

## Capitolo primo

### Totalità sparpagliate

Jean-Luc Nancy, in un suo scritto del 1999 dal titolo *La città lontana*<sup>1</sup> (un titolo che riprende quello del celebre quadro di Max Ernst del 1922), descrive in modo molto efficace – ovviamente cercando di leggerne le contraddizioni e non certo le prospettive che sono compito del progetto – la condizione di disgregazione e di estensione omogenea e senza limiti in cui la grande città «ha annegato il carattere civile della città storica, che riduce a sua volta il proprio centro a una artificiosa inclusione (forse, io aggiungo, è “l’impulso museale” di cui scriveva Jünger), in una distesa senza fondo e senza bordo». Per Nancy la città di oggi è in generale «una totalità sparpagliata» ma «non più sostenuta da nessuna sovrana fermezza, solo da una rilucente opulenza». Essa comunque è un luogo in cui ha luogo qualcosa. Questo «qualcosa» non è «il civile quanto piuttosto il cuore agitato, la crescita, e l’assalto al civile». Anche se per lui la città «non è una questione» ma consiste, in ogni forma, «nel rendere possibile la coesistenza: l’“avec”» come egli la definisce.

Si potrebbe osservare che le definizioni di Nancy si riferiscono non a ciò che siamo abituati a pensare come «città» ma piuttosto a quella che, in questo scritto, definisco la «postmetropoli dei nostri anni» (e la congiunzione del suo testo sulla «città lontana» con il precedente scritto su Los Angeles lo potrebbe far sospettare), ma la sua descrizione della natura dell’abitante della città, al di là di quella del suo spazio fisi-

<sup>1</sup> J.-L. Nancy, *La ville au loin*, Fayard, Paris 1999.

co, possiede una verità dispersa tra eventualità e disperazione che è difficile evitare. Vi è nelle sue parole persino qualche eco della catastrofica caduta del «Weltstadt» spengleriano («la cosmopoli – scrive Spengler – questo colosso di pietra, lo si incontra alla fine del ciclo di ogni grande civiltà»), che segnerebbe il tramonto di una intera civiltà. Ma per Nancy, anche l'attesa e forse il sorgere di qualcosa di altro nella relazione stessa tra gli uomini<sup>2</sup>.

Nancy scrive anche che la città è «anzitutto circolazione, trasporto, mobilità» e, a questo proposito, sarebbe interessante confrontare questo giudizio con il famoso libro di Reyner Banham<sup>3</sup> dove egli afferma che è «il linguaggio del movimento» (il tempo?) l'approccio migliore per capire l'architettura di quella città. Ma, scrive più avanti, «la piena padronanza della dinamica angelena ci consente di leggere Los Angeles come città unica», e qui sembra quindi che egli si rifiuti di vedere in quella città «il prototipo di tutte le città future» ma solo, io aggiungo, una delle possibili forme della postmetropoli. Lo sguardo di Banham, bisogna ricordarlo, deve molto a una doppia visione: da un lato la sua personale passione per le tecnoscienze come protagoniste di una nuova modernità, dall'altro l'eredità dell'esperienza della città di Londra, una città multipolare, vera e propria confederazione

<sup>2</sup> L'interesse del pensiero filosofico intorno alla questione della città, dopo le grandi riflessioni antiche, sembra essersi fatto più intenso da più di un secolo, da quando, cioè, l'estensione quantitativa, la complessità delle condizioni di vita, il divenire della città metropoli e poi postmetropoli si sono fatte assai più evidenti e intricate. Non vi è dubbio che lo scontro con la grande metropoli moderna è un tema simbolico importante in tutto il sessantennio dal 1880 al 1940 (specie per la filosofia e la sociologia tedesca), da Nietzsche a Jünger, attraverso Max Weber, Spengler, Simmel e poi Benjamin, Lukács, Adorno, Krakauer, Heidegger, per ricordarne i principali protagonisti. È Nietzsche che pensa alla grande città come metropoli-officina, come luogo di confronto e di sradicamento da ogni origine e tradizione. Allo stesso modo non possono essere dimenticati i contributi di Foucault e quelli degli strutturalisti francesi e infine le tesi di Derrida intorno al processo decostruttivo abusivamente traslate in architettura. Ovviamente non è compito del mio scritto analizzare direttamente le questioni poste intorno a questo tema dalla filosofia negli ultimi quarant'anni, ma è importante non dimenticarle.

<sup>3</sup> R. Banham, *Los Angeles*, Harper & Row, New York 1971 (trad. it. Einaudi, Torino 2009).

di villaggi e quindi campione delle capacità dell'antropogeografia di essere protagonista del paesaggio come fondamento di una grande confederazione urbana.

