare tutte le situazioni urbane che «non convincono»: dalla banlieu parigina, definita ghetto perché vi si forma una socialità esclusiva e autoemarginantesi, a tutte le connotazioni di ghetto come luogo in cui non entrano i diritti più generali, quelli connessi a una «società aperta».

Eppure, per altri versi, con altri nomi, sono proprio alcune minoranze che rivendicano dagli anni Settanta in

poi il diritto a un proprio spazio nella città. E ci sono casi felici come quelli di San Francisco, in cui la città è una federazione spaziale dove ogni etnia e identità di lingua, uso e religione «trova il proprio spazio». E a Parigi, nonostante una politica amministrativa che condanna e scoraggia ogni raggrupparsi spaziale di identità, perché contrario all'integrazione, la realtà urbana procede per altri binari. Quartieri come il diciottesimo arrondissement rappresentano, pur nelle tensioni, uno straordinario successo della capacità di minoranze di immigrati a turno, dall'inizio del secolo a oggi (armeni, ebrei, magrebini, italiani, spagnoli, senegalesi, costavoriani), di trovare un luogo da cui cominciare un rapporto protetto e di interazione con il resto della città. La Goutte d'Or, il quartiere tra Barbès e Montmartre, diventa simbolo di una vitalità di attività etniche, musicali, di feste (è il luogo centrale del ramadan), di vendita e produzione di cibi, stoffe, vestiti «etnici». È, come sempre accade, un luogo di grande vita all'aperto, un luogo di mercati all'aperto. Chi lo vuol chiudere, far morire, non capisce come quel quartiere è una fondamentale esperienza di educazione urbana alla tolleranza, cosa che un quartiere ordinato e pulito alla periferia non sarà mai.

Gli emigrati riproducono una Parigi «viva» che ricorda la Parigi a cui siamo abituati dai film e dalle foto degli anni Cinquanta e che non c'è più. Appunto perché Parigi, come molte altre città europee, ha perduto il suo carattere di vita all'aperto, caotica, multiforme e multiethnica. Un gran libro di un autore francese, Alain Tarjus, su Marsiglia, *Les fourmis d'Europe (Le formiche d'Europa)*, riprende questa tesi: gli emigrati rappresentano la parte più viva e propositiva d'Europa. Il loro usare le città europee a piedi e per mercati, e quindi non l'aver perduto il rapporto materiale con il contesto urbano del vis à vis, il loro essere in qualche modo «manager» dello spazio urbano, gente che se ne serve per organizzare la propria rete di solidarietà e di sopravvivenza; tutto ciò fa sì che le

città diventino sempre più loro e che loro siano gli agenti del mutamento e della vitalizzazione. In questo senso, dice Alain Tarjus, gli immigrati rappresentano per l'Europa quello che rappresentavano gli ebrei nel secolo scorso. Questa creolizzazione d'Europa passerebbe dunque più attraverso un consenso alle enclaves che una lotta contro i ghetti dell'identità. Ma la questione è quanto mai controversa. Certamente ghetto è anche particolarismo, cittadelle contrapposte, architettura di cancelli; e non dobbiamo dimenticare che buona parte dei nuovi quartieri residenziali per ricchi, in Europa, somiglia sempre più a ghetti di lusso, circondati da mura, guardie, cani e telecamere.

C'è accanto a questo tipo di ghetto quello dei fondamentalismi. Dal fondamentalismo islamico che rivendica i suoi spazi nelle città europee a un fondamentalismo islamico nero che nelle città americane, da Malcolm X in poi chiede i propri spazi e la propria città. Tutto ciò ha caratteri inquietanti, ma non dobbiamo dimenticare che lo spazio e la sua gestione rimangono una chiave fondamentale nel confronto tra le differenze. Quel che è sicuro è che la tendenza all'omogeneizzazione di tutti i cittadini ha come esito un fallimento. La città sembra ribellarsi nel bene e nel male a una logica che non si faccia per aree omogenee, differenti.

È quanto sostiene una studiosa femminista americana, Iris Marion Young, quando parla di una città in cui si possa sperimentare «l'apertura a differenze non assimilate». In un articolo, *The Ideal of Community and the Politics of Difference* (in *Feminism-Postmodernism*, London Routledge), del 1990 suggerisce che all'ideale politico di una comunità urbana, che assimila e delimita le differenze, dovrebbe essere sostituita una città non oppressiva, la città come un «essere insieme» di estranei. Estranei che incontrano estranei, spesso restando estranei e però riconoscendo la loro contiguità di vita e i contributi che è possibile scambiarsi. In questo incontrarsi le

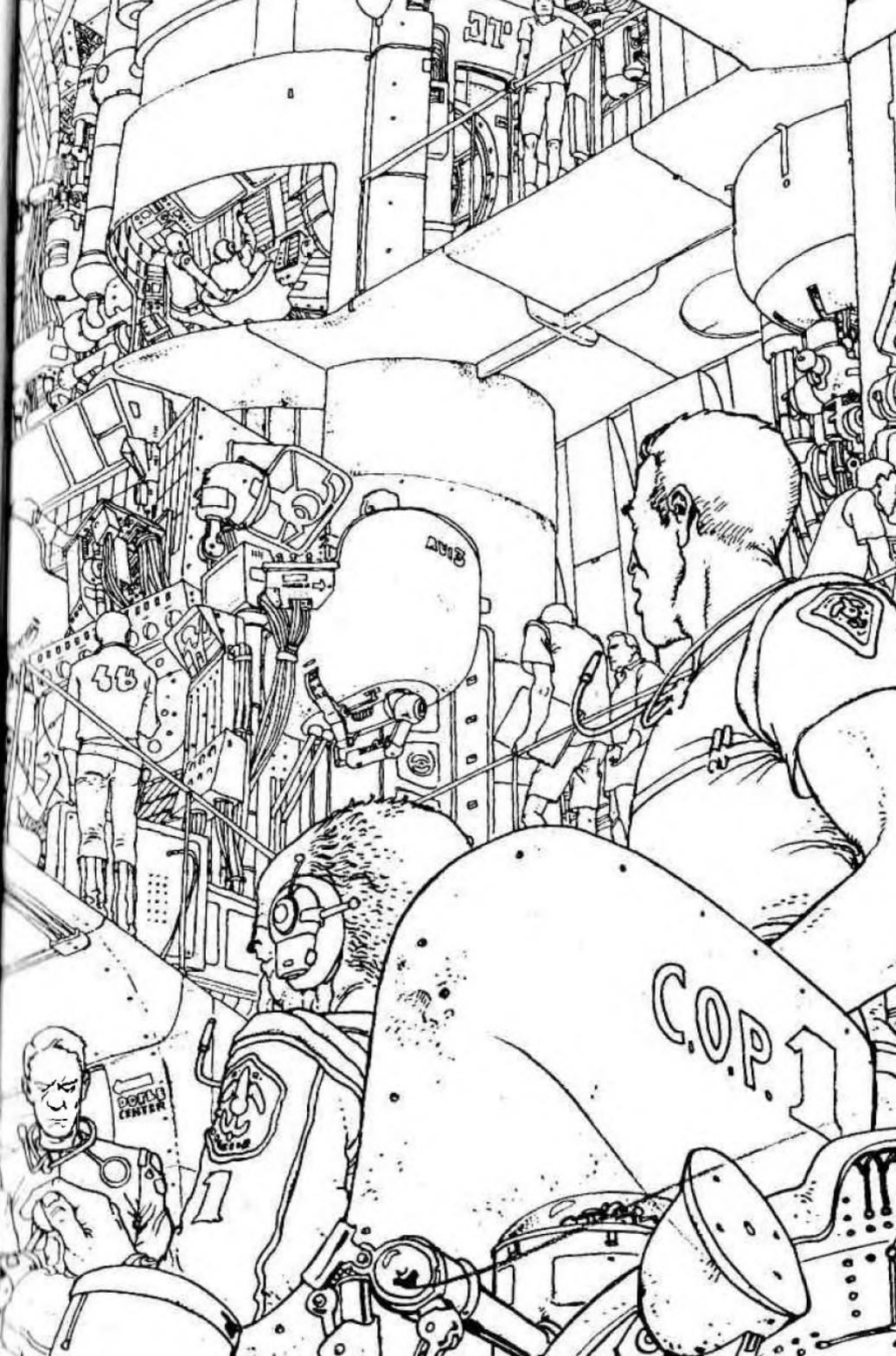
persone non sono «internamente» collegate, come vorrebbe una certa teoria delle comunità, e non si capiscono l'un l'altro, dall'interno dei loro punti di vista. Sono collegati esteriormente, e fanno esperienza degli altri come altri, differenti, di gruppi differenti, con storie, professioni e culture che non possono capire veramente fino in fondo. Questa città che è un po' la città del «malinteso» come tramite di tolleranza, la città che fa delle differenze un punto di partenza e che impara a convivere, ha bisogno di una certa gestione dello spazio. È lo spazio «tra» che va gestito, lo spazio dei confini tra differenze che va gestito in maniera equanime e con l'idea che è sul confine che le differenze si possono confrontare, ma che altresì il confine difende dalla pretesa di una differenza di estinguere l'altra.

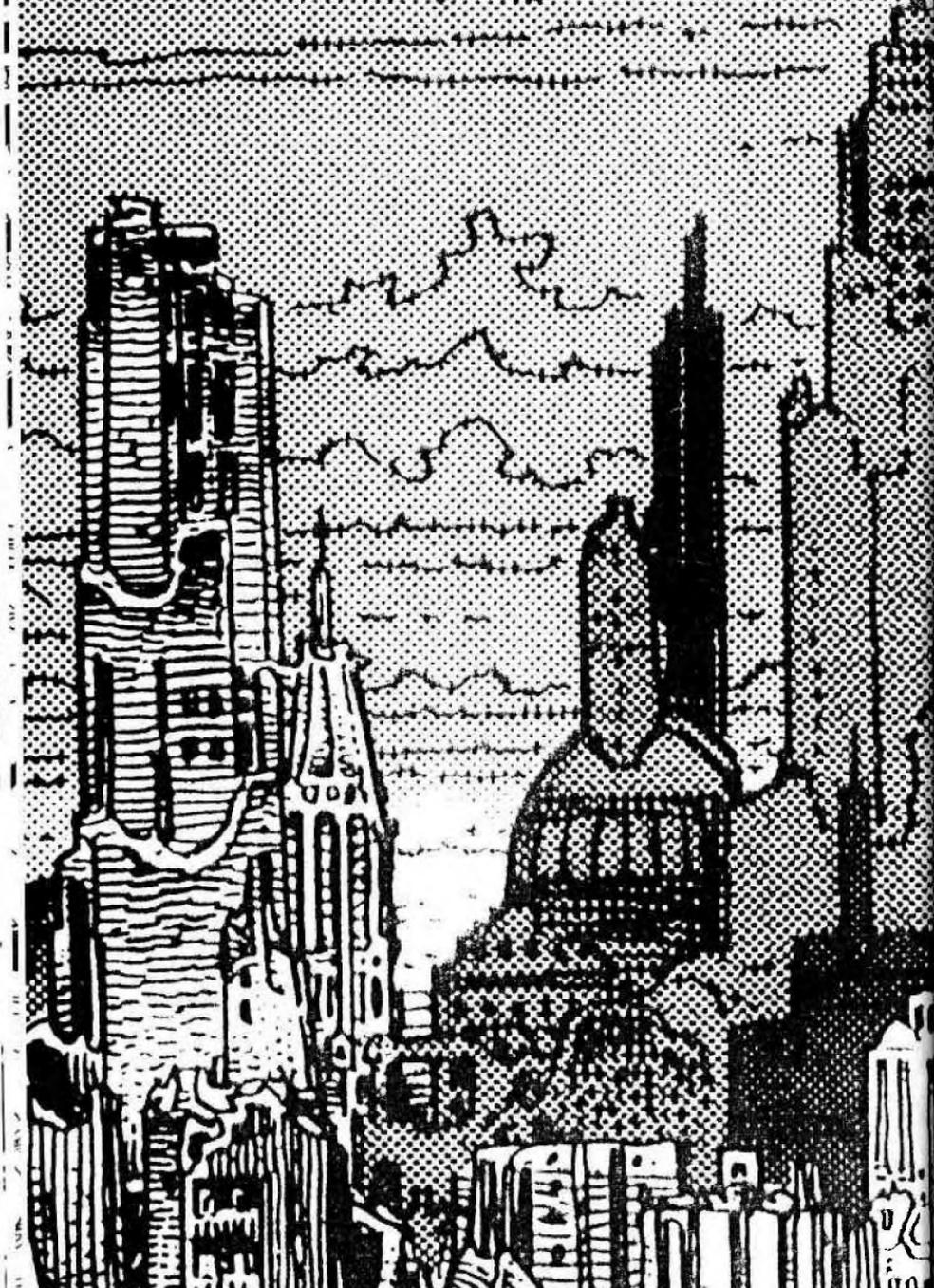
Per molte ragioni questa fine di secolo ha come tema di fondo quello del confine. Bisogna fare, reinventare, o inventare da zero il confine. Proprio perché il riemergere delle identità e delle differenze ha bisogno di un suo correlato spaziale che non diventi il «prepotere» delle differenze. Tutto ciò non è semplice: ci sono alcuni casi interessanti di successo, dove un'accorta politica urbana ha tenuto conto degli effetti di confine o ci sono delle situazioni «spontanee» in cui il confine è stato creato in una contrattazione tra due o più identità. Una cosa è sicura: la formula di maggior successo è quella in cui il confine è usato come palcoscenico delle differenze, sua messa in valore a fini di spettacolarità.

San Francisco è un esempio di come le differenze possono diventare una delle maggiori fonti di sussistenza per la città. La multietnicità ha un aspetto «commerciale» che non viene quasi mai preso in considerazione, ma che è la garanzia molto spesso di ottime convivenze. Questa, d'altro canto, era già l'esperienza delle città mondo, in cui le minoranze commerciavano come luoghi di «specialità» e in cui le identità venivano giocate alla superficie, come appunto in un grande mercato all'aperto dove non c'è biso-

gno di capirsi in maniera profonda, ma basta capirsi per comprare e vendere. Più che di creolizzazione della città occorrerebbe augurarsi una sua pidginizzazione, in una città «mercato all'aperto» dove la gente, mantenendo le proprie caratteristiche, ha inventato una lingua comune essenziale e atta alla funzione di uno scambio tanto fruttuoso quanto superficiale.

La questione del confine è oggi la questione della pace e della tolleranza tra identità che convivono in uno stesso spazio. Si capisce come questa sia la vera sfida del Duemila, la sfida di una invenzione di confine che serva da filtro e da difesa allo stesso tempo.





## Piero Zanini / I contorni delle cose ●

*La frontiera è qualcosa in continua evoluzione, non è un dato certo e può cambiare in qualsiasi momento. È instabile. Mentre disegnare un confine significa fondare uno spazio con punti fermi di riferimento. È una linea stabile che potrà essere modificata soltanto quando cambieranno le condizioni che l'hanno determinata. È la riflessione da cui parte l'analisi di Piero Zanini, studioso di conflitti internazionali.*

**U**na volta il mondo era una massa informe sbuffante fuoco gas e cenere. Tutto ciò che la Terra conteneva dentro di sé spingeva per uscire. Uscirono le stelle, la luna e il sole, poi il mare che spinse tutto su, in alto, nel cielo; uscirono gli antenati e tutto il resto, e la terra si svuotò tutta; «tutto in tre fu diviso e ciascuno ebbe una parte: a Posidone toccò di vivere sempre nel canuto mare; ad Ade l'oscura tenebra; Zeus ebbe il vasto cielo, nell'etere tra le nubi. La terra e l'alto Olimpo restarono a tutti comuni» (*Iliade*, XV, 198-193). Poi però...

«Peter aveva preso una cosa a sua sorella e lei la riveleva indietro. Subito!

«In simili occasioni, era sempre Peter a finire nei guai, mentre Kate se la cavava alla grande, o almeno così la vedeva Peter. Se si arrabbiava con sua sorella doveva pensarci bene, prima di picchiarla. Spesso per evitare la guerra, tracciavano una linea immaginaria che dalla

porta attraversava la stanza. Di là stava Kate, e di qua Peter, e Peter non poteva toccare il microscopio senza chiedere. Tutto andò bene finché un piovoso pomeriggio di domenica non scoppiò una lite delle peggiori su dove esattamente si trovasse la linea immaginaria» [11, pp. 12-13].

Tra le tante cose che si possono disegnare, descrivere con segni e colori, rappresentare con figure, raccontare in qualche modo, il confine è una delle più astratte. Eppure la figura del confine, della frontiera è continuamente presente nella nostra vita, nominata nei nostri discorsi. Ma che cosa è un confine? E perché è sempre più motivo di separazione, di dispute e rivendicazioni territoriali, di odio e intolleranza, di distruzione, di morte, e nel suo nome vengono commessi i delitti più atroci?

Il vocabolario Devoto-Oli definisce il confine come: «Linea costituita naturalmente o artificialmente a delimitare l'estensione di un territorio o di una proprietà, o la sovranità di uno stato. (...) Pietra, sbarra, steccato, che delimita una proprietà da quella attigua. Limite, termine (talvolta con sfumatura d'incertezza o lontananza): sterminato, illimitato». Questa linea (ma è poi veramente una linea?) di cui ancora non conosciamo né la forma né il colore, che non sappiamo come si disegna, e che spesso pensiamo non ci riguardi affatto, caratterizza (in maniera più o meno visibile) tutti i nostri luoghi, definisce le nostre personalità, identità. Questa linea, a volte immaginaria come per Kate e Peter, a volte violentemente concreta, è allo stesso tempo strumento di pacificazione e fonte di tensione, luogo di incontro, ma anche luogo di scontro. Demarcazione tra ciò che è possibile conoscere, fare, dire, e ciò che non è permesso, tra ciò che può essere attraversato, oltrepassato, e ciò che non deve essere nemmeno avvicinato, tra l'ordine da una parte e il disordine dall'altra. Vi è per Kate e Peter la necessità di costruire un confine; nel momento stesso in cui, con un accordo, decidono di disegnare mentalmente questa linea, ne col-

gono tutta la sua potenza. Sanno che da questa esile traccia che attraversa la stanza dipende la loro tranquilla convivenza, la proprietà dei rispettivi tesori. L'ineluttabilità di questo gioco, della presenza della linea, non gli impedisce comunque di concepirla aperta, attraversabile. Quella che immaginano non è una barriera invalicabile, uno schermo invisibile (l'angelo sterminatore di Luis Buñuel) che esclude l'altro. In fondo, per andare da una parte all'altra della stanza basta solo chiedere il permesso. Kate non vieta a suo fratello di usare il suo microscopio, allo stesso modo Peter non esclude la possibilità che Kate possa curiosare dentro la sua cassetta. Entrambi, però, vogliono continuare a rimanere ognuno il centro del proprio spazio; sono le loro personalità, le loro identità, che disegnano il confine. Fino a quando il ricordo della linea è ben presente tutto funziona. Ma quando la sua memoria si allenta, quando la sua immagine si sfuoca e i suoi contorni si rarefanno, si sfrangono, ecco che la sua invisibilità, l'impossibilità di stabilirne con precisione la posizione, ne determina la fine. La crisi scoppia definitivamente... Peter e Kate conquistano ognuno la propria stanza, il proprio spazio; ognuno di loro aveva avuto, finalmente, il luogo «dove poteva rifugiarsi, sì insomma, vivere» [11, p. 14]. Disegnare un confine diventa il modo per ottenere qualcosa dagli altri: uno spazio proprio dove stabilire le proprie regole, un'autonomia visibile anche dall'esterno, il riconoscimento di una diversità.

### **Il solco nella terra**

Il confine è radicato fortemente alla terra. Questo legame originario è testimoniato in molte lingue indoeuropee, [12, pp. 3-12] dal greco al latino, all'avestico, all'inglese antico, alle lingue slave, da molti termini che raccontano una storia comune. Tiro, tirare, trascino, solco, aratro descrivono il confine come un segno, una traccia lasciata nel terreno; il confine è il solco che il vomere, trascinato

dall'aratro, traccia nella terra. Questa traccia, chiusa su se stessa o ripetuta in sensi diversi, delimita per la prima volta uno spazio, lo toglie dal nulla, dall'infinito, gli attribuisce una dimensione, lo rende vivibile. Permette a colui che ne descrive il limite di prenderne possesso, di stabilirvi un diritto. Per il mondo latino è il solco originario, primigenio, quello che fondava lo spazio cittadino, che disegnava l'orizzonte della città, il suo circuito; è anche la linea che separa la città dalla campagna, l'interno dall'esterno. Una volta che il sito si è rivelato, «dopo aver posto obliquamente la stiva, in modo che la terra smossa cadesse all'interno del recinto, (...) il fondatore tracciò il solco delimitante la città. Se accadeva che zolle di terra cadessero all'esterno del recinto, i seguaci le raccoglievano e le gettavano all'interno. Nei punti in cui dovevano aprirsi le porte, in numero di tre secondo il rito etrusco, il fondatore sollevava l'aratro e lo trasportava per tutta la larghezza della porta» [15, p. 61].

Disegnare con l'aratro il confine significa suggellare il rapporto tra la terra e il cielo; il sito non è scelto dagli uomini ma è rivelato dagli dei e colui che traccia il solco è un sacerdote, più che un sovrano.

Questo sacerdote è, almeno per il latino e il sanscrito estremi linguistici del mondo indoeuropeo, il *Rex* che [3, pp. 291-296] investito del potere traccia per terra o in cielo, attraverso l'uso della *regula*, una linea dritta, *rectus*, che determina non solo una regione, ma anche una *regola*, cioè una norma da seguire per rimanere nel giusto. La separazione che così si crea, quindi, non è solo tra differenti porzioni spaziali, tra luoghi differenti. La frattura che questo primo solco stabilisce nell'uomo investe, partendo dallo spazio, tutti i suoi diversi universi: quello religioso separando un luogo sacro da un luogo profano; quello temporale tra un prima e un dopo; soprattutto introduce una destinazione di carattere morale tra ciò che è retto e ciò che è storto. Così facendo, indica in maniera decisa una direzione da seguire per rimanere dentro i

limiti di una comunità e sotto la sua protezione. Cioè sotto il potere del re.

Vi è in questa prima incisione della terra il carattere del sacrificio, il germe di una violenza originaria che sembra essere inevitabile e che si ripete nel tempo. Lo spazio (e il tempo che ne è una forma) non poteva esistere senza che una ferita fosse inferta alla terra. Il vomere che traccia il solco rompe la terra, strappa le radici, sradica tutto ciò che incontra. Roma nasce dal sacrificio, per mano di Romolo, di Remo che per scherno aveva osato varcare il sacro confine appena tracciato. Farsi gioco dei confini può essere molto pericoloso. In tempi più vicini a noi, *la regola* diviene la maniera usata per confermare continuamente una situazione eccezionale fino a farla diventare norma, consuetudine. È all'interno di una situazione di questo tipo che hanno origine, e si perpetuano, i campi di concentramento in tutte le loro forme vecchie e nuove. Ed è utilizzando la regola come conferma di uno spazio in cui la legge è sospesa che si commettono e si giustificano, molte volte in nome della ragion di stato, i più atroci delitti [1].

Tracciato il solco e individuato così uno spazio con una dimensione finita, questo viene svuotato, pulito. Il campo per trovare una sua possibile esistenza deve essere vuoto; tutto ciò che contiene deve essere espulso, portato all'esterno oltre il limite segnato dal solco. Le pietre vengono tolte dal terreno e poste al bordo del campo, diventano il segno tangibile dei suoi limiti, dei suoi margini: il cippo, il termine, la pietra eretta a segnare il confine. «Il primo che, avendo recintato un terreno o un campo, si preoccupò di escludere tutto ciò che in esso si trovava», scrive Michel Serres [16, p. 41], «fu il vero fondatore dell'era storica seguente». Con quelle stesse pietre si può costruire, sovrapponendole una sull'altra a secco, il muro che cinge e difende lo spazio liberato, che gli dà una forma, il segno concreto della sua esistenza, del suo tirarsi fuori dal nulla. La sua costruzione non ci protegge solo dai pericoli

che possono venire dall'esterno, dal disordine che può portare scompiglio dentro lo spazio liberato; il margine che così si crea diventa riparo interiore, limite all'ansia causata dall'oscurità, dell'incerto.

Le pietre, anche trasportate da molto lontano, possono continuare ad accumularsi ai suoi margini per lungo tempo, e il muro crescere a dismisura fino a disegnare un nuovo orizzonte che non limita più solo il campo, ma territori sempre più grandi, regioni intere, imperi. Il muro diventa allora *limes*, vallo, muraglia, la sua costruzione può durare secoli, occupare migliaia di uomini, architetti, capimastri, muratori, scalpellini, giunti da paesi lontani e diversi tra loro. Il confine, che sembra divenire sempre più sicuro, attira a sé anche contadini, mercanti, soldati, genti diverse che ne popolano le terre vicine, vi costituiscono villaggi, paesi. Attorno alla sua costruzione si costituisce lentamente una comunità che vive su di esso e grazie ad esso, al margine, lontano dal centro.

Nelle regioni coperte da grandi foreste, dalla Lituania alla Russia fino alle regioni balcaniche, molte parole che indicano il confine derivano dall'abitudine di incidere in un albero una croce (in slavo *gran*, da cui il russo *granica* e il tedesco *grenze*), o da quella di abbattere gli alberi per creare il margine di una radura o una barriera artificiale [12, p. 9]. Come la pietra, anche il tronco dell'albero può venir accatastato, può divenire il recinto di un campo oppure di un luogo abitato, fortificandolo. Il confine non separa più soltanto spazi diversi, ma vi si oppone, diventa frontiera.

### **Confine o frontiera?**

Il confine indica un limite comune, una separazione tra spazi contigui; è, anche, un modo per stabilire in via pacifica il diritto di proprietà di ognuno in un territorio conteso. La frontiera rappresenta invece la «fine della terra», il limite ultimo oltre il quale avventurarsi vuol dire andare al di là della superstizione contro il volere degli dei, oltre

il giusto e il consentito, verso l'inconoscibile che ne avrebbe scatenato l'invidia. Andare oltre, varcare la frontiera, vuol dire inoltrarsi all'interno di un territorio fatto di terre aspre, dure, difficili, abitato da figure pericolose contro cui si deve combattere. Vuol dire uscire da uno spazio familiare, conosciuto, rassicurante, ed entrare nell'incertezza. Questo passaggio, oltrepassare la frontiera, muta anche il carattere di un individuo: al di là di essa si diventa stranieri, emigranti, diversi non solo per gli altri ma a volte anche per sé stessi. E non sempre il ritornare al punto da cui siamo partiti ci fa ritrovare tutto quello che abbiamo lasciato.

L'italiano *frontiera* (come lo spagnolo *frontera*, il francese *frontière*, l'inglese *frontier*) racchiude in sé il sostantivo «*fronte*»; la *frontiera* è *fronte a*, è rivolta verso (contro) qualcosa, verso (contro) qualcuno. Su di essa lo scontro appare come una conseguenza inevitabile. Questo *fronte* è mobile, può continuamente trasformarsi; la *frontiera* è una costruzione artificiale, nasce dalle aspirazioni e dalle aspettative di una comunità, quindi da motivazioni sociali e non geografiche [18, pp. 403-414]. Per Friedrich Ratzel, geografo e antropologo tedesco del diciannovesimo secolo, essa «è costituita dagli innumerevoli punti sui quali un movimento organico è giunto ad arrestarsi» [18, p. 403], sia per la reazione di una forza contraria, sia per il non voler andare oltre. Il *fronte* è, quindi, il luogo dove forze opposte si confrontano, spesso si scontrano, altre volte si incontrano, comunque entrano in crisi. Questi punti non disegnano una linea, ma definiscono una fascia, una zona i cui margini non sono ben chiari, più o meno larga in funzione dei rapporti che corrono tra una parte e l'altra della *frontiera*.

In italiano e in francese i due termini sono spesso usati come sinonimi; in tedesco si utilizza il solo termine *grenze* per entrambi i significati (mentre fino al medioevo la *marca*, *Mark*, indicava la fascia territoriale addossata alla *frontiera*). In inglese e in molte lingue slave rimane

tuttora una distinzione semantica tra confine e frontiera. Perché a un certo momento in alcune regioni è prevalsa la sinonimia e in altre no? Che rapporto esiste tra costruzione del territorio ed evoluzione delle lingue? Nella lingua francese «la frontiera diventa confine» quando, all'inizio dell'Ottocento proseguendo nella politica di compromesso con le altre nazioni europee, la Francia raggiunge i suoi «limiti naturali», evita cioè di ingrandirsi, «segno che l'edificazione territoriale è, almeno per alcuni, acquisita» [13, p. 52]. La lingua tedesca abbandona l'uso del termine *Mark*, verso la metà del tredicesimo secolo, quando i cavalieri dell'ordine teutonico devono discutere con i principi polacchi questioni relative ai confini; parlare di linea di frontiera anziché utilizzare un termine che indicava una, ben più ampia, fascia territoriale tornava molto utile ai rappresentanti dell'impero [18, p. 403]. In entrambi questi casi la lingua rinuncia a una parte di sé in cambio di una maggiore nitidezza dei contorni spaziali entro cui vive; la stessa cosa non accade in inglese dove la distinzione tra *border* e *frontier* sembra essere lo stretto spazio che permette l'epopea del West (con i suoi padri pellegrini, coloni fuorilegge, settimo cavalleria, tutti uniti nella caccia agli indiani e alle loro terre) ma anche la costruzione di un enorme impero coloniale che la farà diventare la lingua universale per eccellenza.

Ecco allora frontiera e confine manifestare un'altra delle loro caratteristiche distintive: la frontiera è qualcosa in continua evoluzione, non è un dato certo e può cambiare (dall'interno o dall'esterno) in qualsiasi momento. La frontiera è instabile, e questa incertezza si percepisce non solo a livello politico o spaziale, ma anche nella lingua, nelle abitudini della società. Disegnare un confine, al contrario, significa fondare uno spazio, stabilire un punto fermo da cui partire e a cui fare riferimento, una linea certa e stabile, almeno fino a quando non si modificano le condizioni che lo hanno determinato. Il confine impone, con l'evidenza dei suoi segni, e la sua dimensione

circoscritta, il suo essere uno «spazio chiuso», una sicurezza che la frontiera (fisica, biologica, psicologica), luogo vasto e indeterminato, non può assicurare. Il confine separa due spazi, due persone, due ideologie, in maniera più netta di quanto faccia la frontiera. Il primo ha un tratto deciso e forte (è una linea), la seconda con le sue frange grandi e piccole crea un terzo spazio che il confine, invece, tende a ridurre al minimo, quasi ne avesse timore. Ecco perché «rompere i confini» non implica, automaticamente, la cancellazione delle frontiere. Al contrario, vuol dire rompere, infrangere, sfrangiare il più possibile il confine stesso, il limite che determina, per creare un margine sempre più ampio in cui le differenze possano coltivarsi una accanto all'altra. Abitare la soglia, praticare il confine, vorrebbe dire, allora, insediarsi in questo terzo luogo il cui centro passa al suo interno e dentro di noi per diventare noi stessi uomini di frontiera.

### **Terra di nessuno**

La frontiera non è rappresentabile come una linea; è, piuttosto, una fascia, una vaga zona dove, spesso, tutto si confonde, si mescola. Una striscia in cui non è possibile distinguere ciò che appartiene al suo «interno» e ciò che sta al suo «esterno». I suoi bordi non sono mai netti (anzi si sfrangano in mille fili diversi) né perfettamente divisibili, né, in assoluto, impermeabili. Non lo era il *limes* per i romani e neanche la grande muraglia per i cinesi e, in tempi recenti, nemmeno il muro di Berlino. Per la sua costruzione, a volte, accorrono da tutte le parti genti diverse che si stabiliscono nelle sue vicinanze. Ognuna di esse porta con sé pezzi, frammenti, briciole della propria memoria e delle proprie storie che, qui, sull'orlo, si riuniscono diventando premessa di qualcosa di nuovo, di diverso, spesso anche di estremo. Oltre queste comunità liminari, al di là della costruzione che determina la frontiera, si apre la Terra di nessuno. La Terra di nessuno è ciò che sta tra le due sponde, tra i margini di due paesi, di due

spazi differenti. È il luogo dove la norma, la regola che il confine stabilisce non vale più, la terra selvaggia dove ognuno deve badare a se stesso. È, questa situazione anomica, una sorta di ritorno al caos iniziale quando nessun sacerdote, con una cordicella e qualche paletto di legno, aveva ancora pensato di misurare e suddividere la terra, creando, uniti in un atto sacrale, il diritto e la geometria [16, pp. 255-256].

Altre volte, la Terra di nessuno è la semplice conseguenza dell'impossibilità di determinare le frontiere in zone selvagge, deserti, foreste impenetrabili, savane; spesso è uno spazio neutrale, libero, che due paesi stabiliscono reciprocamente e la cui dimensione è legata ai rapporti (pacifici o bellicosi) esistenti tra loro. È anche il luogo dove rifugiarsi quando nessuna delle due sponde ci piace oppure dove cercare qualcosa di diverso, dove nascondersi se si scappa da qualcosa, da qualcuno. È soprattutto, sempre più, il luogo degli espulsi e dei reietti, di coloro che sono stati accantonati, allontanati, scacciati oltre la frontiera perché diversi o pericolosi. La Terra di nessuno è uno spazio di sfogo; altre volte solo un ridicolo corridoio. È il luogo dove il tempo si dilata all'estremo nell'attesa dello scontro con un nemico spesso invisibile, dell'ultima battaglia in uno spazio violento dove la vita e la morte rimangono, indistintamente, sospese [8, p. 33]. Come spiega Eric Leed, il disorientamento provocato dall'invisibilità del nemico fu una delle caratteristiche più importanti emerse durante il primo conflitto mondiale. Quando, dopo lunghi periodi passati «dentro la terra» il soldato che combatte in prima linea scopre il nemico, lo vede finalmente al di là di quella striscia vuota, questo gli appare «fatto come lui». La presa di coscienza di trovarsi di fronte a degli altri uomini e soldati, e non a qualcosa di inumano, di mostruoso, come la propaganda aveva cercato di descrivere il nemico, portò spesso a ridurre, indipendentemente dal volere degli stati maggiori, il livello dell'ostilità sul fronte.

«Gli accordi arrivavano, attraverso la limitazione del fuoco, a coprire molte necessità di vita quotidiana nei settori dove non erano in corso offensive. Era cortesia diffusa non interrompere il rancio nemico con un cecchinaggio indiscriminato; venivano regolarmente colpiti solo certi punti delle trincee, noti a entrambe le parti; il cannoneggiamento mattutino era limitato a cinque o sei colpi cannonici, dopo di che riprendeva la normale vita di trincea. In certi settori si avevano accordi straordinari che riguardavano lo sgombero indisturbato dei feriti, la ripartizione delle trincee e dei reticolati, la cura del sole fin dai primi giorni di primavera, e addirittura la fienagione e la raccolta della frutta nella Terra di nessuno. Un caso di rottura di un accordo del genere è riportato da Weygand. Egli racconta di un soldato che sortì dalla trincea per raccogliere mele nella Terra di nessuno; ma quando cominciò a bersagliare le linee francesi con la frutta anziché, come consentito, raccoglierla per se stesso e i suoi camerati, gli fu sparato, e poté rientrare solo sotto intenso fuoco di copertura» [8, p. 145]. Il malinteso domina incontrastato nella Terra di nessuno e basta poco perché si scateni. Eppure, malgrado il caos che vi regna, il suo essere simile alla condizione originaria del mondo ne fa, forse, proprio il luogo da dove poter ricominciare a sperare, dove cercare una soluzione. Vale la pena di affrontare i disagi e i pericoli del viaggio e le incognite sulle mete che si raggiungeranno per, come suggerisce Claudio Magris [9, p. 12], «attraversare le sbarre di confine e, se necessario, bivaccare o stabilirsi senza timore nella Terra di nessuno fra due sbarre, che forse è la terra promessa o almeno il deserto per raggiungerla».

### **Limiti naturali**

Nelle prime pagine del suo bellissimo breviario Predrag Matvejevic si domanda fino a dove arrivi il Mediterraneo. Per gli antichi i suoi limiti si spingevano là fino a dove era possibile incontrare l'ulivo o il mandorlo o

il melograno; quelli che lo definiscono non sono comunque confini politici. Frequente è, infatti, l'esperienza di imbat-  
tersi in luoghi costieri che sono meno mediterranei di  
altri più interni e distanti dal mare. Quello che abbiamo  
conosciuto a scuola è chiuso dentro le sue coste: a volte  
coperte di sabbia o di ciottoli, altre volte disseminate di  
pericolosi scogli o con ripide falesie o, ancora, ricche di  
baie e golfi; eppure, «le coste sono i confini del mare ma  
non del Mediterraneo» [10, p. 165]. È difficile pensare a  
un luogo abitato, o a uno spazio desertico, come a un  
qualcosa che si autolimita grazie alla potenza di quelli che  
si suppone debbano essere i suoi confini naturali. Anche  
di fronte a quelle barriere che, in apparenza, sembrano  
insormontabili: il mare, il deserto, le montagne, i fiumi, le  
foreste. I confini del Mediterraneo non sono «definiti né  
nello spazio né nel tempo. Non sappiamo come fare a  
determinarli e in che modo: sono irriducibili alla sovra-  
nità o alla storia, non sono né statali né nazionali: somi-  
gliano al cerchio di gesso che continua a essere descritto e  
cancellato, che le onde e i venti, le imprese e le aspirazio-  
ni allargano o restringono» [10, p. 18].

La teoria dei confini naturali nasce nell'Ottocento dalla  
convinzione che la natura stessa potesse fornire agli  
uomini i limiti e le direzioni entro cui muoversi e svilup-  
parsi. Il confine naturale aveva un qualcosa di divino, era  
qualcosa di «predestinato: un ideale da conquistare e rea-  
lizzare» [5, p. 351]. E questa predestinazione ha fatto cre-  
dere a lungo che l'artificialità propria di un confine, di  
una frontiera, potesse trovare la sua vera origine, la sua  
immagine perfetta, nelle barriere fisiche che la natura ha  
disseminato sulla Terra. Il confine naturale, radicato sal-  
damente al mondo, è il più evidente (e anche il più sem-  
plice), quello a cui ci si affida con più sicurezza, quello che  
appare meno discutibile. L'unico che possa dissuadere il  
nemico che, inevitabilmente sembra, dall'altra parte, ci  
minaccia. Tuttavia, il mare nella sua immensità e nel suo  
continuo movimento si comporta come un «cerchio di

gesso»: la costa per un attimo ne segnala il margine, ma esso se ne allontana subito per fermarsi ogni volta in un posto diverso. Durante una tempesta, con un movimento più violento, può strappare una parte della costa e trattenerla a sé, come il deserto, avanzando, invade e occupa rendendole sterili, le terre fertili ai suoi margini. Le barriere naturali possono comunque essere violate: esse svolgono il loro ruolo di limite, mai però di «limite necessario» [5, p. 355], fino a quando rimangono un ostacolo, un impedimento. Appena qualcuno, vincendo il timore che esse incutono, vi si introduce e ne svela i varchi, la attraversa, vi traccia dei percorsi, le pratica e vi si stabilisce, esse si trasformano e diventano luoghi di incontro, di commercio, universi con caratteristiche particolari, zone intermedie.

Così, per almeno quattro secoli, l'intero bacino del Mediterraneo divenne il centro politico, commerciale e culturale dell'impero romano, una sorta di frontiera interna, di enorme mercato comune, luogo di congiunzione tra le culture e centro di espansione verso tre continenti. Allo stesso modo i deserti separano violentemente gli spazi fertili che si trovano ai loro margini, ne diventano la larghissima frontiera, ma ciò non impedisce che al loro interno, attraverso di essi, si possa vivere. I nomadi che ne percorrono le carovaniere continuamente, incessantemente, ne registrano ogni piccola modificazione, ne disegnano le mappe mentali, il reticolo di segni e suoni necessario per non perdersi [7]. L'aborigeno che percorre il bush, nominandolo, ne ricostruisce ogni volta la nuova geometria attraverso i suoi canti ancestrali, un infinito filo di Arianna che avvolge completamente la sua terra. Il suo stesso ritrovarsi a vagabondare è, in ogni momento, conseguenza della storia che sta narrando, in una sorta di (auto)creazione continua. Entrambi, il nomade e l'aborigeno, abitano la loro frontiera naturale, aggiornando continuamente le rotte, e orientandosi dentro il labirinto, grazie all'assiduità [7, p. 21] della loro frequentazione.

Quella che ai margini viene vissuta come una barriera, può rivelarsi invece al suo interno come uno spazio nuovo (sovrannazionale) dove i limiti, le limitazioni, l'ignoto si rarefanno con il passare del tempo e l'aumentare dell'esperienza. I confini naturali hanno una loro storia, sono un margine, luoghi abitati e abitabili, ma dove il selvatico, l'incolto, può riapparire da un momento all'altro e rendere tutto nuovamente estraneo, disabitato. Le Alpi con il loro dedalo di valli e crinali sono il luogo dei Walser, [17] popolazione di origine germanica che nel momento della loro massima espansione, tra il tredicesimo e il quattordicesimo secolo, occupavano con le loro attività agricolopastorali le terre ad alta quota dalla Savoia fino al Tirolo. Specializzati nel recupero e nella coltivazione dei terreni incolti che ricevevano da monasteri o dalle signorie alpine i Walser non si pongono a cavallo delle Alpi, non si preoccupano di stabilire un collegamento tra l'Europa e il Mediterraneo. La direzione delle loro migrazioni e dei loro percorsi dentro la barriera alpina segue l'andamento est-ovest e questo li porta a costituire un esempio di comunità, con una lingua e una cultura comuni, in uno spazio al di sopra delle divisioni geografiche e politiche.

Anche il fiume può diventare un altro luogo. Non più quindi le sue sponde, più o meno lontane fra loro, a separare due orizzonti, ma una nuova possibilità, un margine interno in continuo movimento, una frontiera fluttuante, la terza sponda di un racconto di Guimarães Rosa. Un giorno un uomo fece costruire una canoa che già nella forma e nel legno sembrava fatta apposta per durare a lungo. Una volta terminata la canoa e salutata la famiglia, stupita dal suo comportamento, vi entrò e remando si allontanò dalla sponda. Non andò in nessun posto. «Soltanto eseguiva l'invenzione di restarsene in quegli spazi del fiume, costante nel mezzo, sempre dentro la canoa, per non saltarne fuori, mai più» [6, p. 45]. Tutti nell'intorno si chiesero il motivo di un tale comportamento: pazzia, contagio, o cos'altro?, e come facesse a resiste-

re (forse solo per dormire approdava in qualche luogo nascosto). Certo fu che nessuno lo vide mai scendere dalla canoa, e ogni volta che qualcuno tentava di avvicinarsi egli scompariva verso l'altra sponda, dentro acquitrini che solo lui conosceva. Passarono i mesi e gli anni, sua figlia si sposò, ebbe un bambino che fu portato sulla riva; egli però non comparve. La moglie e i figli se ne andarono lontano da quel posto. Uno solo rimase, e più il tempo passava più si convinceva nell'idea di prendere il posto del vecchio padre là nel fiume. Andò sulla riva, aspettò fino a quando egli apparve e gli gridò il suo intendimento. Allora il padre drizzò la prua verso di lui, felice, e lo salutò. Ma colto dal terrore, come se l'avesse visto venire dall'aldilà, il figlio fuggì correndo, ma allo stesso tempo chiedendo perdono. Ora, nell'avvicinarsi della morte spera anche lui di venir depositato in una canoa, «in quest'acqua, che non si ferma, dalle lunghe sponde: e, io, fiume in giù, fiume fuori, fiume dentro il fiume» [6, p. 51]. Ecco, allora, che dalla ricostruzione del nostro rapporto con lo spazio che ci circonda, e soprattutto dalla sua frequentazione, dalla pratica dei suoi margini (fino a farli diventare parte di noi), diventa forse possibile partire per limitare, «confinare», almeno una parte della violenza che confini e frontiere sembrano catalizzare.

### **Frontiere ecologiche**

L'articolazione sempre più complessa di spazi artificiali e spazi naturali e lo sviluppo senza limiti caratteristico di questa fase della storia introduce un ulteriore modello di frontiera con forme e problemi nuovi: la frontiera ecologica. Una delle sue caratteristiche principali è la scala d'influenza. L'idea della frontiera che collega un numero limitato di ambiti, solitamente chi sta da una parte della linea e chi sta dall'altra, viene soppiantata dal carattere macroregionale (e spesso planetario) delle frontiere ecologiche. Nel caso, ormai sempre più frequente, di incidente ambientale il pensiero di essere al sicuro e protetti all'in-

terno dei propri confini nazionali è il primo a crollare. Gli esempi ormai non mancano: dagli esperimenti nucleari degli anni Sessanta, possibilmente nascosti alla vista e all'udito dei più in qualche atollo dell'oceano Pacifico o nel profondo di qualche deserto, fino all'incendio di centinaia di pozzi petroliferi in Kuwait nel 1991 durante la guerra del Golfo; dagli incidenti a impianti per la produzione di energia nucleare, come Three Mile Island o Černobyl, fino al traffico di rifiuti tossici degli ultimi anni che vede in prima linea i paesi più industrializzati del mondo, chiazze di petrolio o nubi tossiche hanno ripetutamente disegnato i loro instabili confini ogni volta che hanno voluto e che se ne è presentata l'occasione, in totale dispregio dei limiti costruiti dall'uomo. Si riaffaccia ancora una volta il dubbio sulla reale utilità dei confini, vista la facilità con cui possono venir messi a loro volta in crisi (travolti da un soffio di vento o da un'onda) e non solo essere il luogo della crisi. È il dubbio che si affaccia nella mente del vecchio Tönle Bintarn [14, p. 78], uomo di frontiera, mentre assiste, impotente ma non rassegnato, allo scoppio della prima guerra mondiale. Contrabbandiere, venditore di almanacchi, pastore, in un continuo peregrinare tra le montagne di casa e il grande impero austroungarico, Tönle si domanda: «E se per loro c'erano i confini a che cosa servivano se con gli aeroplani potevano passarci sopra? E se non c'erano confini in aria perché dovevano esserci sulla terra? E in questo per loro intendeva tutti quelli che i confini ritenevano cosa concreta o sacra; ma per lui e per quelli come lui, e non erano poi tanto pochi come potrebbe sembrare ma la maggioranza degli uomini, i confini non erano mai esistiti se non come guardie da pagare o gendarmi da evitare. Insomma se l'aria era libera e l'acqua era libera doveva essere libera anche la terra».

