

8. Il regno dell'urbano e la morte della città*

L'Europa oggi è trionfalmente urbana. Lo spazio rurale e le popolazioni rurali diminuiscono di giorno in giorno, mentre si moltiplica il numero delle megalopoli, conurbazioni, comunità urbane, tecnopoli e poli tecnologici.

“Città” è diventata la parola per eccellenza della classe politica, di quella mediatica, la parola alibi dei clan di urbanisti, pianificatori, architetti, amministratori, sociologi che la scrutano, l'auscultano e/o pretendono di darle forma. Ma “urbanizzazione” è forse sinonimo di “produzione di città”?

La situazione urbana attuale è il risultato di una trasformazione della città europea affermatasi sensibilmente dal 1850 ad oggi. Sulla carta dell'Europa si ritrovano gli stessi nomi del Medioevo, si ammira la lunga durata di queste costruzioni urbane che si chiamano Parigi, Napoli, Londra, Milano ma anche Barcellona, Praga, Zurigo... e ci si meraviglia della vitalità attuale degli antichi nuclei di città medioevali anseatici o fiamminghi.

* Titolo originale: “Le règne de l'urbain et la mort de la ville”, in *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, a cura di Jean Dethier e Alain Guiheux, du Centre Pompidou, Paris 1994, opera collettiva che rappresenta il catalogo dell'esposizione omonima, allestita presso il Beaubourg fra Febbraio e Maggio 1994. Ripubblicato in: F. Choay, *Pour une anthropologie...*, cit..

Eppure, nel corso di più di un secolo, non è una banale evoluzione ad essere avvenuta, bensì una vera e propria mutazione, mascherata dalla permanenza delle parole e dei toponimi. Nel quadro della nostra “civiltà dell’immagine”, non ci resta che rappresentarla per sequenze per farne risaltare la natura, l’ampiezza e la storia.

Perseguendo questo scopo, l’esposizione al Centre Pompidou mette a confronto due serie di rappresentazioni. Alcune provengono da esperti, architetti-urbanisti, le altre da artisti. Le prime, al servizio dell’azione, dell’ideologia e a volte del sogno, sono progetti, realizzati e non. Le seconde registrano la metamorfosi del campo urbano con la sensibilità di un sismografo. Non fraintendiamo: non si tratta infatti di illustrazioni, ma di visioni, privilegio degli artisti, che rivelano e danno corpo ai fenomeni. Pittori, incisori, fotografi e cineasti ci propongono, dalla fine del secolo scorso, una città *bifronte*: benefica secondo alcuni, effigie del progresso e della bellezza, fermento di vita sociale fin nell’anonimato della folla; malefica secondo altri, sinonimo di caos, perversione, miseria e bruttezza, che il cinema ha saputo rappresentare. Malgrado ciò, al passo del tempo che scorre, gli uni e gli altri designano in modo simile l’accumularsi progressivo delle persone, la moltiplicazione delle traiettorie e l’accelerazione della velocità, il gigantismo contagioso delle costruzioni verticali e orizzontali, la disseminazione periferica e, per finire, una figura dell’assenza.

Lo sguardo successivo e convergente dei pittori, dei fotografi e dei cineasti ci mette in guardia contro le parole. La sequenza delle loro presentazioni obbliga a domandarsi se la divinità *bifronte*, questa città madre e castratrice oggi invocata e scongiurata con passione o disperazione per giustificare i nostri lavori di urbanistica e fondare le loro virtù, non sia un’illusione; se il vecchio concetto e l’immagine convenuta, sotto la cui ala si trovano alla rinfusa centri storici, *villes nouvelles*, periferie e megalopoli, non funzioni alla maniera di un mito incaricato di porre rimedio all’impotenza e all’angoscia e non dissimuli l’inadeguatezza della parola e della cosa. Gli storici ci hanno infatti insegnato che “gli uomini non sono abituati, quando cambiano costumi, a cambiare anche le parole,

il vocabolario”,¹ e che la permanenza delle parole contribuisce alla lunga durata dei nostri schemi mentali, ovvero, in questo caso, del nostro arcaismo.

Non è quindi tempo di ammettere, serenamente, la scomparsa della città tradizionale e di interrogarsi su cosa l'abbia sostituita, in breve, sulla natura dell'urbanizzazione e sulla non-città che sembra essere diventata il destino della civiltà occidentale avanzata? Sarà questo il mio obiettivo.

La Parola e la Cosa

L'operazione preliminare necessaria all'esplorazione del campo urbano tra il 1850 e il 1950 sarà un rapido excursus che riguarda tre termini: città, urbanistica e tecnica. Per i primi due, si tratterà di ricordare l'accezione originaria. Per il terzo si tratterà, invece, di un approccio fattuale e non semantico, destinato a mettere in evidenza il legame non sufficientemente riconosciuto che lega la tecnica alla città e fa di questo termine una parola chiave del campo urbano.

Città. Metteremo tra parentesi il suo senso istituzionale: oggetto di una convenzione, variabile secondo i Paesi (in Francia, agglomerato di almeno 2000 abitanti in un solo Comune) che costituisce uno strumento amministrativo, giuridico e fiscale.

Nel linguaggio comune di oggi la città continua a designare il luogo o supporto statico di una tripla comunicazione che realizza lo scambio di beni, di informazioni e di affetti.

Essa rimane concepita come l'unione indissociabile di quella che i Romani chiamavano *urbs* (territorio fisico della città) e *civitas* (comunità di cittadini che la abitano), o ancora come l'appartenenza reciproca di un'entità spaziale, discreta e fissa, e di una popolazione.

Ma l'entrata nell'era industriale e le concentrazioni demografiche senza precedenti che quest'ultima ha indotto hanno intaccato quest'associazione ancestrale. A partire dal 1855

¹ L'espressione è di Marc Bloch in *Apologie pour l'histoire*, A. Colin, Paris 1945, pp. 40-41 della 7a edizione, 1974; trad. it. *Apologia della storia*, Torino, Einaudi 1950.

Hausmann lo sottolineò a proposito di Parigi, in particolare in un discorso pronunciato davanti al Consiglio Municipale:

*“È definibile in modo corretto come ‘comune’ questa immensa capitale? Quale legame municipale unisce i due milioni di abitanti che vi si ammassano? Si possono osservare tra loro affinità di origine? No! La maggior parte di essi appartiene ad altri dipartimenti; molti a Paesi stranieri, nei quali essi conservano parentele, gli interessi più forti, e spesso la parte preponderante della loro fortuna. Parigi è per loro un enorme mercato di consumo: un immenso cantiere di lavoro, un’arena di ambizioni, o semplicemente un appuntamento di piacere. Non è il loro paese”.*²

Etimologicamente il francese “ville” viene dal latino *villa*, che designa un insediamento rurale autarchico che spesso ha costituito il nucleo delle città medioevali. Questa etimologia sottolinea l’appartenenza della città europea preindustriale alla campagna. Mumford fu uno dei primi ad averci insegnato che, eccetto qualche centro congestionato, la città del Medioevo non era solamente “nella campagna, ma della campagna”,³ e questa relazione di interdipendenza è oggi sottolineata dagli storici della città europea.⁴

Anche qui la rivoluzione industriale ha scalzato un’associazione originale. Ha rotto la relazione di complementarità che univa città e campagna, e interposto fra esse la famosa differenza che, secondo Marx, il comunismo avrebbe dovuto sopprimere. Non è però grazie ad una rivoluzione sociale, bensì in virtù di una permanente evoluzione tecnica che inizia la soppressione di questa differenza. Si vedrà che il processo continua e tende a eliminare, a vantaggio di una entità che non è più né città né campagna, i due termini che, logicamente e fenomenologicamente, esistevano l’uno in funzione dell’altro.

