

# Urbanistica

L'urbanistica è la scienza che studia i fenomeni urbani in tutti i loro aspetti avendo come proprio fine la pianificazione del loro sviluppo storico, sia attraverso l'interpretazione, il riordinamento, il risanamento, l'adattamento funzionale di aggregati urbani già esistenti e la disciplina della loro crescita, sia attraverso l'eventuale progettazione di nuovi aggregati, sia infine attraverso la riforma e l'organizzazione ex novo dei sistemi di raccordo degli aggregati tra loro e con l'ambiente naturale. In questo senso il significato del termine urbanistica è profondamente diverso da altri, di analoga radice, con i quali è talvolta confuso: urbanesimo, che indica la concentrazione e condensazione dei fattori demografici, sociali, culturali ed economici costituenti la città; urbanizzazione, che indica il processo di formazione e disseminazione delle città in una determinata area; e infine inurbanamento, che è il processo di afflusso di popolazioni per lo più rurali nei centri urbani.

Come disciplina autonoma, l'urbanistica è nata dal secolo scorso, quale risposta (e difesa) ai problemi suscitati nell'esistenza e nella cultura urbana dal progressivo affermarsi dell'industrializzazione e dal rapido incremento della popolazione e del traffico (specialmente, nel nostro secolo, del traffico motorizzato). Solo retrospettivamente e per analogia, perciò, si chiamano urbanistici i nodi di strutturazione, organizzazione, configurazione dello spazio urbano nel passato, siano essi spontanei o diretti da norme giuridiche o iniziative di governo o da teorie e principi formulati da politici, filosofi, architetti. E solo in quanto si ammette la costanza di una certa disciplina nella crescita delle città si chiama comunemente storia dell'urbanistica la storia del fatto urbano. Come attività specificamente intenzionata alla progettazione degli sviluppi urbani, l'urbanistica è interessata a tutte le componenti geografiche, storiche, ideologiche, culturali, economiche ecc. del fatto urbano, nonché a tutte le esigenze tecnologiche, igieniche, educative, assistenziali ecc. ad esso connesse. Sotto l'aspetto estetico, l'urbanistica è particolarmente in rapporto con la progettazione (v.), con l'architettura (v.), e le sue tipologie (v. Strutture, elementi e tipi edilizi), nonché con la funzione ideologica e rappresentativa degli edifici (v. Monumento) e con la concezione della natura e specialmente della società e della vita rurale, come contrapposte, almeno in certe civiltà, alla vita cittadina.

## L'idea di città

Quando, in un primo approccio al fenomeno urbano, in qualsiasi tempo e luogo, anche remoti, si constati la sua indissociabile, attiva partecipazione, come struttura portante, alle molteplici manifestazioni di civiltà, o se ne osservino le impetuose esplosioni in atto, o quando si tenti, avventurandosi nel futuro, qualche prima sommaria interpretazione della sua dinamica o qualche incerta anticipazione morfologica,

mentre da un lato il fascino della straordinaria ampiezza e varietà del fenomeno allarga l'orizzonte dell'esplorazione, dall'altro non ci si può sottrarre al corrispettivo sgo-mento per la palese inadeguatezza degli strumenti conoscitivi.

Il fatto è che, dopo non meno di cinque millenni di civiltà urbana e di un'assai più antica cultura di villaggio, entrambe sviluppate in ambiti territoriali strutturati, ed in cui si sono avvicendati miliardi di esseri umani, dopo eventi così determinanti per la civiltà come la concentrazione insediativa e dopo varie ripetute vicende di impianto e formazione di città, di espansione e fioritura, di trapianto o di declino fino alla morte, con o senza risurrezione, o ancora di persistente plurimillenario rinnovamento in sito e di ristrutturazione territoriale, bisogna giungere fino a tempi estremamente ravvicinati perché l'idea stessa della città sia rappresentata in tutta la sua evidenza e le funzioni degli insediamenti umani sul territorio appaiano in tutta la loro dinamica complessità: in sintesi, per comprendere, come insegnò Patrick Geddes verso la fine del secolo scorso, che un villaggio, una città, una regione non sono solo un «luogo nello spazio», ma un «dramma nel tempo», inseriti dunque in un processo di sviluppo dinamico.

Essenzialmente statica e spazialmente delimitata è invece l'idea informatrice della città nel mondo antico, dagli insediamenti palaziali alla "polis", quale traspare dai frammenti descrittivi di storici, geografi e viaggiatori, dalle regolamentazioni urbanistiche e dalle testimonianze archeologiche, come pure dalle stesse ipotesi platoniche ed aristoteliche di ideale formazione e di reggimento politico: comune, pur nella varietà di impianti, l'aspirazione ad una stabilità dimensionale, economica e sociale, sia dell'insediamento urbano principale, cittadella o città sacra o capitale o città commerciale, sia della sua area agricola, lenticolarmente concepita.

Verso questo obiettivo appare in sostanza indirizzata la stessa organizzazione territoriale romana, formatasi per aggregazioni successive di territori che venivano omogeneamente strutturati mediante impianto di città, creazione di relative aree economiche, dotazione di infrastrutture urbane e territoriali e di istituzioni civiche, il tutto tipizzato secondo una costante, monotona, e quindi universale, precettistica, che è riuscita per un arco di tempo non lungo, ma decisivo per la storia urbana, a garantire su estesa superficie l'equilibrio economico e sociale delle unità territoriali di base integrate in un sistema politico centrale.

Ancor più evidente è l'idea di microcosmo immobile implicita nella organizzazione della città medievale murata, che forma con il contado un sistema economico chiuso ed autosufficiente (salvo casi eccezionali, come, per es., le repubbliche marinare) e dove statuti, istituzioni, dialetti ed architettura, unitamente alle riaffiorate culture locali preromane, concorrono a caratterizzarne l'individualità nel rispetto dei principi universalmente accettati dell'equilibrio interno economico e sociale e della pariteticità di diritto degli insediamenti statutariamente riconosciuti

Signorie e principati, tra il Cinque e il Settecento, non solo confermano l'idea del microcosmo urbano accentratore, ma lo isolano con un sempre più complesso sistema stabile difensivo, ed accentuano, su più vasta scala, la gerarchizzazione degli insediamenti sul territorio.

Si sviluppa in quei secoli l'arte urbana, che arricchisce le città principesche di nuovi episodi architettonici di rilievo; al tempo stesso si incomincia a teorizzare sulla "forma urbis" fino a dar vita ad una fioritura di nuove idee urbanistiche che sotto la veste di "città ideali", si pongono, nei confronti delle esistenti, come altrettante possibili alternative globali; molto spesso le innovazioni vagheggiate sono soltanto for-

mali, geometriche e difensive, ma in questa ricerca inventiva nuove idee prorompono sia nel campo tecnico sia nel campo dell'ordinamento sociale, aprendo la strada alle utopie. L'idea della città entra finalmente in movimento: basterebbero le intuizioni leonardesche per la irrigazione della Val di Chiana o per la ristrutturazione di Milano in dieci città da 30.000 abitanti a confermarlo.

Allo sviluppo di questi fermenti ideali non ha certo giovato l'ordine barocco e neoclassico congeniale al dispotismo politico, che dell'arte urbana ha fatto ampio uso e strumento, e tanto meno la grande ventata del suo opposto e successore, il liberistico "laissez faire", applicato alla città; essi rivivranno e riprenderanno corpo solo nelle utopie dei primi riformatori sociali ottocenteschi.

Ma intanto l'orizzonte urbano si andava rapidamente allargando: protestantesimo, mercantilismo, accumulazione capitalistica, centralizzazione del potere, colonizzazione, scoperte e sistemi scientifici, rivoluzione industriale e demografica, teorizzazione economica, lotta politica, mentre danno vita ai tempi nuovi, spezzando, con il limitato orizzonte di idee, anche i chiusi circuiti dell'economia medievale e gli statici gruppi demografici, contribuiscono a rompere definitivamente l'ordine urbano e la statica gerarchia territoriale.

Dopo secoli di relativa stabilità demografica la popolazione europea nuovamente in fase di incremento, tanto da passare dai 180 milioni dell'anno 1800 ai 400 milioni nell'anno 1900, si pone ora in movimento, ridistribuendosi sul territorio e creando problemi nuovi che trovano impreparata l'antica strutturazione, urbana e territoriale.

All'abbandonato monocentrismo arcaico, nessuna nuova idea urbanistica si contrappone per lungo tempo: le caotiche strutture cittadine e territoriali sono, verso la metà dell'Ottocento aggredite dalle forze nuove e adattate a viva forza o distrutte come avviene con il significativo abbattimento delle mura, o confinate nella stagnazione e nell'abbandono; nuovi impianti produttivi e nuovi insediamenti sorgono senza far più ricorso all'arte urbana; nuove infrastrutture tecniche si sovrappongono indifferenti a quelle arcaiche: tutto il mondo storico rapidamente si dissolve e si trasforma. La sensazione tuttavia che prospettive e possibilità si siano all'improvviso immensamente dilatate è confermata dal lungi mirante monito saint-simoniano (1825): «maintenant que la dimension de notre planète est connue, faites faire par les savants, par les artistes et les industriels un plan général de travaux à exécuter pour rendre la possession territoriale de l'espèce humaine la plus productive possible et la plus agréable à habiter sous tous les rapports».

Intanto il groviglio di problemi, sorti e non risolti per assenza di visione generale, ritardava purtroppo, ampliandosi e complicandosi, l'indispensabile ed urgente processo di razionalizzazione.

Né era facile scoprire una strada nuova che consentisse di uscire dalle imperanti degenerazioni dell'arte urbana tradizionale, ormai ridotta al disegno accademico di quinte a margine ed a decoro di grandi operazioni immobiliari speculative di sventramento o di rinnovamento urbano, che raggiungono il loro apice nell'attuazione del piano napoleonico-haussmanniano di Parigi degli anni '50.

Due vie diametralmente opposte sono, in tutto il secolo, continuamente tentate: quella dei riformatori utopistici, alla ricerca di "modelli" ideali e generalizzabili come soluzioni alternative alla società in atto, e quella degli ingegneri urbani, che, allargando sempre più il loro campo d'azione dai ponti e strade agli impianti igienico-sanitari ed ai mezzi di trasporto collettivo, riscoprono il piano d'insieme. La prima ha prodotto, in concreto, qualche isolato prototipo e qualche quartiere operaio modello,

costruito da industriali illuminati, sulla scia, peraltro, della tradizione settecentesca dei paesi nordici, ma non poteva pretendere, con modelli astratti, di ristrutturare una società in rapida evoluzione e le sue negative manifestazioni urbane. La seconda ha potuto produrre, oltre alle grandi opere come le reti di ferrovie metropolitane sotterranee ed aeree a Londra, Parigi e Berlino, eccezionalmente anche alcuni piani al larga concezione come la sistemazione del Ring di Vienna (1856) ed il piano di Barcellona di Ildefonso Cerdà (1859), dimostrandosi tuttavia impari al compito.

In ossequio all'incontrastato interesse privato ed ai principi liberistici, i piani tecnici di ampliamento e di sistemazione degli insediamenti in rapida espansione sono stati concepiti o sono stati attuati come puri e semplici piani di "allineamento" e cioè di discriminazione tra il sempre più limitato suolo pubblico, ormai ridotto alla sola viabilità ed ai parchi, ed il sempre più esteso dominio della proprietà privata, reale protagonista della città crescente, eludendo in tal modo i problemi economici e sociali e la visione generale dell'intero sistema urbano.

L'avvicinamento ad una soluzione integrata, sociale oltre che tecnica, pratica ma senza rinunce idealistiche, si ha solo verso la fine del secolo scorso: ad essa contribuiscono vari apporti scientifici e culturali di igienisti, geografi, sociologi e demografi. Dall'incontro di queste nuove discipline con l'ingegneria urbana e con una rinnovata, antiaccademica arte urbana nasce, alla fine del secolo scorso, la disciplina specifica ed autonoma dell'urbanistica; la prima edizione di *Der Städtebau* di Stubben, esce nel 1880; *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, di Camillo Sitte, nel 1889; *Tomorrow*, di Ebenezer Howard, nel 1898; *la Regional Survey*, di Patrick Geddes, nel 1899; *Une Cité industrielle*, di Tony Garnier, è del 1901-1904.

Con queste opere i fondamenti tecnici, estetici, sociologici ed innovatori dell'urbanistica moderna erano posti. Da esse e dagli studi teorici e sperimentali, che ne sono scaturiti nei decenni successivi, è sorta una nuova e più composita idea della città e del territorio urbanizzato, non più associata a forme astratte e statiche, ma tendente ad una sintesi di fattori complessi ed eterogenei.

Il fenomeno urbano è scomposto, analizzato e ricomposto scientificamente in tutti i suoi elementi costitutivi; anche l'uomo comune avverte ora la presenza, il peso, i problemi e la dinamica dell'urbanizzazione.

La scienza urbanistica ha camminato e la stessa tecnica dell'insediamento che nei primi decenni del secolo, soppiantando arte urbana ed ingegneria urbanistica, poteva apparire come conquista necessaria e sufficiente per la sistemazione razionale degli insediamenti e del territorio, sta ora cedendo il passo ad un processo che si profila globale, continuo e irreversibile: la pianificazione urbanistica.

Illustrare gli indirizzi teorici e pratici di questa tecnica in fase di evoluzione e di sistematizzazione e le sue più significative applicazioni concrete è compito della presente trattazione.

## Nomenclatura essenziale

Con il passaggio avvenuto negli ultimi decenni del secolo scorso dall'arte urbana (art urbain, civic art), intesa fino allora come architettura in grande, alla nascente tecnica dell'insediamento urbano, si modifica anche il linguaggio che si arricchisce rapidamente di nuovi vocaboli. Dove e quando e da quali occasioni questi siano sorti è problema filologico tuttora da esplorare: ci atterremo pertanto a

pochi dati certi. Nel 1855 appare la parola “*demographie*” nel trattato statistico di Guillard; non è quindi senza significato il fatto che nello studio delle componenti dei fenomeni demografici (natalità, mortalità, emigrazione ed immigrazione), quella particolare immigrazione che proprio allora stava dando corpo alle concentrazioni urbane fosse chiamata dagli statistici francesi con la parola “*urbanisation*” (ingl. *urbanisation*, amer. *urban growth*, ital. prima urbanismo poi urbanesimo) per designare la tendenza dei centri urbani a crescere, per inurbamento di immigrati, più rapidamente dei nuclei demografici circostanti.

Non è un caso che sia proprio Ildefonso Cerdà, che per primo impiega in modo sistematico l'analisi statistica negli studi preparatori al piano di Barcellona, a far precedere l'illustrazione a stampa del piano (1867) con un saggio intitolato *Teoría general de la Urbanización*, dove la stessa parola è impiegata nel duplice significato di concentrazione di popolazione urbana e di ampliamento fisico della città.

Questo duplice significato è attualmente di uso comune nella spagnola e francese, mentre nella lingua italiana ed in quella inglese i due significati sono espressi con due distinte parole: il significato demografico-sociale rispettivamente con le parole “urbanesimo” ed “urbanisation”, quello fisico con “espansione urbana” e con “city development” (così è intitolato il libro di Geddes e Mawson, del 1903), dove “development” è usato in senso lato di “sviluppo”, o con “physical growth of towns”. In italiano, la parola “urbanizzazione” è di uso assai recente ed è impiegata esclusivamente per indicare il processo di trasformazione d'uso da suolo agricolo a suolo urbano mediante la progettazione e l'attuazione di opere, impianti, servizi ed edifici a varia destinazione; ed ha il suo corrispondente inglese nel significato tecnico e legale di “development” (dal 1947), con l'avvertenza che questa parola ha un significato ancor più estensivo, comprendendo anche le semplici trasformazioni nell'uso degli immobili, cosicché la sua traduzione in italiano può essere, a seconda dei casi, “urbanizzazione” o “trasformazione d'uso”; anche il vocabolo francese “urbanisation” e quello spagnolo “urbanización” impiegati nel significato fisico sono recentemente usati anche nel senso più specifico di “urbanizzazione” e di “development”.

Esaminati i legami semantici tra fenomeno demografico e città costruita, si può ora ricercare con maggior sicurezza origine e significato dei vocaboli pertinenti all'urbanistica, intesa come scienza ed arte dell'organizzazione e dello sviluppo degli insediamenti.

Nella lingua tedesca non si sono posti particolari problemi linguistici, essendo chiaramente distinguibili le fasi di studio e di realizzazione della città con i due vocaboli composti di “Stadtplan” e di “Stadtbau”, che, usato con il plurale di città “Städtebau”, raggruppa in sintesi tutte le operazioni attinenti alla progettazione e costruzione della città ed assume quindi il significato generale di urbanistica: colui che se ne occupa è lo “Städtebauer”, cioè l'urbanista. L'uso di questi vocaboli risale agli ultimi decenni del secolo scorso e da allora si è mantenuto a lungo inalterato; ad essi, soltanto da pochi anni si sono aggiunti nuovi vocaboli rispondenti a nuove esigenze di espressione: così la fase analitica e scientifica dello studio, “Forschung”, è ora indicata con “Stadtforschung” per le città e “Raumforschung” per i territori, e l'organizzazione territoriale, che non può esser compresa nel concetto di “bauen”, è indicata con “Raumordnung”. Infine, di recente, si sta sviluppando l'uso della parola “Planung”, pianificazione territoriale, impiegata in “Landesplanung” ed in “regionale Planung”; nel campo degli studi economici è stato introdotto il termine di “Raumwirtschaft”, economia spaziale, così come l'aspetto politico della pianificazione urbanistica è designato con “Raumpolitik”.

Più complesso, variato e sfumato è il corredo linguistico anglosassone, per l'uso contemporaneo di tre differenti matrici "urban", "city", "town", e con derivazioni del tutto particolari. Così in Inghilterra mentre il verbo "to urbanize" indica l'atto del rendere urbano un sito, con operazioni di trasformazione, queste sono designate, come già si è detto, con "development", mentre il sostantivo "urbanisation" è usato esclusivamente nel significato statistico di urbanesimo; in America "urbanisation" è usato solo nel significato di estensione delle strutture urbane, ed è anche usata, sia pure non frequentemente, la parola "urbanism" per indicare il "modo di vita" conseguente all'inurbanamento. Per esprimere il concetto di "studio di appropriato sviluppo, pianificazione ed uso della città", e cioè l'equivalente di urbanistica, l'Enciclopedia Britannica riporta la parola "urbiculture", che non risulta adoperata nell'uso corrente.

Amplissima è la gamma di combinazioni con "plan", pianta e progetto, e soprattutto con "planning", che contiene in sé non solo le operazioni del progettare, ma anche quelle del programmare. Prima e fondamentale combinazione è il "town planning", vocabolo che in Inghilterra all'inizio del secolo prende il sopravvento su "city design" ed è consacrato nella prima legge urbanistica inglese, il Town Planning Act del 1909, nel titolo della prima rivista specifica, The Town Planning Review, sorta a Liverpool pure nel 1909, e nel primo congresso inglese, la Town Planning Conference, tenuto a Londra nel 1910: con questo duplice riconoscimento culturale e legale il "town planning" diventa, in Inghilterra, a partire dal secondo decennio del secolo, il termine ufficiale dell'urbanistica, come disciplina autonoma, concernente un campo che, nell'editoriale di apertura della Town Planning Review, è definito «alquanto nuovo ed inesplorato». Negli stessi anni, e precisamente nel 1909, Si aveva in U.S.A., a Washington (D.C.), il primo congresso nazionale di urbanistica, con la denominazione di City Planning. L'uso di questo vocabolo è rimasto in U.S.A. quello prevalente, tanto che anche l'Enciclopedia Britannica ospita la trattazione sull'urbanistica sotto la voce City Planning, scritta da John T. Howard, professore al Massachusetts Institute of Technology; in entrambi i paesi l'urbanista è indicato generalmente con "planner", mentre in Inghilterra il primitivo "townplanner" è ancora in uso. Il "town planning" in Inghilterra ed il "city planning" in America non esauriscono tuttavia tutte le esigenze operative e culturali dell'urbanistica, che estende ben presto il suo campo di studio e d'azione al territorio ed alla regione. Si passa così in Inghilterra al "town and country planning", dove "country" sta nel doppio significato di territorio e di insediamenti minori, ed al "regional planning" termini questi entrati nell'uso corrente dopo il 1945; in U.S.A. al "city and regional planning" ed all'"urban planning", dove, secondo Frederik Adams, con il primo si mettono in luce gli aspetti strumentali ed operativi dell'urbanistica al livello territoriale, con il secondo si evidenziano le interrelazioni fra gli aspetti sociali, economici e fisici, contenuti nella pianificazione. In italiano, la traduzione lessicale e concettuale di "town and country planning" e di "city and regional planning" è "pianificazione territoriale", mentre "urban planning" corrisponde a pianificazione urbanistica, nell'accezione più estensiva. È da notare, tuttavia, che dagli anni '50 in poi si sta diffondendo sempre più, sia in Inghilterra che in America, l'uso del puro e semplice "planning", come termine comprensivo di tutti gli aspetti della pianificazione urbanistica: in questo senso la International Federation for Housing and Town Planning, le cui origini risalgono al 1913, ha cambiato denominazione, nel 1956, in International Federation for Housing and Planning (I.F.H.P.).

Anche nell'insegnamento universitario dell'urbanistica, che ha inizio in Inghilterra nel 1919 all'Università di Liverpool ed in America nel 1923 presso la Harvard University, varia è la denominazione delle Facoltà: in Inghilterra è generalizzata la denominazione di "town planning" e di "town and country planning", mentre sopravvive l'antica denominazione di "civic design" all'Università di Liverpool, adottata peraltro anche in quella di Londra nel '47, dove "civic design" è considerato l'equivalente di "town planning" ed è usato didatticamente per marcare la contrapposizione con "architectural design"; in U.S.A. le denominazioni prevalenti sono quelle di "city planning" e di "city and regional planning".

Più ridotto di quello anglosassone, ma non così schematico come quello tedesco, è il lessico francese. Le prime derivazioni da "urbain" sono già state esaminate: "art urbain" e "urbanisation" da cui il suo opposto "désurbanisation", decentramento urbano. Con gli inizi del secolo, fin dal 1903, prendono l'avvio gli studi storici ed i corsi di storia urbana, "études urbaines", ad opera di Marcel Poète, prima su Parigi e quindi sulle città in generale, e da essi, oltre che sull'onda dell'esplosiva attività culturale inglese del primo decennio del secolo, prende inizialmente le mosse l'"urbanisme" inteso come scienza dell'evoluzione delle città.

Con notevole tempestività, nel 1911, viene fondata la Société Française des Urbanistes. Un'intensa attività culturale, nel secondo e terzo decennio del secolo, sviluppa in Francia un'ampia messe di pubblicazioni nel campo dell'urbanistica, incrementata anche dalle traduzioni dei "classici" tedeschi ed inglesi, dal Sitte ad Unwin. Per effetto di tali influssi la parola "urbanisme", mentre continua ad essere impiegata per gli studi storici o per le anticipazioni del futuro, cede spesso, in quel periodo, alla "science des plans des villes", che pare più aderente al "town planning". Dopo gli anni '30 quest'uso scompare e la parola "urbanisme" riassume in sé tutti i più ampi significati storici, teorici e pratici dell'urbanistica. Nella nomenclatura dei vari tipi di piano appare, fin dai primi anni del secolo, il "plan d'aménagement", come piano generale, soppiantato successivamente dal "plan directeur" (1952), mentre l'"aménagement" è usato sol più nel senso di organizzazione territoriale in "aménagement des territoires" (1949) con le due specificazioni di "aménagement régional" e di "aménagement du territoire" quando l'oggetto è l'intero territorio nazionale. Solo recentemente, a partire dal 1960, e dopo l'avviamento dei piani economici nazionali pluriennali, l'"aménagement des territoires" è sostituito dalla "planification territoriale", in coerenza con la "planification économique".

In campo scientifico va ricordato il tentativo di inquadrare l'"urbanisme" nel più vasto ambito dell'organizzazione dello spazio, per il quale M. F. Rouge ha proposto, nel 1947, la denominazione di "géonomie", come equivalente del termine tedesco "Raumordnung".

Attardati rispetto alla cultura internazionale, gli urbanisti italiani fanno le prime prove negli anni '20, avendo alle loro spalle unicamente gli studi statistico-demografici, che avevano definito scientificamente l'urbanesimo (Mortara, 1908). Il primo congresso italiano è del 1926 (Torino) ed è intitolato all'Urbanesimo, dove questo termine è impiegato sia nel significato demografico, sia come adattamento di "urbanisme"; in questo senso ancora nel 1927, in una pubblicazione di Armando Melis su Torino, è impiegata la parola "urbanesimo", ma nelle ultime pagine fa la sua apparizione la parola "urbanistica" usata sia come aggettivo, di dottrina, sia come sostantivo; e con urbanistica, anche "urbanista".

A sprovvincializzare l'ambiente culturale italiano concorre il XII Congresso della

International Federation for Housing and Town Planning, tenuto a Roma nel 1929, da cui prendono le mosse la costituzione dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, avvenuta nel 1931 e l'inizio della pubblicazione della rivista *Urbanistica* nel 1932.

Questa posizione di retroguardia dell'Italia nella cultura europea contrasta stranamente con l'attività legislativa sviluppatasi ai primordi dell'unità nazionale, che aveva prodotto, in notevole anticipo rispetto alla Francia ed alla stessa Inghilterra, la legge del 1865 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, con cui erano stati istituiti, sia pure in forma facoltativa, i "piani regolatori edilizi" ed i "piani di ampliamento", caratterizzati da una visione sufficientemente allargata del fenomeno urbano.

Bisogna giungere però fino al secondo dopoguerra, perché in Italia si sviluppi una nuova cultura urbanistica, orientata a trasformare i piani urbanistici episodici in un processo di pianificazione continua, che con l'allargamento dell'orizzonte concettuale comporterà anche l'introduzione di un nuovo linguaggio.

## Definizione di urbanistica

Se sono occorsi oltre cento anni per liberare la concezione dell'urbanistica dalla identificazione dapprima con l'arte urbana e quindi con la normativa edilizia e con l'ingegneria stradale, fino a configurarla come disciplina autonoma, con proprio irreducibile oggetto e specifica metodologia conoscitiva ed operativa, è ben comprensibile che le definizioni formulate in così lungo arco di tempo divergano su di un ampio ventaglio; in questo processo l'atteggiamento acritico di molti urbanisti pratici non ha certamente agevolato il chiarimento scientifico e la stessa operatività degli interventi.

La definizione di arte e tecnica della costruzione delle città, per lungo tempo accettata come semplice parafrasi dello *Städtebau*, suonava come simmetrica della definizione accademica dell'arte e tecnica della costruzione di edifici (v. *Architettura*) e denunciava, con tale parallelismo, una posizione concettuale che riteneva l'urbanistica coincidente sostanzialmente con la stessa architettura, salvo, se mai, le differenze di scala, come se si trattasse di una particolare categoria di architettura in grande, ricadendo così nell'ormai inattuale definizione di arte urbana; al tempo stesso tale definizione, assegnando all'urbanistica una ibrida natura di arte e di tecnica, apriva una lunga serie di equivoci e di dispute sulla priorità dell'arte sulla tecnica o della tecnica sull'arte o del modo di accompagnare e adattare l'una all'altra.

Per lo Stubben (1889), infatti, scopo dell'urbanistica è ancora il «rivestire la tecnica soddisfazione delle esigenze con piacevoli forme» quasi che si trattasse poco più di un addobbo scemco; definizione questa che, rifacendosi agli epigoni dell'accademia architettonica, ripropone le distinzioni tra forma e struttura, tra pianta funzionale e prospetto artistico di un edificio, e quindi fra trama urbana e decoro architettonico dei vari edifici.

Anche il Larousse du XX<sup>ème</sup> siècle (1933) definiva l'urbanistica come "aménagement et embellissement" delle città e dei villaggi e proponeva di condensare il suo programma nelle tre parole: "assainir, agrandir, embellir", come sintesi di igiene, comfort ed estetica, nuova versione della triade vitruviana. Ancora nel 1934 Pierre Remaury su uno dei primi numeri della rivista *Urbanisme* sosteneva che l'urbanistica «coincide con l'architettura, di cui non è altro che un'estensione su di un piano generale»; affermazione questa che di tempo in tempo riaffiora specialmente fra quei

critici che dell'urbanistica rilevano come elemento caratterizzante il solo aspetto spaziale e formale del vaso urbano, architettonicamente definito (ad es. Argan, 1938). Una diversa angolazione è data da chi, pur senza sostanzialmente scostarsi dalla definizione tradizionale, considera come elemento caratterizzante dell'urbanistica la "pianta" della città: l'urbanistica diventa allora 1° "arte di progettare" i piani delle città (Art of designing Cities, in Town Planning in Practice, di Raymond Unwin, 1909) e più tardi La Science des plans des villes, di Rey, Pidoux e Barde (1930). Attraverso lo studio della pianta della città (il "piano" coincide in quel periodo con la "pianta in progetto") si raggiunge così una visione necessariamente d'insieme, sia pure geometricamente raffigurata sul piano, e quindi ancora bidimensionale e staticamente definita, con tutte le limitazioni che ne derivano, ma che rappresenta un primo affrancamento dalla identificazione dell'urbanistica con l'architettura, o dall'ingenuo connubio di arte e tecnica.

È ben vero che lo studio delle piante delle città può condurre, come ha in effetti condotto, a sopravvalutare l'aspetto "geometrico" della pianta stessa, ed a metterne in evidenza le caratterizzazioni morfologiche, e tutta la pur rilevante produzione scientifica del Lavedan, dall'Histoire de l'Urbanisme (1926-1938) alla Géographie des villes (1936), risente di questa accentuazione, ma è anche immediatamente evidente che la rappresentazione planimetrica altro non è che uno strumento simbolico e sintetico nel quale sono condensate le soluzioni di molti problemi di varia natura ed a mezzo del quale si esprime il carattere del prodotto finale: la città. Ed è proprio nella ricerca di una definizione scientifica e pratica dei "problemi" e della "città" che si affina il concetto di urbanistica.

«Urbi et orbi, dentro e fuori la città, nulla senza la città», esclama Le Corbusier nel 1922, presentando il suo progetto di una moderna città ideale, e prosegue: «infatti l'urbanistica è l'espressivo prodotto del patto di associazione che ha sempre condizionato la possibile esistenza degli uomini»; la visione globale della città nuova quale sgorga dall'empito creativo presuppone ed anticipa per Le Corbusier anche una nuova, ma non ben identificata, struttura sociale, basata su di un novello "patto di associazione"; il riferimento alla "conjuratio", da Max Weber studiata proprio in quegli anni (Die Stadt, 1921) come fondamento sociologico della formazione della città occidentale intorno al mille, parrebbe non casuale.

Ma una definizione dell'urbanistica non può considerare soltanto il caso più propizio ed emozionante, quello della creazione ex novo di una città, e soprattutto di una grande città, che resta pur sempre un evento eccezionale, ma deve considerare anche le operazioni relative alla trasformazione delle città esistenti, che rappresentano ovviamente il caso più diffuso, comprendendo tutte le possibili trasformazioni dalla creazione all'espansione, alle modificazioni ed alterazioni di qualsiasi entità.

È ciò che era stato espresso in termini assai generali fin dal 1920, da Géo Ford in Urbanisme en pratique: «l'urbanistica è la scienza e l'arte di applicare la pratica previsionale alla elaborazione ed al controllo di tutto ciò che entra nell'organizzazione materiale di un'agglomerazione umana e di ciò che l'attornia»: Géo Ford preconizzava fin d'allora che il lavoro di analisi e di sintesi risultasse dallo sforzo combinato di competenze specializzate ed affermava con ampiezza di vedute che il campo d'azione dell'urbanistica è illimitato: non solo villaggi e città, ma anche il territorio circostante, le regioni, una intera nazione sono campo d'azione dell'urbanistica.

È questa una posizione concettuale del tutto nuova, che andrà ad informare l'attività pratica senza immediati sviluppi in sede teorica. Durante gli anni '30 l'attenzione

degli urbanisti teorizzanti è infatti attratta ed assorbita più dallo sperimentalismo del periodo razionalista, limitato al campo dell'abitazione, dalla casa al quartiere, che dalla sommissa ma seria preparazione dei primi piani scientificamente studiati, che pure vengono approntati in quegli anni. Questi offrono tuttavia la prima vera occasione di scoprire e di afferrare formalmente la complessa realtà urbana attraverso l'analisi sistematica dei fenomeni e l'applicazione dei metodi statistici: esemplare sopra tutti, per metodologia e risultati, lo studio del piano di Amsterdam, durato dal 1928 al '35. Si può con tutta tranquillità affermare che è su questa esperienza che viene edificata la nuova urbanistica del secolo XX.

Alla luce di questa esperienza, risultano invece ancora estremamente deboli ed imprecise le definizioni date in quegli anni sull'urbanistica.

Scienza d'osservazione, arte di composizione e filosofia sociale, la definisce Alfred Agache nel 1932; ma poi spiega che «l'urbanista deve tradurre in proporzioni, volumi, prospettive e profili le diverse proposte suggerite da ingegneri, economisti, igienisti e finanzieri» riducendo quindi l'urbanistica ad una sorta di interpretazione e di traduzione simultanea di idee altrui, con evidente negazione di qualsiasi autonomia di metodo e di giudizio. L'equivoco dell'"urbanista-interprete" durerà a lungo, configurando l'urbanistica come una pura e semplice tecnica neutrale e passiva, sottoposta ad altre discipline ed a decisioni del tutto esterne.

Contro questo atteggiamento remissivo e contro il suo opposto, l'atteggiamento demiurgico dell'alternativa globale proposta dall'"urbanista-riformatore sociale", tipico dell'urbanistica utopistica, vien presa posizione in vari modi ed in varia misura. L'atteggiamento più prudente, di fronte alla complessità dei problemi posti dalla realtà presente degli insediamenti urbani ed alla vastità delle analisi che essi reclamano, è quello di definire l'urbanistica come "punto di convergenza" di arti e scienze assai diverse (Joyant, 1934) o come "scienza che abbraccia molteplici branche" (Elgoetz, 1935): troppo poco, ma quanto meno, il punto focale è riportato al centro della realtà che si vuole esaminare e modificare e non al di fuori di essa.

Ma se si riconosce che la realtà su cui si vuol operare, ed operare "da dentro", è complessa ed eterogenea, dovrebbe anche essere possibile individuare un principio di coesione interna specifico per la realtà urbanistica, da cui far discendere una scala di valori, che possa guidare nei giudizi di merito. A questo problema sono state date varie risposte.

Gli architetti ed urbanisti razionalisti degli anni '30 hanno individuato questo principio nel funzionalismo di tutti gli elementi costitutivi della città. Per essi così si esprime Piero Bottoni nel 1938, definendo l'urbanistica «la dottrina che si occupa della organizzazione dei luoghi o centri destinati all'abitazione, alla produzione, alla distribuzione, alla vita collettiva, allo svago e riposo dell'uomo, con le comunicazioni ed i trasporti relativi, nel modo più conforme alla intrinseca funzionalità di quelli ed alle superiori necessità sociali collettive», ma non precisa il principio di funzionalità delle singole parti, né affronta il problema del passaggio dalla funzionalità delle parti a quella dell'insieme.