Vi è un altro modo (ma altri ancora se ne possono trovare) di intendere la frontiera ecologica, più concreto e allo stesso tempo vicino all'idea di barriera, una sorta di

vallo dei giorni nostri. Abbiamo visto come un confine produca, prima di tutto, un'espulsione; un campo, una radura, uno spazio nel momento in cui viene delimitato viene anche svuotato, ripulito di tutto quello che al suo interno viene giudicato inutile, fuorviante o pericoloso. Questo continuo buttar fuori, questo escludere a tutti i costi ciò che non ci piace, produce a livello urbano, soprattutto nel caso delle grandi concentrazioni metropolitane, delle situazioni paradossali e incontrollabili. Los Angeles è da questo punto di vista uno dei laboratori a cielo aperto più interessanti del mondo, luogo in cui le novità si manifestano prima che altrove e al loro massimo livello di sviluppo culturale, spaziale, tecnologico.

In uno libro di alcuni anni fa Mike Davis, docente di urbanistica al Southern California institute of architecture, studiando le modificazioni dello spazio urbano a Los Angeles prefigurava, nella sostanza, quelli che saranno, pochi anni dopo, i motivi della rivolta dei neri; già all'inizio degli anni Novanta una delle caratteristiche della nuova Los Angeles (ma il discorso vale anche per altre grandi città degli Stati Uniti) era «la fusione senza precedenti della progettazione urbana, dell'architettura e dell'apparato di polizia in un unico totale sistema di sicurezza» [4, p. 122]. La città si serra dentro un insieme di anelli concentrici, a loro volta divisi in sottosettori di dimensioni variabili, che determinano i differenti livelli di sicurezza e garanzia. La discriminante fondamentale che determina l'appartenenza a un livello piuttosto che all'altro, oltre a quelle classiche di reddito, classe, etnia, diventa la paura. Contemporaneamente, la direzione scelta nel continuo tentativo di smaltire le enormi quantità di rifiuti urbani e industriali prodotti dall'area metropolitana, cioè quella di «regionalizzare la loro eliminazione», ha portato, e porterà sempre più nel futuro, alla creazione di una vera e propria frontiera costituita dalle discariche e dai depositi di rifiuti tossici e radioattivi. Non si intacca la produzione di rifiuti, ma con notevole senso pratico, li

si sposta semplicemente al di fuori dei confini urbani, dove non danno particolare fastidio, soprattutto per chi sta al centro dello spazio cittadino. Questa «cintura tossica» diviene il vero margine della città, il suo insalubre limite, la zona della disinfestazione oltre la quale non sempre si aprono e si apriranno ameni panorami. Anche perché il salto di scala dalla dimensione metropolitana a quella regionale è più breve di quanto si possa credere, e in molte nazioni già realtà. Secondo stime dell'alto commissariato delle Nazioni unite per i rifugiati alla fine del millennio, tra cinque anni, più della metà della popolazione africana, ad esempio, sarà urbanizzata e fenomeni analoghi, certamente, si verificheranno in molte aree dell'Asia e nel continente americano.

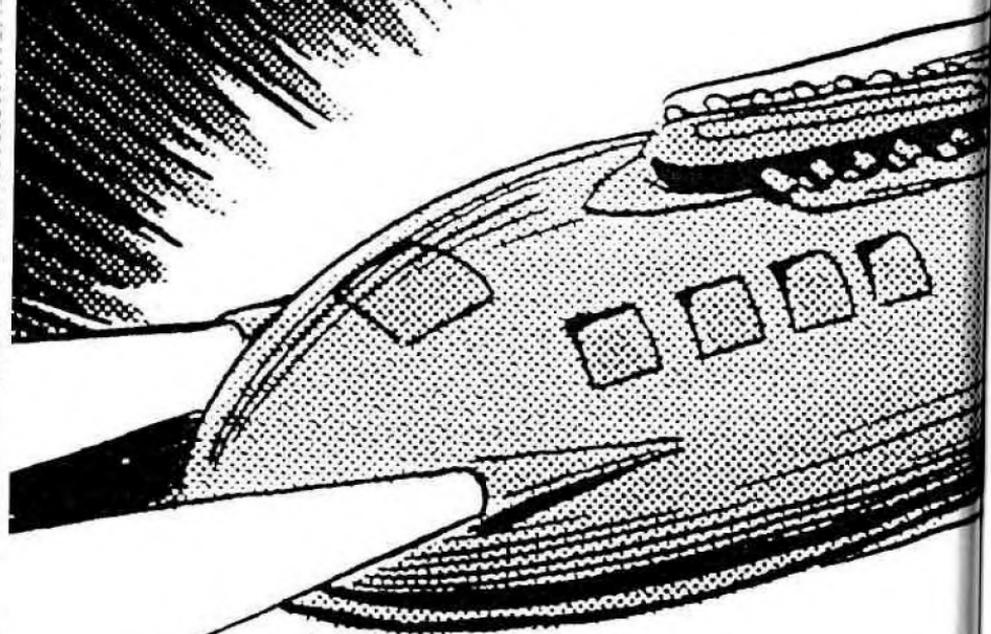
### **Contorno?**

Figlia. Papà, perché le cose hanno contorni?

Padre. Vuoi dire: «Perché quando disegniamo le cose diamo loro dei contorni?», oppure vuoi dire che le cose hanno dei contorni, che noi le disegniamo oppure no? [2, p. 62].

## Riferimenti bibliografici

1. Giorgio AGAMBEN, *Che cos'è un campo*, in *Volontà*, numero 2-3/1995.
2. Gregory BATESON, *Verso un'ecologia della mente*, Adelphi, Milano, 1988.
3. Emile BENVENISTE, *Il vocabolario delle istituzioni indoeuropee*, Einaudi, Torino, 1988.
4. Mike DAVIS, *La città di quarzo. Indagine sul futuro di Los Angeles*, Manifestolibri, Roma, 1993.
5. Lucien FEBVRE, *La terra e l'evoluzione umana*, Einaudi, Torino, 1980.
6. João GUIMARAES ROSA, *La terza sponda del fiume*, in *Le sponde dell'allegria*, Loescher, Torino, 1988.
7. Franco LA CECLA, *Perdersi. L'uomo senza ambiente*, Laterza, Roma-Bari, 1988.
8. Eric J. LEED, *Terra di nessuno*, Il Mulino, Bologna, 1985.
9. Claudio MAGRIS, *Come i pesci in mare...*, in *Frontiere*, supplemento a *Nuovi argomenti*, numero 38/1991.
10. Predrag MATVEJEVIC, *Mediterraneo. Un nuovo breviario*, Garzanti, Milano, 1991.
11. Ian MC EWAN, *L'inventore dei sogni*, Einaudi, Torino, 1994.
12. Celestina MILANI, *Il confine: note linguistiche*, in Marta SORDI, *Il confine nel mondo classico*, Jaca Book, Milano, 1987.
13. D. NORDMAN, *Frontiere e confini in Francia*, in Carlo OSSOLA, Claude RAFFESTIN, Mario RICCIARDI, *La frontiera da stato a nazione*, Bulzoni, Roma, 1987.
14. Mario RIGONI STERN, *Storia di Tönle*, Einaudi, Torino, 1978.
15. Joseph RYKWERT, *L'idea di città*, Einaudi, Torino, 1981.
16. Michel SERRES, *Le origini della geometria*, Feltrinelli, Milano, 1994.
17. Luigi ZANZI ed Enrico RIZZI, *I Walser nella storia delle Alpi*, Jaca Book, Milano, 1988.
18. Benedyckt ZIENTARA, *Frontiera*, in *Enciclopedia Einaudi*, Torino, 1977.



## Louis Mannie Lionni / **Progettare o partecipare** ●



*Due città non sono paragonabili. Parlare del futuro delle città non ha senso perché ogni caso ha una storia particolare non riducibile a un unico schema. Si devono analizzare dall'interno, volta per volta, i problemi che si presentano e dare ogni volta una risposta creativa. E perché no, libertaria. Ecco un'intervista sulla vita nella città a un architetto che abita in una piccola città degli Stati Uniti. Louis Mannie Lionni, nato a Genova, ha studiato architettura in Italia e negli Usa, si è laureato al Massachusetts institute of technology (Mit) nel 1956. Presta la sua attività soprattutto a favore di gruppi di quartiere ed enti municipali. Dal 1990 insegna nel Vermont all'Institute for social ecology fondato nel 1973 da Murray Bookchin.*

**T**u insegni con Murray Bookchin all'Institute for social ecology nel Vermont, un osservatorio privilegiato per poter immaginare possibili scenari futuri di insediamenti urbani sul territorio. Bookchin in un suo testo recente sostiene che la chiave per la risoluzione dei problemi di sfruttamento delle risorse ambientali è favorire la «cittificazione», un brutto neologismo ma efficace per distinguerlo dal termine «urbanizzazione» che lui usa in negativo come distruzione delle specificità

**del territorio. Per Bookchin «cittificazione» vuol dire creare città in equilibrio con il proprio ecosistema. Ma come sarà secondo te in futuro nell'ambiente in cui vivremo, esisteranno ancora le città come le concepiamo oggi?**

Non credo che attualmente sia possibile «concepire» le città, o meglio la città. Cioè, non esiste una teoria della città che serva veramente gli interessi dei cittadini o chi non è cittadino. Certamente possiamo paragonare le grandi città fra di loro; ma se si vuole capire il futuro del vivere in società lo si potrà fare con più probabilità di successo prendendo come modello le città minori in contesti naturali meno compromessi. Mi sembra anche che sia contraddittorio in un contesto anarchico usare il termine «le città». Il contributo che gli anarchici possono portare al dialogo sul territorio è il rifiuto di generalizzare. Due città (anche questo termine è problematico per me) possono sembrare paragonabili. Dentro uno schema riduttivo lo sono. Ma anche accettando definizioni e metodi di analisi tradizionali possiamo anticipare che nella situazione contemporanea due città che sembrano simili e che partono insieme per la (apparentemente) stessa «strada» si troveranno, già a breve termine, molto differenziate.

**Credi che le città si decentreranno in armonia con il territorio, si concentreranno o vi sarà un'atomizzazione sul territorio degli insediamenti abitativi del tutto incontrollata?**

Credo che i migliori esempi di abitare urbano si siano sempre evoluti secondo principi e pratiche con ampi gradi di libertà e di impossibilità di controllo dei pianificatori. In questo senso sono un po' «anarchici». Il decentramento non è di per sé una garanzia di trasformazione armonica del territorio; non credo che lo sia nessun modello a priori. Però in ogni specifico contesto (Parigi come Posillipo) potremmo anticipare gli impatti negativi interni ed esterni relativi a eventuali tipi di decentramento, e rafforzare

le tecnologie di gestione anarchiche. Siamo ancora legati a concetti razionali, deterministici con radici in sistemi antichi, autoritari, gerarchici superati. Adesso l'evoluzione della città non si presta a un'analisi, bensì a un'attenta e (la più possibile) silenziosa partecipazione. Cioè la razionalità si svolgerà all'interno stesso del fenomeno che noi vorremmo capire ed esplicare dall'esterno.

**Chi vive nella grande città, tra il cemento e i rumori, dimentica che gran parte del resto del mondo vive in villaggi o piccole città e che non esiste solo il problema di modificare l'esistente, ma anche quello di salvaguardare le comunità che ancora presentano valori e rapporti di equilibrio territoriale.**

Non sono d'accordo nell'insistere sulle differenze che separano i villaggi o le piccole città dagli agglomerati più estesi e generalmente considerati perciò meno vivibili. Bisognerebbe piuttosto concentrarsi sui singoli abitanti, qualunque sia la dimensione della città nella quale vivono, e ricostruire partendo da loro, le loro individualità, il progetto di modifica per far coincidere i loro ambienti alle loro necessità. I dubbi rispetto alle concrete possibilità che un lavoro individuale di base possa tener fronte alla lotta coordinata che il capitalismo in tutte le sue forme autoritarie e partecipatorie svolge contro l'umanità sono comprensibili. Ma mentre è la stessa unidimensionalità del capitalismo che ne è la forza e il motore, paradossalmente sono convinto che il prossimo futuro spetta alla pluridimensionalità delle prassi che vanno a costituirsi nelle azioni quotidiane di tutti noi, nei villaggi come nelle grandi città. Credo che dobbiamo per forza essere piuttosto ignoranti a proposito dei dettagli di questa trasformazione: tempi, modi, contesti. Io certamente lo sono. Ma non credo perciò di dover esserne meno convinto. Coloro che progettano per professione o per amore possono testimoniare la concretezza dell'intuito e il suo ruolo centrale

nell'iter del progetto, che sia questo fare architettura o scegliere un compagno o una compagna.

**Molti sostengono che la forma futura delle città sarà determinata in gran parte dall'irruzione delle nuove tecnologie e della onnipresenza di video e computer, di telelavoro, teledivertimento, telesesso, teleturismo. Gli spazi virtuali non si sovrapporranno più agli spazi tradizionali ma contribuiranno a stravolgerli, a renderli caotici. È vero che la densità possibile della città futura sarà proporzionale alle ore video per persona?**

Non so quali potranno essere gli scenari futuri in questo campo. Non è tanto l'egemonia dei mezzi e delle tecnologie informatiche quanto il possesso e il loro controllo che ci preoccupa. Infatti entreranno sempre più in conflitto con un organico evolversi di ogni situazione comunitaria-bioregionale, ma non credo che saranno mai le ore video a definire la densità di un quartiere o edificio, o almeno non credo che diventeranno mai un modello generalizzato.

**Andiamo forse incontro a una sorta di «medioevo tecnologico» in cui avremo conurbazioni ad altissima densità di tecnologia e accumulo di ricchezza in un territorio «terzomondizzato»?**

Ci siamo già da tempo, anche se ci si pensa ancora proiettati nello scenario del rinascimento. E dovremmo uscirne. Credo che un dibattito che riuscisse a mettere in rilievo i relativi «meriti» (e il loro rapporto dialettico) di questi due periodi storici nel contesto di un senso del tempo estremamente elastico sia molto importante. Le nostre intuizioni (sollecitate dal pensiero dei grandi teorici antichi e contemporanei dell'anarchismo e dell'ecologia) sono già nel post-umanesimo anche se le nostre azioni non lo sono ancora. E certamente il medioevo ha molte lezioni da darci. Ma non bisogna lasciarsi rappresentare

come gente che vuole riportare in dietro la storia, cioè dei reazionari.

**Credi che sia possibile ipotizzare in quali geometrie abitative inseriremo a forza i prossimi miliardi di esseri umani e in quali spazi vivremo nei prossimi anni?**

Tendo più a preoccuparmi di sapere in quali geometrie abitative i prossimi miliardi di esseri umani infileranno noi. E con quali metodologie di analisi, programmazione, progettazione, costruzione, gestione, manutenzione. In quali spazi vivremo nei prossimi anni? Non si possono fare delle grandi generalizzazioni. La vita è multiforme e la tendenza all'omogeneizzazione, apparentemente inarrestabile, non è sostenibile. Ho molta fiducia nella volontà. Credo poi che la discussione nei paesi più sviluppati sulla necessità di comportamenti di vita (e di conseguenza anche di spazi) più modesti ci porterà anche a un'analisi qualitativa, etica e politica. Vivremo senz'altro in spazi più qualificati, più significanti. L'anno scorso andai in Danimarca per visitare alcune comunità e mi ha colpito come il disegno, la progettazione in un contesto comunitario potessero ancora servire la volontà di valorizzare risorse scarse.

**Pensi che oggi possa ancora esistere un approccio anarchico ai problemi del territorio? Partecipazione, autocostruzione, ecologia sociale, municipalismo e altri strumenti libertari per la gestione del territorio sono ancora applicabili? Ci sono esperimenti significativi? Insomma in quale tipo di struttura sarà possibile conservare le istanze di libertà, di partecipazione e di rispetto per l'ambiente?**

Nel cuore. Nell'affetto, stima, riconoscimento (e autoriconoscimento), nelle strutture della psiche. Credo che basti vedere, in un paese relativamente democratico

com'è il mio, quali siano le istanze che inducono le persone ad accettare il confine, l'esclusione e la deturpazione dell'ambiente. Ma non so se è un discorso che posso portare avanti in modo persuasivo. Certamente il rifiuto anarchico di descrivere la meta che si vuole raggiungere, assolutamente giusto, pone problemi per il largo pubblico. Ma credo che finalmente ci sia un clima nel quale le tecnologie del viaggio possano essere capite e condivise come fini a se stesse. Sono convinto che si possa sviluppare un approccio anarchico ai problemi del territorio. La teoria esiste già. Qui la prassi si sta evolvendo lentamente con procedimenti tradizionali di autogestione, ma è come la vita invernale. Bisogna prestare molta attenzione per accorgersene, vederla, capirla in tutti i suoi intrecci. Bisogna, innanzi tutto, volere che esista. È curioso quante persone pensino che l'inverno sia la fine, piuttosto che l'inizio. Siamo soltanto all'inizio di una pratica articolata. Che cosa si fa sul territorio? Pulizia, soprattutto moltissima pulizia. Al resto ci penseranno altri.

**È in pieno svolgimento la lotta tra chi vorrebbe urbanizzare tutto il pianeta per un controllo totale del territorio (telematico o poliziesco che sia) e chi sta lavorando per creare, dalla piccola scala, la società futura. Da tempo quasi tutte le utopie letterarie sono diventate distopie, tutti i sogni del futuro diventano facilmente incubi, nei romanzi di fiction, nei film, nei videogame, la realtà che ci circonda si distingue sempre più difficilmente dai notiziari televisivi e dalle paure diffuse dai media: l'immaginario collettivo viene sempre più manipolato per far credere che l'unico futuro possibile sia anche l'unico permesso.**

Per me la questione principale rimane la pratica quotidiana nella società anarchica. Il futuro è qui. A differenza delle società precedenti questa non viene annunciata dalle voci di profeti, intellettuali o religiosi che siano, e in

schemi ideologici, ma attraverso una presa di coscienza collettiva. Ammiro il lavoro dei miei colleghi, se posso chiamarli così, che cercano di anticipare le grandi linee dei possibili (e desiderabili) futuri. Anch'io, come del resto noi tutti, cerco di anticipare il futuro con immagini che tendono necessariamente a essere (data la mia professione) immagini architettoniche, ma so benissimo che questo non può sostituire la prassi concreta della vita quotidiana e che non costituisce teoria. È soltanto un modo di proiettare sul futuro una prassi antica.

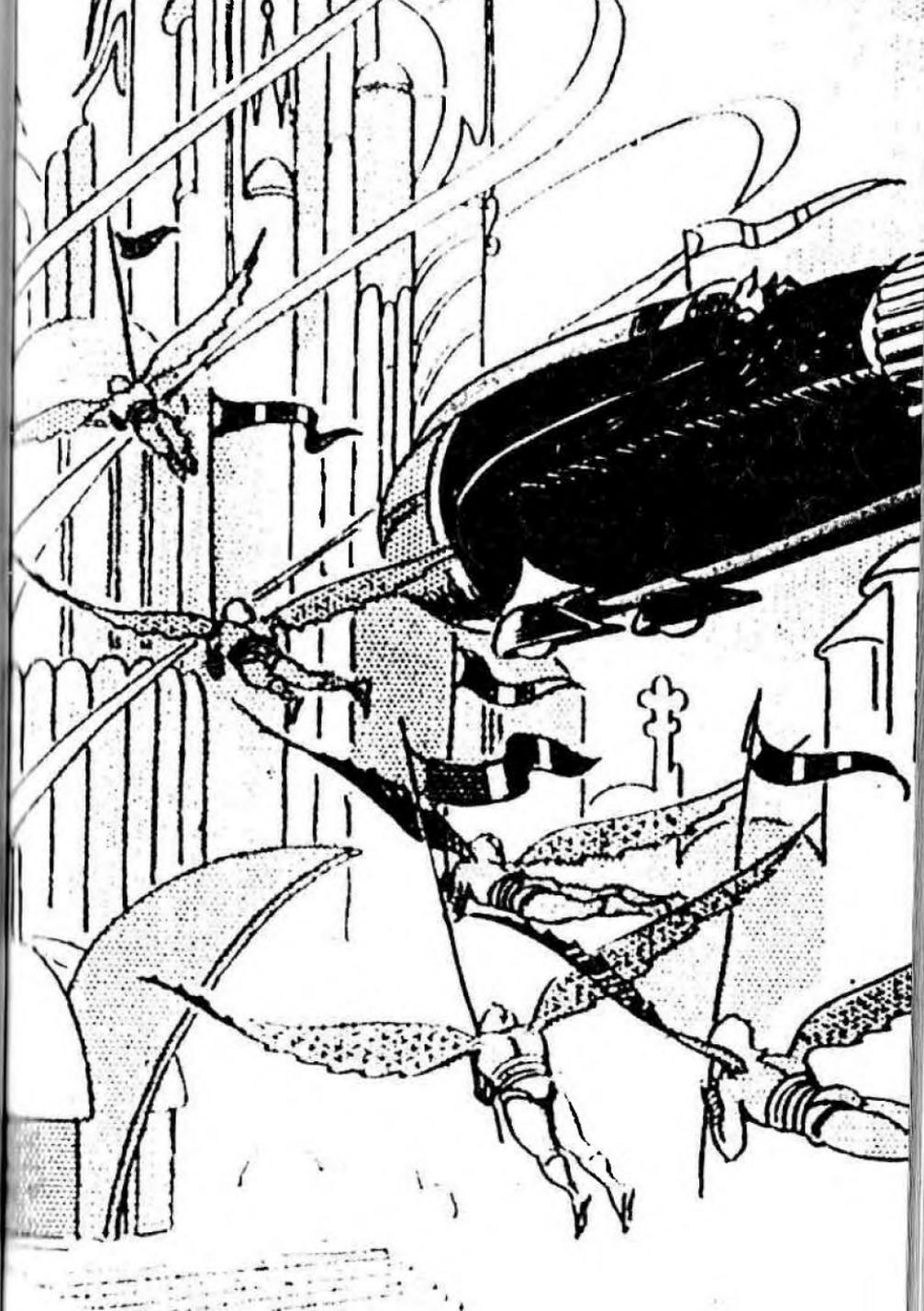
**Temo che i tempi del costruire, del crescere in modo organico siano troppo lenti rispetto alla grande macchina che tutto vuole ingoiare, e che potrebbe arrivare a pianificare anche l'inganno di farci credere di abitare a Urbino mentre in realtà siamo in un ghetto di una grande Las Vegas.**

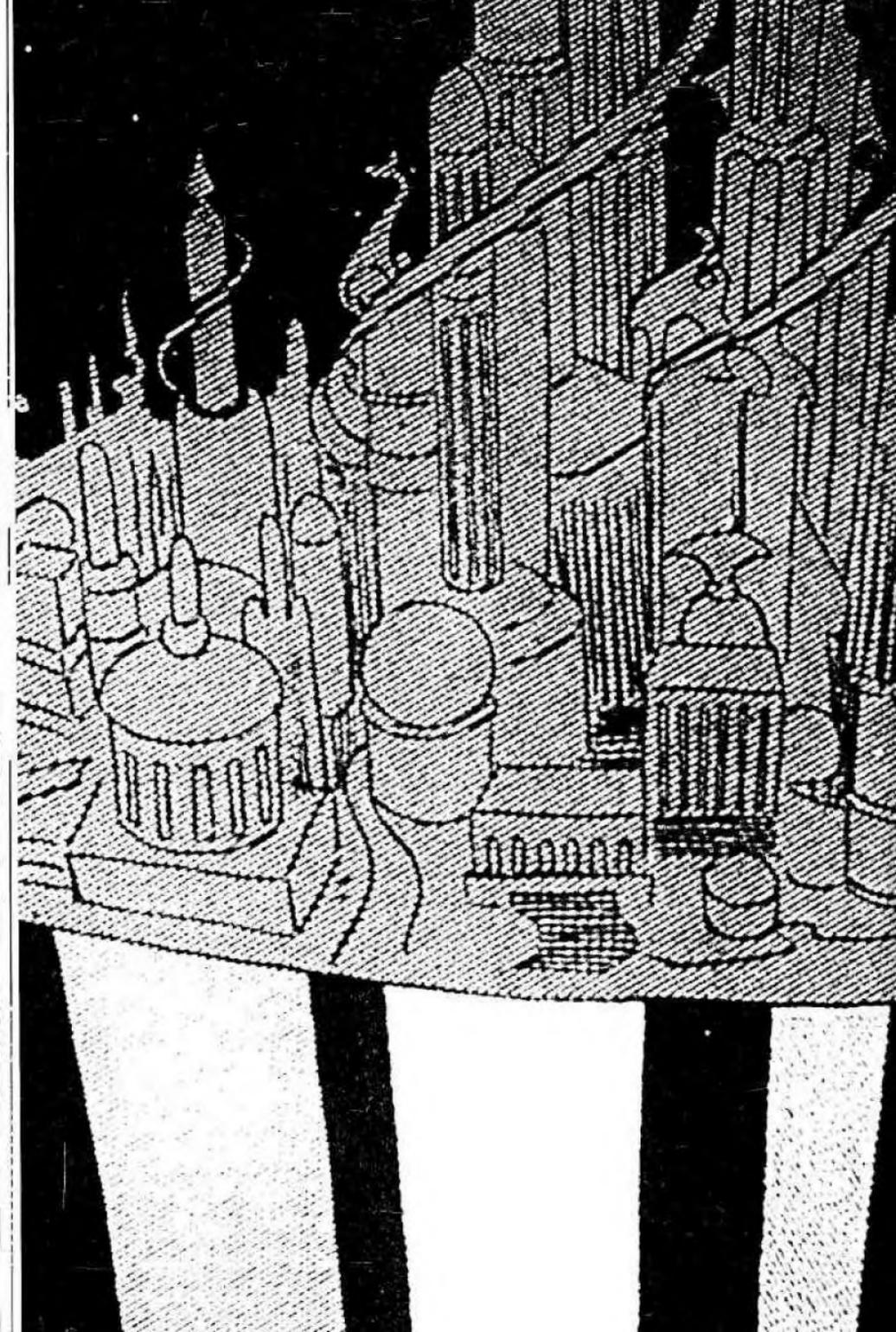
Riconosco i pericoli ai quali accenni, ma mi sembra che non ci sia altra scelta. Non conosco alternative. Per fortuna (e posso essere deluso) il limite stesso, concreto, della vita ci impone questi tempi. Se da un lato credo di poter scampare, data la mia limitata possibilità di vita, a una possibile fine del mondo, da un altro credo che nel vivere i nostri rapporti personali intimi e comunitari noi creiamo le premesse per la trasformazione di questa grande macchina nella quale siamo, in tanti ormai, involontari passeggeri. Dobbiamo accettare quello che Pietro Toesca descrive: la vita va sempre problematizzata, non ci sono garanzie; certamente l'intuito, l'esperienza e la ragione vanno consultate e utilizzate nella valutazione delle scelte che ci si propongono nella vita quotidiana, ma la vita è sperimentale e le tradizioni alle quali siamo ancora legati ci dicono che non dobbiamo preoccuparci dell'esito, se non rischiando di vederlo irrimediabilmente pregiudicato. Detto questo, bisogna riconoscere l'urgenza di una grande solidarietà per la irripetibilità di ogni essere, di ogni contesto, naturale o sociale. L'amore sostituirà l'odio e la dif-

fidenza? Non si può dire. Ci vorrà tempo. Ma non vorrei essere frainteso: nel tempo che passa, moltissimi esseri soffriranno, moriranno, ed è per ognuno di loro, non per un avvenire ecologico o altri fini retorici, che dobbiamo preoccuparci e batterci. Dobbiamo anche guardare più lontano. I problemi che confondono il lavoro di molti gruppi di quartiere sono tanti e tanto pressanti. E così si ha l'impressione di ripetere continuamente gli stessi errori, di non progredire, di arretrare. Bisognerebbe allora parlare di risorse, di come incentivare la riscossa personale, il lavoro progettuale, e la collaborazione a questa nostra avventura di tutti quegli esseri e quei contesti che sono alienati. Ma si tratta di un discorso che va approfondito dialetticamente.

a cura di **Franco Buncuga**







## Alberto Magnaghi / *Megalopoli: presunzione e stupidità* ●●

*La metropoli moderna è una non-città. Ma è con questa che ci si deve misurare per ipotizzare futuri diversi e più umani. Dalla individuazione delle linee di sviluppo della metropoli si deve partire per ricostruire, rifondare la città. È quanto propone Alberto Magnaghi, docente di analisi delle strutture urbanistiche e territoriali e di pianificazione del territorio all'università di Firenze. Magnaghi ha scritto tra l'altro: Per una trasformazione ecologica degli insediamenti (con Raffaele Paloscia, 1992), Il territorio dell'abitare (1990), Dalla cosmopoli alla città di villaggi (in La città e il limite, 1990).*

**C**i troviamo in una fase di superamento della forma metropoli? Se affrontiamo il problema dal punto di vista delle tendenze materiali in atto ed esaminiamo i processi di urbanizzazione nel mondo, possiamo sicuramente affermare di no; e che, anzi, assisteremo nei prossimi anni a una diffusa e accelerata «metropolizzazione»: tutte le previsioni restituiscono trend inquietanti di questo processo. Qualche dato: il 54% della popolazione italiana si è addensato nell'11% del territorio nazionale in aree metropolitane, che rappresentano il 18% del totale dei comuni. A livello mondiale, ogni anno, più di 50 milioni di persone affluiscono dalla campagna alla città.

È un processo che, per velocità e dimensione, non si è

mai verificato nella storia (all'inizio del diciannovesimo secolo viveva nelle città il 3% della popolazione mondiale) e che tende ulteriormente ad acuirsi: le previsioni al secondo quarto del ventunesimo secolo (fonti Onu) ipotizzano il 62% della popolazione mondiale insediata in città metropolitane e in megalopoli. Questi dati medi si differenziano: nei paesi sviluppati la percentuale di popolazione metropolitana sale all'85%, mentre in Africa, Asia, America Latina le percentuali scendono al 50-60%. Tuttavia ci troviamo qui in presenza di fenomeni molto più accelerati, tumultuosi e quantitativamente rilevanti di urbanizzazione rispetto alle città del primo mondo che si trovano, peraltro, in stasi demografica, infatti, ancora le previsioni dell'Onu ipotizzano una crescita di popolazione urbana nel terzo mondo, entro i medesimi orizzonti temporali, da uno a quattro miliardi di persone.

Ignacy Sachs commenta questi dati con una immagine evocativa: ogni due mesi si edifica nel terzo mondo una regione parigina. Naturalmente il modello non è Parigi e neppure la banlieu: si tratta di popolazione che vivrà in periferie degradate di favelas e bidonvilles. Il modello di urbanizzazione è decisamente diverso dalla crescita della periferia metropolitana del primo mondo, dove esiste ancora un rapporto causale fra urbanizzazione e lavoro (di fabbrica o d'ufficio), servizi per la soddisfazione di bisogni primari e formazione del reddito.

Il tipo di urbanizzazione «selvaggia» del terzo mondo ha invece connotazioni direttamente socio-culturali e politiche, saltando connessioni causali con la crescita di strutture economiche e produttive. È un'urbanizzazione che, per le sue proporzioni e la sua velocità incrementale, non ammette pianificazione: non sono cioè regolabili, da parte dei governi locali, i rapporti fra flussi di urbanizzazione, servizi, abitazioni, trasporti e così via. Dunque la drammaticità del processo non risiede solo nel dato dimensionale dell'urbanizzazione, ma anche e soprattutto nella forma in cui avviene («periferizzazione» diretta delle

masse immigrate dalla campagna, senza passare attraverso un qualche contatto con la cultura urbana); forma destinata a incrementare la costruzione di povertà materiale e culturale su scala mondiale. Questi processi indicano una fase di ulteriore accentuazione dell'organizzazione metropolitana del mondo. La dimensione della periferia della megalopoli è tale da rompere ormai ogni relazione residua (semantica, culturale, urbanistica) con la città cui topograficamente si riferisce. La periferia si accresce con regole proprie, uniformi, omologanti, distruttive dello spazio urbano; è immemore della storia dei luoghi e della loro identità. La periferia di megalopoli è la negazione della città.

Questa autonomizzazione di conurbazioni periferiche del terzo mondo dalle città è stata preceduta, come modello di urbanizzazione, da fenomeni analoghi (anche se in scala dimensionale di gran lunga inferiori) nel primo mondo. Fenomeni facilmente leggibili, ad esempio, nel territorio italiano: la città, dall'epoca etrusca, romana, medievale, rinascimentale, barocca, ottocentesca, sviluppa una crescita nell'arco di più di venti secoli abbastanza contenuta e lentissima (due, tre, quattro volte il tracciato originario). Negli ultimi cinquant'anni l'espansione urbana occupa una superficie mediamente di dieci, quindici volte la città storica, rompendo ogni continuità con le sue millenarie regole di crescita; per di più questo processo si attua non solo laddove si sono verificati i noti movimenti di polarizzazione industriale nel sistema della grande produzione di massa, ma sono avvenuti pervasivamente su tutto il fitto reticolo delle medie e piccole città, nelle quali il processo di occupazione abnorme di suolo e di crescita di conurbazioni periferiche è direttamente legato all'affermarsi di modelli culturali e di consumo di tipo metropolitano: periferie di metropoli mai nate.

In tutte le principali città metropolitane la popolazione sta calando, ma la città si espande. La forma metropoli

vince anche sul calo demografico. Apparentemente non c'è più alcuna ragione per espandere la città, anzi ve ne sarebbero molte per riqualificare la città esistente; invece la metropoli continua a crescere costruendo nuove gerarchie territoriali, attraendo su di sé nuovi investimenti riguardanti in particolare i servizi rari all'impresa e alla persona: il terziario avanzato; le università, i parchi scientifici e tecnologici, l'informazione, la comunicazione, ricostruendo attraverso questo movimento attrattivo una domanda artificiosa di abitazioni e servizi, non più legata alla mobilità operaia, ma terziaria, costruendo un nuovo ciclo della migrazione, un nuovo fenomeno di polarizzazione e urbanizzazione accelerata, di congestione delle aree centrali e di impoverimento delle periferie regionali.

Il ciclo del riequilibrio territoriale, reso concretamente possibile dalle potenzialità delle tecnologie informatiche attraverso la redistribuzione equilibrata delle attività sui reticoli regionali di città e l'attuazione per ogni città di equilibri ecosistemici, energetici e produttivi con il proprio territorio è un processo ben lontano dalle tendenze in atto. Le potenzialità sono attuali e concrete: ma l'onda lunga del modello tradizionale della crescita che percorre le metropoli del primo e del terzo mondo si muove ancora nella direzione opposta dell'iperconcentrazione metropolitana e della conseguente proliferazione di periferie degradate.

Domina ancora una cultura in nome della quale, ad esempio, una città come Firenze cerca di diventare metropoli («città metropolitana»); non si pone questo evento come compimento della catastrofe della propria identità urbana, ma al contrario lo persegue come un salto di qualità, come uno status da raggiungere.

Se ci affidassimo unicamente alla lettura di queste tendenze, dovremmo dunque dar ragione a chi sostiene che nei prossimi cinquant'anni dovremo muoverci e ragionare all'interno della forma metropoli e della sua espansione pervasiva; e quindi dovremo cercare di cor-

reggere, migliorare, esaltare le forme di organizzazione e di crescita dell'individuo metropolitano e delle sue libertà.

Ritengo invece che, se ci avviciniamo al problema analizzando sia le contraddizioni interne al modello metropolitano, sia i comportamenti e i movimenti sociali urbani, ci troviamo alle soglie di eventi, prospettive e progettualità volti al superamento strategico della forma metropoli. Se esaminiamo innanzi tutto gli effetti dei processi dimensionali descritti sulla qualità ambientale e urbana siamo sommersi da dati previsionali catastrofici dal momento che, già ora, il modello è largamente in crisi, insostenibile, ignorante gli effetti perversi del proprio sviluppo; e che ha già superato nel suo percorso una curva ascendente in cui lo sviluppo metropolitano significava crescita del reddito, delle libertà individuali e delle trasformazioni culturali, del benessere, della mobilità sociale. Ci troviamo infatti da tempo in una curva discendente in cui allo sviluppo della metropoli corrisponde una riduzione delle libertà e una crescita di nuove povertà, dal momento che aumenta la forbice fra crescita economica della metropoli e sue possibilità di riproduzione e sopravvivenza.

È necessaria a questo punto una precisazione: la forma metropoli contemporanea non è sinonimo della grande città. Non intendo perciò esprimere, criticando la forma metropoli, un pensiero antiurbano, ruralista, premoderno. Al contrario, ritengo la forma metropoli una degenerazione della città, una forma di urbanizzazione distruttiva della città. Per di più essa è una forma dell'insediamento pervasiva, che informa delle proprie regole omologanti tutto il territorio; in questo coinvolgimento distrugge la natura peculiare dei luoghi e delle città cancellandone differenze, identità, complessità.

Tuttavia questo processo di distruzione della città storica (o meglio, della città *tout court*) non è avvenuto, se non in parte. Il tentativo, anche negli approcci teorici, c'è

stato: il movimento moderno razionalista, nel tentativo di estendere il sistema di funzioni dalla grande fabbrica alla società, proponeva tra l'altro di distruggere la città storica (salvo qualche testimonianza museale), in quanto inadeguata a reggere una razionale distribuzione territoriale delle funzioni della società industriale di massa (*zoning* e grandi apparati monofunzionali), relegando il problema abitativo ad appendice del processo produttivo e delle sue regole spazio-temporali.

Dunque la metropoli contemporanea si distingue dalla città storica (anche quando questa assume il ruolo di grande capitale) per l'attivazione di un processo di totale sganciamento dalle regole costitutive dell'identità di un luogo, sovrapponendovi una regola insediativa astratta, artificiale (il cui valore risiede interamente nel rapporto uomo-macchina e non più nel rapporto uomo-ambiente-natura); una regola dunque indifferente a una relazione con il territorio su cui la città, si è sempre, pur in forme diverse, modellata (perfino la città imperiale di colonizzazione romana è una città che, in ogni caso, si misura con forme culturali e peculiarità dei luoghi che conquista).

L'attuale organizzazione metropolitana è la prima nella storia che opera questo tendenziale sganciamento e una radicale autonomizzazione (attraverso la costruzione di una seconda natura artificiale, trattando la prima come semplice sfondo o supporto) della organizzazione spaziale della società dai luoghi su cui insiste.

Questo processo avviene in molte forme; dalla uniformazione dei sistemi costruttivi e dei materiali da costruzione che, prodotti industrialmente, non hanno più relazioni con il sottosuolo, e con le qualità ambientali che tradizionalmente informano strutture, forme, colori, linguaggio, tecniche dell'architettura dell'urbanistica; alla estraniamento delle regole insediative che prescindono totalmente dalla storia dei luoghi, dalle culture materiali locali, dai caratteri e dalla struttura del paesaggio urbano e rurale. Dunque la crescita di una conurbazione

metropolitana è un processo indipendente dalla variabile luogo e quindi anche (poiché i luoghi sono un costruito spazio-temporale di lungo periodo) dalla variabile tempo, una sommatoria di macchine istantanee che si susseguono senza storia e memoria dei luoghi.

Dunque è questa non-città con cui dobbiamo misurarci. Nei prossimi anni questo tumultuoso processo di urbanizzazione andrà avanti in forme ancora più rapide ed esasperate, si accelererà la verifica di sostenibilità di questo processo di artificializzazione globale del pianeta, che utilizza la terra come puro supporto inanimato di una macchina insediativa che trova in sé, nella propria autoreferenza e autonomia totale, la propria logica di riproduzione e di crescita e la propria efficienza e razionalità. È un processo di natura catastrofica o è in grado, attraverso la continua invenzione di protesi tecnologiche, di desituare nel futuro i propri squilibri e le proprie crisi? La risposta al problema rimanda a una questione più radicale: non riguarda esclusivamente le ecocatastrofi locali e planetarie prodotte dall'espansione di megalopoli, ma il fatto che questa forma dell'insediamento produce un cambiamento culturale nel concetto di ricchezza. La crescita di questa macchina produttiva è percepita sempre più come produttrice di nuove povertà: povertà di qualità ambientale e povertà di identificazione.

Siamo di fronte a una regola di crescita dell'insediamento ignorante e presuntuosa: ignorante in quanto ha perso la sapienza ambientale che garantiva, nelle culture urbane precedenti, le condizioni di riproduzione della città stessa; presuntuosa in quanto ha relegato nell'oblio della premodernità questioni identitarie che si ritenevano superabili per sempre con il processo di artificializzazione del territorio della modernità. La metropoli, come seconda natura artificiale, più efficiente e razionale della prima, riduce il territorio storico a supporto tecnico del proprio modello migliore, negandone peculiarità, differenze, identità. Ma è proprio dai bisogni che nascono dalle

nuove povertà (e non dal continuo accumulo di protesi tecnologiche) che si intravede la chiave progettuale di una nuova cultura urbana in grado di fermare la catastrofica crescita di megalopoli.

### **Bisogno di identità**

La memoria genetica dei luoghi sepolti riaffiora ovunque in modo dirompente; le istanze etnico-linguistiche e identitarie che fino a qualche anno fa venivano trattate come rigurgiti premoderni si sono progressivamente estese dalle repubbliche baltiche alle regioni europee, dalle problematiche interetniche nelle metropoli del primo mondo agli approcci normativi per lo sviluppo autocentrato nel terzo mondo, fino alle teorie dello sganciamento dal mercato mondiale. In questo estendersi a livello sia macro che microsociale, queste questioni sono divenute centrali nel conflitto e nella progettualità sociale. La centralità di questo bisogno va assunta come problema rilevante, senza cedere alla tentazione di esorcizzarla a priori per la contraddittorietà a volte altamente drammatica che i movimenti assumono negli indirizzi culturali e nella gestione politica.

Questa rivolta alla povertà di identità si presenta in forme diffuse e capillari: nei quartieri periferici della metropoli come ricerca di identità locale, come recupero dello spazio pubblico e di relazioni solidali.

Come autoprogettazione comunitaria; a livello internazionale (valga l'esempio delle Organizzazioni non governative, Ong) sta tramontando negli ultimi anni la premienza del nord nella formazione dei progetti per il terzo mondo (obiettivi di sviluppo) a favore di un chiaro primato delle Ong del sud (ad esempio del villaggio africano) che chiedono al nord supporti informativi e comunicativi per un progetto saldamente organizzato secondo obiettivi autoctoni. Pertanto il villaggio fonda il suo «stile di sviluppo» non più sul prodotto interno lordo o su modelli di urbanizzazione e industrializzazione esogena, ma sul

recupero della propria identità.

Questo rovesciamento allude a nuove potenziali relazioni nella stessa metropoli: il superamento di politiche integrazioniste verso forme di autorganizzazione e di scambio culturale interetnico (vedasi ad esempio negli Usa la crescita di comportamenti di autoriconoscimento, autoformazione, autoreferenza alle radici della cultura nera). Lo sviluppo della città multi-interetnica può tra l'altro costituire un importante laboratorio per la «ricostruzione» del terzo mondo a partire da stili di sviluppo determinati dalla rinascita identitaria.

Questo bisogno di profondità storica identitaria di cui i movimenti etnici e localistici sono un'emergenza costituisce un importante elemento di rifondazione della città e del potenziale superamento della marginalità ed estraneazione della periferia reinterpretando il «ghetto» periferico come ricostruzione di un luogo urbano dotato di senso e identità.

### **Qualità ambientale**

Il processo di astrazione dai luoghi e di costruzione dell'insediamento artificiale ha avuto molti effetti noti che possiamo connotare come costruzione di nuove povertà: distruzione di risorse limitate (aria, acqua, suolo, vegetazione, sottosuolo); ignoranza crescente dei cicli riproduttivi biologici ed energetici delle città (necessità di inventare sempre nuove protesi tecnologiche per far sopravvivere la metropoli alle continue e crescenti ecocatastrofi che produce). Ma occorre evidenziare un problema più complesso rispetto alla riproduzione fisica della città: il processo di astrazione dai luoghi distrugge il paesaggio. Intendendo il paesaggio come espressione sensibile del lungo processo di territorializzazione che si è realizzato attraverso un rapporto sinergico attivo fra comunità insediate e ambiente (clima, vegetazione, suolo, orografia, acque, struttura geomorfologica); un rapporto interattivo attraverso il quale si formano il carattere, l'identità, l'unicità,

(percepibili nel paesaggio) dei luoghi e delle città.