² Georges Eugène Hausmann, *Mémoires*, t. II, Harvard, Paris 1891, p. 199.

³ Lewis Mumford, *The Culture of Cities*, Secker and Warburg, London 1938, p. 306.

⁴ Paul M. Hohenberg e Lynn H. Lees, *The making of Urban Europe (1000-1950)*, Harvard Univ. Press., Cambridge (Mass.) 1985. Trad. it. *La città europea dal Medioevo a oggi*, Laterza, Roma-Bari 1992.

Urbanistica. Il termine è un neologismo proposto dallo spagnolo Ildefonso Cerdá nella sua *Teoría general de l'urbanización* (1867). È stato introdotto in Francia, dopo il 1910, da Henri Prost e da un gruppo di esperti che gravitavano attorno al Museo sociale di Parigi. La nozione di urbanistica è nata nel quadro di una riflessione sull'impatto spaziale della rivoluzione industriale: la città subisce allora uno sconvolgimento spontaneo che sembra rivelare un cataclisma naturale incontrollabile.

Dalla sua creazione, la parola è servita a designare due approcci diversi.

Da un lato, "urbanistica" designa una nuova disciplina che si dichiara autonoma e si definisce come scienza della concezione delle città. Postula la possibilità di una padronanza completa del fenomeno urbano e ha elaborato a questo proposito teorie classificabili in due correnti: una, detta *progressista*, mira al progresso e alla produttività; l'altra, detta *culturalista*, si focalizza su obiettivi umanistici. Malgrado le loro differenze, le teorie di queste due correnti si fondano su una procedura identica: analisi critica della città esistente ed elaborazione *a contrario* di un modello di città costruibile e riproducibile *ex nihilo*.

Il modello progressista (i CIAM, Le Corbusier) propone un oggetto urbano esplosivo i cui componenti standardizzati sono ripartiti nello spazio secondo un ordine funzionale e geometrico. Il modello culturalista (la città-giardino di Howard) è, al contrario, compatto e multifunzionale. Il modello progressista ha dominato la scena europea a partire dagli anni '20, ma non ha ricevuto applicazioni significative se non dopo la seconda guerra mondiale e la ricostruzione.

Nella stessa epoca le pretese scientifiche dell'urbanistica teorica hanno cominciato ad essere stanziate:⁵ "il postulato dello spazio oggettivo e neutro"⁶ è stato denunciato.

⁵ Cfr. in particolare Giulio Carlo Argan, *Architettura e ideologia*, Zodiac, Milano 1957; F. Choay, *L'Urbanisme, utopies et réalités*, Le Seuil, Paris 1965, e *La Règle et le Modèle*, Le Seuil, Paris 1980; Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville*, Anthropos, Paris 1968.

⁶ H. Lefebvre, "Reflexions sur la politique de l'espace", *Espace et sociétés*, n°1, Paris 1970.

La natura politica e ideologica della pianificazione urbana o, in altre parole, le scelte di valore che vi sottendono sono state messe in evidenza: numerose discipline scientifiche possono contribuire all'organizzazione dello spazio urbano, ma una scienza normativa della città è una nozione contraddittoria. Si è dimostrato che le teorie dell'urbanistica appartengono ad un pensiero anacronistico, "reificante", segnato sul versante dell'utopia: la modellizzazione urbana è apparsa come un dispositivo riduttore, lo strumento totalitario di un condizionamento.

Dall'altro lato, e al tempo stesso, urbanistica designa anche un altro approccio, pragmatico e senza pretese scientifiche. Quest'ultimo non mira a cambiare la società, ma cerca più modestamente di regolare e organizzare con la massima efficacia la crescita e il movimento del flusso demografico così come della mutazione di scala delle strutture insediative e delle costruzioni indotta dalla rivoluzione industriale.

Prima ancora della creazione della parola urbanistica, l'archetipo di questo approccio, che potrebbe chiamarsi meglio "piano regolatore", appare con "i grandi lavori" di Haussmann. Il verbo "regolarizzare" ritorna del resto a varie riprese nelle sue *Mémoires*, confermando il ruolo anticipatore del prefetto e la parentela del suo approccio con quello dei *Regulierungspläne* di Stübben e Wagner in Germania e in Austria, come quello dei piani regolatori degli urbanisti francesi Hénard, Prost, Jaussely.

Tecnica: *deus ex machina* che tiene le fila del teatro urbano dal tempo del grande cataclisma della metà del XIX secolo. Si sa che la città è un fenomeno troppo complesso per essere pensato in termini di catene causali semplici: essa mette in gioco fasci di determinazioni coinvolte in anelli di retroazioni, di cui anche l'analisi sistemica non può esaurire la complessità. Tuttavia, per spiegare gli sconvolgimenti spontanei o concertati subiti dalla città europea preindustriale, gli storici hanno messo l'accento sui fattori economici e politici (ruolo del capitalismo, lotta di classe) così come sui fattori demografici (crescita, massificazione, flusso, essi stessi condizionati dal progresso dell'igiene e dell'epidemiologia e dall'esodo rurale).

Il ruolo giocato dalla tecnica nel mutamento della città europea è stato troppo misconosciuto per non essere privilegiato in questa sede. La riflessione (non filosofica) sulla tecnica e sulla sua storia tende a isolarla nel suo campo proprio, laddove essa è simultaneamente e direttamente implicata sia nella morfogenesi dello spazio urbano sia nella genesi delle mentalità e dei comportamenti urbani.

Cerdá fu il primo a misurare questo potere facendo delle tecniche di trasporto il motore della storia spaziale delle città, rivoluzionate dall'invenzione della ferrovia e dall'utilizzo dell'elettricità.

Per segnalare le tappe della trasformazione urbana sopravvenuta tra il 1870 e il 1990, si potrebbe oggi riprendere più globalmente la sequenza delle innovazioni tecniche che inaugurano e costellano questo periodo. Tra i campi più significativi:

· *La costruzione.* Cerdá non menziona questo campo il cui ruolo è stato messo in evidenza più tardi da due storici dell'architettura, Sigfried Giedion⁷ e Reyner Banham.⁸ Ricordiamo la progressiva messa a punto, nel corso della metà del XIX secolo, di nuovi materiali (acciaio, cemento, vetro), le cui procedure di messa in opera hanno contribuito a cambiare lo statuto degli edifici e a permettere la loro trasformazione in oggetti tecnici; gli impianti meccanici ed elettrici, che hanno permesso di densificare il tessuto urbano diffondendo la costruzione in altezza (ascensori), e di "condizionare" (aria, temperatura) gli edifici, liberandoli così da un insieme di vincoli insediativi e di dimensionamento; l'industrializzazione dell'edificio, che standardizza l'ambiente costruito e favorisce non solamente l'espansione periferica della città, ma anche un avanzamento diffuso e pervasivo della costruzione sul territorio intero.

· *I trasporti.* A partire dal 1850 il treno, facendo accedere la società occidentale ad una mobilità di massa senza precedenti, è diventato il più potente fattore di densificazione delle città. Poi, alla fine del secolo, rafforzato dal tram e dal-

⁷ S. Giedion, *Mechanization Takes Command*, Oxford Univ. Press, Oxford - New York 1948.