Naturalmente Banham quando scrive di paesaggio mette tra parentesi la storia, che è invece, per la geografia europea e in ispecie francese, elemento ineliminabile per la sua comprensione. Tuttavia Banham ha ragione di considerare Los Angeles un «non prototipo» delle postcittà; essa non trova per ora né nelle infrastrutture, né nel paesaggio, né nelle tracce della propria storia e nemmeno in qualche organizzazione dell'espansione quantitativa, un elemento di esemplarità strutturale. Eppure Los Angeles conta più di due secoli dalla sua fondazione (anche se solo la metà di forte sviluppo) ed è ormai, per il nostro punto di vista, una città la cui storia è fondamentale nella sua organizzazione fisica.

La descrizione che questi due autori fanno della città di Los Angeles è anche, di fatto, una demolizione constatativa delle illusioni degli architetti del progetto moderno intorno alle «idee per la nuova città», a confronto con l'oggettività della formazione (di matrice europea) della grande città degli Stati Uniti ma anche dell'importanza della opposta ideologia della dispersione<sup>4</sup>. È ben noto che molti urbanisti americani sono tra gli eredi sia della tradizione empirica anglo-nordica, che di quella della conquista del grande territorio degli Stati Uniti attraverso presidi dispersi e, non a caso, partecipano alle riunioni dell'associazione, HIKVI, degli urbanisti riformisti degli anni '20.

Nei testi che Manfredo Tafuri ha dedicato alla città americana risultano anche chiare le differenze tra l'uso del mito del grattacielo nella cultura europea delle avanguardie e il carattere antiutopico su cui si sviluppano gli edifici multi-

<sup>4</sup> Diversamente da Los Angeles (e da tutta la tradizione americana della dispersione territoriale), la grande città degli Stati Uniti, come è noto, ha un'origine all'inizio del XVIII secolo. Philadelphia fu disegnata da Thomas Holme nel 1683. Chicago fu fondata nel 1833. La planimetria di Washington di Pierre Charles L'Enfant nel 1791. Il modello insediativo è di netta origine europea.

piani della grande città americana. Quindi «per l'avanguardia europea – scrive Tafuri – non il grattacielo come tipo ma come unico, come Merzabau che [...] è infine rivolto a reincarnare il luogo simbolico della comunità gotica: la cattedrale» (tav. 2). Si tratta comunque, in questi casi, di tradizioni assai diverse dal competitivismo e dalla generale tensione verso la provvisorietà e la dimensione infinita senza regole che sono i caratteri prevalenti dei supergrattacieli della «postmetropoli» dei nostri anni, ritratto di una «concatenazione di mezzi in cui ogni cosa e mezzo valgono per fini».

A partire da tutto questo siamo, quindi, legittimati a domandarci, anche nel caso di Los Angeles, se la città (anche nei termini della dilatazione del primo trasferimento globale dei principî della città europea) esista ancora o se i termini della consistenza fisica della sua immagine e della stessa vita collettiva e singolare al suo interno non siano radicalmente cambiati, anzi se la stessa idea di esterno e interno della



2. Un edificio per uffici a Chicago. L'edificio alto è una soluzione urbana che consente un'alta concentrazione di funzioni permessa dall'uso delle strutture metalliche e dall'invenzione dell'ascensore.

città nel territorio siano ancora riconoscibili<sup>5</sup>. E questo non solo con l'assoluto prevalere quantitativo della popolazione urbana nelle varie parti del mondo dei nostri anni e della sua architettura, ma nella messa in discussione della stessa idea di insediamento urbano.

A proposito dei fondamenti dell'architettura delle postmetropoli dei nostri anni si è scritto molto (e sovente con gioioso fatalismo) dello strapotere tecnico-economico delle ideologie del mercato finanziario, di quello delle tecnoscienze come fini e dell'informazione di massa come fondamento dell'indebolita elaborazione della politica e dei giudizi collettivi. Ciò nonostante l'enorme possibilità della loro forza singolare, affondante però sovente nell'omogeneità delle opinioni indotte, e soprattutto nell'ideologia della negazione dei fondamenti civili ancor prima che nella possibilità di una loro diversa costituzione.