Questa costruzione di territorio (e del suo paesaggio) si interrompe quando la società fa a meno dei luoghi e costruisce città attraverso regole interne alla razionalità strumentale al rapporto uomo-macchinario e alle leggi del mercato; regole che autonomizzano l'organizzazione dello spazio dall'interazione con l'ambiente e con la costruzione storica del territorio. Questo è un codice genetico che differenzia la metropoli contemporanea da tutti i modelli di città nella storia: la rottura totale delle relazioni fra insediamento e ambiente produce non solo la distruzione delle capacità autoriproduttive dei sistemi territoriali (per cui arriviamo al paradosso che la società postindustriale, che avrebbe dovuto dar risposta a bisogni postmateriali, dovrà per cinquanta-cento anni occuparsi di bonifica territoriale per ricreare le condizioni di riproduzione biologica dei corpi), ma produce soprattutto la negazione del bisogno di rappresentazione nello spazio e nel tempo che è immanente a tutte le società umane dal momento che esse fondano la propria identità proprio sulla circolarità del rapporto fra etnia, linguaggio, territorio.

La distruzione del paesaggio è una delle più grandi costruzioni di povertà che questa civiltà metropolitana sta determinando; si verifica, per sostituzione, un'implosione del paesaggio nell'iperspazio telematico e nelle merci industriali dove, una volta distrutta la rappresentazione urbana e territoriale (divenuta marginale), va a incanalarsi l'imprescindibile bisogno di bellezza, di comunicazione artistica e di paesaggio per individui ormai astratti dai luoghi. Non credo, dal momento che siamo ancora esseri corporei, che sia possibile trasferire interamente il simbolico e l'estetico nell'immateriale. Non credo che corpi sospesi nell'immaterialità dello spazio telematico abbiano destino; perciò ritengo che la ricostruzione del paesaggio (che è un unico percorso con la ricostruzione della città, della municipalità, e con la riappropriazione

di uno spazio-tempo proprio) sia un compito molto importante dei prossimi anni per rispondere alla povertà metropolitana di qualità ambientale.

La ricostruzione della città, delle sue proporzioni, dei suoi confini, della bellezza, dello spazio pubblico, non è solo un problema tecnico progettuale: dobbiamo cogliere dentro i comportamenti e i movimenti che esprimono bisogni di identità e qualità ambientale gli elementi portanti che, insieme al recupero e alla riqualificazione del territorio storico e delle sue regole virtuose di crescita, possono costituire l'atto rifondativo della città.

Da tempo più nessuno costruisce città, poiché la costruzione della periferia metropolitana non è un progetto urbanistico né sociale: è un automatismo del mercato, della merce, della produzione. Occorre recuperare l'arte smarrita di edificare le città.

### **Sette regole per ricostruire**

Ecco infine sette proposte per dare un nuovo assetto al territorio della città.

### **Rito di rifondazione**

Da molto tempo non edificiamo più città: dopo la loro esplosione elettrica, energetica, tayloristica e telematica dissociamo funzioni, depositiamo di esse gran quantità di frammenti, seppellendo a caso paesi, città, tessuti territoriali, paesaggi (frammenti inanimati di un soggetto vivente smembrato); zone residenziali o quartieri dormitorio (per poveri e per ricchi); zone industriali, zone commerciali, direzionali; urbanizzazioni diffuse, conurbazioni caotiche; zone e centri per vacanze, favelas, baraccopoli e così via.

Il modello metropolitano contemporaneo deterritorializza, decontestualizza, degrada, producendo la dissoluzione ipertrofica della città. La colata lavica dell'esplosione metropolitana poggia su strati antichi ma fragili. L'effetto «geologico» è devastante e insostenibile.

La dissoluzione della città e dei luoghi nello spazio economico metropolitano senza più misura, proporzioni, sapienza ambientale, una volta spenta l'euforia delle infinite libertà di crescita e di benessere, di mobilitazione e di velocizzazione, ha residuato una crescente insostenibilità per la natura presente e per gli umani delle generazioni future.

La nostra storia è una storia vissuta in molte città belle: vivere senza città ha creato molti malesseri ambientali e sociali. Il problema della rifondazione della città è innanzitutto un problema rituale, simbolico e culturale; e poiché i riti e i simboli non si inventano nei piani regolatori e nei progetti urbanistici, è necessario che a rifondare la città siano i cittadini.

Se, per questo motivo, non è attendibile una scorciatoia tecnologica allo sviluppo sostenibile, il pianificatore urbano e territoriale ha come primo compito quello di riconoscere le energie sociali, culturali, economiche che possono produrre nuova territorialità e nuova cittadinanza; in secondo luogo nominarle proprio «Principe», alla cui corte elaborare i propri progetti di arte edificatoria della città.

In questo orizzonte, la città sostenibile è la città. Lo sviluppo sostenibile è lo sviluppo locale autosostenibile. La nuova città può nascere ovunque grumi di desiderio collettivo si oppongano, nel fare solidale, alla sua dissoluzione. Questo può avvenire nelle periferie metropolitane, ricostruendo luoghi dotati di centralità e identità, che ritessono tra loro trame di relazioni; nelle piccole città e nei paesi resi periferici dalle gerarchie della metropoli, riconoscendo e valorizzando la propria identità, la misura, le relazioni virtuose con il territorio, le mutue relazioni complementari e sinergiche.

La rifondazione della città è ri-territorializzazione, incontro di energie che contraddicono la dissoluzione della città rielaborando nel progetto di trasformazione ecologica i sedimenti materiali e cognitivi del processo storico di territorializzazione. La rifondazione materiale

della città inizia quando i valori di solidarietà, di riconoscimento delle identità e delle differenze, di cura dell'ambiente e dei luoghi si fanno sapere tecnico, concretizzandosi nella edificazione di spazio pubblico (cittadinanza).

Perciò la sostenibilità dello sviluppo richiede necessariamente una dimensione complessa, integrata dalla trasformazione ecologica del territorio, rendendo compatibili e coerenti sostenibilità culturale (il rito di fondazione, la cittadinanza, il municipio, l'autogoverno), economica (la conversione ecologica dell'economia, l'affermazione dell'economia della natura, lo sviluppo di economie territoriali), geografica (la democrazia territoriale, le reti non gerarchiche e solidali di città), ambientale (la coerenza degli insediamenti umani con la riproducibilità dei sistemi ambientali).

### **Progettare il vuoto**

Il modello insediativo della metropoli contemporanea espande pervasivamente funzioni nel territorio senza più relazioni con la natura e con la storia, perseguendo con le proprie protesi tecnologiche la costruzione di una seconda natura artificiale. La natura è spazio vuoto edificabile, residuale, inanimato, isotropo, area di attesa, buona per tutti gli usi della crescita urbana illimitata; o è sede di una funzione industriale agricola, altrettanto devastante per le identità degli spazi aperti quanto le espansioni metropolitane. Nello stesso modo è trattato il territorio storico. Il piano regolatore moderno è immanente a questa cultura: zonizza funzioni antropiche in un contesto spaziale isotropo e senza vita. Lo spazio extraurbano è il «negativo» dello spazio urbano.

Il piano regolatore implicitamente sregola lo spazio naturale. È noto che questa cultura che interpreta lo spazio aperto e il territorio storico come vuoto residuale (senza valore né vincoli) ha contribuito ai principali disastri ambientali. È infatti abnorme consumo di suolo e impoverimento di risorse, pressione ambientale oltre i

limiti di resistenza, congestioni urbane, vandalismo urbanistico, distruzione della complessità delle colture e dei paesaggi agrari, desertificazione degli ecosistemi ed è esperienza consolidata che contro il degrado, per la sua gravità e le sinergie negative dei fattori causanti, a poco conducono azioni di disinquinamento che combattono gli effetti di questa sregolazione.

La ricostruzione della città (autosostenibile) procede da un ribaltamento concettuale (nell'analisi e nel progetto): i vuoti, gli spazi aperti residuali e relitti, divengono le figure generatrici del nuovo ordine territoriale e urbano. Questo ribaltamento concettuale impone il superamento del duplice regime di organizzazione del territorio che tuttora permane: da una parte aree organizzate secondo l'ottimizzazione di funzioni antropiche (prevalentemente economiche) che producono degrado in misura crescente; dall'altra aree residuali trattate ottimizzando funzioni di conservazione naturalistica (parchi, aree protette, biotopi) per compensare il degrado prodotto dalle aree ad altro regime.

La città sostenibile ridisegna l'intero territorio (compreso lo spazio urbano) come un parco: o meglio come un sistema ambientale complesso, composto di subsistemi: bacini idrografici, ecosistemi boscati e forestali, fasce di pertinenza fluviale, ecosistemi agricoli (interpretati nelle loro complesse funzioni di riequilibrio e salvaguardia ambientale), reti ecologiche, ecomosaici, corridoi biotici. Di questo sistema, che include senza soluzione di continuità lo spazio edificato, occorre garantire attraverso azioni di riqualificazione alle varie scale di intervento, capacità di autoriproduzione e autoregolazione (omeostasi), diversità e complessità, elevata stabilità (persistenza e resilienza) e alta qualità paesistica.

La riqualificazione e la rivitalizzazione dei sistemi ambientali detta le precondizioni e i vincoli che disegnano confini, relazioni e forma dell'insediamento. L'immagine territoriale che emerge restituisce forma propria e iden-

tità a ciò che nel disegno urbanistico moderno è lo sfondo vuoto della forma del sistema urbanizzato. L'assunzione dell'ambiente come soggetto vivente ad alta complessità detta le regole per la ricostruzione di relazioni virtuose fra città e territorio, che riguardano in primo luogo i cicli delle acque, dell'alimentazione, dei rifiuti, dell'energia; le condizioni di autoriproduzione degli ecosistemi ritornano a far parte del progetto urbano.

### **Primato dell'abitare**

La riqualificazione dei sistemi ambientali, assunta come prerequisito della trasformazione ecologica degli insediamenti può essere attuata se, in coerenza all'azione ambientale, si interrompe il processo degenerativo del sistema insediativo che produce in misura crescente il degrado ambientale.

Questo processo degenerativo, prodotto dalla dissoluzione della città, ha nelle megalopoli del terzo mondo il suo orizzonte più drammatico: la maggioranza della popolazione povera mondiale è destinata a vivere, secondo le stesse previsioni dell'Onu, in sconfinati ammassi di rottami. Già ora, quasi la metà della popolazione urbana dell'America Latina vive in baracche illegali. Il «box» è l'ultimo anello di una catena culturale che ha ridotto l'abitare, a partire dai processi di massificazione della società industriale matura, alla riproduzione fisiologica della forza lavoro (e, dove non c'è lavoro, al parcheggio), sottraendogli ogni significato culturale, simbolico, estetico, identitario, comunitario, di stile di vita e di sviluppo.

L'ipotrofia della città dell'abitare, coerente conseguenza della ipertrofia della città della produzione, è tra le cause della disaffezione ai luoghi e, dunque, della loro incuria e degrado.

Dunque la riaffermazione nel progetto di città del primato dei fattori fondanti la qualità dell'abitare, diviene, in sinergia con la rivitalizzazione dei sistemi ambientali, il requisito costitutivo per lo sviluppo sostenibile; alla

realizzazione di questi requisiti fondamentali la pianificazione urbana e territoriale deve subordinare la città della produzione: cosa, come, quanto, dove produrre.

La trasformazione ecologica dell'economia si fonda sulla individuazione di nuovi indicatori della qualità dello sviluppo, sostitutivi degli indicatori monetari quantitativi. Questi indicatori possono essere sinteticamente riferiti alla produzione di qualità territoriale, intendendo per quest'ultima un insieme complesso di indicatori che riguardano sia la qualità ambientale (economia dell'ambiente naturale), sia la qualità insediativa e abitativa (economia dell'ambiente antropico).

Gli indicatori di qualità territoriale riguardano contestualmente: la qualità dello spazio biologico (acqua, aria, suolo, sottosuolo, ecosistemi), la qualità del paesaggio (urbano e territoriale), la qualità dello spazio pubblico e abitativo, la qualità dei sistemi territoriali e urbani (autonomia, integrazione, identità, relazioni, efficienza).

Indicatori di questo tipo consentono di riferire nuovamente la qualità dello sviluppo e la sua sostenibilità a un concetto relazionale fra comunità insediata e ambiente, nel presupposto che la produzione di qualità territoriale (e non solo di qualità ambientale) divenga nel futuro produzione di ricchezza in quanto «capitale fisso sociale» di un modello di sviluppo sostenibile.

La città dell'abitare è una città fondata sui luoghi e non sulle funzioni. Il riconoscimento dell'identità dei luoghi e dei sistemi territoriali locali, dei loro caratteri costitutivi di lunga durata (il «tipo» territoriale) attraverso l'interpretazione dei cicli storici di territorializzazione, costituisce la base conoscitiva per interpretare e assumere i valori territoriali e ambientali come elementi fondativi del progetto e del processo di pianificazione.

Il territorio viene dunque trattato nel piano non più come un sistema di funzioni distese su di un supporto spaziale omogeneo, ma come un'articolazione di sistemi territoriali dotati ciascuno di identità culturale, urbana,

paesistica, produttiva, ambientale propria; con modalità peculiari di relazioni fra tipologia dell'insediamento e caratteri del sistema ambientale di riferimento. Ciò comporta una individualizzazione dei progetti di intervento sui sistemi ambientali in relazione alle peculiarità del tipo territoriale e viceversa.

L'interpretazione e la valorizzazione delle identità dei luoghi favorisce la crescita di stili differenziati di sviluppo, di peculiari stili e materiali costruttivi, forme urbane, paesaggi, di relazioni complesse multipolari e reticolari, di omeostasi locali nelle relazioni fra comunità insediata e ambiente, nell'ipotesi che equilibri ambientali di grande scala (o planetari) siano strategicamente perseguibili soprattutto realizzando microequilibri in ogni luogo.

### **Quali confini**

È arduo parlare di confini della città quando tutti i vincoli costrittivi della dimensione urbana rispetto al proprio territorio di riferimento sono stati superati con protesi tecnologiche: vincoli territoriali connessi alle fonti energetiche e alle materie prime, al ciclo alimentare, ai trasporti e alle comunicazioni, alle attività produttive e finanziarie, alla forza lavoro, alle attività di governo e di esercizio delle decisioni. Tuttavia esiste storicamente una soglia, ormai superata, oltre la quale questo processo di liberazione dal territorio, che ha consentito la mobilitazione totale di risorse e la diffusione illimitata delle funzioni urbane sul territorio, ha prodotto nuove povertà di qualità ambientale territoriale e di identità.

L'affrontare il problema dei nuovi confini della città assume una connotazione positiva solo all'interno della constatazione che la crescita urbana illimitata costituisce, per il modello di pressione e desertificazione ambientale che produce, uno dei fattori rilevanti di insostenibilità a livello locale e planetario.

Non avremo più mura e bastioni di pietra, ma si tratta tuttavia di sussumere nel progetto urbano variabili

dimenticate (caratteristiche cioè della città storica) che possono costituire concreti limiti alla crescita (assoluti e relativi) e qualificare le relazioni di equilibrio fra città e territorio: limiti al consumo di suolo, al consumo di risorse ambientali locali (acque superficiali e sotterranee, suolo, sottosuolo), al consumo energetico, alla produzione di rifiuti, e così via.

Il perseguimento di questi limiti avviene sussumendo nella pianificazione variabili di progetto che impongano proporzioni e relazioni sostenibili fra insediamento e ambiente all'interno di ciascun sistema territoriale locale: bilanci energetici locali, bilanci ecologici territoriali, bilanci ecologici di impresa (*ecoaudit*, *ecolabel*), indicatori biotici ed ecosistemici nella determinazione degli standard dei piani regolatori; progettazione per cicli degli equilibri ecologici fra città e territorio, fra paesaggio urbano e rurale: cicli delle acque, ciclo dei rifiuti, delle merci, dell'alimentazione, delle informazioni.

Ma i limiti dovrebbero scaturire anche dalla ricostituzione di centralità urbane volte a trasformare le conurbazioni metropolitane in sistemi reticolari di luoghi urbani ciascuno con caratteri propri di municipalità, di complessità sociale, produttiva, di identità, di ambiente.

Le nuove «mura» della città vanno nuovamente a definire e a delimitare il paesaggio urbano: cinture verdi e corridoi biotici che connettono a sistema i parchi urbani e i parchi periurbani (agricoli, fluviali, naturali); i sistemi delle acque, naturali e artificiali, valorizzati come sistema metabolico della città (valorizzazione delle zone di rispetto fluviale, riciclaggio, bacini filtro, sistemi di depurazioni in sinergia con il territorio agricolo); la strutturazione a isole pedonali e percorsi ciclabili che costituisce il tempo interno rallentato, proprio dell'abitare e della fruizione dello spazio pubblico; l'addensamento dello spazio edificato attraverso la riqualificazione urbana delle zone di frangia e la loro funzione di «fronte» sui parchi di cintura; le auto «fuori porta» nei nodi di interscambio, esten-

dendo il concetto di «porta» ai molti municipi ex periferie dell'area metropolitana.

### **Spazio pubblico**

La dissoluzione degli spazi di comunicazione della città (la strada, la piazza, il sistema di piazze, i viali, le gallerie) nello spazio metropolitano e nella città diffusa comporta la sparizione dello spazio pubblico, in quanto esso è ricondotto a specifiche funzioni fra le altre nel piano urbanistico: non viene esplicitamente progettato nei nuovi insediamenti; è ridotto, nella città storica, a parcheggio, attraversamento, nodo di traffico, sede del flusso turistico di massa; è assente per principio nelle conurbazioni periferiche diffuse o surrogato da concentrazioni specializzate del commercio (la strada-mercato, l'ipermercato).

La ricostruzione dello spazio pubblico costituisce il fondamento della rifondazione della città. I nuovi municipi possono nascere dal rinnovato sentimento di cura degli abitanti per il proprio territorio: il prendersi cura è insieme costruire solidarietà, autogoverno, municipalità, nuovo protagonismo della società civile; in questo percorso la società locale ricostruisce la propria vita economica e culturale, la propria identità collettiva. Laddove si verificano movimenti di cura dell'ambiente, nasce senso civico, riconoscimento, scambio e, viceversa, la consapevolezza solidale produce sapienza ambientale.

Il progetto di nuove centralità urbane e nuove municipalità può attuarsi attraverso una pratica di pianificazione volta alla denotazione e valorizzazione dei movimenti sociali urbani che in mille forme vanno rispondendo ai bisogni di qualità urbana e di identità, che iniziano a praticare la trasformazione delle periferie in città dell'abitare, che creano nuove solidarietà sociali nelle mobilitazioni contro il degrado, per la qualità ambientale e dello spazio pubblico, che iniziano pratiche di autocostruzione e autopromozione.

Occorre costruire il progetto facendo emergere le energie che su queste problematiche animano la scena urbana e territoriale in contraddizione con gli stili di vita del modello insediativo insostenibile: i comitati locali su temi ecologici e della qualità urbana, i movimenti bioregionalisti e localisti, i movimenti identitari ed etnico-linguistici, le pratiche anomale dell'abitare, il volontariato solidale, le forme di nuova cooperazione nel terzo sistema, i nuovi soggetti dell'agricoltura ecologica, i movimenti associativi di consumatori, la nuova imprenditoria ambientale, le ecobanche e le agenzie di sviluppo locale, le reti di auto-produzione e di autoconsumo.

La nuova forma del piano, assumendo gli scenari strategici di trasformazione della metropoli in reti solidali di città, può realizzarsi cooperando alla costruzione di nuove municipalità decentrate, attraverso l'attivazione degli attori sociali, economici e culturali, portatori di istanze di trasformazione ecologica del territorio, coagulandone l'azione in progetti locali che avvicinano progressivamente lo scenario strategico.

### **Reti non gerarchiche di città**

Il modello gerarchico centro-periferia della metropoli è, a tutte le scale, produttore di squilibri, congestioni, semplificazioni e impoverimenti del sistema territoriale; esso annulla le differenze dei sistemi territoriali gerarchizzando il territorio per funzioni; rende impraticabili relazioni orizzontali fra i sistemi; assorbe energie dal territorio periferico accentrando funzioni rare, ricchezza, consumi energetici e di risorse e restituisce degrado, rifiuti, funzioni povere. È un modello che nel breve periodo produce grande accumulazione di ricchezza; nel lungo periodo è un modello insostenibile per l'accumulo di degrado ed esaurimento di risorse a meno di non essere sostenuto artificialmente da prelievi di risorse da territori sempre più ampi e lontani. Lo squilibrio è crescente nel tempo e perciò richiede, per essere sostenuto, una mobilitazione

crescente di energie.

La forma metropoli contemporanea è un nodo simbolico esemplare del concetto di insostenibilità dello sviluppo. Per questo la progettazione di modelli insediativi alternativi fa parte delle strategie per lo sviluppo sostenibile.

Il concetto di sostenibilità territoriale può essere riferito a reti non gerarchiche di piccole città, a livello di regione urbana, costruite a partire dalla valorizzazione delle piccole e medie città dei sistemi periferici della regione, e dai centri urbani provenienti dalla scomposizione dell'area metropolitana in molte municipalità.

A grandi linee, il progetto di trasformazione di un sistema metropolitano centro-periferia in un sistema reticolare di città, riguarda:

- la descrizione e l'interpretazione del reticolo storico di città, dei tipi e dei sistemi territoriali, mediante analisi dei cicli di territorializzazione per individuare le strutture di lunga durata, i modelli di relazione fra società insediate e ambiente, le strutture urbanistiche, le persistenze materiali (paesaggio urbano e rurale e cognitive (culture, sapienza ambientale) rispetto a cui riorganizzare la rete di città;
- la riqualificazione dei nodi (centri urbani e sistemi territoriali locali) con lo sviluppo delle energie e delle identità locali su progetti di riqualificazione urbana, ambientale e territoriale verso la sostenibilità; valorizzazione dei sistemi economici locali; complessità e differenziazione: specializzazione di funzioni di servizio a tutta la rete (relazioni complementari e sinergiche); realizzazione di equilibri ambientali ed energetici locali (parziale chiusura locale dei cicli ecologici, energetici, alimentari, dei rifiuti); valorizzazione del reticolo storico di città, dei borghi, dei villaggi, delle strutture urbanistiche e delle identità paesistiche;
- la costruzione della rete (tipologie di relazioni, architetture, sistemi e canali di comunicazione) con l'attivazione degli interscambi multipolari di funzioni specialisti-

che; diffusione dei servizi rari (in particolare università, ricerca scientifica e tecnologica, informazione, cultura) organizzati a sistema nella regione urbana e loro articolazione funzionale in relazione alle potenzialità di ogni nodo; potenziamento dell'accessibilità e delle comunicazioni fra i nodi della rete e fra i singoli nodi e l'esterno, in particolare costruzione di sistemi reticolari dei trasporti pubblici.

### **Valorizzare il territorio storico**

In Italia (ma in gran parte in Europa dove è già iniziato) il rito di rifondazione della città si dà innanzitutto come riconoscimento culturale della caducità temporale e funzionale del modello metropolitano.

Il territorio italiano è caratterizzato fortemente dalla storia delle città che costituiscono, come esito di molti cicli di territorializzazione, ma soprattutto a partire dall'epoca comunale medievale, un reticolo molto fitto di città piccole e medie di pianura, di costa e di collina, con gerarchie regionali molto articolate e policentriche, forti autonomie nel contesto internazionale, forte varietà di popoli, di culture, di paesaggi; con il consolidamento nel tempo di un «multiverso» di città centrali. È solo agli inizi degli anni Cinquanta che il modello di concentrazione metropolitana riduce rapidamente questo reticolo a perifericità o marginalità. Riconoscere questo multiverso identitario e questa strutturazione profonda del territorio è fondamentale per fondare la futura città perché non disponiamo in Italia (e in Europa) di nuovi spazi naturali da colonizzare per sperimentare città sostenibili di nuova fondazione, se non appoggiandole all'armatura storica: i modelli teorici si applicano necessariamente alla bonifica, riqualificazione, rivitalizzazione, integrazione dei sistemi territoriali, ambientali e urbani esistenti.

Ma questo vincolo può diventare un'opportunità, poiché l'armatura urbana storica, se considerata con sguardo diverso da quello del movimento moderno (che ne

coglieva l'inadeguatezza per l'organizzazione territoriale del sistema della grande produzione massificata), reinterpretandone le leggi di crescita, di relazione, la sapienza ambientale e di governo, può costituire una ricchezza concettuale e un notevole supporto materiale per realizzare le regole di un sistema insediativo sostenibile: un sistema insediativo in grado di esprimere altrettanta potenza e ricchezza del sistema metropolitano, ma che nel contempo realizza, a differenza del modello metropolitano, in ogni suo nodo (urbano) alta qualità dell'abitare, autogoverno, autonomia e forte identità, produzione culturale, equilibri ecosistemici durevoli, relazioni di scambio e di fruizioni multipolari, uso appropriato delle risorse.



## Giorgio Agamben / *Che cos'è un campo* ● ●

*Lo spazio delimitato dal campo di concentramento non rappresenta oggi un'eccezione. Nato come tale, cioè come luogo in cui la legge è integralmente sospesa, si sta riproducendo come nuovo regolatore nascosto dell'iscrizione della vita nell'ordinamento o come segno dell'impossibilità del sistema di funzionare senza trasformarsi in una macchina letale. Il campo non è più periferia, ma elemento centrale della metropoli moderna. È il messaggio di Giorgio Agamben, filosofo, docente all'università di Verona. Tra i suoi libri: Homo sacer (1995), La comunità che viene (1990), Idea della prosa (1985), Il linguaggio e la morte (1982).*

**C**ìò che è avvenuto nei campi di concentramento supera talmente il concetto giuridico di crimine che si è spesso semplicemente omesso di considerare la specifica struttura giuridico-politica in cui quegli eventi si sono prodotti. Il campo è soltanto il luogo in cui si è realizzata la più assoluta *conditio inhumana* che si sia data sulla terra: questo è, in ultima analisi, ciò che conta, per le vittime come per i posteri. Seguiremo qui deliberatamente un orientamento inverso. Invece di dedurre la definizione del campo dagli eventi che vi sono avvenuti, ci chiederemo piuttosto: che cos'è un campo, qual è la sua struttura giuridico-politica, perché simili eventi abbiano potuto

avervi luogo? Ciò ci condurrà a guardare al campo non come a un fatto storico e a un'anomalia appartenente al passato (anche se, eventualmente, ancora riscontrabile), ma, in qualche modo, come alla matrice nascosta, al *nomos* dello spazio politico in cui ancora viviamo.

Gli storici discutono se la prima apparizione dei campi sia da identificare nei «campos de concentración» creati dagli spagnoli a Cuba nel 1896 per reprimere l'insurrezione della popolazione della colonia, o nei «concentration camps» in cui gli inglesi agli inizi del secolo ammassarono i boeri; ciò che qui importa è che, in entrambi i casi, si tratta dell'estensione a un'intera popolazione civile di uno stato di eccezione legato a una guerra coloniale. I campi nascono, cioè, non dal diritto ordinario (e meno che mai, come pure si sarebbe potuto credere, da una trasformazione e uno sviluppo del diritto carcerario), ma dallo stato di eccezione e dalla legge marziale. Ciò è ancora più evidente per i «Lager» nazisti, sulla cui origine e sul cui regime giuridico siamo ben documentati. È noto che la base giuridica dell'internamento non era il diritto comune, ma la «Schutzhaft» (letteralmente: custodia protettiva), un istituto giuridico di derivazione prussiana, che i giuristi nazisti classificano a volte come una misura di polizia preventiva, in quanto permetteva di «prendere in custodia» degli individui indipendentemente da un qualsiasi contegno penalmente rilevante, unicamente al fine di evitare un pericolo per la sicurezza dello stato. Ma l'origine della Schutzhaft è nella legge prussiana del 4 giugno 1851 sullo stato di assedio che nel 1871 fu estesa all'intera Germania (con l'eccezione della Baviera) e, ancor prima, nella legge prussiana sulla «protezione della libertà personale» (Schutz der persönlichen Freiheit) del 12 febbraio 1850, che trovarono una massiccia applicazione in occasione della prima guerra mondiale.

Questo nesso costitutivo fra stato di eccezione e campo di concentramento non potrebbe essere sopravvalutato per una corretta comprensione della natura del campo.

La «protezione» della libertà che è in questione nella Schutzhaft è, ironicamente, protezione contro la sospensione della legge che caratterizza l'emergenza. La novità è che, ora, questo istituto viene sciolto dallo stato di eccezione su cui si fondava e lasciato vigere nella situazione normale. Il campo è lo spazio che si apre quando lo stato di eccezione comincia a diventare la regola. In esso lo stato di eccezione, che era essenzialmente una sospensione temporale dell'ordinamento, acquista ora un assetto spaziale permanente che, come tale, rimane, però, costantemente al di fuori dell'ordinamento normale. Quando, nel marzo 1933, in coincidenza con le celebrazioni per l'elezioni di Adolf Hitler a cancelliere del Reich, Heinrich Himmler decise di creare a Dachau un «campo di concentramento per prigionieri politici», esso fu immediatamente affidato alle SS e, attraverso la Schutzhaft, posto al di fuori delle regole del diritto penale e del diritto carcerario, con cui né allora né in seguito ebbe mai nulla a che fare, Dachau, come gli altri campi che gli furono subito affiancati (Sachsenhausen, Buchenwald, Lichtenberg) rimasero virtualmente sempre in funzione: quel che variava era la consistenza della loro popolazione (che, in certi periodi, in particolare fra il 1935 e il 1937, prima che cominciasse la deportazione degli ebrei, si ridusse a 7.500 persone): ma il campo come tale era diventato in Germania una realtà permanente.

Occorre riflettere allo statuto paradossale del campo in quanto spazio di eccezione: esso è un pezzo di territorio che viene posto fuori dall'ordinamento giuridico normale, ma non è, per questo, semplicemente uno spazio esterno. Ciò che in esso è escluso è, secondo il significato etimologico del termine eccezione (*ex-capere*), *preso fuori*, incluso attraverso la sua stessa esclusione. Ma ciò che, in questo modo, è innanzitutto catturato nell'ordinamento è lo stesso stato di eccezione. Il campo è la struttura in cui lo stato di eccezione, sulla cui possibile decisione si fonda il potere sovrano, viene realizzato stabilmente. Hannah

Arendt ha osservato una volta che nei campi emerge in piena luce il principio che regge il dominio totalitario e che il senso comune si rifiuta ostinatamente di ammettere, e, cioè, il principio secondo cui «tutto è possibile». Solo perché i campi costituiscono, nel senso che si è visto, uno spazio di eccezione, in cui la legge è integralmente sospesa, in essi tutto è veramente possibile. Se non si comprende questa particolare struttura giuridico-politica dei campi, la cui vocazione è appunto di realizzare stabilmente l'eccezione, l'incredibile che in essi è avvenuto resta del tutto inintelligibile. Chi entrava nel campo si muoveva in una zona di indistinzione fra esterno e interno, eccezione e regole, lecito e illecito in cui ogni protezione giuridica era venuta meno; inoltre, se era un ebreo, egli era già stato privato dalle leggi di Norimberga dei suoi diritti di cittadino e, successivamente, al momento della «soluzione finale», completamente denazionalizzato. In quanto i suoi abitanti sono stati spogliati di ogni statuto politico e ridotti integralmente a nuda vita, il campo è anche il più assoluto spazio biopolitico che sia mai stato realizzato, in cui il potere non ha di fronte a sé che la pura vita biologica senz'alcuna mediazione. Per questo il campo è il paradigma stesso dello spazio politico nel punto in cui la politica diventa biopolitica e l'*homo sacer* si confonde virtualmente con il cittadino. La domanda corretta rispetto agli orrori commessi nei campi non è, pertanto, quella che chiede ipocritamente come sia stato possibile commettere delitti tanto atroci rispetto a esseri umani; più onesto e soprattutto più utile sarebbe indagare attentamente attraverso quali procedure giuridiche e quali dispositivi politici degli esseri umani abbiano potuto essere così integralmente privati dei loro diritti e delle loro prerogative, fino a che commettere nei loro confronti qualsiasi atto non apparisse più come un delitto (a questo punto, infatti, tutto era veramente diventato possibile).

Se questo è vero se l'essenza del campo consiste nella materializzazione dello stato di eccezione e nella conse-

guente creazione di uno spazio per la nuda vita come tale, dovremo ammettere, allora, che ci troviamo virtualmente in presenza di un campo ogni volta che viene creata una tale struttura, indipendentemente dall'entità dei crimini che vi sono commessi e qualunque ne siano la denominazione e la specifica topografia. Sarà un campo tanto lo stadio di Bari in cui nel 1991 la polizia italiana ammassò provvisoriamente gli immigrati clandestini albanesi prima di rispedirli nel loro paese, che il velodromo d'inverno in cui le autorità di Vichy raccolsero gli ebrei prima di consegnarli ai tedeschi, tanto il campo profughi al confine con la Spagna nei cui pressi morì nel 1939 Antonio Machado, che le *zones d'attente* negli aeroporti internazionali francesi in cui vengono trattenuti gli stranieri che chiedono il riconoscimento dello statuto di rifugiato. In tutti questi casi, un luogo apparentemente anodino (ad esempio l'Hotel Arcades a Roissy) delimita in realtà uno spazio in cui l'ordinamento normale è di fatto sospeso e in cui gli stranieri possono essere trattenuti nella *zone d'attente* prima dell'intervento dell'autorità giudiziaria). Ma anche certe periferie delle grandi città postindustriali cominciano oggi ad assomigliare, in questo senso, a dei campi, in cui nuda vita e vita politica entrano, almeno in determinati momenti, in una zona di assoluta indeterminazione.

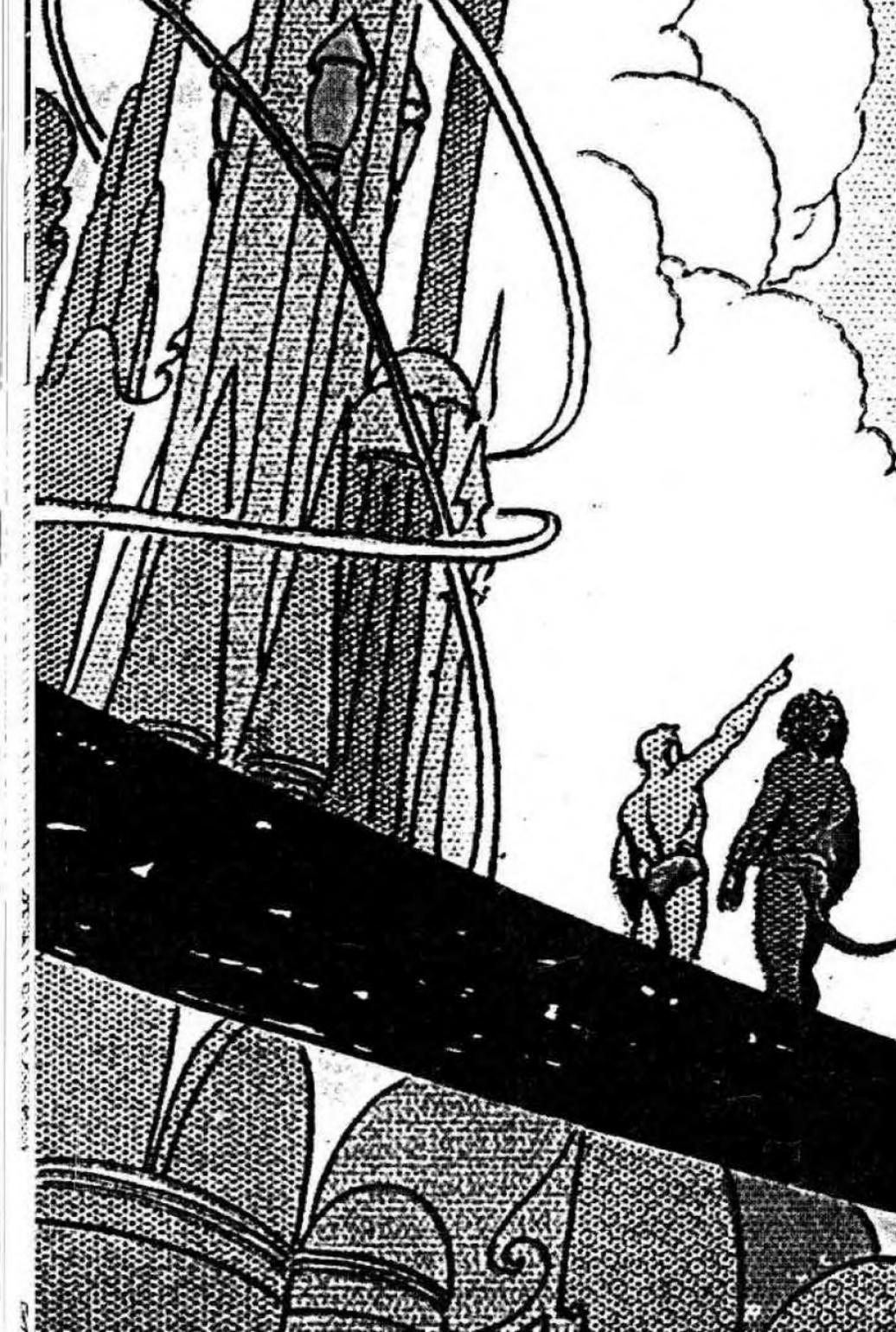
La nascita del campo nel nostro tempo appare allora, in questa prospettiva, come un evento che segna in modo decisivo lo stesso spazio politico della modernità. Essa si produce nel punto in cui il sistema politico dello stato-nazione moderno, che si fondava sul nesso funzionale fra una determinata localizzazione (il territorio) e un determinato ordinamento (lo stato), mediato da regole automatiche di iscrizione della vita (la nascita o nazione), entra in una crisi duratura e lo stato decide di assumere direttamente fra i propri compiti la cura della vita biologica della nazione. Se la struttura dello stato-nazione è definita dai tre elementi *territorio, ordinamento, nascita*, la rot-

tura del vecchio *nomos* non si produce nei due aspetti che lo costituivano secondo Carl Schmitt (la localizzazione, *Ortung*, e l'ordinamento, *Ordnung*), ma nel punto che segna l'iscrizione della nuda vita (la *nascita* che, così, diventa *nazione*) al loro interno. Qualcosa non può più funzionare nei meccanismi tradizionali che regolavano questa iscrizione e il campo è il nuovo regolatore nascosto dell'iscrizione della vita nell'ordinamento o, piuttosto, il segno dell'impossibilità del sistema di funzionare senza trasformarsi in una macchina letale.

È significativo che i campi appaiano insieme alle nuove leggi sulla cittadinanza e sulla denazionalizzazione dei cittadini (non solo le leggi di Norimberga sulla cittadinanza del Reich, ma anche le leggi sulla denazionalizzazione dei cittadini emanate da quasi tutti gli stati europei compresa la Francia, fra il 1915 e il 1933). Lo stato di eccezione, che era essenzialmente una sospensione temporale dell'ordinamento, diventa ora un nuovo e stabile assetto spaziale, in cui abita quella nuda vita che, in misura crescente, non può più essere iscritta nell'ordinamento. *Lo scollamento crescente fra la nascita (la nuda vita) e lo stato-nazione è il fatto nuovo della politica del nostro tempo e ciò che chiamiamo campo è questo scarto.* A un ordinamento senza localizzazione (lo stato di eccezione, in cui la legge è sospesa) corrisponde ora una localizzazione senza ordinamento (il campo, come spazio permanente di eccezione). Il sistema politico non ordina più forme di vita e norme giuridiche in uno spazio determinato, ma contiene al suo interno una localizzazione dislocante che lo eccede, in cui ogni forma di vita e ogni norma può virtualmente essere presa. Il campo come localizzazione dislocante è la matrice nascosta della politica in cui ancora viviamo, che dobbiamo imparare a riconoscere attraverso tutte le sue metamorfosi nelle *zones d'attente* dei nostri aeroporti come nelle periferie della nostra città. Esso è il quarto, inseparabile elemento che è venuto ad aggiungersi, spezzandola, alla vecchia trinità stato-nazio-

ne (nascita)-territorio.

È in questa prospettiva che dobbiamo guardare alla ricomparsa dei campi in una forma, in un certo senso, ancora più estrema, nei territori della ex Jugoslavia. Ciò che là sta avvenendo non è affatto, come osservatori interessati si sono affrettati a dichiarare, una ridefinizione del vecchio sistema politico secondo nuovi assetti etnici e territoriali, cioè una semplice ripetizione dei processi che hanno portato alla costituzione degli stati-nazione europei. Vi è piuttosto una rottura immedicabile del vecchio *nomos* e dislocazione delle popolazioni e delle vite umane secondo linee di fuga interamente nuove. Di qui l'importanza decisiva dei campi di stupro etnico. Se i nazisti non hanno mai pensato di attuare la «soluzione finale» ingravidando le donne ebraiche, ciò è perché il principio della nascita, che assicurava l'iscrizione della vita nell'ordinamento dello stato-nazione, era ancora, sia pure profondamente trasformato, ancora in qualche modo funzionante. Ora questo principio entra in un processo di dislocazione e di deriva in cui il suo funzionamento diventa con ogni evidenza impossibile e in cui dobbiamo aspettarci non solo nuovi campi, ma anche sempre nuove e più deliranti definizioni normative dell'iscrizione della vita nella città. Il campo, che si è ora saldamente insediato al suo interno, è il nuovo *nomos* biopolitico del pianeta.



## *Dunia Mittner e Fabrizio Paone / I limiti del futuro* ●

*La storia della città è stata molto spesso letta come storia dell'urbanistica. E infatti la previsione è stata uno dei modi più importanti con i quali gli urbanisti sembrano aver superato l'irriducibilità tra passato, presente e futuro. Attraverso un'analisi di alcuni autori che si sono occupati del futuro della città, Dunia Mittner e Fabrizio Paone misurano lo spazio che intercorre tra le città «che ci aspettano» e le città «che ci aspettiamo». Mittner, laureata in architettura, si occupa di pianificazione e progettazione urbana nei paesi nordeuropei. Paone, architetto, insegna nelle università di Venezia e Genova. Tra le sue pubblicazioni: La trasformazione dell'habitat urbano (in Urbanistica, 1994).*

**N**on è facile dire quale sarà il futuro della città. Se ci soffermiamo a riflettere, anche brevemente, non è così immediato quale sia il senso del ragionare sulle città, su come saranno le città che ci aspettano. La ragione sta forse solo nella curiosità della conoscenza, nella premonizione di alcuni sviluppi inattesi, nei piaceri legati alla «estetizzazione del mondo» che la letteratura sul futuro e sul futuribile ci hanno spesso proposto?

Il tentativo che questo testo si propone è affrontare l'impostazione del problema, e i primi orientamenti in ipotesi, da un punto di vista esplicitamente orientato:

quello della disciplina urbanistica. Da questo punto di vista, assai definito, la prima distinzione che sembra necessaria, per potere parlare del futuro delle città, sembra attenersi al *dove*, alla localizzazione dei luoghi di cui andiamo a parlare, che non potranno essere tutte le città, per forza di cose; né tutte le formazioni urbane attuali sono uguali od omologabili. Dovremo dunque considerare la definizione dei limiti spaziali di quanto andiamo esponendo, e dunque di un aspetto importante dell'orizzonte di validità del discorso; sarà lecito parlare delle città a venire in termini aggregati, in connessione a un futuro che apparirà sostanzialmente uguale dappertutto, tendendo a omologare metropoli, città medie e piccoli aggregati, paesi fortemente integrati nel sistema delle comunicazioni e degli scambi e aree depresse, culture locali e luoghi della *koiné* internazionale?

La seconda distinzione con cui ci troviamo in ogni caso a confrontarci, sembra attenersi al *quando*, alla definizione dei limiti temporali. Parleremo di un futuro immediatamente vicino, che ci attenda nelle prossime ore a venire, che si diparta incessantemente dal presente secondo una mobile linea, o di un futuro più lontano, come tale più identificabile e più facile da staccare dal presente, ma per questo apparentemente più difficile da cogliere.

Vogliamo citare alcuni atteggiamenti assai frequentati da parte di coloro che hanno parlato e scritto, durante tutto il nostro secolo, circa le città del futuro.

Il primo, costituisce l'immaginario del futuro a ridosso della grande città, gigantesco, miracoloso e quasi involontario laboratorio del nuovo. Meccanismo o effetto incontrollato, intorno al campo di problemi che abbiamo chiamato della delimitazione spaziale, la grande città, la metropoli viene assunta come luogo privilegiato dell'innovazione e dunque degli scenari rinnovati; dalla Parigi di George-Eugène Haussmann alla Città per tre milioni di abitanti di Le Corbusier, ai numerosissimi esempi che a questo proposito si potrebbero citare, non solo si stabili-

sce una gerarchia tra i luoghi, con a capo le grandi città, ma soprattutto si stabilisce una legge d'ordine tra i fenomeni, all'interno dei quali la metropoli diviene la rappresentazione, esemplare per intensità, di un processo di sviluppo urbano sostanzialmente unitario. Il nesso con il pensiero di derivazione marxiana, per citare anche qui solo un esempio tra i molti possibili, pare del tutto evidente.