⁸ R. Banham, *The Architecture of the Well Tempered Environment*, Architectural Press, London 1949.

la metropolitana, ha ugualmente favorito la sua espansione. A partire dagli anni '30, l'automobile ha restituito alla rete stradale il suo ruolo, perduto nell'espansione diffusiva delle città, ed ha aumentato la mobilità generale, mentre il trasporto aereo ha contribuito a fissare i grandi nodi urbani. · *Le telecomunicazioni.* Il telegrafo, la radio, il telefono con le sue ultime applicazioni telematiche sono stati rispettivamente affiancati alle differenti tecniche di trasporto di cui controllavano o controllano il funzionamento. In più, le telecomunicazioni hanno direttamente moltiplicato gli scambi di informazione dei cittadini, esteso il loro campo d'azione, trasformato la loro esperienza dello spazio, del tempo e anche la struttura dei loro comportamenti.

L'ultima figura dell'*urbanité*

Tempi forti si annunciano per la mutazione urbana: l'esposizione al Centre Pompidou ne dà a vedere l'ineluttabile compimento con le sue folgorazioni, le sue stagnazioni e i suoi insuccessi. Ma la loro successione si ordina a partire da un'origine di cui si rimpiange l'assenza, l'opera di Haussmann, che ha lasciato la sua impronta nella maggior parte delle città europee. La Parigi di Haussmann ha valore di limite: punto di arrivo di una tradizione e punto di partenza di un'altra. Il legame della capitale, che ha subito una profonda metamorfosi, con la città preindustriale è talmente forte che, per un'ironia della storia, Parigi resta in Europa la sola metropoli chiusa, ripiegata all'interno del muro anacronistico voluto da Thiers, che cadrà solamente dopo la prima guerra mondiale. Ma, malgrado questa chiusura, essa gioca un ruolo inaugurale grazie alla regolarizzazione che le viene imposta dal prefetto. Per la prima volta questi tratta l'insieme degli spazi eterogenei della capitale come un'entità unica che un piano globale doterà di isotropia. Questo piano, che ha trasformato *le* Parigi di Balzac *nella* metropoli di Zola, ha permesso, in particolare, tre trasformazioni importanti e solidali fra loro. Ha fatto della città intera un sistema di comunicazioni: una rete gerarchizzata di vie rompe l'isolamento dei quartieri, mette in comunicazione i punti chiave e cardinali della cit-

tà tra di loro e con le stazioni ferroviarie, nuove porte urbane che collegano la città chiusa all'insieme del territorio nazionale. Ha, come corollario, ingrandito la scala della città intera, coniugando operazioni chirurgiche (aperture, allargamenti) e innesti (integrazione di tutti gli spazi liberi *intra muros* all'interno come all'esterno della barriera dei caselli daziali). Ha infine dotato la città intera di una infrastruttura igienica concepita in forma di reti tecniche isomorfe e di un sistema respiratorio di spazi verdi.

Se chiamiamo "urbanité" l'adeguamento reciproco di una forma di tessuto urbano e di una forma di convivialità, si può a giusto titolo parlare di un'*urbanité* haussmanniana. Certo, l'ampliamento della scala viaria, dei lotti e degli edifici ha rotto il quadro delle relazioni sociali di prossimità caratteristici della città preindustriale. Ma il nuovo quadro di una nuova convivialità l'ha sostituito. Il tessuto urbano dai profili più grandi ha conservato una continuità che soddisfa l'occhio e il corpo grazie al proporzionamento reciproco e rigoroso delle dimensioni (larghezza e altezza) delle vie, dei marciapiedi, e degli edifici che li costeggiano. Inoltre, nel tessuto propriamente detto è racchiusa una struttura di piccola scala. Costituita da un arredo urbano diversificato, concepito, designato, prodotto e impiantato con cura, come da alberi e giardini, questa struttura fa dei marciapiedi e dei giardini il teatro di relazioni sociali completamente nuove: aleatorie, anonime, cosmopolite.

Altrove, tuttavia, le fortificazioni erano o sono state abbattute. La città tradizionale scoppiava sotto la pressione demografica, e le lottizzazioni senza fine della periferia londinese simboleggiavano l'espansione selvaggia della città. Cerdá, Stübben e Wagner hanno meditato sull'esempio della Parigi haussmanniana: il procedimento regolarizzatore era stato trasposto al caso delle città aperte e, secondo altre procedure, andava a promuovere la stessa nuova *urbanité*, come per esempio a Vienna e Barcellona.

A differenza di Parigi, in questi due casi gli antichi centri storici vengono lasciati più o meno intatti, a dispetto di Cerdá e, per Otto Wagner, con la volontà esplicita di preservare il passato. "Conviene qui rispettare la bellezza e soddisfare le esigenze di salubrità e di circolazione tramite una conservazione adeguata del patrimonio esistente,

impegnandosi ad apportare miglioramenti propri per soddisfare le esigenze moderne”, scrive quest’ultimo nel 1893 nel suo *Progetto di un piano regolatore generale per la città di Vienna*.⁹

Questo piano procede, come quello di Haussmann, da una visione globale guardando al futuro della città. Ma questa volta il piano è aperto largamente sul territorio circostante, a partire dal Ring monumentale che era stato progettato sul tracciato degli antichi bastioni. Nella sua versione compiuta del 1910, l’espansione della città è controllata attraverso tre strumenti: un sistema viario indefinitamente prolungabile, concepito sotto forma di anelli periferici concentrici, legati tra loro e all’anello iniziale del Ring attraverso delle radiali; un sistema di unità di agglomerazione (*Stellen* da cento a centocinquantamila abitanti) ben individualizzate, da allestire sulle vie radiali e destinate a canalizzare l’urbanizzazione; abbondanti riserve di terreni periferici giustificate dall’impossibilità di predeterminare le espansioni urbane. All’opposto di ogni approccio utopistico, di cui ricusa il dogmatismo scienziato, Wagner constata che “non è possibile prefigurare con certezza quella che sarà l’immagine della città futura, visto che un catechismo dell’urbano non esiste”.¹⁰ Il suo piano è aperto ai cambiamenti e alle incertezze. Ma, tanto nel trattamento del Ring quanto in quello delle *Stellen*, egli resta ancorato ad una concezione della città come oggetto discreto, dal tessuto continuo. E se questo tessuto non sfugge sempre alla dismisura e presenta a volte delle lacune, Wagner si impegna ad attenuare questo difetto attraverso la piccola scala e l’estetica trattate con un sistema di amenità e di arredi urbani comparabile a quello di Parigi.

A Barcellona Cerdà aveva proposto una soluzione al tempo stesso più innovativa e più rigida. Il suo piano del 1859 (in parte tradito nella sua realizzazione) mette in relazione il centro storico, liberato finalmente dalle sue fortificazioni, con un territorio virtualmente esteso all’Europa intera.

⁹ Citato da R. Erich Trevisiol, *Otto Wagner*, Laterza, Roma-Bari 1990, p. 182. Questa introduzione presenta con due anni di anticipo le idee di *Moderne Architektur* (1896).

¹⁰ *Ibid.*, p. 182

“I caratteri distintivi della nuova civilizzazione sono il movimento e la comunicazione” e, ai suoi occhi, “la città non è che una specie di stazione, o di perno della grande viabilità universale”. Si tratta quindi di un piano di estensione indefinita che rompe sia con la nozione di agglomerazione discreta sia con gli schemi di organizzazione concentrica. Esso è fondato sull'interconnessione di due maglie ortogonali di diversa scala: una griglia maggiore attraversata da diagonali e destinata al grande traffico territoriale, con le sue vie da 20 a 50 metri di larghezza; una griglia minore, destinata al traffico ridotto locale e di cui gli isolati di 133 metri per fianco, con i loro angoli smuscati e il loro centro aperto, costituiscono l'elemento urbano di base, una sorta di unità di vita e di vicinato.