Il richiamo alla funzionalità, peraltro, non è nuovo nelle teorie architettoniche, ed in urbanistica esso si riallaccia alla penetrante intuizione di Ildefonso Cerdà (1859), che ricercava il principio di coesione interna della struttura urbana nelle ~ relazioni reciproche tra contenuto e contenente, che sono espressione del funzionamento della popolazione nella città», con la differenza che secondo gli urbanisti razionalisti il principio di funzionalità sembra discendere essenzialmente da relazioni intrinseche

fra gli oggetti fisici (per es. soleggiamento, e quindi distanze fra gli edifici), mentre per Ildefonso Cerdà il termine di paragone e di misura è la popolazione nel suo rapporto con la struttura fisica urbana: città e popolazione diventano nell'impostazione di Cerdà due termini insopprimibili che vanno costantemente esaminati nella reciprocità delle loro relazioni. Si apre in tal modo il discorso a quella visione generale ed organica che viene ampiamente sviluppata da Patrick Geddes, nei suoi studi sulla evoluzione delle città: per Geddes (1923), l'urbanistica è anzitutto scienza civica, basata sulla "civic survey", ed ha per obiettivo la riorganizzazione delle città e delle regioni, perché la scienza non può non mirare all'azione, la diagnosi alla cura.

«La città è un organismo, vivente di vita propria», aveva affermato Marcel Poète fin dal 1908. La concezione organica, che sviluppa le idee di Cerdà, Geddes, Poète, è chiaramente definita da Luigi Piccinato nell'Enciclopedia italiana (1938): «l'urbanistica in generale guarda all'evoluzione della città nella sua totalità, poiché la città si può considerare come un essere vivente in continua trasformazione»: inquadrata in questa prospettiva l'urbanistica si propone lo studio generale delle condizioni, delle manifestazioni e delle necessità di vita e di sviluppo delle città.

Ma anche il principio della visione organica, pur costituendo un superamento della posizione tecnicistica dei funzionalisti, appare ancora insufficiente a risolvere tutti i problemi posti dalla pianificazione urbanistica, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti economici, come pure si rivela insufficiente a precisare il metro rispetto al quale possano essere ragionevolmente operate le scelte. Ancor più si complica il problema se nella realtà urbanistica si tien conto anche della struttura sociale e politica. «Parlare di urbanistica fuori di una determinata concezione etico-politica non ha senso. L'urbanistica non è semplicemente una tecnica», ammoniva nel 1941 Carlo Ludovico Ragghianti.

In un orizzonte così dilatato è ancora possibile ritrovare un principio di coesione, di unificazione e di guida?

Sir William Holford, nel *Town and Country Planning Textbook*, del 1950, ha individuato tale principio nel «processo di coordinamento e di combinazione di operazioni su vari fronti», che sarebbe comune alle tre fasi fondamentali della pianificazione: l'indagine, il piano di sviluppo ed il programma di attuazione; nel *Text-book* è praticamente illustrato quanto l'urbanistica possa attingere per le sue analisi dalle varie discipline geografiche, sociologiche, economiche e giuridiche e di quale attrezzatura tecnica specifica ormai essa disponga dopo parecchi decenni di attività sperimentale. Il processo di sintesi occorrente per la formazione del piano è stato chiaramente definito da Lewis Keeble nei *Principles and Practice of Town and Country Planning* (1952), come risultato di «raccolta, confronto e valutazione di tutte le correlazioni, possibilità e conflitti, posti in luce dalle indagini». Il principio di coesione è dunque, nelle differenti fasi di analisi e di sintesi, anzitutto un principio di metodo. Ma se l'analisi può essere scientificamente condotta, la sintesi resta ancora, nella esposizione del Keeble, frutto soggettivo di una mente.

La ricerca della oggettivazione scientifica di un sempre maggior numero di scelte e la sperimentazione "ex ante" dei risultati di sintesi costituiscono i nuovi temi metodologici degli anni '60: ed anche se finora i risultati pratici in tale direzione sono del tutto esigui, è tuttavia significativo che il problema sia ormai concettualmente impostato e che costituisca il campo di esplorazione della pattuglia più avanzata negli studi scientifici della pianificazione urbanistica.

Giunti a questo punto dell'esame delle varie definizioni di urbanistica, viste nel loro

sviluppo storico e collocate nella loro concatenazione concettuale, riteniamo necessario, per procedere verso una ipotesi di definizione aggiornata, approfondire prima la natura dell'oggetto stesso della ricerca e degli interventi, l'insediamento umano sul territorio, nella sua più civile espressione, la città.

## Definizione di città

Vastissima è la letteratura sull'argomento, accumulatasi in poco più di mezzo secolo di studi ad opera di geografi, storici e sociologi; ad essa va aggiunta una ancor più copiosa produzione di monografie locali, compilate a premessa di piani urbanistici, delle quali solo una esigua aliquota ha visto le stampe, mentre la maggior parte di esse, redatte in limitatissimo numero di copie, sono andate disperse. Manca per queste ultime una aggiornata e sistematica bibliografia per paesi, iniziata per ora soltanto in Inghilterra, Francia e Polonia; manca soprattutto, in questo campo, un centro internazionale di documentazione, che garantisca la conservazione e la consultazione dell'immenso materiale prodotto.

## Verso una scienza urbana

L'interesse per lo studio scientifico del fenomeno urbano da parte delle discipline geografiche e sociologiche ha inizio nell'ultimo decennio del secolo scorso, con notevole ritardo rispetto alle manifestazioni di interessamento e di esplosione urbanistica ormai in atto negli Stati Uniti ed in Europa a partire dalla metà del secolo. È infatti di quegli anni (1845) la drammatica denuncia di Engels sulla situazione delle abitazioni della classe operaia in Inghilterra, con la minuta descrizione della situazione urbanistica di Manchester. Ma bisogna giungere fin verso la fine del secolo perché prenda avvio lo studio scientifico degli insediamenti umani, che si sviluppa quasi contemporaneamente secondo vari filoni separati, e spesso contrastanti, facenti capo alle dottrine geografiche sociologiche ed economiche che in quegli anni si formano; sia pure nella molteplicità degli angoli visuali alcuni principi comuni vengono tuttavia riconosciuti e costituiranno il quadro di riferimento concettuale delle ricerche specifiche nel campo urbanistico.

Con l'Antropogeografia di Ratzel (1891) si enuclea il principio della "unitarietà ambientale" e quindi della concatenazione di tutti i fenomeni di geografia fisica ed umana; l'Ecologia di Haeckel (1884) apre lo studio delle «mutue relazioni di tutti gli organismi viventi in un solo ed unico luogo e del loro adattamento all'ambiente che li attornia»; entrambe aprono la strada all'insegnamento di Vidal de la Blache ed alla sua Geografia umana (uscita postuma nel 1922), Cui riconoscono di far capo le moderne scuole di geografia urbana che annoverano studiosi della statura di Max Sorre, Pierre George e Chabot

Nello stesso periodo di tempo si sviluppa la moderna sociologia, che prende le mosse dalla prima opera di Èmile Durkheim, *La divisione del lavoro sociale* (1893); in essa, partendo dalla distinzione tra divisione di lavoro tecnico e divisione del lavoro sociale, Durkheim dimostra che lo sviluppo di quest'ultima conduce alla preponderanza della "solidarietà organica" (per dissomiglianza) sulla "solidarietà meccanica" (per assomiglianza) il che si manifesta con la crescente moltiplicazione di raggruppamenti

particolari, la limitazione progressiva del diritto “repressivo”, l’interiorizzazione della coscienza collettiva e la “fortificazione” della personalità umana. Con Durkheim viene affermata la «specificità della realtà sociale e la sua irriducibilità di fronte a qualsiasi altra realtà»; oggetto e metodo della sociologia, nel pensiero durkheimiano, sono così definiti dal Gurvitch: «La sociologia è una scienza che studia, con vedute d’insieme, in modo tipologico ed esplicativo, i differenti gradi di cristallizzazione della vita sociale, la cui base si trova negli stati di coscienza collettiva, irriducibili ed opachi alle coscienze individuali; questi stati si manifestano nelle costruzioni, istituzioni, pressioni e simboli esteriormente osservabili, si materializzano nella trasfigurazione della superficie geografico-demografica ed impregnano al tempo stesso tutti questi elementi con le idee, valori ed ideali cui tende la coscienza collettiva nel suo aspetto di libera corrente di pensiero e di aspirazione». La scuola durkheimiana, continuata da Marcel Mauss e da Maurice Halbwachs autore della *Morphologie sociale* (1935), è oggi rappresentata da Georges Gurvitch, che definisce la sociologia (1958) come «scienza che studia nel loro insieme ed ai vari livelli di profondità i fenomeni sociali totali astrutturali, strutturabili e strutturati, al fine di seguire e spiegare, in collaborazione con la storia, i loro movimenti di strutturazione, destrutturazione, ristrutturazione e sprigionamento». Secondo questo indirizzo sociologico la prima tappa nello studio di un fenomeno sociale totale è data dalla ricognizione della superficie morfologica ed ecologica, che studia le esteriorizzazioni materiali della realtà sociale (densità, movimento e distribuzione spaziale della popolazione, insediamenti urbani, vie di comunicazione, utensili etc.) che si possono considerare sociali in quanto penetrate e trasformate continuamente dall’azione umana collettiva.

In questo quadro si collocano le più recenti ricerche di sociologia urbana di Chevalier, e di Chombart de Lauwe, che si riallacciano agli studi di ecologia urbana della scuola nordamericana, iniziati da Robert Ezra Park (1919), sviluppati in collaborazione con Burgess e McKenzie (1925), e proseguiti soprattutto dalla scuola di Chicago.

Lo scopo comune degli studi di sociologia e di ecologia urbana è stato definito da Denis Szabo (1933) come «lo studio dei gruppi sociali e della loro interazione in quanto influenzati da quell’ambiente fisico-psico-socio-culturale che è l’agglomerazione urbana».

Questo rapido schizzo, necessariamente sommario ed incompleto, della nascita degli studi urbani sarebbe ancora fortemente mutilo se non si facesse almeno un fugace cenno ad altri avvenimenti scientifici non meno importanti, quale il sostanziale rinnovamento di antiche discipline, come l’economia e la statistica, avvenuto sullo scorcio del secolo. Per quanto riguarda la statistica, l’epoca moderna degli studi è collocata alla fine del secolo, con Karl Pearson, da cui hanno origine le moderne scuole di statistica, mentre, per quanto riguarda le scienze economiche, sarà qui sufficiente ricordare, in sintesi, che un decisivo sviluppo del pensiero economico ha inizio, negli ultimi decenni del secolo, per opera di due scuole entrambe astratte (quella austriaca, sull’utilità marginale applicata al campo della microeconomia, e quella di Losanna, sull’equilibrio generale esteso quindi ad una macroeconomia astratta per merito della scuola londinese di Alfred Marshall, che espone la teoria dell’equilibrio parziale basata sull’analisi temporale dei periodi lunghi e brevi, e della scuola economica di Stoccolma) e inoltre che gli ulteriori sviluppi passano attraverso alla Teoria generale dell’impiego dell’interesse e della moneta di Keynes (1936), come tentativo di una teoria centrale esplicativa del funzionamento delle fluttuazioni di tutti i settori. Negli anni più recenti si assiste allo sforzo di far convergere le varie scuole moderne di pensiero

economico verso una nuova metodologia, basata sulla unificazione dei metodi statistici e matematici e delle teorie economiche, che apre un nuovo campo di osservazione e di congettura; ricerche econometriche, modelli teorici e loro applicazione al mondo reale schemi globali di bilancio nazionale, modelli previsionali e decisionali sono i principali capitoli e le fondamentali tappe di questa nuova scienza economica, che sfocia nella teoria della pianificazione, intesa, secondo la definizione di Gilles-Gaston Granger (1955), come «organizzazione o riorganizzazione sistematica di una struttura e del suo funzionamento».

Il richiamo alle scienze economiche nel corso della presente trattazione potrebbe apparire, a prima vista, quasi senza nesso pratico, se, proprio nelle fasi finali dell'evoluzione del pensiero economico, non fossero stati ritrovati strumenti di osservazione e di previsione di un'economia globale territorialmente definita, che si possono applicare e si incomincia ad applicare anche a regioni, ad agglomerazioni urbane ed a città.

Coordinare ed integrare quelle parti della geografia, della sociologia, ed ora anche dell'economia, che si interessano dei fenomeni urbani in un'unica coerente scienza urbana è un passo ancora da compiere sul piano teorico e metodologico, ma esso appare allo stato attuale dello sviluppo di tali scienze, non solo possibile, ma opportuno ed auspicabile; il tentativo è effettivamente in corso, sia pure in forma ancora grezzamente sperimentale, nei più avanzati studi urbanistici.

### **Definizione geografico-urbanistica della città**

Una rapida rassegna delle principali fra le numerose definizioni di città enunciate da geografi, storici e sociologi moderni, pone in luce la estrema varietà degli aspetti rilevati e dei punti di vista e la difficoltà di contenerli in un'unica proposizione, che risulti valida al di fuori delle differenze temporali e spaziali. Così la definizione di città come «stabile concentrazione di uomini e di residenze che coprono considerevole parte di terreno, con strade commerciali al centro», data da Ratzel (1891), evoca piuttosto i caratteri della città preindustriale che non quelli delle città in esplosione verso la fine del secolo, e non può essere certamente assunta, per incompletezza, come enunciazione generale. Definire la città, distinguendola dal villaggio, per mezzo dell'attività dei suoi abitanti è impresa quasi senza sbocco, perché se si procede per esclusione, come propone von Richthofen (1908), secondo cui la città è «concentrazione di attività non agricole», si ottiene una indicazione non solo vaga, ma anche unilaterale, perché non riconosce carattere urbano alle città agricole che non abbiano carattere di villaggio; se si tenta di elencare tutte le possibili attività non si ottiene altro che una interminabile lista, ed infine, se si cerca di coglierne il carattere predominante, come nella definizione sintetica di Max Weber (1921) della città come «sede di mercato» (con le variazioni di città dei mestieri, dei mercanti o dei consumatori), si individuano solo alcuni degli aspetti economici tipici della città medievale del mondo occidentale, non estensibili ad altri periodi storici, o li si stempera nella genericità, come nella formula di H. Wagner (1923) per il quale le città sono «punti di concentrazione del commercio umano». Sempre in questa direzione sono ancora da segnalare la definizione di Bruhnes e Deffontaines (1920), secondo i quali «vi è città ogni qual volta gli abitanti impiegano la maggior parte del loro tempo all'interno dell'agglomerazione», che è evidentemente inapplicabile alle città-dormitorio ed alle città agricole, inentre lo potrebbe essere anche ad annucleamenti non struttura-

ti; fra le più recenti quella di Pierre George (1952) che individua la città nel «punto di contatto tra economia industriale ed economia commerciale», anche questa tuttavia suscettibile di riserve. Utile ai fini orientativi e descrittivi, ma scientificamente sterile, è la classificazione tipologica degli insediamenti umani catalogati secondo i più svariati caratteri, dagli aspetti fisici del sito a varie ed arbitrarie classi di ampiezza, alle funzioni prevalenti (commerciali, militari, portuali, industriali, amministrative, politiche, religiose, turistiche, ecc.), ognuno dei quali, come ad esempio quello amministrativo, può generare numerose sottoclassi, e così via.

L'unico tentativo di trar partito da queste numerose classificazioni per una annotazione di sintesi dei dati segnaletici relativi ad un insediamento è stato realizzato da Griffith Taylor, che in *Urban Geographie* (1947) propone una «equazione di città», composta di due membri: il primo, a sinistra, formato dalla cifra della popolazione (in migliaia) moltiplicata per lo stadio di sviluppo (per il quale propone una curiosa divisione in cinque classi d'età: infantile, giovanile, adolescente matura e senile) più i caratteri del sito (espressi secondo una data classificazione); il secondo, a destra, formato da una somma di tanti addendi quante sono le zone funzionali della città, ciascuna delle quali contrassegnata da un'espressione composta dalla sigla di destinazione d'uso, dalla distanza chilometrica della zona dal nucleo centrale e dalla posizione della zona stessa rispetto ai punti cardinali, sempre riferita al nucleo centrale. Il metodo, per quanto perfezionabile ed utilizzabile ai fini classificatori, non risulta praticamente applicato.

Più fecondo di risultati è stato invece il metodo della lettura morfologica dell'insediamento, proposto dal Lavedan (1936), che individua come elementi generatori della pianta: l'asse stradale generatore, le direttrici naturali, il rilievo, l'eventuale cinta muraria, i monumenti (che determinano nel tessuto edilizio movimenti di avvolgimento, di attrazione o di prospettiva) ed infine i sistemi geometrici razionali di urbanizzazione (a scacchiera, radiocentrici, lineari, a fuso, ecc.).

Il metodo, se criticamente utilizzato, può fornire lo spunto per la interpretazione dei caratteri urbani, come hanno dimostrato gli studi di Luigi Piccinato sulle città medievali; «nell'organismo urbano», dice sinteticamente Umberto Toschi (1947) «funzioni e forme differenziano elementi costitutivi numerosi e diversi che bisogna cercare di individuare nei loro caratteri interiori ed esteriori».

L'analisi morfologica dell'impianto, del tracciato e del tessuto di un insediamento e dei caratteri del sito determinanti per la struttura urbana può quindi esser utilmente eseguita come uno dei primi passi verso la conoscenza della realtà del fenomeno urbano, ma può anche condurre a risultati del tutto sterili ed astratti, se l'esame vien limitato all'aspetto puramente geometrico e fisico degli elementi generatori della pianta, perché allo studio dell'organismo urbano, che pur si dichiara di non poter conoscere se non nella globalità di organismo, si sostituisce la descrizione schematica e statica del suo scheletro o, se si vuole, del suo guscio, correndo lo stesso rischio, denunciato da Marcel Mauss, di chi (( trascura l'elemento vulcanico, novatore, effervescente, rivoluzionario della vita sociale, considerandola sotto l'aspetto istituzionale, visto di preferenza nella sua espressione cristallizzata e cadaverica :!.

Quest'esigenza era già stata profondamente capita da Patrick Geddes (1854-1932), che, superando l'esame delle semplici interazioni fra luogo-lavoro-popolo, proposte da Le Play e da lui attivizzate nei rapporti fra organismo-funzione-ambiente, ha insegnato a considerare le città nel loro stato di evoluzione e ad analizzare la condizione attuale in tutti i suoi aspetti dinamici, anche negativi. A lui si deve non solo la defi-

nizione della “città paleotecnica”, frutto della rivoluzione industriale incontrollata (che ha prodotto Kakotopia), cui contrappone la fase “neotecnica” (Eutopia), secondo una schematizzazione tipologica ed una terminologia che saranno ampiamente sviluppate da Lewis Mumford, ma anche una serrata critica della dispersione e disseminazione urbana in atto sul territorio inglese nei primi anni del secolo, con le patologiche manifestazioni dei nastri continui e delle fungaie di case o di quelle particolari proliferazioni di tessuto astrutturato che si sviluppano irregolarmente e con discontinuità attorno e fra i centri industriali fino a dar luogo, nel loro complesso, ad un nuovo tipo di insediamento e ad una nuova forma di aggregazione urbana, dal Geddes battezzata “conurbazione” (1915).

Il processo di urbanizzazione spontanea, sollecitata dai singoli interessi privati dell'economia capitalista in espansione, era infatti, in Inghilterra, in stadio di avanzata degenerazione fin dai primi anni del secolo con manifestazioni che si sarebbero prodotte solo più tardi in altri paesi, con la puntuale ripetizione ed accumulazione di identici aberranti effetti. Si sono così avuti differenti aspetti morfologici di espansione incontrollata, con casi di avvolgimento a nubi attorno a città accentrate tradizionali, con infiltrazioni a spora e a grappolo germogliate fra città principale e corona di città minori, oppure con inserimenti di tessuto sfilacciato ed informe fra città e città di pari importanza o, ancora, con la formazione di un amorfo tessuto indefinitamente dilatabile: ovunque si siano manifestati, questi nuovi insediamenti hanno rapidamente rotto l'antica separazione fra città e campagna, sconvolgendo antiche e recenti equilibrate strutture di quei sistemi solari urbani già studiati da Walter Christaller (1933) e che ora vengono trasformati da costellazioni in galassie, o dissolvendo ogni sistema in un'unica nebulosa urbana, formata da un “continuum urbano-rurale”, variamente diluito o condensato (A. Smailes, 1953).

I moderni geografi (T. W. Fawcett, Chabot e Pierre George) continuano ancora a denominare tali fenomeni “conurbazione” quando le città d'origine, fra le quali si sono insinuate le proliferazioni, restano distinte pur essendo inglobate in un unico insieme, ma li battezzano “agglomerazioni” quando tra città e proliferazioni si stabilisce uno stretto grado di interrelazioni e di dipendenza. Nel recente linguaggio urbanistico inglese, il termine “city region”, già adoperato dal Geddes in senso geografico di regione urbana, è ora spesso usato per indicare quelle conurbazioni che siano soggette ad un processo di ristrutturazione urbanistico-amministrativa, per la loro trasformazione da aggregati informi in aggregazioni strutturate. In questo senso “city region” è da tradurre con “regione urbanizzata” più che con “città-regione”, come spesso è stato impropriamente ed affrettatamente fatto in Italia in tempi recentissimi, dando luogo ad equivoci ed abusi nominalistici; il termine città-regione, infatti, non esprime con evidenza il senso di ricupero di una situazione negativa in atto, ma induce piuttosto all'illusoria scoperta di una nuova categoria di supercittà quasi che l'estensione del concetto di città ad un ampio territorio comportasse anche la risoluzione o l'assoluzione di tutti i suoi problemi.

Per alcuni geografi inglesi, tra cui il Dickinson (City, Region and Regionalism, 1947-1960), il termine di “city-region” è invece usato per indicare l'area tributaria funzionalmente dipendente, o servita, da una città, nel senso quindi geografico-economico di area di influenza.

La città, in ogni caso, o di qualsiasi dimensione, non può più esser considerata senza il suo territorio circostante. Questo nuovo modo di considerare la città ha modificato anche i criteri di classificazione dimensionale, consacrati dall'uso; così, pur restando

sempre denominata “metropoli” la città con più di 1 milione di abitanti, e “grande città” quella con più di 100.000 abitanti, geografi ed urbanisti nordamericani hanno recentemente introdotto la denominazione di “area metropolitana” per quelle agglomerazioni con più di 100.000 abitanti contenenti almeno una città con più di 50.000 abitanti attorniata da insediamenti di minore o pari dimensione, amministrativamente autonomi, in cui almeno il 65% degli abitanti eserciti un’attività non agricola. Al limite dimensionale superiore delle conurbazioni campeggiano alcune “megalopoli”: massima è quella formata dalla catena di città Washington-Filadelfia-New York-Boston, in cui, su di una striscia di 1000 km. di lunghezza per 80-150 di larghezza, erano ospitati, nel 1963, ben trentotto milioni di abitanti.

La formazione delle megalopoli è ritenuta irreversibile da Jean Gottman (1961); secondo Lucien Gachon questa sarebbe l’ecumene di domani.

### Definizioni storico-sociologiche della città

Le origini della città sono state a lungo fatte coincidere dagli storici e dai fondatori della sociologia con le origini stesse della società civile.

«La “civitas” era l’associazione religiosa e politica delle famiglie e delle tribù; la città il luogo di riunione, di domicilio soprattutto il santuario di questa associazione», scriveva Fustel de Coulanges ne *La cité antique* (1864), aggiungendo che «... la città nei primi tempi non era affatto un luogo di abitazione, ma il santuario in cui siedono gli dei della comunità, la fortezza che li difende e che è santificata dalla loro presenza, il centro dell’associazione, la residenza del re e dei sacerdoti, il luogo in cui si celebra la giustizia». Ma l’arce sacra, già presente nel villaggio neolitico, non caratterizza di per sé sola la formazione della città, anche se continua per millenni ad esserne elemento costitutivo, così come i caratteri «associativo» ed «istituzionale» non differenziano sostanzialmente la cultura del villaggio dalla cultura della città.

Abbandonate le astratte tesi istituzionaliste, i moderni storici e sociologi concordano nel ritenere la trasformazione dalla cultura del villaggio alla cultura urbana un fatto socio-economico complesso.

«La città storica, o meglio preistorica - scrive Gordon Childe (1950) - è risultato e simbolo di una rivoluzione non subitanea e violenta, ma punto di arrivo di un progressivo cambiamento nella struttura economica e nell’organizzazione sociale della comunità, che dà origine a, o è accompagnata da, un drammatico incremento di popolazione».

L’incentivo alla rivoluzione urbana viene normalmente individuato nel raggiungimento, da parte di una comunità, di uno sviluppo agricolo e tecnico che le permetta di produrre una quantità di alimenti superiore al consumo degli addetti alla agricoltura e di concentrare e conservare le eccedenze, in modo da consentire ad una parte degli abitanti di dedicarsi ad attività non agricole e alla comunità di aumentare i suoi stessi effettivi. La rivoluzione urbana costituisce quindi uno dei primi stadi evolutivi dell’equilibrio tra popolazione, risorse e livello della tecnica, oggetto di studio in termini economici generali fin dalla metà del XVIII secolo a partire da Cantillon (1755) fino ai contemporanei Sauvy e Rostow. All’antico timore dell’insufficienza dei mezzi di sussistenza, per una popolazione crescente, che domina le tesi degli economisti classici e che giunge all’assurdo con la tesi pessimistica di Malthus (1803), si contrappone l’analisi sociologica di Durkheim (op. cit.), che distrugge il mito della subordinazione dello sviluppo demografico allo sviluppo delle risorse,

ponendo in luce quanto le condizioni di condensazione umana siano stimolanti di divisione di lavoro sociale, e quindi di solidarietà organica, che si manifesta in massimo grado nella città, risultante dal bisogno che spinge gli uomini a tenersi in continuo contatto.

Secondo la concezione durkheimiana, sviluppata negli studi di economia demografica di Fromont (1947) e di Sauvy (1952), e essenzialmente la concentrazione umana nelle città che, creando sempre nuovi bisogni, sollecita l'invenzione di sempre nuove tecniche produttive.

Rinviando ad altra parte un cenno alle recenti teorie sull'optimum di popolazione, sugli stadi di sviluppo economico, e sull'economia dello spazio, basterà qui far rilevare l'insufficienza di una spiegazione meramente economica della formazione e dello sviluppo della città, come «luogo dei punti di ubicazione ottima di un certo numero di attività economiche» (R. M. Haig, 1926), e quindi come particolare caso dei processi di concentrazione spaziale. Occorre infatti non dimenticare che non tanto dai processi tecnologici più evoluti trae origine la città (anzi, semmai, è stata proprio la rivoluzione industriale a porre in crisi la città), quanto dalle tecniche più arcaiche e soprattutto dalla strutturazione agricola del territorio, che caratterizza la civilizzazione del mondo occidentale, dove, come osserva Gaston Roupnel (1932), essa precede e condiziona la formazione delle città: «i seminativi, i pascoli i sentieri sono opere così piene di significato profondo quanto le acropoli greche, perché la civilizzazione occidentale è strettamente rurale; le città sono una fondazione tardiva e conservano a lungo forma e fisionomia materiale delle loro origini rustiche». Anche per Lewis Mumford (*The City in History*, 1961) quest'origine agreste è viva e positiva: «dal villaggio la città deriva la sua natura di ambiente materno e vitale, stabile e sicuro, radicato nei rapporti reciproci dell'uomo con altri organismi e comunità; dal villaggio trae forme e valori di una democrazia egualitaria».

Questo quadro urbano, degenerato solo «quando è prevalsa la tendenza a signoreggiare su altri uomini e dominare con la forza l'intero ambiente» è rimasto una tipica costante delle città fino alle soglie della rivoluzione industriale ed ha fortemente condizionato lo sviluppo stesso della civiltà. Vista nel suo complesso l'intera rete degli insediamenti urbani dimostra, e non solo nel mondo occidentale, una continuità che, a dire di Max Sorre (*Rencontres de la géographie et de la sociologie*, 1957), «testimonia e simboleggia la durata stessa di una civiltà»; lo confermano le osservazioni di Camille Julian sulla «precocità di utilizzazione di tutti i siti favorevoli all'impianto di una città, la tecnica nello attaccamento al sito e la straordinaria vitalità del germe urbano se solidamente radicato». È quello che Pierre Lavedan, rifacendosi a numerosi esempi di ricostruzione in sito di città ridotte a rovine, chiama «legge di persistenza del piano». Ma non si tratta soltanto di persistenza fisica, essendo questa null'altro che la manifestazione della grande «forza di coalescenza» che tiene uniti abitanti e città; la città infatti, citiamo ancora Mumford, è «il luogo dove si concentra un'eredità sociale ed in cui la possibilità di continui rapporti eleva ad un potenziale più elevato le complesse attività dell'uomo». In altri termini, è in essa che si produce quella accumulazione, incentivazione e trasmissione di conoscenze e di esperienze da cui attinge con continuità la forza di coalescenza. «La città educa l'uomo», afferma Simonide. L'aria di città rende liberi, «*Stadtluft macht frei*» si diceva nel primo Medioevo. E in termini moderni, Robert Ezra Park (1916) precisa: «la città è altra cosa che un semplice raggruppamento di individui e di comodità sociali, qualcosa di più di una semplice costellazione di istituzioni e di opere sociali... la città è piuttosto

uno stato d'animo (a state of mind), un corpo di costumi e di tradizioni di attitudini organizzate e di sentimenti che sono inerenti a questi costumi e sono trasmessi con queste tradizioni...». Numerosi sono i centri abitati dove la "forte tradizione locale", che si manifesta ancor oggi in atteggiamenti minuti e dialettali della vita quotidiana, diventa espressione corale, secondo i precisi rituali delle feste, o esplose, per avvenimenti eccezionali, secondo particolari comportamenti, dando alle città quella che Marcel Mauss chiama una particolare «tonalità di vita», cosicché ognuna di esse mostra di possedere un proprio «modo di pensare, di sentire e di reagire», una propria «coscienza collettiva». Alcune delle più salde e caratterizzate tradizioni risalgono all'antica fioritura delle libertà municipali, ma anche insediamenti di origini assai meno nobili e lontane, o addirittura recenti e di tipo industriale, hanno un loro inconfondibile tipo di vita e di comportamento. Là dove, tuttavia, i rapporti umani raggiungono il massimo grado di intensità, di caratterizzazione e differenziazione è nelle città capitali, o comunque nelle grandi metropoli. Le testimonianze a questo riguardo sono numerose. Se la Londra di fine secolo era per Henry James «la più grande concentrazione di uomini, la sintesi più complessa del mondo», anche di Costantinopoli, che nell'XI secolo raggiungeva quasi un milione di abitanti, Henri Pirenne poteva dire che, «sola, nel mondo cristiano, presentava uno spettacolo analogo a quello delle grandi città moderne, con tutte le complicazioni, tutte le tare, ma anche tutte le raffinatezze di una civilizzazione essenzialmente urbana».

Le ragioni dell'attrattiva e del fascino delle città-capitali sono esaminate da Louis Chevalier ne *La formation de la population parisienne au XIX<sup>ème</sup> siècle* (1950): «Parigi attira i provinciali perché, centro del governo, dell'amministrazione, del tesoro e della circolazione monetaria, della vita intellettuale, del lusso e anche del piacere, attira molte persone ricche e agiate e raggruppa un'elevata popolazione che provvede ai bisogni assai vari dell'alta società e dei proprii. Ne risulta una grande diversità di impieghi, una domanda attiva di mano d'opera, salari superiori, almeno sotto forma nominale, a quelli della provincia, occasioni che tentano lo spirito di speculazione e l'ambizione dell'ascesa sociale». Gli aspetti positivi della convivenza erano già stati diligentemente annotati da uno scrittore del tempo elisabettiano, John Stow: «per la prossimità della conversazione gli uomini sono distratti dalla ferocia barbara e dalla violenza ad una certa dolcezza di maniere, ad umanità e giustizia...».

Né va trascurato il fatto che le civiltà urbane sono erotiche: non solo esse sviluppano i bisogni sessuali, ma ricevono dalla sessualità un incitamento che si traduce in tutti i campi, economici, sociali, culturali (Gurvitch); la città per contro è anche centro di vita intellettuale, «concentrazione di materia grigia», come dice Jean Canaux. Gli studi sulla mentalità urbana e sul comportamento urbano dei moderni ecologisti nordamericani tendono a porre in luce le componenti eterogenee che improntano la vita di città (urbanism) come un nuovo modo di vita. Per Louis Wirth (1938), che si ricollega direttamente ad Ezra Park, la città, da lui definita come «aggregato di numerosa ed eterogenea popolazione densamente insediata su di uno spazio limitato», è caratterizzata essenzialmente per essere campo di «attitudini, di idee e di costellazioni di personalità». In questo senso, Gordon Ericksen (1954) afferma che la città «è un vantaggioso laboratorio per gli studi di vita sociale perché ogni caratteristica della natura umana è non solo visibile, ma esaltata: nella libertà urbana, ogni individuo, sia pure eccentrico, trova un ambiente in cui può svilupparsi, prosperare ed esprimersi». L'individuo, però, non solo reagisce alle forze dell'ambiente che McKenzie classificava in selettive, distributive e adattative, ma può diventare egli

stesso creatore di ambiente. Lo affermano tutti gli ecologisti, ed in particolare Rose Hum Lee, che, in *The City (1955)*, partendo dalla tesi ecologica secondo cui la città non è un fenomeno statico, ma un «equilibrio in perenne sviluppo» ed avendo occhio alla teoria delle cinque zone concentriche di Burgess (1925), individua i cinque processi fondamentali che inciderebbero sullo sviluppo delle strutture spaziali: la “concentrazione”, come tendenza degli individui ad ammassarsi in aree favorevoli al sostentamento (con il suo opposto, la “dispersione” come reazione a situazioni di congestione); “la centralizzazione”, come raggruppamento delle funzioni produttive, distributive e di servizio della città (con all’opposto il “decentramento”); la “segregazione”, quale concentrazione di tipi specifici di popolazione o di istituzioni in una data area; la “invasione” che si ha quando nuovi tipi di popolazione o di istituzioni o di attività sostituiscono in una area quelli precedenti, per spostamento o per cambiamento di destinazione d’uso; la “successione”, come ciclo finale dell’invasione e come processo ricorrente dell’espansione urbana, che determinerebbe situazioni di disorganizzazione personale e sociale, che possono essere ristabilite solo attraverso una nuova ricerca di equilibrio. La preponderanza che in questa analisi assumono i processi di segregazione, invasione e successione riflette situazioni e problemi tipici delle città nordamericane; ed è ovvio che, in tale prospettiva, la pianificazione urbanistica si proponga come scopo immediato la ristrutturazione delle sezioni deteriorate della città, prima e più ancora che la sua organizzata espansione.

Sempre nel campo degli studi sulla mentalità urbana sono da segnalare, infine, i recenti studi sociologici di Alessandro Pizzomo (1962) che si riallaccia, oltre che alla scuola durkheimiana ed a quella ecologica di Chicago, anche alle tesi di Georg Simmel (*Die Grosstadte und das Geistesleben*, 1903) che metteva in luce come la concentrazione degli individui nella grande città, se moltiplica i contatti, li rende però sempre più brevi e fuggenti, calcolati e funzionali. Nell’analisi di Pizzomo il processo di urbanizzazione consiste essenzialmente in un processo di differenziazione fra gruppi sociali; esso «non è un trasformarsi della piccola comunità in una grande comunità, né il passaggio da una vecchia ad una nuova forma di solidarietà sociale (Tonnie, Durkheim), ma è il sorgere di una nuova entità sociale che si contrappone, coesistendo alla precedente; non è l’allargarsi di un gruppo o il suo sforsarsi, come pensa Simmel, ma il comporsi di nuovi gruppi e di nuovi tipi di rapporti fra essi». Questo “dislocarsi delle posizioni relative di certi gruppi nella società”, questo “mutarsi delle loro funzioni” determinano alla fine, secondo Pizzomo, “un trasformarsi del sistema”.