La prima inquietudine che ci coglie è relativa a come e dove sia lecito attualmente pronunciarsi a proposito delle delimitazioni spaziali, prima di immaginare le città del futuro. Proveniamo infatti da una tradizione del moderno che ha posto un legame tra grande città e innovazione, tra procedimenti della produzione capitalistica, significato della tecnologia, e sviluppo della città. «Quali lay-out costituiscono gli elementi distintivi della città moderna? Quali lay-out devono essere analizzati se desideriamo comprendere la situazione all'interno dei contesti visivi delle città future? Per rispondere a queste domande è necessario riconoscere e descrivere gli elementi della città in funzione dello sviluppo sociale, e questo è il compito delle scienze sociali che indagano sul ruolo svolto dall'urbanizzazione all'interno dello sviluppo complessivo. L'analisi marxista guarda la città come uno scenario nel quale si depositano le crisi originate dall'accumulazione del capitale e dalla lotta di classe, all'interno del quale le strutture economiche, ideologiche, sociali e fisiche formano una complicata entità. Le città vengono osservate non come unità indipendenti, ma come parti di un sistema urbano onnicomprensivo nel quale le relazioni sono sempre determinate dalla società nel suo complesso. Visto sotto questa luce il significato della città come località indipendente viene a esaurirsi, e nelle analisi che ne derivano l'urbanizzazione contemporanea occidentale rivela uno specifico grado di disintegrazione» [7, p. 15].

Sottratta all'idea di progresso, in relazione alla quale il tempo che trascorre è la testimonianza di un migliora-

mento avvenuto, e ai suoi rovesciamenti nelle estetiche negative della corruzione e del degrado metropolitani, la grande città appare oggi piuttosto come un esito involontario delle interferenze tra processi informati a diverse forme di razionalità, che non un oggetto governato e governabile nella sua totalità. «Se voi viaggiate, ad esempio, attraverso i grandi parchi del sud-ovest degli Stati Uniti, incontrerete spesso delle conformazioni rocciose, persino degli interi paesaggi, pieni di forme surrealiste. O i sistemi morfologici si presentano con straordinaria regolarità o, al contrario, essi sono così bizzarri e plasticamente talmente imprevedibili, che sembrano arbitrari, addirittura impossibili; letteralmente, da non credere ai propri occhi. È chiaro che queste conformazioni non sono intenzionali, ma sono la risultanza di un gioco di interferenze fra la natura più o meno resistente delle diverse specie di rocce e di suoli e l'azione contrastata dei diversi tipi di erosione, glaciale, pluviale, eolica. Ciò che comunque al primo sguardo sembra arbitrario, si rivela con l'analisi assolutamente deterministico» [3, pp. 8-9].

Ripercorrendo la storia della città del ventesimo secolo, e la storia delle idee sulla città, uno tra i pochi risultati sicuramente univoci e cumulativi che si possono rinvenire sta nella grande forza di permanenza e persistenza che le città e i territori ereditati hanno comunque mostrato ai disegni del futuro che si è inteso calare in essi, nella resistenza opposta dal patrimonio di abitabilità, lentamente e onerosamente costruito attraverso il tempo, a ogni forma di palingenetica trasformazione, nelle contaminazioni singolari che si sono prodotte comunque e pressoché ovunque tra gli episodi del nuovo e la continuità del comune e anche del banale. Se però ammettiamo che esistono indizi e tracce, i quali inducono alla congettura che non siano le metropoli a contenere l'intero futuro delle città, o meglio che non siano soltanto le metropoli a sperimentare e produrre innovazione, e i luoghi minori a importarla e dilazionarla nel tempo, allora anche il ruolo

giocato dalle strutture di lunga durata appare illuminato da una luce differente.

Se infatti la città si era espansa in tutto il diciannovesimo secolo e nella prima parte del ventesimo secolo con un andamento sostanzialmente radiocentrico, le espansioni e gli ampliamenti andavano a sovrapporsi, *in primis* grazie all'iscrizione al suolo del sistema dei tracciati, sopra un terreno di natura completamente differente, la campagna coltivata periurbana, cancellandone definitivamente segni e impronte. La permanenza poteva dunque essere detta un fenomeno eminentemente urbano, e ancor più centrale, la storia un prodotto basato sull'esistenza di qualcosa al quale veniva attribuita l'idea di centro. Il catalogo dei nuovi oggetti, dei nuovi uffici e dei nuovi simboli andava comunque disponendosi a partire dal centro, formando una corona di cose utili e differenti da quelle della città di antica fondazione, e differenti pure tra loro. Curiosamente, forse, la società, le istituzioni, il potere, continuavano a identificarsi con la città, con il suo nome, seppure questa sempre più andava divenendo una rilegatura di incommensurabili, un'immagine non comunicabile se non simbolicamente.

Le trasformazioni degli ultimi decenni hanno visto una grande e ordinaria crescita quantitativa delle opere di urbanizzazione, che non paiono descrivibili secondo il modello semplificato dei centri come luoghi di produzione dell'innovazione e di accelerazione dello sviluppo, e della periferia, nell'accezione più lata, come insieme dei luoghi in cui il futuro viene importato e diffuso, ma una sorta di capillare affioramento della nuova urbanità in una costellazione di interventi e realizzazioni. Essi segnano il distacco da un passato molto duraturo e molto vicino, e realizzano un'idea di democrazia, assai più forte e rivoluzionaria nella prassi, di quanto non sia stata nella sua anticipata affermazione teorica. «All'interno di questo *continuum* urbano la periferia potrebbe essere colta come il frammento più soggetto al cambiamento. Nella vita

quotidiana, in contrasto con la pratica della pianificazione urbanistica, le aree sono annesse o abbandonate in risposta alla tendenza più immediata, e trasformate nel momento in cui sono istituzionalizzate. Il processo di trasformazione degli spazi, conquistati e lasciati, forma un movimento nel tempo e nello spazio. Paradossalmente questi movimenti di spazio e di tempo sembrano essere legati al movimento fisico. Gli spazi più disponibili alle possibilità, i frammenti temporali periferici della città, spesso si legano alle arterie della città, le linee del treno e del tram, il corso del fiume, le autostrade e le piste degli aeroporti. Le arterie sono fiancheggiate da strips con una varietà di coincidenze temporali, le aree marginali e di scarto che formano le città lineari inverse» [2, p. 39].

Nei piccoli centri, nei territori rurali, lungo le strade, vicino ai palazzi comunali e alle cattedrali, una silenziosa e fortissima forza ha lasciato i segni di una trasformazione dell'ambiente come espressione dell'individuo moderno, come affermazione dei soggetti declinati al singolare, spesso riuniti in corporazioni e associazioni (anch'esse pensabili come neo-individui), i quali assumono il valore fondamentale di portatori di diritti autonomi, in sé legittimi e, nella loro soglia più ridotta, universali.

Questo invisibile futuro già realizzato, non ha più avuto luogo solo nei centri e nelle grandi città, ma quasi ovunque, proprio perché basato sull'individuo, in una sorta di umanesimo radicale, che con la violenza e la quantità delle proprie trasformazioni ha cancellato tutti gli umanesimi elitari precedenti. La costruzione della nuova città non ha più, in questo modo, cancellato le preesistenze, non è l'espansione della città che sale, ma è l'affermazione istantanea della città, dell'urbano, in ogni luogo ove lo si desidera. L'esistente ereditato, letto come un sistema di segni, il passato, la storia, sono stati così paradossalmente messi in valore, come il canale d'acqua e il filare d'alberi tra il nuovo insediamento commerciale e lo svincolo autostradale, come il casale agricolo in

mezzo agli edifici multipiani. Lo straniamento a cui sono stati sottoposti ne ha come acuito il senso, congedandone l'autonomia formale e il nostro desiderio di attribuzione di essi al «passato», e allo stesso tempo sottolineandone il significato completamente rinnovato, inscindibile dall'occhio culturale che li osserva, li usa, dà loro valore.

### **Sul tempo**

Che cosa dire circa la delimitazione temporale operata dai pronunciamenti a proposito della città del futuro? Una immagine delle città che ci aspettano, avrà tanto più valore quanto più sarà precisa, e quanto più scorderà un avvenire non prossimo, non banale? È questo il significato che possiamo attribuire alle più note prefigurazioni urbane, dalle comunità utopiche di Robert Owen e Charles Fourier alla Ciudad lineal di Arturo Soria y Mata, alle visioni megastrutturali di Superstudio e Archizoom?

Moltissime sono le città del futuro, che in passato sono state prefigurate. Più che la dislocazione in un avvenire più o meno vicino, pare che l'aspetto fondativo di esse potrebbe risiedere nella forma del tempo che struttura le ipotesi, gli assetti, le ricostruzioni, gli scenari, nel suo costituirsi come un piano logicamente anteriore agli stessi. Sorge così l'interrogazione se la schematica concezione del tempo sottesa dagli scenari debba considerarsi una forma a priori, costante e necessaria, sulla quale dunque non sarebbe opportuno argomentare e sviluppare considerazioni esplicite, oppure se questa possa più utilmente essere considerata come un costrutto ideologico, il quale costituisce una parte importante e generativa degli stessi scenari pre-figurati. Nel privilegiare questa seconda posizione, e al contempo nel cercare di ridurre la generale vaghezza, abbiamo provato a sviluppare alcuni iniziali ragionamenti di impostazione circa i termini nei quali, a nostro modo di vedere, la questione può essere correttamente impostata.

La disciplina urbanistica, in special modo in Italia, sembra essersi sviluppata sopra una concezione del tempo «ad albero», disponendo linearmente il passato, fino al punto di snodo costituito dal presente, a partire dal quale si articola il futuro, inteso come la ramificazione di un campo di possibili. Certamente, è piuttosto difficile pronunciarsi in termini generali nei confronti di un sapere, tanto più sostenere l'esistenza di uno schema temporale valido in tutti i casi. Il tentativo è però quello di rivolgersi non tanto alla policroma difformità di documenti, persone e luoghi attinenti all'urbanistica, al fine di condurli a unità o a coerenza reciproca, quanto piuttosto ricercare una struttura minima fondamentalmente condivisa, la quale possa essere considerata come logicamente precedente rispetto alle successive diversità di posizioni espresse dai singoli piani, dai singoli autori, da ideologie contestuali; una posizione che assume tanto maggior rilievo, in quanto adottata implicitamente.

Passato-presente-futuro diviene così lo schema tripartito di una concezione lineare irreversibile del tempo, comunque molto diffusa, in cui il passato e il presente sono accomunati dal loro essere già dati, dal loro porsi come esistenza, secondo un processo di forte oggettivazione del mondo. Il relativismo, in quest'ottica, sta tutto dentro alle possibilità di ricostruzione, di descrizione, interpretazione e progettazione da parte dell'osservatore, e non dallo stato dell'oggetto. Il futuro, invece, perderebbe la propria essenza singolare divenendo una pluralità di possibili, all'interno della quale la presenza dell'osservatore sembra finalizzata alla riduzione dello spettro amplissimo delle possibilità verso un numero finito di combinazioni, e, ancor più, verso l'introduzione dell'intenzionalità della selezione; il futuro, soprattutto non è dato.

### **Identità e disciplina**

L'urbanistica è una disciplina giovane; non può essere a essa attribuito un punto di origine, se non per conven-

zione; piuttosto, a partire dalla seconda metà del diciannovesimo secolo, una serie di saperi tecnici, o meglio di settori specializzati di questi, come l'ingegneria sanitaria, l'ingegneria idraulica, la topografia, i grandi surveys sociali, l'edilizia delle abitazioni popolari, confluiscono tematicamente in un problema, prima paradossale e poi scontato, quello della città, concepito in termini unitari, e dunque bisognoso di un'attitudine disciplinare che in forma comprensiva cerchi di regolarne la crescita.

L'urbanistica ha quindi avuto bisogno durante la sua fase di affermazione, che potrebbe essere posta in Italia nella sua pienezza solo negli anni Trenta, di legittimare la sua presenza, di affermare la propria dignità e di dichiarare il proprio compito. Il procedimento discorsivo dominante, a questo proposito, è consistito nell'affermare che l'urbanistica è in realtà sempre esistita, coincidendo con la disciplina della costruzione delle città; si è potuto così parlare di urbanistica antica, medievale, rinascimentale, e così via. Naturalmente, nulla di male in tutto questo, se non il fatto che l'esito di questo procedimento è stato di produrre una sovrapposizione tra oggetto e disciplina, tra fenomeno urbano e strumentazione tecnica del governo delle trasformazioni, in definitiva tra città e urbanistica; un pericolo che non è sfuggito alle menti più lucide, come ad esempio testimoniano le parole di Giuseppe Pagano: «L'urbanistica è oggi una parola di moda e come tutte le parole di moda si presta agli usi più svariati e contraddittori. Per molte persone l'urbanistica è la scienza di far vivere molte persone in un piccolo spazio, quasi confondendola col deprecabile fenomeno dell'urbanesimo» [8, p. 6].

I testi che parlavano di urbanistica medievale stavano in realtà parlando della città medievale. Questo è assai rilevante per noi. Se infatti gli studi urbanistici si fondano su una forma temporale del tipo passato-presente-futuro, la sovrapposizione tra oggetto e disciplina determina che il passato della città è uguale al passato dell'ur-

banistica, il presente della città al presente dell'urbanistica, e il futuro dell'urbanistica sarà il futuro della città. Nessuno di noi si sentirebbe probabilmente di sottoscrivere esplicitamente proposizioni di questo tipo. Bisogna dunque acquisire definitivamente consapevolezza della distanza che si pone tra il fenomeno e la disciplina.

### **Disallineamento**

La prima notazione che sembra lecito avanzare è che il passato-presente-futuro della città sembra essere dislocato più avanti del passato-presente-futuro dell'urbanistica, fin dall'inizio di questo sapere. La disciplina nasce infatti a ridosso dei problemi legati alla trasformazione ingente, quantitativa, urbana; nasce come tentativo di soluzione, o almeno di adeguato contenimento, di un problema già esistente, da indagare attraverso l'osservazione empirica e l'aiuto statistico, forse ancora difficile da tematizzare.

Tutto questo denuncia un contenuto sociale, e quindi politico, molto forte. Il percorso è però ancora più lungo, in quanto l'urbanistica comunque non è la sociologia o la politica, e deve tradurre gli assunti etici all'interno di un autonomo dominio disciplinare, che si compone di tecniche di adeguamento, costruzione e funzionamento della città. Questo determina, se non altro, un tempo interno affinché il problema venga tecnicamente tematizzato e affrontato, un tempo sociale affinché sia possibile radunare il consenso sulle proposte avanzate, o approntare un quadro legislativo desiderato. Si potrebbe poi aggiungere che, a partire da questi, c'è poi una concreta necessità di tempo, per redigere un piano, e perché possa superare il corso delle procedure legali, e divenga quindi guida operante delle trasformazioni.

Si potrebbe dunque sostenere che un primo esito dello scollamento tra città e urbanistica è che il presente dell'urbanistica pare essere costruito, di necessità, sul passato della città. Tanto più che la letteratura, sia sull'urbanistica sia sulla città, sembra schierarsi uniforme nel

denunciare la rapidità delle trasformazioni e la loro rilevanza quantitativa come uno dei caratteri dominanti del moderno, e della città che cresce. Tutti gli indizi porterebbero dunque a ritenere che, mentre l'elaborazione tecnica urbanistica viene prodotta, la città continua a trasformarsi, e secondo un ritmo intenso, il quale, sia esso congruente oppure no con la logica espressa dal piano, continua comunque a prodursi.

Se noi dunque continuiamo a ritenere valido lo schema temporale passato-presente-futuro, tanto per la città quanto per l'urbanistica, ci troviamo di fronte a uno sfalsamento dei piani, in cui il presente dell'urbanistica si rende interpretazione del passato della città, e non del suo presente, del suo assetto contemporaneo. In maniera asimmetrica, le tecniche e i documenti prodotti dall'urbanistica si propongono pure come strumenti nel presente per regolare e direzionare intenzionalmente e progressivamente la realizzazione della città futura.

Si impongono due osservazioni. La prima è relativa alla difficile pensabilità del presente, in schemi di questo tipo, in cui viene a essere una mobile linea di contatto tra gli altri due enti temporali, il passato e il futuro, apparentemente assai più estesi, aspetto peraltro già ampiamente discusso da molte angolazioni disciplinari, logiche, filosofiche, matematiche. Sembra perciò legittimo domandarsi se non sarebbe preferibile pensare al presente in una maniera allargata; noi infatti non attribuiamo il valore dell'«essere presente» solamente a ciò che in un dato istante ricade direttamente sotto le nostre percezioni sensoriali, ma a un insieme di enti decisamente più allargato, che va dai riscontri elaborati dalla nostra coscienza circa le esperienze passate, a ciò che non ricade esattamente sotto la nostra esperienza, ma pensiamo possa essere verificato tramite un procedimento a ciò mirato, ad esempio un semplice spostamento fisico, ossia un mutamento intenzionale del campo fenomenico percepito. Per introdurre un esempio elementare, se noi avessimo segui-

to il cantiere di costruzione di una casa unifamiliare in un quartiere periferico, non dubiteremmo affatto che essa sia attualmente «presente», anche se per caso ci trovassimo fisicamente in tutt'altro luogo, e immersi in altri pensieri. Potremmo perciò pensare di effettuare uno spostamento, e verificare la presenza della casa, con i nostri occhi. Se però consideriamo che per effettuare lo spostamento è comunque necessaria una quantità di tempo, dovremmo concludere che l'operazione di verifica è comunque qualcosa che attiene propriamente al futuro, più che al presente.

La conclusione, in forma di ipotesi, è che potrebbe essere non privo di utilità sondare la possibilità di assumere una nozione ampia del tempo presente, che si allarghi a comprendere tutti quei dati del «reale», a cui sia possibile accedere tramite l'organizzazione di un esperimento adeguato, la cui soglia più elementare è quella della traslazione fisica, e dunque temporale. Questo comporterebbe, rispetto allo schema temporale tradizionale, una nozione areale allargata del presente, rispetto al consueto schema passato-presente-futuro, che dunque conterrebbe l'intero insieme degli stati, oggetti, fenomeni, giudicati presenti e reali per il solo fatto di essere stati verificati, o di poter essere verificati.

La seconda osservazione riguarda il fatto che se ciò che sopra abbiamo esposto fosse in generale valido, città e urbanistica potrebbero tendere a una perfetta identificazione. Questa riguarderebbe così anche il tempo della città e il tempo dell'urbanistica, e il futuro della città sarebbe essenzialmente contenuto nelle attuali previsioni dei piani. Se per conferma proviamo a verificare questo sperimentalmente, ad esempio confrontando i successivi piani per una città, fino alla soglia della contemporaneità, e procediamo poi a una visita diretta dei luoghi, sicuramente il risultato del confronto è una non coincidenza, una interruzione.

Come nota acutamente André Corboz [4, pp. 7-12], nel

corso di tutto il ventesimo secolo il testo della storia delle idee sulla città e il testo del geografo urbano divergono: «La città del geografo urbano differisce considerevolmente, in effetti, da quella dello storico delle idee sulla città». Neppure la città del geografo urbano può però essere detta la «città reale».

### **Descrizioni del presente**

È nostra ipotesi sostenere che, se si accetta di condividere questa impostazione del problema, è consentito di vedere come durante tutto il corso del ventesimo secolo (e con particolare riferimento alla situazione italiana) sia periodicamente emerso un atteggiamento di ritorno all'osservazione diretta ed empirica del presente della città, nella convinzione che il futuro delle discipline della trasformazione dell'ambiente (l'urbanistica, naturalmente, ma non solo questa) andasse riformulato in una nuova direzione, prima intuita e sentita, e poi analizzata criticamente e dettagliatamente. Da questo punto di vista, viene gettato un ponte assai saldo tra letteratura urbana e letteratura urbanistica, le quali vengono a collegarsi concettualmente, almeno in alcuni periodi.

Vorremmo porre a simbolo e a testimonianza di questo atteggiamento quattro libri, molto noti e certamente significativi; altri testi naturalmente avrebbero potuto essere citati insieme a questi. Ai fini del discorso vorremmo concentrare l'attenzione su *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States* di Jean Gottmann [5], *Learning from Las Vegas* di Steven Izenour, Denise Scott-Brown e Robert Venturi [6], *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies* di Reyner Banham [1], e *Monument and Niche. The Architecture of the New City* di Carsten Juel-Christiansen [7]. Operando una delimitazione spaziale chiara, essi parlano di alcune città, quelle comprese tra Philadelphia e Boston, e poi Las Vegas, Los Angeles, Copenhagen. Immediatamente detto, il nome città lascia però insoddisfatti rispetto ai

significati espressi dai testi, i quali rintracciano appunto le nuove maniere di pensare alcune formazioni urbane.

### **Nuove interpretazioni**

Vediamo ora cosa sembrano dire e aver detto questi testi. Gottmann attraverso il concetto di megalopoli tenta, si può dire per la prima volta, di osservare in maniera sistematica un fenomeno urbano esteso, come quello che si osserva per centinaia di miglia lungo la costa nord-orientale degli Stati Uniti. «Questa regione serve così da laboratorio, nel quale possiamo studiare la nuova evoluzione che va rifoggiando sia il senso del nostro vocabolario, sia tutta la struttura materiale del nostro sistema di vita. La società di domani sarà diversa da quella nella quale siamo cresciuti, soprattutto perché sarà maggiormente urbanizzata. [...] Le conseguenze dell'evoluzione generale annunciata dall'attuale crescita e complessità di Megalopoli sono così grandi che un'analisi dei problemi di questa regione dà spesso la sensazione di essere spettatori del sorgere di una nuova fase della civiltà umana. Quest'area può davvero essere considerata la culla di un nuovo ordine dell'organizzazione dello spazio abitato. Questo nuovo ordine tuttavia è ancora lontano dall'essere disciplinato; qui, nella sua culla, ogni cosa è in perenne mutamento e conflitto, e questo non semplifica il lavoro di chi ne intraprende l'analisi» [5, p. 11].

La superficie stessa di Megalopoli rivela una rivoluzione nell'utilizzazione del suolo, che con l'elevato grado di urbanizzazione presente non rende più possibile l'applicazione di alcuni concetti, primo fra cui la tradizionale distinzione tra città e campagna. Ne consegue che ad alcuni vecchi termini vanno attribuiti nuovi significati e che si devono coniare termini nuovi: Megalopoli descrive una costellazione urbanizzata, una nuova forma di città, composta da centri di grande intensità come da aree apparentemente naturali, la quale ha assunto funzione capitale nel sistema delle relazioni urbane. Dal processo

iniziale di compenetrazione tra urbano e rurale, attraverso un progressivo fenomeno di decentramento e dispersione la distribuzione al suolo di Megalopoli ha assunto una struttura sempre più nebulare: «Questo fenomeno, chiamato talvolta la metropolizzazione degli Stati Uniti, si è sviluppato a Megalopoli su una scala che è unica finora nella nazione e nel mondo, e su vaste aree si ha un'interpenetrazione quasi colloidale di urbano e rurale che dà alla regione un carattere speciale. Nonostante questa interpenetrazione, Megalopoli ha anche continuato a costruire nuclei di città centrali fittamente occupate e congestionate. L'espansione urbana, aprendosi a ventaglio orizzontalmente, talvolta in formazioni dense e continue e talvolta con una dispersione poco omogenea, non ha impedito ma ha semplicemente accompagnato e forse completato la crescita verticale dei quartieri interni dei vecchi centri urbani. Queste diverse tendenze hanno fatto assumere una nuova forma allo schema di ogni metropoli: precisamente quello che si è già definito nebulare» [5, p. 485]. Anche per Corboz è chiaro che ormai non si tratti più di fenomeni isolati, e che dunque si ponga un problema descrittivo: «Prima del 1914 hanno descritto diversi casi di fusione di città, come Roubaix-Tourcoing, agglomerazione bicefala, o in Germania Eberfeld-Barmen, che dopo il 1930 diventa una sola città col nome di Wuppertal. Nel 1915, Patrick Geddes battezzò conurbazione gli insiemi di città vicine formanti un unico sistema urbano: l'esempio più noto è in questo caso la Randstad Holland, tre insiemi all'epoca, uno solo oggi. Infine, nel 1961, Gottmann lancia il termine di megalopoli per definire la nebulosa o galassia urbana che si estende da Philadelphia a Boston. Come erano stati percepiti questi mutamenti? Non lo sono stati. Né dal grande pubblico (così per i media) né dai teorici dell'urbanistica. I casi studiati sono stati catalogati come eccezioni, dipendenti dalla teratologia urbana. La rappresentazione tradizionale sussisteva, nell'inconscio collettivo. Ora, di fronte alla

regione parigina, al bacino della Ruhr, alla periferia milanese, alla città territoriale che si estende quasi senza soluzione di continuità attraverso l'altipiano svizzero da Ginevra a San Gallo e, beninteso, alla regione lionese, deve essere evidente che la città post-industriale non può insegnarci nulla sulla morfologia e le problematiche della città di oggi» [3, p. 6].

Per comprendere la città contemporanea, diventa necessario adottare nuovi criteri di interpretazione, e un linguaggio nuovo per poterla descrivere. Venturi, partendo dal presupposto di leggere la realtà circostante non più in termini caotici, bensì nella forma di un nuovo ordine da indovinare, individua nella strip commerciale di Las Vegas l'origine di un nuovo sistema pubblico di significati: «Nonostante i suoi edifici alludano a parecchi stili storici, i suoi spazi urbani non hanno alcun debito verso lo spazio così come si è storicamente configurato. Lo spazio di Las Vegas non è contenuto e racchiuso come lo spazio medioevale, né classicamente bilanciato e proporzionato come quello rinascimentale, né mosso da un movimento ordinato ritmicamente come quello barocco, né fluisce attorno a elementi isolati come in quello moderno. È qualche cos'altro ancora. Ma cosa? Non il caos, ma un nuovo ordine spaziale, che mette in rapporto l'automobile e la comunicazione della highway in un'architettura che abbandona la pura forma a favore di media combinati tra loro. Lo spazio di Las Vegas è talmente diverso dai docili spazi per i quali si erano costruiti i docili strumenti analitici e concettuali che per poterne trattare abbiamo bisogno di nuovi concetti e di nuove teorie» [6, p. 27].

Passando da Las Vegas a Los Angeles, Reyner Banham afferma che «la città nel suo complesso presenta caratteri urbanistici riconoscibili e, comunque, abbastanza coerenti e omogenei per farne il soggetto di una monografia storica» [1, p. 1]. «Così, quando la maggior parte degli osservatori parla di monotonia invece che di unità, e, all'interno di quella monotonia, di confusione piuttosto che di

varietà, in generale accade perché è stato perso di vista il contesto; e lo è stato perché è unico (come tutti i fenomeni originali) e senza termini di paragone precostituiti. È difficile definire la globalità della Grande Los Angeles come una costruzione umana ben caratterizzata, in quanto non esiste nulla a cui paragonarla, e quindi nessuna categoria in cui poterla incasellare. E per di più noi storici siamo già troppo inclini a comportarci come Socrate nell'*Eupalinos* di Paul Valéry, a rifiutare cioè l'inesplicabile, a buttar via tutto ciò che si ignora» [1, p. 3].

Per superare l'impossibilità dei confronti Banham ha un suggerimento: «L'approccio migliore è quello di imparare il linguaggio locale; e il linguaggio del design, dell'architettura e dell'urbanistica di Los Angeles è il linguaggio del movimento. Qui, la mobilità è estremamente più importante della monumentalità, come Richard Austin Smith sottolineò in un articolo giustamente famoso del 1965, la città non potrà mai essere compresa interamente da chi sia incapace di muoversi con disinvoltura attraverso il suo esteso tessuto urbano e di adeguarsi al ritmo senza precedenti della sua vita. Così, come antiche generazioni di intellettuali inglesi impararono l'italiano per poter leggere Dante in originale, io ho imparato a guidare l'automobile per leggere Los Angeles» [1, p. 4]. Juel-Christiansen, partendo dalla lettura della città come testo, giunge a codificare nuove categorie per definire la struttura della città. Citando Aldo Rossi, il quale vede il tempo presente nella città nella forma di una spirale, Juel-Christiansen legge nella città contemporanea la compresenza delle diverse epoche storiche: «Il passato viene continuamente assorbito nel presente, formando sempre una trama per il futuro. Viste in questa prospettiva le linee di divisione tra gli strati storici nella struttura della città vengono cancellati. La città dell'antichità e la città contemporanea vengono viste come un artefatto dotato di connessioni interne in cui gli elementi della città si formano come una imprevedibile, anche se sempre

preorientata, materializzazione di tipi» [7, p. 13].

La città del passato è continuamente presente nella città contemporanea. Trasponendo nel campo dell'architettura le osservazioni del filosofo Ole Thyssen, viene sottolineata la necessità, nel descrivere il presente, di partire da un'analisi delle forme che ci circondano non ancora completamente note: «Considerando l'intero campo di questi fenomeni, prendendo in esame anche i luoghi di costruzione come facenti parte dell'architettura (le forme grezze che non hanno ancora alcun chiaro significato) è possibile giungere a un linguaggio e a valori capaci di illuminare i nostri tempi, invece di esprimere semplicemente un forte desiderio per il passato» [7, p. 19].

Gli elementi che costituiscono la città vengono catalogati attraverso una documentazione fotografica, senza nessuna distinzione tra installazioni tecniche, edifici anonimi e lavori di architettura; tutti insieme essi costituiscono un oggetto, la nuova città. «Una caratteristica della nuova città è che la sua scala si amplia da quella del vicinato e della strada carrabile a quella della regione, o anche più grande. Così i fenomeni urbani, i quali appaiono come elementi di un sistema urbano a maglie estese, se osservati da lontano appaiono come sistemi indipendenti composti di elementi più dettagliati, se osservati da vicino sembrano avere linee di demarcazione più indeterminate. Gli elementi largamente differenti o i sistemi componenti dei quali consiste la città odierna non sono, e non saranno mai, combinati intimamente per formare una totalità classicamente intesa di parti integrate e gerarchizzate. Essi invece creano un altro tipo di insieme, consistente in sequenze coordinate, legate internamente in maniera affatto differente» [7, p. 58].

### **Futuro e previsione**

La risposta della città alle operazioni di osservazione diretta, il ritorno alla dimensione descrittiva, contiene una pluralità di temi e di risultati, di cui le parole prece-

denti restituiscono solo una traccia. Il ritorno al presente ha segnato per l'urbanistica la ripetizione di crisi e tentativi di soluzione, ne ha accompagnato i rinnovamenti, a volte anche senza mettere in discussione sostanziale lo schema temporale di riferimento. In esso, come abbiamo visto, il presente dell'urbanistica sembra fondarsi sul passato della città, e aspirare a governare, almeno nei suoi tratti essenziali, il futuro della città.

In qualche maniera, sembra che all'interno della maggioranza dei testi e delle pratiche disciplinari il passato assuma un'importanza del tutto fondativa, e venga attraversato, perpetuato, concettualizzato, tematizzato, anche semplicemente ricevuto in consegna, per ri-formare l'intera concezione dell'intervento urbanistico. Uno dei modi che sembrano essere stati più assiduamente frequentati dalla disciplina consiste nella lettura in termini di processo come forma del percorso attraverso passato-presente-futuro [9, pp. 3-37]. Le letture evolutive, le iscrizioni in serie dei fenomeni urbani, si legano a una pluralità di atteggiamenti e di modalità di intervento, che non è certo possibile riassumere con brevità, o uniformare attraverso sintesi troppo generali. Si può forse dire che crescita, espansione, ampliamento, trasformazione, innovazione della città siano state molte volte assunte come facenti parte di fenomeni urbani, colti in uno degli stati del mutamento; regresso, stasi, aumento (od ogni altro termine che è stato impiegato al fine di connotare il segno negativo, nullo o positivo del processo di trasformazione).

Tutto questo ha portato verso una tendenza alla oggettivazione dei fenomeni urbani e delle dinamiche, in cui il presente e il futuro vengono inseriti, fino anche all'introduzione di principi causali, intesi a volte in maniera assai stringente. Un esempio chiaro che potrebbe essere portato a questo proposito è quello delle analisi degli andamenti demografici. Bene, la forma disciplinare urbanistica che si lega a questo modo di connettere passato, presente e futuro attraverso un tempo di tipo narrativo è quella

della previsione. La quantificazione dei dati dell'evoluzione processuale, e il giusto discernimento della sezione di esso in cui riconoscere lo stato delle cose presente e futuro divengono così i termini fondamentali della questione, in base ai quali è possibile il confronto con un futuro fortemente oggettivato, un futuro «che ci aspetta», e in relazione al quale sarà possibile assumere una serie di comportamenti tra loro differenti, dal mero soddisfacimento adattativo delle supposte esigenze a venire alla compatibilità delle trasformazioni con queste ultime, alla loro interpretazione e possibile modificazione e miglioramento. Al contempo, con la moderna costruzione della città paiono nascere la esigenza della previsione, al fine della gestione intenzionale delle trasformazioni, la disciplina urbanistica, in forma di unificazione tematica del problema urbano, e le intrinseche difficoltà della previsione. I testi urbanistici si presentano infatti concordi nell'affermare come una misura lenta del tempo abbia consentito il costituirsi del significato della città, in maniera prima interna alle argomentazioni addotte, poi, con Fernand Braudel, e con Rossi, in maniera esplicita e teoricamente ordinata.

Di fronte a ciò, la città moderna, e la grande città in primo luogo, viene addotta a segnare l'accelerazione progressiva della misura del tempo, l'emergere della rapidità delle trasformazioni e della velocità, con il che sorgono pure la necessità della previsione, ormai sottratta all'acquiescenza delle consuetudini, e la grande difficoltà della previsione stessa, in quanto il tempo veloce sembra produrre una singolare e inquietante sottrazione delle trasformazioni alla possibilità di essere giudicate, o almeno di essere giudicate in anticipo, e cioè previste. Se quindi il tempo che ci sentiamo di attribuire alla città presente e, processualmente, alla città futura, sembra in qualche modo essere dipendente dalla intensità delle trasformazioni, è evidente che queste non sono e non saranno uguali ovunque. Paesi, città e metropoli iniziano dunque a

esprimere tempi tra loro differenti, e forse incommensurabili. Emerge, in altre parole, una misura contestuale del tempo, una sua dimensione sociale costitutiva, che esiste solo all'interno delle pratiche, e non si pone dunque come un fatto naturale, ma piuttosto come un artefatto, che dunque necessita di un corretto atto di interpretazione. Ci si allontana quindi dal pensiero di un tempo lineare omogeneo, generalissimo e anodino accoglitore di eventi a venire. Non si può dunque parlare legittimamente di previsioni nel tempo, bensì del tempo, che viene così a essere una delle previsioni, e tra le più importanti.

### **L'immaginazione**

Neppure le difficoltà della previsione, l'inserimento in uno scenario sempre più dominato dai tempi rapidi o rapidissimi, dalle interrelazioni di scala ampia, e dalle sovrapposizioni complesse tra sistemi degli oggetti e sviluppi delle comunicazioni tecnologiche, informative e produttive, devono necessariamente essere assunti come il segno di una resa definitiva verso un futuro che ci attende, che ci avvolgerà totalmente, in estraneità a ogni possibilità di previsione.

Da un lato, si può dire che queste difficoltà si traducono, si possono tradurre in una sollecitazione per l'avanzamento delle tecniche previsive; un segno in tale direzione si può ad esempio rinvenire nell'interesse delle discipline del territorio per i modelli autopoietici, e nell'attenzione rivolta ad autori quali Heinz von Foerster, Humberto Maturana e Francisco Varela.

Dall'altro lato le ragioni della previsione, e della regolazione normativa e procedurale dell'esistente assunto in forma di processo in atto, da sottoporre a valutazione, correzione, integrazione, emendamento, per conseguire risultati e contenuti, pongono in risalto come la formulazione (o l'imposizione) previsiva non costituisca affatto l'unico modo attraverso il quale l'urbanistica produce effetti che interessano il futuro della città. Se dunque la

previsione è stato uno tra i modi più importanti nei quali gli urbanisti sembrano aver superato le irriducibilità tra passato, presente e futuro, non tutte le ipotesi, i piani, le politiche, i progetti sembrano prestarsi a essere ridotti entro uno schema esclusivamente previsivo, senza che si verificano essenziali tradimenti. Se comunque siamo indotti ad assumere una certa distanza dall'applicazione di spiegazioni condotte in termini causali, e parallelamente ci sottraiamo all'attesa passiva di un futuro qualsivoglia che non possiamo punto prevedere perché connotato da un elevato grado di complessità interna e da effetti che reagiscono interattivamente, la prima rilevante conseguenza che ne deriva ci pare essere una sorta di indebolimento del processo di oggettivazione, di compiuta indipendenza e autonomia degli stati delle cose a venire. In corrispondenza, sembra rinforzarsi un procedimento che vorremmo chiamare di soggettivazione, sottolinearsi l'introduzione della volontà, che è sovente una volontà che possiamo attribuire all'urbanista, in quanto garante ed esploratore dell'interesse collettivo, ma che è anche volontà che possiamo attribuire agli altri attori sociali, tra cui gli abitanti, attraverso molteplici forme di rappresentanza e di cittadinanza.

*Riferimenti bibliografici*

1. Reyner BANHAM, *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Costa & Nolan, Genova, 1983.
2. Juliette BEKKERING, *Periphery of the Heart*, in *Architectural Design*, numero 108/1994.
3. André CORBOZ, *L'ipercittà*, in *Urbanistica*, numero 103/1994.
4. André CORBOZ, *L'urbanistica del XX secolo: un bilancio*, in *Urbanistica*, numero 101/1990.
5. Jean GOTTMANN, *Megalopoli. Funzioni e relazioni di una pluri-città*, Einaudi, Torino, 1970.
6. Steven IZENOUR, Denise SCOTT-BROWN, Robert VENTURI, *Imparando da Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, Cluva editrice, Venezia, 1985.
7. Carsten JUEL-CHRISTIANSEN, *Monument & Niche. The Architecture of New City*, Rhodos, Copenhagen, 1985.
8. Giuseppe PAGANO, *Prefazione*, in Piero BOTTONI, *Urbanistica*, Hoepli, Milano, 1938.
9. Bernardo SECCHI, *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Torino, 1984.

SE AVESSIMO AVUTO REALMENTE L'INTENZIONE DI CONSEGNARVI ALLA POLIZIA NON CI SAREMMO  
CERTO PRESI LA BRIGA DI FAVORIRVI LA VOSTRA EVASIONE DALLE PRIGIONI DELL'ASTROPORTO.

CHI È SIERO  
VUOL CHE P...



## *Paul e Percival Goodman / Via le auto da Manhattan* ●

*La combinazione tra un sapere urbanistico non convenzionale e un'immaginazione sociologica iconoclasta può forse produrre utopia. E senza passare per i regni fantasiosi tipici della letteratura fantastica, ma restando ancorati alla solida (e forse un po' prosaica) realtà quotidiana della megalopoli urbana: Paul e Percival Goodman, autori nel lontano 1947 di *Communitas*, progetto di rinnovamento urbano su base comunitaria, hanno offerto qualche anno dopo la loro personale opzione del futuro di Manhattan, visionaria e realistica al tempo stesso. Percival Goodman esercitava la professione di architetto. Suo fratello Paul (1911-1972), sociologo, romanziere e filosofo, è stato forse il più influente esponente dell'anarchismo americano del dopoguerra. Di prossima pubblicazione presso Elèuthera la raccolta di saggi *Individuo e comunità*.*

**L**a nostra proposta è di vietare il traffico privato sull'isola di Manhattan. I veicoli a motore autorizzati a circolare saranno gli autobus, i taxi di piccole dimensioni e le vetture per i servizi essenziali (medici, polizia, nettezza urbana, furgoncini e così via), oltre agli autotrasporti utilizzati nell'industria leggera.

Oggi i problemi della congestione del traffico e dei parcheggi sono ingestibili e le altre soluzioni proposte non

tengono conto dei criteri di economicità e di organizzazione, di quelli igienico-sanitari, urbanistici o di semplici aspetti pratici.

Non c'è quasi bisogno di dimostrare che la situazione attuale è intollerabile. «La percorrenza media di un camion nel traffico è oggi inferiore ai dieci chilometri all'ora, rispetto ai circa diciassette chilometri di un carro a cavalli nel 1911». «Nel periodo di divieto di circolazione di tutti i mezzi non essenziali, in occasione della grande nevicata del febbraio 1961, l'inquinamento atmosferico si è ridotto del 66 per cento» (*New York Times*, 13 marzo 1961). La larghezza delle strade di Manhattan è quella definita dal piano del 1811, che prevedeva edifici da uno a quattro piani di altezza.

Vietando la circolazione alle auto private e alleggerendo il traffico, possiamo chiudere quasi nove su dieci delle strade che attraversano la città lungo la direttrice est-ovest e un viale su due lungo la direttrice nord-sud. Le strade chiuse, oltre allo spazio ora utilizzato per i parcheggi, ci potranno offrire notevoli superfici per una risistemazione delle zone residenziali. Attualmente più del 35 per cento della superficie di Manhattan è occupata da strade. Invece della griglia attuale, si può pensare alla possibilità di inserire aree residenziali di diversa tipologia, grandi isolati di 350-480 metri di lato. Sarebbe invece opportuno lasciare la stessa configurazione stradale nella zona commerciale e terziaria del centro, nel quartiere degli affari e in tutte le zone dove è indispensabile l'accesso dei camion e dei veicoli di servizio. Il nostro scopo è quello di migliorare la qualità della vita nella nostra città, senza sconvolgere l'attuale tipologia.

Ci sono poche controindicazioni a questa proposta radicale. Il traffico privato, per dirla molto semplicemente, non vale tutto il fastidio che arreca. Meno del 15 per cento delle persone che arrivano a Manhattan al di sotto della Sessantunesima si serve di un mezzo privato. Il traffico è congestionato, la velocità è bassa, trovare un

parcheggio è difficile se non impossibile e diventa sempre più caro. Si è valutato che il costo di realizzazione di nuovi parcheggi coperti è di ventimila dollari per auto; i parcheggi all'aperto rappresentano un'utilizzazione scadente del suolo nel cuore di una metropoli e inoltre spezzano la continuità del paesaggio urbano.

I vantaggi della nostra proposta sono grandissimi. Quelli importanti e immediati riguardano la riduzione dello stress, del rumore e dell'ansia; la maggiore pulizia dell'aria liberata da fumi e smog; il minore affollamento sui marciapiedi; la maggiore sicurezza per i bambini. In un secondo tempo avremo la possibilità, non meno importante, di diversificare la struttura a scacchiera e di rendere più bella la città, progettando un'esistenza più integrata per la nostra comunità.

Problema e soluzione si pongono in questi termini forse solo a Manhattan, anche se questo esperimento potrebbe fornire qualche valida lezione anche altrove. Manhattan è un centro mondiale per gli affari, lo shopping, la moda, lo spettacolo, l'editoria, la politica e l'industria leggera. Ogni giorno vi arrivano masse di pendolari per lavorare, insieme ai molti altri che la visitano in cerca di svaghi, per lo shopping, per turismo o per ragioni d'affari. La popolazione è densa e deve essere tale: la superficie è scarsa e strettamente limitata. Manhattan non si può estendere. Potrebbe senza difficoltà diventare un luogo ameno come Venezia, una bella città percorribile solo a piedi. Ma per arrivare a questo le macchine devono uscirne.

Nella prima appendice di *Communitas* abbiamo elaborato un progetto per Manhattan, concentrandoci soprattutto sul recupero delle aree fluviali e sullo sviluppo dei quartieri lungo i fiumi (spostando il traffico più verso il centro e sacrificando addirittura Central Park per ottenere un miglioramento complessivo); ma adesso siamo convinti che una prima e molto più semplice misura in direzione di una città vivibile sarebbe quella di eliminare definitivamente gran parte del traffico.

La popolazione di Manhattan si riduce continuamente, i suoi abitanti si spostano nei quartieri di periferia e nella campagna circostante, con un forte aumento della pendolarità quotidiana. Un centro più gradevole ridurrebbe e forse annullerebbe questa tendenza. Anzi, è possibile ridurre il pendolarismo all'interno della stessa città. Il modo ce lo fa vedere l'area residenziale Ilgwu, presso il quartiere delle industrie tessili. Sarebbe anche utile creare un ente comunale che favorisca la scelta della residenza vicino al luogo di lavoro, organizzando scambi di casa vantaggiosi per tutti. Sarebbe una cosa possibile in molte migliaia di casi, e vale davvero la pena di provarci.

Il non pensare a semplici espedienti di questo tipo nella nostra società è il frutto di una scarsa attenzione nei confronti della comunità. Nella nostra città non esiste un organismo che si occupi delle molteplici problematiche comunitarie, ovvero dell'integrazione delle funzioni dell'esistenza. (*Communitas*, appendice C).

### **Parcheggi in periferia**

Le vetture private cui è impedito l'accesso possono trovare posto in parcheggi periferici di vario tipo, come quelli studiati da Louis Kahn, da Victor Gruen, dagli autori di questo articolo e da altri.

Attualmente molte migliaia di automobili dei pendolari restano nelle vicinanze delle stazioni ferroviarie e delle più o meno comode fermate della metropolitana del Queens, di Brooklyn e del Bronx. Questo perché, dal punto di vista degli automobilisti, qualunque cosa è preferibile al guidare le vetture sin dentro Manhattan. La nostra proposta consiste semplicemente nel generalizzare questa scelta sollecitata dal buon senso e nel partire di qui per assicurare importanti vantaggi in futuro.

Inoltre proponiamo la costruzione di parcheggi su moli polifunzionali lungo l'Hudson e l'East River, per le vetture che arrivano dai ponti e dai tunnel principali. I moli avrebbero anche altre destinazioni d'uso, di tipo ricreati-

vo (per esempio dei lungomare) e perfino residenziale, e si potrebbero considerare un aspetto di quel piano di sviluppo delle aree fluviali proposto nell'appendice A di *Communitas*.

I moli sarebbero serviti da autobus e taxi. Prendiamo un caso particolare. Un grande magazzino, per esempio Macy's, potrebbe mettere a disposizione speciali vetture per chi arriva da fuori a fare acquisti e offrire un servizio di consegna fino alle macchine parcheggiate.