È pertinente considerare il piano di Cerdá come una delle tre figure chiave dell'urbanistica della regolarizzazione? Molti argomenti sembrano opporsi ad una risposta affermativa. In primo luogo Cerdá è il primo teorico dell'urbanistica che pretende di costituirla come disciplina scientifica compiuta. Poi il suo piano, intitolato *Reforma y ensanche de Barcelona*, era stato effettivamente concepito come strumento di una politica egualitaria che doveva procurare gli stessi vantaggi a tutte le classi della popolazione, e porta il segno indiscutibile dell'utopia. Infine, questo piano non si accontenta di creare delle reti di relazione con il territorio, diviene territorio e proprio per questo sembra contraddire la logica sia dell'urbanistica “modellistica” sia dell'urbanistica “regolativa”.

Queste obiezioni sono però confutabili una ad una. Il piano di Barcellona precede di quattro anni la grande opera teorica che ne costituisce una giustificazione *a posteriori*. Inoltre, esso non propone il modello di una città nuova, bensì strutture generative che permettono di adattare la città antica alle tecniche nuove. Queste strutture sono dedotte dalla doppia analisi della situazione specifica di Barcellona e dei componenti della città in generale, che fa di Cerdá il creatore della geomorfologia urbana. Inoltre, se la capitale catalana è chiamata ad espandersi ovunque le condizioni fisiche lo permettano, questo processo è controllato dal dispositivo della doppia maglia infrastrutturale. Questo assicura la continuità e l'omogeneità di una trama costru-

ita (che può essere anche a maglie molto larghe) i cui isolati regolarizzati offrono totale libertà alla creazione architettonica e, soprattutto, diventano, grazie all'articolazione della loro piccola scala con il grande sistema viario, il teatro di una convivialità completamente nuova. Ecco perché il piano di Cerdà deve essere classificato nella stessa categoria di quelli di Haussmann e di Wagner.

Altri piani vicini o derivati da queste tre strutture regolatrici hanno assicurato, in altre città o capitali, la permanenza dell'*urbanité* metropolitana nata nella seconda metà del XIX secolo. Fino alla metà del XX secolo, tutte queste città e molte altre hanno accolto e integrato, senza essere alterate, la successione e la diversità di esperienze e di stili architettonici nuovi. Lo stile moderno (più barocco a Barcellona, più pittorico a Praga, Vienna o Monaco, più riservato a Parigi o a Bruxelles), il classicismo strutturale di Perret, il funzionalismo dei CIAM o anche il monumentalismo dell'architettura detta totalitaria, in Italia o in Germania, hanno aggiunto un tocco plastico nuovo alla città europea, e non ne hanno modificato la struttura.

Dopo la seconda guerra mondiale, la ricostruzione ha spesso rispettato il perimetro delle città distrutte limitandosi a sviluppare e omogeneizzare il loro tessuto. Le Havre, riedificata da cima a fondo in cemento da Perret, resta una città tradizionale caratterizzata solamente da un materiale e da uno stile architettonico.

A fianco della tipologia metropolitana, quella della città e dell'*urbanité* preindustriale non erano sparite dall'Europa. Restavano un certo numero di insediamenti antichi e, in altri casi, per esempio nell'Italia del Nord, nella Germania del Sud o nei *Midlands* dell'Inghilterra, la densità dell'armatura urbana antica limitava l'estensione delle città.

Segni di decostruzione

Da inizio secolo, non erano mancati segni premonitori di una distruzione imminente della città europea. Possiamo fare un rapido elenco senza separare gli innumerevoli progetti, sogni e teorie, dal piccolo numero delle realizzazioni.

La città lineare

Nel 1882 un intellettuale spagnolo, Arturo Soria y Mata, pubblica sul quotidiano madrilenio *El Progreso* un primo progetto di Città lineare,¹¹ nato dalla sua riflessione sulle nuove tecniche di trasporto e di telecomunicazioni e sulla loro incidenza sociale. Come Cerdá, egli è convinto che la comunicazione in tutte le sue forme sia l'avvenire del mondo e, come lui, si preoccupa di migliorare le condizioni di vita della classe operaia. Ma, invece di pensare il processo di comunicazione generalizzata che è l'urbanizzazione in termini di espansione omogenea e multidirezionale, la concepisce come una forma puramente lineare: "Una via indefinitamente estensibile larga 500 metri".

L'asse longitudinale della *Ciudad lineal* raggruppa le vie di trasporto (ferrovie, tram, strade), le reti tecniche di distribuzione di acqua, gas, elettricità, telefono, così come i servizi municipali e dei parchi. Da una parte e dall'altra di questa spina dorsale, due bande longitudinali formate da isolati ortogonali associano l'habitat individuale agli edifici pubblici, commerciali, culturali e si sviluppano *pari passu* a misura dei bisogni.

Questo modello è destinato a sopprimere la concentrazione e la densificazione urbane: deve evitare la disseminazione della costruzione nel territorio e preservare l'integrità della campagna. Infine, semplifica al massimo l'interconnessione delle reti tecniche.

Soria immagina una "città lineare" ininterrotta da Cadice a San Pietroburgo, ponendo per la prima volta il problema dell'insediamento umano su scala mondiale. Ma le ambizioni di Soria erano premature ed egli poté applicare il suo modello soltanto alle dimensioni di un sobborgo di Madrid collegato da una via centrale di tram.

Lo stesso schema di sviluppo fu ripreso alla fine degli anni '20, in Unione Sovietica, da un gruppo di architetti e di ingegneri. L'insediamento lineare significava per loro l'abolizione della città e si autoproclamavano "disurbanisti".

¹¹ Lo svilupperà in seguito in numerosi articoli e nella rivista *Ciudad lineal* che egli stesso fonda nel 1896. Cfr. anche George R. Collins, "Linear planning throughout the world", *Journal of the Society of Architectural Historians*, XVIII, Philadelphia, Ottobre 1959.

Conoscevano le pubblicazioni di Soria ed è probabile che si siano ispirati ad esse. Ma il loro modello, più elaborato, dalla zonizzazione rigorosa, perseguiva obiettivi diversi: la realizzazione del socialismo e l'ottimizzazione della produzione industriale. Come Nikolaj Miliutin mostrava in un importante libro teorico,¹² la catena di montaggio era traspunta dalla fabbrica alla scala del territorio. Il progetto disurbanista ricevette un inizio di applicazione a Magnitogorsk (Leonidov, 1929) e Stalingrado (Miliutin, 1930). Ma nel 1931 Stalin mise la parola fine a queste "deviazioni" ideologiche.

I CIAM: la città-macchina e la scomparsa dell'*urbanité*

Le Corbusier ha deriso i disurbanisti nel nome della difesa della città. Ma l'utopia che ha descritto e disegnato per tutta la vita con il nome di *Ville radieuse* era effettivamente una città?¹³ Essa si presenta piuttosto come una decostruzione sistematica di tutti i tipi precedenti di città, di ogni forma di agglomerazione continua e articolata. Ed è, del resto, lo stesso tipo di disintegrazione e lo stesso modello che propongono instancabilmente, dagli anni '20 ai '50, i piani di Le Corbusier per Parigi, Algeri, Saint-Dié, Albi....

La *Ville radieuse* mi servirà come paradigma per definire schematicamente l'urbanistica dei Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) di cui Le Corbusier fu il promotore nel 1928 e, in seguito, uno dei principali protagonisti. Questa scelta è legittima, poiché se Le Corbusier ha inventato poco in materia, il "suo grande merito", secondo Bruno Taut, "è la formalizzazione letteraria dei principi moderni". In questo senso egli ha esercitato un'influenza internazionale e senza uguali sulla pianificazione territoriale e urbana dopo la seconda guerra mondiale.