Per costruire un'architettura della città si dovrebbe però esaminare la questione generale delle sue mutazioni, a partire soprattutto da una trentina d'anni prima dell'inizio del terzo millennio, anche dai molteplici punti di vista delle discipline che ne discutono e capire se le loro analisi restituiscano o meno materiali e giudizi convergenti del fenomeno urbano contemporaneo. Quindi storia, antropologia, sociologia, economia, geografia, pianificazione territoriale, politica, comunicazioni immateriali e, naturalmente, il punto di vista dei suoi abitanti e delle loro variabili opinioni, originali o indotte; lamentele, violenze, necessità e desideri. Né il pensiero della filosofia e della letteratura, né quello dell'arte (nonostante il suo stato di crisi) dovrebbero, però, essere oggi assenti dalla riflessione intorno al costruito della città e dei suoi destini, per un giudizio sul senso delle sue diverse for-

<sup>5</sup> Nella bella introduzione di Claudio Magris a *Immagini di città* (Einaudi, Torino 2007), libro che raduna i testi scritti da Walter Benjamin sulle sue esperienze di città, si mette in evidenza come, sino al bordo degli anni '30, le città comunicassero la singolarità delle loro immagini come relazione tra le strutture spaziali con le loro storie («viaggio nel tempo oltre che nello spazio») e la vita dei cittadini, nelle specificità delle loro mobilità singolarità e delle loro relazioni sociali.

me. Sarebbe necessario esaminare anche le variabili opinioni intorno al valore della nozione di paesaggio (che riprenderò alla fine di questo scritto) perché è importante per la città la sua relazione di appartenenza o di contrasto rispetto a una antropogeografia complessiva su cui poggia, in una dialettica con la campagna o, invece, nell'indifferenza verso di essa dell'opinione dei sostenitori della «città infinita», cioè della postmetropoli che si espande e che ingloba indifferente i centri minori circostanti insieme con la campagna.

Si potrebbe, è vero, anche sostenere che il tema della città diffusa, come anticittà, viene da lontano: dal testo del *Capitale* dove Marx nel 1867 teorizza la soppressione della differenza di vita tra città e campagna; o dalla *Ciudad lineal* di Soria y Mata del 1882 e anche (come si è detto prima) dalla lunga tradizione insediativa della colonizzazione degli Stati Uniti, per giungere sino alla «disurbanizzazione» sovietica degli anni '20 del xx secolo, ripresa dopo il 1949 per più di vent'anni dal marxismo contadino del primo maoismo. L'urbanistica come disciplina sembra nascere all'inizio proprio come preoccupazione nei confronti dei problemi di decomposizione per estensione della città priva del limite sicuro della fortificazione, non meno che da quello dell'impiego di nuove tecniche delle attrezzature urbane e ovviamente dalla rivoluzione industriale<sup>6</sup> (tav. 3).

<sup>6</sup> È interessante rilevare la coincidenza (probabilmente casuale) della data della pubblicazione del *Capitale* con quella della stampa del piano di Barcellona. Cerdà, il suo autore, aveva pubblicato nel 1859 la *Teoría de la construcción de las ciudades*, che alcuni considerano la data ufficiale della nascita dell'urbanistica come disciplina. Anche se bisogna considerare molti precedenti come in Inghilterra Robert Owen e James S. Buckingham o in Francia la costituzione dell'Ecole des Ponts et Chaussées. Poi gli studi di Camillo Sitte (1889) come quelli di Henard, di Stübgen (1890) e di Howard (1898) e di Patrick Geddes, e quelli successivi di Hegemann, Peets, di Unwin e altri costituiscono già prima degli anni '20 un patrimonio ricchissimo. Dell'inizio del secolo è la *Cité industrielle* di Garnier, giusto dopo un centinaio d'anni di sviluppo della civiltà industriale. Quanto poi alla rivisitazione dei significati della parola urbanistica («town planning», «city planning», «city» o «civic design» e poi «études urbaines» e «urbanisme», «Stadtplan» e «Städtebau») sembrano segnalare i punti di vista dell'architettura e della pianificazione come gli estremi di questa disciplina, con tutte le responsabilità istituzionali, sociali e morfologiche conseguenti.

Certo è necessario constatare che nell'ultimo trentennio la tradizione dell'urbanistica in quanto disegno (cioè progetto) della città e delle sue parti, stratonata da un lato dalla pianificazione – infrastrutturale, economica, dell'estensione territoriale, dello sviluppo equo e della sua regolazione nell'interesse ambientale ecc. –, dall'altro dalle teorie dello sviluppo infinito e dalle convenienze economico-politiche e di marketing con la loro incessante variabilità operativa, sembra, dopo appena due secoli di vita gloriosa, attraversare, come disciplina autonoma, giorni difficili: anche a causa dell'uso ideologico del principio della deregolazione. La produzione di regolamenti istituzionali di difesa, il «porre limiti» sembra d'altra parte essere un compito troppo modesto per le giuste ambizioni di questa disciplina al centro, ancora quarant'anni or sono, di vivo interesse innovativo sia culturale che politico<sup>7</sup>. La città contemporanea comunque è là, con tutti i suoi problemi complessivi non risolti e quindi, se esiste un compito ancora possibile di progetto di insieme urbano, è anche all'urbanistica come disciplina che tocca contribuire alla sua proposizione.