### **Strade**

Non eliminiamo le grandi strade commerciali di attraversamento: Greenwich Avenue, la Quattordicesima, la Ventunesima, la Quarantaduesima, la Quarantanovesima, con la funzione di arterie a due sensi per autobus e taxi. Lo stesso facciamo per le grandi Avenue: Prima, Terza, Quinta, Settima, Broadway, Nona e Undicesima. Queste devono assicurare una buona circolazione al traffico che resta (ma questa ipotesi dovrà essere verificata praticamente). Come abbiamo già detto, resterebbe la stessa configurazione delle strade nel centro (tra la Ventunesima e la Cinquantanovesima Strada), per meglio accedere ai negozi, ai cinema e ai teatri e così via; e anche in tutti i casi speciali che si presentano (ogni strada andrà studiata singolarmente).

Tutte le altre strade si pedonalizzano, lasciando abbastanza spazio per una corsia di servizio riservata ai pompieri, alla nettezza urbana, al servizio postale...

La griglia di arterie di attraversamento che proponiamo è tale che il percorso a piedi alla fermata dell'autobus più vicina non supererebbe mai i trecento metri. Gli accessi alla metropolitana restano quelli attuali. In generale i trasporti pubblici su Manhattan sono rafforzati, ripristinando l'impiego di autobus a due piani. Dobbiamo tenere presente che con la fine della congestione e con la gigantesca riduzione degli attraversamenti pedonali il limite di velocità per i taxi e i trasporti pubblici rapidi

può essere portato a quaranta o perfino cinquanta chilometri all'ora. Dato che le esigenze di attraversamento sono minori, è possibile vietarlo fuori dalle strisce, o magari costruire passerelle e sottopassi pedonali. In ogni senso, *dato il miglioramento dei trasporti pubblici, la maggior parte degli spostamenti intraurbani sarà più rapida e più economica di quanto non sia oggi con i mezzi privati.*

I taxi saranno più numerosi. Ce li immaginiamo di dimensioni ridotte, lunghi circa la metà degli attuali. Potrebbero benissimo avere motori elettrici: è assurdo che in una metropoli dove ci sono limiti di velocità i taxi abbiano la stessa struttura delle vetture familiari che viaggiano su autostrade superveloci.

Se viene aperta e se si amplia la superficie degli isolati, la struttura a scacchiera ha una sua praticità e anche una sua dignità. Per evitare il grigiore di prospettive all'infinito, tuttavia, consiglieremmo di far scavalcare alcune strade da edifici e di creare altri effetti spaziali. Ogni strada, sia sulla direttrice nord-sud sia su quella est-ovest, andrà studiata come uno specifico problema architettonico.

### **Quartiere e comunità**

L'ideale, per New York come per qualsiasi altro centro di grandi dimensioni, è di trasformarsi in un ampio agglomerato di quartieri dotati di tutte le funzioni, che abbiano in comune un centro e altre strutture metropolitane. I quartieri differiscono in quanto al loro interno vivono persone di ogni tipo e vi si trova un'ampia gamma di funzioni comunitarie, che ciascun quartiere può amministrare con una certa indipendenza. Non c'è ragione che abbiano tutti un aspetto identico. Il tipico quartiere residenziale per famiglie, per esempio, potrebbe gestire quasi autonomamente le strutture scolastiche locali, mentre le tasse scolastiche potrebbero essere amministrare dalla locale Associazione genitori-insegnanti. Il Central board

of education potrebbe stabilire gli standard minimi e accertarsi che i quartieri meno privilegiati ricevano una percentuale equa delle entrate complessive, ma non c'è bisogno che ficchi sempre il naso, come fa oggi, nella sperimentazione e nella programmazione. La speranza è quella di riuscire a ridurre drasticamente l'«amministrazione» (attualmente ci sono più funzionari scolastici nel sistema urbano di New York che in tutta la Francia). La nostra idea, inoltre, è che l'iniziativa politica locale sui problemi locali, come quelli della scuola, della casa o della programmazione, educerebbe l'elettorato e renderebbe possibile una democrazia reale. Si può progettare un quartiere che favorisca la conoscenza diretta tra i suoi abitanti, che ne aumenti la responsabilità rispetto alla scuola, al mercato, al campo giochi, alla divisione in zone del quartiere. Una struttura di questo tipo potrebbe fungere da ripartizione elettorale primaria nel comune. Intanto tutti questi quartieri hanno un centro con i grandi negozi, i teatri, gli alberghi, i musei, le sedi delle imprese nazionali. *La finalità di un'urbanistica integrale è quella di realizzare una comunità a misura d'uomo, composta da associazioni gestibili, che funga da mediatrice tra gli individui, le famiglie e la metropoli: è quella di contrastare l'isolamento dell'individuo nella società di massa.* Naturalmente, in una regione vasta come quella di New York ci saranno molte migliaia di persone che sceglieranno di restare individui isolati (e forse per questo hanno scelto di vivere proprio lì), ma anch'esse rappresentano un elemento prezioso e distinto nel contesto complessivo della federazione; per loro si può pensare a qualcosa in centro, magari all'interno di residence o di quartieri caratteristici fatti apposta per loro. È curioso notare, a questo proposito, come gli «individualisti» che sono venuti a New York per sfuggire al conformismo dei piccoli centri hanno scoperto di avere essi stessi molto in comune e hanno costituito una comunità famosa, quella artistica e intellettuale del Greenwich Village.

Il semplice strumento dell'esclusione del traffico privato e di una ristrutturazione della griglia stradale diventa un passo importante in direzione dell'ideale di una città costituita da comunità federate. La nuova tipologia stradale permette di realizzare grandi isolati da circa tre ettari di superficie (per fare un confronto, Stuyvesant Town copre una superficie di circa sei ettari). Con espedienti prospettici che mirino a variare il più possibile il paesaggio, l'utilizzazione del suolo e l'altezza degli edifici, abbiamo qui un'occasione irripetibile per realizzare decine di possibili soluzioni in grado di superare la grazia e la piacevolezza delle piazze e delle strade ricurve della Londra settecentesca. C'è spazio per il tempo libero e il gioco. Per esempio, la Nona Avenue ha esattamente la larghezza di un campo da tennis, un certo angolo è abbastanza ampio per accogliere un campo di softball. Data l'ampia disponibilità di superfici recuperate, rispetto all'attuale spreco dovuto a un traffico e a parcheggi in gran parte inutili e sempre scomodi, è possibile progettare nuovi quartieri che si sviluppino in modo gradevole, con un attento studio e senza tutti quei problemi che oggi esistono per spostare o dislocare le aree a vincolo nei quartieri. Consigliamo in particolare la gara d'appalto e l'istituzione di referendum locali, per evitare un'imposizione burocratica dall'alto e per educare la comunità a farsi carico di quanto rientra nelle sue competenze.

### **Mezzi e risorse**

L'attuazione del divieto proposto non dovrebbe presentare difficoltà. Alcune strade già oggi sono escluse al traffico, in occasione di incontri sportivi o per altri motivi. Il sindaco ha vietato tutto il traffico privato durante l'emergenza delle grandi nevicate, anche se qualcuno ha messo in dubbio che avesse l'autorità per farlo. Abbiamo già avuto una tassa municipale sulle autovetture: è possibile fissarla a un livello tale da renderla proibitiva. Si potrebbe fare lo stesso con un pedaggio di ingresso in città.

Questo divieto non dovrebbe ovviamente essere troppo rigido, ma dovrebbe contemplare casi speciali e situazioni di emergenza. Per esempio, se una famiglia parte per una vacanza, dovrebbe poter usare l'auto per caricare i bagagli. Allo stesso modo, per le automobili deve esserci la possibilità di attraversare Manhattan da est e da ovest.

È possibile che il divieto di circolazione sia tolto durante i fine settimana, quando il traffico dei veicoli pesanti è molto più ridotto. Soprattutto nella stagione estiva questo farebbe molto comodo ai gitanti domenicali.

Questa proposta ci sembra dettata dal buon senso. Le automobili hanno prodotto seri guai e problemi sempre più gravi: la situazione è incontestabilmente critica. Le soluzioni proposte (nuove norme stradali, nuove strade a scorrimento veloce, parcheggi a più piani e sotterranei), tuttavia, hanno tutte il marchio tipico dell'urbanistica americana: per curare una malattia propongono un rimedio che produce una rapida ricaduta. Invece, nel caso speciale di Manhattan, il rimedio elementare e radicale di fare a meno dell'auto provocherebbe pochissimi disagi e porterebbe giganteschi ed eccellenti vantaggi (certo, non si può fare a meno delle automobili nelle città che tendono a espandersi a macchia d'olio, come Los Angeles o Cleveland: non a caso sono quelle in cui manca un vero centro e il decoro urbano scarseggia).

Il principale vantaggio di questa proposta sta nelle opportunità che offre. Non è un semplice rimedio, non suggerisce di fare meglio le stesse cose, ma spalanca il pensiero alle soluzioni ideali, ai valori umani, a nuovi modi di fare le cose essenziali. Invece, gran parte della grande progettazione sul territorio, di quello che è stato definito urban renewal, è del tutto indifferente ai valori umani. La qualità della vita nelle nostre città non migliorerà grazie a lei, ma con qualche intervento elementare di psichiatria sociale e di buon senso.

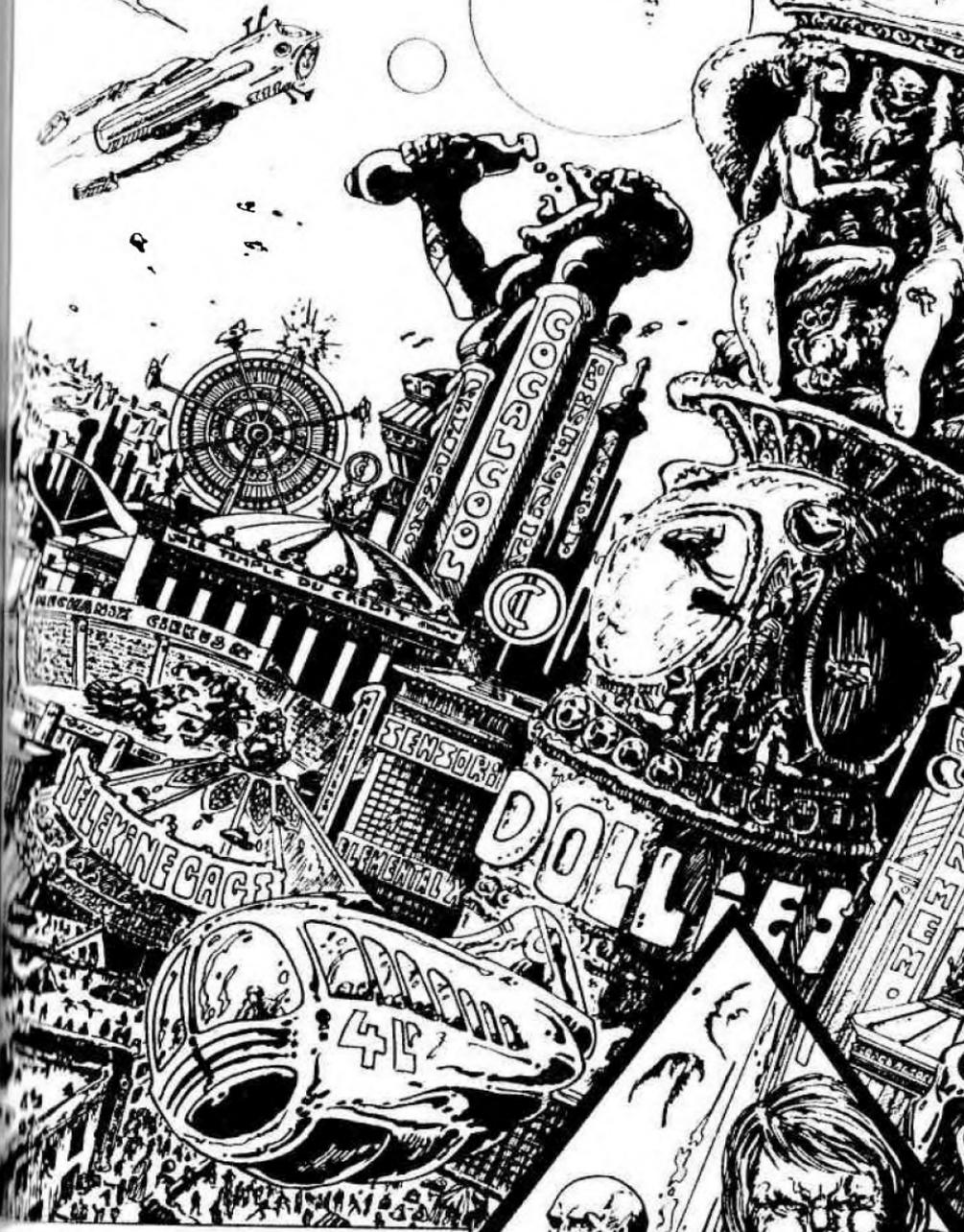
Infine, supponiamo che uno dei candidati alla carica di sindaco si convinca dei vantaggi di questa proposta e la

inserirca nel suo programma elettorale. È una cosa difficile da immaginare, perché sono proprio le questioni concrete come questa che non sono mai presentate agli elettori: sono demandate agli «specialisti», anzi agli interessi speciali. Gli elettori non hanno scelte concrete su cui riflettere, e così non imparano mai a riflettere, ma votano la persona, o scelgono sulla base di un'appartenenza etnica o di raggruppamento partitico. I programmi che si contrappongono sono sempre vaghi e identici.

Se un piano come questo fosse invece presentato come una proposta importante, riteniamo che il candidato che la sostiene magari perderebbe al primo tentativo, perché sarebbe considerato un estremista e un irresponsabile avventurista, ma la spunterebbe al successivo, una volta che la gente abbia avuto la possibilità di pensarci su e scoprirne la sensatezza.

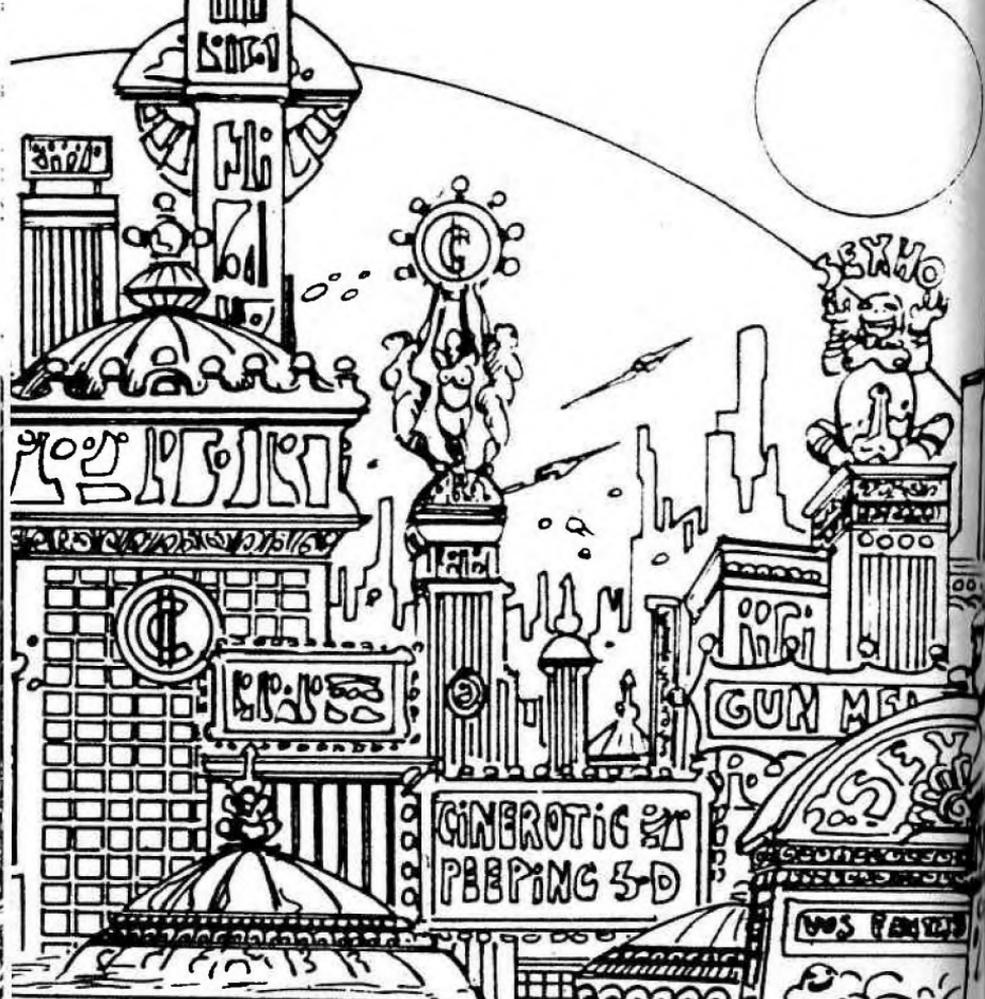
*traduzione di Guido Lagomarsino*

FINIMMENTE  
DELIRIUS!



MA NON CE LA SIAMO CERTO CAVATA  
IN COSÌ POCO! FRA QUALCHE MI-  
NUTO AVREMO ALLE COSTOLE TUT-  
TE LE FORZE DELLA POLIZIA!  
AVREMMO BENE AD ATTERREARE  
PRIMA E AD ABBANDONARE  
IN FRETTA LA NAVE!





BENE! CE LA SIAMO  
CAVATA NIENTE MALE!  
CIO' NON TOGLIE CHE  
MI SAREBBE PIACIU-  
TO SAPERE CHI CI  
HA FATTO EVADERE  
E PERCHE'!



## Massimo Alvito / Tokio: la metropoli sconnessa ●●

*È una città che si sviluppa in modo impressionante. Ed è soprattutto un luogo per la circolazione degli affari e per consumare. Non per viverci. Tipico esempio di città non cresciuta a misura di abitante. L'analisi Massimo Alvito che vive e lavora a Tokio. Alvito, architetto, è coinvolto in numerosi progetti di studio sull'urbanizzazione. Tra i suoi scritti: Sguardi giapponesi dal basso (in Bambini per strada, 1995), La scomparsa degli spazi pubblici nella Tokio moderna (1995).*

**D**alla metà degli anni Ottanta Tokio è cambiata radicalmente. Grandi opere di rinnovamento sono in corso su tutta la città. High-tech, high-rise building stanno rimpiazzando i vecchi quartieri di piccole case a due piani e botteghe. I più svariati tipi di fabbricati a uso commerciale e per uffici, centri commerciali straripanti di negozi e ristoranti, alberghi, teatri, sale da concerto, e anche parchi a tema, stanno invadendo lo spazio. Le case e i giardini nei quartieri residenziali vengono rapidamente rimpiazzati da condomini unicellulari. Un processo infinito e alternato di distruzione e ricostruzione si svolge davanti agli occhi dei suoi abitanti. Tokio sembra intrappolata in questo processo, che alcuni chiamano «anarchia progressiva», «bellezza del caos». È ovvio che questi cambiamenti drastici nell'ambiente urbano sono il risultato della cre-

scita eccezionale dell'economia giapponese. Tokio è diventata un centro mondiale della finanza, collegato in tempo reale alle altri grandi metropoli del pianeta. Tutti i tipi di mezzi di informazione vi sono concentrati, dando origine a una larga domanda di spazio-uffici. Questa è la ragione principale del ritmo impressionante del nuovo sviluppo. In aggiunta, la proliferazione di negozi di moda e ristoranti ha dato alla città un'apparenza nuova, più sofisticata ed elegante. Questa trasformazione ha portato un certo numero di problemi. La concentrazione di informazione e attività economiche nell'area metropolitana di Tokio è stata accompagnata dal deterioramento delle regioni più periferiche del Giappone. La flessione economica delle aree rurali ha distrutto i sogni di rivitalizzazione e allargato il divario tra città e campagna. Il rinnovo dei centri urbani ha avuto l'effetto di fare lievitare i prezzi dei terreni e delle costruzioni, e la nuova ricchezza derivata dalle speculazioni immobiliari ha aggravato ulteriormente il fenomeno. Questo circolo vizioso ha portato i prezzi ancora più in alto, e l'uso del ricatto e della violenza per forzare la vendita di proprietà che possono essere demolite per ricostruirvi con profitti altissimi è diventato un serio problema. Con i prezzi attuali è impossibile per un lavoratore ordinario possedere una casa in città. La bolla economica ha prodotto una città inadatta ai suoi abitanti.

Una città cambia naturalmente con il tempo, ma i cambiamenti a Tokio alla fine degli anni Ottanta sono stati fundamentalmente differenti dal passato. Tokio ora è soprattutto un luogo per la circolazione di capitali, un posto per affari e consumo, non per viverci. Dopo lunghe ore di ufficio e spese o consumo di altro genere, la gente viaggia un'ora e mezzo o più per tornare nelle proprie case nei sobborghi, pezzi di terra costruita ai margini della città eccessiva. Queste case patetiche, tutte uguali dentro e fuori, simboleggiano la povertà uniforme della vita dei tokioiti, che passano il loro tempo oscillando tra le fortezze dei loro uffici, simbolo ed espressione del pote-

re economico del paese, e le ristrettezze delle loro case di periferia. In termini della qualità della vita, Tokio è diventata un grande rudere. Lo spazio dentro gli scintillanti grattacieli è espansivo e blando. La gente che si ritrova all'interno di questi spazi vuoti perde gli appigli alla propria esistenza. Viene lasciata a guardare i fatiscenti ruderi della città in uno stato di esaurimento e disillusione. Questa è la visione che il fotografo Ryuji Miyamoto presenta al mondo. La trasformazione di Tokio ha prodotto un grande problema sociale e sollevato un interesse particolare. Molti approcci, inclusa la semiotica, l'antropologia, il post-strutturalismo e la teoria dell'informazione sono stati impiegati per interpretare il passato e il presente di Tokio in modo da poterne intravedere il futuro. Un numero significativo di artisti ha osservato intensamente la realtà della città durante l'ultimo decennio, e l'ambiente urbano è diventato un nuovo soggetto, una seconda natura di questa città.

### Dialogo impossibile

Quando il governatore di Tokio lanciò il suo slogan «my town Tokio» all'inizio degli anni Ottanta, gli fecero eco a più voci i vari gruppi di abitanti di Tokio con il contro-slogan «Their town Tokio». Un dialogo impossibile nella sua verticalità a senso unico, tra le istituzioni arroccate nelle altezze del municipio di Kenzo Tange, nuovo simbolo della *world metropolis*, e gli abitanti nella loro più generica indolenza. Nel sottofondo, unici ad aprire spiragli di trasversalità furono i gruppi di *machi-zukuri* (fare il quartiere), che a Tokio si diedero la missione di agire direttamente sui loro dintorni, nel nome e nei principi dell'*amenity*, per ristabilire armonia nelle regole e nei rituali quotidiani di abitabilità del loro ambiente.

Depredata dalla speculazione figlia di quella bolla economica dei primi anni Ottanta che venne sostenuta dalla demagogia del governatore Shunichi Suzuki, di Tokio si iniziarono a dare allora prescrizioni su come gli abitanti

di questa grande metropoli, il centro della loro vita attiva e della loro vita quotidiana, debbano poter essere fieri della loro città.

Più che un programma, una chiamata alle armi per l'industria delle costruzioni, affiancata dalle armate di caterpillar dei developpers e guidata dallo stato maggiore degli esperti in materia urbana. Per questa città di domani, globale, una città vibrante e solida, mondiale e intelligente, destinata a diventare la nuova frontiera planetaria del ventunesimo secolo e a realizzare così felicemente quella definizione di città come luogo della vita, del lavoro, dello studio e dello svago dei suoi cittadini, ecco infatti che intervengono gli specialisti a tracciare i percorsi necessari per sostenere l'ideologia della continuità, e a impinguare il margine sempre più largo di quel malinteso a due facce che pone le basi per una «tokiologia» e una «edotica» (da Edo, antico nome di Tokio) d'élite destinate ad avere grande successo. Le nuove immagini di Tokio la danno allora di volta in volta come città d'acqua o Venezia del Giappone, città bazaar come Istanbul e Damasco, i suoi quartieri e le sue comunità locali come a Cisternino, Fez o Varanasi. Tokio come tutto al di fuori di se stessa.

La psicoanalisi urbana, forse non ancora inventata, meriterebbe eventualmente di nascere proprio in «quei luoghi chiamati Tokio», come titolava nel 1984 la rivista *Autrement*, per cercare di portare una interpretazione convincente al problema dell'identità di questa città. Convincente più delle altre discipline messe in ballo (da un'antropologia dello spazio da cartolina d'autore alla etnologia urbana da rotocalco specializzato e di tendenza) per spiegare e raccontare, giustificandola comunque ma mai portando in luce le sue dinamiche reali e profonde. La storia vissuta da questa città nell'arco di tempo assai breve e intenso che va dall'avvio della sua modernizzazione (anni Sessanta del secolo scorso) all'avvio della sua internazionalizzazione (anni Novanta di questo secolo) è

quella di una corsa senza meta.

Città giovane, «straripante senso di vita e carica di energie» secondo il più noto di quegli esperti, Jinnai Hidenobu, che assolve tutti i mali affermando la necessità di un vero approccio antropologico a Tokio tramite un nuovo slogan: «Una città che respiri insieme alla natura», sostenendo anticipatamente la necessità delle politiche di rinnovamento d'assalto degli anni Novanta tramite improbabili analogie con il rinascimento delle città italiane. L'esistenza di una dimensione di medioevo tecnologico dove dei suoi abitanti non resta che un'ombra muta, soggiace a queste vedute e fa emergere in parallelo e con più violenza che altrove l'immagine di una Tokio cybercity chiusa nei fantasmi di se stessa. L'impossibilità di sostenere onestamente il passato e di immaginare a occhi aperti il futuro ha conseguenze aberranti sul presente di Tokio. Al di là degli stereotipi su cui giocano quegli slogan, è vero che nell'immagine di Tokio poco o niente si dice o viene lasciato dire ai suoi abitanti, unici custodi tutelari oggi di una città che parla sempre di più alla quarta persona, come nei romanzi di Abe Kobo (*L'uomo scatola*, Einaudi, Torino, 1992). Lo statuto dei suoi soggetti sembra restare soggiogato alla logica dei luoghi senza riuscire ad affermarsi.

È vero che Tokio non è una città a misura d'uomo, come non lo possono essere le metropoli che contano oltre trenta milioni di abitanti, e che subiscono quotidianamente un afflusso di commuters nel numero di tre milioni verso e dal centro direzionale della città. È vero anche che risulta del tutto inutile andare a cercare le ragioni di una storia della città negli ordini nascosti che reggono tale sviluppo o nelle pieghe di un cosiddetto tessuto urbano, intravedibile solo agli occhi degli esperti o dei «detective urbani», quando la vera storia locale di Tokio oggi affiora con effetto fungo. Come le faglie che si aprono nei luoghi più inattesi dopo le grandi alluvioni e gli straripamenti, il territorio fisico e sociale di Tokio oggi non è più

controllabile, e si fa fatica ad arginare queste due sorgenti spontanee che sono i movimenti di abitanti. Non più nascosti né occultabili, li si lascia agire a cielo aperto. Gli abitanti non rispondono più agli slogan delle retoriche uniformanti, curano le ferite dei loro luoghi fino a farle diventare i monumenti naturali del loro habitat.

### **Gioco perverso**

Oscillazione tra espropriazione e riappropriazione della natura, dei luoghi, dei quartieri, e del tempo che ne governa i ritmi, da un lato; dall'altro necessità disperata di identificazione a modelli sostenibili. In questo gioco perverso un fatto in apparenza banale, spoglio di qualsiasi esotismo, è all'origine del senso di smarrimento e di spaesamento che accoglie chi, giapponese o meno, al suo arrivo, nella mega-città nipponica cerca di orientarvisi: la gerarchia spaziale soggiacente ai luoghi che si è portati ad attraversare nei percorsi della città (la terza persona qui esprime anche la perdita della possibilità di autocentrarsi in tali spazi) non è il frutto di una pianificazione integrata che impone arrogantemente un aggancio sull'individuo con i dispositivi autoritari della sua esasperata funzionalità di facciata. Si tratta piuttosto del risultato di una giustapposizione di logiche locali, indipendenti le une dalle altre, e tuttavia coesistenti non senza contraddizione nella formazione di quello che chiamare tessuto urbano non è che il tentativo da parte di quanti hanno cercato di impossessarsi e tradurre la cultura urbana dell'altro, in un disperato tentativo di mostrare che Tokio, come la altre grandi città del mondo, ha una storia possibile alle sue spalle.

Difficile da cogliere nelle forme visibili, la storia in questione si riduce spesso a un sovrapporsi di vicende che non è dato conoscere per via della rinnovata giovinezza di questa città e del suo destino di teatro di distruzioni a opera dell'uomo e della natura (dagli incendi ai terremoti, dalle guerre alle opere di rinnovamento) se non attraver-

so un necessario perdersi nei meandri della sua estensione orizzontale.

Il malinteso anima così un primo approccio a questa città, fraintesa nell'esperienza che si è portati a farne. A partire dai resoconti dei primi viaggiatori, primo fra tutti quel Marco Polo che Jipangu (dal cinese *ji-pehn*, la lettura dei due ideogrammi che significano Giappone, ossia sol levante) non vide mai, pur descrivendolo come «un'isola molto grande nei mari profondi verso oriente, abitata da gente bianca e di buone maniere», fino alla reiterazione dell'imperscrutabile «là-bas» di Roland Barthes, o alla ammutolita e introversa percezione del *Tokio-ga* di Wim Wenders, e giù giù fino agli stessi esperti giapponesi che continuano a raccontare la loro versione di questa città (come è avvenuto al convegno degli architetti italiani e giapponesi a Carrara nel 1992) con la superba maestria dell'incantatore ambulante approdato in terre lontane.

Malcompresa anche da quelli che, estranei a questa città, ne hanno fatto un po' alla volta la meta ultima della loro vita e la fonte del proprio destino: i senz'altro innanzitutto, sempre più numerosi e meno nascosti, di varia provenienza e status. Per tutti costoro, Tokio non assume alcun valore differenziale all'interno di se stessa e della sua estensione fisica e sociale, se non in base a una logica assoluta, anzi costruita proprio secondo principi di incoerenza e finalmente di invivibilità. Incoerenza dei luoghi, incomprendibilità della loro anima.

Attribuire a Tokio vesti che le sono improprie per sua natura (oltreché per le ragioni stesse della sua evoluzione da villaggio di pescatori a centro di riferimento finanziario, economico e politico non solo del Giappone odierno ma di tutta la regione dell'Est-Asia) è così diventato lo sport nazionale. Il malinteso si sposa con il luogo comune proprio quando il discorso sull'identità di Tokio si afferma tramite gli slogan di quel filone chiamato «nihonjinron», sorta di letteratura eclettica di gran successo che raccoglie da quindici anni a questa parte le firme più prestigio-

se della intelligenza nipponica sotto l'unico ombrello dell'esaltazione dei valori di unicità della cultura giapponese, attraverso i più brillanti funambolismi intellettuali.

Quando l'architetto Yoshinobu Ashihara argomenta che la città ameba (Tokio) deriva tutte le sue particolarità proprio dai fattori climatici e culturali, ripercorre a sua volta la strada del filosofo Watsuji Tetsurô, il quale nel 1935 volle dare un contrappeso nipponico alla fenomenologia heideggeriana, con un campione di determinismo geografico dal titolo *Fûdo* (letteralmente: vento e terra, per estensione clima): «Il *fûdo* è l'occasione strutturale dell'esistenza umana», afferma Watsuji, precisando più avanti che il Mediterraneo gli apparve nel corso del suo primo viaggio in occidente tutt'altro che la culla della civiltà, e più come una pozzanghera, stagnante e malsana, inadatta allo sviluppo della civiltà se messa a confronto con le zone monsoniche, più naturalmente predisposte ad accogliere una grande civiltà come quella giapponese proprio perché sottoposte a un clima esuberante. Da qui discenderebbe infine il carattere imprevedibile del comportamento del popolo giapponese, l'indeterminatezza del loro io, la leggerezza delle forme espresse dalla loro cultura. Ciò che appare non di nascosto in queste posizioni è certamente l'irrazionalità della resistenza a porre la storia della modernizzazione giapponese nel suo contesto reale, della nostalgia per un passato mitico, della volontà di ritualizzare nell'astratto di forme ormai invisibili e comunque impraticabili il rapporto simbolico della cultura giapponese con il suo ambiente. Sotto questo aspetto, Tokio non può che essere territorio di sperimentazione delle più avanzate e sempre più sincretiche tecniche dell'ingegneria e dell'ecologia sociale.

### **Antropologia dello spazio**

Per comprendere quale sia l'effettiva necessità di gettare uno sguardo antropologico sullo spazio di Tokio, è qui necessario tornare alle cause dell'effetto di smarri-

mento iniziale di cui si parlava in principio: perché è evidente, alla lettura di questi campioni della città giapponese, che vedere Tokio e capire l'ordine nascosto che la governa sono due cose diverse, data la presenza di innumerevoli zone d'ombra che darebbero oggi ragione e sostegno al fenomeno di «rinascimento della città» in atto nel bene e nel male da almeno due lustri.

I programmi dall'alto hanno ormai dimostrato la loro inefficacia. Alcuni casi illustrano l'involuzione in atto. Il primo riguarda il progetto di costruzione del complesso di torri a uso residenziale River City 21, nell'isola di Tsukudajima a due passi dal centro direzionale, e degli intelligent-building nei prospicienti quartieri di Shinkawa e Hakozaki. Inutilmente nel 1987 venne istituito un Comitato per l'immagine futura del fiume Sumida, con lo scopo di mediare tra gli interessi in gioco e le esigenze di salvaguardia dell'ambiente e della popolazione residente. Il comitato prevedeva procedure di rinnovamento che, in principio, avrebbero dovuto ridurre il carico fondiario per i poteri pubblici, ed evitare la dipartita degli attuali residenti. Ma la scala siderale dei prezzi fondiari di Tokio ha messo in scacco le migliori intenzioni. Oggi le torri si stagliano sul fiume sovrastando uno dei pochi quartieri tradizionali rimasti, sopravvissuto tanto al terremoto del 1923 quanto alle bombe incendiarie americane del 1945.

Il secondo caso è quello della operazione Tokio Frontier che, occupando 448 ettari di terreno bonificato nella baia di Tokio, prevede di offrire alla città un nuovo sub-polo di 169 mila abitanti, destinato a incoraggiare il cambiamento verso «una struttura urbana ideale, policentrica e multifunzionale», e ad adattare la città «alle esigenze di una società internazionalizzata e orientata all'informazione». Le parole chiave restano le stesse impiegate nelle operazioni di marketing urbano degli anni precedenti, arricchite del termine partecipazione a colorare di un rosso cupo e già rappreso la città del futuro: «Partecipazione dei cit-

tadini. Le città del futuro disegnate da e per i cittadini. I cittadini sono il sangue della città».

Il terzo caso è quello dei progetti di comunità urbane verticali, tra cui la Sky City 2000, destinate a «risolvere i problemi di alta concentrazione e di uso inefficiente dello spazio» e «la perdita di dintorni naturali» facendo ricorso a «l'utilizzazione verticale dello spazio aperto». Tali comunità urbane potrebbero ospitare 135 mila abitanti, fornendo i servizi più avanzati in condizioni ambientali ottimali: «Il risultato sarà un insieme di villaggi dove la gente potrà condurre una vita confortevole e di qualità, e la creazione di una grande area di parchi e zone di divertimento di grande vivibilità». Così viene definito il «simbolo di civiltà» della Sky City 2000.

«La storia della città è stata la storia della lotta dell'umanità per realizzare i suoi sogni. Da tempi antichi, l'uomo ha accettato la sfida di costruire strutture sempre più alte. Le città sono state il prodotto degli sforzi dell'umanità e un simbolo di nuova civiltà fin dall'antichità. I problemi della città oggi non sono limitati a Tokio ma sono comuni a Città del Messico, Hong Kong, Shanghai e altre grandi aree di popolazione. La soluzione di questi problemi sarà di grande beneficio per il mondo intero. Noi speriamo che questa comunità urbana verticale e l'ambiente che creerà sarà una delle meraviglie del ventunesimo secolo che sarà trasmessa alla posterità». (Group V1000, Sky City 2000: *The concept of a Vertical Composite Urban Community*, Kaibundo, Tokio, 1989).

Di questi progetti ad altissimo contenuto tecnologico e di scarso valore abitativo, il primo è stato portato a termine agli inizi degli anni Novanta, il secondo lo sarà agli inizi del prossimo secolo, il terzo non prevede alcuna realizzazione dato il suo carattere puramente sperimentale.

Ora, se questo rinascimento vi è stato o è in corso, lo è solo al prezzo della trasformazione di un altro ordine, o meglio di un'anarchia immanente, anche questa cantata (ma stavolta con tonalità ben più hard sull'onda lunga del

destrutturualismo) da altri rinomati architetti, quali Kazuo Shinohara, che sostengono la bellezza del caos e l'anarchia progressiva della città giapponese.

Nei termini del capitalismo liberale, messo ormai in crisi dallo scoppio della economic bubble degli anni Ottanta e dall'implosione inflattiva del mercato immobiliare che la alimentava, le cose sono andate ben diversamente, nel senso di una regolamentazione sempre meno serrata nel settore dell'urbanistica e di un controllo sociale più rigido, dovuto proprio all'inserimento di manodopera illegale di provenienza asiatica nel mercato del lavoro delle costruzioni. Secondariamente, se gli ordini nascosti dello spazio urbano di Tokio non sono in effetti mai stati portati in luce (se non aneddoticamente e metaforicamente, attraverso lo spostamento dell'attenzione verso l'esterno: Venezia, ma anche le isole Tonga con le presunte affinità geo-climatiche oltreché culturali e storiche), la ragione si afferma nelle istanze *ab quo* che si rintracciano sulla scala delle singole comunità urbane. Da oltre due decenni si assiste infatti all'insorgenza di fenomeni radicati sul territorio, in forme associative e comunitarie che hanno saputo dare un nuovo senso a termini quali partecipazione e networking. I movimenti di abitanti nelle periferie e nei centri delle città giapponesi, e in particolare a Tokio, proponendo programmi e interventi dal basso per proteggere il proprio ambiente di vita dalla cecità delle grandi operazioni di sviluppo, hanno tra le altre cose il merito di aver messo in luce l'inadeguatezza di un approccio ai problemi urbani quale quello messo in moto proprio con il sostegno e l'ausilio teorico di quanti non rinunciano a spacciare per scientifico e necessario quanto è risultato in effetti opportuno a un certo *status quo*.

L'insorgere dei movimenti di abitanti è stata prima negata (con la forza degli interventi di polizia e dell'ostracismo, negli anni Settanta), poi minimizzata (con lo sporadico riconoscimento, informale, della loro esistenza da parte delle singole municipalità e dei primi tentativi di

dare una spiegazione a un fenomeno ormai di massa, negli anni Ottanta), e oggi istituzionalizzata (attraverso l'assimilazione delle loro tecniche di intervento sul territorio e sulla scala delle singole comunità, tramite la riduzione a una retorica propagandistica e al conseguente svuotamento di significato di gran parte dei loro programmi e azioni, dall'inizio del 1990 a oggi).

Il problema della città del futuro per queste ragioni si pone a Tokio (e su una scala differente in tutto il territorio giapponese) da un lato nei termini di un tentativo di ricomposizione dei discorsi accumulatisi dapprima negli anfratti ideologici e lungo le anse dello sviluppo a ogni costo, dall'altro nell'organizzazione delle attività degli abitanti. Ogni tentativo di riflessione e di interpretazione della vita di questa città risulta vano se non riportato a quei dispositivi rituali ristretti che riarticolano l'esistenza dell'individuo in seno al suo ambiente. I gruppi di *machi zukuri* (fare il quartiere) hanno la caratteristica di ribaltare le «posizioni inaudite» del soggetto giapponese, quali si manifestano nelle argomentazioni giustificatorie degli esperti e in quelle propagandistiche e mercantili delle istituzioni. Tale ribaltamento ha come effetto di restituire voce agli abitanti, di inserire tale voce nei discorsi pronunciati sulla città, di modificare l'approccio stesso alla città, di metterne in luce le possibilità concrete di una pratica che trascenda tanto la visione culturalista quanto quelle più funzionaliste, di produrre cambiamenti visibili e autonomi sul territorio, di arginare i danni dell'ingegneria sociale imponendo una terza via alla ecologia sociale.

Azzerando ogni tentativo di utopizzare questa città come la capitale del ventunesimo secolo, i gruppi di abitanti costituiscono altrettante neo-etnie urbane pronte a convertire i propri dialetti, se necessario, nella lingua mandarina. Alimentare il malinteso della comunicazione di e sulla città e i suoi luoghi, considerato nella pratica il miglior modo di riarticolare la propria alterità, per poter

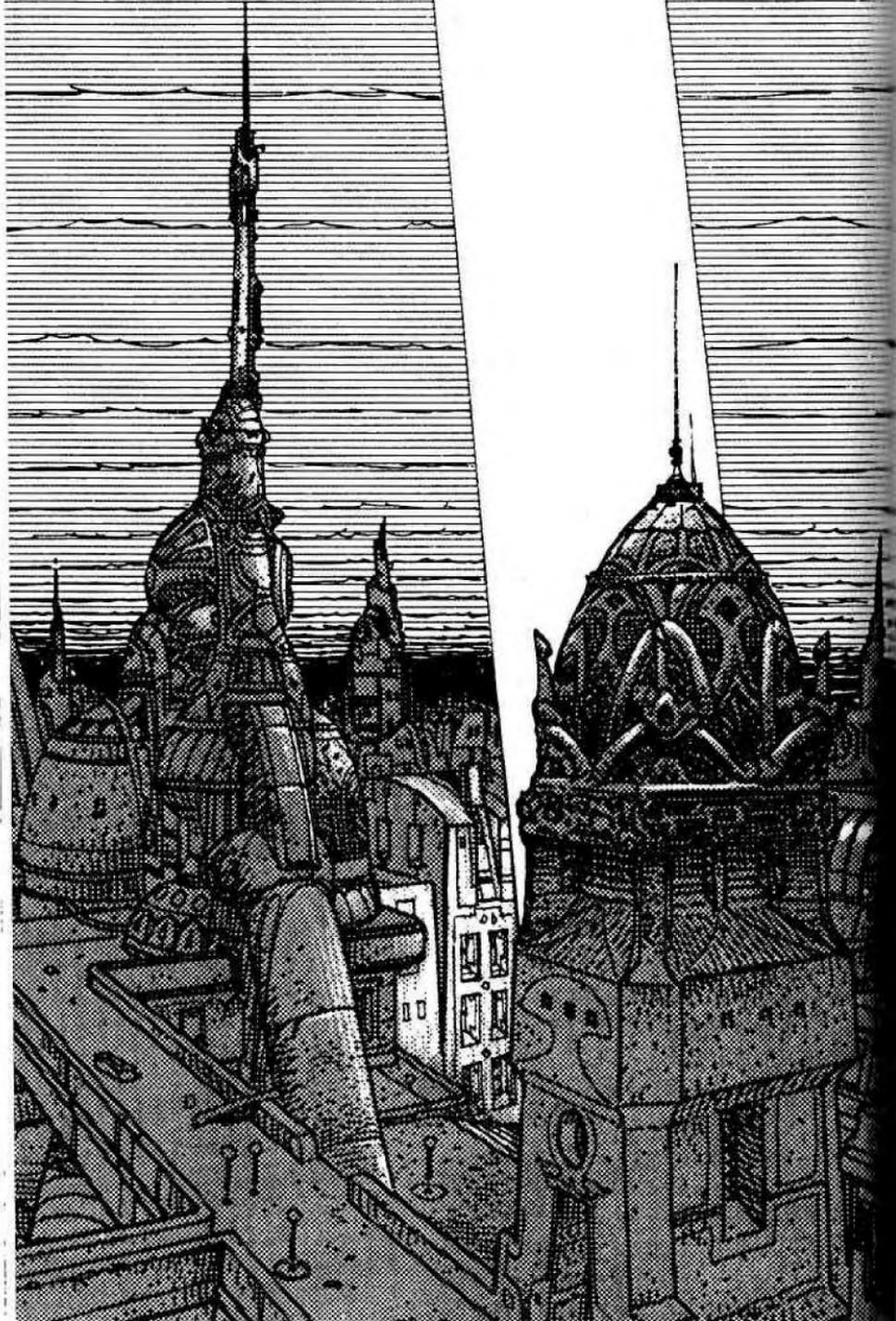
allargare la rete delle attività e rendere trasmissibili lucidamente problemi, approcci e soluzioni, questo è lo statuto di fondo, il più delle volte non dichiarato verbalmente, dei loro programmi.

Il modello di verticalità che appare avere dominato la società e la città giapponese è oggi rivisto in chiave globalista, a vantaggio di un approccio economico e sociale integrato. Qui la retorica riappare in negativo, riportando l'inafferrabilità della città sulla scala planetaria. La logica localista dei movimenti di abitanti, al contrario, non produce correlazioni di sorta. Un luogo è dotato del suo proprio carattere, non trascendente la scala delle pratiche che vi si accumulano nel tempo, proprio in virtù del processo nodale che vi si avvera: relazione con altri luoghi prossimi e distanti, con la vita sociale che li anima, con la natura che li ingloba. La partecipazione si avvera in questi luoghi integrata delle caratteristiche della contemporaneità, e la contemporaneità vi si avvera grazie ai rituali ristretti delle comunità che in questi luoghi possono riportare in uso la negoziazione delle alterità che presuppone ogni processo di identificazione.