CIAM: Congressi internazionali di architettura moderna. Il Congresso rappresenta, a intervalli regolari, un momento culminante di militanza e di formulazione dottrinale per

¹² N.A. Miliutin, *Sotsgorod*, Leningrad, 1930, tradotto in inglese con note e commenti di G.R. Collins e W. Allix, MIT Press, Cambridge (Mass.) 1974.

¹³ Le Corbusier, *La Ville radieuse*, Vincent Fréal, Paris 1933.

i membri di un movimento che raggruppa architetti riuniti dalla volontà di rompere con il passato e dalla fede nella tecnica. Questo movimento ha avuto origine dalla crisi aperta, nel corso della seconda metà del XIX secolo, dalla trasformazione delle tecniche di costruzione e dalla minaccia che questa faceva pesare sullo statuto degli architetti. Risponde, a modo suo, ai moniti di Viollet-Le-Duc, che si chiedeva alla fine dei suoi *Entretiens* se “gli architetti abbiano finito il loro ruolo e se non cominci quello degli ingegneri”.¹⁴

I membri dei CIAM ridefiniscono quindi il ruolo dell'architetto nella nuova società tecnologica, di cui rivendicano la pianificazione globale. Ma rompere senza compromessi con la loro tradizione e assimilare l'ampiezza e la portata degli sconvolgimenti tecnici sopraggiunti nel loro campo avrebbe richiesto, da parte loro, l'acquisizione di nuovi saperi e di nuove competenze. Più spesso ne hanno fatto economia a vantaggio di un'ideologia di avanguardia. Combattevano per una causa, la modernità. Lottavano per sradicare le forme e le tradizioni architettoniche del passato. La modernità era per loro simboleggiata da oggetti (silos, piroscafi...) piuttosto che da processi e da nuovi sistemi di relazioni. L'edificio era pensato come oggetto tecnico, come macchina, come testimonia la famosa formula “*machine à habiter*”, presa in prestito a Ozenfant da Le Corbusier. Corollario: la “macchina per abitare”, l'edificio, diventava oggetto autonomo, slegato da ogni dipendenza o articolazione contestuale e, all'occorrenza, riproducibile dall'industria.

Per di più, questo nuovo statuto dell'oggetto architettonico contaminava quello della città che, caratterizzata dagli stessi principi, passava sotto il controllo dell'architetto: trasferimento di competenze convalidato dalla Carta di Atene,¹⁵ elaborata dal CIAM del 1933.

¹⁴ E.E. Viollet-Le-Duc, *Entretiens sur l'architecture*, cit., t.II, p. 445.

¹⁵ Documento collettivo la cui versione originale fu pubblicata in francese e in olandese nel 1933. Una versione commentata è stata pubblicata da Le Corbusier nel 1943. È stata rieditata, sfortunatamente senza note esplicative, in versione tascabile (*La Charte d'Athènes*, Le Seuil, Paris 1971, coll. “Points-Architecture”).

La città diventa a sua volta macchina per vivere e deve anch'essa fare *tabula rasa* del passato. Si esclude di conservare i centri storici come nuclei dinamizzanti di un nuovo sviluppo secondo il metodo dell'urbanistica regolatrice. Ne è un esempio il *Plan Voisin* di Parigi,¹⁶ che rade al suolo i quartieri storici e non conserva se non monumenti isolati divenuti curiosità storiche e turistiche.

Le Corbusier ha bandito dalla *Ville radieuse* la strada che univa gli elementi del tessuto urbano, che generava la compattezza delle città antiche e diventava quindi responsabile della loro insalubrità e del loro "disordine". La *Ville radieuse*, igienica e ordinata, è organizzata secondo le sue funzioni e riduce la vita urbana a quattro tipi di attività: l'habitat, il lavoro, la circolazione e il tempo libero. Le prime due sono allocate in "unità" giganti, autonome, le cui diverse tipologie sono standardizzate: la terza è concepita come un sistema gerarchico di strade (interrate o sopraelevate) che assicura, grazie all'automobile, l'interrelazione delle megastrutture e il loro legame con il territorio; la quarta sembra svolgersi nello spazio verde indifferenziato dove "il cento per cento del suolo appartiene al pedone".¹⁷

Insieme discontinuo di megastrutture classificate in sottoinsiemi discontinui: la rete stradale offre la sola continuità tra i grandi insediamenti integrati in una configurazione geometrica semplice, leggibile solamente in pianta o da veduta aerea. La comunicazione si risolve in circolazione, la scala locale e l'*urbanité* cedono il posto alla sola scala territoriale.

Questo modello ha ispirato il rinnovo urbano e i grandi quartieri residenziali degli anni successivi alla seconda guerra mondiale. Ma sotto una fraseologia modernista, la sua decostruzione radicale della città non è meno anacronistica. Essa si caratterizza per una fissità utopica messa al servizio di una visione paleotecnica, agli antipodi di un pensiero della complessità.

¹⁶ Proposto nel 1925 da Le Corbusier che gli dà il nome del costruttore di automobili Gabriel Voisin.

¹⁷ Le Corbusier, *La Ville radieuse*, *op. cit.*; la formula è ripetuta continuamente nel libro.

Il privilegio esclusivo accordato alla scala territoriale dal Movimento moderno ammette nonostante ciò un'eccezione che riguarda alcuni programmi municipali di città operaie. Nella linea di pensiero di una tradizione inaugurata alla fine del XIX secolo dai vertici d'industria in Gran Bretagna e in Germania, un gruppo di architetti seppe concepire e realizzare nella periferia urbana, per popolazioni operaie o con redditi bassi, piccole città la cui scala, l'articolazione spaziale e il trattamento sofisticato di materiali poco costosi indifferentemente moderni o tradizionali le rendevano veri centri di vita sociale. Le realizzazioni di Bruno Taut, ancora esemplari oggi dove le si studia o le si restaura (nella periferia di Berlino, per esempio), traducono la ricerca di un contrappunto locale di fronte al processo, pienamente assunto, dell'*Auflösung der Städte*,¹⁸ della disgregazione delle città.

La garden city tra due mondi

Non più contrappunto ma controproposta: la Garden City di Ebenezer Howard. Le Corbusier la situava giustamente all'esatto opposto della sua *Ville radieuse*. Il suo valore sintomatico non risiede in una partecipazione, simbolica o concreta, al processo di disgregazione della città europea, ma nella reazione antagonista che gli oppone. Sotto la minaccia della decostruzione illustrata dallo sconfinamento diffuso di Londra nella sua periferia o dallo sviluppo monofunzionale delle città della Black Country, essa risponde ad un progetto di ricostruzione.

Da non confondere con la città-giardino francese, che è una città dormitorio più o meno riuscita secondo i casi, la città-giardino che propone Howard nel suo libro *Tomorrow: a Peaceful Path to Social Reform* (1898)¹⁹ è un modello di città completa che fa da base a un progetto di società globale.

¹⁸ B. Taut, *Die Auflösung der Städte*, Volkwaang Verlag, Hagen 1920.

¹⁹ Ebenezer Howard, *Tomorrow: a Peaceful Path for Social Reform*, Swann Sonnenschein, London 1898. Nella seconda edizione il titolo diventa *Garden-Cities Tomorrow*.

Il suo inventore era un riformatore sociale. Non disegna la sua proposta, ma la presenta nella forma astratta di uno schema o di un “diagramma”. Obiettivo: ripartire razionalmente e fissare armoniosamente il flusso demografico e le attività sociali in agglomerazioni discrete, di piccole dimensioni e quasi autarchiche. Queste non devono eccedere i 30.000 abitanti. Circondate da larghe cinture verdi, raggruppano in modo concentrico tutti i tipi di istituzioni e attività sociali. I settori industriale e agricolo sono collocati in periferia, ma all’interno dell’entità fisica definita dalla corona verde. Una rete ferroviaria collega queste città tra di loro, riunendole in un insieme di sistemi interconnessi che gravitano attorno ad una città centrale di 60.000 abitanti.