Fra le più recenti ricerche di sociologia urbana sono, infine da segnalare la teoria delle comunicazioni e le sue relazioni con l’organizzazione spaziale; secondo R. L. Meier (*A Communications Theory of Urban Growth*, 1961) una struttura urbana può essere interpretata per mezzo dei sistemi, della intensità e della frequenza nello scambio interpersonale di messaggi attraverso i vari canali di trasmissione (parole, gesti, stampa, immagini, telefono, radio, televisione); la cultura della città, in questa interpretazione, diventa essenzialmente la cultura delle comunicazioni interpersonali e la struttura urbana più confacente ed evoluta è quella che agevola in massimo grado lo sviluppo e l’organizzazione dello scambio di comunicazioni, giungendo così, anche attraverso quest’analisi, alla conferma del preminente valore delle interrelazioni umane nella organizzazione spaziale urbana.

Da questa rapida rassegna di definizioni sociologiche, si può alla fine trarre la conclusione che è attraverso l’analisi della dinamica delle strutture sociali e dei loro reci-

proci rapporti con la dinamica delle corrispettive strutture spaziali che può essere ricercato ed interpretato lo specifico carattere di una data città in un dato momento. È lo scopo che da decenni persegue, con infaticabile vigore, l'attività scientifica di Lewis Mumford, che ha dedicato all'argomento della città due studi insostituibili: *The Culture of Cities* (1938) e *The City in History* (1961). Anche se non possono esser condivise del tutto la sua impostazione culturale, troppo incline alla astratta schematizzazione tipologica ereditata dal Geddes e dalla sociologia classica, e la sua tendenza ad indulgere alle dimostrazioni a tesi o alla preminenza tecnologica, tuttavia alla sua opera non può non esser riconosciuto un autentico respiro che trae vigore dall'acuta penetrazione su fatti minuti e caratterizzanti della vita urbana e dalla doviziosa preparazione dei dati d'informazione; va a lui in ogni caso il merito di avere rivelato all'attenzione mondiale il dramma della città, nella storia e nel presente. *The Culture of Cities* è, in ogni sua parte, una ricerca di definizione della città: trascriviamo qui di seguito alcune conclusioni sul concetto sociale della città che riassume in gran parte le varie tesi sulle quali ci siamo soffermati in questo capitolo.

«La città è una riunione coordinata di gruppi primari e di associazioni a scopi definiti: i primi, come le famiglie e le unità di vicinato sono comuni a tutte le comunità, le seconde caratterizzano particolarmente la vita di città... Gli essenziali fattori fisici per l'esistenza di una città sono la ubicazione stabile, il ricovero duraturo, le possibilità permanenti di riunione, di scambio e di immagazzinamento; gli essenziali fattori sociali sono la divisione sociale del lavoro, che giova non solo alla vita economica, ma anche ai processi di sviluppo culturale. La città, in questo senso completo, è quindi un plesso geografico, un'organizzazione economica, un processo istituzionale, un teatro di azioni sociali, ed un simbolo estetico di unità collettiva. Da un lato essa è la cornice materiale per le normali attività domestiche ed economiche; dall'altro è la scena consapevolmente drammatica per le azioni più significative e per gli stimoli più sublimati di una cultura umana... La città favorisce l'arte ed è arte essa stessa».

## Lo "Spazio urbano"

### Mondo arcaico

Fin dalle culture più arcaiche ad insediamento definito, non vi è gruppo umano o comunità o società locale, grande o piccola e comunque organizzata, che non abbia concretato un proprio artificiale "ambiente di vita", generalmente così solido da durare più a lungo dei suoi stessi abitanti, che, in esso rinnovandosi per successive generazioni, ne hanno usufruito, o così efficiente da restare in uso, pur con adattamenti di varia entità, anche per parecchi secoli, o infine, così radicato e fortunato da sopravvivere a calamità e distruzioni, o rinascere, durante millenni. Erbil, l'antica assira Arbeles, pare che abbia avuto un'ininterrotta esistenza di oltre 5 millenni, e non poche sono le città che, sia pure attraverso rinnovamenti profondi, superano oggi i due millenni di storia e di vita continua. Ma, forse, le sopravvivenze più clamorose di un artificiale e caratterizzato ambiente di vita non sono solo da ricercare in queste testimonianze di longevità locale, quanto piuttosto nella trasmissibilità di alcuni schemi o modelli spaziali, che per un assai più lungo ed incerto arco di tempo sono stati costantemente tramandati e ripetuti, e collegano, in modo stupefacente culture neolitiche a culture africane attuali. Una straordinaria fioritura di insediamenti neolitici e delle susseguenti età dei metalli solo

da poco messi in luce od aerofotograficamente individuati, caratterizzati tutti da recinti circolari od ovoidali, ospitanti raggruppamenti di capanne prevalentemente circolari ed apparentemente disseminate, si ha nelle Puglie (Tav. I68), nelle Eolie, a Cipro, lungo il Reno ed il Danubio, in Inghilterra, e testimonia una vasta, lenticolare diffusione della cultura del villaggio, che precede ed affianca la cultura della città e che di tempo in tempo scompare, per riaffiorare altrove, secondo uno sviluppo destinato a restare sconosciuto, ma contrassegnato dalla costante ripetizione di forme che influenzeranno non solo gli insediamenti nuragici, i castellieri veneti e le cittadelle hittite ed egee, ma che si ritrovano ancor oggi, nelle espressioni più pure ed arcaiche, nei “kraal” dell’Africa negra, caratterizzati da recinti, talora perfettamente circolari, contenenti gruppi di capanne, talvolta disseminate, talaltra disposte secondo annucleamenti che evidenziano geometricamente i gruppi delle famiglie e dei capi di bestiame ad esse pertinenti. Anche la distribuzione territoriale dei villaggi neolitici, assomiglia per caratteristiche di ordinamento territoriale, economico ed urbanistico, ai raggruppamenti territoriali dei kraal africani (Tav. I69).

La persistenza plurimillennaria di queste forme arcaiche d’insediamento non può spiegarsi solo in termini di adattamento di un elementare e semplificato ordinamento socio-economico a situazioni di stabile equilibrio demografico ed ecologico: «nella valle del Niger ogni villaggio coltiva un’area di un raggio di I.500-I.800 m. e quando aumenta il numero di abitanti, il villaggio non aumenta il numero delle case, ma lancia a 2-3 chilometri una colonia che fonda un piccolo villaggio, che prende lo stesso nome del primo» (Vidal de la Blache, op. cit., p. 38). Non si può per ciò solo dedurre, ma neppure escludere, che analoghe consuetudini di colonizzazione dinamica e continua non fossero praticate dalle comunità neolitiche: questa supposizione permetterebbe di dare una più soddisfacente spiegazione alla strutturazione territoriale basata sul consapevole mantenimento delle esigue dimensioni del villaggio che rende così possibile la ripetizione del modello. Le ragioni di questo volontario contenimento nelle dimensioni sociali e territoriali della comunità non vanno tanto ricercate in considerazioni di tecnica produttiva, che non si presentano con carattere determinante, quanto piuttosto nei significati magici, cosmologici e psicologici certamente impliciti nella forma spaziale del villaggio neolitico, così come essi si ritrovano tuttora nel kraal africano. Il cerchio periferico, che divide, come orizzonte locale, lo spazio intemo del villaggio da quello esterno coltivato, ripete, in piccolo, l’orizzonte terrestre delimitato dall’oceano che circonderebbe la terra e separa un ordine interno di tipo “fas” dal mondo esterno preda di forze demoniache: nell’interno del villaggio africano (figura, coll. 563-564), al centro, è di norma piantato il palo rituale, “centro del mondo”, con le insegne totemiche, simbolo ad un tempo fallico e cosmologico. La stessa capanna ha un significato magico: la cavità interna richiama la matrice, la cupola la volta celeste; come gli organi umani, così ogni parte dello spazio interno della capanna ha una destinazione precisa, magico-funzionale. Ogni parte costitutiva del villaggio risulta così composta da elementi interni ed esterni: il grande spiazzo al centro del villaggio è contemporaneamente lo spazio interno al villaggio e la sovrapposizione di tutti gli spazi esterni alle capanne, simbolo concreto dell’interconnessione dei rapporti comunitari, contenuti e magicamente protetti dal recinto estemo, ad un tempo “orizzonte” e “placenta”, il cui accesso, generalmente unico, ha un significato di comunicazione non solo fisica, ma simbolica con il mondo esterno. Un così complesso intreccio di significati profondi (v. Cosmologia e cartografia) che trae a sua volta origine dalle più remote esperienze dei cavernicoli e dei nomadi, e che

può aver assunto nel tempo e nello spazio interpretazioni e variazioni estremamente diverse, non ancora sufficientemente esplorate e coordinate sotto il profilo delle manifestazioni spaziali, costituisce un indubbio patrimonio culturale di base su cui poggia e si sviluppa non solo la cultura del villaggio nella fase più evoluta, quando in essa si enucleano gli spazi “sacri” dei santuari e quelli funzionali dei magazzini e tutto lo spazio interno comunitario si articola in condotti viari ed in spiazzi di sosta, ma anche quella urbana, che dalla struttura del villaggio prende le mosse; a questo fondo culturale comune occorre far ricorso per una spiegazione scientifica, non solo tecnicistica e meccanica, dello “spazio urbanistico”. La costanza degli elementi di base si ritrova anche in quei modelli spaziali che non adottano forme geometriche circolari, ma derivano dall'aggregazione di forme rettangolari o quadrate.

La ben nota teoria vitruviana dell'inscrivibilità della forma umana contemporaneamente nel quadrato e nel cerchio (v. Proporzioni), usualmente intesa come regola canonica di proporzionamento, presumibilmente racchiude ed autorevolmente tramanda un più profondo ed arcaico significato di generazione delle forme geometriche astratte, come derivate da proiezione antropomorfa ed impregnate pertanto di significato cosmologico. Gli arcaici contenitori umani, circolari o rettangolari, possono anche non essere coevi, ma la loro differenza geometrica non può essere spiegata con argomenti tecnicistici, ad esempio con l'uso di pali lunghi e diritti quali generatori dei villaggi palafitticoli padani, e successivamente del “castrum” romano, come propone il Mumford. La sopravvivenza, ancor oggi, di tipi di aggregazioni capannicole a forma rettangolare, sia terrestri che lacustri (VOL. XIII, Tav. 60), testimonia le ripetizioni di analoghe forme di insediamenti preistorici, altrettanto impregnate di significati profondi e di rituali magici: essenza e significato dello spazio interno ed esterno, familiare e comunitario, fondamento della strutturazione del villaggio, sono costanti rispetto alle due serie di elementi modulari di base. Cosicché, fin dalle prime manifestazioni urbane, entrambi coesistono e sono utilizzati separatamente o congiuntamente in varie combinazioni e con vari sistemi di logico sviluppo spaziale.

### Antiche civiltà urbane

Negli strati anteriori al V millennio di Gerico sono stati ritrovati resti di case circolari e cinte murarie. La sumerica Ur (IV millennio), dalla trimillennaria esistenza, presenta una struttura assai evoluta, con cinta ovoidale protetta da mura e canale, dotata di due porti, uno sull'Eufrate ed uno alla testa di un canale derivato che attraversa per lungo la città, con un precinto rettangolare per la zona sacra dei templi, tutti rettangolari, ed una rete stradale a maglie rettangolari racchiudenti le abitazioni di norma a pianta quadrata chiuse all'esterno ed aperte all'interno su cortile chiuso.

L'impianto urbanistico di Babilonia, risalente alla fine del III millennio, sviluppa fino alle estreme conseguenze quello di Ur: posta a cavallo dell'Eufrate che la bipartisce, la città è cinta da un giro rettangolare di doppie mura, rimaste famose per il loro spessore complessivo di oltre 25 m. alla base; affiancata alla sponda orientale del fiume si stende la fascia della “zona sacra e di comando” con i poli essenziali del tempio di Marduk, della celebre torre, una ziqqurat a sette terrazze di circa 90 metri d'altezza denominata Etemenanki (casa del fondamento del cielo e della terra), dei giardini e del tempio di Istar, cui verrà affiancato il palazzo imperiale di Nabucodonosor; la zona sacra e di comando è delimitata a levante da una strada

processionale rettilinea larga 23 metri, pavimentata con blocchi di pietra, e parallela al fiume: la prima strada monumentale della storia; la città residenziale ripete, moltiplicato, il graticolato di Ur. Tutta la città traduce la concezione cosmologica babilonese, per cui la terra non è né una sfera né un disco, ma una piramide a sette terrazze circondata dall'oceano e sulla quale gravano tre cieli; sulla terrazza superiore stava Babilonia e nella città s'elevava la grande torre di Marduk, un'immagine rimpicciolita del mondo e nello stesso tempo il suo gradino più alto e più vicino al cielo: il vertice ed il centro del mondo (Schneider, *Überall ist Babylon*, 1961).

1 Cividale de Terroso  
(Portogallo, 1000-600 a.C.).

2 Santa Vittoria di Serri  
(Sardegna, età del bronzo –  
III sec. A.C.).

3 Villaggio del Camerun  
(1960 a.C.).

4 Mohenjo-Daro: schema ad  
assi ortogonali con insulae  
pressoché uniformi  
(III millennio a.C.).

5 Babilonia: planimetria della  
parte settentrionale del  
quartiere Markes, nella  
ricostruzione di Nabucodonosor  
II (604-562 a.C.).

6 Mileto: città ellenistica del  
IV secolo a.C.

7 Aosta: tracciato delle mura  
romane.

8 Tezew: persistenza del  
reticolo romano nello schema  
medioevale. – Impianti  
urbanistici medioevali.

9 Ripa (Italia).

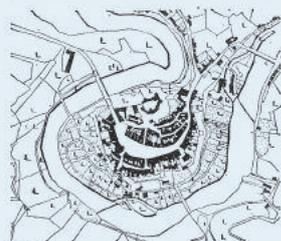
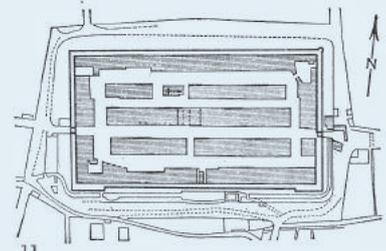
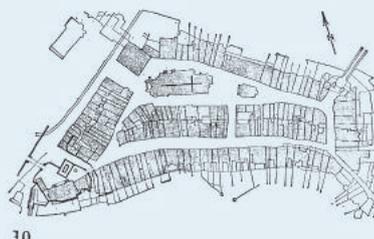
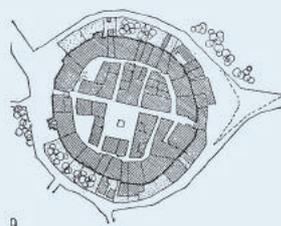
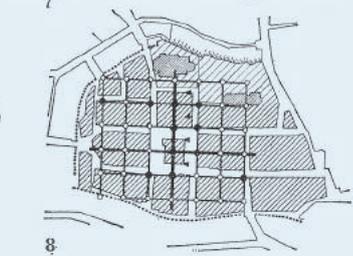
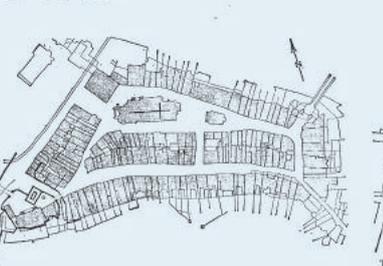
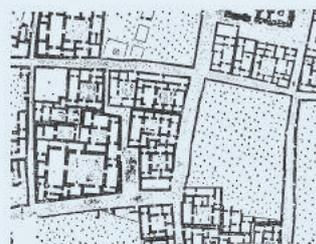
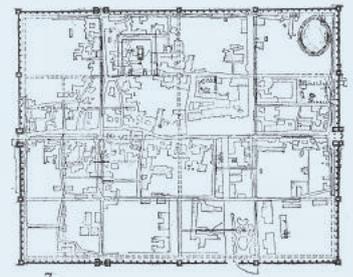
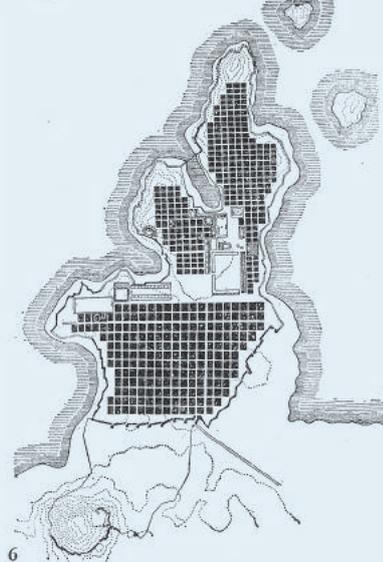
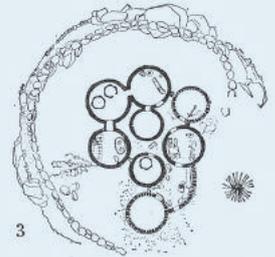
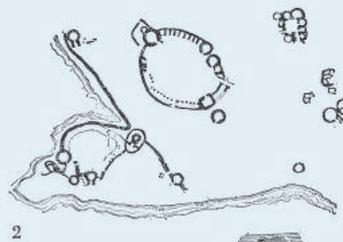
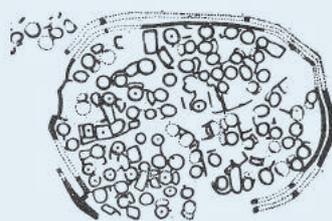
10 Friburgo (Svizzera).

11 Neuen Kirch (Svizzera).

12 Loket (Boemia).

13 Bergamo (Italia).

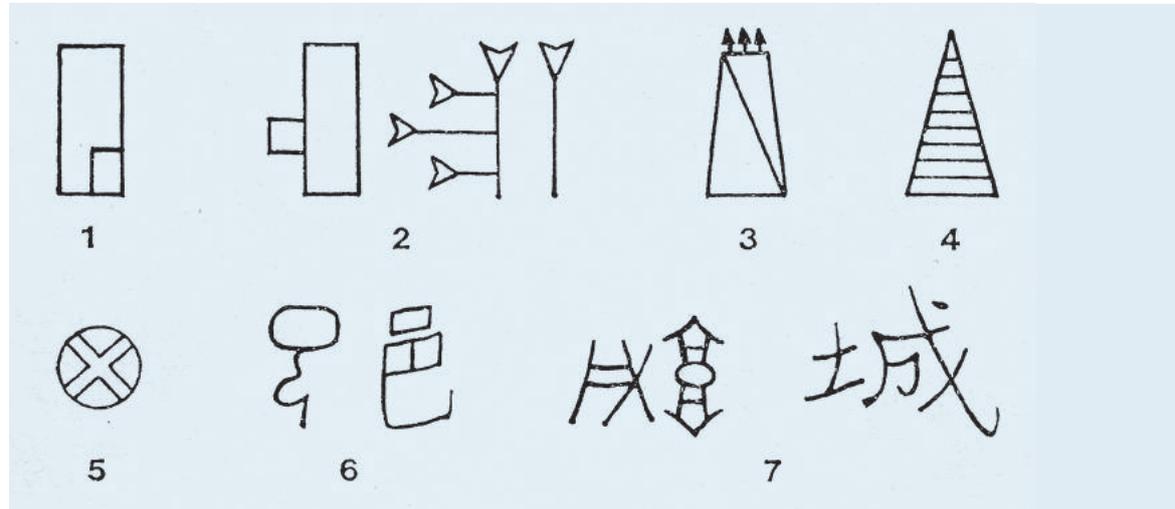
14 Rothenburg (Germania).



Non deve essere stato facile in antico sottrarsi al fascino di questo modello strutturale ambiziosamente perfetto; con esso nasce non solo la città, ma la città-capitale, la metropoli: elementi di questa struttura spaziale si ritroveranno consciamente o inconsciamente recepiti anche a distanza di millenni, in varie capitali.

**Ideogrammi esprimenti  
concetti di complessi  
recintati, villaggi e città:**

- 1 geroglifici egiziani: complesso recintato, castello, palazzo.  
2 cuneiformi: città (a sinistra la forma pittografica arcaica, a destra la forma recente).  
3 geroglifici cretesi: fortezza, palazzo.  
4 geroglifici hittiti: città.  
5 geroglifici egiziani: villaggio o città con strade incrociate.  
6 cinese: città (a sinistra il carattere arcaico del II millennio a.C., a destra il carattere moderno).  
7 cinese: complesso recintato, città murata (a sinistra il carattere arcaico del I millennio a.C., a destra il carattere moderno).



Coeve di Ur e di Babilonia, le città di Mohenjo-Daro (figura, coll. 563-564) e Harappā, sorte nel III millennio nell'alta e media valle dell'Indo, presentano identico piano, un graticolo stradale principale perfettamente orientato nord-sud est-ovest, che stacca grandi isolati di 400 per 300 metri di lato, ciascuno dei quali suddiviso con reticoli minori o con strade a fondo cieco, e completamente riempito da residenze ad impianto quadrato, chiuse all'esterno e con le stanze aperte sulla piccola corte centrale; un complesso impianto di fognature serve le singole abitazioni; in entrambe le città, una cittadella con edifici religiosi posta ad occidente, a forma rettangolare di 400 metri per 200 di lato, sopraelevata di 10 metri sul piano di città. Anche l'impianto di queste città non può esser stato esente dalle concezioni magico-cosmologiche, di cui sono sopravvissute numerose testimonianze nelle varie dottrine indiane: costantemente la città è intesa come simbolo della concezione dell'universo. Così, secondo il Giainismo, l'universo è concepito secondo una serie di cerchi concentrici, al cui centro è la terra, su cui si innalza la montagna del mondo, Meru, da cui sgorgano quattro fiumi, che separano i quattro continenti; secondo la dottrina buddhista l'universo è pure concepito secondo sette cerchi concentrici e lungo le mura della città ideale si aprono dodici porte, quanti i segni dello Zodiaco, ma, in pratica, la stessa concezione era traducibile con quadrati concentrici. Secondo le regole degli Silpāstra il piano delle città e dei villaggi segue il principio della croce cosmica, del cosiddetto "quadrato magico", che rappresenta i quattro quarti dell'universo. Anche nelle singole parti della città si moltiplica la concezione magicoreligiosa a la casa d'abitazione è costruita sul modello del corpo umano... che è la casa dell'anima in esso contenuta». Il tempio indiano è concepito come una città in miniatura, con spazi che a rappresentano i recinti del bestiame, corridoi che portano all'altare e che rappresentano le spaziose strade della città che portano al palazzo reale posto al quadrivio, con spazi dove i fedeli si raccolgono attorno all'altare, così come i cittadini si raccolgono nel palazzo di città; e ancora vi sono non soltanto strade e rigagnoli, pozzi e serbatoi, sale d'aspetto e di adunanza, nel tempio, minuziosamente ordinati come nella città, ma anche mercati coi loro stalli» (da un inedito di E. A. Gutkind).

In sintesi, la concezione indiana della struttura dello spazio e dei suoi complessi significati psichici e cosmici si esprime attraverso i mandala, composizioni di cerchi e quadrati concentrici, in cui simboli colori e giaciture rispetto agli assi principali parlano un linguaggio profondo: se la città indiana in tempi storici si pone, come un mandala costruito, è forse arrischiata illazione l'ipotesi che la matrice di queste concezioni abbia presieduto all'impianto di Mohenjo-Daro e di Harappā, della cui cultura troppo poco è noto?

Note nei minimi particolari sono invece le concezioni religiose egizie, che hanno presieduto alla pianificazione dell'intero territorio. Lungo il corso del Nilo, asse della terra circondata dall'oceano, sono costantemente distribuite a oriente le città dei vivi e di fronte, ad occidente, le città dei morti, secondo una precisa legge cosmologica: il sole, Re', quotidianamente partorito dalla dea del cielo sorge sulle città dei vivi, percorre il cielo sulla barca celeste, traversando il Nilo nella sua culminazione, e tramontando muore sulle città dei morti, per entrare nel sottosuolo, nel regno dei defunti, dove ha inizio l'avventuroso tragitto sotterraneo della barca solare.

E poiché l'immortale vita dei trapassati aveva valore dominante e prioritario, nelle città dei morti sono concentrati tutti gli interessi per garantire la fisica immortalità dei resti e dei loro architettonici contenitori. Le città dei vivi, invece, effimere come le loro vite e pertanto costruite quasi sempre di fango essiccato e rinnovate perennemente a strati sovrapposti che innalzano via via il livello del suolo urbano, sono improntate alla più stretta funzionalità quotidiana (fatta eccezione, ovviamente per gli edifici religiosi). Inserirle in un mondo uniformemente pianificato mediante sapienti opere di arginatura e di irrigazione, che coprono l'intera valle, e tutto immerso in un'unica concezione cosmologico-religiosa che rende ogni segmento trasversale della valle identico agli altri, le città egiziane sono da intendersi non tanto come vere e proprie città, quanto come quartieri residenziali di un immenso stato urbano; la loro caratterizzazione deriva quindi da una ordinata aggregazione a schiera delle case (dei ricchi, degli artigiani e degli operai) il cui ideogramma (figura, col. 563) rappresenta i tre comuni elementi fondamentali: il recinto esterno, la cella costruita e lo spazio libero interno (nelle case dei ricchi, il giardino) in cui si svolgeva la maggior parte della vita, come appare dai numerosi modelli in legno, sopravvissuti agli stessi esemplari al vero. Lo schema geometrico dei quartieri è talvolta quadrato, come a Tell el-'Amārna (Tav. I70), ma il complesso urbano tende, nei tempi più recenti del nuovo impero, a dissolversi in una struttura aperta e continua, mentre, prima che la pianificazione territoriale fosse definitivamente consolidata, le città più antiche (Hierakonpolis, Menfi) erano forse circondate da mura circolari od ovoidali, come è suggerito da alcune raffigurazioni arcaiche dello stesso geroglifico della città, "nwt" il quale, nella sua forma schematica (figura, col. 563), oltre che come sintesi della struttura spaziale urbana a strade incrociate, potrebbe anche essere interpretato come una significazione cosmologica della città, intesa quale simbolo dello stesso territorio nilotico, dove il cerchio di orizzonte rappresenterebbe l'oceano e gli assi incrociati il Nilo e il corso del sole.

Il trapianto e l'incrocio delle culture urbane mesopotamica ed egizia su suolo europeo avvengono a Creta, verso la metà del III millennio, innestandosi su antichissime culture neolitiche, in un ambiente fisico ad orografia fortemente caratterizzata, totalmente diverso quindi dalle ampie valli irrigue del Nilo, dell'Indo e dell'Eufrate. La nuova cultura minoica produce immediatamente i suoi frutti, moltiplicando rapidamente un nuovo tipo di insediamento incentrato su di un impianto palaziale di nuova

concezione. Il tema della reggia, completa di servizi, era già stato trattato unitariamente e con ampiezza nel III millennio a Mari, sull'alto Eufrate; lo stesso schema in terra cretese viene ingigantito fino a diventare l'elemento dominante dei nuovi insediamenti urbani di Mallia, Knossos e Phaistos, tutti di grande estensione, il maggiore dei quali, Knossos, poteva forse ospitare da 40 a 80 mila abitanti.

Le principali innovazioni strutturali e d'impianto del palazzo minoico non risiedono solo nel raggruppamento di un più grande numero di ambienti (800 camere a Knossos) a varia destinazione, o nella sovrapposizione di più piani, e quindi nelle dimensioni di per sé rilevanti del complesso architettonico, ma soprattutto nell'introduzione di un nuovo elemento spaziale urbanistico, la piazza chiusa (a Knossos m. 27 X 55), tutta edificata e circondata da edifici, che diventa il centro di tutta la composizione spaziale come luogo focale del palazzo, e della città: modello spaziale, questo, destinato ad ampio successo nell'arte urbana di impronta aulica nei millenni successivi.

Nelle più recenti e minori città cretesi, prive di grande residenza monarchica, si manifesta invece un nuovo equilibrio.

La cittadina di Gurnià, ad es. (Tav. I70), sorta dopo il terremoto del 1750 a. C., contiene una più accorta ed umana dosatura di elementi per la vita associata, con un duttile adattamento delle abitazioni alla collina conoidale, su cui sorge e sulla cui sommità sono impiantati un modesto palazzo ed una vasta piazza per il mercato, così da farla apparire quasi una anticipazione di città medievale.

Sono, in nuce, i nuovi caratteri della sorgente civiltà urbana occidentale, che Micene rappresenta, con intensa drammaticità, per prima, non più contrassegnati dalla grandiosità delle dimensioni o dalla astratta ripetizione, tipiche delle organizzazioni accentrate e militari, ma resi evidenti da una articolata compenetrazione di elementi, di funzioni e di spazi, tutti minutamente caratterizzati ed intrecciati, in modo da formare tutti assieme un complesso organico, che dalle accidentalità del suolo su cui è plasmato o dagli eventi vissuti e trasmessi trae ispirazione per una costantemente varia individuazione.

È l'espressione spaziale del nuovo tipo di convivenza e di organizzazione basata su piccoli gruppi sociali, urbano-rurali (sinecismo), con ordinamenti tali da consentire lo sviluppo e l'esaltazione delle caratteristiche e delle ricerche individuali, fuori dagli schematismi della teocrazia e della cosmologia universale.

La città greca si arricchisce così di nuovi elementi urbani richiesti dalla moltiplicazione degli incontri sociali e dalle indipendenti attività di gruppo. Ai piedi dell'acropoli ateniese, centro spirituale della polis, dove sono raccolte le vere fonti della città antica ed in cui si accumulano e si giustappongono testimonianze e templi simbolici, si stende, senza ordine prefissato, la città, che nei quartieri residenziali ripete ancora l'antico tipo insediativo di Ur, ma che si differenzia profondamente da qualsiasi preesistente insediamento umano per la ricchezza delle attrezzature e degli spazi ad uso pubblico, il pritaneo, l'agorà, la collina della Pnix per l'assemblea popolare, il teatro, il ginnasio, i boschi sacri, che in breve fanno di Atene il centro culturale più rappresentativo della nuova storia dell'Occidente antico. La varietà, la moltiplicazione e la libera combinazione spaziale di questi elementi consentono ad ogni città ellenica di assumere una propria caratterizzazione urbanistica in cui si riflettono la vivacità della vita associata e le scelte individuali o di gruppo: il concetto di "spazio" viene demitizzato e diventa oggetto di indagine e di speculazione filosofica.

Cosicché, quando si offriranno le grandi occasioni per la creazione di nuove città o per la ricostruzione di città distrutte o per estensioni programmate, come a

Mileto (figura, coll. 563564), Olinto, al Pireo, o come ad Agrigento, Siracusa e Selinunte, e poi a Priene (Tav. 17I), per citare solo le più famose, l'urbanistica greca fornirà ampia dimostrazione dell'alto grado di maturazione e di sintesi raggiunto nella scienza e nell'arte dell'organizzazione urbana: tutte le preesistenti acquisizioni tecniche, mesopotamiche, egiziane e cretesi, vengono razionalmente utilizzate e generalizzate, ma ognuno dei nuovi insediamenti urbani assume una sua particolare individualità ottenuta soprattutto mediante la presenza, la caratterizzazione e la distribuzione spaziale degli impianti e degli spazi ad uso pubblico, intesi come elementi focali della vita urbana.

La città greca è essenzialmente e prepotentemente città degli uomini e per gli uomini. Il che non significa assenza di religioso ricordo delle antiche origini materializzate in luoghi sacri alle divinità poliadi ed in rituali; così, per la fondazione di nuove città era consultato l'oracolo per la scelta del sito ed il fuoco sacro, che avrebbe dovuto ardere nel nuovo priteo, era attinto e trasportato dal focolare della metropoli; nell'agorà, all'epoca omerica era il "circolo sacro", che successivamente nelle assemblee del popolo era ricordato col tracciamento del cerchio sacro fatto col sangue delle vittime immolate sull'altare prima di ogni deliberazione. L'oracolo, il fuoco, il cerchio sacro sono indubbe testimonianze sulle comuni origini e sulla costante cosmologica dell'insediamento umano: le stesse, che presiedono il rito etrusco-romano della fondazione delle città, per altro impregnato di uno spirito più fedele ad arcaici simbolismi. La cerimonia della fondazione avviene in due tempi: per prima cosa, il fondatore, compiuti i riti propiziatori e di purificazione, scava una piccola fossa di forma circolare, in cui getta alcune zolle di terra della città d'origine, "terra patrum"; la fossa è chiamata "mundus", regione dei mani ed insieme cosmo, e su di essa vien posto l'altare ed acceso il fuoco. Quindi, attorno al focolare urbano, così costituito, è tracciato in quadrato il perimetro della città, come attorno al focolare domestico è costruita la casa; il fondatore incide con l'aratro il solco rituale, su cui saranno costruite le mura, ed interrompe il solco sacro ed inviolabile in corrispondenza delle porte; una fascia di terreno inedificabile ed incolto, il "pomerium", sui lati interno ed esterno delle mura, completa fisicamente il recinto sacro della città. L'antico significato cosmologico-religioso dei simboli geometrici, cerchio, quadrato ed assi principali, con cui è formata la città romana è dunque ancora così vivo da impregnare per lunghi secoli tutta la civiltà romana.

Le città si moltiplicano e la struttura urbana, basata sulla presenza di alcuni impianti pubblici fondamentali, e soprattutto del foro, viene, per opportunità politica e per celerità di attuazione, semplificata e ridotta a schema: un'unica cultura urbana, greco-romana, amalgama rapidamente i popoli d'Europa, sovrapponendosi ed integrandosi alle culture preesistenti.

Le sole metropoli, Roma e poi Bisanzio, fanno eccezione: in esse la grandiosità degli impianti e degli spazi di uso pubblico, assumendo significato politico e sociologico, è esaltata oltre misura tanto da sovrastare e persino soffocare la città degli uomini: tanto il fascino di Babilonia è ancora presente nella memoria collettiva. Lo testimonia la sua massima esaltazione contenuta nella sintetica descrizione della Gerusalemme celeste nell'Apocalisse di Giovanni: «la città, poi, è di forma quadrata, misurando tanto in lunghezza quanto in larghezza. Egli dunque con la canna misurò la città fino a dodicimila stadi; lunghezza e larghezza e altezza sono in essa eguali»: una immensa megalopoli a forma di cubo, di 2300 km. di lato.

## La città medievale

L'unificazione politico-culturale romana e la sua successiva dissoluzione accompagnata da una rapida e quasi totale recessione economico-demografica, contrastata per altro dal radicarsi della nuova cultura cristiana nelle sue varie espressioni di organizzazione territoriale e comunitaria, hanno creato, come è noto, sui territori europei e presso i gruppi demografici lenticolarmente sopravvissuti ed incrociatisi con i sopravvenuti invasori, le condizioni per una quasi contemporanea ed omogenea risurrezione socio-economica in singoli focolai variamente disseminati come aree culturali autonome o solo nominalmente coordinate.