La geometria abitativa che appare su questo orizzonte è a ogni momento affermata nelle forme visibili delle operazioni minime di sistemazione che vengono oggi fatte su tutto il territorio giapponese a partire dalle istanze della filosofia del *machi zukuri*. Ma è al livello della struttura organizzativa più sommersa delle reti che sostengono questi gruppi che vanno rintracciati i dispositivi che consentono, ad esempio, di fare fronte alle conseguenze degli eventi naturali, quali il recente terremoto di Kôbe. In questo caso i modelli costruiti sulla presunta efficacia e operatività delle strategie d'intervento hanno dimostrato tutta la loro debolezza, meno per ragioni culturali e di psicologia collettiva che per una questione pratica di ostacolo strutturale ad applicare una visione di insieme sulle dinamiche di occupazione del territorio. Kôbe, che ha una tradizione di democrazia municipale, di partecipazione

degli abitanti alle politiche locali del territorio e di valorizzazione del patrimonio storico e architettonico, rischia tuttavia di vedere nascere dai 239 ettari di città distrutta proprio quella città ideale del futuro che altrove non si è riusciti a pensare se non per giustapposizione successiva di frammenti. I suoi abitanti, sostenuti dai gruppi di volontari che si spostano fin dal nord del Giappone per fornire un servizio che né lo stato né le municipalità locali hanno saputo fornire, restano in attesa della prossima scossa.





## Colin Ward / *Piccola lezione da Londra* ● ●

*Ecco la storia di come gli abitanti di una zona del centro di Londra (sul Tamigi, parte dei quartieri di Lambeth e di Southwark) è riuscita a strappare alla speculazione edilizia il suo territorio e a trasformarlo in un posto piacevole dove abitare. La racconta Colin Ward, architetto e urbanista, che è stato redattore del settimanale anarchico inglese Freedom dal 1947 al 1960 e del mensile Anarchy dal 1960 al 1970. Tra i suoi libri tradotti in italiano: Dopo l'automobile (1992), Anarchia come organizzazione (1976).*

**T**utto il campo della speculazione e delle previsioni sul futuro delle città è reso oscuro dalla confusione che esiste tra ciò che vorremmo che accadesse nel ventesimo secolo e quello che più probabilmente accadrà, oltre che dal nostro indulgere al romanticismo scientifico o tecnologico. Molti di noi sono piuttosto annoiati dalle vecchie fantasie con grattacieli alti chilometri o dalle immagini di un'intera città racchiusa entro una cupola trasparente, già messa in ridicolo fin dal 1947 da Paul e Percival Goodman nella loro fantascientifica *Città del consumo efficiente* [4].

La versione odierna della soluzione tecnica immediata è la concezione che vede ognuno restarsene a casa sua in comunicazione diretta per via telematica con tutto il

mondo, eliminando così il bisogno di spostarsi per andare al lavoro, a fare la spesa, a scuola o al cinema. I sostenitori di questa concezione non citano mai la presenza di un esercito di trogloditi e di paria che producono e distribuiscono quanto serve e che tengono in piedi quella complessa infrastruttura della società informatica.

La verità è che, in assenza di movimenti popolari che spingono per il cambiamento, la città di domani sarà probabilmente la continuazione delle tendenze di cui siamo stati testimoni per tutto il ventesimo secolo; la più evidente è quella verso la dispersione. La vecchia querelle tra concentrazione urbana e dispersione nelle periferie o nelle campagne rispunta oggi nelle teorie che ci parlano delle tipologie dello sviluppo «sostenibile». Ma le discussioni di questo tipo tendono a essere puramente estetiche, oppure a mettere in luce lo snobismo e i pregiudizi di chi vi partecipa, ignorando l'economia della città e l'influenza della speculazione commerciale sui valori fondiari. Esse inoltre non tengono conto del fatto che questo secolo ci ha resi tutti, dovunque viviamo, partecipi della società urbana, grazie al motore a combustione interna, alla ridistribuzione dell'industria, all'ubiquità dell'energia elettrica, per non parlare dello sviluppo delle telecomunicazioni. Come ha notato il sociologo Ray Pahl: «In un contesto sociologico termini come urbano e rurale spiccano di più per la loro capacità di confondere le idee che non per quella di chiarirle».

Nel caso delle grandi città inglesi e degli Stati Uniti, è importante ricordare che la megalopoli era un'invenzione del secolo scorso, dell'epoca della rivoluzione industriale. Enormi masse di gente convergevano sui nuovi centri industriali, cercando di sfuggire alla miseria delle campagne, per trasformarsi nella nuova classe operaia. Vivevano in condizioni di terribile sovraffollamento, mentre la paura di epidemie costringeva le autorità municipali ad affrontare i giganteschi problemi sanitari che la concentrazione demografica portava con sé.

La situazione era simile a quella delle città dell'America Latina nella seconda metà di questo secolo, con una significativa differenza: l'industrializzazione in Inghilterra aveva preceduto l'urbanizzazione, mentre in America Latina il processo è stato inverso.

Considerando il futuro delle città inglesi e nordamericane, è importante ricordare che l'anno 1900 non è affatto l'età dell'oro della città, anche se qualcuno ne sente una mal riposta nostalgia. Si assisteva invece a una temporanea aberrazione nella storia dello sviluppo urbano. Nel 1800 Birmingham era una città piena di giardini. Ebenezer Howard, l'inventore della Città-giardino, aveva seguito tutti i dibattiti ufficiali sui terribili problemi della città vittoriana e aveva assorbito le idee degli utopisti, oltre a far sue le opinioni di suoi contemporanei come Pëtr Kropotkin e Patrick Geddes. Nel 1904 Howard notava: «Mentre quella in cui viviamo è un'età di grandi centri sovraffollati e compatti, ci sono già segnali, per chi li sa leggere, di un cambiamento a venire tanto grande e tanto importante che il ventesimo secolo sarà ricordato come il periodo del grande esodo» [7].

Aveva ovviamente ragione. La popolazione delle metropoli inglesi e americane è andata declinando nel corso di tutto il secolo. Howard propose la sua Città-giardino come un'*alternativa* all'espansione sterminata delle periferie, credendo ottimisticamente che se si riduceva la pressione demografica si sarebbero spinti verso il basso i prezzi dei terreni e degli immobili, così da consentire un nuovo sviluppo a misura d'uomo. Chiaramente le cose non sono andate così. I proprietari fondiari e gli speculatori mobiliari seppero trarre vantaggio dall'incapacità dei legislatori di restituire alla comunità l'aumento dei valori fondiari che la presenza della comunità stessa aveva provocato.

A Londra, per esempio, nel periodo postbellico vennero distrutti molti posti di lavoro di tipo artigianale od operaio che prima esistevano nelle zone del centro, perché le

aree occupate da queste attività avevano acquistato un valore superiore a quello della produzione. Il processo di acquisto e di smantellamento di aziende viene chiamato in inglese *asset-stripping*, e negli anni Settanta è stato documentato da un libro di Peter Ambrose e Bob Colnutt [1]. Abbiamo assistito al suo ripetersi, con tanto di sponsorizzazione pubblica, da parte della London docklands development corporation. Nel 1988 la Commissione lavoro della Camera dei comuni, in cui erano presenti tutti i partiti, con i suoi interventi urbanistici ha distrutto migliaia di posti di lavoro nell'industria e nell'artigianato [5].

Quanto a New York, una recente ricerca condotta da Robert Fitch [3] ha messo in luce una storia identica. Fitch ci fa vedere come l'aristocrazia finanziaria e fondiaria abbia fatto lievitare i valori immobiliari a New York City di venti volte, espellendo la piccola impresa e chi vi lavora, eliminando spazi abitativi e di produzione con affitti bassi, soffocando l'industria dell'abbigliamento e altre piccole attività, per far sì che la nuova classe di manager e di operatori della finanza potesse lavorare in uffici risplendenti e abitare in eleganti loft ricavati da quei solidi vecchi edifici, proprio come i nuovi imprenditori nei Docks di Londra.

In quanto agli antichi centri dell'industria pesante, il collasso della siderurgia a Sheffield o a Pittsburgh, della cantieristica a Newcastle o a Camden (New Jersey) ha prodotto una nuova classe di disoccupati stabili, di persone depresse e demoralizzate. Le nuove industrie della tecnologia avanzata si insediano in aree lontane dai vecchi centri, in zone più adatte all'espansione, in fabbriche a un solo piano, con buoni accessi alla rete stradale e anche a una manodopera non sindacalizzata.

Gli anarchici del secolo scorso, come i socialisti delle varie tendenze, speravano che il proletariato urbano, in quella situazione rivoluzionaria che essi aspettavano fiduciosamente, avrebbe espropriato gli espropriatori e si

sarebbe impadronito delle città. Alla fine di questo secolo quella speranza è svanita, e la popolazione urbana è composta da benestanti raffinati, che si isolano dalla realtà, e da poverissimi che vivono in case popolari decrepite, da gente che i politici stigmatizzano con il termine di sottoproletariato, oltre che dalle popolazioni immigrate che lottano per guadagnarsi un posticino nell'economia del terziario. È qui che diventa evidente il parallelismo con le città del sud del mondo. Janice Pearlmann, ricercatrice nel «Progetto megalopoli» dell'università di New York, sottolinea che «ogni città del mondo sviluppato ha in sé una città del terzo mondo, con sottoalimentazione, mortalità infantile, senzatetto, disoccupazione. E, di converso, che ogni città del terzo mondo ne ha al suo interno una sviluppata, fatta di alta tecnologia, alta moda e alta finanza».

Uno dei molti aspetti ironici di questo parallelismo consiste nel fatto che, a differenza dei disoccupati delle città ricche dell'Inghilterra e dell'America, i poveri delle città del terzo mondo hanno sviluppato una fiorente economia sommersa solo per la propria sopravvivenza, che è molto più significativa di quella ufficiale. Un economista peruviano, Hernando De Soto, che lavora in un organismo che si chiama Istituto per la libertà e la democrazia, ha studiato i risultati di questa economia sommersa in campo commerciale, industriale, edilizio e dei trasporti [2]. Nell'introduzione al libro, il romanziere Mario Vargas Llosa, che nelle sue escursioni nella politica si dimostra molto lontano da un punto di vista anarchico, commenta:

«L'economia sommersa è la risposta spontanea e creativa della gente all'incapacità dello stato di far fronte ai bisogni più elementari delle masse impoverite. È certo un paradosso che questa ricerca, condotta da un istituto che è fautore della libertà economica, costituisca un atto d'accusa delle condizioni del terzo mondo che non ha pari per severità e violenza, riducendo nel contempo le critiche più radicali e più genuinamente marxiste del sottosviluppo a puri eser-

cizi retorici. Quando la legalità è un privilegio concesso solo a chi detiene il potere politico ed economico, gli esclusi, i poveri, non hanno altra alternativa se non l'illegalità».

Vargas Llosa, giustamente secondo me, definisce l'economia sommersa «una società parallela e sotto molti punti di vista più autentica, più operosa e più creativa di quella che si definisce ipocritamente legittima». Ma inevitabilmente gli unici fenomeni dell'economia sommersa di cui abbiamo notizia dai mezzi di comunicazione sono quelli marginali del traffico di droga, della prostituzione, degli scippi e della violenza.

Così, come devo rispondere alla domanda sul futuro delle città? Mi sembra piuttosto superficiale prendere in considerazione la forma fisica che assumerà l'ambiente costruito, mentre è molto più importante prendere in esame i mezzi di sostentamento delle popolazioni urbane ignorate dalla società imprenditoriale, quella che l'economista John Kenneth Galbraith chiama la «cultura dell'appagamento». I politici di ogni tendenza ignorano gli autentici problemi della città perché, come noi del resto, sono sconcertati dal crollo delle precedenti ipotesi sulla sopravvivenza urbana. Ma ci sono forse i germi di un'autorganizzazione comunitaria, visibili nella città contemporanea, che potrebbero preannunciare l'approccio anarchico alla città nel prossimo secolo.

C'è un'eccezione significativa, nel cuore di Londra, dove potrebbe concretizzarsi la speranza di Howard in uno sviluppo urbano favorevole ai desideri del popolo e non a quelli della proprietà fondiaria, e nemmeno a quelli dei geografi urbani. Questo è stato possibile grazie alla manipolazione del piano regolatore del South bank, l'argine meridionale del Tamigi. È una vicenda estremamente complessa che ho tentato di dipanare nel nono capitolo del mio libro *Welcome, Thinner City* [8]. Il South bank era il solito guazzabuglio di banchine, fabbriche, magazzini, di stradine con case, botteghe e scuole, pub e club, che

risalivano all'epoca vittoriana e anche pre-vittoriana.

Il vecchio consiglio di contea di Londra avviò la ristrutturazione ottant'anni fa, con la costruzione del County hall all'estremità meridionale del ponte di Westminster. Il processo andò avanti quarantacinque anni fa, con l'acquisto dei terreni per il Festival of Britain e la costruzione del Festival hall, poi di altri palazzi e gallerie e del National theatre, in quello che oggi si chiama South bank arts centre, sotto le cui passerelle si accampano i vagabondi.

Gran parte dell'area di oltre cinquantamila metri quadrati tra il ponte di Waterloo e il ponte dei Blackfriars, in parte nel quartiere di Lambeth e in parte a Southwark, era stata acquistata dal consiglio di contea negli anni Cinquanta. I grandi magazzini, come quelli di Boots, di W. H. Smith e dell'Istituto poligrafico di stato, si trasferirono altrove, ma c'era sempre chi abitava nei vicoli malridotti: in genere erano persone che svolgevano lavori umili in città e che dovevano vivere in una zona centrale perché cominciarono a lavorare prima dell'arrivo dei pendolari. Per costoro tutto crollava: i pochi sopravvissuti avvertivano come una minaccia e un pericolo il deserto che si creava intorno a loro. La zona si trasformò in un'area di terreni edificabili, un bene prezioso come l'oro, troppo prezioso per essere utile. Poi venne il primo dei boom del dopoguerra. Vicino al ponte di Waterloo si innalzò la Kent house, il grattacielo che ospita la London weekend television. Verso quello dei Blackfriars sorse la Kings reach tower, che avrebbe dovuto essere destinata a un albergo ma che diventò la sede della International publishing corporation.

I due consigli di quartiere avevano una politica oscillante, il Greater London council (Glc) prese il posto del London county council e verso la fine degli anni Sessanta cominciarono a emergere idee di intervento nella comunità locale. Si formò il Waterloo community development group, poi chiamato Coin street action group, che rivendi-

cava «case e non uffici». John Pearce spiega:

«Una prima inchiesta pubblica respinse sia la proposta di costruzione del più alto grattacielo d'Europa, per uffici e alberghi, avanzata da una società immobiliare privata, sia il piano alternativo presentato dalla comunità, che voleva concentrarvi abitazioni economiche per i residenti e spazi pubblici destinati alla comunità stessa. I piani delle immobiliari furono criticati in quanto eccessivi e soffocanti e quelli della comunità in quanto carenti nello sfruttamento della potenziale creazione di posti di lavoro in quelle aree» [5].

«In occasione di una seconda indagine pubblica nel 1983, fu necessario un intervento diretto della comunità, con la partecipazione di quattrocento residenti, oltre alla presenza della stampa e della televisione, per rinviare l'inchiesta a dopo le elezioni del consiglio della Grande Londra e per impedire all'amministrazione uscente (in mano ai conservatori) di svendere la parte di sua competenza dell'area di Coin street a immobiliari del terziario, ancor prima che il piano da loro proposto fosse approvato. In effetti la maggioranza in consiglio cambiò e l'ispettore incaricato dell'inchiesta diede il benestare sia al piano di terziarizzazione sia a quello aggiornato della comunità, che adesso comprendeva proposte per la realizzazione di spazi di lavoro autogestiti e di un'area commerciale. Un sostegno attivo del consiglio della Grande Londra e dei consigli di quartiere, insieme alla continua pressione della comunità, spinse le immobiliari a ritirarsi e nel luglio del 1984 l'intera area veniva ceduta a una società d'iniziativa comunitaria, istituita dai gruppi locali, la Coin street community builders ltd.» [6]

Quello che in realtà accadde era che lo stesso Glc era ai limiti dell'estinzione e ventiquattro ore prima che il governo di Margaret Thatcher approvasse la legge di controllo sulle transazioni finanziarie del Glc, quest'ultimo si era sbarazzato dell'area. Una parte fu data in affitto per 125 anni al costo di una sterlina alla Society for co-operative dwellings, mentre la proprietà definitiva del resto dell'area fu venduta alla società senza fini di lucro appena costituita per settecentocinquantamila sterline.

Questa transazione fu presentata alla stampa come un esempio dell'assurda prodigialità del Glc. Era stata invece approvata dal perito distrettuale e rispecchiava gli effetti del nulla osta al piano sulla valutazione dell'area. Il valore della quale, se destinata a torri per uffici e ad alberghi, sarebbe stato enorme, ma era infinitamente più basso se la destinazione era per abitazioni a equo canone, spazi pubblici e per tutti quei fini socialmente utili indicati dalla Association of Waterloo groups.

I piani della comunità locale prevedevano alloggi in proprietà e in gestione a usufruttuari scelti tra le persone con problemi di alloggio dei due quartieri, sette distinte cooperative d'abitazione, un nuovo parco e un ampliamento della South bank riverside walk, negozi e laboratori per industria leggera, destinati a ospitare fino a mille- duecento posti di lavoro.

Quando nel 1988 si avviò la prima fase, che prevedeva un parco sul lungofiume e la Mulberry street housing cooperative, con edifici di tre piani attorno a uno spazio infossato a verde, le critiche della stampa si fecero più aspre. «Banale e mediocre», fu un verdetto. «Un uso sbagliato e grottesco di uno spazio del centro della città», fu un altro. Ma le opinioni cambiano. Pochi mesi fa la Coin street community builders ha avviato il suo piano di recupero della vecchia Oxo tower sul lungofiume e Deyan Sudjic, il redattore di architettura del *Guardian*, ha raccontato la delusione che aveva provato quando era stato ritirato il piano presentato dalla Greycoat properties per novantatremila metri quadrati di uffici, su progetto di Richard Rogers. Sudjic scrive oggi: «Dieci anni fa avrei voluto che si desse a Rogers la possibilità di realizzare una grande idea lungo il South bank. Ma adesso che Coin street ha fatto tanto partendo da tante piccole idee, è importante vedere quali lezioni essa offre ad altri centri storici come a Londra».

E lo scorso dicembre il *Planning Week* riferiva che alla festa di inaugurazione un ministro del governo di John

Major, William Waldegrave, aveva lodato la «tenacia e la capacità» della Coin street community builders, che fornisce, secondo le sue parole, «un buon esempio di iniziativa privata, dando un contributo pratico e positivo al futuro di Londra».

Questo è un modo un po' ipocrita di descrivere la saga di Coin street. Sarebbe più esatto dire, come Tim Roberts nel 1986, che la vittoria dei residenti «segna la fine di una delle battaglie urbanistiche più difficili, più lunghe e talora più aspre che si siano mai viste. Ma è anche il segnale di qualcosa di molto più importante: la vittoria degli abitanti di una zona, bene organizzati, ben preparati e ben motivati davanti ad avversari in apparenza insuperabili».

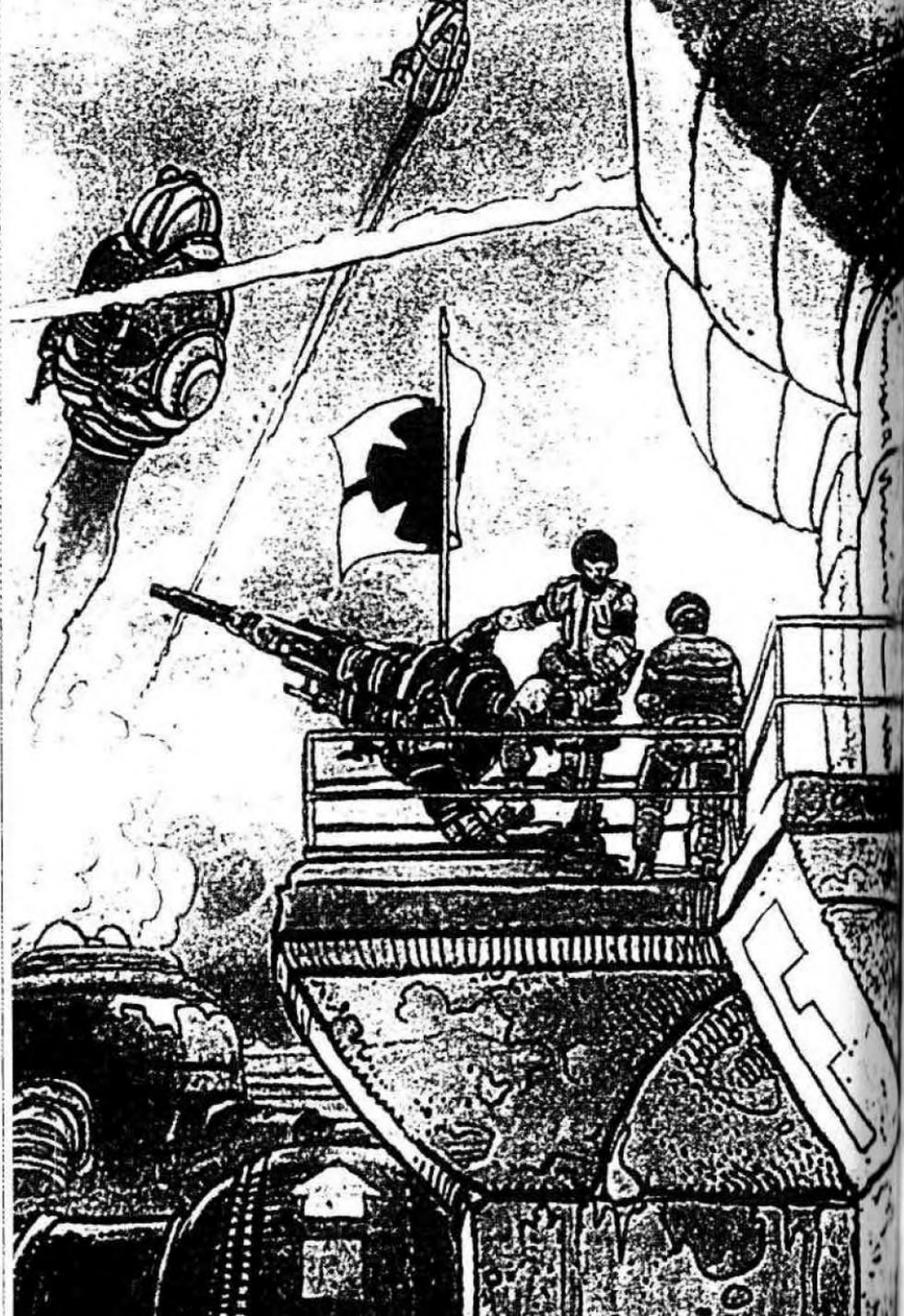
Il mondo delle immobiliari, però, non dimentica. Alan G. Hood, che si autodefinisce presidente della Federazione internazionale dei proprietari d'immobili, ha scritto (su *Planning Week* del 20 gennaio 1994) che le abitazioni di dimensioni ridotte di Coin street «sono assolutamente inadeguate per il lungofiume nel cuore di Londra. Chi accetterebbe un progetto del genere a Parigi, a Roma o in qualunque altra importante città?».

Coin street è stata un'eccezione. Non ci sono segni all'orizzonte che preannuncino altri interventi popolari per rimodellare il cuore della metropoli.

traduzione di **Guido Lagomarsino**

*Riferimenti bibliografici*

1. Peter AMBROSE e Bob COLNUTT, *The Property Machine*, Penguin, Londra, 1975.
2. Hernando DE SOTO, *The Other Path: The invisible Revolution in the Third World*, Tauris, Londra, 1989.
3. Robert FITCH, *The Assassination of New York*, Verso, Londra, 1993.
4. Paul e Percival GOODMAN, *Communitas*, Chicago university press, Chicago, 1947. Edizione italiana, Il Mulino, Bologna, 1970.
5. House of Commons Employment Committee, *The Employment Effects of Urban development Corporations*, Hmso, Londra, 1975.
6. John PEARCE, *At the Heart of the Community Economy*, Gulbenkian, Londra, 1989.
7. Colin WARD, *New Town, Home Town*, Gulbenkian, Londra, 1993.
8. Colin WARD, *Welcome, Thinner City*, Bedford square press, Londra, 1989.



## Heidi Freifrau e Richard Levine / Un progetto per Vienna ●

Qui viene illustrato un prototipo del cosiddetto «insediamento urbano sostenibile» per Vienna. L'insediamento urbano sostenibile prende ispirazione dalle rocche medioevali italiane. Questo prototipo di città-collina, reso attraverso modelli informatici, fa intravedere la soluzione di molti dilemmi che affliggono gli urbanisti e gli specialisti di ecologia sociale. Il nuovo modello urbano è stato studiato con l'intento di sintetizzare nuovi concetti urbanistici servendosi di mezzi tecnologici per sviluppare città a misura d'uomo, sostenibili. Questo studio preliminare sviluppa e verifica il modello e il suo processo relativamente a un'area urbana importante di Vienna. Heidi Freifrau è direttrice del centro studi Oikodrom di Vienna e giornalista. Richard Levine, urbanista, è direttore del Center for sustainable cities di Lexington (Kentucky).

Questo studio dimostra come sia possibile e auspicabile la costruzione di una città sostenibile, l'«insediamento urbano sostenibile» sull'area dello scalo ferroviario della Westbahnhof di Vienna. Un lavoro preliminare evidenzia la solidità del progetto dal punto di vista economico, come da quello ecologico, sociale e urbanistico. Questo studio preliminare, realizzato tra il novembre del 1994 e il gennaio del 1995, presenta la visione di una forma

urbana e di un sistema urbano realizzati a misura d'uomo, in armonia con la natura. La relazione al comune di Vienna, della quale questo testo rappresenta una breve sintesi, tramite la descrizione dei progetti, processi e dati critici, vuole fornire le informazioni necessarie per valutare la proposta e procedere alla realizzazione effettiva del progetto.

Nel corso di vari anni il Centro per la città sostenibile ha sviluppato una nuova famiglia di modelli urbanistici che coniugano le migliori caratteristiche delle città storiche con le esigenze e le opportunità di una moderna economia tecnologica. La strategia del centro non tendeva a cercare le migliori soluzioni per i problemi che affliggono la città moderna, ma a elaborare nuovi modelli urbanistici nei quali questi problemi non si presentano affatto. Tra questi modelli, quelli più promettenti si ispirano alla città collinare del medioevo, con le sue strade e piazze a misura d'uomo e la sua architettura varia e sensibile.

Da un punto di vista storico e culturale, la rocca medioevale è stata apprezzata per le modalità grazie alle quali il suo tessuto urbano organico favoriva in modo straordinario un'autentica vita urbana. Alla stessa stregua, se si vogliono realizzare moderne città sostenibili, queste si baseranno sull'intuizione storica che vede come solo le attività economiche e i processi tecnologici che siano praticabili sul lungo periodo possano essere compatibili con la sostenibilità ecologica della città e del suo ambiente naturale.

Anche se la città medioevale a misura d'uomo era una forma artistica collettiva che ancor oggi ammiriamo, oggi essa male si adatta a un'economia moderna (insostenibile). È anzi chiaro come le sue salite, i suoi vicoli e il suo tessuto la rendano inaccessibile e inadatta alle attività commerciali, industriali e istituzionali su larga scala e come questo ne abbia impedito uno sfruttamento massiccio. Eppure, pur nel loro stato di sottosviluppo, provocato in gran parte dallo stato di abbandono, la città storica

rimane molto meno insostenibile dell'agglomerato urbano moderno.

### **L'insediamento sostenibile**

L'insediamento urbano sostenibile vuole ricreare alcune delle caratteristiche di queste città medioevali, ma senza far ricorso a un ritorno all'architettura premoderna e senza rinunciare alle potenzialità offerte alla più avanzata tecnologia progettuale e ai materiali moderni, per sviluppare e concretizzare questo modello futuristico-medioevale. Negli insediamenti urbani sostenibili va conservata la dimensione pedonale delle rocche storiche, con i loro spazi pubblici pieni di vita, ma invece di una città sulla collina abbiamo pensato a una «città come collina», una città come unica costruzione su dodici livelli, con una superficie esterna di strade ed edifici a misura d'uomo, con al di sotto una città interna, destinata alle attività di dimensioni più importanti, organizzata intorno ad ampie gallerie illuminate a giorno da lucernari. In questo modello di città, lo spazio e la densità urbana sono moltiplicati varie volte rispetto alle città convenzionali. Nel contempo, siccome la città-collina ha un'ampia gamma di attività (strutture residenziali, di servizio, di lavoro e per il tempo libero), essa funziona come ambiente pedonalizzato, con esigenze di mobilità molto minori e comunque ampiamente soddisfatte da eccellenti collegamenti ai trasporti pubblici. La natura della città-collina sostenibile, con i suoi piccoli quartieri pedonali, la sua struttura partecipativa e i suoi processi gestionali, crea un senso di benessere difficilmente riscontrabile nella grande metropoli moderna. Essa crea un forte sentimento di opportunità personale e di sicurezza a tutti i settori della cittadinanza. La sua conformazione restituisce alla città la qualità della vita che aveva fatto nascere la città storica e che era stata alimentata dalla città nel corso del tempo, in base a un'idea di città come luogo di scambio non solo di beni e servizi, ma anche di idee.

Fondamentale è la presa di coscienza del fatto che la nascita della città sostenibile non è tanto un problema tecnico quanto culturale. Tutta la tecnologia necessaria ad attuare città sostenibili esiste già. Inoltre, la città sostenibile non può essere il risultato di un puro impegno tecnologico. Se così fosse, la scienza e la tecnologia ci avrebbero già da tempo portato nell'epoca delle città sostenibili. Invece la nascita di città sostenibili è sostanzialmente un problema culturale e progettuale, non un problema ingegneristico. Come un ecosistema è caratterizzato dalle complesse interrelazioni dei suoi molti elementi e processi, così la città sostenibile del futuro può essere concepita e prendere forma solo attraverso sequenze cicliche e rigeneratrici di scelte e di interventi che caratterizzano il processo progettuale e non attraverso le fasi lineari e le procedure tipiche dei metodi analitici delle soluzioni tecniche convenzionali.

In quest'ottica, la città sostenibile è il luogo in cui cultura e progetto assumono la prevalenza rispetto ai processi di produzione e di consumo, perché la sostenibilità urbana è l'unico mezzo con cui le città e in ultima analisi la nostra società possono istituire un processo strategico che ne assicuri la sopravvivenza. Nel nostro lavoro teorico ci siamo posti questa domanda: «Qual è l'attività minima (il progetto più limitato) che conserva la possibilità di mettere la società su una strada sostenibile?». Esaminando la questione, siamo alla fine arrivati a respingere tutti i metodi ortodossi, quelli ambientali prevalenti, e tutte le strategie ecologiche più diffuse. Le nostre ricerche in campo sociale, storico e architettonico-urbanistico hanno sempre messo in luce il fatto che la scala dimensionale più idonea nella quale sia possibile negoziare la sostenibilità è quella della città. Siamo così arrivati alla conclusione che la città del futuro ritornerà a essere l'entità più piccola per riequilibrare tutti gli scompensi attuali che affliggono il mondo moderno, come l'entità più grande per gestire un'autentica sostenibilità ecologica e

sociale. I nostri primi modelli di sostenibilità erano inizialmente concepiti come villaggi autonomi, isolati dai processi dalla più ampia società insostenibile. Per andare oltre questo inaccettabile isolamento, l'idea dell'insediamento urbano sostenibile è cresciuta e ha preso la forma di un nuovo villaggio coerente che può essere inserito all'interno di un più ampio ambiente urbano insostenibile, ammortizzando i problemi della grande città e portando al suo esterno un quoziente positivo di sostenibilità (ovvero trasformando i sottoprodotti negativi della grande città in impieghi positivi dal punto di vista economico, sociale e dei materiali). Mentre gran parte delle politiche e dei piani ambientali oggi tendono ad autolimitarsi, scegliendo gli interventi più semplici e meno costosi e rimandando a fasi successive quelli che diventano sempre più complessi (e quindi più dolorosi dal punto di vista politico), la strategia del Centro nel promuovere l'insediamento urbano sostenibile consiste nel porre la questione più importante e potenzialmente più efficace: «Qual è l'intervento ecologico minimo necessario che renderebbe più semplici le operazioni successive?». Le risposte a queste domande hanno costituito il supporto teorico ai prototipi concettuali delle nostre proposte e ci hanno dato la spinta a realizzarli.

### **Nuovo modello**

Le città che proponiamo coniugano alcune delle caratteristiche più convincenti della rocca medioevale ai migliori processi e alle migliori tecniche moderne. La nostra città-collina all'esterno presenta dimensioni e tessuto assimilabili a quelli della città medioevale costruita a misura d'uomo. L'utilizzo di un programma informatico di modellazione offre la possibilità di produrre modelli molteplici e diversificati dell'insediamento urbano compatibile, in modo interattivo e partecipativo. La nuova configurazione urbana crea molte opportunità che sarebbero irrealizzabili nella città moderna insostenibile, eliminan-

do o risolvendo molti problemi che sono evidenti conseguenze del disegno della metropoli contemporanea.

Nel nostro modello di città-collina, la superficie esterna accoglie tutti gli spazi residenziali e di quartiere, le attività commerciali e istituzionali di dimensioni più limitate, la rete di infrastrutture e di spazi pubblici, ovvero le strade, i camminamenti, le scalinate e le piazze che hanno dato alle città storiche le sue caratteristiche di vitalità e di mobilità pedonale. All'interno della città-collina, illuminata a giorno da cortili e lucernari, c'è una serie di atri e di gallerie lungo le quali si collocano gli spazi commerciali, industriali e istituzionali di maggiori dimensioni, la cui scala crea energie negative («zone morte» senza protezione) nelle città convenzionali, ma che sono comunque indispensabili in un'economia industriale moderna.

Mentre sviluppavamo nel corso degli anni questi modelli, cresceva la struttura e la complessità delle nostre ricerche. Oggi utilizziamo un originale sistema strutturale di ineguagliabile flessibilità, che genera una complessa famiglia di edifici e di geometrie spaziali. Questo ci permette di variare a piacere l'altezza e le strade in salita sui fianchi della collina artificiale, conferendole quella sorta di carattere organico che raramente si riscontra nell'architettura moderna e delle città contemporanee. Più di recente abbiamo cercato l'aiuto dei computer per tradurre la teoria in pratica. L'informatica ci ha permesso di aumentare sia la flessibilità sia la complessità dei nostri modelli. Negli studi più recenti abbiamo messo insieme i nostri modelli di città-collina, cominciando da un numero limitato di semplici blocchi per poi aumentarne le variazioni a diversi livelli dimensionali. Questo ci ha consentito di moltiplicare le possibilità di scelta, con una maggiore complessità e dettaglio dei singoli blocchi di edifici, con nuove combinazioni e nuovi progetti di edifici, frutto di queste combinazioni. Questo tipo di procedimento implica un passaggio da una scala più

piccola a una più grande e viceversa.

Dato che si sono già accumulate diverse tipologie e strutture alle diverse scale, man mano che si procede cresce il numero delle scelte possibili. Questo metodo basato sul blocco multiplo di edifici crea anche le basi per un processo di gestione dei servizi e delle risorse, grazie al quale è possibile individuare e negoziare le informazioni necessarie riguardo ai materiali e al risparmio energetico della città. L'impiego di un potente sistema Cad ci ha dato la possibilità di organizzare e riorganizzare questi complessi di edifici, modificarne la scala, estendere una modifica locale a tutta la città, organizzare e memorizzare tutte le scelte alle varie scale come risorse e idee per i modelli futuri. Ci permette anche di mettere il progetto al centro del processo di creazione di città sostenibili, realizzando famiglie di modelli progettuali destinati a diventare la base di supporto per lo sviluppo di modelli sociali, politici ed economici. Questi modelli di sistemi più astratti sono poi utilizzati per modificare e confermare i progetti architettonici-urbanistici emergenti realizzati al computer. Così, mentre si esplorano la città nel computer e il computer nella città, i più ampi aspetti artistici, etici e sociali che devono rendere la città progettata vivibile e sostenibile per gli esseri umani rappresentano uno stimolo continuo per procedere nella nostra elaborazione informatica.

### **Processo progettuale**

Il nostro intento è quello di sviluppare appieno il nostro modello di città-collina con la sua biblioteca di blocchi di edifici interconnessi e intercambiabili su scale diverse. Il progetto sarà sviluppato fino a portare la struttura e la tipologia dei singoli quartieri e delle singole abitazioni, delle strade e delle piazze al livello di dettaglio che rappresenti un progetto esecutivo. Servendoci di questi blocchi di edifici noi dovremmo riuscire a evidenziare la ricchezza del tessuto urbano che si può progetta-

re per rispondere alle esigenze sociali, tecniche ed economiche in trasformazione, man mano che queste si esprimono e si individuano. Per questo progetto preliminare abbiamo inserito alcuni degli studi già sviluppati al computer, per dimostrare come queste aspirazioni non sono parole, ma sono state in parte realizzate.

Con questa base architettonica-urbanistica, assai definita e tuttavia assai flessibile, noi disporremo di uno strumento adatto a rappresentare il contesto in cui inserire gli aspetti tecnologici, economici e sociologici della città, anche utilizzabile come mezzo di governo grazie al quale, attraverso un processo avanzato di partecipazione, i cittadini, sia come singoli individui sia come appartenenti a vari gruppi di interesse, possono negoziare i particolari e la natura della città emergente, in trasformazione, sostenibile.

Così, nelle fasi successive del nostro lavoro, i modelli di città e le loro singole parti costituiranno il contesto entro cui si potranno inserire altri sistemi, come macchinari, impianti elettrici, materiali, infrastrutture, oltre a modelli di flusso per la gestione degli impianti, l'informazione, l'energia, le risorse e i materiali, l'attività economica, le importazioni ed esportazioni, si potrà realizzare il modello di equilibrio ecologico all'interno della città e tra la città e il suo ambiente. In tal modo, i modelli progettuali generalizzati, prodotti da architetti e urbanisti per rispondere alle esigenze e alle attività del processo partecipativo, vengono a costituire la base per accogliere i modelli tecnici più specifici degli specialisti.

### **Westbahnhof**

Alle spalle della Westbahnhof, una delle principali stazioni ferroviarie di Vienna, si estende uno scalo ferroviario della lunghezza di 1,5 chilometri e largo 200 metri. Da anni questo scalo ha rappresentato una ferita per la città, separando un quartiere dal resto della città e creando condizioni di degrado su entrambi i lati. Si sono avanzate

molte proposte per costruire al di sopra dello scalo, nessuna delle quali, però, era praticabile economicamente o rappresentava un contributo urbanistico accettabile per la città.

La proposta prevede una copertura vetrata a volta accanto agli edifici della stazione al limite orientale del sito. Questa in parte corrisponde alla tradizione delle prime coperture in vetro delle stazioni ferroviarie, ancora presenti in molte importanti città europee, solo che in questo caso i vari ettari di superficie vetrata contengono collettori solari e fotovoltaici che assicurano una parte sostanziale del fabbisogno energetico dell'insediamento e nel contempo regolano il clima e la qualità della luce all'interno. Una strada pedonale parte dalla stazione e percorre tutto il lotto verso ovest, parallelamente alle rotaie, risalendo la città-collina con una lieve pendenza del sei per cento. Nel suo percorso la strada incrocia altri livelli orizzontali e ogni tre piani attraversa una piazza. Una strada riservata ai veicoli corre parallelamente a quella pedonale e, appena attraversata la piazza principale (Hauptplatz), ridiscende attraverso altre piazze ai livelli inferiori per ricongiungersi all'esistente linea tranviaria al piano terreno.

Sulla superficie della collina artificiale c'è una città a misura umana con una rete di vie e di scalinate: una trama di piazze e di vicoli fra tre o quattro piani di quartieri residenziali e una gamma completa di botteghe e di servizi. Sempre sulla superficie c'è un giardino d'inverno con orti in funzione tutto l'anno e una rete di serre con affaccio a mezzogiorno.

All'estremità occidentale c'è un centro di scambio est-ovest con un parco ecologico pensile a terrazze, collegato all'esistente museo della tecnica. Sempre da questa parte dell'insediamento da un parco già esistente parte un'altra strada in salita che è una sorta di parco lineare culminante in una fontana che funge da indicatore energetico, sempre nella Hauptplatz al livello più alto. L'altezza della

fontana segnala visivamente la percentuale di energia rinnovabile che l'insediamento esporta al resto della città di Vienna.

Questo sarà uno dei vari mezzi per rendere visibili nel disegno della città i principi ecologici con cui funziona l'insediamento urbano sostenibile. L'acqua che trabocca dalla fontana forma un ruscello che discende lungo il parco lineare alimentando diversi laghetti e formando cascatelle. I tetti delle abitazioni della città esterna possono essere in vetro e formare serre oppure coperture piatte, costituendo così terrazze private o semi-private, giardini, cortili e parchi pubblici, campi di gioco e piazze.

Lungo quasi tutta la lunghezza del lotto una galleria alta tre piani attraversa la collina, mentre un'altra più breve corre parallela alla prima, collegando le piazze poste a quell'altezza. Lungo queste gallerie, illuminate a giorno da cortili e lucernari dall'alto, si trovano le attività istituzionali, commerciali e industriali di dimensioni maggiori, oltre alle infrastrutture, i servizi, i parcheggi, le linee tranviarie e gli altri trasporti.

Nella proposta per la Westbahnhof queste funzioni, che a causa delle loro dimensioni tenderebbero a proiettare energie negative se poste all'esterno, si adattano assai bene all'ambiente interno, godendo della massima accessibilità senza compromettere il carattere urbano della superficie.

L'insediamento urbano sostenibile è una struttura integralmente urbana altamente redditizia perché moltiplica il patrimonio immobiliare. I servizi ferroviari occupano quasi tutto il lotto al livello originale del suolo, ma ci sono ulteriori strati di superficie edificabile ai livelli superiori, ognuno con le sue appropriate opere di urbanizzazione, con le altre funzioni e attività necessarie. Trattandosi di un'area completamente urbanizzata, senza propri spazi aperti, l'insediamento va legato a un lotto destinato al processo di riequilibrio per la sua sostenibilità. Tale lotto verrebbe destinato alla produzione agrico-

la e di energia per l'insediamento, negoziandola con la controparte urbana in modo che i due lotti in concerto non esportino nessun sottoprodotto negativo verso il loro ambiente più vasto o verso il futuro.

La realizzazione del progetto Westbahnhof come primo insediamento urbano sostenibile rappresenterebbe una tappa importante nella trasformazione dell'Europa verso un'economia sostenibile.



TU VOIS,  
ILS EN ONT  
EU UN GROS  
LA-HAUT  
!!!

## Juan Martinez Alier / Barcellona: cronaca di un disastro ●

*Gli architetti hanno comandato troppo negli ultimi anni a Barcellona. E non sono preparati per essere urbanisti con sensibilità ecologica. Ecco i risultati di questo predominio degli specialisti della città. E alcune proposte per salvare il salvabile. È quanto propone Juan Martinez Alier, vicedirettore dell'università Autonoma di Barcellona, redattore delle riviste Archipelago e di Ecologia politica. Ha pubblicato tra l'altro Ecological Economics (1987).*

**S**iamo attualmente in presenza di una reazione contro l'architettura e l'urbanistica di tipo internazionale, vale a dire, contro quelle strutture monolitiche di appartamenti o uffici di cemento, acciaio e vetro; con zone in cui si vive lontane da quelle in cui si lavora e dove i sobborghi sono costituiti da casette a schiera oppure isolate (a volte mascherati da sobborghi giardino, tutto il contrario della «città giardino» di Ebenezer Howard). Questa reazione proviene da alcune tendenze del postmoderno.

Chiariamo subito un problema terminologico. Il «modernismo» nella storia dell'architettura catalana è quello stile operante tra il 1880 e il 1920 (quindi un periodo piuttosto ampio), vicino all'Art nouveau o Jugendstil, erede immediato di John Ruskin e William Morris, lo stile di J. M. Domenach i Montaner e di Antonio Gaudí. In seguito il «movimento moderno» o stile internazionale

in architettura e urbanistica, per opera di Le Corbusier, fu l'opposto di questo nostro «modernismo», con il quale viene confuso a causa del nome, ma la cui identità è chiara. Infine, circa vent'anni or sono, nacque l'attuale «post-moderno» come reazione all'esclusivo predominio dello stile internazionale moderno. Il «postmoderno» è caratterizzato dalla mescolanza di stili, dall'assenza di una tendenza unitaria, anche se in alcuni degli architetti più rappresentativi che vi fanno riferimento emerge un intento ecologico, come per esempio in Leon Krier. Non si tratta di mero opportunismo ambientalista, ma di una critica all'urbanistica subordinata all'automobile, di alcune proposte di edilizia bioclimatica e di densità media che non siano costituite né da blocchi di appartamenti né da sobborghi residenziali, dove la gente possa vivere, lavorare e divertirsi. Gli enormi blocchi di appartamenti sono falliti come «sistemi di vita» per i poveri, e sono falliti anche nel rendere più agevole l'arrivo in automobile in città partendo dai sobborghi. Le nuove strade richiamano più automobili, che a loro volta provocano ulteriori ingorghi e richiedono un maggior numero di autostrade urbane. È necessario prevedere insediamenti urbani di media densità, con un'architettura efficiente dal punto di vista energetico, con il riciclaggio in loco dei rifiuti, con spostamenti a piedi, in bicicletta, in autobus, tram, metropolitana o treno; insediamenti che servano per vivere, per lavorare e, al tempo stesso, per divertirsi, e che impediscano l'estensione a «macchia d'olio» delle conurbazioni. Naturalmente la quantità di denaro che si può guadagnare con questo tipo di architettura e urbanistica è inferiore. Non c'è molto «valore aggiunto», ma si risparmia in fatto di costi ambientali.