Il dispositivo ha come oggetto di preservare al tempo stesso la città e la campagna e di mettere la loro complementarietà al servizio dell’*urbanité* e della qualità di vita, prevenendo la disseminazione di costruzioni, percepita come alto rischio sociale e culturale.

Esso permette anche di operare una rivoluzione sociale pacifica grazie ad un insieme complesso di meccanismi fondiari e finanziari la cui descrizione non rientra nel mio proposito.

Lo schema di Howard ha una certa parentela con quello di Soria, e il suo utilizzo della ferrovia lo inserisce bene in una logica di sviluppo tecnico. Ma, razionalizzando la ripartizione territoriale, riproduce il modello della città preindustriale. In un modo sistematico, ritorna anche - e il suo nome lo indica - alla ruralità tipica della città medioevale.

L’Inghilterra, Paese che sa sempre coniugare innovazione e tradizione, riservò un’accoglienza entusiastica a *Tomorrow*. La prima garden-city fu messa in cantiere a partire dal 1903 a Letchworth, e il modello di Howard avrebbe continuato ad ispirare la creazione delle New Towns inglesi dopo la seconda guerra mondiale. Ciò nonostante, in nessun caso lo schema di Howard ha potuto essere seguito alla lettera. Questo scarto, e le disfunzioni che esso non ha consentito di evitare, derivano dalla proiezione anacronistica della città preindustriale che neutralizza le innovazioni della Garden-City.

Un'anticipazione realista

La distanza della storia ci permette oggi di leggere la scala territoriale della *Ville Radieuse* e la riabilitazione delle piccole scale di pianificazione locale di Howard come i segnali di una decostruzione imminente della città europea. Tuttavia, senza l'aiuto della prospettiva storica, senza il supporto dell'approccio utopista e fuori dall'ambito della fantascienza, gli indizi di questa decostruzione furono descritti e le conseguenze relative analizzate²⁰ e applicate, all'epoca, da una mente la cui preveggenza è stata misconosciuta,²¹ l'italiano Gustavo Giovannoni (1873-1943). La sua lucidità deriva, almeno in parte, dalla triplice formazione di ingegnere, architetto e storico dell'arte. Quest'appartenenza disciplinare multipla gli permetteva, in effetti, di non focalizzare la sua attenzione su una scala unica di pianificazione, di assegnare un ruolo completamente nuovo al patrimonio urbano antico e di formulare un insieme di ipotesi che possono ancor oggi guidare la riflessione sulla forma degli insediamenti umani nelle società tecniche avanzate. L'ingegnere Giovannoni aveva capito che le grandi reti di comunicazione concepite a scala territoriale diventavano il canale privilegiato dell'urbanizzazione e lo strumento della sua disseminazione. Da tecnico esperto, egli presagiva la complessità virtuale di queste reti, misconosciute dai CIAM. Vi vedeva lo strumento di una rarefazione a bassa densità delle città, della loro riduzione, attraverso quello che lui chiamava un processo di "antiurbanizzazione", a vantaggio di una distribuzione più flessibile e meno densa di agglomerazioni più piccole.

Giovannoni architetto stimava che, se le grandi reti tecniche di servizi sono necessarie allo sviluppo della nuova società, esse non sono sufficienti: richiedono la connessione di un complemento, ugualmente necessario e non sufficiente, di luoghi di soggiorno e di riposo la cui struttura deriva, questa volta, da una pratica architettonica. In

²⁰ G. Giovannoni, "Vecchie città ed edilizia nuova", *op. cit.*.

²¹ Da notare gli attacchi o il silenzio voluto degli storici italiani dell'architettura dopo la seconda guerra mondiale. La riabilitazione di Giovannoni è recente.

altre parole, il quadro spaziale della nuova società avvia una dialettica tra due scale di pianificazione, una territoriale e una locale. Ma la forma e le dimensioni dei luoghi di soggiorno, degli insediamenti della quotidianità, si confondono con quelle delle città preindustriali? Per Giovannoni l'insieme del patrimonio urbano esistente sarebbe senza dubbio utilizzabile per questo fine, in modo frammentario e a condizione di un trattamento appropriato. Ma la flessibilità di insediamento e di dimensionamento che permette l'infrastruttura reticolare non mancherà di stimolare la creazione di nuove tipologie.

Giovannoni storico dell'arte e lettore di Camillo Sitte è quindi direttamente coinvolto e sviluppa in particolare tre tesi:

- lo spazio urbanizzato promana da due estetiche distinte, di cui una riguarda l'ingegnere e l'altra l'architetto;
- lo studio del tessuto dei centri urbani storici rivela una scala di prossimità che può servire da principio generatore e regolatore nella concezione di nuovi tipi di edifici;
- il patrimonio urbano antico non deve essere relegato a funzioni museali; può infatti, a condizione che la sua nuova destinazione sia compatibile con la sua morfologia, essere utilizzato per usi contemporanei, di prossimità, e dunque integrato negli interventi urbanistici e di pianificazione territoriale. Giovannoni se ne è occupato in Italia.

L'urbano contro la città: compimento di una mutazione

La concomitanza e la sinergia di un insieme di innovazioni tecniche aprono, a partire dagli anni '60, una fase cruciale nel processo di urbanizzazione dell'Europa: l'attuazione delle condizioni necessarie per portare a termine la mutazione innescata un secolo prima.

Tra queste innovazioni, le più determinanti riguardano in primo luogo i trasporti e la comunicazione a distanza. Le reti di TAV e di metropolitana ad alta velocità; i grandi vettori che moltiplicano la velocità e la capacità delle reti aeree; le nuove applicazioni del telefono con la consultazione a distanza di dati informatizzati e la trasmissione immediata di messaggi scritti: tutti questi strumenti conferiscono ai loro utilizzatori uno statuto di ubiquità.

Lo spazio asservito alla velocità

La compressione della durata necessaria per gli spostamenti come per l'acquisizione e la comunicazione dell'informazione abolisce una parte delle antiche costrizioni e servitù spaziali alle quali erano sottomessi gli insediamenti umani. Le nuove velocità di circolazione favoriscono in modo identico due tipi opposti di movimento e di insediamento. Da un lato, una tendenza alla concentrazione focalizza i flussi umani in direzione dei poli d'attrazione che sono le metropoli nazionali o regionali; ma le attività si insediano nelle periferie collocate sempre più lontano, l'espansione delle quali, legata alla saturazione progressiva delle reti tecniche, coincide con lo spopolamento generale e progressivo dei centri e dei nuclei urbani storici. Dall'altro, una tendenza alla dispersione opera una deconcentrazione, lineare o puntiforme. Esempi del primo caso: l'urbanizzazione continua ai bordi di coste o valli fluviali. Esempi del secondo caso: le agglomerazioni paracadutate attorno ad aeroporti (aerocittà) o centri di ricerca e di università (tecnopoli),²² le mega macchine commerciali o culturali che non sono da attribuire all'influenza americana, ma sono l'effetto dell'infrastrutturazione tecnica, e infine l'insediamento diffuso di habitat in zone rurali, che ha ricevuto il nome di "rururbanizzazione".²³ Capita anche che tutti questi tipi di insediamento siano associati: il sogno lineare di Soria è realizzato oggi tra Genova e Marsiglia, ma fornito di sconfinamenti laterali, densi o disseminati, che hanno irrimediabilmente distrutto antichi insediamenti e paesaggi ancestrali. In altre parole, l'era delle entità urbane discrete è terminata. L'era della "comunicabilità universale" annunciata da Cerdà e da Giovannoni è anche quella dell'urbanizzazione universale, diffusa e esplosa. Ingegneri,²⁴ geografi,²⁵

²² Ovvero poli tecnologici (*N.d.T.*).