La riaccensione della vitalità urbana, dopo il Mille, avviene così, in Europa, con comuni caratteristiche: da un lato, una complessa stratificazione culturale, in cui sono compresenti non solo i più arcaici sottofondi aborigeni ed i residui della omogeneizzazione romana, ma anche i recenti innesti etnici, il tutto nuovamente amalgamato dalla diffusa e radicata unificazione religiosa; dall'altro, condizioni obiettive di dimensione demografica e di isolamento di gruppi, che consentono una ripresa economica solo su aree limitate, circoscritte e non comunicanti. L'universalità romana, perseguita ancora come vago ideale, non potendo più ricrearsi in realtà politica, sconfinata nel mito e nello strumento di lotta, ma assume realtà concreta sul piano etico e giuridico oltre che linguistico e culturale.

Ha così inizio una nuova cultura socio-economica essenzialmente urbana, basata sulla piccola comunità autosufficiente che ristrutturava il territorio europeo in minuscole autonome aggregazioni di città e campagna. Molte di esse rianimano la spenta vita di "municipia", di "pagi", di "vici" romani o si innestano su ville, corti, pievi e monasteri; altre riattivano e sviluppano funzioni portuali e mercantili; molte altre ancora sono create ex novo in un eccezionale fervore di colonizzazione e di urbanizzazione: da questa rifioritura urbana prende l'avvio con ininterrotto sviluppo l'Europa dei tempi moderni.

In questo rinnovato quadro culturale, economico e sociale, ad un tempo stesso generalizzato e localmente differenziato, le città medievali, grandi piccole o minuscole, rivelano tutte l'impronta di una comune ispirazione ideale ed insieme l'affermazione di un'autonoma caratterizzazione individuale: l'unica profonda differenziazione si ritrova tra gli insediamenti feudali ed i liberi comuni, ma è immediatamente evidente quanto le libertà comunali abbiano influito sull'accentuazione della caratterizzazione individuale. Agli insediamenti feudali si affianca ben presto, nella stessa Europa nordica, un nucleo urbano che aspira a propri statuti. Gli elementi della strutturazione urbana derivano ancora, sostanzialmente, da quelli della cultura greco-romana, ma ognuno di essi risulta come riplasmato e rifatto da una acuta analisi critica in funzione di una diversa concezione dei rapporti umani e, quindi, dello spazio.

Concentrazione di attività artigianali, e commerciali, luogo di incontro e di scambio quotidiano con il contado, mèta, a date fisse, di attività mercantili a vasto raggio, centro, al tempo stesso religioso culturale e politico, la città medievale, dotata di propri statuti ed ordinamenti, realizza un completo microcosmo. La città si presenta quindi, per chi vi giunge dall'esterno, come un'entità autonoma, circoscritta da mura, inserita in un suo particolare paesaggio agricolo tutto elaborato ed umanizzato e ben riconoscibile da lontano per il suo particolare "profilo" di torri, di tetti e di guglie, che la sintetizza come "simbolo collettivo" in cui i cittadini stessi si identificano. L'emergere di una cattedrale o la preminenza della torre di piazza e del palazzo comunale o una

controbilanciata composizione di elementi comunicano immediatamente i caratteri della vissuta lotta interna nell'immanente dualismo religioso-politico.

In sintesi, tuttavia, e nel profondo ogni città aspira, soprattutto nell'alto Medioevo, a riconoscersi in un'immagine terrena della Città di Dio, in cui fra guglie e torri volteggino gli spiriti celesti, ed il profilo ne alimenta l'immagine. Dovunque la Chiesa è infatti considerata la "madre" della comunità locale: nel suo impianto architettonico abbondano, in tal senso, allegorie e simboli, nel suo seno si raccolgono i cittadini, non solo come fedeli, e nel tessuto urbano la sua mole diventa punto focale e di riferimento. La città medievale è, tuttavia, essenzialmente, caratterizzata dal fervore di vita, secondo il principio del "Buon Governo": «senza paura ognuom franco camini e lavorando semini ciascuno».

La struttura urbana traduce in pratica questo dinamismo esaltando nel suo tessuto i percorsi ed i luoghi di incontro.

Lo stesso spazio residenziale privato si modifica rispetto alle antiche tradizioni orientali e greco-romane; la casa perde il carattere introverso, di intima quiete e di gelosa chiusura verso l'esterno, e diventa un complesso produttivo estroverso, quasi sempre formato da tre elementi: orto, bottega o magazzino, e abitazione, dove bottega ed abitazione si affacciano sulla via.

Per questa nuova esigenza di umani rapporti, le case si affiancano l'un l'altra a lunghi nastri continui e le strade diventano condotti comuni, luoghi di transito, di sosta e di scambio, ma anche di tensione sociale e quindi di vita; di conseguenza l'ambiente stradale si caratterizza per la somma di iniziative individuali, peraltro controllate da norme statutarie e guidate dai "magistri viarii" o anche da consultazioni collettive.

L'insieme del contesto urbano si presenta così innervato su di una serie di percorsi convergenti nei punti focali comunitari, religiosi o civili, dove la maggior mole degli edifici è controbilanciata da più generosi spazi aperti atti a favorire l'incontro delle persone, oltre che lo scambio dei beni: più densa e più compatta è in essi la vita civica nei giorni di mercato, di festa, di spettacolo o nel momento delle grandi decisioni. Per questa sua complessità e vivacità, ogni città medievale, sia essa Gubbio o Lubeca, per esser capita nella sua intima struttura, e rivissuta nel suo significato più reale e profondo deve esser considerata sempre sotto il duplice aspetto della visione globale sintetica, che coglie l'unità degli elementi strutturali e simbolici, e contemporaneamente anche dell'analisi minuta della sua vita interna, quale emerge dall'ispezione dell'intera rete dei suoi punti focali e dei suoi condotti dinamici.

La lettura deve quindi procedere sempre con una duplice visione, che richiede da un lato un costante sforzo di astrazione e dall'altro una esercitata e mai allentata percezione, attenta alle più minute variazioni di configurazione plano-altimetrica, ed al loro andamento dinamico, così come all'aprirsi e chiudersi di visuali vicine e lontane, sensibile nel raccogliere suggerimenti anche dai più modesti accenni, capace di individuare le interconnessioni fra le varie parti del tessuto urbano, aperta ai vari accenti e linguaggi, spesso rustici e dialettali, ma sempre pronta, in ogni istante, ad afferrare la grandiosa complessità di impianti spaziali liberamente articolati su di una pluralità di spazi interni e di piani geometrici, variamente combinati, che costituiscono le più grandi rivelazioni della sapienza urbanistica medievale, come nei sistemi di piazze di Padova, Verona, o come nelle composizioni spaziali a più livelli di Assisi ed in genere, delle città ombre. Per questo difficilmente una città medievale, come Perugia, Rothenburg (figura, coll. 561-562) o Carcassonne, potrà essere capita dal solo esame della sua proiezione planimetrica piana (in ogni caso le rappresentazioni frontali o prospettiche cinque-secentesche, anche

se imprecise, sono molto più evidenti; Tav. I73: figure, coll. 569-570, 573-574) e sterile diventa il ricorso alla classificazione tipologica degli schemi planimetrici, che annullano, nella semplificazione, quegli elementi di differenziazione e di viva individualità che costituiscono l'essenza dell'urbanistica medievale.

Poiché, in definitiva, la nuova concezione spaziale urbana di quel periodo sta proprio nella scoperta della combinazione minuta, multipla e variata degli elementi, fonte di libera invenzione senza limiti affrancata da ogni schema canonico classico.

Questo atteggiamento, estremamente evidente nelle composizioni spaziali più disancorate da qualsiasi trama geometrica astratta, è pure ben presente nella composizione spaziale delle città nuove e nelle espansioni pianificate, dove il ricorso a piani geometrici di tracciamento non deve trarre in inganno.

Basta infatti esaminare più da vicino alcune delle città nuove pianificate, come Lubeca (II43), Berna (II9I), Castelfranco Veneto (II99), Cittadella (I220), L'Aquila (I250), Massa Lombarda (I25I), Cittaducale (I309), o, in Francia, Aigues-Mortes (I246), Montflanquin (I256), Montpanzier (I2g4), o qualcuna delle espansioni pianificate, come quelle di Massa Marittima (I228) o di Brescia (I236-I249) o i più rari casi di duplicazione di città oltre fiume, come quello di Carcassonne (Ville Basse, I280 C.) o di Dresda (Neustadt, XIV sec.), per accorgersi che i rispettivi piani non derivano mai da una meccanica ripetizione di schemi geometrici astratti ricavati dal repertorio romano, bensì geometrizzano la raffigurazione di una vera e propria invenzione spaziale, sempre singolare ed irripetibile, di masse edificate, di piazze e di condotti dinamici, il tutto capillarmente elaborato, e che attinge, se mai, alla cultura spaziale greca, liberamente tradotta e, quasi, reinventata (Tav. I72). Ulteriore conferma della capacità di libera interpretazione degli schemi classici è offerta dal trattamento applicato in epoca medievale agli insediamenti che rivivono su preesistenze romane, a Lucca come a Padova, a Reggio Emilia, come a Colonia o Leicester: in essi l'antico tracciato romano sopravvive ed è confermato, ma la scacchiera, via via sgranata, inflessa, qua e là erosa, sensibilizzata, interpretata, appare quasi integralmente rifatta.

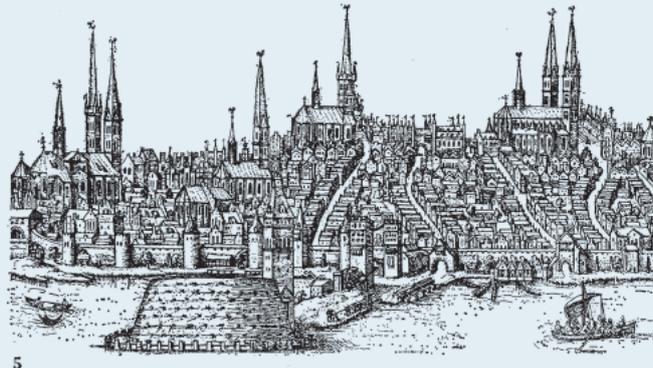
Cosicché, se si vuole in sintesi definire ciò che caratterizza la nuova concezione medievale urbana, si può affermare che essa si basa sulla scoperta e sulla esaltazione della microubanistica spaziale, coerente peraltro con la riscoperta e la valorizzazione del microgruppo sociale; l'implicita tendenza episodica e discontinua del nuovo linguaggio non contraddice tuttavia alla costruzione di discorsi urbani sostanzialmente coerenti ed organici, così come, d'altra parte, i microgruppi, nei momenti migliori di coesione sociale, hanno saputo dare vita a coerenti ed organiche comunità di vita.

## La città rinascimentale

Il passaggio dall'urbanistica medievale a quella rinascimentale avviene quando il linguaggio popolare delle combinazioni spaziali articolate si trasforma nel linguaggio colto della composizione spaziale unitaria, concepita artisticamente, secondo i nuovi indirizzi culturali umanistici ed i nuovi interessi tematici delle nascenti corti principesche e della sorgente società mercantile-capitalistica.

E poiché rinnovamento culturale e promozione sociale nascono e si sviluppano nell'ambito ristretto dei gruppi dominanti e delle schiere di dotti e di artisti, che gravitano intorno ad essi, la scissione tra linguaggio colto e linguaggio popolare diventa inevitabile anche nell'espressione urbanistica; la nuova concezione spaziale delle classi colte,

raffinata e consapevolmente diretta al raggiungimento di una autonoma perfezione artistica, non si propone infatti, se non come fine indiretto, di rinnovare la struttura della città, ma restringe il proprio campo d'azione a limitati interventi, che, staccandosi dal contesto, ancora improntato di medievale concitazione, accentuano per contrasto l'eccellenza e l'acutezza dell'opera singola. La quale può anche, partistica intuizione, una rilevante componente urbanistica, come dimostra la cupola brunelleschiana (1418-1436) che, non solo riqualifica con la sua mole tutti gli spazi dell'Invaso circostante, ma carica di nuova dimensione il profilo e la stessa struttura dell'intera città, diventandone da quel momento il perno compositivo ed il simbolo inscindibile. Ma molto spesso l'opera resta elegante e solitario frammento, come endenzia la stessa brunelleschiana piazza dell'Annunziata, iniziata nel 1419 con la loggia degli Innocenti, e che propone, come tema urbano, l'estroversione ad uso pubblico del motivo claustrale.



#### Iconografia urbana

1 Roma medioevale (XV sec.).

2 Monastero fortificato di Boredzrowo Tuchwinkowo (1679).

3 Orvieto (1574, stampa di Braun Hogenberg).

4 Magdeburgo (1493, stampa di Hartmann Schedel).

5 Lubecca (1581, stampa di Braun Hogenberg).

Rinasce con questo episodio, la piazza chiusa porticata dell'agorà e dei fori, ridimensionata e rivissuta secondo i sottili proporzionali e prospettici, che formano la "matematica spaziale" della cultura umanistica (Tav. I74). Il modello fiorentino si diffonde con variate applicazioni nella bramantesca piazza ducale di Vigevano (I425-I485) e nelle piazze di Carpi e di Faenza e diventerà ben presto emblematico dell'episodica urbanistica del primo Rinascimento.

Occorre anche rilevare che contro la grande fioritura urbana del XIII secolo, poche occasioni si presentano, a cavallo fra Quattro e Cinquecento, per operazioni cospicue di ristrutturazione o di ampliamento degli insediamenti esistenti.

Fra le più note sono il rinnovamento urbanistico di Pienza, attuato nel I460 da Bernardo Rossellino per iniziativa di Enea Silvio Piccolomini, e l'addizione erculea di Ferrara progettata nel 1492 da Biagio Rossetti ed attuata dallo stesso in pochi anni. Ma la prima è limitata ad una minuscola, estremamente proporzionata, composizione architettonica per un centro principesco e la seconda, pur mirabile per inconsueta estensione e per raffinata perizia, non apporta tuttavia alcuna innovazione sostanziale alla struttura caratteristica delle addizioni o delle nuove città medievali, e non può quindi esser considerata altro che come sviluppo della tradizionale cultura urbanistica medievale.

Ma se scarse sono in quei decenni le realizzazioni, fertile è, per contro, la preparazione concettuale, che impegna nell'ultima metà del Quattrocento i migliori ingegni, da Leon Battista Alberti al Filarete, a Francesco di Giorgio Martini, a Leonardo. All'origine delle ricerche teoriche in campo urbanistico sta il ritrovamento, avvenuto nel I414 a Montecassino, del manoscritto di Vitruvio, che, stampato in edizione incunabola nel I486 ed in successive numerose edizioni, influenza ben presto in modo decisivo il pensiero rinascimentale. Il *De re aedificatoria* dell'Alberti (scritto nel I450 e stampato nel I485) apre la serie dei trattati sull'arte della edificazione, in cui è compresa, senza eccezioni e come parte integrante, la progettazione delle città.

Ma mentre la descrizione albertiana della città ricalca gli schemi della pianificazione medievale, letti ora in chiave vitruviana, tanto da costituirne il modello razionalizzato, con il trattato di architettura di Antonio Averlino, detto il Filarete (composto nel I464 e stampato nel I490) ha inizio la invenzione di nuovi schemi di città ideale, i quali, pur sempre attingendo alle fonti della estesissima esperienza medievale, se ne differenziano per la ricerca di una concezione unitaria ed astratta che si traduce nella rappresentazione di modelli teorici, ciascuno dei quali geometricamente individuato e definito, circoscritti tutti da elaborate cinte difensive e caratterizzati da composizioni spaziali originarie dall'applicazione rigorosa di leggi di simmetria bilaterale, spesso anche ribaltata, o di simmetria rotatoria (Tav. I 86).

In entrambi i casi l'incrocio di assi o la raggiera definiscono il baricentro geometrico della città, evidenziato da una piazza regolare e talvolta materializzato, come in Sforzinda, da un edificio pubblico a pianta centrale: rivivono così le antiche concezioni cosmologiche.

La geometrizzazione teorica della città riceve un rilevante contributo da parte di Francesco di Giorgio Martini (figura, coll. 595-596), morto nel I502 lasciando inedito un Trattato di architettura civile e militare ricco di esemplificazioni schematiche, mentre accorgimenti tecnici, come le strade a due livelli (Tav. I86) e vari tipi di fortificazioni, sono inventati da Leonardo, il cui apporto concettuale più significativo in questo campo è dato dagli studi di bonifica idraulica su vasti territori e dalla nota idea di decongestionamento della città di Milano - «e trarrai di dieci città cinquem-

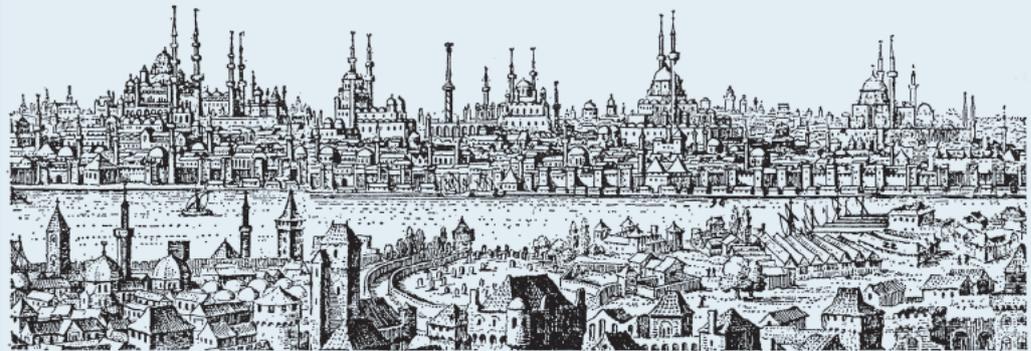
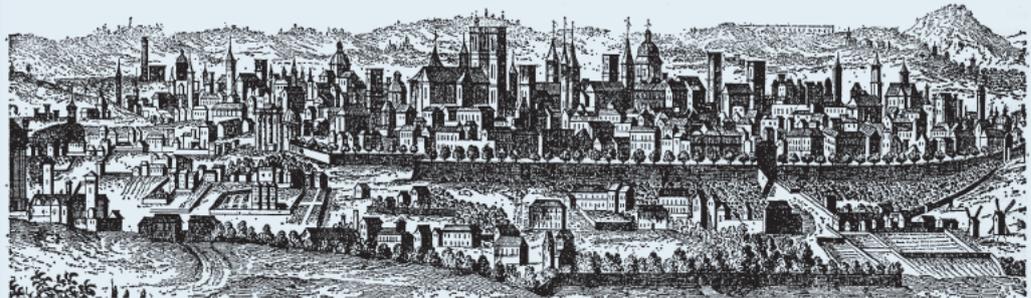
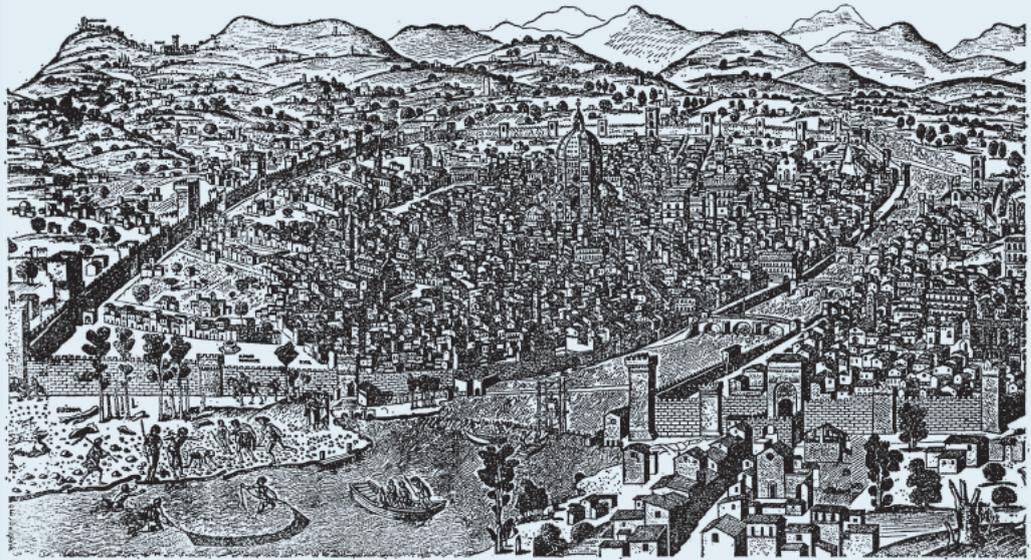
la case con trentamila abitazioni e disgregherai tanta congregazione» - che anticipano criteri di moderna pianificazione urbanistica territoriale.

Ampiamente feconda diventa la trattatistica rinascimentale nella prima metà del '500, con le opere di Fra Giocondo (1511), Albrecht Dürer (1527; Tav. 186) e Pietro Cattaneo (1554; figura, coll. 595-596). Ma l'apporto decisivo dato al campo delle idee urbanistiche, nel corso di quei decenni, non consiste tanto nella moltiplicazione delle invenzioni geometriche, volte a definire una città "ideale" sotto il profilo spaziale e funzionale, quanto nel fatto che si fanno contemporaneamente strada nuove idee di costituzione sociale e politica che, pur prendendo le mosse dall'antica concezione platonica di ideale città "perfetta", delle «repubbliche come dovrebbero essere e non come sono», sviluppano in modo nuovo il tema dei rapporti sociali e costituiscono una prima esplorazione di possibili modelli ideali. Capostipite di questo filone di ricerche è l'Utopia, o la migliore forma di repubblica, di Tommaso Moro, pubblicata nel 1516 a Lovanio, a cura di Erasmo da Rotterdam, in cui sono descritte «le iscrizioni prudentissime e giustissime degli Utopiani, presso i quali lo Stato è regolato così bene e da così poche leggi, che non solo vi è onorato e ricompensato il merito, ma anche l'uguaglianza è stabilita, in modo che ognuno ha in abbondanza di ogni cosa»; e teorizza, con vivace intuizione anticipatrice, la condizionalità della pena, le città-giardino, le incubatrici artificiali, i concorsi di giardinaggio, l'eutanasia, il lavoro obbligatorio, le sei ore di lavoro, ecc.

Da questa matrice protosocialistica ricca di fermenti concreti traggono spunto le utopie razionalistiche italiane della seconda metà del Cinquecento, di Anton Francesco Doni, che nel *Mondo savio e pazzo* (1552) descrive una città ideale «in tondo perfettissimo, a guisa di una stella», con cento strade e cento porte, dove ogni lavoro è razionale e dove regna l'uguaglianza universale, del Patrizi (*La città felice*, 1553) e dell'Agostini (*La repubblica immaginaria*, 1575).

Il limite nella ricerca sulla città ideale è però presto raggiunto nella seconda metà del Cinquecento; essa si esaurisce in astratte e raggelate esercitazioni formali per una città volutamente immaginaria, le cui immaginarie istituzioni rappresentano sol più posizioni di fuga e di rifugio: testimonianza tuttavia di cultura universalistica e razionale.

Ma, mentre il filone culturale sulle ricerche formali e sulle riforme sociali ed istituzionali si sviluppa nell'arco di più di cent'anni, fino all'esaurimento, in campo pratico si hanno le più impegnative e decisive esperienze di rinnovamento nella concezione della composizione spaziale. L'apice della perfezione è senza dubbio raggiunto a Venezia, dove al compatto complesso monumentale della Basilica e del Palazzo Ducale viene, nei primi decenni del Cinquecento, contrapposto il vuoto solenne della piazza allungata (Tav. 174), le cui fiancate divaricate, aperte sulla Basilica e delimitate da architetture fittamente ritmate, rinviano in fuga prospettica l'attenzione alle strombature dei portali di S. Marco, assunti come "fuoco" dell'intera composizione, ed il cui risvolto ad angolo retto, impenriato sull'asse verticale del duecentesco campanile, sfocia nella misurata Piazzetta e si conclude oltre le due simboliche colonne, aprendosi sul velario trasparente della laguna, animato dalla mobile scena dei natanti all'approdo contro il profilo di S. Giorgio: una composizione spaziale così eterogenea di elementi, eppure così semplice nei mezzi e sicura nei risultati poetici da esser destinata a rimanere un "unicum" ineguagliato.



### Inconografia urbana

- 1 Firenze: veduta prospettica detta del catenaccio (1470 c.).
- 2 Parigi agli inizi del XVIII secolo.
- 3 Costantinopoli (1638, stampa di Matthaeus Merian).

A Roma, a partire dalla metà del Quattrocento, ha inizio il rinnovamento urbanistico con Niccolò V (1447-1455), che dà l'avvio ai Palazzi Vaticani affidando a Leon Battista Alberti il piano regolatore di Borgo. Da allora grandi opere di strutturazione urbanistica si susseguono ininterrottamente per un secolo e mezzo. Ha inizio dapprima la riorganizzazione del tessuto antico mediante l'innesto di alcuni nuovi assi viari di spina, quali la via Giulia (sotto Giulio II, 1503-1513), via Paolina Trifaria ora del Babuino (sotto Clemente VII, 1523-1534), via Trinità ora via Fontanella Borghese e via dei Condotti (sotto Paolo II, 1534-1549) e la sistemazione di antichi assi stradali, come via della Lungara e via Pia, ora XX Settembre; le singole opere sfociano quindi nel grande disegno di organizzazione policentrica dell'intera città, basata sugli assi delle vie processionali e sui fuochi delle basiliche, tracciato da Domenico Fontana su ispirazione di Sisto V (1585-1590) ed in gran parte attuato, con la strada Felice, ora via Sistina e

Quattro Fontane, e con le vie Merulana e Maggiore, ora stradone di S. Giovanni, sotto lo stesso pontificato di papa Felice Peretti. Roma è così sostanzialmente strutturata con una scheletratura di base pronta ad ospitare la eccezionale fioritura di palazzi e di chiese, che vi si accumulano, accostandosi ed integrandosi, dando volto e vita alle strade antiche e nuove, scavando nel vecchio tessuto per creare le nuove piazze, movimentando con le nuove cupole emergenti l'antico e dinamico profilo urbano, creando ovunque una complessa imprevedibile e mai sazia concitazione architettonica, che costituisce un modo tutto particolare ed eccezionale di interpretazione dello spazio urbanistico, in cui tutte le esperienze spaziali classiche medievali e rinascimentali sono compresenti ed il nuovo si crea perennemente sul vivo e dove la città nel suo complesso assume il significato di enorme laboratorio di sperimentazione architettonica. Lo spazio urbanistico romano così carico, in ogni singolo episodio, di vitalità individuale non ha più nulla in comune con lo spazio medievale, né con quello umanistico, né con quello rinascimentale: il singolo episodio non nasce infatti dalla semplice vita comune popolare, né da una pacata contemplazione intellettuale, o da una visione astrattamente universale, ma è sollecitato, ogni volta, da multipli significati espressivi, drammatici e celebrativi. A Roma, fin dai primi decenni del Cinquecento, lo spazio urbanistico trapassa dal Rinascimento al Barocco; la michelangiolesca Piazza del Campidoglio (1538 o '46) ne è una delle prime e più compiute manifestazioni (Tav. I 74).

Firenze, Venezia, Roma costituiscono ormai centri di irraggiamento culturale, che via via si diffonde, modificando in vario grado e misura il volto delle città.

Si hanno così, oltre agli episodi completamente nuovi, come il piano di Castro (1530) disegnato e realizzato da Jacopo da Sangallo, anche le trasformazioni ed integrazioni di ambienti medievali, come l'addizione delle logge palladiane nelle piazze dei Signori e delle Erbe di Vicenza (1549; figura coll. 577-578), la vasariana via degli Uffizi a lato della piazza della Signoria a Firenze (1560), le vie nuove tracciate da Gian Galeazzo Alessi a Perugia ed a Genova intorno al 1550, o il rinnovamento urbanistico pianificato di Sabbioneta (1560; figura, coll. 581-582). La cultura urbanistica italiana a metà del Cinquecento è ormai così matura per idee ed esperienze che ha inizio da allora la sua diffusione negli altri paesi. I modelli rinascimentali italiani si riconoscono a colpo d'occhio nell'impianto delle nuove città francesi di Vitry-le-Francois (fondata nel 1545, su progetto del bolognese Marini; Tav. 175) e di Nancy (fondata nel 1588 su progetto di Girolamo Citoni), nella nuova città di La Valletta (1560), fino alle città di colonizzazione polacca, quale Zamosc (fondata nel 1578 su progetto del padovano Bernardo Morando), o nell'impianto architettonico dei principali episodi urbanistici delle città capitali. Così il nuovo spazio urbano rinascimentale viene preso a modello per le cinque "places royales" che aprono al nuovo linguaggio il compatto tessuto medievale di Parigi e dove la prima di esse, la Place des Vosges (1606), a lungo denominata la Place Royale per eccellenza, si rifà, sia pure con differenti proporzioni volumetriche, al motivo dello spazio quadrato, chiuso e porticato, della brunelleschiana piazza dell'Annunziata (figura, coll. 577-578).

## La città barocca

Nel lessico proto o tardo-rinascimentale la composizione urbanistica, pur imbevuta di matematica spaziale fondata su assi e fuochi prospettici e sulla simmetria geometrica, è tuttavia sempre frutto di individuale creazione artistica; i tracciati stradali rettilinei

sono animati dalla frammistione delle diverse architetture singolarmente caratterizzate, gli slarghi e le piazze, anche se delimitati in pianta da figure geometriche regolari, sono vivificati da accostamenti architettonici variati, spesso disparati, ma accortamente giustapposti, non senza asprezza, nella ricerca di un complesso, ma non meccanico, equilibrio dinamico. La tradizione della libera composizione spaziale della città medievale dà vigore pur attraverso il filtro del colto linguaggio artistico rinascimentale.

Ma quando al tracciato regolare di strade e piazze si associa la regolarità architettonica degli edifici, estesa a grandi spazi, o quando la concitazione dei volumi architettonici vien fatta ribollire ad arte secondo una programmazione dichiaratamente scenica o quando, ancora, regolarità e dinamismo sono tra loro combinati e dosati secondo sapienti accostamenti d'insieme e soprattutto quando il significato aulico e celebrativo impregna gli spazi urbani fino a trasformare la città in "teatro", la concezione spaziale assume una nuova caratterizzazione e si esprime con un nuovo linguaggio magniloquente, consono al fasto delle corti, della controriforma e della nobiltà. La regolarità architettonica sui rettifili e sulle piazze, le convergenze prospettiche sui monumenti aulici, l'uso di scalee, di fontane e di giochi d'acqua come arredo urbano, il dominio di sempre più grandi spazi, i fastosi impianti residenziali extraurbani ed i giardini costruiti sono le componenti fondamentali della nuova sintassi barocca. Con essa la città assume una nuova dimensione dilatata, distaccata dalla vita minuta che resta confinata nei quartieri, spaccati, ora, dai grandi spazi architettonici, non più concepiti come luogo d'incontro popolare, ma come transito veloce delle carrozze, in movimento da e verso i centri rappresentativi e di potere dentro e fuori città. La trama barocca si sovrappone autoritariamente alla città viva, preesistente, come a Palermo, dove i due assi ortogonali del Cassero (1564-1581) e di via Maqueda (1597), incrociantisi ai quattro canti di città (1611), incidono profondamente sui tessuti antichi (Tav. 176). Le città sono così spesso brutalmente adeguate, con l'uso dei nuovi schemi spaziali, alle nuove funzioni di città capitali con qualche eccezione.

Due città in rapido sviluppo a partire dai primi decenni del Seicento riescono infatti, pur utilizzando il lessico spaziale barocco, a salvarsi dagli schematismi ampollosi ed a dar vita a complessi unitari formalmente e socialmente equilibrati: Amsterdam e Torino (Tav. 175, 176).

La prima, giustamente famosa per il piano del 1593, che dà all'estensione della città la forma di corona semicircolare sezionata dai tre grandi canali e disposta attorno al nucleo antico; per la rapidità con cui il piano è stato attuato, fra il 1612 ed il 1663, su terreni preventivamente acquisiti dalla municipalità e per il fascino delle sue architetture, che ad ogni residenza o magazzino di mercante hanno impresso un livello altamente civile ed egualitario: una città benestante, mercantile e colta, schiettamente protestante, senza grandi squilibri di classe, in cui sperpero e fasto eran considerati delitti, dove la popolazione aveva potuto quadruplicarsi in cinquant'anni, e dove l'amministrazione comunale aveva assunto, nella costruzione della città e nella gestione del porto, caratteri aziendali prettamente moderni.

La seconda, in poco più di cent'anni, con tre successivi ampliamenti pianificati, nel 1624, nel 1673 e nel 1714 (quest'ultimo opera dello Juvara), è passata, saltando ogni fase intermedia, dalle dimensioni di una piccola città romana a quelle di città capitale, sia pure di un piccolo stato, mantenendo, ciò che è ancor più importante, attraverso un preciso controllo di ogni sua parte, un misurato, accettabile equilibrio spaziale, in cui emergono, con contenuto vigore, gli episodi guariniani e juvariani: una città omogenea e coerente, in cui il repertorio spaziale barocco diventa linguaggio dif-

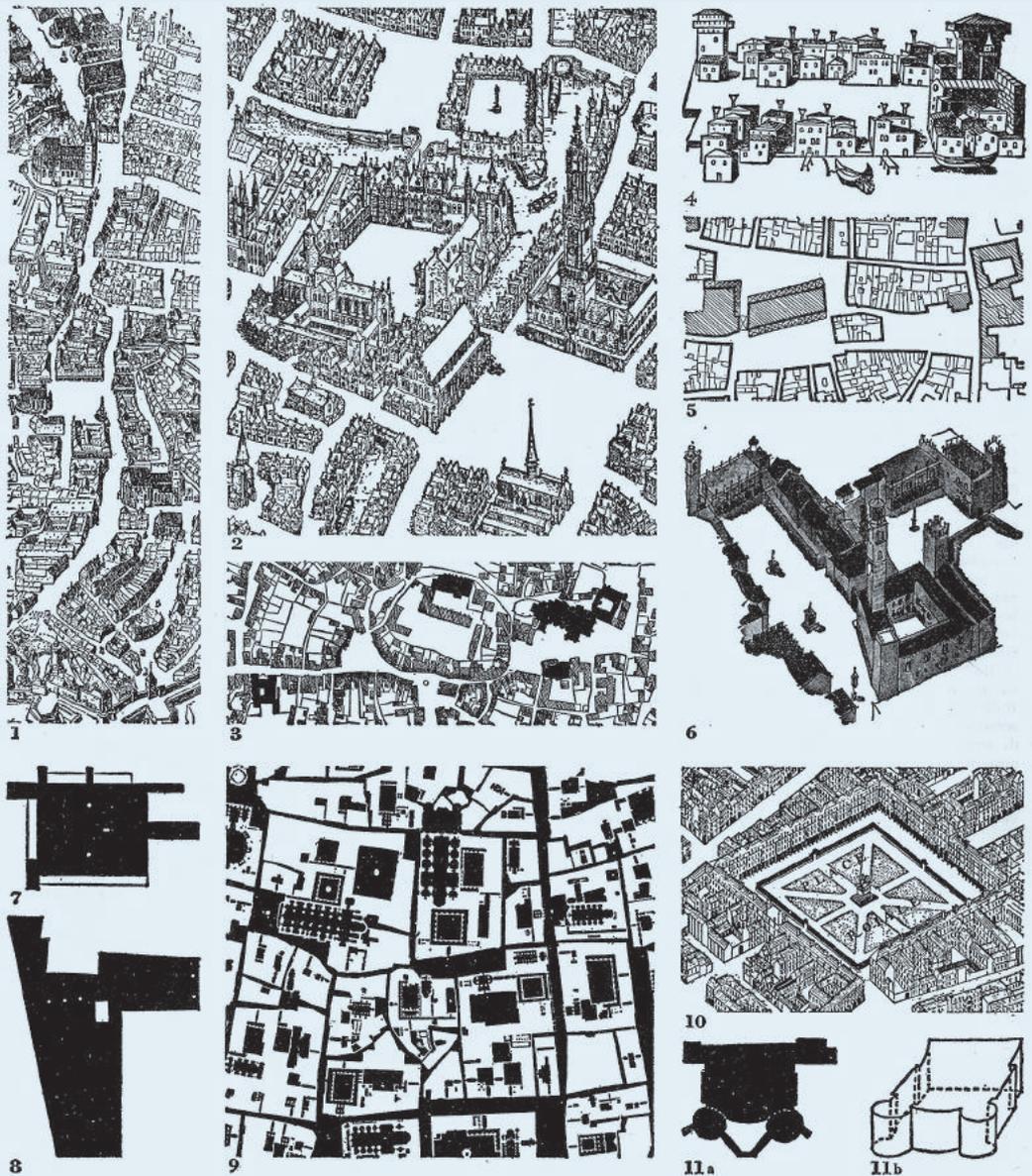
fuso, con accezioni anche popolari, ed è utilizzato, come nelle ricerche spaziali guariniane, più per una seria speculazione scientifica che per le tentanti suggestioni emotive in esso implicate: la stessa juvariana palazzina di caccia di Stupinigi (I729) lo conferma.