Se nelle città ricche del pianeta si può già intravedere tale nuova tendenza (difesa dal postmoderno, ma favorita dalla nuova coscienza ecologica, con radici in Patrick Geddes e Howard), nell'immensa parte povera del mondo ha ancor meno senso pretendere di imitare Los Angeles.

L'urbanizzazione è conseguenza dell'emigrazione rurale, provocata dalla diminuzione della popolazione attiva in agricoltura, a sua volta dovuta all'aumento della produttività (valutata non con un criterio ecologico, ma con un criterio economico convenzionale). In seguito alla crescita della popolazione già urbanizzata, aumenta anche la dimensione delle città. Oggi le città più grandi del mondo sono Città del Messico e São Paulo, situate in paesi che non sono ricchi, ma la cui popolazione attiva nel settore agricolo è in forte diminuzione relativa. L'anomalia risiede nel fatto che le città più popolose non si trovano negli stati con il maggior numero di abitanti. Di fatto, se la Cina e l'India seguissero il percorso delle economie «svilupate» assisteremmo a fenomeni mostruosi e insoliti, come una Pechino o una Shanghai di cento milioni di abitanti, come una Bombay, Delhi, Calcutta o Madras con ottanta milioni ciascuna. Per questo l'umanità deve ancora molto imparare dall'urbanistica ecologica di un Geddes o di un Lewis Mumford. I sogni di città organicamente inserite nel contesto rurale sono senza dubbio utopie, più piacevoli, nondimeno, dell'incubo che attende buona parte della popolazione mondiale ammucchiata in enormi e inospitali conurbazioni. Per la maggior parte degli abitanti di molte di tali conurbazioni gli inconvenienti della vita in città (inquinamento dell'aria e dell'acqua, mancanza di spazio, nocività) non saranno compensati dai vantaggi offerti. Così, già oggi a Città del Messico, gli abitanti soffrono per l'inquinamento prodotto dai gas di scarico delle automobili, quando la maggior parte di loro non possiede, né probabilmente possiederà mai, un'automobile. Assisteremo forse al sorgere di un movimento ecologico spontaneo dei poveri contro le automobili nelle città del mondo povero? Per il momento a Barcellona la tendenza è quella che porta verso l'estensione a quasi tutti gli abitanti del possesso di un'automobile e verso la costruzione di un numero sempre maggiore di autostrade attorno alla città, imitando l'urbanistica di

Los Angeles: un modello poco ecologico, dove è impossibile spostarsi in bicicletta, ma almeno un modello più adeguato rispetto a quello di Città del Messico, giacché a Barcellona quasi tutti hanno un'automobile e così l'inquinamento danneggia gli stessi che lo producono.

### **La conurbazione di Barcellona**

La nuova e spettacolare Città Olimpica, residenza dei partecipanti alle Olimpiadi del 1992, costruita su terreni un tempo industriali del Poble Nou, porta il nome di Nueva Icaria. Prospiciente il mare, confina con un'ampia, nuova, bonificata e gradevole spiaggia, dotata anche di un nuovo porto per gli yacht e con una splendida «burgheria» McDonald's. Ricorda Miami Beach, ma si chiama Nueva Icaria, nome dalle utopiche risonanze. A Barcellona ci sono stati seguaci di Etienne Cabet, ma la realtà è che in questa vasta operazione immobiliare c'è ben poco spirito sociale o ecologicamente utopistico. La Città Olimpica comprende due grandi torri, i soliti giganti di vetro, anche se più alti dei maggiori grattacieli di Madrid. Non si sa se questi edifici sono un residuo o una premonizione del famoso Piano Le Corbusier degli anni 1932-1934 per Barcellona (noto come Plan Macià), un piano composto dagli ingredienti urbanistici tipici di Le Corbusier, come edifici imponenti, autostrade sopraelevate e distruzione dei nuclei storici. Né in questi grandi edifici né nei blocchi di abitazioni della Città Olimpica è stato fatto nulla per costruire con criteri bioclimatici: non si è sfruttato l'orientamento del sole al fine di installare pannelli solari per riscaldare l'acqua, non esiste raccolta selezionata né compostaggio di residui organici negli orti locali, anzi, tutti i rifiuti domestici vengono triturati insieme, secondo un sistema primitivo di moda negli Stati Uniti negli anni Sessanta. Dal punto di vista sociale costruzioni di questo tipo consentono soltanto un sistema di vita basato sulla piccola famiglia rinchiusa nel proprio appartamento. Altre costruzioni olimpiche si trovano

nella stessa Barcellona, sul monte di Monjuïc, anche se l'operazione urbanistica più significativa ha luogo oltre Collserola, nel Maresme e nel delta del Llobregat, a parte il quartiere della Città Olimpica e la parte finale della Diagonal. In gioco è la mise-en-valeur urbanistica di alcune migliaia di ettari. Alcuni anni fa, recandovi all'Università autonoma a Bellaterra, a tre quarti d'ora di treno dalla Plaza Catalunya, nei mesi di febbraio e marzo, avreste visto vigneti e mandorli in fiore; ora ne rimangono pochi, sostituiti da casette a schiera, o anche da case per i numerosi agenti di polizia delle Olimpiadi (trasformati in seguito in poliziotti per studenti).

Dell'influenza esercitata da Barcellona sui propri dintorni e su tutta la Catalogna si è parlato molto, a partire dagli anni trenta, quando iniziarono le discussioni sul regional planning, in inglese perché era più moderno, anche se nessuno pensava di seguire la teoria di Mumford nel regional planning nordamericano. Tuttavia si era parlato della Grande Barcellona. Ci sono state ed esistono tuttora due teorie tra le varie offerteci: quella della Catalogna-città e quella di Barcellona-metropoli-e-il-resto-della-Catalogna-ridotta-a-colonia. Ovviamente nessuno sostiene apertamente la seconda teoria, poiché le autorità di Barcellona, teoricamente, sentono di avere responsabilità nei confronti del resto della Catalogna. La teoria della Catalogna-città significa una Catalogna molto urbanizzata con servizi diffusi su tutto il territorio e non concentrati nella sola Barcellona. Una versione più ruralista vedrebbe una Barcellona di dimensioni abbastanza ridotte accanto a importanti capoluoghi di provincia: Girona, Lleida, Tarragona, ma anche Vic, Manresa, Tortosa e Reus. Questa versione è molto teorica, poiché prevederebbe il mantenimento di una rigorosa e ampia fascia agricola attorno a Barcellona, evitando l'urbanizzazione a macchia d'olio; e questo è qualcosa che le autorità di Barcellona, né durante il franchismo né durante la democrazia, non sono affatto disposte a considerare,

nonostante la geografia catalana favorisca straordinariamente la possibilità di preservare una fascia agricola attorno a Barcellona. Infatti i terreni del Maresme, del Baix Llobregat e del delta del Llobregat, del Vallès, erano fertili e gradevoli, con paesaggi di indubitabile valore e con una considerevole produzione agricola, che potrebbe permanere sotto forma di orti periurbani o zone di pratica agricola più estensiva, oltre alle zone di foreste e all'estesa zona umida ancora salvabile del delta del Llobregat, tutte aree aperte, con criterio, agli abitanti della città: un agro-eco-turismo girato l'angolo. Ma tutte queste zone stanno per essere letteralmente fatte a pezzi, annullate dalla logica della rendita differenziale misurata unicamente in termini di economia politica. Il modello reale è quello della Barcellona-metropoli, con i suoi quattro milioni di abitanti in tutta la conurbazione, che si sposta soprattutto in automobile (gli investimenti in nuovi trasporti pubblici sono molto inferiori agli investimenti nelle nuove autostrade periurbane, che inoltre sono quasi tutte gratuite). La popolazione della Catalogna cresce soprattutto nella conurbazione di Barcellona. E i dati dell'ultimo censimento, che indicano una diminuzione della popolazione nella città di Barcellona, non sono per il momento indicativi di quella che in altri paesi europei e negli Stati Uniti è stata definita la controurbanizzazione, ma sono il prodotto della bassa natalità e del trasferimento di un certo numero di abitanti alla periferia.

### **Il delta del Llobregat**

Nella storia dell'umanità le zone umide sono state a lungo considerate luoghi insalubri e improduttivi, destinati a essere prosciugati e risanati. Tale pratica è stata adottata nella stessa Catalogna a partire dal diciottesimo secolo con il delta dell'Ebro, anche se rimangono ancora molte zone umide. Nel delta del Llobregat, oltre all'estendersi dell'agricoltura, si è assistito anche all'ingerenza della conurbazione di Barcellona, sotto forma di industrie

e magazzini, e dell'aeroporto. L'originaria visione negativa delle zone umide è andata cambiando in tutto il mondo e anche in Catalogna, soprattutto grazie al lavoro pedagogico svolto dagli ecologisti. In Catalogna hanno avuto luogo conflitti celebri su alcune zone umide, come quello degli aiguamolls dell'Empordà, minacciati, e in parte già distrutti, dalla speculazione immobiliare-turistica in anni molto recenti; una parte è stata salvata ed è andata a costituire un parco naturale molto frequentato a 130 chilometri a nord di Barcellona; il delta dell'Ebro, a sud, si trova a 160 chilometri. Sta crescendo un atteggiamento più ecologico e civile rispetto al valore delle zone umide, ma aumenta la pressione di Barcellona sul delta del Llobregat. Chi ne uscirà vincitore?

Il nuovo aeroporto di Barcellona è un edificio davvero bello, con palme che non sanno cosa sia la fotosintesi, ma che sembrano vere; la nuova torre di controllo dell'aeroporto è situata in piena zona umida e c'è il pericolo che venga costruita una nuova pista di atterraggio anch'essa in zona umida. Per fortuna, proprietà private e il vecchio campo di golf di El Prat occupano zone protette o recuperabili. Il valore ecologico del delta, compreso forse il suo valore economico (se sapessimo conferire un valore economico alle sue funzioni ambientali), ne consiglia la conservazione. Le proposte motivate dal punto di vista dell'economia politica (tipiche di una logica di prodighi eredi che caratterizza tre illustri politici catalani: il ministro dei Lavori pubblici, il presidente della Generalitat e il sindaco di Barcellona) riguardano l'ampliamento del porto di Barcellona in direzione delle terre del delta, la deviazione del fiume e l'ampliamento dell'aeroporto. È necessaria un'immediata moratoria di nuove opere pubbliche in tutta la zona tra il Llobregat e il confine di Gavà oltre El Remolar, e da El Prat al mare. Nel frattempo occorre compiere studi sul valore ecologico del delta, per combattere gli interessi immobiliari e delle imprese di opere pubbliche. Al tempo stesso, è indispensabile promuovere

(come ha fatto il comune di El Prat) l'educazione ambientale nell'area. Tuttavia pare che questo stesso comune (dopo le elezioni del 1993) consenta la deviazione del fiume, mentre noi ecologisti ci opponiamo e, nel contempo, proponiamo che il delta del Llobregat sia incluso nella convenzione internazionale di Ramsar sulle zone umide.

### **L'ecologia della città**

La Catalogna è uno dei paesi con la più alta percentuale di impianti nucleari del mondo. Le centrali di Ascó 1 e 2 e quella di Vandellós producono quasi tre milioni di kilowatt all'ora: sufficiente perché ogni abitante della conurbazione di Barcellona tenga una stufa continuamente accesa, d'inverno, d'estate, di giorno e di notte. Vale a dire, una coppia con due figli e quattro stufe: che caldo! Le scorie radioattive in parte sono riciclate in Francia per recuperare «l'uranio incombusto e il plutonio prodotto». Tali scorie fino a poco tempo fa passavano nel sottopassaggio ferroviario di calle Aragón, mentre ora passano al di là della Sierra de Collserola su una nuova linea ferroviaria. La città espelle il transito di materiali radioattivi, come espelle il transito di camion, convogliandoli sulla nuova autostrada parallela alla nuova ferrovia; ed espelle anche i morti: a tal fine è stato costruito un nuovo cimitero nei boschi del versante nord di Collserola, inaugurato nel 1975 con la fucilazione di Txiki, un giovane attivista dell'Eta. Barcellona espelle e assorbe. La maggior parte dei rifiuti è bruciata nell'inceneritore di Sant Adrià del Besos ed è depositata nelle discariche dei dintorni, soprattutto a Garraf (a sud-ovest della città in direzione di Sitges), la quale «è stata molto criticata perché è situata in una zona carsica, con grave rischio di infiltrazioni che potrebbero interessare le località vicine tramite la contaminazione delle acque sotterranee».

Non solo Barcellona assorbe kilowatt, assorbe tutto, cibo, gas algerino, benzina... L'energia per il consumo extrasomatico importata dagli abitanti di Barcellona

sotto forma di gas, petrolio, elettricità è quaranta volte superiore all'energia importata in forma di combustibile: Barcellona è una città prospera e moderna, con un'automobile ogni tre abitanti. Una settimana di affitto di un appartamento costa come l'affitto mensile di un posto macchina nel centro della città. Ma questa città così piena di automobili, in proporzione non lo è altrettanto di cani, come nelle città europee del nord, anche se abbiamo più piccioni (più di cinquantamila) e sempre più gabbiani, che si nutrono di rifiuti. I topi di fogna, *Rattus norvegicus*, sono gli animali di una certa dimensione più numerosi (secondo gli esperti si avvicinano ai due milioni) e, senza dubbio, le funzioni ecologiche di questa fauna urbana meritano attenzione.

Il consumo medio di acqua a Barcellona è di circa 400 litri al giorno pro capite, senza differenza tra le classi sociali. Tutti concordano sul fatto che Barcellona ha bisogno di più acqua (nelle aree di urbanizzazione con case a schiera e giardinetti, il consumo può raggiungere, come in California, i mille litri pro capite al giorno), però si fa poco per la sua conservazione. Il problema non è la mancanza di piogge, poiché a volte piove persino di più di quanto si pensi. La media di litri per metro quadrato raggiunge quella di Londra, circa 600 litri per metro quadrato, ma piove in modo diverso: le precipitazioni sono molto concentrate in autunno e in primavera. La maggior parte dell'acqua consumata a Barcellona proviene dal Ter, vicino alla frontiera francese, e si pensa di prendere acqua anche dall'Ebro, proposta che ha suscitato polemiche, o dal Segre (affluente dell'Ebro) nel nuovo e barbaro bacino di Rialb (che invade piccoli, antichi e graziosi paesi con rovine romane). Ciò significa togliere acqua dal delta dell'Ebro, 160 chilometri più a sud, che è uno dei territori più fertili del mondo, che però sta perdendo terreno rispetto al mare e si sta salinizzando. Anche se tutta l'acqua che arriva a Barcellona sotto forma di pioggia fosse accumulata in città, sarebbe comunque necessario impor-

tarne cinque volte tanta per mantenere gli attuali consumi. L'acqua che arriva a Barcellona serve in altri luoghi, perché, anche se in questo paese piove a sufficienza, ciò non avviene con regolarità e, inoltre, l'evaporazione è consistente. L'acqua «rubata» da Barcellona in altri luoghi può creare dei deserti.

In molti paesi ricchi, negli ultimi anni, si constata una diminuzione dell'inquinamento prodotto da anidride solforosa, grazie all'eliminazione della combustione di ligniti e alla limitazione di quella di carbone, e grazie all'uso di filtri in lega di rame. Le fonti di anidride solforosa, in generale, erano localizzate, identificabili e ciò diede luogo a moltissime proteste. Nei paesi ricchi diminuisce quindi il cosiddetto «smog di Londra» e aumenta, invece, l'inquinamento da ossidi di azoto e l'ozono superficiale, la cui fonte principale è costituita dalle automobili (il cosiddetto «smog di Los Angeles»). Si tratta di un inquinamento molto diffuso, non attribuibile socialmente in concreto a nessuna fabbrica o centrale termica. Questo è ciò che, per esempio, si verifica a Barcellona. In altri luoghi, come a Città del Messico, sono in aumento contemporaneamente entrambi i tipi di inquinamento dell'aria: l'anidride solforosa e lo «smog di Los Angeles». Come ci si chiedeva in precedenza, ci sarà un movimento ecologista popolare contro le automobili, promosso da coloro che non le possiedono, ma ne patiscono gli effetti? Nel mondo l'automobile non è un bene generalizzato, ma un «bene posizionale», e in Messico, come nel resto delle enormi città del terzo mondo, la maggior parte della popolazione non possiede e non possiederà un'automobile in un futuro prossimo. A Barcellona questo problema non si pone neppure. Nei quartieri operai più danneggiati dalle nuove autostrade urbane costruite prima dei Giochi Olimpici (come a Nou Barris, a nord della città), ci sono stati movimenti di cittadini volti a chiedere l'interramento delle autostrade o almeno l'installazione di barriere antirumore. In molte occasioni le autorità si sono permes-

se il lusso di non fare niente, in altre si è interrato qualche tratto (con il conseguente aumento dei costi in termini di economia politica e diminuzione dei costi ecologici). Ma questo non è stato un vero e proprio movimento contro le automobili. Solo il gruppo ecologista-anarchico chiamato Amici della bicicletta e alcune iniziative molto locali (come il Covi, Colectivo de vecinos irritados nell'Eixample), che chiedono la pedonalizzazione di alcune strade, si oppongono oggi a Barcellona al predominio delle automobili che aumenta sempre di più, favorito dall'accesso alla città fornito dalle nuove autostrade.

### **I paradossi del modernismo**

Sapete che il segretario della Sociedad cívica catalana La Ciudad-Jardín (1873-1923), discepolo catalano di Geddes, ammiratore di Ruskin, di Morris, di Howard, fuggì dalla città nauseato dalla sua borghesia fondiaria e se ne andò a morire ad Albuquerque negli Stati Uniti, nel 1923? Ad Albuquerque! Non par vero che una città piena di edifici ispirati al movimento preraffaellita, la città di Domenach i Montaner, la città del Parco Güell che dapprima fu un progetto di quartiere-giardino, la città di Gaudí abbia scacciato questo suo figlio, un urbanista ecologo, come diremmo oggi! Cebrià de Montoliu fu il teorico dell'urbanistica «organica» in Catalogna, ispirato da Geddes e Howard, e anche da Ruskin e Morris: da un punto di vista cronologico egli è un «razionalista» e un noucentista (come si dice in Catalogna), è nato perciò molto tardi per inserirsi nel movimento Arts and crafts in Inghilterra e nell'Art nouveau della Catalogna, ma di spirito è stato completamente il contrario: continuatore dei preraffaelliti, egli stesso fu traduttore di Ruskin e autore di una prefazione alla traduzione catalana di *Notizie da nessun luogo* di Morris. Di famiglia aristocratica, tentò di collegarsi con il movimento popolare dell'epoca e denunciò vanamente l'ostacolo rappresentato dalla proprietà privata dei terreni edificabili dell'area di espansione di

Barcellona ai fini di una urbanizzazione costituita da nuove città-giardino (non di suburbi-giardino) separate dalla conurbazione. Forse eccessivamente influenzato da urbanisti come Howard, creatore di nuove città-giardino, non enfatizzò il ruolo che avrebbero potuto svolgere le città della regione in Catalogna per quei medesimi scopi di decentramento che avrebbero dovuto adempiere le città-giardino. Essendo un uomo dotato di senso pratico, collaborò con grandi proprietari di Barcellona che, più che a un modello alternativo di urbanistica, aspiravano a urbanizzare le loro proprietà confinanti con Barcellona. Ma, in definitiva, fu un uomo frustrato e rovinato dal clan della speculazione urbana.

La Barcellona olimpica, con la sua maschera utopica, con i suoi premi di Harvard conferiti al suo disegno urbano, è anche la Barcellona che continua a vivere il territorio come uno strumento di guadagno. I patrizi novecenteschi di questa città costruirono case e persino fabbriche nello stile Art nouveau o Jugendstil, che noi barcellonesi chiamiamo «modernismo» e delle quali andiamo orgogliosi, come se fossimo innamorati dell'anti-industrialismo di Ruskin e Morris. Ma né loro né tanto meno i loro discendenti hanno fatto nulla per creare un'urbanistica ecologica coerente con l'Art nouveau o lo Jugendstil, il che costituisce un doppio paradosso. Perché questi industriali si fecero costruire case Art nouveau, perché nella Barcellona industriale si sostennero architetti come Domenach i Montaner, direttamente influenzato dai pre-raffaelliti britannici, e come Gaudí? Anche in altre città europee (a Bruxelles, Glasgow, Vienna) ebbe una certa diffusione sociale questa architettura aristocratizzante, ma soprattutto artigianale, che rappresentava un ideale cavalleresco in contrapposizione alla bruttezza estetica e sociale dell'industrialismo. Questo stile medievalizzante si trasformò poi in uno stile nazionale catalano, frutto di una coincidenza temporale tra l'economico, il politico e l'artistico; al patriottismo catalano piaceva ricordare l'e-

spansione catalana del Medioevo e il momento era opportuno per investimenti immobiliari. Ma esiste un primo paradosso: com'è possibile che uno stile basato sulla protesta anti-industrialista abbia conquistato gli industriali catalani, sul piano dell'arte domestica e dell'architettura? Tale protesta contro i disastri sociali ed estetici dell'industrializzazione, originariamente britannica, nella corrente di pensiero che va da Thomas Carlyle a Ruskin e Morris, sfocia in una critica socialista o, in Morris, squisitamente anarchica, come si legge nel suo opuscolo *Politica dell'astensione*, o ancora socialista utopista nel suo significato migliore, espressa nel suo famoso romanzo *Notizie da nessun luogo*; ma allora, e questo è il secondo paradosso, perché l'urbanistica coerente con la critica estetica e sociale all'industrialismo portata avanti dall'Art nouveau, perché l'idea della città-giardino separata dalla metropoli ha fallito così clamorosamente a Barcellona, capitale dell'Art nouveau? Erano forse in gioco interessi materiali molto più corposi nell'urbanistica che nell'architettura? Oggi a Barcellona, benché si sia raggiunto un certo rispetto per il patrimonio architettonico «modernista», i politici locali, «socialisti» compresi, si dichiarano esplicitamente di tradizione noucentista, non rivendicano l'eredità locale di Ruskin e Morris, ma la respingono, preferendole l'industrialismo e l'urbanistica espansiva. Così quella Barcellona dalla borghesia architettonicamente stravagante e dal proletariato ribelle oggi non persegue l'insediamento almeno dell'Agenzia europea per l'ambiente, ma illusoriamente, quella della Bundesbank europea, alla quale viene offerto proprio uno dei due grandi edifici di vetro della Nueva Icaria!

### **Gli orrori di Le Corbusier**

Le evidenti connessioni dell'architettura di Domenach i Montaner e di Gaudí con Ruskin e Morris pongono il problema del perché in Catalogna non si ebbe un'urbanistica «organica», come si ebbe invece un'architettura «organi-

ca». L'intento di Cebrià de Montoliu fallì. In seguito, in piena repubblica, il Plan Macià del 1932-1934 di urbanistica barcellonese, di diretta ispirazione corbuseriana, costituì un segnale dell'appoggio istituzionale delle autorità catalane a un inquadramento «razionalista» (che non è razionale) in urbanistica contrapposto a un inquadramento «organico». Di fatto l'architettura di Le Corbusier fu forse correttamente definita «razionalista», ma le sue teorie sull'urbanistica non ebbero nulla di razionale dal punto di vista ecologico. Naturalmente il contesto economico e politico degli anni Trenta non consentì di ricostruire la città di Barcellona secondo le proposte del piano urbanistico di Le Corbusier. Perché questo piano è stato accolto favorevolmente da socialisti e comunisti a Barcellona? Le ragioni forse hanno a che vedere con l'epoca nella quale Le Corbusier propose il piano, in piena repubblica spagnola, e con il nome di Macià (eroe del nazionalismo catalano). Altre ragioni hanno a che vedere anche con l'entusiasmo di questo tipo di sinistra per il progresso automobilistico e l'industria del cemento.

L'interpretazione sviante di Torres Capell definisce Montoliu colui che per primo introdusse l'idea di «razionalità urbana», il che sarebbe vero se per razionalità intendiamo un inquadramento ecologico; è tuttavia errato collocare Montoliu di forza nel supposto consenso generale ai piani di espansione della conurbazione di Barcellona, a partire dall'Eixample di Cerdà, passando per il «piano di raccordi» di Jaussely all'inizio di questo secolo, per le case-blocco e per le periferie degli anni Dieci e Venti, fino all'orrore corbuseriano del Plan Macià del 1932-1934, che, stranamente, ma con grande influenza sul pensiero urbanistico in Catalogna, Capell definisce «progressita» e di «sinistra».

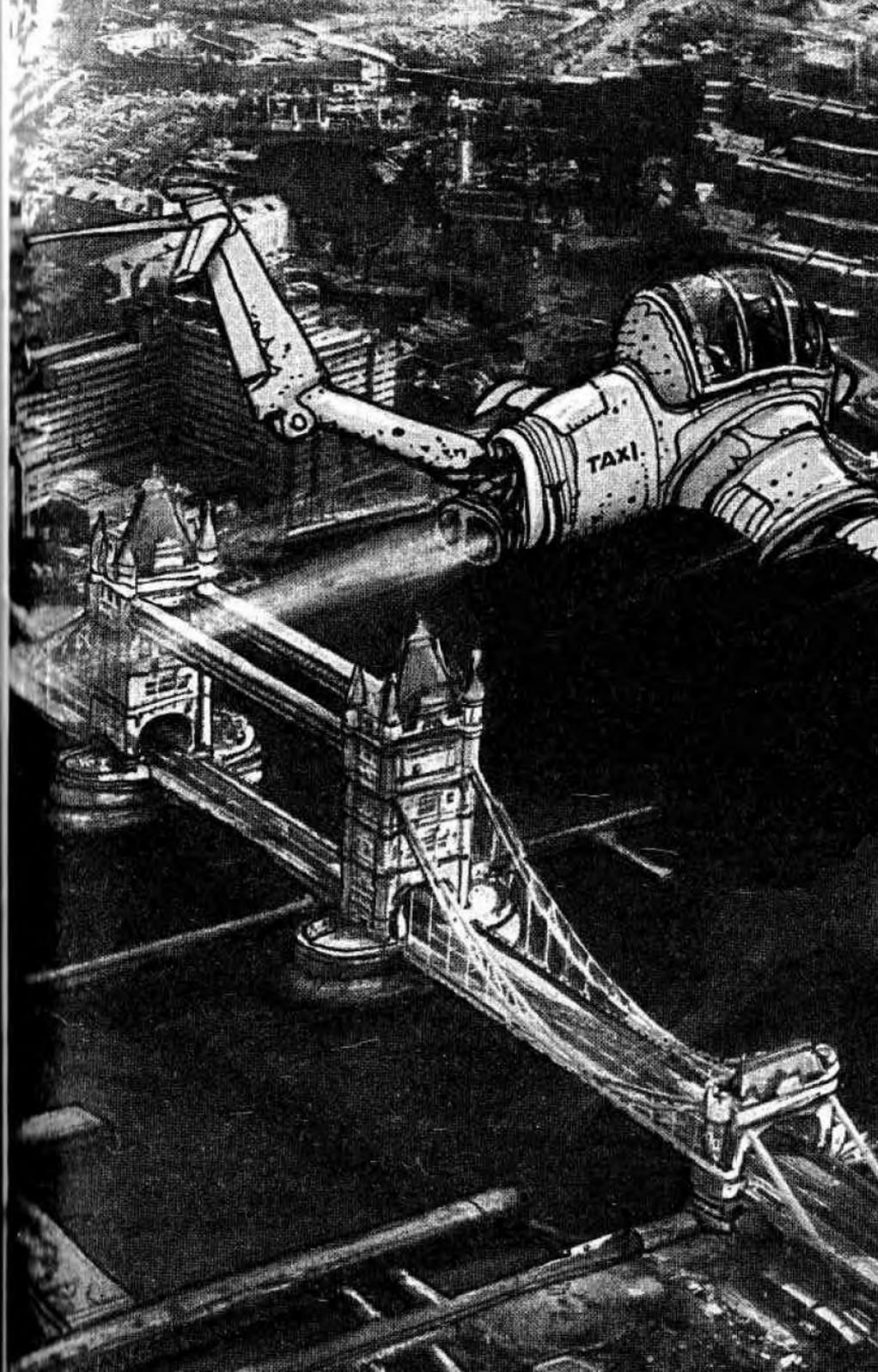
C'è un'altra interpretazione possibile: l'esistenza di un'urbanistica organica o ecologica (fallita nella pratica) a partire da Cebrià de Montoliu fino a quegli anarchici che si sono occupati di problemi urbani, soprattutto

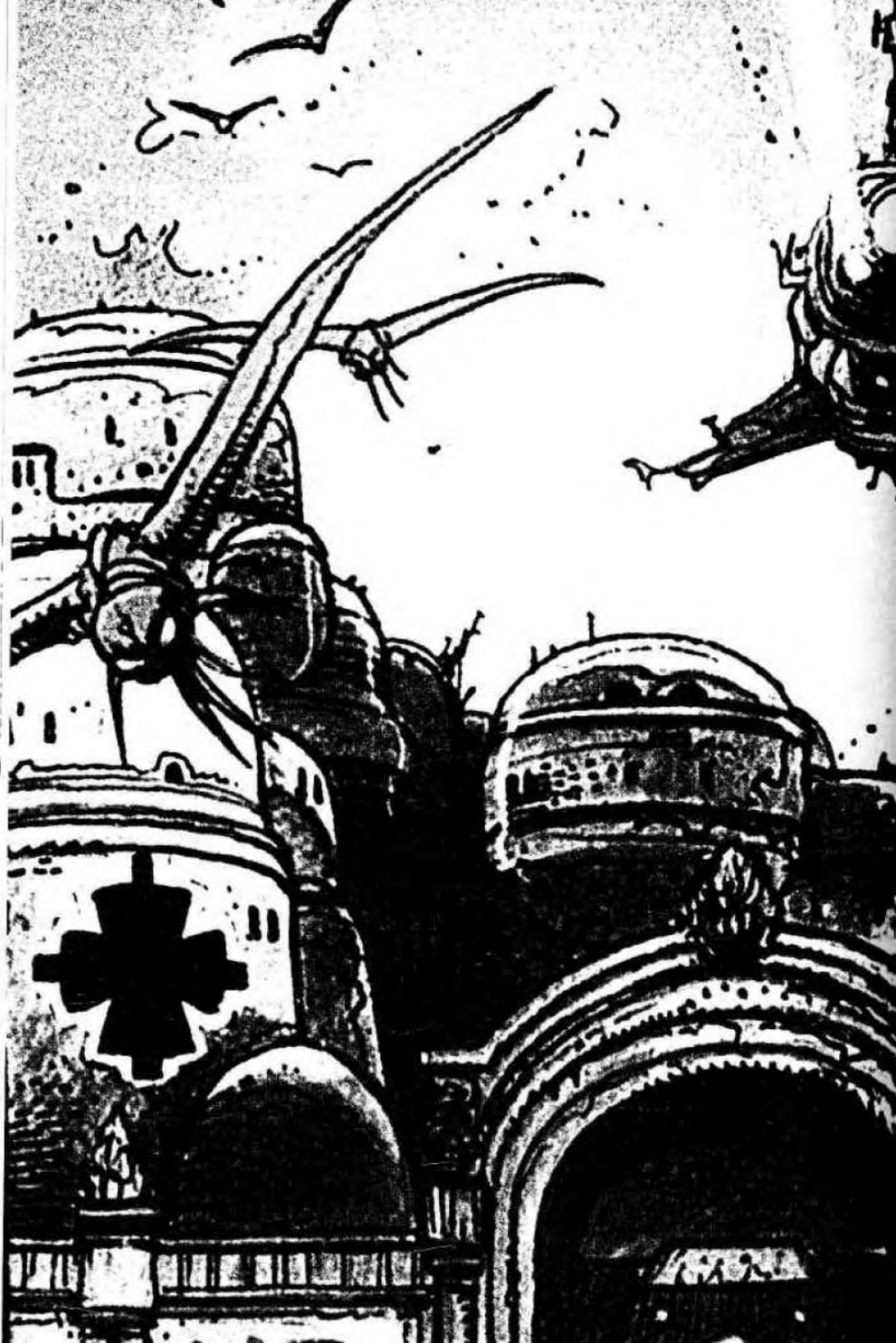
Martínez Rizo, autore dell'opuscolo *La urbanística del porvenir* (1932). C'è stata un'urbanistica alternativa, contraria all'espansione «a macchia d'olio» della periferia, ma si è trovata di fronte vari ostacoli: sul piano delle idee, l'illusione dell'espansione illimitata, la Grande Barcellona, compresa la versione più corrente della Catalunya-Ciutat, e in pratica gli interessi economico-politici dei proprietari di terreno urbanizzabile e degli amministratori municipali. Così Rizo aveva una visione chiara della città-giardino e delle fasce agricole e ne individuava le cause del fallimento pratico: «Le grandi città devono cessare di svilupparsi per concrezione esterna e, invece, al fine di accogliere la marea di nuovi cittadini che le fanno crescere continuamente, devono procedere a costruire nuclei di città separati dal nucleo centrale da una determinata distanza che consenta un facile collegamento, ma che lasci liberi degli appezzamenti di terreno necessari alla salute e all'igiene sociali (...). Queste sono le conclusioni cui è giunta l'urbanistica moderna, solo in parte intessute di ragione e di logica, giacché la vera razionalità suggerirebbe di smembrare le grandi città (...), ma queste conclusioni devono limitarsi a stabilire dei principi senza alcuna finalità pratica. I proprietari di aree fabbricabili, che dovrebbero trasformarsi in zona libera, nel regime capitalista costituiscono una forza che sta dimostrando nella pratica di essere invincibile».

L'attuale crisi della pianificazione urbanistica generalista non è vista con angoscia dagli architetti urbanisti di Barcellona, ma, al contrario, con la gioia degli allievi che si sottraggono alla disciplina scolastica per godersi il divertimento postmoderno; ma l'attuale successo dei progetti isolati contro il regional planning, è un successo effimero dell'ideologia metropolitana contro la critica ecologica. Rifiutare la pianificazione urbanistica generale implica considerare la città come qualcosa di completamente estraneo all'ecologia, come un'entità letteralmente metafisica: questo sì che è «culturalismo» nel senso più dete-

riore della parola, questo sì che è passato di moda, questo sì che è provinciale, questo sì che predomina oggi a Barcellona. Il fatto che la pianificazione urbanistica non sia più applicata consente che il terreno di gioco privilegiato dell'urbanistica sia l'intervento spezzettato, frammentato, il postmoderno «va bene tutto». Ma questi interventi concreti e frammentari non devono essere considerati all'interno di un contesto? Qual è tale contesto? Quello dell'espansione urbana abituale o quello dell'interconnessione ecologica della città? L'assenza di pianificazione urbanistica generale consente di trascurare questo interrogativo. Ma la mancanza di pianificazione urbanistica generale assume oggi un significato profondamente anti-ecologico. Questa è la dimostrazione: mentre si apre una bella spiaggia a Barcellona e a poco a poco si ristrutturava la città vecchia, si distrugge il territorio confinante con autostrade, si rovina il delta del Llobregat, si costruisce forsennatamente in tutta la fascia verde agro-forestale, si importano enormi quantità di energia nucleare e si realizza una gestione coloniale delle risorse idriche.

Gli architetti urbanisti dell'odierna Barcellona olimpica, come Oriol Bohigas, la cui urbanistica non abbraccia l'intera regione nella quale è inserita ecologicamente la conurbazione, né raggiunge la sola limitata Catalogna, il cui atteggiamento nei confronti della tecnica è di utente acritico, questi architetti urbanisti sono antiquati. Senza rinunciare alla bellezza del singolo edificio, in qualunque stile, certamente è necessario assoggettare l'architettura (come ha scritto Bohigas) a una lettura storica e morfologica del profilo urbano, ma anche i concreti interventi urbani in qualsiasi luogo della conurbazione devono inserirsi in una interpretazione ecologica che abbracci tutto il perimetro regionale nel senso più ampio del termine.





## Giancarlo De Carlo / *Il cannocchiale rovesciato*

*Ha studiato a lungo quella città. L'ha conosciuta in modo profondo. L'ha vissuta con intensità. Solo così si è sentito in grado di elaborare un piano per Urbino. Ecco che cosa ha proposto Giancarlo De Carlo, architetto e urbanista, docente all'università di Genova. Autore di numerosi progetti urbanistici e collaboratore di diverse riviste (tra cui, negli anni Cinquanta, Volontà), De Carlo ha fondato nel 1976 il periodico Spazio e Società. Tra i suoi libri: Architetture (con Lamberto Rossi, 1988), Tra acqua e aria (1989), Un recupero per Catania (1988). Il testo che segue è la trascrizione dell'intervento tenuto da De Carlo nell'aprile 1994 per presentare il piano regolatore di Urbino.*

**U**rbino è una piccola città, ma è anche una grande capitale. Le è capitato tante volte, dal rinascimento in poi, di perseguire idee e di compiere fatti che si sono diffusi e hanno avuto grande risonanza in molte altre parti del mondo. Il nuovo piano di Urbino si è proposto di confermare questo ruolo. Il nuovo piano, chiamato ormai piano 1994, viene trent'anni dopo quello del 1964, che all'epoca aveva avuto una certa risonanza, anche perché era rimasto per quattro anni bloccato a Roma in un ministero che non considerava opportuno diffondere le novità che conteneva.

Che cosa aveva di nuovo quel piano del 1964? Un modo di leggere la città differente dal consueto, un modo di proporre interventi chiari, senza equivoci, rivolto anche ai non addetti ai lavori, secondo il principio della partecipazione. Dopo trent'anni, possiamo dire che questo piano ha salvato il centro storico di Urbino, che è uno dei più integri in Italia e ha inoltre restituito ai cittadini il senso della loro città.

Io ho riflettuto molto in questi ultimi trent'anni sul piano di Urbino, che è una costante della mia vita e della mia ricerca di architetto e di urbanista. Mi sono domandato spesso i motivi dei successi e degli insuccessi di questa città. Ricominciando a lavorare su Urbino, quattro anni fa, ero convinto che il piano, pur essendo già critico nei confronti dell'urbanistica convenzionale, quella che normalmente viene chiamata urbanistica dello zoning, non presentava una divisione profonda, radicale, nei confronti di queste concezioni.

Che cos'è l'urbanistica dello zoning? L'azzoneamento si basa sul principio di distribuire le attività nel territorio e di definire una rete viaria che le alimenti. Il suo scopo è di stabilire una situazione igienica nel territorio: non devono esserci fenomeni di sovrapposizione o di conflitto ambientale troppo forti. Ma soprattutto deve regolare il valore delle aree: l'urbanistica dello zoning ha dato in garanzia alla società che lo propone la chiarezza del valore delle aree. Il suolo, in quanto merce e in quanto strumento di produzione, è diventato sicuro e stabile. Così è cominciata l'urbanistica che si occupava solo dei pieni, e i vuoti non contavano; perché solo i pieni sono commerciabili, mentre i vuoti sono pubblici, non si vendono e non si comprano. È cominciata l'urbanistica delle attività e del movimento e la quiete non ha contato più nulla. È cominciata l'urbanistica della tipologia, cioè dell'edificio (in particolare la residenza), che viene tipizzata per diventare riproducibile e quindi riconoscibile. Sul mercato.

Questo modo di concepire l'urbanistica aveva assunto

come compito non quello di generare luoghi ma, nel migliore dei casi, di generare volumi, o volumetrie. Senza tenere conto che i luoghi non possono prescindere dalla gente che usandoli dà loro significato.

Dopo trent'anni sono arrivato alla conclusione che i vuoti sono importanti quanto i pieni. Anzi è sui vuoti che si può lavorare per fare in modo che i pieni si trasformino. Lo spazio è un elemento tra i più sensibili dell'architettura. E la quiete è il complemento fondamentale dell'attività: non esiste attività se non esiste la quiete e viceversa, come non esiste la notte se non esiste il giorno. Quindi la tipologia può essere solo un punto di partenza, perché il punto di arrivo è la forma delle cose, è l'immagine delle cose, è l'immagine che la gente percepisce. È l'immagine che a un certo punto trasforma gli spazi in luoghi attraverso la presenza della gente che continua a trasformarli. Da tutto questo deriva che il progetto non è altro che un processo, un momento iniziale, un'azione che continua a svilupparsi. Questo processo deve diventare pubblico, cambiare e coinvolgere continuamente altre realtà e altre azioni, raffinarsi attraverso questo coinvolgimento, diventare significativo e quindi diventare formazione e costruzione di luoghi. Questa è una delle prime conclusioni messe alla base del nuovo piano di Urbino.

L'altra conclusione fondamentale è che il territorio è tutto. Un modo parcellizzato di pensare fa immaginare che la coesistenza degli esseri umani sulla terra si realizzi soltanto all'interno delle città. Invece il territorio è tutto: le città, la periferia, la campagna, il paesaggio. Questi sono tutti casi particolari del territorio e la città esiste non come fatto isolato, ma perché ha un territorio intorno. Il territorio è origine e destinazione di ogni pensiero e di ogni atto degli esseri umani che abitano lo spazio fisico. L'esperienza ci dice che il territorio è tutto e che dentro di esso contiene centro storico, città, periferia, campagna, borghi, panorami, paesaggi, case sparse, filari e macchie di alberi, canali, argini, tracciati ferroviari,

strade, linee elettriche, scie lasciate dagli aerei quando passano nel cielo. Tutti questi elementi fanno parte del territorio. Il territorio è tutto e bisogna comprendere l'insieme delle sue componenti per essere capaci di capire e di progettare non solo il territorio ma ciascuna di queste componenti nella sua singolarità. Bisogna, in poche parole, conquistare una visione organica dello spazio fisico, che è il contrario della visione esclusiva, lineare, rozza perseguita negli ultimi cento anni, che ancora domina la scena dell'urbanistica e anche dell'architettura. Probabilmente è tempo di rovesciare il cannocchiale. Questo piano ha cercato di rovesciare il cannocchiale e perciò parte dal territorio. L'occasione, devo riconoscerlo, è favorevole, perché Urbino la compresenza delle due visioni già la contiene.

In questo contesto favorevole noi abbiamo cominciato un lavoro attento cercando di capire il territorio e abbiamo coinvolto altri, in questa ricerca singolare. Così abbiamo riconosciuto gli infiniti segni significanti di un'infrastruttura ricca, positiva e ancora efficiente. Abbiamo scoperto corrispondenze tra questi infiniti segni presenti nel territorio: percorsi, corsi d'acqua, bacini naturali e artificiali di fiumi, torrenti, fossi, torri di avvistamento; la strabiliante organizzazione delle strade periferiche che, in perfetta armonia con l'ambiente naturale, servono in modo capillare il territorio senza mai rivelare antagonismi nei confronti della natura.

Entrando in questa analisi, in questa decifrazione, si è cominciato a vedere come gli eventi territoriali si univano in famiglie. Famiglie aggregative non additive, che si sviluppavano secondo codici genetici precisi. Lo sviluppo di alcuni eventi è tanto armonico che per poterlo spiegare spesso si ricorre al caso, mentre invece tutto dipende da un codice genetico che ha continuato a esistere e svilupparsi sino a oggi, finché non è stato gravemente turbato e modificato da rozzi interventi esterni. E abbiamo visto anche però che alcuni interventi recenti si sono inseriti

armonicamente nel territorio; ad esempio il sistema ferroviario periferico, entrato in modo mirabile nella struttura territoriale.

Siamo partiti dunque dalla struttura del territorio e abbiamo distinto le sue componenti per poterle comprendere e riprogettare prevedendo la strumentazione necessaria. Si è trattato di una separazione soltanto di comodo e provvisoria perché la vera realtà di ogni componente è nel suo essere insieme a tutte le altre. Abbiamo utilizzato un nuovo strumento che in effetti è vecchio: il parco. Il parco nella tradizione urbanistica recente è considerato un luogo dove non si può far niente, e la gente che possiede terreni o che vorrebbe possederli è terrorizzata dall'idea che possano essere bloccati a parco, non si rende conto che la destinazione a parco può dare vantaggi che non sarebbero mai esistiti con altri vincoli. Perché i parchi di cui parliamo sono quelli dove si possono fare alcune cose, ma secondo principi qualitativi e non quantitativi. Al contrario di come accade dove esiste un vincolo agricolo, che in teoria non consente di fare grandi cose, ma in pratica si possono costruire capannoni senza senso che distruggono il paesaggio. I parchi non sono tutti uguali: hanno diversità di configurazione e di uso secondo i luoghi in cui si trovano. Per poter arrivare a stabilire quali sono le diverse connotazioni abbiamo chiesto la collaborazione di tutti quelli che correttamente e ragionevolmente si occupano di problemi territoriali.

Siamo così arrivati a distinguere cinque parchi, che circondano il centro storico di Urbino e si diffondono nel territorio. Il 38 per cento del territorio urbinato è interessato da questi parchi. E qui sono previsti interventi. Come si può immaginare di proteggere qualcosa senza rimetterla nel circuito delle attività contemporanee? Nulla può essere protetto se non vive. Perciò per esempio nel Parco delle Cesane sono previsti insediamenti leggeri residenziali e turistici: un albergo in una zona dove il paesaggio lo consente. Ma sono stabiliti anche i livelli di qualità: non si

può fare qualunque cosa in un luogo che è meraviglioso perché possiede equilibri naturali straordinari di eccezione.