²³ Gérard Bauer e Jean-Michel Roux, *La Rurbanisation*, Le Seuil, Paris 1976.

²⁴ Per esempio, Gabriel Dupuy, *Systèmes, réseaux et territoires*, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris 1991; P. Veltz, "Hiérarchie et réseaux dans l'organisation de la production et du territoire", in A. Lipietz e G. Benko, *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux, les nouveaux paradigmes de la géographie économique*, PUF, Paris 1992.

²⁵ Pierre George, *Les Hommes sur la terre: la géographie en mouvement*, Paris, Seghers, 1989. Cfr. anche i lavori di Th. St-Julien e D. Pumain.

demografi²⁶ sono d'accordo oggi nel constatare che il modello detto delle "località centrali", grazie al quale Walter Christaller²⁷ spiegava la crescita e la ripartizione delle città, non tiene più conto di una reticolarizzazione generalizzata, nello stesso tempo più stabile e soprattutto meno centrata, come le colate di urbanizzazione in forma di filamenti e di tentacoli bizzarri che le nuove tecniche cartografiche evidenziano. Tuttavia se, come dice Le Bras, "il passaggio da una geografia di poli ad una geografia di linee denota la modernizzazione",²⁸ non c'è modello, anche di tipo dissipativo, che illumini la fluttuazione e le incertezze inerenti ai nuovi stili di popolamento.

Divorzio tra *urbs* e *civitas*

La dinamica delle reti tecniche tende così a sostituirsi alla staticità dei luoghi costruiti per condizionare mentalità e comportamenti urbani. Un sistema di riferimento fisico e mentale, costituito da reti materiali e immateriali come da oggetti tecnici, la cui manipolazione mette in gioco uno stock di immagini e di informazioni, si ripercuote retroattivamente sui rapporti che le nostre società intrattengono con lo spazio, il tempo e gli uomini.²⁹ Questo sistema operativo, valido e sviluppabile in ogni luogo, nelle città come nelle campagne, nei villaggi come nelle periferie, può essere chiamato *l'Urbano*. L'avvento dell'urbano disfa l'antica relazione tra *urbs* e *civitas*. L'interazione degli individui è ormai demoltiplicata e delocalizzata. L'appartenenza a comunità d'interesse non si fonda più né sulla prossimità né sulla densità demografica locale. Trasporti e telecomunicazioni ci coinvolgono in relazioni sempre più numerose e diverse, membri di comunità astratte i cui insediamenti spaziali non coincidono più e non presentano più stabilità nella durata.

²⁶ Hervé Le Bras, *La planète au village*, Datar-Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigue 1993.

²⁷ W. Christaller, *Die Zentralen Orten in Süd Deutschland*, Fischer, Jena 1933.

²⁸ *De la planète au village*, op.cit., p.146.

²⁹ Alain Gras, *Grandeur et dépendance. Sociologie des macrosystèmes techniques*, PUF, Paris 1992.

L'economista americano Melvin Webber ha saputo qualificare in una formula lapidaria - "*the non place urban realm*"³⁰ - la delocalizzazione dell'ancestrale *civitas* e analizzarne in modo esemplare le ripercussioni possibili e sfruttabili, in particolare il tele-lavoro che la Datar scopre oggi in Francia. Dal 1968 egli propose il concetto di "post-city age",³¹ "l'era del dopo-città", che è ambiguo tradurre con "era post-urbana",³² dal momento che conviene designare con "urbano" la nuova cultura planetaria e il suo modo, unico e polimorfo, di investire lo spazio abitabile. L'esame del lessico e dei suoi neologismi svela l'egemonia dell'urbano. Regione urbana,³³ comunità urbana, distretto urbano... queste nuove entità sono abbastanza eloquenti sulla cancellazione della città e l'anacronismo di "comune", "paese", "città": termini che presto non rinverranno ad altro se non alla storia o a nostalgie dense di senso. Poiché queste parole desuete ci ricordano l'inevitabile realtà della nostra condizione naturale, animale; il fatto che, quali che siano l'immaterialità, l'astrazione, la molteplicità delle relazioni che gli urbani intrattengono fra loro attraverso il pianeta, questi sono, e noi siamo, nostro malgrado, gettati nello spazio e costretti a viverci, e a soggiornare da qualche parte. Ma dove e come?

Riflettere sull'urbano

Riflettere sull'urbano è oggi una necessità. La persistenza dell'immagine della città che cancella quest'esigenza rientra nei meccanismi di difesa: si nega una realtà troppo difficile o sgradevole da affrontare. Esempio: un settimanale parigino³⁴ pubblica, sotto forma di racconto, una proiezione realistica delle possibilità di delocalizzazione offerte dalle reti tecniche; gli "eletti" consultati condannano all'unanimità questa fantasia nel nome della perennità della città.

³⁰ Tratta dal titolo del suo articolo "The urban place and the non-place urban realm", in M.M. Webber (a cura di), *Explorations into Urban Structure*, op. cit..

³¹ M.M. Webber, "The Post-City Age", *Daedalus*, 1968.

³² Come mi è capitato di fare a più riprese, in particolare in *Orizzonte del posturbano*, Officina, Roma 1992.

³³ Cfr. Jean Gottmann, *Megalopolis*, Twentieth Century Fund, New York 1961.

³⁴ *Le Point*, 5 giugno 1993.

Ma il meccanismo generale recupera modi di resistenza specifici, provenienti in particolare dagli ambienti professionali. Spicca in primo luogo la persistenza di un'urbanistica "oggettuale" (cioè focalizzata su oggetti e non su processi) della pianificazione. Webber invocherebbe l'"obsession of placeness".³⁵ L'attitudine è illustrata dalle utopie pseudotecniche (Yona Friedman, Nicolas Schöffer, Paul Maymont) che fiorirono tra la fine degli anni '50 e la fine degli anni '60. Si aggiungono a loro, più o meno soli nel loro genere, gli esercizi del gruppo inglese Archigram, fondato nel 1961. Peter Cook e un gruppo di giovani architetti britannici intraprendono una grande opera di pulizia epistemologica. Chiedono aiuto alla cibernetica e all'informatica, ma anche ai dati dell'economia e della demografia, come la cultura pop, per presentare tramite fumetti configurazioni³⁶ immediatamente connettabili e disconnettabili a reti tecniche complesse. Ubiquità, mobilità, reversibilità, istantaneità, precarietà, indeterminismo sono i loro concetti operativi. La critica degli arcaismi mentali legati alla città porta ancora più lontano fino a Reyner Banham che lancia, sulla scia di Archigram, la propedeutica provocatoria del "non-plan of a non-city":³⁷ l'urbanistica frena i processi innovativi spontanei e l'avvento dell'urbano invece di dinamizzarli. Prove retrospettive di questa affermazione, l'assenza totale di impatto di Archigram sulla pianificazione dell'epoca e, soprattutto, i progetti contemporanei, presto realizzati, di città nuove tra cui quello di Vaudreuil, in Francia, che simboleggia al meglio l'anacronismo.

Tale tipo di approccio da parte degli urbanisti è stato agevolato dal contributo di alcune "scienze sociali" nel quadro della multidisciplinarietà stabilita all'epoca, dalla ricerca come dal campo operativo, per attenuare la carenza teorica dell'urbanistica. Così, per esempio, la sociologia urbana, appoggiata dalla ricerca dell'antropologia culturale, ha potuto mettere adeguatamente in evidenza i legami

³⁵ M.M. Webber, *Explorations into Urban Structure*, op. cit., p.147.