Per due secoli le “invenzioni” spaziali barocche signoreggiano: applicate ampiamente nella realizzazione delle nuove città, dalla scamozziana Palmanova (I593) a Richelieu (I635), a Mannheim (I648), a Saarlouis (I68I) e Neu Brisach (I698), queste ultime due su piani del Vauban; nella serie di città pianificate sorte in Sicilia dopo il terremoto del I693, Grammichele (I700), Noto (I703) e negli stessi anni Augusta, Catania e Ragusa (Tav. I76) e nelle nuove residenze regali o principesche di Versailles (I662) e di Karlsruhe (I7I5), diventano la formula obbligata nella caratterizzazione delle città capitali del “vecchio mondo”.

**Il volto della città**

**medioevale,  
 rinascimentale e barocca.**

- 1** Norimberga: veduta della città medioevale.
- 2** Bruges: il centro cittadino e la piazza del mercato (da una stampa di Marc Gheeraerts, 1562).
- 3** Paderborn: il centro medioevale della città.
- 4** Chioggia: stampa di B. Bordone (sec. XVI).
- 5** Padova: il sistema delle piazze centrali di epoca medioevale, completate nel Rinascimento.
- 6** Verona: piazza delle Erbe e piazza dei Signori, delineate in età medioevale e definite architettonicamente in età posteriore.
- 7** Firenze: piazza dell'Annunziata.
- 8** Venezia: piazza S. Marco.
- 9** Roma: piazze barocche (pianta di G.B. Nolli, 1748).
- 10** Parigi: Place Royale, ora Place des Vosges, costruita nel 1605 (dal Plan Turgot, 1734-1739).
- 11a, 11b** Roma: piazza S. Ignazio (aperta nel 1727-1728).



A Londra i canoni di composizione barocca, introdotti con il piano particolareggiato del Covent Garden (1630), sono ampiamente seguiti nel piano disegnato da Christopher Wren per la ricostruzione di Londra dopo l'incendio del 1666, solo in parte realizzato attorno a S. Paolo, e nelle singole realizzazioni di King's Square (1681), poi Soho Square, di Grosvenor Square (1695), di Bedford Square (1770), e di Bloomsbury Square (1776), i quali introducono nel tessuto urbano il nuovo elemento della piazza chiusa ad architettura omogenea con giardino al centro; estesa applicazione di questo nuovo modello spaziale la si trova nel piano di Edimburgo (1766), mentre il modellamento architettonico a blocchi unitari rettilinei, semicircolari, semiellittici e sinuosi raggiunge la perfezione a Bath, nel Circus (1754), nel Royal Crescent (1767; Tav. 177) e nel Lansdown Crescent (1794).

A Roma l'impianto barocco, già formato durante il Cinquecento, continua ad essere per altri due secoli ricettivo delle opere dei grandi maestri, da Bemini a Borromini, e ad arricchirsi di nuovi episodi spaziali di estrema suggestione, dalla piazza di S. Pietro (1656) a piazza Navona, alla Trinità dei Monti (1723-1725), alla piazza di S. Ignazio (1727), ognuno dei quali rappresenta una compiuta opera ed una originale esplorazione di nuove composizioni spaziali (figure, coll. 577-578, 581-582).

Parigi, la città in continuo accrescimento, è per secoli ostinatamente ribelle ad ogni forma di pianificazione d'insieme. Già nel 1623 Luigi XIII lamenta speculazioni sulle aree e disordine edilizio e tenta inutilmente di stabilire sul terreno limiti di accrescimento alla città; in compenso dà l'avvio, nel 1629, alla costruzione del Louvre. Sotto Luigi XIV e sotto la sovrintendenza di Colbert vengono, nel 1671, censite ben 1914 costruzioni "fuori limiti" che documentano quanto la città si sia sviluppata in modo "tentacolare" ed "a macchia d'olio"; nel 1674 sono fissati nuovi limiti e nel 1675 è redatto, su di un preciso rilievo topografico e ad opera di Blondel e Bullet, il primo piano generale, noto come "plan d'embellissement", che prevede l'apertura e l'allargamento di una serie di strade «pour faciliter la communication des quartiers», la sistemazione delle banchine lungo la Senna, impianti di adduzione e distribuzione d'acqua, nuove porte alla città e tutt'attorno, sui nuovi bastioni realizzati senza cinta di mura (la capitale è ormai protetta a distanza), la creazione di una passeggiata a quadruplici fila di alberi con cui ha origine l'impianto dei boulevards.

Il piano del 1675, in gran parte attuato da Colbert, con l'applicazione di prime norme di salvaguardia e di ricupero del plusvalore, costituisce la prima ossatura infrastrutturale d'insieme della città e può essere considerato un primo modello di piano operativo a tempi brevi, coerente con le esigenze immediate della vita urbana. Ma un altro piano celebrativo e barocco si sovrappone al piano d'embellissement della città, quello delle opere erette "à la gloire de Louis XIV"; nel 1662 o '64 ha inizio l'attuazione del grandioso piano di Versailles, nel '69 la trasformazione del castello su progetto di Le Vau, mentre nello stesso anno Le Notre inizia le Tuileries, nell'85 hanno inizio altre due "places royales", place des Victoires e place Vendôme, entrambe su progetto di Mansart e concepite come ambiente per una "statua reale".

Le grandi opere celebrative di Luigi XIV nascono per di più ad episodi, senza una visione d'insieme ed agiscono tuttavia in modo da accentuare sempre più la direttrice della Senna, ribaltando definitivamente l'antico asse nord-sud della città.

La città continua a crescere, oltre i vecchi limiti del 1675 (figura, coll. 573-574) ed i nuovi tracciati del 1724, attraverso continue alternanze di intenzioni di forza e di dimostrazione di debolezza, campo incontrastato della speculazione privata, con molti propositi e poche realizzazioni, come denunciava Voltaire, verso la metà del

Settecento, nel suo discorso: *Ce qu'on ne fait pas et ce qu'on pourroit faire*, e in *Embellissement de la ville de Cachemire*. Finalmente nel 1748 è lanciata l'idea di un concorso, ma per dotare Parigi di piazze in onore di Luigi XV (figura, coll. 581-582): i risultati, riuniti da Patte, nel 1756, in *Monuments à la gloire de Louis XV*, sono presentati sotto forma di piano generale, che, infiorando la città di piazze che avrebbero spazzato ogni preesistenza ambientale e monumentale, esemplifica l'estrema degenerazione celebrativa dell'urbanistica barocca; solo la piazza della Concorde sarà costmita da Gabriel, alla vigilia della rivoluzione. Durante gli ultimi decenni dell'*ancien régime* si ha, nel 1784, l'inizio del rilievo trigonometrico della città, da parte di Verniquet, commissario della viabilità: su di esso viene formulato, nel 1793, il piano della Commissione degli Artisti, capeggiata dallo stesso Verniquet, per la urbanizzazione delle aree appartenenti ai beni ecclesiastici confiscati e per un complesso di operazioni viarie, tra cui la rue Rivoli, attuata sotto Napoleone I (1801), esemplare per il carattere contenuto e rigoroso dello spazio, che assume un significato urbano altamente qualificato. Ma la tentazione aulica non è del tutto domata, esploderà sotto Napoleone III con il piano degli sventramenti e la rete dei boulevards rettilinei, realizzati da Haussmann (figura, coll. 581-582), nei quali sembrano riemergere in chiave borghese e speculativa le ridondanze accademiche dell'irrealizzato piano di Patte. Con la progressiva conquista di Parigi, l'arte urbana barocca si è assicurata il predominio europeo.

Al modello parigino si ispira Pietroburgo, fondata d'imperio nel 1703 da Pietro il Grande, ma la cui realizzazione, anziché proseguire in modo pianificato come nelle città di nuova fondazione o nelle residenze principesche, si dissolve in episodi; il positivo piano di Le Blond del 1717 (figura, coll. 581-582), ispirato ai modelli tardorinascimentali di città ideali, è presto abbandonato e lo spazio urbano risulta caratterizzato più per l'imponenza delle architetture degli italiani Trezzini, Rossi e Rastrelli, che dal piano successivamente redatto nel 1753 dall'Accademia di Scienze ed Arti. Edifici di poderose dimensioni, giardini immensi, chilometriche prospettive architettoniche affacciate sull'acqua formano tuttavia un complesso barocco di indubbia suggestione.

Così Copenaghen, che nel 1627 aveva tentato di plasmarsi secondo gli schemi delle città ideali adottando per la sua espansione un ingenuo piano stellare a 16 raggi (solo parzialmente realizzato col quartiere per marinai, Nyboder, del 1631), nel 1649 adotta un nuovo e più esteso piano ispirato agli schemi del Cattaneo e realizza in quello stesso anno il complesso monumentale di Amalienborg, costituito da una piazza ottagonale, di calibrate dimensioni, assaiata fra la "chiesa di marmo" e il canale e su cui si affacciano i palazzi reali (Tav. I77).

Così Stoccolma (piano del 1640 ed impianto monumentale del Tessin, 1715), Vienna, con i suoi complessi monumentali della fine del Seicento, Berlino, che inizia la sua espansione dopo il 1733 con un piano rigidamente barocco, e Lisbona che, dopo il terremoto del 1755, attua un piano di ricostruzione a grandi maglie ed edifici regolari sfocianti sulla monumentale Praça do Comercio aperta sul Tejo (Tav. I76).

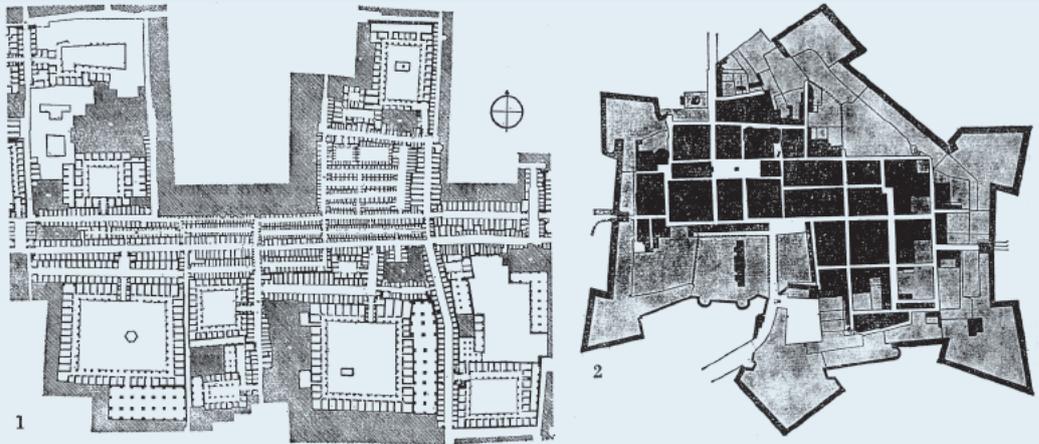
Si può dunque affermare che per due secoli i modelli spaziali barocchi abbiano costituito la matrice unificante dello spazio urbano europeo.

Ma non solo in Europa si estende la concezione barocca.

Nell'impianto delle città del nuovo mondo sono infatti ampiamente ricalcati i modelli europei, dal piano di Filadelfia di W. Penn (1682) al piano di Washington di L'Enfant (1791).

L'eco della tradizione barocca consolidata in vesti neoclassiche si estende ancora per la prima metà del XIX secolo.

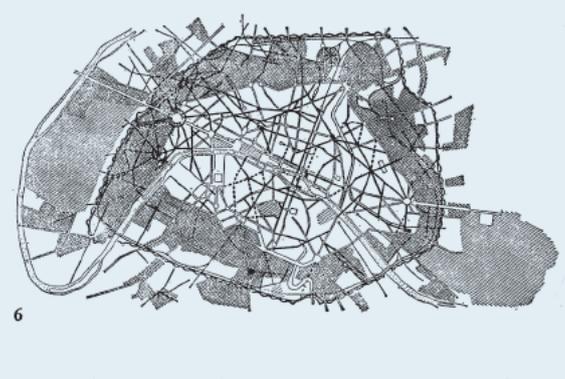
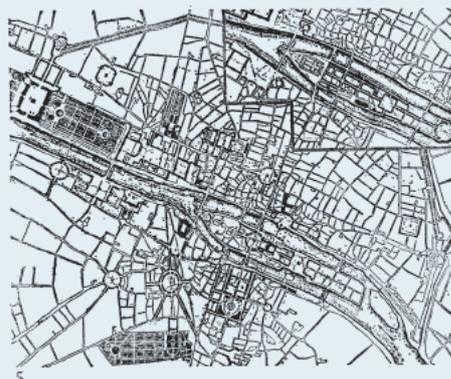
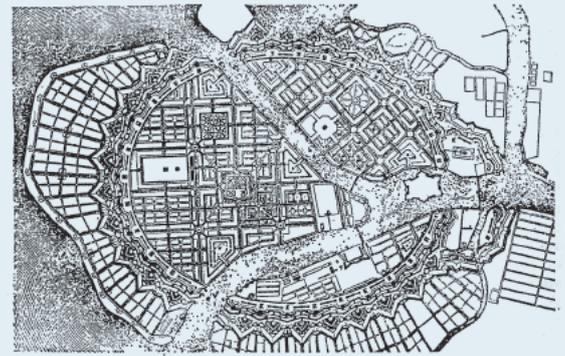
Dalle fantasie compositive del Ledoux, espresse con modernità d'intenti nella Ville des Salines (1773), agli spazi dilatati delle piazze ed ai rettilifi della Parigi di Gabriel e di Haussmann, alle piazze ed ai quartieri della Torino del primo Ottocento, alla creazione del centro rappresentativo di Helsinki (prima metà sec. XIX), alla sistemazione del Ring di Vienna (1853, Tav. I77), in ogni composizione urbana di pregio sono sottogiacenti i modelli spaziali barocchi, ricalcati senza ulteriori sostanziali innovazioni, con applicazioni talvolta corrette, più spesso frigidamente accademiche. Si spegne in queste esercitazioni una concezione spaziale, ormai esausta e sol più formalista; la rivoluzione industriale è imminente.



### Storia.

#### La città rinascimentale e barocca

- 1 Aleppo: persistenza dell'agorà greca e del foro romano nel tessuto arabo.
- 2 Sabbioneta: schema del piano di ampliamento di Vespasiano Gonzaga (1560).
- 3 Roma: inserimento delle piazze barocche nell'antico tessuto cittadino (pianta di Giovan Battista Nolli, 1748).
- 4 Pietroburgo: piano del 1717 di François Le Blond.
- 5 Parigi: proposta di strutturazione aulica della città, presentata al concorso del 1749.
- 6 Parigi: schema del piano di Haussmann (1853-1896).



## Disintegrazione dello spazio urbano

Dalla metà dell'Ottocento ad oggi, in tutti i paesi ad antica urbanizzazione, si assiste, parallelamente al processo di sviluppo economico, ad un correlativo processo di disintegrazione e di ricomposizione dello spazio urbano, che passa attraverso vari e successivi stadi che comportano, dapprima, una rapida e diffusa degenerazione e alterazione dei tessuti urbani più antichi e di quelli formati o consolidati secondo la concezione spaziale barocca, quindi la disaggregazione, per incoerente eccesso di dispersione o di concentrazione, dei nuovi elementi spaziali in formazione, ed infine il faticoso tentativo di ricomposizione e di ricostituzione dello spazio urbano e territoriale secondo nuove finalità e concezioni tuttora in evoluzione.

La primitiva fase del processo degenerativo ha inizio quando negli insediamenti compatti, contenuti per secoli entro i limiti fisici delle fortificazioni e straboccanti di crescente popolazione si è manifestata una sempre più accentuata degradazione immobiliare sia per eccesso di usura, sia per continui frazionamenti interni ed intasamenti, che hanno determinato situazioni di addensamento e di sovraffollamento antigieniche ed inumane, favorite da una accanita speculazione edilizia. Le prime ed anche più acute manifestazioni di degrado dello spazio urbano sono coeve e conseguenti ai primordi della rivoluzione industriale nel XIX secolo, e si chiamano "slums", "taudis", tuguri e catapecchie, a Napoli "bassi", a Palermo "catóí"; denunciate da scrittori e saggisti politici e moralisti, da Victor Hugo (*Notre Dame de Paris*, 1831) a Engels (op. cit.) a Dickens (*Nicolas Nickleby*, 1839, *Hard Times*, 1854) e dalle prime inchieste sullo stato igienico, quale quella di Edwin Chadwick (*Report on the Sanitary Condition of the Labouring Population of Great Britain*, 1842), hanno costituito per decenni il più eloquente prodotto della nascente civiltà capitalistica industriale.

Gli interventi per la soppressione delle malsane ed inaccettabili condizioni ambientali dei quartieri sovraffollati e degradati hanno inizio verso la seconda metà del secolo e sono originati qua e là dalle devastazioni operate dagli incendi (Amburgo 1842, Londra 1861, Costantinopoli 1870) e soprattutto dalle epidemie di colera asiatico, scoppiate nei quartieri più congestionati delle città portuali (Napoli 1884, Venezia 1885, Amburgo 1890). Essi seguono, quasi senza eccezione, la tecnica haussmanniana, basata sulle due operazioni congiunte: sventrare la città per radere al suolo i quartieri ritenuti malsani e quindi ricostruire, sovrapponendo alla cancellata trama preesistente una nuova trama urbana spesso ancora di marca accademicamente barocca, caratterizzata da più ampi spazi di circolazione, ma anche da più rilevanti volumi nell'edilizia sostitutiva, tali da garantire, in definitiva, un saldo attivo all'operazione finanziaria. La tecnica haussmanniana si ritrova così applicata non solo in operazioni di eliminazione e di sostituzione dei "cottages" operai di tipo inglese, frutto di una gretta, ma sostanzialmente effimera, costruzione speculativa ottocentesca, la cui soppressione radicale era non solo giustificata, ma l'unica possibile, ma anche nei cosiddetti "piani di risanamento" che hanno prodotto irrimediabili alterazioni alle città storiche, come in quello di Napoli, basato sull'apertura del Rettifilo (1885), di Firenze, relativo alla zona circostante la Piazza del Mercato Vecchio, ora Piazza della Repubblica (1885), e della stessa Venezia (1891), quest'ultimo attuato fortunatamente solo in minima misura. Agli interventi di edilizia sostitutiva a scopo di "risanamento", che troveranno ampie applicazioni nei decenni successivi, si associano, con analogia tecnica ed altrettanti guasti ambientali, le varie operazioni di accademica "liberazione dei monumenti", che hanno condotto alla deformazione degli spazi antistan-

ti a Notre-Dame di Parigi (1830 C.), al duomo di Milano (1860), alle cattedrali di S.te Goudule a Bruxelles, di Reims (1882), di Chartres e di Coutances (fine secolo), operazioni, queste, che la critica moderna giudica ormai, senza esitazione, nefaste, ma che ebbero ad ispirare, per quasi un secolo, una lunga schiera di interventi maggiori e minori, penetrando profondamente nella cultura ufficiale.

Mentre i piani di “risanamento” e di “liberazione dei monumenti” operavano all’interno del tessuto urbano con chirurgia violenta, che asportava interi brani edilizi, sconvolgeva spazi e rapporti arcaici ed introduceva d’imperio elementi palesemente estranei, tra loro accomunati solo dal cinismo del calcolo finanziario e dell’eclettismo accademico, avveniva, all’esterno degli abitati compatti, l’esplosione edilizia straripante in direzione centrifuga. È questo il secondo stadio di disintegrazione e di deformazione dello spazio urbano tradizionale. Esso, tuttavia, non si produce dappertutto nello stesso tempo e negli stessi modi.

In alcune città sussiste ancora negli ultimi decenni dell’Ottocento la prassi della pianificazione urbanistica di antica tradizione medievale e barocca: sono le città meno influenzate dalla pressione del tumultuoso sviluppo industriale. Così Torino nella seconda metà del secolo continua ad ingrandirsi seguendo la tradizione dei piani di ampliamento, ma questi si susseguono onnai a ritmo ravvicinato, senza una visione d’insieme che si otterrà solo nel piano del 1908. Così Genova riprende, a partire dal 1852, la tradizione dell’espansione pianificata con una successione di piani particolareggiati, che danno alla città il volto misurato e di alto decoro di via Assarotti (1852) ed il respiro panoramico della circonvallazione a monte (1856) e che si susseguono ininterrottamente fino al 1920. Così Firenze, che anticipa con il piano di Giuseppe Poggi del 1865 la tecnica dei piani generali di ampliamento a corona delle città esistenti, che si ritrova, con più dilatate dimensioni, nel piano di Cesare Beruto per Milano (1889). Così Roma stessa, che tra il 1870 e 1’87 conosce un periodo di sproorzionato “boom” edilizio, si sviluppa, tuttavia, ancora a mezzo dei piani di ampliamento, sia pure sottodimensionati, del 1873 e del 1883, fino al piano generale del 1909. Così Amsterdam dove, tra il 1902 ed il ’17, viene redatto il piano di espansione sud da Hendrick Petrus Berlage, la cui realizzazione si protrarrà per tutti gli anni ’20, costituendo un esemplare modello di coerenza formale della cosiddetta scuola romantica (figura, coll. 587-588).

Si tratta, in questi casi, di ampliamenti edilizi puramente residenziali, per i quali le regole dell’urbanistica neoclassica sono ancora in qualche modo estensibili.

Ma là dove prorompe l’iniziativa industriale il contenimento formale non è più sufficiente: insofferente di qualsiasi guida, anzi presumendo di essere essa stessa guida di tutta l’economia e quindi dei rapporti sociali, l’attività industriale impone assai presto le sue esigenze alla città storica da secoli sol più formalmente pianificata. Fabbriche e case d’affitto, più o meno igieniche, formano il nuovo volto delle città industriali inglesi, per molti decenni. Periferie a destinazione mista, non pianificate, e prive di qualsiasi controllo e regolamentazione o disciplinate unicamente a mezzo di elementari norme di allineamento stradale e di definizione volumetrica, si addensano ben presto attorno alle città storiche e dilagano quindi tentacolarmente e disordinatamente sul territorio lungo gli antichi tracciati viari. Nuovi insediamenti sorgono per autonome iniziative industriali, là dove si presentano favorevoli fattori ubicazionali, senza preordinazione di piani e senza particolari norme, ai soli fini dei programmi aziendali.

I nuovi mezzi di trasporto pubblico, ferrovie, metropolitane, tramvie ricalcano in un

primo tempo antichi tracciati e riducono i tempi di percorrenza ma, accorciando le distanze, producono sia la intensificazione del flusso di persone e di cose lungo i condotti viari sia l'allungamento dei percorsi di interconnessione fra le differenti aree urbane ed extraurbane; gli antichi "centri" di città, luogo tradizionale d'incrocio, di sosta e di scambio dei flussi di traffico, generati da limitate aree d'influenza, risultano, per effetto della dilatazione crescente di queste e per l'evoluzione dei mezzi di comunicazione, sempre più affaticati e congestionati di traffico ed ambita mira di operazioni immobiliari di alto reddito, eccitate dalla crescente convergenza e concentrazione degli interessi commerciali e dai profitti offerti dalla rendita di posizione. Tutta la struttura urbana non può più, a partire dai primi anni del secolo, esser disgiunta dall'elemento dinamico e la rete dei trasporti pubblici nelle grandi città diventa ben presto un'ossatura "infrastrutturale", capace di condizionarne rigidamente lo sviluppo: l'ingegneria dei trasporti assume così una posizione di preminenza nel campo degli studi urbanistici. Ma la svolta decisiva nella dinamicizzazione dei trasporti urbani si ha solo dopo gli anni '20, quando l'automobile individuale incomincia a diventare nei vari paesi un diffuso mezzo di comunicazione. Da quel momento lo sviluppo tentacolare delle grandi città cessa progressivamente di esser essenzialmente condizionato dalle reti dei servizi di trasporto pubblico; la dispersione e la disseminazione delle attività economiche e dell'edilizia residenziale sul territorio sono infatti sollecitate e favorite dalla autonoma capacità di trasporto di persone e cose individualmente effettuato, che entra in decisivo conflitto concorrenziale con i mezzi ormai tradizionali di trasporto pubblico.

Non tardano a manifestarsi gli effetti urbanistici di questo nuovo uso individualistico e dinamico dello spazio. Essi si concretano essenzialmente in:

- a** accrescimento in volume ed estensione degli insediamenti urbani oltre ogni dimensione fino ad allora verificata e prevedibile;
- b** dilatazione pluridirezionale delle agglomerazioni lungo gli assi di comunicazione, con propaggini ininterrotte di rilevante lunghezza;
- c** possibilità di innesto e di sviluppo del tipo di insediamento sparso o episodico, residenziale o industriale purché entro le grandi maglie delle reti di comunicazione e dei trasporti;
- d** espansione per sommatoria e combinazione degli effetti precedenti, dell'area di influenza, o "area d'invaso", del centro urbano e per le grandi agglomerazioni dell'"area metropolitana", entro la quale si sviluppano frequenti e continui rapporti di interrelazione tra zona e zona, con manifestazioni quindi, entro di essa, di un intenso flusso di movimenti pendolari giornalieri di persone e di cose.

La nuova realtà della smisurata dilatazione di territorio dinamicamente urbanizzato, entro cui si formano spontaneamente aree di concentrazione e congestione ed aree di rarefazione e dispersione, si sostituisce assai presto alla realtà della città chiusa e compatta ed agli ampliamenti per successive "addizioni" mono o pluridirezionali o per irraggiamento concentrico a "foglie di cipolla", che avevano regolato per secoli la sua crescita: nella rottura di fatto della città compatta lo spazio urbano tradizionale ne esce in ogni caso squilibrato ed incoerente, o eccessivamente frantumato per disaggregazione o eccessivamente rassodato per conglomerazione. I piani tradizionali di addizione che ancora sopravvivevano in alcune città alla fine del secolo si dissolvono definitivamente per effetto dell'urto disgregatore delle nuove forze dinamiche e per l'assenza di precise idee sulla sua organizzazione razionale e scientifica e di una dichiarata volontà politica di controllo delle forze in gioco e della loro guida a fini sociali.

Il nuovo spazio urbano, risultante dal processo di disintegrazione interna ed esterna della città storica e dalla sua proiezione territoriale, comporta l'uso di nuovi elementi tipologici consoni alle tendenze estreme di rarefazione e di concentrazione: da un lato si diffondono sul territorio edifici isolati, o sparsi, o rudimentalmente associati in raggruppamenti amorfi, molto spesso inferiori per strutturazione ai più elementari raggruppamenti capannicoli di società primordiali, e dall'altro entrano nella consuetudine i blocchi compatti multipiani e gli edifici a torre, atti a fornire il massimo carico di volume costruito.

Per di più uno spazio urbano che non sia più frutto di un processo di progettazione preventiva d'insieme ma la risultante della semplice e casuale sommatoria delle varie realizzazioni di programmi individuali, ciascuno dei quali spazialmente e temporalmente distinto ed autonomo, non può più offrire precise caratterizzazioni formali, ma si presenta sotto forma "aperta" e ricettiva, come una continuamente variabile combinazione di spazi vuoti, che tendono mano a mano e con legge di successione casuale ad essere colmati, e come una continuamente variabile aggregazione di spazi pieni, volumetricamente diversi, tendenti via via a combinarsi, addensandosi sempre più fra di loro fino al completo intasamento.

È evidente che uno spazio urbano siffatto, improntato alla casualità ed all'arbitrio, più o meno denso e rarefatto che sia, non potrà mai aspirare ad una coerenza e ad una stabile combinazione di parti, che appaiono, anche intuitivamente, come condizioni indispensabili per una configurazione formalmente definita.

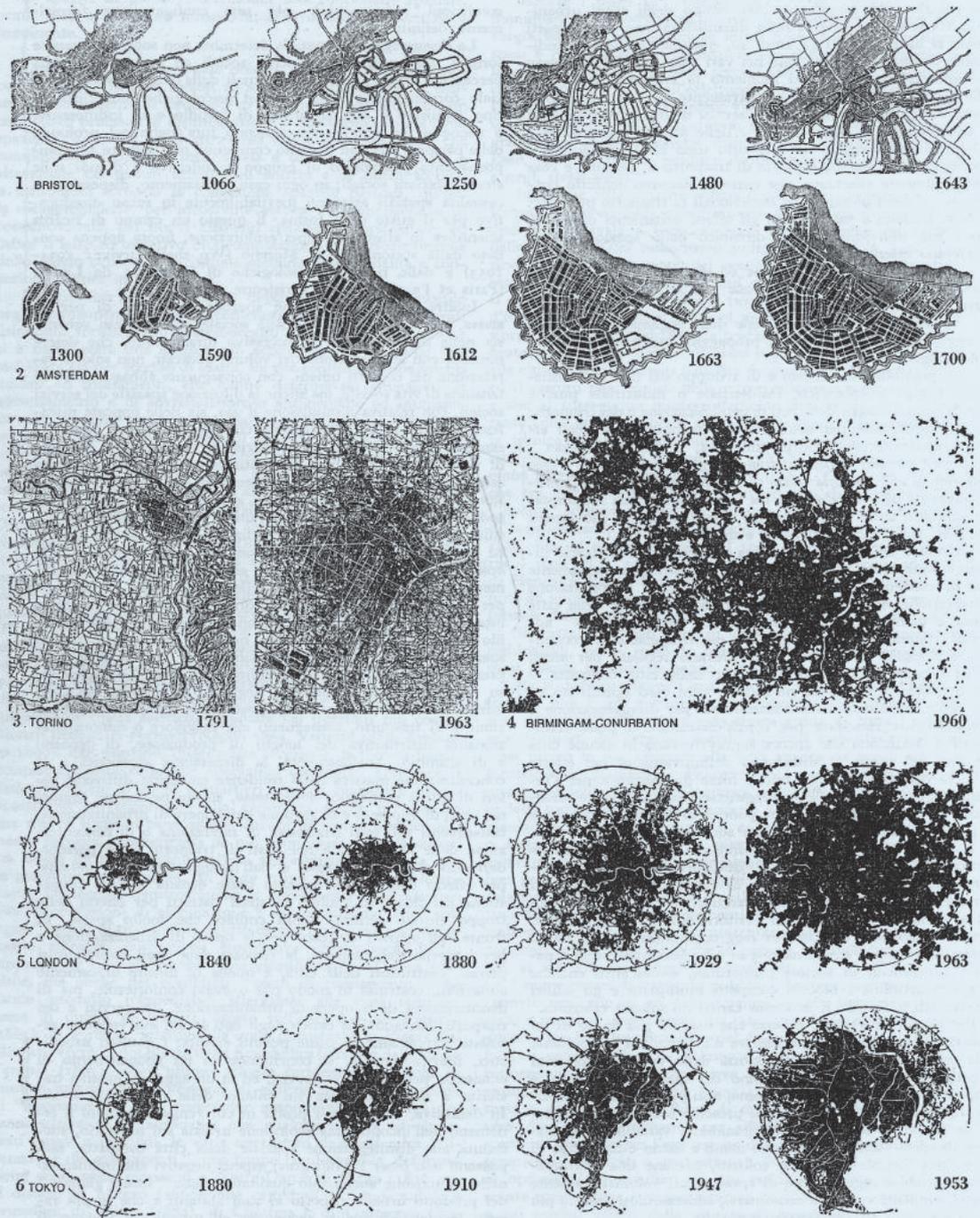
La disaggregazione spaziale determina non solo conseguenze formali, ma anche psicologiche, sociali ed economiche. Alla percezione visiva degli effetti formali della disaggregazione spaziale corrispondono varie reazioni psicologiche individuali di tipo repulsivo o non attrattivo, di fastidio o di indifferenza, o anche di attrazione, che agiscono fors'anche nel profondo della psiche e che non possono comunque non influire sul comportamento psicologico di gruppo e collettivo e quindi sulle stesse relazioni sociali; in ogni caso, intasamento, dispersione e casualità spaziali agiscono inevitabilmente in senso diseducativo per il gusto della forma. ~: questo un campo di ricerca scientifica in attesa di ampia esplorazione, finora appena sondato dalla sociometria di Moreno (*Who shall survive?* 1934/1953) e dalle ricerche sociologiche di Chombart de Lauwe (*Paris et l'agglomération parisienne*, 1952).

Inoltre, la disaggregazione spaziale comporta, di per se stessa, una riduzione di "utilità sociale" dell'abitato urbano, sia nelle manifestazioni di eccessivo diradamento, che determinano, con la rarefazione dei volumi edificati, non solo la rarefazione dei contatti umani, con conseguente abbassamento di tensione di vita sociale, ma anche la diluizione spaziale dei servizi sociali, con relativa diminuzione d'uso, sia nelle opposte manifestazioni di superaddensamento, che provocano, con l'ammassamento degli edifici e con il corrispettivo eccesso di tensione di vita sociale, anche una concentrazione di servizi in troppo esiguo spazio, che non può non generare gravi carenze dimensionali e distributive e quindi usi altrettanto squilibrati ed insoddisfacenti: di conseguenza, l'utilità sociale dell'abitato risulta inferiore ad accettabili condizioni medie di vita singola ed associata. Infine, la dispersione atomistica delle attività economiche sul territorio nei settori produttivi e commerciali, risultante dalla logica delle singole scelte ubicazionali per le singole iniziative imprenditoriali, non può, per sua forza interna, produrre un sistema razionale e coerente sotto il profilo della distribuzione spaziale, ma solo varie combinazioni spaziali, più o meno illogiche e fantasiose, ognuna delle quali presenta differenti valori di "utilità economica" complessiva,

su cui pesano, come elementi negativi, gli aggravii nei costi infrastrutturali d'impianto e di gestione e nei costi di produzione e di trasporto, conseguenti alla maggiore o minore irrazionalità distributiva dei luoghi di produzione, di deposito e di scambio. Analogamente, la dispersione atomistica o la concentrazione massiva delle residenze comporta differenti valori di utilità economica delle stesse, su cui pesano gli aggravii nei costi di impianto e di gestione delle opere di urbanizzazione, conseguenti agli stati irrazionali di rarefazione o di concentrazione delle abitazioni, e nei costi di trasporto delle persone, derivanti dall'allungamento e dall'irraggiamento dei percorsi per effetto delle eccessivamente basse densità o dalla congestione del flusso di traffico in spazi ristretti per effetto delle troppo elevate densità. Senza contare che molto spesso, di fronte agli aggravii di costo per le opere di urbanizzazione e per i servizi dei trasporti, la risposta data dagli imprenditori privati, costruttori della città, è quella di fornire unicamente abitazioni, costruite in modo più o meno confortevole, ma di disinteressarsi delle opere di urbanizzazione, dei servizi e dei trasporti, lasciandoli a carico degli enti locali, cui vengono accollate completamente come pesanti eredità; i risultati urbanistici, inevitabilmente, si concludono in un abbassamento di efficienza, per carenza di servizi, ed in un aggravio passivo trasferito a lunga scadenza sui bilanci delle collettività locali. In definitiva, sotto tutti i profili in cui venga esaminato il fenomeno dell'incontrollata esplosione urbana sul territorio, succeduta alla disintegrazione spaziale della città compatta, non possono non esser rilevati gravi aspetti negativi che influiscono nella valutazione anche solo qualitativa della "utilità globale" del prodotto urbano rispetto ai suoi abitanti e che le più recenti tecniche di analisi economica ed urbanistica tentano di quantificare in un bilancio globale di costi e benefici. Gli sforzi per uscire da questa situazione, negativa tutti gli aspetti, coincidono con lo sviluppo delle idee e degli studi della moderna scienza urbanistica, nata a cavallo del secolo passato, e con la loro travagliata applicazione pratica: essi sono volti, pur con ampia diversità di metodi e d'intenti, a ritrovare e ricomporre la coesione dello spazio urbano. I capitoli seguenti ne illustreranno le varie impostazioni metodologiche, i vari risultati raggiunti e gli indirizzi attuali più avanzati.