Eppure la letteratura intorno alla questione urbana, come insieme di discipline, anche da punti di vista diversissimi da quelli tradizionali dell'architettura, e nonostante una crescente influenza su di essa dell'ossessione dello sviluppo assai più che dell'equità, si è molto dilatata e dovrebbe costituire comunque terreno dialettico e materiale preminente per gli architetti che cercano ancora un disegno per sciogliere, nella misura e nell'ordine della libertà come progetto, le contraddizioni della città di oggi. L'ottica poi con cui le scienze sociali guardano allo stato delle relazioni tra gli individui nella città in continua mutazione, è a sua volta stru-

<sup>7</sup> Tra i numerosissimi testi sull'argomento una particolare opinione (a mio avviso la più vicina alle questioni dell'architettura) è quella di Bernardo Secchi che per disciplina urbanistica intende l'analisi delle tracce «di un vasto sistema di pratiche in funzione della loro modificazione necessaria». Questa definizione mette al centro positivamente le cose concrete che costruiscono la città, il territorio e il problema della organizzazione delle loro relazioni e dei suoi significati.

mento indispensabile per chi cerca di disegnare ragionevolmente le parti della città. Tuttavia, anche se essa è in grado di mettere in evidenza non solo lo stato delle condizioni ma anche le possibilità di risoluzioni di evidenti contraddizioni, spetterebbe alla cultura politica farle praticamente avanzare e agli architetti di proporre le condizioni fisico-spaziali della loro esistenza.

Per quanto riguarda la pratica artistica dell'architettura della città, limitarsi però a volere da essa un positivo rispecchiamento dello stato delle cose significa porsi al di fuori di ogni autentica attitudine progettuale. La lettura delle contraddizioni che ci circondano può essere materiale importante, anche se insufficiente, per il suo disegno, disegno che dovrebbe essere inteso nell'antico significato di progetto delle sue forme fisiche, degli edifici della città e delle loro ragioni e relazioni, costruite attraverso la regolazione di parti urbane più o meno grandi. Tutto questo con un confronto continuo con le altre forze pubbliche e private che dovrebbero essere misurate sull'interesse collettivo. Si scrive *dovrebbero*, perché l'interesse collettivo sembra essersi spostato verso una sorta di somma di opinioni che si pretendono assolutamente soggettive (anche da parte degli architetti), forse proprio perché, al contrario, molto grande è diventato il potere della cultura di massa non nei suoi aspetti civili, ma in quelli di omogeneizzazioni artificiali di comportamenti e di costituzione di scale di valori, in funzione di interessi di potere.

Ma poiché questo testo si muove a partire dal limitato punto di vista del disegno urbano (una definizione che molti considerano nei nostri anni inattuale e persino dannosa), le questioni da affrontare sono anzitutto, da un lato come utilizzare il materiale fornito dall'enorme massa di studi intorno alla città, organizzati in vere e proprie discipline, da punti di vista altri rispetto a quelli dell'architettura; dall'altro come affrontare il problema di connettere il punto di vista del disegno urbano (se ancora di questo si può parlare) con la tradizione e soprattutto lo stato della disciplina dell'archi-

tettura e di quelle che con essa erano tecnicamente connesse, quando alcune di queste già si sono staccate, specializzandosi, come pianificazione territoriale, *landscape* e disegno degli oggetti di consumo.

Ciò provoca in genere una doppia tentazione nella cultura architettonica: sia quella di impadronirsi, sovente in modo approssimativo, delle conclusioni di quelle discipline come fondamenti della propria, sia quella della chiusura di fronte a esse per mezzo di una malintesa autonomia del proprio fare. Salvo, nei casi peggiori, giustificare *a posteriori* questo fare con un'interpretazione tutta ideologica (nel senso marxiano di falsa coscienza) della propria autonomia creativa, dell'evento, come sostanza del progetto.

Non bisogna comunque dimenticare che, tra le pratiche artistiche, l'architettura è la più direttamente esposta, positivamente o negativamente ma in modo inevitabile, al confronto con interessi economici e di rappresentazione dei poteri, interessi forti e sovente determinanti per la realtà fisica delle proprie ipotesi progettuali. L'esito del lavoro di architettura è quasi sempre nello stesso tempo uno scontro (complicità e collaborazione) fra tali interessi e i principî della propria pratica; cioè rispetto ai modi di essere specifici della logica della costruzione, dell'abitabilità, dell'uso, e quindi anche delle intenzionalità del progetto: buone e cattive, nobili o meno che esse siano ma che dovrebbero essere offerte secondo le modalità che le competono come disciplina, ovvero sotto la forma delle forme architettoniche e degli spazi tra le cose che compongono la città.