³⁶ Cfr. *Plug-in-City* (1964-1966), *Instant City* (1968-1971) in *Archigram*, Studio Vista, London 1972.

³⁷ R. Banham, P. Barker, C. Price, P. Hall, "Non-plan: an experiment in freedom", *New Society*, n.26, 1969, pp.435-443.

di dipendenza che, nelle società tradizionali, legano il funzionamento delle istituzioni sociali alla morfologia spaziale. I lavori di Claude Lévi-Strauss sull'organizzazione spaziale delle società omeostatiche, quelle di Pierre Bourdieu sui villaggi della Cabilia, o anche certe analisi che riguardano la struttura delle medine, erano ricchi di insegnamenti e suscettibili di applicazioni alla scala dei quartieri o degli isolati, nei casi di minoranze - economiche e culturali - non integrate nella cultura urbana dominante. Ma questi dati non possono essere legittimamente trasposti alla società globale, in seno alla quale le nozioni di radicamento e di appartenenza locale hanno perduto la loro pertinenza e chiedono di essere ripensate in funzione di nuovi parametri e secondo un rapporto completamente nuovo con la temporalità.

La storia (delle forme urbane), così illuminante per comprendere il passato e trattare i tessuti urbani antichi, è servita come garanzia allo storicismo ludico dei progettisti dilettanti e ha legittimato la proiezione di modelli superati (i Krier, Moore). Ma il fatto che l'immagine della città discreta resista è legato anche alla persistenza di un'altra immagine e di un'altra illusione, quella dell'architettura eterna. In effetti, la tendenza inaugurata dai CIAM si è confermata. L'architettura che occupa oggi i media ha cambiato statuto e non ha più vocazione locale. Essa ubbidisce ad una logica di oggetto autonomo ed è di competenza dell'ingegnere. Ma se la stampa ha trasformato i Foster e i Nouvel in *stars* dell'architettura, chi conosce, tra il pubblico vario, Ove Arrup? Eppure questo ingegnere è il mago il cui sapere permette le prodezze rumorose delle "torri senza fine" che l'architetto ha il compito di disegnare; venditore di immagini, pubblicitista, creatore di loghi. Poiché la profezia di Adolf Loos (di cui Tristan Tzara diceva che era il solo architetto le cui realizzazioni non fossero fotogeniche)³⁸ si è compiuta: "L'architettura è scaduta ad arte grafica per colpa degli architetti".³⁹ Que-

³⁸ Si veda Payotis Tournikiotis, *Adolphe Loos*, Macula, Paris 1991, p. 122.

³⁹ A. Loos, "Architektur" (1910), ripubblicato in *Trotzdem*, Brenner Verlag, Innsbruck 1931. Trad. it. "Architettura", in *Parole nel vuoto*, Adelphi, Milano 19865, p. 246.

sto distacco è ulteriormente aumentato con l'ingresso delle nuove tecniche di simulazione fondate sulle immagini digitali.⁴⁰

Gli oggetti tecnici così prodotti si inscrivono nelle reti territoriali. In periferia formano delle semplici giustapposizioni non articolabili con insiemi di piccola scala (si veda sulla *rive droite* della Senna, a Parigi, la somma megaministero, megastadio, supermercato). Altrove essi distruggono le città antiche e le campagne che sono lì da tempo immemorabile: qui, angoli giganteschi che fanno esplodere i vecchi quartieri (si veda Bruxelles); là, masse eterogenee che parlano e bucano i paesaggi rurali.

L'architettura che operava su scala locale è scomparsa insieme a quella che esigeva, quali che fossero le tecniche utilizzate, un'esperienza diretta della tridimensionalità, un coinvolgimento del corpo intero, quello dell'architetto e quello degli abitanti, che nessuna simulazione può sostituire, poiché l'architettura non è cosa mentale. "Gli esseri viventi hanno un corpo che permette di uscire dalla conoscenza",⁴¹ ci ricorda Eupalinos. E questo corpo gettato nello spazio fonda "l'intersomaticità"⁴² che, a sua volta, fonda l'*urbanité*. Sotto l'apparenza del "progetto" e facendo appello alla morfologia urbana e ad altri *trompe-l'oeil*, gli architetti, gli urbanisti, le amministrazioni e le collettività locali si ostinano a non ammettere che oggi essi riconoscono una sola scala di pianificazione spaziale.

Sulla nuova Babele si abbatte una nuova maledizione: la confusione della scala, che offusca la scena urbana e rende opaca la differenza delle sfide e degli attori che vi si confrontano.

Regno dell'urbano, cancellazione della città, scala unica di pianificazione: piuttosto che coprirci gli occhi di fronte a queste evidenze, converrebbe trarne le conseguenze. Che oggi sono enunciabili solo sotto forma di domande.

⁴⁰ Philippe Quéau, *Le Virtuel*, Champ Vallon, Le Creusot 1993.

⁴¹ Paul Valéry, *Eupalinos ou l'architecte*, preceduto da *L'Âme et la Danse*, Gallimard, Paris 1922, ried. 1944, p. 11.

⁴² Espressione del filosofo italiano Dino Formaggio, in *Arte come idea ed esperienza*, Mondadori, Milano 1976.

Domande

La prima riguarda la scala locale. Questa scala di *urbanité* che Haussmann, Wagner e Cerdá seppero preservare, e alla quale ambiscono oggi le parvenze ingannevoli degli storicisti,⁴³ è compatibile con la pianificazione reticolare? È compatibile con il lasciar-essere della tecnica e l'evoluzione delle mentalità che questa determina? L'urbano non è sinonimo di *urbanité*. Quest'ultima però non è di esclusiva proprietà della città. Possiamo dunque tornare a Giovannoni e immaginare nuclei di *urbanité*, di dimensioni e forme multiple, che con l'urbano possono entrare in una dialettica omologa a quella che in altri tempi legava città e campagna.

Quest'ipotesi, tuttavia, è aleatoria. Dipende da una presa di coscienza collettiva, da una scelta di società; o meglio, da un'opzione filosofica. In modo secondario, ma di pari passo, essa investe anche il destino della pratica che continua a chiamarsi architettura. Le nostre società sapranno riscoprire la sua essenza e riorganizzare il suo insegnamento? Gli architetti reimpareranno l'esperienza tridimensionale dello spazio e l'arte dell'articolazione? Ritroveranno il cammino della modestia per restituire alla loro disciplina il suo ruolo fondativo?

Tutte le altre domande dipendono dalla prima, compresa quella dell'estetica. Mi limiterò qui a sollevare il problema dei nostri patrimoni storici. La città storica, come la campagna dei villaggi e dei paesaggi - che oggi sono una cosa sola - possono essere abbandonate al solo consumo culturale? Non è tempo di rifarne delle opere? La città europea, ancora massicciamente presente, anche se drasticamente intaccata, deve e potrebbe essere preservata e utilizzata come opera d'arte, come patrimonio sociale e come incitazione al reincontro con le scale dell'*urbanité*. Siamo ancora in tempo.

Ma non bisogna illudersi. La città europea non diventerà "Collage City",⁴⁴ non può più essere un oggetto che

⁴³ Cfr. "La ricostruzione della città europea", *Architecture rationnelle*, Bruxelles, Archives de l'Architecture moderne, 1978.

⁴⁴ Colin Rowe e Fred Koetter, *Collage City*, MIT Press, Cambridge (Mass.) 1978. Trad. it. *Collage City*, Il Saggiatore, Milano 1981.

giustappone uno stile nuovo a quelli del passato. Non sopravvivrà se non sotto forma di frammenti, immersi nella marea dell'urbano, fari e segnali di un cammino da inventare.