### **Riscoperta, analisi e ricomposizione dello spazio urbano**

Il lento processo di ricupero dello spazio urbano attraverso la riscoperta dei suoi elementi costitutivi e la individuazione di metodi e principi per una rinnovata e coerente ricomposizione spaziale ha inizio con l'analisi condotta da Camillo Sitte (1889, op. cit.), sui criteri compositivi degli spazi pubblici urbani, ricercati soprattutto nella caratterizzazione rinascimentale e raffrontati con l'aridità geometrica dei piani di espansione e di lottizzazione del tempo. Anche se le conclusioni del Sitte non possono più essere criticamente accettabili, come l'inattuale appello alla resurrezione dell'"arte urbana", gli va tuttavia riconosciuto il merito di aver aperto la strada alla riscoperta degli spazi storici e di aver avviato alcuni discorsi sull'importanza e sul significato del "verde nella città moderna", tuttora di attualità. A lui, oltretutto ad Howard e Geddes, si allaccia infatti la nascente scuola urbanistica inglese rappresentata, agli inizi del secolo, da sir Raymond Unwin, che in *Town Planning in Practice* (1909) sviluppa i metodi di analisi spaziale di Sitte, allargando l'indagine allo studio degli spazi pubblici medievali e delle loro più vivaci sopravvivenze, i villaggi agricoli, dai quali attinge come stimolante fonte d'ispirazione per una ragionata e variata



### Sviluppo della città.

1 Bristol: sviluppo della città dal primo Medioevo al '700.

2 Amsterdam: sviluppo pianificato della città.

3 Torino: la città e il suo territorio prima dell'abbattimento delle mura e nel 1963.

4 Birmingham: esempio di "conurbation".

5 Londra: sviluppo della città dagli inizi dell'età industriale al 1963.

6 Tokyo: sviluppo della città dagli inizi dell'età industriale al 1953.

composizione spaziale nelle prime esercitazioni pratiche di “town design”, nel progetto della prima “garden city”, Letchworth (1902), e nel quartiere residenziale di Hampstead (1907).

L'impostazione metodologica di Unwin per una ricerca spaziale, basata sull'osservazione diretta e su ragionamenti empirici, deve essere apparsa ben rappresentativa dello sperimentalismo inglese se, dopo quasi mezzo secolo, la si ritrova ancora, anche se in vesti moderne, alla base del Town Design (1953) di Frederick Gibberd, cui si deve la progettazione di Harlow, una delle prime “new towns” dell'ultimo dopoguerra (1947). Nel libro e nella sperimentazione pratica Gibberd sviluppa il tema, caro ad Unwin, della composizione spaziale fra schiere di abitazioni basse, indulgiandosi nella risoluzione degli angoli risultanti dall'articolazione dei corpi edificati e da innesti viari e nella organizzazione prospettica del complesso ai fini della successione dinamica delle visuali dall'asse stradale, ed applica le ricerche compositive sulle piazze del Rinascimento italiano (Tav. I84) alla progettazione di uno dei primi moderni centri civici e commerciali in Harlow. In Inghilterra, da Unwin a Gibberd, la composizione spaziale è quasi esclusivamente esercitata nelle eccezionali occasioni di creazioni di città e quartieri ex novo, temi, questi, che vengono affrontati in modo del tutto nuovo e diverso rispetto alla progettazione e fondazione delle città nelle civiltà preindustriali, ma i cui prototipi degli anni '50, nonostante l'accurata impostazione progettistica e le ricerche compositive, rivelano ancora taluni aspetti di precarietà e di carente caratterizzazione che chiedono di essere superati. È proprio dalla critica serrata, condotta per alcuni anni in questo senso dal gruppo di Architectural Review, che nasce una nuova dottrina spaziale, il “townscape”, definita da Gordon Cullen nella sua opera intitolata, appunto, Townscape (1961) «l'arte con cui si può trasformare un gruppo di alberi o quattro edifici da un insignificante pasticcio in una composizione ricca di significato o una città tutta intera da uno schema tracciato sulla carta in un ambiente tridimensionale di vita».

Per Gordon Cullen infatti l'ambiente spaziale è caratterizzato non solo dalla scelta dei suoi elementi costitutivi: edifici, alberi, natura, acqua, elementi di traffico e insegne, ma dalla loro combinazione e soprattutto dalla «manipolazione della flessibilità» nella loro combinazione. Il townscape è quindi arte di rapporti, giocati in modo da ottenere significato ed emozione, capaci di trasformare un gruppo di edifici o una intera città in evento drammatico nell'ambiente.

Quest'arte si basa, secondo Gordon Cullen, sulla padronanza di tre elementi:

- a** la visione seriale: visione dinamica che può trasformare una semplice concatenazione di eventi in una successione emozionale che fa scoprire il senso profondo dei rapporti spaziali;
- b** Il possesso del luogo, o consapevolezza del rapporto personale con l'ambiente (Tav. I80-I81) che consente di trasformare l'uso dello spazio in esperienza plastica dinamica e continua, attraverso l'alternanza di aperture e chiusure, di oppressione e liberazione, ottenute usando un vasto repertorio di articolazioni spaziali, comprendenti diaframmi, sacche, recinti, conglobamenti, suddivisioni, interruzioni, deviazioni, ondulazioni, strettoie, collegamenti e giunzioni, cambiamenti di livello, punti focali e di riferimento, trasparenze, sbocchi ecc.;
- c** il contenuto, inteso come significato emozionale degli elementi materiali costitutivi dell'involucro spaziale (Tav. I82-I83) e del suo tegumento (materiale, colore, tessitura) che, usati in certi rapporti e combinazioni, permettono di conseguire effetti di immediatezza, individualità, schiettezza, vigore, proprietà, intimità, intrico, illusione, evocazione, mistero, risalto ecc.

La scelta e la manipolazione dei vari elementi spaziali, dosati nelle più sottili sfumature per ottenere il massimo di efficacia al fini della visione, del possesso e del contenuto, creano una scena urbana palpitante di sensazioni e di significato; lo dimostrano le affascinanti analisi grafiche e fotografiche di spazi urbani, vissuti e consumati dalla quotidiana partecipazione umana, operate da Gordon Cullen (Tav. I85) e dalla sua scuola su soggetti reali tratti con preferenza dai centri urbani minori, non corrotti dalla più recente degenerazione spaziale. La enucleazione e l'analisi di questi episodi spaziali definiti "civilia" da De Wolfe (*The Italian Townscape*, 1963), mentre stimola l'arricchimento didattico, conduce, al tempo stesso, ad una vera e propria scoperta semantica del significato emozionale profondo del linguaggio spaziale, e, ciò che è ancor più importante, a considerare lo spazio urbano come risultato globale di tutti gli elementi presenti e concorrenti, nessuno escluso, anche i minori, più umili e complementari, a torto ritenuti insignificanti, e la partecipazione ad esso in termini di partecipazione globale.

Altra via di approccio all'ermeneutica dello spazio urbano è quella che si riallaccia alla teoria sulla struttura della forma (*Gestalttheorie*) e soprattutto alle sperimentazioni della "Gestaltpsychologie".

Ad esse si rifanno gli studi di Ludwig von Wiese sui comportamenti degli abitanti di un quartiere o di un'agglomerazione, causati o condizionati dalle connessioni spaziali, dalla densità e dalla "distanza" sociale, che determinano una comune "Gestaltschau", o visione strutturale, intesa come condizione per i rapporti interpersonali agenti su di una base spaziale.

Lo stato degli studi in questo campo di ricerca, sotto il profilo più specificamente sociologico ha formato oggetto di una recente sintesi di Gregor Paulsson (*The Study of Cities*, I 959); gli aspetti, invece, strettamente visuali della *Gestaltschau* urbana sono stati oggetto delle ricerche sperimentali di Kevin Lynch (*The Image of the City*, 1960), condotte con una metodologia che si differenzia profondamente per finalità e campo d'esplorazione da quella di Gordon Cullen. Non sono infatti episodi spaziali ad alto e collaudato potenziale emotivo che vengono presi in esame dalle ricerche di Lynch, quanto piuttosto elementi tipici del passaggio urbano delle città nordamericane del nostro tempo, palesemente intaccati dalla incoerenza e dalla disaggregazione spaziale; né le sue ricerche sono dirette all'esame delle reazioni psicologiche suscitate dall'ambiente negli abitanti o nel visitatore, ma ad individuare unicamente la struttura della forma urbana, mediamente accettata.

Questo è lo scopo ed il limite dell'indagine di Lynch. Considerata la città come un "artefatto", che è possibile percepire solo nel corso di lunghi periodi di tempo, attraverso una ripetuta sperimentazione, mediante la quale ogni elemento urbano è posto in relazione alle sue adiacenze, alla sequenza di eventi che portano ad esso, alla memoria delle precedenti esperienze ed alle associazioni che ogni cittadino compie con esso, cosicché ogni elemento si carica di significati simbolici, si tenta di oggettivare, estraendo dalle stesse esperienze e dai simboli, l'immagine mentale, "pubblica", che i cittadini posseggono di essa.

Constatato che un ambiente urbano ordinato può funzionare da ampio sistema di riferimento e che ogni immagine ambientale, vividamente individuata, ha una strumentalità sociale, in quanto offre materia prima per i simboli e le memorie collettive delle comunicazioni di gruppo, si cerca di porre in luce la qualità che conferisce agli oggetti una elevata probabilità di evocare in ogni osservatore una immagine vigorosa; essa è denominata "imageability", figurabilità. Individuando, per un determinato

ambiente urbano, i punti “forti” e “deboli” dell’immagine, quali per un verso singolarità, semplicità di forma, continuità, preminenza, chiarezza di connessioni, differenziazione direzionale e per l’altro, confusione, isolamento, fratture di continuità, ambiguità, mancanza di carattere, ed esercitando la ricerca sui percorsi, o canali di osservazione, sui margini, elementi lineari delimitati, sui quartieri intesi come zone individuate da dentro, sui nodi, o fuochi d’interesse accessibili, e sui riferimenti, o punti simbolici non accessibili, si può costruire il “piano visivo”, che corrisponde all’immagine mentale dell’ambiente considerato. La tecnica dell’inchiesta su di un ampio campione ne assicura la validità come “immagine di gruppo (Tav. I84).

Costruiti i piani visivi potrebbe, secondo Lynch, essere esercitata l’analisi critica per decisioni creative, atte a riorganizzare scientificamente l’immagine mentale della città, ma l’autore, pur avendo enunciato il proposito di trasformare con questo mezzo la stessa grande città attuale, splendida per intensità di vita ma terribile per confusione, in un «godimento di ricchezza e di potenza», non riesce, in definitiva, ad offrire alcuna indicazione operativa in tal senso e si limita, nello studio successivo (Site Planning, I962), a svolgere diligentemente il tema dell’organizzazione spaziale completa del più piccolo raggruppamento residenziale possibile: la riorganizzazione spaziale della grande città resta, nei limiti dell’impostazione di Lynch, inafferrabile. Dalle ricerche interpretative dello spazio urbano non esce infatti, e non può uscire, il metodo per la sua ricomposizione integrale, perché non è operando attraverso il controllo figurativo che può esser modificata sostanzialmente la complessa struttura socio-economica della realtà urbana, ma è solo a mezzo del controllo dei fattori socio-economici di questa realtà, che sono in varia misura generatori dello spazio, che può esser anche modificato, e non episodicamente, il suo aspetto figurativo. Ma dalle più recenti esperienze di Lynch e di Gordon Cullen, come di Moreno e di Chombart de Lauwe, esce, certamente, un modo nuovo e più complesso e più ricco di concepire lo spazio urbano, che chiede di essere esaminato fino in fondo mediante una integrazione interdisciplinare di tutte le ricerche.

Una esplorazione singolarmente illuminante per l’argomento potrebbe inoltre venire da una approfondita interpretazione storico-epistemologica sulle correlazioni fra il concetto scientifico di spazio e la concezione dello spazio urbano quale risulta perseguita, incorporata e vissuta nella concretezza degli episodi urbani più salienti dei differenti momenti storici nei differenti paesi.

Così, i due contrastanti concetti di spazio, lucidamente esposti da Albert Einstein nella prefazione allo studio di Max Jammer (Concepts of Space; the History of Theories of Space in Physics, I954): *a*) come qualità relativa alla posizione del mondo degli oggetti materiali e *b*) come contenitore di tutti gli oggetti materiali, trovano la loro applicazione, il primo, nella concezione spaziale urbana greca e medievale, basata sulla giustapposizione di elementi, ed il secondo nella “ratio mathematica” dello spazio rinascimentale. La tentata riconciliazione dei punti di vista geometrico e cinematico dello spazio con l’introduzione del sistema di coordinate cartesiane e le concezioni galileiana e newtoniana, che sviluppano ed arricchiscono il concetto (*b*) di spazio indipendente e assoluto, trovano ampia rispondenza nella concezione spaziale barocca che in talune sperimentazioni collabora alle stesse ricerche speculative.

Analogamente, la vittoria sul concetto di spazio assoluto e su quello di sistema inerziale, resa possibile dalla sostituzione del concetto di “oggetto materiale” con quello di “campo” che ha consentito, secondo Einstein, «la rappresentazione dell’intera realtà fisica mediante un campo, le componenti del quale dipendono dai quattro

parametri spazio-temporali, le cui leggi, se covarianti, rendono non ulteriormente necessaria l'introduzione di uno spazio indipendente», e la conseguente assimilazione del carattere spaziale della realtà alla “tetra dimensionalità del campo” con la relativa formulazione dell'ipotesi sul “continuo spazio-temporale”, non sono rimaste prive di riscontro nella stessa concezione e nella interpretazione dello spazio urbano e non soltanto di quello architettonico (Sigfried Giedion, *Space, Time and Architecture*, 1941, traduzione italiana 1954). L'ancoramento della singolarità spaziale all'evento, la fruizione cinematografica dello spazio e la stessa sua interpretazione come quadro di riferimento per la memoria collettiva sono altrettante aperture rese possibili dalla nuova concezione spazio-temporale.

Ulteriori penetrazioni dei significati psicologici profondi e latenti, magico-simbolici dello spazio urbano dovrebbero consentire ulteriori arricchimenti interpretativi, che conducano alla piena rivalutazione del valore delle reminiscenze emotive arcaiche, singole e di gruppo, sottogiacenti alle percezioni spaziali e ad una più sistematica ricerca del loro affioramento nel lungo cammino di esperienze nell'organizzazione spaziale.

Si può quindi concludere che lo spazio urbano moderno si pone, Oggi, come sintesi pluridimensionale, in cui le componenti geometriche costituiscono il semplice supporto di un complesso e variato contesto di significati concettuali ed emotivi impregnati da quanto di vivo sussiste da esperienze storiche ed arcaiche e da quanto è continuamente impresso dall'esperienza in atto e della speculazione scientifica.

Se ciò è provato, la ricomposizione organizzata dello spazio urbano in senso attuale dovrà, necessariamente, tener conto di questa complessità e la sua validità potrà quindi venire commensurata in termini di qualità e quantità di significati e di esperienze, in essa coerentemente inglobati, e dal grado della loro comprensione, fruizione e comunicazione collettiva.

## Utopisti moderni

La formazione della moderna scienza urbanistica è stata preceduta, nel secolo scorso e nei primi decenni del presente, da una “fase utopistica”, caratterizzata dalla ricerca di invenzioni di una città del futuro, atta da esprimere una nuova società, poste l'una e l'altra come “alternativa globale” alle città ed alla società attuali.

Riaffiora cioè attraverso tali invenzioni, pur con altre ipotesi e congetture, la corrente di pensiero neoplatonica, che aveva prodotto le utopie comunitarie descritte dai riformatori sociali cinque-secenteschi ed i modelli di “città ideali” disegnati e illustrati dagli architetti urbanisti rinascimentali; analogamente, le moderne utopie urbanistiche si manifestano in descrizioni di riformatori sociali, che non solo propongono un modello di società, ma danno anche indicazioni per la caratterizzazione spaziale del modello urbano, ed in progetti di architetti urbanisti, che concorrono alla caratterizzazione spaziale dei modelli sollecitati dai riformatori sociali o che autonomamente propongono dei modelli urbani teorici con o senza il supporto di una ipotesi di riforma della società.

Come le utopie rinascimentali, anche le moderne utopie si pongono in termini di “modello perfetto”, risolutore di tutti i mali sociali ed urbanistici del presente. È questo infatti un carattere comune di tutte le immaginarie descrizioni di società umane ideali e dei relativi modelli urbani, che, come rileva Arnold Toynbee (*A Study of History*, 1934), presuppongono una cristallizzazione della società stessa e

nascono statiche, “ex hypothesi”. Dalla loro posizione, nei confronti della società e della situazione urbanistica presente, si possono inoltre distinguere, secondo l'analisi di Lewis Mumford (*The Story of Utopias*, 1962), in utopie di “evasione”, che vagheggiano una pronta liberazione dalle difficoltà e frustrazioni del presente, e che corrispondono quindi ad un modo primitivo di pensare, con cui si sogna l'appagamento del desiderio, senza tener conto delle reali condizioni restrittive, e che pertanto assumono carattere di fuga, di compenso, o di improponibile ritorno, ed in utopie di “ricostruzione”, che tentano di provvedere alle condizioni per una liberazione nel futuro e che, pur con i pericoli e le limitazioni della staticità presupposta, offrono elementi stimolanti di sollecitazione ideale, di anticipazione prefigurata e di indirizzo per l'azione.

**La città ideale**

**1** Francesco di Giorgio Martini (1432-1502): schemi di città collinari. Pietro Cattaneo: città marina con cittadella (1554).

**3** Fra Giocondo (1433-1515): città a schema radio-centrico.

**4** Giorgio Vasari il Giovane: città a schema ortogonale (1598).

**5** Wilhelm Dilich (Schäffer): città a schema ortogonale con cittadella prevista su terreno regolare presso un corso d'acqua (1640).

**6** Daniel Spee: veduta di città fortificata (1589). **7** Rading: schema per una grande città (1924). **8** E. Howard: schema per la città giardino (1898).

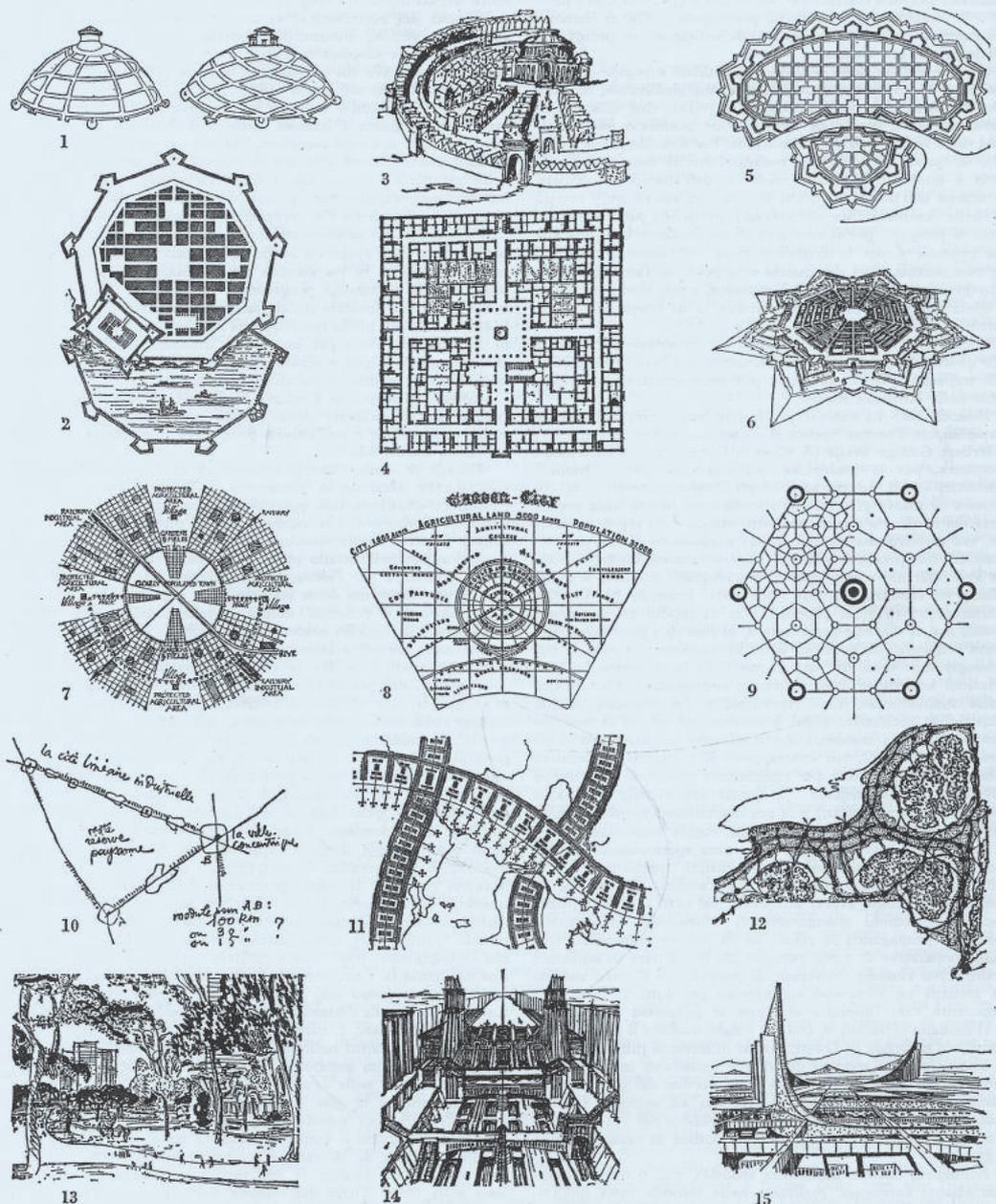
**9** W. Christaller: organizzazione territoriale degli insediamenti (1933). **10** Le Corbusier: i tre insediamenti umani (1945).

**11** L. Hilberseimer: schema di proposta di ristrutturazione dell'area di Detroit (1949).

**12** L. Mumford: ipotesi di organizzazione regionale (1938). **13** Le Corbusier: progetto per Buenos Aires (1929): grattacieli nel verde.

**14** Sant'Elia: studio per la stazione centrale di Milano.

**15** Gruppo Metabolism (Giappone): progetto per la città del futuro (1962).



E come alcune delle immagini giuridiche e tecnologiche di Tommaso Moro sono entrate, sia pure marginalmente, nel corredo dei principi e degli strumenti acquisiti, così alcune prefigurazioni delle utopie di ricostruzione potranno anche tradursi nella realtà sociale e tecnologica, ma sono destinate a perdere, in questi frammenti di realizzazione, la coerenza del sistema e quindi il carattere profetico dell'alternativa globale. Lo scacco dell'utopia è infatti inevitabile, sia in sede teorica sia nelle eventuali sperimentazioni pratiche, sotto qualsiasi forma si presenti, per il carattere di sostituzione integrale che essa propone e per la cristallizzazione del sistema auspicato che essa postula; non per questo essa perde di fascino, soprattutto quando non ha caratteri di evasione, e può assumere valore di opera d'arte, letteraria o figurativa, o di opera scientifica, morale e sociologica.

Come tale, la creazione utopistica è ricorrente nella storia delle civiltà e si manifesta essenzialmente nei periodi di declino o di trapasso, quando appaiono più necessari profondi mutamenti nella struttura sociale.

Il secolo XIX ha visto, in particolare, una fioritura di scrittori utopisti, da Thomas Spence (*Description of Spensonia*, 1795) a Herbert George Wells (*A Modern Utopia*, 1905). Particolare rinomanza, per la traduzione dell'utopia sociale in modelli urbanistici ideali, hanno assunto gli "associazionisti", le cui proposte di nuove strutture di società sono basate sulla comunanza dei beni, con finalità produttivistiche, e su regole associative, cui si attribuiscono particolari suggestioni attrattive e liberatrici; fra questi, i socialisti saint-simoniani Owen e Fourier agli inizi del secolo, quindi Buckingham e Cabet a metà, Bellamy ed Howard alla fine (Tav. I87). François M. Charles Fourier (1777-1837) Si propone non di modificare la natura umana, ma di scoprire come essa è, al fine di «permettere alla natura originale dell'uomo di agire liberamente», e basa la sua sociologia sulle forze di "attrazione" per la creazione di "associazioni armoniose". In sintesi, il suo sistema (*Théorie des quatre mouvements*, 1808, anonimo, e *Le nouveau monde industriel et sociétaire*, 1829) è fondato sul rifiuto di una società basata sulla competizione imperfetta ed immorale degli interessi individuali, cui contrappone il principio cooperativo della unione degli sforzi per raggiungere uno stato di armonia universale; il "falansterio" è l'unità residenziale tipo delle "falangi" (1620 associati) e la sua descrizione ricorda in modo puntuale ed esplicito il Louvre, una reggia comunitaria.

Robert Owen (1771-1858), dopo aver sperimentato in proprio, agli inizi del secolo, alcuni sensibili miglioramenti nel trattamento economico e sociale degli addetti alle filande di New Lanark e dopo avervi introdotto nel 1816 una delle prime moderne istituzioni comunitarie di educazione dell'infanzia, teorizza e propaganda la creazione di piccole comunità industriali cooperative di 1.200 persone, da impiantare in ambiente rurale, come rimedio universale al pauperismo e come sistema che assicuri un «impiego vantaggioso per tutti i lavoratori» e consenta «un illimitato sviluppo al progresso meccanico».

Il modello urbanistico, con cui è stato tradotto il microcosmo industriale e sociale di Owen, non si differenzia tuttavia in modo sostanziale dai modelli di colonie industriali in campagna, realizzate nel Sei-Settecento nei paesi nordici dal paternalismo illuminato di alcuni industriali, tra cui ad esempio Leufsta (costruita nel 1670 e distrutta da un incendio nel 1719), dotate di edifici collettivi e assistenziali e circondate da campi coltivati in comune.

Numerose colonie industriali modello, più o meno comunitariamente concepite, realizzate nella seconda metà dell'Ottocento, si collegano a questi indirizzi: fra le più

note Saltaire (Tav. I87) fondata da Titus Salt nel I85I per la lavorazione dell'álpaca, e il "familisterio" fondato da J. B. Godin a Guisa (I859; Tav. I87) come residenza e centro sociale di una officina cooperativa metallurgica di circa 400 famiglie, i cui impianti, tuttora esistenti, rappresentano secondo il giudizio di Leonardo Benevolo (Le origini dell'urbanistica moderna, I963) «il più felice esperimento fra quanti furono tentati nel XIX secolo dai teorici del socialismo»; e, ancora, ma limitatamente alle abitazioni operaie, Bourneville, fondata da G. Cadbury per un'industria di cioccolato (I879), Port Sunlight, fondata da W. G. Leven per un'industria di sapone (I886) o Kronenberg della Krupp ad Essen (I873).

Con Buckingham e Cabet si ha un rilancio di idee generali. James Buckingham (National Evils and Practical Remedies, I849) ipotizza una città completa, Victoria, di non più di I0.000 abitanti, tecnicamente avanzata ed abitata tutta da "azionisti" della proprietà comune che sottoscrivano una serie di leggi interne: essa rappresenta, a dire di Mumford, la «comunità ideale della borghesia» e comprende in nuce i principi della città-giardino, che saranno sviluppati da Howard. Etienne Cabet descrive in Voyage en Icarie (I848) una grande metropoli razionale inserita in un sistema sociale basato sul lavoro obbligatorio, la tassazione progressiva, la pensione ai vecchi e la divisione del prodotto industriale; nel tentativo di realizzare le sue teorie, egli guida nel I848 una spedizione di I.500 icariani in America, dove per impreviste difficoltà, che obbligano all'impianto di esigue e separate comunità rurali, l'esperimento fallisce estinguendosi dopo alcuni decenni.

Edward Bellamy, in Looking Backward: 2000-I887 (I888), avanza una descrizione della società nell'anno 2000, basata sulla cooperazione e sull'attività produttiva organizzata da una "Armata industriale".

Chiude il secolo l'utopia urbanistica di Ebenezer Howard (I850-I928), illustrata in Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform (I898; figura, coll. 595-596) e ripresa nel I902 in Garden Cities of Tomorrow, che rappresenta un punto di arrivo e di sintesi di varie utopie associazioniste e la cui originalità maggiore consiste nell'accento posto sulla realizzazione urbanistica come strumento per l'eliminazione non solo dei mali urbanistici del presente ma come supporto per una società migliore. Con Howard il processo utopia sociale-modello urbanistico si rovescia; il modello urbanistico, concepito non sotto forma progettuale, ma come insieme di principi, di norme e di procedure, precede e facilita la riforma sociale.

Partendo dal postulato che l'ammassamento di popolazione nelle grandi città affollate è nocivo, l'autore confronta le attrattive della città e della campagna, nella teoria dei "tre magneti"; la calamita urbana esercita potere di attrazione con le possibilità di lavoro e gli alti salari, sia pure con alto costo di vita, con i trattenimenti, la possibilità di scambi e servizi pubblici urbani, con gli svantaggi della lontananza dal lavoro, dell'isolamento nella folla e dell'insalubrità; l'attrazione e i vantaggi della campagna risiedono nelle bellezze naturali, nell'aria pura e nella maggior salubrità, cui fanno contrasto la monotonia, la mancanza di compagnia, i bassi salari e il decadimento generale. Il contemperamento delle attrazioni, con il massimo di vantaggio, si può ottenere, secondo Howard, mediante una terza soluzione, la città nella campagna, da lui denominata Garden City, città-giardino. Ne precisa le caratteristiche dimensionali: popolazione limitata a 30.000 abitanti, su di una superficie di I.000 acri (450 ha) destinati al nucleo urbano, circondato da s.000 acri (2.025 ha) di terreno agricolo, con 2.000 abitanti nella cintura agricola, e ne analizza minutamente i costi d'impianto. I caratteri essenziali della città-giardino non consistono tanto nello

schema e nelle dimensioni dell'insediamento urbano autonomo, completo di industrie e servizi, quanto piuttosto nella combinazione di norme e di procedure per l'impianto e la gestione, concepiti in modo da sottrarre l'iniziativa ad ogni possibilità di lucro sul plusvalore delle aree e da garantire il controllo comune sulle varie fasi d'attuazione. L'idea di Howard è quindi essenzialmente operativa, ed in ciò consiste la sua novità e modernità; essa si basa sulla forza d'urto dell'insieme delle proposte, che, secondo l'esegesi del suo discepolo e continuatore Frederick Osborn (*Greenbelt Cities*, 1946), sinteticamente comprendono: *a*) il decentramento pianificato di industrie e di popolazione dalle metropoli sovraffollate alle città-giardino; *b*) la limitazione della dimensione della città, che non deve crescere oltre un prefissato limite, in modo da garantire servizi equilibrati; *c*) amenità del luogo d'insediamento e nel tracciato; *d*) scambi fra città e campagna; *e*) il controllo di pianificazione dell'intero sistema, delle comunicazioni, della suddivisione in zone funzionali, della limitazione di densità, della tipologia e della destinazione degli edifici e dell'impianto e distribuzione del verde; *f*) la suddivisione in quartieri o neighborhoods; *g*) l'intera proprietà del suolo unificata ed intestata ad una società senza profitto, che cede le aree in locazione a tempo limitato (per 99, o 198 o 999 anni) per l'edificazione; *h*) imprese municipali e cooperative.

L'idea di Howard, per la minuziosa dimostrazione della sua realizzabilità, o forse anche per l'implicita rinuncia ad una sostanziale riforma della struttura economica e sociale, ha immediatamente successo. Nel 1899 è fondata a Londra la Garden City Association, di cui nel 1901 diventa presidente Ralph Neville e nel 1903, acquistati da una società pioniera i terreni per la prima città-giardino, Letchworth, viene creata e registrata la prima Garden City Company Ltd, come società per azioni "non-profit". La costruzione di Letchworth, su progetto di Unwin e Barry Parker, è avviata, ma difficoltà finanziarie ne rallentano per decenni la crescita, cosicché solo nel 1961 raggiungerà all'incirca la popolazione prevista.

L'esperimento della Garden City è ripetuto nel 1920 e con maggior inventiva a Welwyn su progetto di Louis de Soisson, perché è insito nell'idea howardiana il principio della sua ripetizione e moltiplicazione, ma si dovrà attendere fino alla ripresa edilizia dopo la seconda guerra mondiale perché l'idea della città-giardino trovi la sua più ampia applicazione nel piano dell'area metropolitana del'1a grande Londra (figura, coll. 609-610) redatto da Patrick Abercrombie (1944), e, aggiornata nei termini dimensionali e programmatici e spogliata dalle caratteristiche di azionariato, diventi uno dei capisaldi della politica inglese di decentramento urbanistico a livello nazionale degli anni '50 con il New Towns Act del 1947.

L'utopia urbanistica di Howard è così l'unico dei sistemi teorizzati nel secolo XIX a diventare realtà e che abbia dimostrato una sufficiente flessibilità per adeguarsi nel tempo alle esigenze di uno sviluppo pianificato a vasto raggio.

Coevo alla nascita della prima città-giardino è il concepimento di *Une cité industrielle* ad opera di Tony Garnier (1901-1904). Mentre Howard enuclea un metodo per l'edificazione generalizzata di città moderne ed autonome, ma di limitate dimensioni e con riedizione in chiave moderna dell'insediamento comunitario medievale, Tony Garnier affronta il problema di una grande città industriale (Tav.188) tutta attuale e tutta proiettata nel futuro, da costruire di getto in una località precisa; e mentre Howard per acquisire consensi alla sua idea elenca minuziosamente costi e procedure, Tony Garnier presenta un progetto completo di città, tutto disegnato e progettato, non solo come insieme, ma come singole parti costitutive, industrie, servizi e abitazio-

ni, fin nei particolari costruttivi, con l'applicazione sistematica della nuova tecnica del calcestruzzo armato, cui apporta egli stesso rilevante contributo inventivo, e basa la sua forza di convinzione nella evidenza e nel fascino di questa progettazione integrale che resterà un ineguagliato "tour de force" progettuale ed inventivo (L'oeuvre de Tony Garnier, ed. L'architecture vivante, 1932). Le anticipazioni tecnologiche di Tony Garnier, come le previsioni sullo sviluppo dell'industria automobilistica ed aeronautica e sulla organizzazione razionale delle zone industriali, avranno ampia conferma nei fatti ed il suo schema d'impianto diventerà così un modello ideale di riferimento per la creazione delle nuove città industriali nell'Unione Sovietica degli anni '30.