Dentro questa cornice sono stati inseriti progetti architettonici singolari, che oltre a suggerire soluzioni per i problemi più delicati stabiliscono i livelli qualitativi che si debbano perseguire. A questo punto vorrei però dire che un piano ha a che fare con l'organizzazione e la forma dello spazio fisico. Non crea attività e la sola cosa che può fare è di generare situazioni favorevoli alle attività che si vogliono promuovere. Può anche resuscitare attività che erano favorevoli e introdurle in un contesto nuovo. È il caso del recupero della rete ferroviaria che il piano ha proposto. È un'idea che ha sorpreso e allo stesso tempo ha suscitato incredulità. Continuo a domandarmi perché. Una linea ferroviaria nel territorio urbinato già esiste. È stata abbandonata alcuni anni fa, perché le Ferrovie dello stato hanno deciso che è una linea poco redditizia. Se si ritiene che un servizio sociale debba essere redditizio è naturale che si taglino quelli in perdita. Ma i servizi sociali non sono redditizi, altrimenti non sarebbero sociali. La linea che era perfettamente funzionale è stata soppressa ma non smantellata. Ma esiste un'altra linea ferroviaria che passa sotto Urbino, sotto il centro storico, e arriva fino al fiume Foglia. I manufatti di questa ferrovia sono stati realizzati prima della seconda guerra mondiale e poi abbandonati: la sola cosa che manca sono i binari. C'è stato qualche crollo lungo la linea ma poco rilevante. Allora perché non utilizzare questo patrimonio infrastrutturale straordinario già esistente, quando basterebbe solo ripararlo in alcune parti per poter viaggiare? Non è un lavoro né difficile né costoso. Naturalmente il recupero e la gestione dovrebbero essere affidati a enti più agili delle Ferrovie dello Stato. Perché non pensare che questo possa costituire l'innescò di una rete metropolitana che poi potrebbe proseguire in molte altre direzioni: verso Fabriano e verso San Marino?

Abbiamo cercato anche quali mezzi potrebbero essere adoperati per mettere in funzione gli spezzoni della rete già esistente, in attesa che venga completata, e si è visto che ci sono veicoli utilizzati in Germania, che hanno la caratteristica di poter andare su strada quando non trovano più una sede su rotaie. Questo sistema, da noi proposto, potrebbe essere realizzato per fasi: finché non è saldata la frattura sul Foglia e si potrà arrivare a Sant'Arcangelo, il mezzo andrà su strada e poi ritornerà su rotaia. Lo scetticismo che ha sollevato questa proposta è indice di pigrizia mentale, e dimostra come siamo stati totalmente devianti dall'idea che il trasporto e la movimentazione delle merci e della gente si debba solo realizzare con automobili.

Un altro caso è quello della rete viaria urbana e metropolitana. La nostra raccomandazione è per la drastica riduzione dei grandi interventi viari. In questi ultimi anni si è sempre pensato in termini di autostrade, di svincoli e viadotti monumentali. Naturalmente servono, non vanno rifiutati o eliminati, ma vanno dosati e regolati con sagacia, con consapevolezza territoriale, con l'idea che le autostrade distruggono parti del territorio e che quindi bisogna utilizzarle come fossero interventi chirurgici, cioè con prudenza. Il sogno di trasformare il territorio in un luogo di grandi reti autostradali che collegano tutto a tutto ormai è stato ridimensionato e ora si pensa piuttosto a una loro utilizzazione dove sono strettamente necessarie, per esempio, nel nostro caso, per il collegamento con Rimini. Non serve molto di più. Quello che può servire invece, ed è molto importante, è il ripristino della rete stradale minuta, che ha sofferto perché è stata dimenticata quando si pensava che tutto sarebbe stato risolto sulla grande scala. Questa rete esiste ancora e ha una sua fisionomia, è stata concepita secondo il principio che le strade sono componenti del paesaggio, oltre che essere mezzi di comunicazione e di collegamento tra punti di origine e destinazione. La rete stradale minuta si

addice al territorio ed è ancora efficiente. Non deve andarsene perduta, deve essere riconsiderata e riutilizzata.

Ora vorrei sottolineare altre due novità che nel nuovo piano mi sembrano interessanti. La prima è quella delle norme. Il piano è necessariamente prescrittivo, però abbiamo operato perché sia il meno impositivo possibile. Bisogna diffidare dei piani che sono come gli editti di polizia, che puniscono, che reprimono. Anche perché quando sembra che puniscano, non puniscono proprio niente e invece proteggono interessi particolari. Il piano credo debba essere persuasivo: uno dei modi più efficaci per renderlo persuasivo è di fare in modo che tutti lo possano capire. Per questo abbiamo fatto disegni che tutti, o almeno la maggior parte delle persone, possano leggere facilmente perché sono espliciti (non segreti al punto che solo i proprietari di aree li possano decifrare). Inoltre sono state ascoltate le aspettative e, una volta selezionate, si è cercato di ricondurle in gran parte alla tradizione urbanistica. Questo ha fatto sì che le norme siano diventate semplici. Per la verità non sono ancora semplici come avrei voluto. Non sono, come avrei voluto, seducenti, interessanti, appassionanti. Avrei voluto che una persona che legge la normativa si appassionasse come se leggesse un racconto di fate. A questo non siamo arrivati.

Però in un certo senso siamo riusciti ad avere norme abbastanza domestiche, che non minacciano con regole o divieti, ma stimolano a comportamenti civili. In altre parole abbiamo spostato la prescrittività delle norme verso la possibilità che appaiano indicative di comportamenti desiderabili. Sono persuaso che in questo modo i cittadini diventino più sensibili, o perlomeno siano più disposti ad assumere atteggiamenti di collaborazione.

La seconda singolarità interessante che vorrei segnalare è che il piano è corredato da molti progetti architettonici. Questi danno la possibilità di capire meglio che cosa propone il piano, ma danno anche la possibilità di intavedere come la città e il territorio potranno diventare.

Siccome le immagini sono la forma più persuasiva che esista, siamo convinti che i progetti saranno un ottimo strumento per permettere alla gente di trovare la forza di avanzare altre proposte, di sviluppare altri modi di intervento e di sollecitare gli amministratori ad applicare il piano, non esattamente come si presenta ora, ma rispettando fedelmente la sua evoluzione.

Abbiamo cercato anche di affrontare e di risolvere una questione di carattere concettuale e metodologico che in questi ultimi anni è stata molto dibattuta: quella della contrapposizione tra piano e progetto. Quelli che sono del mestiere sanno che è stato un dibattito condotto con furia, ma in realtà anche con finta furia perché affrontava un falso problema. Non esiste dicotomia concettuale fra piano e progetto. Si può pianificare senza immaginare, senza progettare? Credo proprio di no. E si può progettare senza avere l'idea dell'insieme, cioè del contesto dentro il quale il progetto andrà a collocarsi? Credo proprio di no a meno che pianificare e progettare non diventino pure esercitazioni autiste, come spesso è successo negli ultimi anni.

Se non ci si mette in relazione con il contesto, cioè se non si capisce profondamente quali sono le motivazioni che hanno generato la specifica necessità di progettare in un dato luogo e in un dato momento e quali saranno le conseguenze delle azioni che si stanno per compiere attraverso la progettazione, non si può progettare in modo corretto. E si può sperare di attuare un piano che non abbia progetti? Secondo me no. Sappiamo benissimo cosa sono stati i piani particolareggiati, i piani che definivano volumetrie e poi venivano realizzati in modo totalmente diverso.

Credo che piano e progetto siano complementari. È naturale che abbiano una diversità di scala e di strumenti, però la loro complementarità è indispensabile e non può esistere piano, secondo la mia opinione, che non dica attraverso quali configurazioni si materializzerà; perché

altrimenti si mettono i cittadini in condizione di non poter giudicare e di subire imbrogli e delusioni.

Questa complementarietà modifica la natura sia del piano sia del progetto. Modifica la natura del piano che deve proporre indirizzi e comportamenti, che dev'essere articolato in una serie di letture e proposizioni progettuali che procedano verso gli obiettivi che ci si è proposti. Nient'altro dev'essere il piano. Tutto quel sovraccarico attribuito al piano è stato estremamente utile a quelli che in questi ultimi anni hanno voluto farlo crollare (lasciando il territorio in balia della speculazione). Ebbene quel sovraccarico deve essere eliminato e sostituito da fatti sostanziali e di struttura, perfettamente commisurati alla natura delle situazioni che si affrontano.

A loro volta i progetti proposti all'interno di un piano sono validi e sono legittimi se corrispondono ai principi del piano, se si adattano alle finalità del piano, se mettono a punto i suoi indirizzi e danno loro un'immagine attraverso la quale tutti si sentano rappresentati.

Possiamo dunque dire: il piano viva purché sappia assumere i significati che ho cercato di esporre; cioè diventi aperto, adattabile ma rigoroso e partecipato; coinvolga l'opinione e lo sviluppo delle idee della gente per la sua stessa natura e non attraverso processi meccanici di convocazione della popolazione che servono solo a pilotare il consenso.

Attribuisco un valore simbolico molto forte a due progetti compresi nel piano. Il primo è quello del Mercatale. In seguito al piano del 1964 sotto il Mercatale è stato costruito un parcheggio che per una serie di malintesi e di circostanze sfortunate invece di avere una superficie soffice, come era stato progettato, ha finito per avere una superficie dura perché le macchine potessero sostare, oltre che nel sotterraneo, anche sopra. La vista che ne è risultata è sgradevole per chiunque.

Il nuovo piano propone un progetto che riutilizza il Mercatale e lo riporta al suo ruolo originario. E poiché

non si possono eliminare le autorimesse sotterranee, si è progettato un sistema di macchine (come quelle barocche) che trasportano alberi e piante e possono generare varie configurazioni secondo i bisogni e i desideri della popolazione. Una volta tolte le automobili, i cittadini di Urbino potranno riappropriarsi di un luogo dove per tradizione hanno sempre giocato, conversato, avuto scambi. Il secondo progetto è quello dell'Orto dell'Abbondanza. L'Orto dell'Abbondanza è anche al Mercatale in quella lunga manica (adesso vuota) che ha avuto vicende varie perché è nata come stalla del duca Federico ed è stata progettata e costruita dal grande architetto Francesco di Giorgio: forse l'unico architetto che considero mio maestro. Questo edificio è crollato quando il ducato è stato trasferito a Pesaro e poi è diventato un orto chiamato Orto dell'Abbondanza perché era lussureggiante.

Ho rifatto sei volte questo progetto, ma ogni volta per una ragione o per l'altra le mie proposte sono state messe in crisi. Recentemente si è verificata una di quelle circostanze straordinarie che si verificano solo in questa città. È successo che a un certo punto Carlo Bo, rettore dell'università, ha deciso di donare alla città la sua biblioteca, rara, di settantamila volumi. Poi altre persone che sono state a Urbino, che hanno avuto la possibilità di essere in sintonia con questa eccezionale città (tra queste anch'io) hanno deciso anche loro di lasciare il loro patrimonio librario a Urbino. Grazie a questa circostanza l'Orto dell'Abbondanza è stato progettato come una biblioteca che raccoglierà varie collezioni librerie. E sarà un fatto straordinario, simbolico, dell'appassionato amore che i cittadini urbinati rivogliono alla loro città.



## Carlo Doglio / *Le forme della socialità urbana* ●●

*Carlo Doglio (1914-1995) è stato fin dall'immediato dopoguerra collaboratore di Volontà, e ha avuto il merito di portare all'interno del dibattito anarchico i temi dell'urbanistica e del territorio con una lettura originale e libertaria. Grazie all'amicizia, avvenuta nella clandestinità durante il fascismo, con Giancarlo De Carlo, si avvicina ai temi dell'architettura e approfondisce le teorie di pianificazione inglesi dell'Ottocento, strettamente legate al pensiero di Pëtr Kropotkin ed Elisée Réclus. Rimane fondamentale per la storia dell'architettura il suo testo L'equivoco della città giardino (1973).*

**C**he voglia di dire cose ovvie. O meglio, di non dire niente. Come si fa a nominare, segnar di parola tutte cose che mutano continuamente, anche se lentissimamente, o precipiti. Meglio stare zitti. Forse si coglierà il rumore dell'erba che cresce; della roccia che si sfalda; del respiro dell'uomo; i dialoghi dei sogni. Di notte (è dai tempi della Comune di Parigi che il lavoro notturno «sarebbe» abolito) persino le metropoli hanno un istante di silenzio (...).

Sul concetto di «forma» bisognerebbe fermarsi a lungo, anche per gli equivoci che ne possono derivare quando il discorso trapassa di continuo da una sua denotazione pratica (le forme sociali, nel senso dei modi d'aggregazione dei singoli e dei gruppi) a una connotazione estetica (le

forme architettoniche, nel senso della validità fenomenica, stile, dell'espressione tridimensionale di una essenza) La mia tentazione è di lasciare il concetto nel vago: perché, alla fine, vorrei che si arrivasse alla conclusione che l'auto-progetto, tanto in sede sociale quanto in sede architettonica, è l'unica via di uscita: ambedue creativi nel loro formarsi, se e in quanto escano dalle ipotesi sociologiche o dalle piante meramente disegnate, ambedue in contrasto con quello che è avvenuto finora, e che par proiettarsi pedissequamente nel futuro (...).

La verità è che le cose bisogna farle. Negli interstizi dell'azione deve d'altronde esserci spazio per il silenzio. Altrimenti sentiamo solamente il fragore, auricolare e psicologico, del nostro agire che diventa fine a se stesso. Lo spazio ne risulta immobilizzato, mummificato, e il tempo, questa unica (ovvia) misura della vita, si raggrinzisce e sparisce. Il tempo è in realtà scomparso da quando, nelle nostre società tecnologicamente avanzate, proiettiamo il presente nel futuro senza soluzione di continuità: più rapidi sono gli spostamenti fisici meno spazio, cesura, è a disposizione: tutti «unici», intercambiabili; tutte «città», intercambiabili; le strutture socio-economiche e socio-culturali non trasaliscono più, un'unica immensa madrepora secerne sempre lo stesso guscio corallino. Il discorso è finito. Un'unica forma ingloba (e rappresenta) quello che fu il passaggio animale dell'uomo sulla terra: oramai è formica, irrigidito per sempre nella identica ripetizione di forma sociale e di forma tridimensionale. Così la smetteremo di emozionarci (d'evasione) per la bellezza della forma dei villaggi aborigeni, una tanto perfetta corrispondenza di funzione e d'intervento sul terreno; di sproloquiare (d'evasione) sui segni architettonici e urbanistici che le forme sociali hanno consegnato al territorio fino ai nostri giorni. Il viaggio è terminato (...).

Che l'architettura non esista «per sé», non consista cioè dell'edificio singolo, siamo tutti d'accordo. Ho il sospetto però che troppo facilmente si sia traslato codesto accordo

nella accezione «urbanistica». In realtà l'urbanistica non è solamente rapporto tra edifici, e a voler insistere su tale concetto, a voler ritagliare da ciò la «urbanistica degli architetti», si finisce nel mero rapporto tra eminenze, tra «monumenti»: emblema di una società violenta e autoritaria, certo, ma concetto privo di carica tramutativa. Accade così che nascono i mostri della ragione: la socio-urbanistica, l'economia urbana, la tecnologia dei trasporti; la psicologia dei rapporti tra urbanoidi ecc. Il bello è che il momento creativo in cui dalla mera descrizione interdisciplinare si passa alla progettazione organica, è regolarmente devoluto «al Principe», cioè al politico: e se c'è qualcuno che non abbia sensibilità formale costui è il Principe, così individuale come collettivo, prigioniero del simbolo del potere e cioè stratificato nell'immutabile (...).

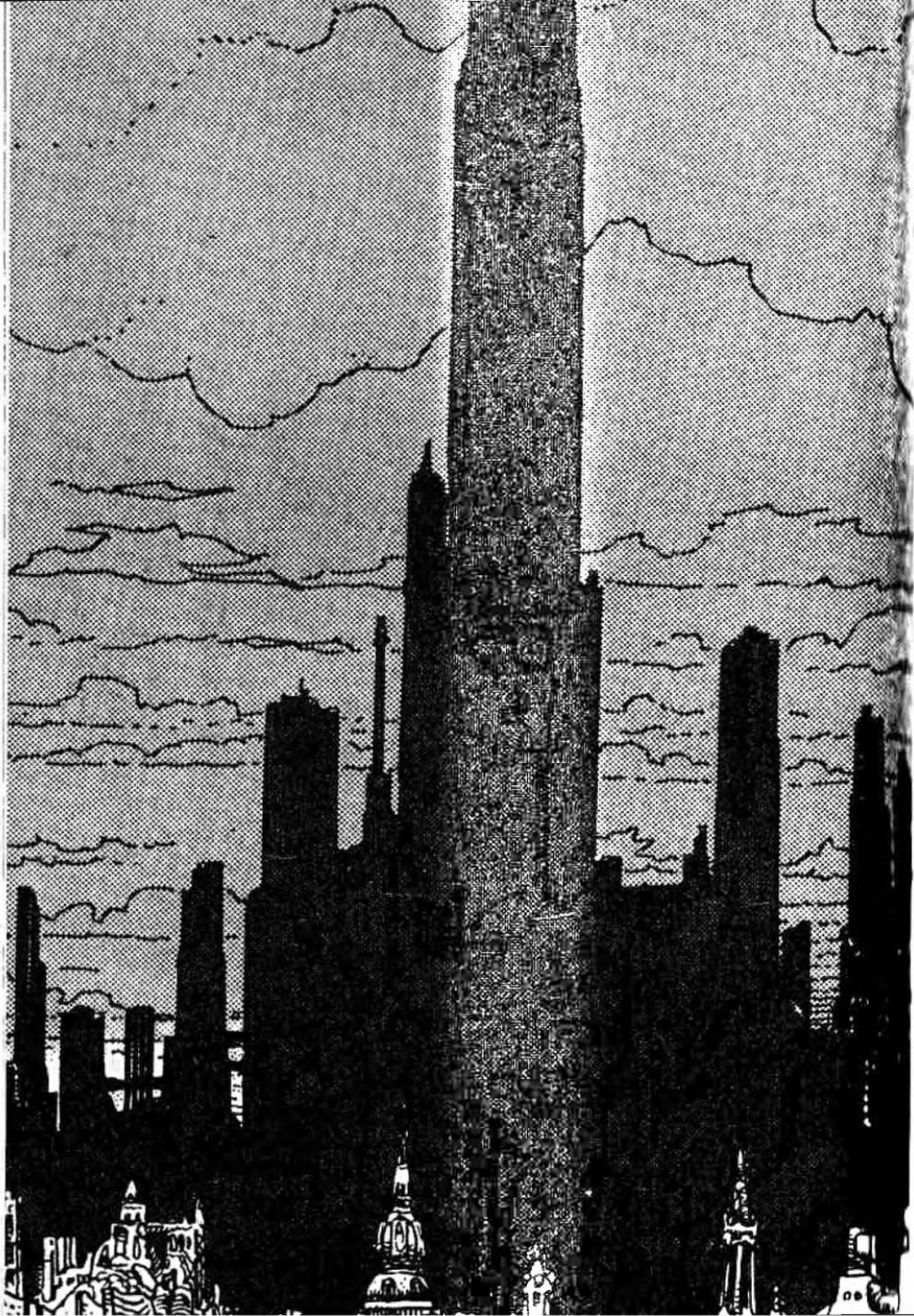
Si tenga presente che per me la pianificazione territoriale e l'urbanistica costituiscono il superamento, non solo formale, delle necessitazioni socio-economiche; costituiscono la struttura portante, e biologicamente vivente, della nostra vita in quanto restituiscono di essenza-fenomeno, di contenuto e forme, l'unica realtà che è quella di (biologicamente) esistere. (...).

Che voglia di dire cose ovvie. Cammino per Cefalù, ed è la stessa cosa se camminassi per Vetulonia, Singapore, New York, o Milano. È la stessa cosa perché sarei sempre io a sentire gli spazi tra le case, gli edifici, la natura intorno o la assenza di natura. Sarei sempre io, e con me la mia cultura. E sarebbero sempre loro, altro da me, la gente che ci vive. A Cefalù mi sembrano meno altre queste cose e persone, questi oggetti che in sé sono invece soggetti; sembrano meno estranei perché ho studiato la città, cercando con lo studio di viverla più in fretta degli abitanti: ma essa, nelle sue forme molteplici, non è mia. Posso descriverla, non costruirla. Oppure, nel momento in cui mi occupi del suo piano divento parte delle sue forme sociali, e contribuisco a desumerne le forme architettoniche, nel contesto urbanistico. Forse c'è una correlazione

immediata, una «causa» dalle forme sociali a quelle architettoniche. Se la gente non vivesse in un certo modo, non avrebbe dato forma al suo abitare (al suo urbanizzarsi) come ha fatto e fa. Le cose ovvie. Dunque se io non vivo organicamente in un luogo, ma solo ci cammino, il rapporto tra me e il resto (l'urbano e il territorio intero) non può essere immediatamente causante del suo lento costruirsi nel tempo e nello spazio. Qualsiasi forma architettonica che non cresca su dalla forma sociale è un corpo estraneo, è una imposizione. Ma le forme sociali non si realizzano forse proprio solo così, cioè richiedendo un intervento esterno? La vera forma architettonica, rivestimento concreto dell'astrazione intellettuale geometrica, è sempre «da altro»: e così la città, nei suoi termini interni di disegno progettuale. Beninteso ciò ha riferimento al fatto, che si dà per ovvio, di una antichissima svolta verso la sopraffazione e la violenza quale occasione del formarsi delle forme sociali entro cui si è sviluppata (nei suoi modi oramai giunti al termine) la cosiddetta civiltà urbana. Nella interazione fra una tesi (la collettività libera, ma soggiogata) e una antitesi (la collettività libera, ma soggiogante) sgorga la sintesi (meramente descrittiva anche se ne veniamo a conoscere tutti gli anelli della catena) delle forme sociali storicizzate. Nel suo ambito proprio qualunque architettura, intesa come momento creativo tramite il progetto individuale di un autore (e potrà essere anche una collettività, tanto è essa pure prigioniera di quella forma avviluppante) può esistere solamente se si instaura la dialettica in cui agisce una sopraffazione e si manifesta un'autorità, un potere. La bellezza riconosciuta e riconoscibile sgorga solo dalla tensione e da disequilibrio, è una sollecitazione agra e violenta. Solo a tratti, misteriosa e pressoché magica ma del magico della natura, si insinua il discorso della collettività soggiogata, della classe continuamente sconfitta ma mai domata (...).

La storia di questo «altro dall'architettura» (che per vero pedissequamente esprime la falsa evoluzione delle

forme sociali, e ormai clamorosamente comunica che la storia è finita) è tutta da reperire negli interstizi fra edificio e edificio, tra città e città, paese e paese. Nello scavare quel non progettato, quei gusci continuamente diversi di madrepora umane, ci si avvia alla scoperta delle forme sociali che sono sempre esistite al di sotto di quelle storiche, al di sotto dello strato dialettico dove le differenze di classe sono meri nomi. Si arriva, al di là della classe soggiogata ma che aspira a soggiogare a sua volta, al «genere» senz'altra definizione che il suo stesso esistere, fauna dell'aria e cielo e ciclo vivente, estremamente individuale perché si respira e si muore da soli, estremamente collettivo perché si nasce da sessi diversi. La cosa divertente, e ovvia, è che questo non significa affatto un ritorno primitivo alla natura, ma un uso, finalmente congruente alla nostra natura, delle disponibilità tecnologiche depurate di violenza e sfruttamento. Mentre la sociologia accumula dimostrazioni inani di come stanno le cose nell'ambito delle forme sociali alienate, mentre l'economia si divincola per diventare da coscienza di ciò che accade impeto perché accada altro, mentre la tecnologia del potere si morde furiosamente la coda, mentre l'architettura, questa concretissima fra le arti, questa umanissima fra le scienze, si suicida nelle macrostrutture e nel monolite urbano che copra tutta la terra, chi scava dietro lo spessore della storia ode, nei momenti di pausa, il rumore dell'erba; che cresce, il brusio degli uccelli nell'alba, i dialoghi dei sogni. E sente che è con il tutto: se scava, beninteso; e nello scavare mina alle fondamenta le forme sociali esistenti di cui, come qualsiasi altro rivestimento d'accatto, per ora l'architettura delle città è stagnola che sfrigola e svanisce alle vampe del sole.



## Nicoletta Vallorani / *I luoghi della fantascienza* ●



*Non c'è letteratura fantascientifica senza la città, o forse non c'è città che non sia stata modificata, sognata, temuta nella letteratura fantascientifica. Sia a Trantor, capitale della Fondazione di Isaac Asimov, sia nella città arborea del Mondo della foresta di Ursula K. Le Guin, la città è il palcoscenico indispensabile alla messa in scena della commedia umana. La città diventa così una rappresentazione fisica delle menti dei suoi abitanti e si modifica a ogni loro cambiamento di percezione. Questo affascinante viaggio attraverso «le città del futuro» è proposto da Nicoletta Vallorani, esperta di fantascienza, autrice di romanzi, naturalmente di fantascienza, Il cuore sintetico di DK (1992), Dentro la notte, e ciao (1995).*

**N**ella narrativa di fantascienza, forse più che in altri generi letterari, l'architettura dello spazio si sovrappone ai procedimenti del pensiero. La città immaginata diventa un modello di psicologia collettiva, la riproduzione esatta di una dimensione ideologica. Dunque, lo spazio urbano come realtà progettuale che si intende seguita da una sua concretizzazione, si scorpora nella dimensione di un immaginario idealizzato. Questa idealizzazione procede nei due sensi: come processo verso la perfezione e come sviluppo deteriorativo. Nell'analisi, occorre ricordare che

parliamo di una città di carta perché scritta prima e/o senza essere edificata: ci riferiamo cioè a un progetto, definito dalla proiezione della realtà su un futuro possibile. Il fatto che la dimensione urbana implichi di per se stessa un'analogia abitativa complica ulteriormente il problema: non descriviamo solo strutture fisiche, ma anche il modo in cui esse compongono l'immagine dell'uomo che le abita e che attraverso esse rende chiaro il suo rapporto con lo spazio che lo circonda. Non parliamo solo di una *civitas*, ma anche di una *comunitas*.

Comprendibilmente, l'immaginario urbano compare spesso già nelle prime opere di fantascienza. Legato al dato tecnologico e quindi all'intervento dell'uomo sulla natura, questo genere letterario fa spesso riferimento a spazi urbani nei quali, simbolicamente, si rispecchia l'evoluzione della scienza e il suo influsso sulle condizioni di vita dell'uomo. Da un altro punto di vista, e per una strada diversa, la fantascienza si aggancia all'utopia. Quest'ultima ha anch'essa spesso a che fare con la creazione di spazi urbani profondamente innovativi ed edificati con un criterio di profonda rispondenza alle caratteristiche della vita dell'uomo. La tradizione utopica, passando nella fantascienza, spesso confluisce in una iconografia negativa: la città distopica invade il territorio prima occupato da spazi gratificanti per l'essere umano. In questo modo, il genere fantascientifico aggancia un discorso più inquietante, che è quello che ci interessa di più. Ha a che fare con il risvolto oscuro della tecnologia.

La città nella fantascienza si edifica su un'opposizione instabile, che è quella tra natura e tecnologia. L'instabilità è dovuta al fatto che l'area semantica coperta da ciascuno dei due termini tende a variare nel tempo e in base alla domestichezza che si ha - o che si vuole mostrare - con lo strumento tecnologico. In altre parole, il concetto di ciò che è naturale (rispetto a quello che invece risulta da un processo creativo guidato dalla mano dell'uomo) varia nel tempo e fornisce un utile aggancio dell'i-

potesi futuribile al momento di pubblicazione e di ideazione del prodotto narrativo di riferimento. In questo risiede anche il carattere inquietante di alcune opere, oggi datate, che tuttavia appaiono confermate dallo sviluppo verificabile della nostra realtà attuale.

Le prime ipotesi interessanti dal punto di vista dell'immaginario urbano compaiono negli anni successivi al Golden Age della fantascienza americana, che si identifica di solito nel decennio tra il 1930 e il 1940. Già nel '50, l'innovazione tecnologica inizia a contrapporsi al fattore umano. Quest'ultimo acquista rilievo e introduce a poco a poco un elemento di dissonanza nell'immacolata superficie dell'evoluzione scientifica. Una delle manifestazioni di questa dissonanza è evidente appunto nell'invenzione di spazi urbani fortemente contraddittori: essi riproducono, seppure parzialmente, l'inquietudine affiorante negli agglomerati abitativi stranianti che prendono gradualmente forma nella realtà. Come si è detto, l'architettura prevede sempre un determinato tipo di animazione abitativa e dunque un determinato genere di cittadino: l'opposizione identificata nei luoghi diventa quindi opposizione tra i personaggi.

Un esempio di questo tipo di rappresentazione è quello offerto dalla Trilogia galattica di Asimov. Il nucleo urbano descritto in *Cronache della galassia* [2], il primo romanzo della serie, ha caratteristiche molto marcate di organicità e razionalità. Esso riflette una civiltà modellata sull'innovazione scientifica e dunque lucida, logica, rispettosa delle esigenze individuali e collettive. In buona misura, il progetto sulla base del quale è edificata questa città discende dalle teorie di Hari Seldon e dalla sua ricostruzione dello sviluppo umano in termini di psico-storia. L'intenzionalità costruttiva è dunque identificabile nella volontà di soddisfare con pienezza le necessità dell'essere umano. L'immagine perfetta che ne risulta è tuttavia l'esito di un processo di rimozione: l'elemento irrazionale non è stato compreso e risolto, ma semplicemente repres-

so. Esso torna a emergere, quindi, e prende forma dalla minaccia rappresentata dall'esistenza del mutante, un nuovo Calibano che mal si adatta al sistema evolutivo imposto dalla Fondazione Seldon.

In altre circostanze, e non troppo tempo dopo, Arthur Clarke mette a fuoco la medesima opposizione localizzandola nella dicotomia non componibile tra realtà e immaginario. In *La Città e le stelle* [12], viene offerta una descrizione della città della perfezione tecnologica, Diaspar, che è costruita in antitesi a Lys. Quest'ultima è il luogo dei sogni, il posto dove è possibile cercare le emozioni rimosse dal progetto urbano di Diaspar.

Il procedimento oppositivo introdotto da Clarke, per quanto semplificato, è in se stesso interessante. L'opposizione tra due città molto diverse conferisce concretezza ed enfatizza la non componibilità dei termini di riferimento che vengono identificati e che sono, nel caso di *La città e le stelle*, la realtà e il sogno. Lo stesso espediente viene utilizzato da Ursula K. Le Guin in *I reietti dell'altro pianeta*, oggi *Quelli di Anarres*, [15] per dare forma e concretezza a un'opposizione, questa volta, ideologica. È il tipo di procedimento che compare molto spesso, non a caso, nella fantascienza femminista. Nel caso del romanzo della Le Guin, rientra direttamente in questa categoria, la rigida separazione tra due comunità, una tecnologica fortemente gerarchica e l'altra tendenzialmente anarchica e naturista, si esprime in due modi diversi di strutturare gli spazi dell'esistenza quotidiana. Urras, la società tecnologica, garantisce la privacy e l'efficienza ma benedice il monadismo e la tendenza all'isolamento. Anarres, la comunità anarchica, offre spazi comuni per un'azione condivisa, ma è un mondo scomodo e faticoso, e non sempre benevolo. Trasversalmente, l'opposizione ideologica prende le forme della dicotomia primaria natura/tecnologia, come peraltro spesso accade nella narrativa leguiniana. In *Il mondo della foresta* [16], ad esempio, la città costruita sul modello umano, e dunque

tecnologicamente avanzato, è abitata da una razza di prevaricatori, che pianificano e mettono in atto il genocidio del popolo delle foreste. L'unica possibilità di salvezza degli alieni, che, diversamente dagli umani, hanno conservato un profondo legame con la natura, consiste nella loro capacità di utilizzare non la ragione ma l'istinto, non la forza della realtà, ma il valore simbolico del sogno.

La relazione mai pacificata tra città e campagna compare a intermittenza, nell'architettura urbana della narrativa fantascientifica, e riporta un'aspirazione edenica che raramente arriva a concretizzarsi. Essa compare curiosamente, in un ambito diverso da quello americano, in un romanzo di Lino Aldani, uno dei rari esperimenti riusciti nella fantascienza italiana. In *Quando le radici* [1], Arno, il protagonista, arrivato a metà della vita, scappa dalla città per tornare in campagna, a Pieve Lunga, nella città dove è nato. Solo quando vi arriva scopre di non appartenere più alla terra.

### **Natura deteriorata**

Il discorso sul rapporto tra tecnologia e natura non è sempre così diretto. In molti casi, esso viene suggerito implicitamente, attraverso l'individuazione di relazioni tra lo spazio abitativo creato per mezzo di strumenti tecnologici e l'ambiente naturale.

La New York di John Brunner in *Tutti a Zanzibar* [6], è una città ipertecnologica al vertice della sua evoluzione e tuttavia conserva, nelle sue località marginali, le testimonianze di un processo di decadimento analogo a quello che riconosciamo negli organismi. Spostandosi dal centro alla periferia della città, il protagonista riconosce i segni del decadimento dello spazio ed elabora un'interessante interpretazione analogica: «Seguendo i segnali stradali, aveva raggiunto il punto estremo dell'East Side, una zona che sembrava aver raggiunto il fondo del ciclo di morte e rinnovamento, che a volte faceva in modo che la città somigliasse a un organismo». [6].

Il processo di deterioramento prosegue e si chiarisce nel romanzo successivo di Brunner, *Il gregge alza la testa* [7]. In questo caso, lo stesso messaggio è trasmesso attraverso l'insistenza su una particolare selezione cromatica: nella rappresentazione delle metropoli degli Stati Uniti, il grigio è il colore dominante. La medesima desolazione si estende da New York a Los Angeles e a Denver, che appaiono nella sostanza indistinguibili una dall'altra. Ovunque, la gente si muove tra carcasse di auto, mucchi di rifiuti, reticoli di cartelli ammonitori, drammaticamente simili a quelli che riconosciamo nella nostra realtà attuale: «Divieto di balneazione in questo punto della spiaggia. Acqua non potabile. Inadatta al consumo umano» [7].

Ancora più esplicita è la rappresentazione che James Ballard offre delle metropoli americane in *The Atrocity Exhibition* [3]. Il romanzo, pubblicato nello stesso anno di *Il gregge alza la testa*, è costituito di istantanee disgregate dello spazio urbano. Nel loro insieme, esse riferiscono una città che è l'immagine fedele del disastro ecologico: «Le fiammate pallide prodotte dagli impianti petrolchimici illuminavano il selciato bagnato. (...) Le rovine di cinema abbandonati si innalzavano a ogni angolo di strada». Disorientato, il protagonista vaga in un luogo desolato, che è, ancora una volta, identificato come una periferia urbana: «In un cimitero di macchine semidistrutte, trovò il corpo bruciato di una Pontiac bianca. Dopo, continuò a vagare nei sobborghi deserti» [3].

Attraverso la città, indirettamente, prende forma l'immagine di un'esistenza umana ormai disgregata, frammentaria, incapace di coesione: la comunità non esiste allo stesso modo in cui si è smarrita l'idea di una struttura abitativa capace di soddisfare le esigenze dell'uomo. Dappertutto, nelle parole dello scrittore, filtra il terrore di un mondo che scivola verso la dissoluzione e di una comunità umana di poveri infelici, squilibrati e incapaci di recuperare la purezza originaria.

Intuita più che dichiarata è l'idea di una finale rivalsa del mondo naturale che, in un modo o nell'altro, avrà il sopravvento sullo spazio abitativo costruito dall'uomo. Il diluvio universale che sommerge la terra in *Deserto d'acqua* [5], sempre di Ballard, è una rappresentazione simbolica della definitiva sconfitta del progetto urbano degli uomini: Londra sommersa, come la New York trasformata in deserto di *Hello America* [4], è un panorama irreale punteggiato di comignoli e di tetti e completamente avvolto dalla vegetazione marina.

### Dimensione alchemica

Se la catastrofe cancella con un unico colpo le tracce del passaggio dell'uomo, lo sviluppo deteriorativo ne riporta un'immagine più brutale e in parte più frequente nella narrativa di fantascienza di anni recenti. Le riproduzioni urbane, in questi casi, sono spesso piuttosto vicine alla realtà dei nostri giorni.

L'archetipo di questa città compare in *Un'arancia a orologeria*, di Anthony Burgess [8]: lo spazio urbano è in questo caso un luogo pulito e ordinato, intatto, senza polvere e senza traccia del tempo trascorso. Tuttavia esso genera la violenza inattesa del protagonista e i suoi furori adolescenziali, che a fatica si conciliano con una città asettica e impersonale.

Il trasgressore solitario appartiene per sua stessa natura alla megalopoli tecnologica. In *The World Inside*, di Robert Silverberg [17], la gente vive in una gigantesca torre di 1000 piani che occupa l'area delle attuali metropoli della costa nordorientale degli Stati Uniti e che riproduce fedelmente la gerarchia sociale. Il progetto di un formicaio perfettamente organizzato genera un meccanismo di alienazione crescente. Il monadismo e la solitudine determinano una follia il cui unico esito è il suicidio.

La stessa follia emerge nello spazio urbano descritto da Angela Carter. La metropoli di *La passione della nuova Eva* [11] conserva dati evidenti della città reale, alteran-

doli attraverso una sorta di procedimento alchemico. New York è trasformata in una megalopoli tecno-urbana e tecno-surrealista, uno spazio disgregato che, sebbene sia nato da un progetto razionale, non ne conserva più neanche la traccia. «Il caos, la sostanza primordiale (...). Il caos, lo stato primigenio della creazione, che procede ciecamente verso un nuovo ordine di fenomeni, il cui significato ci è celato. Il caos fertile di un'epoca precedente a questa, l'inizio di tutti gli inizi» [11].

Uno spazio urbano così concepito è abitato da folli e da alchimisti, da rappresentanti di un'umanità improbabile occupata soltanto a tentare di sopravvivere. La razionalità, svanita nel progetto urbano, è negata anche dai comportamenti dei cittadini, che si sono consegnati a un'emotività squilibrata poiché definitivamente separata dalla chiarezza illuminante e trasgressiva dell'istinto.

In qualche misura, lo stesso progetto urbano compare nella narrativa cyberpunk. Le città più intriganti, frammentarie, postmoderne sono quelle descritte da Pat Cadigan. *Mindplayers* [10] e *Synners* [9] sono entrambi ambientati in metropoli labirintiche, fortemente tecnologiche, costruite attraverso l'infinita sovrapposizione di progetti urbani diversi, che si sono sovrapposti senza riuscire a fondersi. Lo spazio urbano così concepito è abitato da hacker, geni straccioni, personaggi stravaganti, ladri di saperi che vivono per lo più di espedienti rivendicando una preziosa indipendenza intellettuale. Lo stesso modello torna in *Giù nel cyberspazio* [13] e nei racconti di *La notte che bruciamo Chrome*, [14] entrambi di William Gibson. Varia, forse, l'integrazione dei personaggi nella metropoli e interessante è l'enfasi posta sul fatto che gli abitanti della città sono spesso in parte umani e in parte sintetici. Hanno assunto nel loro corpo pezzi della tecnologia che è servita a edificare lo spazio urbano e sono essi stessi, come la città, un prodotto ibrido, una somma di elementi troppo diversi per amalgamarsi.

*Riferimenti bibliografici*

1. Lino ALDANI, *Quando le radici*, La Tribuna, Piacenza, 1977.
2. Isaac ASIMOV, *Cronache della galassia*, Mondadori, Milano, 1971; *Il crollo della galassia centrale*, Mondadori, Milano, 1972; *L'altra faccia della spirale*, Mondadori, Milano, 1973.
3. James G. BALLARD, *The Atrocity Exhibition*, Johnathan Cape, Londra, 1970.
4. James G. BALLARD, *Hello America*, Triad Grenada, Londra, 1983.
5. James G. BALLARD, *Deserto d'acqua*, Mondadori, Milano, 1974.
6. John BRUNNER, *Tutti a Zanzibar*, Editrice Nord, Milano, 1977.
7. John BRUNNER, *Il gregge alza la testa*, Editrice Nord, Milano, 1975.
8. Anthony BURGESS, *Un'arancia a orologeria*, Einaudi, Torino, 1974.
9. Pat CADIGAN, *Synners*, Grafton, Londra, 1991.
10. Pat CADIGAN, *Mindplayers*, Grafton, Londra, 1990.
11. Angela CARTER, *La passione della nuova Eva*, Feltrinelli, Milano, 1985.
12. Arthur C. CLARKE, *La città e le stelle*, Mondadori, Milano, 1987.
13. William GIBSON, *Giù nel cyberspazio*, Mondadori, Milano, 1991.
14. William GIBSON, *La notte che bruciamo Chrome*, Mondadori, Milano, 1992.
15. Ursula K. LE GUIN, *Quelli di Anarres*, Editrice Nord, Milano, 1994.
16. Ursula K. LE GUIN, *Il mondo della foresta*, Mondadori, Milano, 1990.
17. Robert SILVERBERG, *The World Inside*, Granada publishing, Londra, 1978. Edizione italiana, *Monade 116*, Sugarco, Milano, 1984.

---

●

## Volontà

gli ultimi numeri

### I tempi della libertà

scritti di Fernando Ainsa / Marcello Bernardi / Sandra Bonfiglioli /  
Cornelius Castoriadis / Eduardo Colombo / André Gorz / Leopold Khor /  
Francesco Maiello / Elena Petrassi / Pietro M. Toesca

### Democrazia e oltre

scritti di Amedeo Bertolo / Murray Bookchin /  
Cornelius Castoriadis / Noam Chomsky / John Clark /  
Tomas Ibañez / Alain Thevenet / Salvo Vaccaro

### Tutto è relativo. O no?

scritti di Emanuele Amodio / Murray Bookchin / John Clark /  
Eduardo Colombo / Elisabetta Donini / Alfredo Errandonea /  
Paul Feyerabend / Giulio Giorello / Tomas Ibañez / Franco La Cecla /  
Umberto Melotti / Antonio Moro / Olivier Roy / Peter Schrembs

●

Le altre pubblicazioni dell'Editrice A

### A rivista anarchica

mensile / 44 pagine

in vendita in numerose edicole e librerie /

una copia 4.000 lire /

abbonamento annuo 40.000 lire /

versamenti ccp12552204 intestato a Editrice A /

Editrice A, cas. post. 17120, 20170 Milano

tel. + fax (02) 28 96 627

●

### Elèuthera

ultimi volumi pubblicati

Bruno Latour / Non siamo mai stati moderni  
Cristina Valenti / Conversazioni con Judith Malina  
Kurt Vonnegut / Buon compleanno Wanda June  
René Dumont / Liberismo o democrazia  
Marge Piercy / Cybergolem  
Giampiero N. Berti / Un'idea esagerata di libertà  
Giorgio Triani / Bar sport Italia  
B.R. Burg / Pirati e sodomia  
David Cayley / Conversazioni con Ivan Illich  
Léo Ferré / Il cantore dell'immaginario  
Pietro M. Toesca / Manuale per fondare una città

---

**N**ata come luogo della socialità, la città si sta trasformando in megalopoli in cui la vita associata è ridotta a scambi di merci e luogo del caos. La tendenza sembra inarrestabile. Ma la storia non è lineare. E spesso contraddice, durante il suo percorso, le premesse. Allora ha ancora un senso interrogarsi sugli spazi in cui si vivrà domani. Soprattutto per individuare i percorsi che permettono di negare l'affermarsi della città invivibile. Recuperando quindi il senso della progettualità comunitaria.



- |  |  |
|--|--|
| <i>Giorgio Agamben</i>                 | <b>Che cos'è un campo</b>                  |
| <i>Juan Martinez Alier</i>             | <b>Barcellona: cronaca di un disastro</b>  |
| <i>Massimo Alvito</i>                  | <b>Tokio: la metropoli sconnessa</b>       |
| <i>Franco Bunčuga</i>                  | <b>Le piramidi ad aria condizionata</b>    |
| <i>Giancarlo De Carlo</i>              | <b>Il cannocchiale rovesciato</b>          |
| <i>Carlo Doglio</i>                    | <b>Le forme della socialità urbana</b>     |
| <i>Heidi Freifrau e Richard Levine</i> | <b>Un progetto per Vienna</b>              |
| <i>Paul e Percival Goodman</i>         | <b>Via le auto da Manhattan</b>            |
| <i>Franco La Cecla</i>                 | <b>Città creola di fine millennio</b>      |
| <i>Louis Mannie Lionni</i>             | <b>Progettare o partecipare</b>            |
| <i>Alberto Magnaghi</i>                | <b>Megalopoli: presunzione e stupidità</b> |
| <i>Dunia Mittner e Fabrizio Paone</i>  | <b>I limiti del futuro</b>                 |
| <i>Pietro M. Toesca</i>                | <b>Il senso dell'abitare</b>               |
| <i>Nicoletta Vallorani</i>             | <b>I luoghi della fantascienza</b>         |
| <i>Colin Ward</i>                      | <b>Piccola lezione da Londra</b>           |
| <i>Piero Zanini</i>                    | <b>I contorni delle cose</b>               |

**VOLONTÀ**

ISBN 88-85861-64-4



9 788885 861640

Lire 25.000