Con Tony Garnier l'utopia urbanistica cambia rotta ed in questo senso assai più di Howard egli apre la strada alla sperimentazione progettuale; ma ad un prezzo, rinunciando totalmente al contemporaneo rinnovamento della struttura sociale. L'utopia urbanistica con lui si dissocia nelle due distinte componenti della progettazione e della politica; la progettazione diventa neutra, come la tecnica infrastrutturale di fine secolo. Così allo slancio progettuale, che consegue a tale dissociazione e che trova la massima espressione in Le Corbusier (figura, coll. 595-569) e la sua applicazione estensiva nei razionalisti degli anni 30, fa riscontro un affievolimento programmatico ideale e politico nei progettisti, che contribuirà a rallentare il processo stesso della pianificazione urbanistica in questo senso, la più modesta, ma operativa, idea howardiana finirà per dimostrare in tempi lunghi un assai maggiore continuità di presenza e di prolificità.

Dopo Tony Garnier poche figure, che possano a giusto titolo esser definite utopisti moderni, grandeggiano sulla scena della progettazione urbana: essenzialmente Le Corbusier e Frank Lloyd Wright, i due massimi artisti della prima metà del secolo, e, in tono minore, Gropius e Hilberseimer. Il nome di Le Corbusier è legato, in urbanistica, alle proposte contenute nel progetto di Une ville contemporaine, di 3 milioni di abitanti, presentato nel 1922 al Salon d'Automne, nel Plan Voisin per Parigi (Tav. I88) presentato nel 1925 al Padiglione dell'Esprit Nouveau nell'Esposizione internazionale delle arti decorative, e nel commento sulla Ville Radieuse, apparso in 10 capitoli fra il '30 e il '31 sulla rivista Plans; con questi tre episodi, e fondamentalmente con il primo, è messa a punto tutta la teoria lecorbusieriana sulla "città del futuro", che, in polemica con la città-giardino, è concepita come grande concentrazione umana ad attività essenzialmente direzionale, contenuta in una limitata serie di grattacieli capaci di ospitare ciascuno da 10.000 a 50.000 addetti, ma tra loro ampiamente distanziati nel verde, e strutturata con una chiara ossatura viaria in cui il traffico automobilistico è separato rigorosamente, anche come livello, dai percorsi pedonali a terra. Le successive esercitazioni applicative della teoria a varie città (Algeri 1930, Anversa 1935, Rio de Janeiro 1936, Buenos Aires 1938, Saint-Dié 1945) tendono a fornire la conferma della sua validità, mentre con una instancabile azione pubblicistica (di rilievo, soprattutto, Urbanisme, 1925, e Les trois établissements humains, 1945; figura, coll. 595-596) è mantenuta viva l'attenzione sulle idee, che dominano a lungo nei vari movimenti per il rinnovamento dell'architettura moderna e che trovano, dopo decenni, l'occasione della loro sperimentazione nell'"unité d'habitation" di Marsiglia e, soprattutto, nel piano di Chandigarh nel Pañjāb (1951; Tav. 214), dove i "grattacieli cartesiani" ad uso ufficio sono però sostituiti dal centro rappresentativo e amministrativo ed i quartieri d'abitazione "à redents" a 10 piani della Ville contemporaine sono ridotti a quartieri assai più simili a quelli, già da lui combattuti, delle città giardino. L'opera urbanistica di Le Corbusier, anche con queste limitazioni esecutive, resterà pur sempre una delle più vivaci e fertili manifestazioni di capacità creativa a carattere

Utopico, di vera e propria alternativa globale, ricercata nel mondo tecnico ed artistico. Di fronte a questa prodigiosa produzione progettuale unitaria di alcuni decenni, ben poche altre moderne “utopie urbanistiche” possono essere messe a confronto.

La città ideale di Frank Lloyd Wright, Broadacre City, Usonia (1934), ha tutt'altre caratteristiche; essa ipotizza l'annullamento della città concentrata, che viene sostituita da un continuum agricolo-urbano, strutturato da “strade giganti” che «uniscono e separano, separano ed uniscono le schiere dei diversi nuclei, i nuclei-fattoria, i nuclei-fabbrica, i centri commerciali, le scuole-giardino, le case d'abitazione, ognuna sorgente sul suo acro di terreno (4.000 mq.) coltivato e adornato diversamente, i posti per lo svago ed il ritrovo»; tutti i nuclei sono «disposti in modo da permettere al cittadino di poterli raggiungere entro un raggio di 150 miglia attorno alla sua casa». Broadacre City, al tempo stesso antitesi della Ville contemporaine e dissoluzione spaziale della città-giardino, esercita ancor oggi il suo fascino come alternativa globale, di “spazio-tutt-ourbanizzato” in modo altamente qualificato, rispetto allo squilibrio delle concentrazioni, rarefazioni, discontinuità (Tav. I89). In questo quadro concettuale si inseriscono gli apporti di Walter Gropius, che nella disputa “case alte, medie o basse ?” interviene dimostrativamente a favore delle case alte (Rationelle Bebauungsweisen, 1930) e di Ludwig Hilberseimer (figura, coll. 595-596), che nel 1927 teorizza il sistema di circolazione a più livelli nelle grandi città (Grossstadt Architektur, 1927) e successivamente abbraccia la tesi della città orizzontale, di cui sviluppa elementi residenziali e schemi d'insieme (Moderne Bauformen, 1935; The New City, 1944). Con questi apporti siamo ormai giunti agli anni trenta, in pieno sviluppo dell'architettura razionalista ed alle prime sperimentazioni nella costruzione dei quartieri razionalisti (Tav. I89). Nel 1934 è ultimata la elaborazione del nuovo piano di Amsterdam che introduce in modo definitivo l'urbanistica nella realtà dinamica ed operante. Alle utopie delle alternative globali subentra una nuova metodologia urbanistica: la pianificazione scientifica.

L'allettamento utopistico riaffiorerà ancora di tempo in tempo nelle ipotesi di Kenzo Tange per Tokyo (1959; Tav. I89) o nelle fantasie dei “metabolisti” (1963; figura, coll. 595-596), come esercitazioni essenzialmente figurative, con compito di stimolo, ma la cui funzione storica appare chiaramente esaurita.

## La pianificazione urbanistica

### L'esperienza razionalista e il piano di Amsterdam

Negli anni trenta o, per meglio dire, nel decennio 1925-35 la scienza urbanistica può considerarsi concettualmente formata. Ma, anziché tendere ad una autonoma sintesi di convergenza dai vari filoni di ricerche e di esperienze da cui deriva, essa continua a mantenere, in quegli anni, le varie caratterizzazioni originarie; così, di volta in volta, appare attinente alle scienze geografiche, storiche ed ecologiche, con cui è cresciuta in simbiosi, o si illumina di messaggi utopistici, o viene assunta come simbolo di rinnovamento architettonico, o, più modestamente, entra nella didattica come applicazione di moderne tecnologie.

In effetti, nei primi decenni del secolo, l'urbanistica è ancora un po' di tutto questo, confusamente, e nel campo delle esperienze pratiche oscilla fra opposte tendenze. Così, mentre il filone della corrente, che si è convenuto di denominare “organica”,

dopo Howard e le esperienze inglesi si diffonde, attraverso Mumford, in Nordamerica, con Clarence Stein ed Henry Wright, che realizzano nel 1928 l'esemplare esperimento di Radburn, sul quale si modelleranno, fra il 1935 ed il '42 le Greenbelt Towns, decise nel quadro della politica roosveltiana del New Deal, nell'Europa centrale, tra il 1925 e il '30, ha successo la corrente "razionalista", che, traendo i suoi principi da Tony Garnier e da Le Corbusier, fa le sue prime prove a Rotterdam col quartiere di Kiefhoek, di Jacobus Johannes Peter Oud (1925), a Francoforte con i nuovi quartieri di Ernst May tra il 1926 ed il '28, a Stoccarda nell'esposizione del 1927, che accoglie esperimenti della nuova architettura, con i quartieri residenziali costruiti su progetto di Walter Gropius: Törten a Dessau (1926), Dammerstock a Karlsruhe (1929), Siemensstadt a Berlino (1930) e nelle prime esperienze russe fra il 1929 e il '32 (Tav. 190).

Fini e metodi degli organici e dei razionalisti profondamente divergono. Mentre i primi si prefiggono infatti di sviluppare idee che comportino una sintesi di vari elementi funzionali, ambientali e sociologici, i "razionalisti" ricercano sempre e innanzitutto l'efficienza oggettiva dell'impianto urbanistico, in quanto effettivamente commensurabile in termini fisici e quantitativi di soleggiamento, e quindi di orientamento e di distanze fra gli edifici, o definibile in termini di netta differenziazione degli usi, e quindi di zonizzazione specializzata per le funzioni fondamentali della residenza, del lavoro, della circolazione e dello svago. Secondo questo indirizzo, ciò che conta è, per Le Corbusier, «classer, typifier, fixer la cellule et ses éléments».

Dalla cellula-tipo si vorrebbe passare alla città per aggregazioni successive; ripetendo la cellula si ottiene il blocco, e dal blocco ripetuto sempre identico a se stesso si vuol ottenere il quartiere residenziale egualitario; moltiplicando i quartieri di base, si dovrebbero, secondo questa logica, realizzare identiche e razionali condizioni di vita per tutti gli abitanti di una città.

La fede del miracolo tecnologico è indiscussa e con lo stesso procedimento logico si cerca la soluzione tecnica a tutti i problemi: dalla viabilità, che in quegli anni incomincia ad esser dominata dagli autoveicoli per cui sono predisposte soluzioni tecniche di altissimo costo, al soleggiamento degli edifici, per il quale sono ricercate norme atte a garantire uguali condizioni per tutti (Rey et Pidoux, *La science des plans des villes*, 1928).

Senonché, attraverso a questi processi di ricerca funzionale dei singoli elementi costitutivi o di moltiplicazione e di aggregazione di cellule-tipo non si può pretendere di giungere automaticamente ad afferrare e ricreare l'unità urbana, per definizione complessa: lo stesso esempio di Francoforte, tra il 1926 e il '30, con il pur socialmente significativo piano di sviluppo a quartieri, dimostrava l'impossibilità di raggiungere, per questa via, una visione integrativa d'insieme.

In questo senso, la critica degli "organici" al frammentarismo della tendenza razionalista continuava ad essere fondata. Per giungere a risultati d'insieme occorreva cambiar metodo. La grande occasione si è presentata con gli studi per il nuovo piano di Amsterdam (TAVV. 191, 192), iniziati nel 1928 e conclusi nel '35; in essi non solo sono confluite tutte le esperienze razionaliste fino allora isolatamente condotte, ma, ciò che è ancor più importante, si è messo a punto un metodo di lavoro che ha consentito, con la chiara precisazione degli obiettivi e con una efficiente organizzazione dei gruppi di lavoro, facenti capo a personalità, come i proff. Lohuisen, responsabile per le indagini, e van Eesterer per la progettazione, sotto la guida coordinatrice di Scheffer, di formulare una nuova impostazione generale di tutti i problemi per una grande città in sviluppo.

Le innovazioni concettuali e metodologiche del piano di Amsterdam, oltretutto nella visione unitaria, consistono essenzialmente in tre grandi conquiste: nella “proiezione temporale” del piano fino al 2000, che ha permesso di superare le miopi ipotesi dei tradizionali piani d’addizione, cui mancava ogni visione in prospettiva, senza tuttavia, sfumare nell’infinito dei piani non temporalizzati; nel “tipo di progettazione”, che si è voluta “integrale”, tale cioè da tener conto contemporaneamente di tutti gli elementi costitutivi della città, sia sotto il profilo del loro dimensionamento, adeguato agli accertati fabbisogni presenti e futuri, sia sotto il profilo della distribuzione territoriale degli elementi stessi, e, infine, nella realizzazione, concepita come somma di operazioni successive, tra loro coordinate nel tempo e nello spazio.

Con questa nuova impostazione concettuale non solo è stato superato il frammentarismo implicito nelle esperienze razionaliste, accogliendo le esigenze della visione unitaria degli organici, ma si è oltrepassato anche lo stesso precetto howardiano, ampiamente avallato dal Mumford, del necessario rifiuto della città esistente per il raggiungimento della salvezza urbanistica.

Per questi elementi novatori e per la sua eccezionale carica operativa il piano di Amsterdam si stacca improvvisamente da tutta la precedente prassi della tecnica e dell’arte urbana: con esso nasce, ormai compiutamente formata, la nuova pianificazione urbanistica. Non a caso ciò accade ad Amsterdam, nelle città che da oltre tre secoli mantiene viva la tradizione urbanistica e dove la preventiva preparazione del suolo, richiesta dalle caratteristiche geotecniche locali, è tradizionalmente accettata come operazione pubblica. Con il piano di Amsterdam i vecchi piani tecnici di allineamento, essenzialmente. “geometrici”, diventano di colpo anacronistici: per rendersene conto basta il confronto, anche solo visivo, con il coevo piano di Milano, studiato fra il 1929 e il '34, che prefigura l’espansione della città come un fitto, gratuito arabesco di maglie stradali a corona concentrica ai bastioni.

L’esempio di Amsterdam non produce tuttavia effetti immediati nell’avanzamento concettuale e nella diffusione della nuova dottrina. Le grandi nubi dei regimi dittatoriali fascisti e poi l’esplosione della guerra hanno arrestato per un decennio gli studi urbanistici in quasi tutti i paesi europei, ad eccezione dell’Inghilterra e dei paesi scandinavi.

A bufera placata, con le nuove esigenze della ricostruzione, ma anche nel clima di rinnovato spirito, pieno di speranze, che rinvigorisce e moltiplica le iniziative, viene ripreso lo sviluppo, su vasta scala, dei nuovi concetti di pianificazione reclamati ormai dalla stessa realtà che urge.

### **Verso una nuova concezione**

Negli anni '50, con la ripresa delle attività produttive e costruttive, si registra ovunque una rapida, inaspettata fioritura di piani. Sembra quasi che, sollecitata dagli eventi, l’urbanistica si sia liberata d’un tratto dalle angustie e dagli impacci culturali impliciti negli schematismi razionalisti, nel vagheggiamento utopistico e nel tecnicismo ingegneresco degli anni '30 e che, assorbita la lezione metodologica di Amsterdam, si senta ormai matura e pronta ad affrontare le grandi prove della ricostruzione e della riorganizzazione alla scala urbana e regionale.

Un rilevante numero di piani viene messo in cantiere. Dapprima in Inghilterra, dove fin dal '44 era stato preparato da P. Abercrombie il Piano della Grande Londra (figura, coll. 609-610) e dove una serie di leggi urbanistiche (Town and

Country Planning Act, 1944; Distribution of Industry Act, 1945; New Towns Act, 1946; Town and Country Planning Act, 1947) rende istituzionali il controllo e l'intervento urbanistico ai vari livelli amministrativi e nei vari settori, aprendo il paese alla prospettiva di una politica di pianificazione coordinata e continua su tutto il territorio. In Svezia nel 1945 vien posto allo studio il piano generale di Stoccolma (figura, coll. 609-610) e nel 1948 viene promulgata la nuova legge urbanistica; in Olanda, dove la tradizione della pianificazione urbanistica comunale è da tempo consolidata, si imposta la pianificazione al livello nazionale e regionale, in Polonia si affrontano subito i drammatici problemi della ricostruzione secondo una lungimirante visione urbanistica ed in Francia sono promosse, oltre alla ricostruzione pianificata e la costruzione di nuovi quartieri, anche le prime impostazioni di pianificazione regionale; quasi nello stesso tempo vengono avviati o ripresi gli studi urbanistici in Danimarca, in Norvegia, in Finlandia, in Austria, in Belgio ed in Jugoslavia. Con qualche sfasatura nei modi e nei tempi, determinati più dal grado di maturità culturale e politica che dalle esigenze reali, peraltro presenti e urgenti ovunque, sono ufficialmente avviati studi urbanistici anche in Italia, nella Germania federale, in Spagna e in Portogallo.

Anche in U.S.A. nel 1945 prende corpo un grandioso progetto di rinnovamento urbano a Filadelfia, assai pubblicitariamente propagandato, e si diffondono gli studi per la ristrutturazione di varie città e per lo sviluppo economico di alcuni bacini idrici. In U.R.S.S., superate le tragiche condizioni di vita del primo dopoguerra, si impostano piani per la ricostruzione e l'estensione di città e per l'impianto di nuove città e di nuovi centri produttivi. Piani urbani di aree metropolitane vengono imbastiti, in quegli anni, per le grandi città capitali in espansione, a Tokyo, come a Lima, a San Paolo, a Buenos Aires, a Sydney; alcune città nuove vengono progettate in varie parti del mondo e negli stessi paesi sottosviluppati i primi piani per l'incentivazione dello sviluppo economico, promossi autonomamente o dalle Nazioni Unite, si accompagnano fin dall'origine a piani di sviluppo infrastrutturale ed urbanistico.

Ma proprio quando la diffusione dei piani urbanistici a scala mondiale sembra ormai un fatto acquisito, non tardano a manifestarsi, un po' dovunque, alcune grosse delusioni sull'efficacia del meccanismo così rapidamente e fiduciosamente messo in moto in tanti paesi.

L'espansione urbana nelle grandi città non riesce ad essere controllata in modo soddisfacente, o del tutto, a mezzo dei piani urbanistici, le operazioni previste da questi o non si attuano o si attuano, molto spesso, in modo difforme e con profonda dissociazione nelle fasi di attuazione. Nei casi peggiori, come in molte città italiane, sudamericane e del Medio Oriente, l'efficacia dei piani risulta quasi nulla: le norme di piano o sono impunemente violate dagli enti pubblici, prima ancora che dai privati, o, se rispettate, non conseguono apprezzabili risultati nella strutturazione e nella configurazione delle zone d'espansione o nella tutela e nella rivitalizzazione dei centri storici. Nei casi migliori, anche là dove la cultura urbanistica, la tradizione tecnica e l'educazione politica sono più avanzate, come nei paesi scandinavi, in Francia, nella Germania Federale, molto spesso non si riesce, in sede di attuazione, ad andare oltre il livello di alcuni buoni o eccellenti episodi urbani, siano essi quartieri residenziali, o nuovi centri commerciali o direzionali, o rilevanti opere infrastrutturali, come le autostrade urbane, ma troppo spesso manca il coordinamento spazio-temporale degli interventi e la costante visione

generale unitaria della città nel suo sviluppo, che rivela, come in una prova del nove, la presenza effettiva, continua e consapevole della pianificazione urbanistica; fanno eccezione solo alcune rare ed esemplari esperienze, in Olanda e in Inghilterra.

Né le cause di questa macroscopica e diffusa inefficienza operativa dei piani urbanistici degli anni '50 possono essere semplicemente attribuite ad errori tecnici di progettazione, o agli inevitabili difetti di un meccanismo ancora grezzo ed imperfetto; esse vanno invece ricercate in una vera e propria insufficienza concettuale insita nella redazione stessa dei piani di quel periodo, che si manifestava nella indeterminatezza dei fini, dei tempi e dei costi, nella inadeguatezza dei mezzi ai fini e, soprattutto, nella mancata individuazione ed accettazione dei mezzi idonei e necessari per il raggiungimento dei fini prescelti: in definitiva nell'assenza di sufficiente approfondimento culturale e di conseguenti scelte politiche.

La realtà è che la pianificazione urbanistica degli anni '50 poggiava su incerti fondamenti teorici ancora troppo debolmente esplorati e non ancora sistematizzati e per i quali, salvo rare eccezioni, non si era ancora creata una solida tradizione culturale e didattica; essa si basava, troppo azzardatamente, su di una "planotecnica" convenzionale e di mestiere, cui non corrispondevano, a monte, adeguate ricerche scientifiche e convincenti verifiche. A ciò si aggiunga che, in quegli anni, le scelte politiche nella direzione della programmazione economica non erano ancora state fatte nella maggior parte dei paesi capitalisti ad economia di mercato, salvo rare eccezioni, come in Olanda e in Inghilterra durante il primo governo laburista del dopoguerra, e che l'assenza di programmazione economica determinava uno stato di insanabile contraddizione con i tentativi di pianificazione urbanistica, per la impossibilità di collimazione dei fini. Lo dimostra il fatto che la pianificazione urbanistica ha potuto successivamente svilupparsi, con risultati apprezzabili, solo in quei paesi in cui è stata contemporaneamente avviata una qualche forma di programmazione economica e che si sono potute superare le delusioni della primitiva planotecnica, solo là dove si è cercato di integrare la pianificazione urbanistica alla programmazione economica, come ad esempio in Francia e in Danimarca oltre che in Olanda. Per contro, nei paesi socialisti, in cui l'economia pianificata si andava organizzando nel dopoguerra, la pianificazione urbanistica ha potuto parallelamente svilupparsi nella misura in cui si è acquisita coscienza del determinante peso economico e sociale che nel sistema economico pianificato veniva ad assumere la distribuzione e la organizzazione spaziale delle attività economiche; là dove questa consapevolezza è più prontamente affiorata, come in Polonia e in Jugoslavia, si è avuta una corrispettiva maturazione, teorica e pratica, della pianificazione urbanistica.

Si può così affermare che là, dove le ricerche di razionalizzazione o di riorganizzazione dei processi di sviluppo economico e quelli di sviluppo urbanistico si sono contemporaneamente manifestate ed i tentativi di reciproca armonizzazione si sono più chiaramente posti, si è avuto l'avanzamento concettuale e politico della pianificazione urbanistica e la primitiva concezione tecnica ha ceduto o sta cedendo il passo ad una metodologia scientifica ed operativa; là invece dove approfondimenti in questo campo e tentativi in questo senso non si sono avuti, o sono stati troppo dilettantisticamente condotti, la dottrina urbanistica non ha conseguito avanzamenti concettuali e gli strumenti tecnici e giuridici adoperati continuano a manifestare la loro inefficienza attraverso insoddisfacenti o anche rovinosi risultati pratici.

## Dall'urbanistica tecnica alla pianificazione continua

Per porre in luce le differenze sostanziali fra le due principali ed antitetiche concezioni attuali dell'urbanistica, emerse dalle molteplici esperienze degli anni '50, occorre esaminare, in sintesi, il meccanismo concettuale ed operativo di entrambe.

Definiamo "urbanistica tecnica" quella in cui si verificano essenzialmente le seguenti condizioni:

- 1 i piani sono concepiti "a tempo indeterminato", senza specificare le fasi di attuazione, o, se queste sono ipotizzate, senza formulare efficaci strumenti operativi per conseguirle;
- 2 i piani agiscono essenzialmente mediante la combinazione di "vincoli" e di "incentivi": vincoli là dove si intende limitare in tutto o in parte l'uso del suolo, incentivi là dove si intende favorire la trasformazione d'uso; vincoli ed incentivi si traducono tecnicamente e giuridicamente in "prescrizioni di zona", che consistono essenzialmente in rapporti fisici tra area e volume costruibile;
- 3 il controllo sull'attività economica avviene esclusivamente "in modo indiretto" e limitatamente all'applicazione delle prescrizioni urbanistiche di zona;
- 4 l'attuazione dei piani è lasciata al libero giuoco delle singole iniziative pubbliche e private, con la sola condizione del "rispetto" delle prescrizioni di zona; il coordinamento spazio-temporale delle iniziative pubbliche e private non rientra nelle finalità di questo tipo di piano.

Secondo la logica di questo meccanismo concettuale ed operativo, la pianificazione urbanistica si manifesta essenzialmente nella formazione, approvazione ed applicazione dei piani e coincide quindi con una "planotecnica". I piani sono concepiti in modo statico ed astratto, svincolati cioè sia dal processo di sviluppo in atto, sia da traguardi temporali; le previsioni di piano sono quindi proiettate in un futuro lontano ed imprecisato in cui tutte le parti del piano saranno realizzate, raggiungendo così la giusta dimensione progettata per l'insediamento e l'equilibrio dimensionale e spaziale fra le singole parti costitutive. Nell'attesa che questa dimensione e questo equilibrio siano raggiunti, si sviluppa, entro le maglie delle prescrizioni di zona, l'insieme delle iniziative pubbliche e private; il "dove" non interessa, perché il piano è concepito come un grande serbatoio a molti scomparti (le zone) e ciò che conta è riempire via via in qualche modo i vari scomparti per colmare alla fine il tutto. Questo disinteresse per le fasi di attuazione, se, da un lato, consente un grande grado di libertà alle singole iniziative, per insediamenti residenziali o industriali o per attrezzature o servizi, tenute, ciascuna, al solo rispetto delle prescrizioni di zona, dall'altro non permette di conseguire, nel processo di sviluppo, fasi intermedie di equilibrio spaziale e dimensionale; sono quindi inevitabili durante tutto il processo di attuazione del piano, non solo uno squilibrio generale di tutti gli elementi urbani in reciproco rapporto (ad es. zone di lavoro, zone residenziali e servizi generali), ma anche uno squilibrio particolare in ciascuno di essi (ad es. zone residenziali senza adeguati servizi). Inoltre, la logica stessa di questo tipo di pianificazione indiretta e stemporalizzata porta a concepire il piano più come "somma di iniziative possibili" che come "insieme di operazioni da compiere". La indefinita prospettiva temporale e la indefinita prospettiva delle iniziative possibili dilatano così le dimensioni stesse del "piano-serbatoio" e conducono inevitabilmente ad un sopradimensionamento complessivo delle estensioni del piano rispetto alle reali esigenze della dinamica di sviluppo, e molto spesso, anche al contemporaneo sottodimensionamento dei servizi, soprattutto là

dove l'iniziativa privata dei costruttori edili prende il sopravvento e non è tenuta a provvedere alla realizzazione di adeguati servizi per le residenze da essa costruite. Nell'attuazione, questo tipo di piano recepisce il libero sviluppo delle singole iniziative pubbliche e soprattutto private, di cui si propone solo la regolamentazione tecnica e non il coordinamento spazio-temporale; la presenza delle prescrizioni di zona fornisce alle singole iniziative limiti fisici regolamentari, ma la distribuzione spaziale di esse segue ancora la logica dello sviluppo "marginale" con le conseguenze di aggravio sui costi infrastrutturali e con negativi risultati nella formazione dello spazio urbano: sotto il profilo attuativo, questo tipo di piano potrebbe quindi anche definirsi piano di "espansione marginale regolamentata". In questo meccanismo concettuale ed operativo, sono inevitabili i conflitti fra le varie parti: l'iniziativa pubblica, non essendo coordinata, tende a suddividersi in "settori d'intervento" facenti capo ai vari servizi statali e locali, aprendo la strada a contraddizioni interne, e per conseguenza l'iniziativa privata è portata a scontrarsi con quella pubblica.

In questo intrico di plurimi conflitti finiscono per prendere il sopravvento quelle forze economiche e quegli interessi di posizione, che di volta in volta hanno maggior rilevanza. Il piano stesso non può non esserne influenzato, sia in sede di formazione e di approvazione, sia in sede di attuazione: se ignora gli interessi è da questi travolto, se li soddisfa è da questi dominato.

In questa logica, il piano assume, nel migliore dei casi, il significato di tentativo di componimento degli interessi in atto.

Di piani secondo questa logica se ne sono fatti parecchi ed in molti paesi: in Inghilterra prima del 1943, nei paesi sudamericani nell'immediato dopoguerra, in Italia negli anni '50, ed è stato precisamente l'esame critico dei risultati di questo tipo di pianificazione a sollecitare in alcuni paesi, dapprima in Inghilterra, quindi in Polonia, una profonda trasformazione concettuale ed operativa della pianificazione che tenesse conto della già provata esperienza olandese. La misura limite dell'aberrazione, cui può giungere questo tipo di meccanismo concettuale, può esser data dal piano regolatore di Genova, regolarmente approvato nel 1959, le cui aree residenziali sarebbero in grado, per estensione e volume costruibile, di garantire una ricettività di 7,5 milioni di abitanti, contro gli 850.000 attuali, senza corrispettive previsioni di aree per le attività produttive e per i servizi e senza, soprattutto, alcun fondamento su attendibili ipotesi di sviluppo economico e demografico.

Situazioni anche meno paradossali di quella di Genova hanno portato, in alcuni casi, a significativi processi di "revisione", come ad Amburgo, dove il primitivo piano del 1950 è stato sostituito nel '60 da un nuovo piano (Tav. I94), mirante: *a*) alla eliminazione delle residenze dalla city destinata ad attività esclusivamente direzionali; *b*) alla eliminazione delle alte densità delle zone residenziali interne e delle troppo basse densità periferiche, con una analitica revisione delle prescrizioni per ogni zona residenziale; *c*) all'introduzione dell'obbligatoria formazione dei piani particolareggiati planovolumetrici esecutivi per l'attuazione del piano in ogni porzione territoriale. Alla città piramidale del piano del '50, a densità decrescente dal centro alla periferia, il piano del '60 sostituisce uno sviluppo omogeneamente urbano, distribuito a ventaglio attorno al centro direzionale della city, ed un processo operativo di pianificazione nel tempo e nello spazio; con queste innovazioni il piano di Amburgo del '60 si converte, sostanzialmente, ai principi dell'esperienza di Amsterdam.

Da questa prende, infatti, le mosse la seconda e profondamente diversa concezione della pianificazione urbanistica.

Definiamo “pianificazione creativa continua” quella che contiene, sostanzialmente, i seguenti elementi concettuali ed operativi:

- 1 le scelte e le determinazioni urbanistiche generali sono coerenti con consapevoli accertamenti sul processo di sviluppo in atto, sulle sue intrinseche suscettività di amplificazione economica e demografica e sulle possibilità di trasformazione delle sue stesse componenti, al fine di un più produttivo “sinergismo”;
- 2 le scelte e le determinazioni spaziali, qualitative e quantitative, generali e particolari, sono “temporalizzate” e rese coerenti con il processo di sviluppo economico-demografico ipotizzato ed accertato;
- 3 i piani sono concepiti in forma “operativa”, per il conseguimento di finalità definite, ed articolati in piani a lunga, media e breve scadenza;
- 4 l’operatività dei piani è assicurata essenzialmente da atti di “intervento” diretto, cioè a carattere esecutivo; l’intervento pubblico assume carattere prioritario e di guida per quello privato, che non è affatto escluso, e che può essere più o meno ampio, a seconda dei casi, sempre che sia subordinato a quello pubblico;
- 5 le scelte di distribuzione spaziale sono sottoposte ad analisi e verifiche ex ante;
- 6 la pianificazione urbanistica è, in ogni sua fase, coerente con la programmazione o la pianificazione economica.

Secondo la logica di questo meccanismo concettuale ed operativo, il piano, anzi la successione di piani, assume carattere puramente strumentale, rispetto al processo di analisi, scelta e verifica che costituisce, in questa nuova posizione, l’essenza stessa della pianificazione. L’insediamento o il territorio o la regione, soggetti a pianificazione secondo questo processo, sono sempre necessariamente oggetto di una visione globale, sia in prospettiva lontana, sia in ogni tappa di attuazione, a tempi medi e brevi, cosicché la ricerca di equilibrio spaziale è costante e le singole tappe di attuazione si pongono come altrettanti “stati di equilibrio” nel processo di sviluppo pianificato. Il concetto di “stato finale perfetto” implicito nel piano tecnico astratto è così sostituito da una successione di stati di sviluppo.

Il piano di qualsiasi tappa non si configura più come somma e sintesi di trasformazioni e di iniziative possibili, ma è costituito dall’insieme delle operazioni che si decide di compiere; i piani a tempi medi ed a tempi brevi assumono carattere eminentemente operativo e nei tempi brevi il piano di attuazione, in una pianificazione efficiente che abbia superato le fasi di rodaggio, assomma tutte e solo le operazioni deliberate per l’esecuzione.

La definizione dei tempi lunghi, medi e brevi assume, in questa prospettiva, valore procedurale determinante e l’aderenza alla realtà ed ai suoi imprevisti, come pure il superamento delle eventuali diffrizioni fra progetto ed esecuzione sono garantiti dalla revisione periodica dei piani a lunga scadenza e dalla “scorrevolezza” dei piani a breve e medio termine; la pianificazione diventa “continua”.

L’impostazione tecnica dei piani, in questo meccanismo concettuale, può assai più agevolmente seguire una metodologia scientifica per la ricerca delle soluzioni ottimali, essendo a pianificazione creativa continua sottratta alle pressioni degli interessi in conflitto, presenti nella planotecnica astratta.

L’attuazione infine, avvenendo per piani esecutivi, può essere tecnicamente progettata e prevista & nei dettagli, con possibilità quindi di garantire, di volta in volta, la creazione di uno “spazio urbano” umano ed efficiente e di verificare ex ante ed ex post i costi dell’urbanizzazione. Il processo di attuazione diventa in tal modo razionalmente controllabile e le esperienze fatte possono, sottoposte a critica, essere illuminanti per

le decisioni future, sia sotto il profilo dei gradi di efficienza raggiunti, sia in relazione ai costi realmente sostenuti per raggiungerli.

Così congegnata, la pianificazione urbanistica può effettivamente aspirare ad assolvere compiti di profonda trasformazione strutturale degli insediamenti e degli assetti territoriali esistenti concorrendo a risolvere i problemi, finora insoluti, relativi alla ottimizzazione degli investimenti pubblici e della distribuzione spaziale delle attività economiche; essa apre la strada ad una nuova modellazione spaziale, criticamente valutabile ed economicamente verificabile, estranea sia alle velleità utopistiche, sia alle degenerazioni della disintegrazione e della congestione spaziale, conseguenti alla passiva accettazione delle forze in conflitto.

In questa nuova logica, la pianificazione diventa essenzialmente creatrice dello sviluppo economico e sociale, oltre che urbanistico, e forza motrice per il suo conseguimento.

In questa direzione si è orientata, in modo più o meno integrale e coerente, la pianificazione urbanistica in Olanda, parzialmente in Inghilterra e nei paesi scandinavi, più compiutamente in Polonia ed in altri paesi socialisti.

In Olanda la pianificazione ai vari livelli, locale, regionale e nazionale è ormai intimamente connessa alla programmazione economica ed i piani generali e particolareggiati operano su tutto il paese con risultati soddisfacenti, anche nel campo della pianificazione dei territori rurali, che sono stati, in due decenni, quasi integralmente ristrutturati anche nelle dimensioni delle aziende agricole.

In Inghilterra la pianificazione urbana e rurale ha fatto passi enormi nel controllo dell'uso del suolo e delle trasformazioni d'uso di esso, nel controllo ubicazionale di tutti gli impianti industriali e nell'organizzazione delle autorità di pianificazione; 15 nuove città sono state impiantate nel decennio '46-'56; piani di sviluppo per interi territori sono continuamente allo studio.

Nei paesi scandinavi, superato un primo stadio di pianificazione frammentaria ed episodica, si stanno ora gettando le basi per una coerente pianificazione d'insieme.

Ma è soprattutto in Polonia che si possono trovare le forme più mature ed avanzate della pianificazione creativa continua: nella impostazione metodologica dei piani, volta alla valutazione econometrica delle soluzioni ottimali, ricercate con il metodo del confronto di soluzioni alternative, e nella sapiente concatenazione dei piani a lungo, medio e breve termine.

Da queste esperienze metodologiche e pratiche sembra che si possano ragionevolmente estrarre i lineamenti per uno sviluppo della disciplina urbanistica che consenta di risolvere i sempre più complessi problemi spaziali dei nostri tempi. In ogni caso, il dissidio concettuale ed operativo tra planotecnica convenzionale e pianificazione urbanistica continua corrisponde puntualmente al dissidio fra riforme "marginali" e riforme "strutturali" che differenziano, nell'economia, nella politica e nella sociologia, due differenti modi di essere e di concepire presente e futuro.

«La tendenza classica dell'economia - afferma Henri Janne (*Les problèmes de la planification*, 1962) - consiste nel proiettare il presente nel futuro, perché si considera ciò che è attualmente conosciuto come indicativo di ciò che sarà; di conseguenza, questo modo di pensare ha la tendenza a prolungare il presente nel futuro.

Nella pianificazione, si può dire, invece, che il presente è già conformato in funzione di una rappresentazione del futuro. Ci si rappresenta il futuro: è questo un sistema di previsione creatrice.

Questo futuro, dovendo essere certamente realizzato, s'impiana nel presente con il suo intenso potenziale di realizzazione e cambia anche il significato di questo».

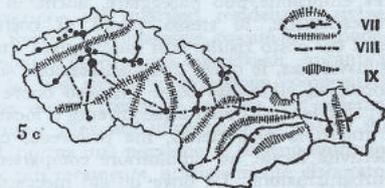
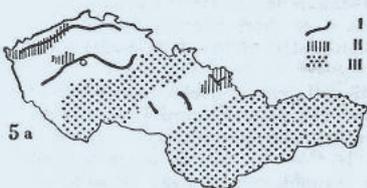
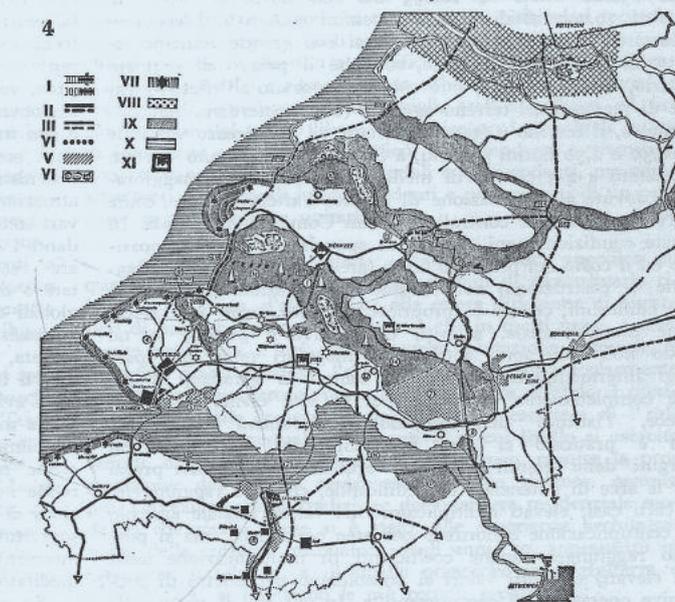
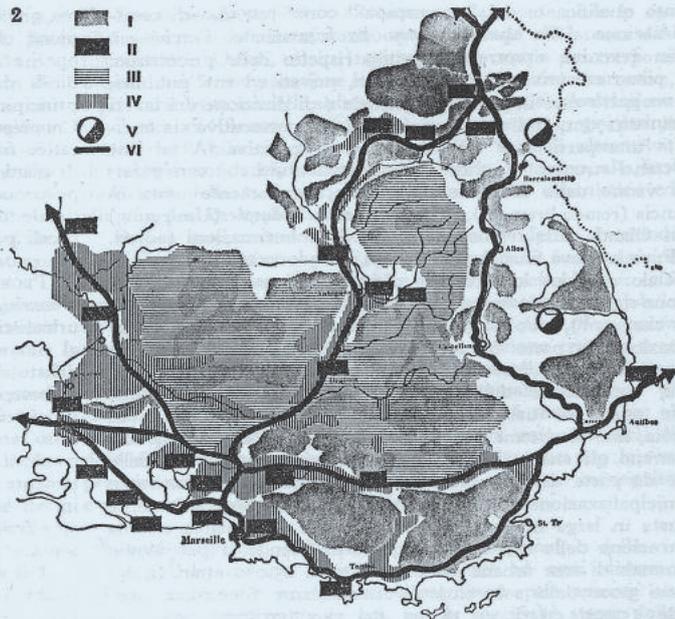
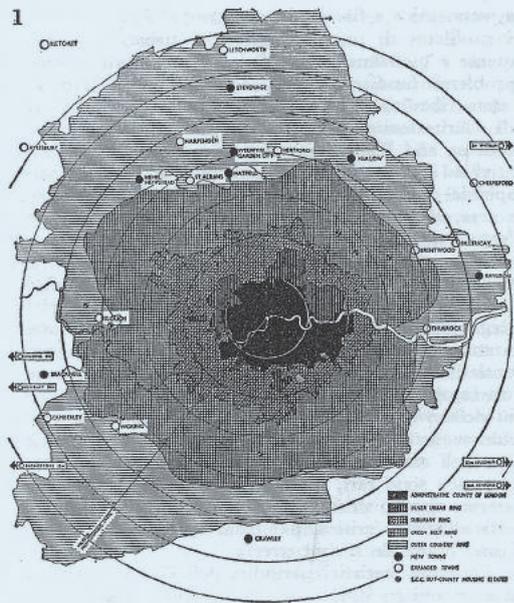
Identiche considerazioni valgono per la pianificazione urbanistica. Gli ultimi sviluppi metodologici e concettuali della quale dimostrano che essa ha cessato di potersi considerare “neutra” di fronte alle scelte economiche e politiche: vi partecipa attivamente, come parte integrante, nella prospettiva della pianificazione continua, oppure consapevolmente vi rinuncia, per soggiacere alle scelte delle forze prevalenti, quando si rifugia nella concezione “passiva” dell’urbanistica tecnica degli anni ’50.

### **Aspetti giuridici ed economici della pianificazione urbanistica**

Un breve cenno sui principali aspetti giuridici ed economici della pianificazione urbanistica può costituire utile complemento alla definizione concettuale ed operativa della pianificazione urbanistica dei nostri tempi.

Senza rifarsi eccessivamente all’indietro nel tempo, occorre tuttavia almeno riallacciarsi alla Dichiarazione dei diritti dell’uomo del 1789 e tener presenti le concezioni dell’economia classica e la politica delle riforme liberistiche, che accompagnano gli inizi della rivoluzione industriale e lo sviluppo dell’economia capitalista, per collocare nei suoi termini storici e sociologici la netta distinzione fra beni pubblici e privati, che costituisce il pilastro fondamentale del diritto urbanistico nel secolo scorso e su cui poggia tuttora in molti paesi l’edificio giuridico della proprietà immobiliare: secondo questa distinzione, ai privati è ampiamente e pienamente riconosciuto non solo l’esercizio del diritto di uso del suolo, sotto le varie forme di proprietà e di possesso a tempo determinato, ma anche quello di “trasformazione” dell’uso stesso, in cui rientra quella speciale trasformazione che è la “edificazione”, anche se questo diritto risulta quasi ovunque temperato, più per consuetudine locale che per legge, dal rispetto di qualche nonna o regolamento, che ne condiziona e limita l’esercizio; ai pubblici poteri è attribuito, ancor più che il diritto, il dovere di provvedere a quanto pertinente all’“uso pubblico” nell’insediamento urbano: strade, piazze, parchi, fognature ed edifici pubblici. Questa rigida distinzione fra pubblico e privato, su cui saranno fondati i piani tecnici di espansione e di allineamento con una precisa suddivisione del suolo secondo le due grandi classi di aventi diritto, determina la necessità di operazioni di trasferimento dall’una all’altra classe: mentre il passaggio dal patrimonio pubblico a quello privato continua a svolgersi secondo le consuetudini, per concessione d’uso come in Inghilterra e in Olanda, o per cessione in proprietà, il passaggio inverso, dal patrimonio privato a quello pubblico, viene istituito, tutelato e disciplinato introducendo nella prassi l’acquisto coattivo, sotto forma di “espropriazione”, a surrogazione dell’acquisto bonario, ove questo non possa o non voglia effettuarsi.

La prima legge sulla “expropriation pour cause d’utilité publique” è quella francese dell’8 marzo 1810, su cui vengono successivamente ricalcate, a distanza di decenni, analoghe leggi in vari paesi, quale quella olandese del 1851. Fra queste, la legge italiana del 1865 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica assume speciale rilevanza per il fatto che, in notevole anticipo sugli altri paesi (Svezia 1874, Francia 1884), sono congiuntamente disciplinate l’espropriazione e la formazione dei piani regolatori: con la legge italiana del 1865 le operazioni di espropriazione per pubblica utilità sono consentite solo se legate alla formazione di piani, secondo la successione delle tre fasi: piano di massima, dichiarazione di pubblica utilità dell’opera e piano particolareggiato esecutivo; l’indennità di esproprio è fissata nel giusto prezzo che



**Piani regolatori regionali**

**1** Londra: la città, la cintura verde e la ubicazione delle nuove città (1946). **2** Durance (Francia): piano urbanistico della regione: I foreste; II zone industriali; III regioni irrigate; IV zone a colture non irrigue e pascoli; V sports invernali; VI grandi assi di circolazione.

**3** Stoccolma: struttura a grappolo della città, come piano in prospettiva per il 1990. **4** Piano di sviluppo del delta dello Zeeland (Olanda, 1963): I dighe esistenti e di progetto; II strade principali esistenti e in progetto; III strade locali esistenti e in progetto; IV traghetti; V

prosciugamenti e rinterri in esecuzione; VI zone di ricreazione naturali; VII coste attrezzate per la ricreazione; VIII industrie in area portuale; IX acqua dolce; X acqua salata; XI poli di sviluppo.

**5a-5c** Cecoslovacchia: 5a la struttura la tempo

dell'industrializzazione capitalista (1920); I concentrazione di industrie e urbanizzazione; II miniere di carbone; III zone sottosviluppate; 5b la struttura nel periodo dell'espansione industriale, pianificata (1960); IV nuove zone industriali e residenziali; V centri; VI

espansione delle forze produttive; 5c nuove strutture ad espansione attuata (1980); VII spazi economici complessi (regioni) con nuclei attivi (industrie) e con hinterlands passivi (agricoltura); VIII direzioni principali della cooperazione economica; IX fratture spaziali nette.

l'immobile avrebbe avuto in una libera contrattazione di compravendita, ma il "vantaggio speciale ed immediato che la parte del fondo non espropriato potrà avere dall'esecuzione dell'opera pubblica deve essere stimato e detratto dall'indennità; può essere imposto l'obbligo ai proprietari confinanti di contribuire all'esecuzione delle opere di pubblica utilità, versando un contributo "uguale alla metà del maggior valore risultante dall'esecuzione delle opere di pubblica utilità"; infine sono con essa istituiti i "piani regolatori edilizi" ed i "piani regolatori di ampliamento" degli abitati, che generalizzano l'istituto del piano di massima richiesto per le singole operazioni di pubblica utilità, aprendo così la strada ad una visione d'insieme delle varie operazioni su un insediamento urbano. Per questi principi giuridici la legge del 1865 poteva ben rappresentare un felice inizio di legislazione atta a regolare efficacemente i rapporti giuridici ed economici della pianificazione urbanistica; con rammarico si deve invece rilevare che questi non sono stati sviluppati nelle successive leggi italiane e che molti di essi, al contrario, sono stati interpretati in senso vieppiù restrittivo.

Da questo sintetico cenno ai principi giuridici dell'espropriazione per pubblica utilità, limitato ad uno dei paesi che fra i primi ha organicamente affrontato la materia, occorre ora saltare, per restare nei limiti di questa trattazione, ad altrettanto fuggevoli cenni a quelli che sono i principali problemi giuridici della pianificazione urbanistica del nostro tempo, nei vari paesi. In due modi questi possono essere trattati: o inquadrare la legislazione urbanistica nelle singole strutture giuridico-amministrative dei vari paesi, per passare poi ad un esame comparato, e questa sarebbe la via per una specifica e completa trattazione scientifica, tuttora purtroppo mancante, o accennarvi per grandi classi di problemi, come, per brevità, faremo.

Un primo gruppo di problemi giuridico-amministrativi attiene all'istituzione delle varie classi di piano, in funzione dei vari livelli amministrativi ed operativi e, conseguentemente, alla definizione del contenuto e della validità giuridica delle prescrizioni di ogni tipo di piano, alle attribuzioni dei poteri alle differenti autorità di pianificazione ed alle procedure per la formazione e l'approvazione dei piani. È evidente come questa materia rivesta carattere non soltanto formale, di coerenza cioè dei piani alle strutture amministrative dei vari Stati ed al maggiore o minore grado di accentramento o decentramento di queste, ma anche sostanziale, e cioè di coerenza al contenuto concettuale ed operativo della pianificazione urbanistica che si vuol realizzare nei vari paesi.

Regola costante, quasi senza eccezioni, è l'attribuzione alle autorità comunali della potestà pianificatrice a livello locale. Assai più varia è l'attribuzione dei poteri di pianificazione per quanto riguarda il livello territoriale intercomunale e sopracomunale: a livello intercomunale primeggiano le formule consortili nei paesi più democraticamente maturi fino a giungere, come nel caso del Comitato di pianificazione regionale di Oslo e dei 2I commi dell'area metropolitana, a forme di rappresentanza paritetica; a livello sopracomunale con dimensione "regionale" si hanno svariate attribuzioni, andando dagli organi elettivi giurisdizionali, come province, contee, Lander, ad organismi misti tecnico-amministrativi, come in Francia e nei falliti esperimenti italiani di formazione dei "piani territoriali di coordinamento" degli anni '50; a livello nazionale, là dove esiste una pianificazione urbanistica nazionale, come in Olanda, essa è di competenza di un servizio statale alle dirette dipendenze del governo.

Le interconnessioni della pianificazione urbanistica con le varie forme di programmazione o di pianificazione economica, nei paesi ad economia programmata o pianificata, sono assicurate in Olanda, in Francia, in Polonia e Jugoslavia ai livelli

regionale e nazionale, mentre al livello locale la pianificazione urbanistica anche nei paesi più pianificatori non ha ancora raggiunto, se non in Polonia, un sufficiente grado di compenetrazione con le scelte economiche.

I tipi di piano corrispondono, quasi ovunque, ai livelli di pianificazione e quasi ovunque, oltre al piano comunale generale, sono previsti i piani di attuazione, variamente denominati (piani particolareggiati esecutivi, plan masse, Bebauungsplan, project development, etc.); inoltre, nei paesi in cui la pianificazione urbanistica ha assunto una più spiccata caratterizzazione operativa, i piani a livello locale si stanno articolando, come in Polonia, in tre grandi classi: “piani direttivi”, a lunga scadenza, “piani in prospettiva” con previsione quindicennale e “piani di fase d’attuazione” per un quinquennio.

Lo scorrimento continuo dei piani, per il loro adeguamento sia alle fasi reali di attuazione, sia agli obiettivi remoti è quasi ovunque affermato con l’istituto della revisione periodica; i piani “a tempo indeterminato” della legge italiana del ’42 appaiono, in questo quadro, sempre più anacronistici e destinati a passare da una iniziale rigidità di concezione alla più addomesticata elasticità interpretativa che ne svuota in breve il contenuto programmatico.

Ma è soprattutto nella strumentazione attuativa che le forme di pianificazione si differenziano nei vari paesi, in funzione degli obiettivi e delle modalità della politica urbanistica adottata e perseguita.

L’attuazione intesa come semplice applicazione delle prescrizioni del piano generale, come è avvenuto nell’urbanistica italiana del decennio 1955-’65 o in quella statunitense, basata essenzialmente su norme di zonizzazione (zoning), ha quasi ovunque ceduto, o sta cedendo, il passo alla più complessa e programmata procedura della formazione di piani particolareggiati esecutivi d’iniziativa pubblica, per insediamenti residenziali o per zone di lavoro, come in Olanda, Inghilterra e Germania Federale, o a piani di quartieri programmati, come nei Paesi scandinavi, in Francia, con le “zones à urbaniser en priorité” (ZUP), in U.R.S.S. (rajony), in Spagna (poligonos) ed in Italia (quartieri Ina-Casa, CEP, ecc.) o, ancora, con piani di lottizzazione d’iniziativa privata, ma tecnicamente e giuridicamente regolamentati, come in Francia, in U.S.A. o nei Paesi scandinavi. La piaga delle lottizzazioni abusive, o troppo facilmente concesse, attuate senza adeguate opere di urbanizzazione, che hanno rovinato in un decennio le periferie esterne delle città grandi e piccole italiane ed invaso coste, campagne, zone paesistiche ed archeologiche, è ormai quasi completamente dominata in molti paesi europei, dove alcune legislazioni specifiche hanno per obiettivo di impedire l’urbanizzazione dispersa e diffusa o la costruzione a nastro ininterrotto lungo le strade, come in Inghilterra (Restriction of Ribbon Development Act, 1935) ed in Olanda, e dove una più matura consapevolezza della funzione civile e sociale dell’urbanizzazione esige un più qualificato prodotto finale non solo dagli enti pubblici e dalle cooperative ma anche dagli stessi lottizzatori privati. Le stesse “levittowns” nordamericane, mostruose lottizzazioni con un’estensione di città, vantano, nel confronto delle recenti lottizzazioni italiane, un più elevato e costante standard e si prestano, per le tecniche impiegate, per la densità e l’altezza degli edifici, a più facili e ravvicinate operazioni di rinnovamento e di trasformazione.

Nell’attuazione dei piani sempre più assume particolare rilevanza, come elemento qualificante, l’entità e la qualità delle opere di urbanizzazione primaria (strade di quartiere e pedonali, parcheggi, giardini, sistemazioni esterne, attrezzature di quartiere) e generale (strade principali, parchi, scuole, centri commerciali, ecc.).

Per conseguire questa qualificazione nell'atto esecutivo occorre non solo che le aree destinate a questi impianti e servizi siano specificate nel piano di attuazione (e solo un piano particolareggiato esecutivo, minuziosamente studiato e rigidamente attuato, lo può garantire), ma anche che ognuna di queste previsioni si traduca in atto, a tempo giusto e con le caratteristiche tecniche adeguate. È anche a questo punto che si inserisce l'elemento qualificante del "townscape" come processo di caratterizzazione dello spazio urbano in formazione. Perché ciò possa avvenire, occorre un preciso rispetto delle prescrizioni del piano esecutivo da parte di tutti, privati ed enti pubblici, ed un particolare impegno progettuale e di direzione dei lavori urbanistici; è quindi necessario che al piano esecutivo sia attribuita una particolare validità giuridica operativa. A tal fine differenti strumenti giuridici sono stati istituiti nei vari paesi: essi vanno dalla rifusione particellare, ampiamente usata in Francia (remembrement), nella Germania Federale (Umlegung) e in Olanda, alla regolamentazione delle lottizzazioni (ad es. in Francia, dove fin dal 1928 è stata introdotta una legislazione speciale su "les lotissements défectueux" e dove dal 1958 vigono nuove e più severe norme che si traducono nei "cahiers des charges"), all'obbligo dell'attuazione delle opere di urbanizzazione da parte dei lottizzatori privati, o delle "sociétés d'économie mixte" come d'uso in Francia, alla subordinazione della concessione della licenza edilizia alla realizzazione delle opere di urbanizzazione, come in Danimarca o in Svezia, fino ai sistemi più drastici, ma più efficaci, come dimostrano gli stessi risultati, dell'acquisizione preventiva delle aree da parte della municipalità. L'acquisizione preventiva, o municipalizzazione o demanializzazione delle aree urbane, è attuata in larga misura in Olanda, Svezia, Danimarca e nella costruzione delle new towns inglesi: in Olanda il patrimonio comunale di aree urbane assomma a circa 25.000 ettari (1965) di cui 5.000 della sola città di Amsterdam; Stoccolma possiede 15.000 ettari su 18.295 del suo territorio comunale ed altri 10.000 al di fuori dei confini comunali. L'acquisto delle aree - è fatto in questi paesi con grande anticipo rispetto al tempo di attuazione, cosicché il prezzo di acquisto bonario, o di esproprio, può essere rapportato all'effettivo valore di mercato del terreno agricolo (ad Amsterdam, nel dopoguerra, il terreno è stato acquistato ad un prezzo variabile tra 0,50 e 2,50 fiorini per mq, a Stoccolma il terreno è stato acquistato a 2-3 corone di media), senza, quindi, maggiorazioni dovute alla formazione di rendita d'attesa; oppure, come in Norvegia, esso è controllato da un Comitato dei prezzi. In queste condizioni ogni operazione speculativa è resa impossibile ed il costo del prodotto finito (area + opere di urbanizzazione + costruzione) non subisce maggiorazioni di sorta; le aree edificabili, cedute in proprietà, o molto spesso in concessione pluridecennale, a enti, cooperative e privati, in tal modo non solo sono sottratte a maggiori oneri per passaggi intermedi, ma soprattutto hanno la garanzia di essere completamente attrezzate per la vita civile. Là dove, invece, l'istituto dell'acquisizione preventiva delle aree non è praticato si crea inevitabilmente, soprattutto ai margini delle grandi città, un artificioso rialzo dei prezzi per le aree di potenziale uso edificabile, che può raggiungere, in certi casi, elevati moltiplicatori del valore iniziale agricolo (la centuplicazione è normale per aree periferiche, ma si possono raggiungere anche coefficienti di moltiplicazione assai più elevati) e questi valori si consolidano per effetto di successive operazioni di compravendita. In tali casi il costo dell'area edificabile può pareggiare, anche in zone periferiche o semiperiferiche, lo stesso valore di costruzione dell'immobile, il cui costo risulta così raddoppiato. In questa formazione di

plusvalenza, le opere di urbanizzazione sono spesso del tutto ignorate ed addossate come grazioso onere alla collettività locale; in tale caso l'utente (acquirente o locatario) non solo paga per intero la plusvalenza, ma provvede, come membro della collettività locale, ad un'ulteriore compartecipazione alle spese di urbanizzazione. Là dove questo meccanismo si instaura, si tenta un parziale ricupero del plusvalore mediante sistemi fiscali, talora estremamente severi come in U.S.A. o come in Germania, dove i valori di compravendita sono pubblici, talaltra meno incisivi come in Francia ed in altri paesi; da poco tempo questi prelievi sono stati introdotti anche in Italia, ma sulla base di una modesta aliquota del plusvalore, tale quindi da non garantire il reintegro del costo delle opere di urbanizzazione, cui il gettito è parzialmente devoluto.

Da quanto esposto si può constatare che i problemi di attuazione dei piani sono, in tutti i paesi, materia non solo tecnica, ma giuridica, economica e fiscale, in evoluzione; è diffusa opinione che i problemi di una pianificazione urbanistica, che operi attivamente e globalmente in tutti i settori, sono inscindibili dai problemi fondiari e dalla loro soluzione. Questo principio è stato ribadito nella risoluzione finale del XXXVII Congresso di Gerusalemme (1964) della International Federation for Housing and Planning: «in tutti i paesi, l'attuazione di piani relativi ad una nuova distribuzione spaziale della popolazione dipende dalla realizzazione di una utilizzazione ottimale delle aree, da conseguire a mezzo di misure legali e fiscali per l'espropriazione e la redistribuzione dei terreni».

## Problemi e prospettive

### Dati di base per una contabilità urbanistica

Tracciare un panorama di raffronti dell'attività urbanistica degli ultimi vent'anni nel mondo intero è impresa, al momento attuale delle conoscenze, quasi impossibile, per difetto di fonti di informazione e di corretta documentazione di base, in un campo in cui le stesse situazioni locali si manifestano il più delle volte in uno stato di fluidità permanente e sono raramente soggette a periodici consuntivi, scientificamente condotti, in cui gli stessi fondamentali dati di interesse strettamente urbanistico sono rari, discontinui e inconfrontabili ed in cui la materia, oggetto di scelte politiche ed economiche, è spesso sottratta all'analisi critica, per esser speciosamente presentata in forma opinabile e controversa.

Gli stessi bollettini statistici periodici delle Nazioni Unite, ricchi di informazioni in tutti i campi, compreso quello dell'edilizia, intesa come attività produttiva industriale, sono totalmente carenti di dati urbanistici per i vari paesi, quali potrebbero essere: *a)* quelli concernenti le situazioni in atto, rappresentabili sinteticamente con il dinamismo dell'urbanesimo, valutato secondo le classi di ampiezza delle città o delle agglomerazioni e secondo il loro grado di sviluppo economico, e con indici sulle carenze abitative, infrastrutturali, dei servizi delle aree produttive e del traffico; *b)* quelli relativi ai piani urbanistici posti in atto (formati o revisionati ed attuati o in attuazione) e ai programmi di investimento finanziario nei vari settori e per i vari livelli amministrativi; *c)* quelli riguardanti i risultati conseguiti, valutabili mediante la quantità di aree residenziali e produttive effettivamente urbanizzate, dotate o meno di opere di urbanizzazione, con i costi unitari e globali delle medesime, suddivise

inoltre fra interventi di urbanizzazione d'iniziativa pubblica ed attività urbanizzatrice privata, e dal consuntivo delle opere infrastrutturali e dei servizi in esse realizzati. È evidente che la raccolta ed il confronto, secondo una omogenea metodologia di base, di dati siffatti, tutti di per sé non difficilmente ottenibili sol che lo si volesse, ma di cui occorrerebbe metodicamente organizzare il reperimento, consentirebbe non solo la valutazione internazionale delle varie situazioni di partenza, con i loro caratteri e la loro dinamica, ma soprattutto permetterebbe di stimare la diversa dinamica di intervento e di valutarne gli effetti in termini quantitativi e qualitativi.

Su questi dati di base sarebbe infatti assai agevole costruire modelli che consentissero di stimare la "dotazione urbanistica" ad abitante nelle varie città e nei vari paesi, ottenendo per questa via più completi e significativi indici della civiltà e del benessere conseguiti.

Il reperimento di questi dati, che a livello internazionale non può esser promosso altro che dalle Nazioni Unite, determinerebbe anche, come risultato non secondario, di stimolare i vari paesi ad impostare la "contabilità nazionale urbanistica" come capitolo delle contabilità nazionali, ormai divenute riconosciuta esigenza preliminare per l'impostazione della programmazione economica e come tali già promosse anche a livello internazionale; la contabilità nazionale urbanistica solleciterebbe, a sua volta, la formazione delle "contabilità urbanistiche locali", intese come bilancio globale fra carenze e fabbisogni da soddisfare da un lato e decisioni di intervento per soddisfarli dall'altro; in termini contabili economico-sociali, il bilancio si esplicita nel raffronto fra i "costi" degli investimenti pubblici e privati ed i "benefici" diretti e indiretti, programmati, o conseguiti. Per questa via diventerebbe valutabile, per ogni città, agglomerazione, area metropolitana, comprensorio, regione o anche intero paese, il confronto fra la domanda effettiva e la offerta reale di beni e servizi urbanistici, in un dato momento e per un determinato periodo di tempo. I bilanci generalizzati per le varie unità locali consentirebbero, così, di giungere per aggregazione a bilanci complessivi per unità territoriali più vaste, fino alle unità nazionali, mentre per disaggregazione dei grandi numeri della contabilità nazionale si potrebbe giungere a precisare i limiti entro cui possano variare i singoli bilanci locali, ottenendo, con l'iterazione del processo ascensionale e discensionale, la verifica della coerenza interna del sistema e l'adattamento alle circostanze ed alle disponibilità finanziarie.

Una ipotesi di tal fatta consentirebbe di inserire, a pieno diritto e giusto titolo, la pianificazione urbanistica nel quadro di una programmazione economica democraticamente controllata, sottraendo, così, definitivamente l'urbanistica locale e centrale alle facili tentazioni dell'improvvisazione tecnica, dell'esercizio dei poteri discrezionali, della visione settoriale, che, unitamente alle manovre dei gruppi di pressione e di potere, caratterizzano la politica irrazionale e precaria delle democrazie immature.

Se fino ad oggi i bilanci urbanistici, locali regionali e nazionali, per quanto concettualmente già sbizzati da Martin Wagner fin dal 1951 in *Wirtschaftlichen Städtebau*, non sono ancora entrati nell'uso, ciò è dipeso non solo dalla constatata carenza di reperimento dei dati di informazione ed alla mancanza di periodico aggiornamento e di metodica elaborazione dei dati censiti, ma anche dalla complessità delle operazioni occorrenti per la loro elaborazione, quest'ultima, tuttavia, ormai agevolata dall'uso dei calcolatori elettronici.

Allo stato attuale delle cose, la formazione dei bilanci urbanistici, anche se appare ancora sotto forma di preliminare esplorazione scientifica o di limitata ricerca singo-

la, sembra tuttavia esser l'unico strumento possibile, atto a soddisfare la legittima aspirazione ad una pianificazione urbanistica razionale, in cui le decisioni siano assunte a tempo debito, in piena cognizione di causa ed in cui le attuazioni siano, in ogni momento, controllabili e verificabili attraverso la contabilità di gestione.

Quest'obbiettivo costituisce pertanto uno dei più urgenti, e forse il più importante, fra i problemi metodologici attualmente aperti nel campo urbanistico e la cui soluzione è certamente destinata ad influenzare, in modo decisivo, gli stessi sviluppi della pianificazione urbanistica per i prossimi decenni.

Non molto numerosi sono in verità gli studi preparatori specifici in questa direzione: da annoverare tra questi le ricerche sui costi di urbanizzazione di P. A. Stone (*Housing Town Development Land and Costs*, 1960) e sulla valutazione economica del suolo urbano di Edwin M. Rams (*Principles of City Land Values*, 1964), la teoria dei limiti di Boleslaw Malisz (*Analisi delle possibilità di sviluppo urbano*, in *Urbanistica*, 4I, 1964) e le applicazioni sperimentali del metodo di ottimizzazione dell'uso del suolo nella formazione del piano generale di Varsavia (cfr. articolo di Krystyn Olszewski, ancora in *Urbanistica*, 4I, 1964).

Il problema della contabilità urbanistica trova inoltre ampio supporto negli sviluppi delle teorie di economia spaziale, che, traendo i precedenti dalle ipotesi di van Thünen (*Die isolierte Staat*, 1826) sull'influenza del costo dei trasporti nell'economia agricola, attraverso le ricerche sull'optimum ubicazionale per l'industria di Alfred Weber (*Über der Standort der Industrien*, 1909) e gli studi sull'organizzazione territoriale gerarchica di Walter Christaller (*Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, 1933) giunge, per una via, alle teorie generali sull'equilibrio territoriale nella sfera dei liberi scambi di August Lösch (*Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, 1944, trad. ingl. col titolo *The Economics of Location*, 1954) e di Edwin von Böventer (*Theorie der räumlichen Gleichgewichts*, 1962), e, per altra strada, alle analisi dell'"input-output" regionale ed alle applicazioni della programmazione lineare, esplorate da Walter Isard (*Methods of Regional Analysis: an Introduction to Regional Science*, 1960) e dalla sua scuola.

Gli sviluppi metodologici delle ricerche in questi campi e l'applicazione del calcolo economico ai problemi urbanistici (I. Lesourne, *Le calcul économique*, 1964) come pure le applicazioni pratiche che si stanno sperimentando abbastanza diffusamente in U.S.A. ed in Inghilterra nel campo dei trasporti urbani, con la comparazione economica di soluzioni alternative, e più raramente a livello urbano, come nella revisione del piano regolatore di Genova (1963-1965) dove è stato impostato il tentativo di bilancio globale per schemi spaziali alternativi, dovrebbero condurre, in un non lungo periodo di tempo, alla formulazione delle basi teoriche della contabilità urbanistica ed alla sua pratica applicazione.

Solo a quel momento l'urbanistica, abbandonati i metodi della sintesi intuitiva a priori, potrà uscire dalla fase empirica e sperimentale basata su ricerche analitiche settoriali, in cui oggi si trova, e, conseguiti gli strumenti per una verifica globale ex ante delle scelte ottimali potrà considerarsi pienamente matura; in questa prospettiva, anche l'invenzione creativa avrà ritrovato i giusti limiti del suo campo d'azione, per ogni tipo e dimensione d'intervento superando l'attuale situazione di estrema incertezza nella delimitazione di ogni tema, in cui si finisce per accollare all'invenzione creativa responsabilità di descrizione del tema stesso, e quindi di scelta, che non le son proprie, con dannose conseguenze per il prodotto conseguito e per lo stesso processo creativo.

## Problemi specifici

Senza contraddire al principio della visione globale, che per definizione presiede ad ogni discorso urbanistico, può esser opportuno esaminare partitamente alcuni campi d'intervento, in cui, per la specificità stessa della realtà presa in esame, sono state sviluppate particolari tecniche e metodologie, e per i quali si possono conseguentemente enucleare problemi delimitati e specifici. Nuovi quartieri residenziali, centri storici e rinnovamento urbano, centri direzionali e commerciali, insediamenti industriali, traffico urbano ed organizzazione del tempo libero, costituiscono i principali campi di intervento urbanistico specifico, da intendere, ovviamente, non come campi per azioni settoriali e indipendenti, ma come altrettanti punti focali interdipendenti e partecipanti di un processo necessariamente unitario.

### a) Quartieri residenziali

La letteratura specifica su questo argomento ha raggiunto dimensioni di straordinaria rilevanza, adeguata, d'altra parte, alla e tesa diffusione di questo tipo di progettazione e d'intervento, che in molti paesi, socialmente progrediti e nei quali prevale l'abitazione associata, è diventato prassi corrente; l'argomento è inoltre particolarmente trattato dalle numerose riviste di architettura, avendo il quartiere residenziale assunto in alcuni paesi il carattere di "minima unità" progettuale ed esecutiva, al cui livello si esercita quindi, di norma, il "design" architettonico, mentre la progettazione dell'edificio residenziale singolo diventa, sempre più, l'eccezione. Sulla tradizione del quartiere residenziale moderno che risale, come si è visto, alle esperienze architettoniche delle correnti razionaliste degli anni '30, soprattutto in Germania e Olanda, e di quelle organiche in Inghilterra e negli U.S.A. si innestano le più recenti esperienze.

Nell'immediato dopoguerra, negli anni 1945-1950 la progettazione e la realizzazione dei quartieri residenziali rivive, prima che altrove, in Svezia, per iniziative comunali e cooperative, e vi riceve profonde innovazioni concettuali, miranti a conseguire, attraverso ad una sciolta distribuzione compositiva dei blocchi edilizi, una caratterizzazione unitaria dell'insieme, in cui assume una nuova rilevante importanza lo spazio interno, che racchiude di norma una porzione di terreno naturale, con rocce ed alberi, o, più raramente, artificialmente elaborato, per la ricreazione ed il riposo; i quartieri di Torsviksjöden a Lidingö (1945; Tav. 200), di Gröndal (1946), Räcksta (1948), Blackeberg (1948) e Danviksklippan (1948; figura, coll. 615-616) a Stoccolma, di Rosta (1947) e Baronbackarna (1954) a Örebro (figure, coll. 615-616, 621-622), quest'ultimo, forse, il più esemplare fra tutti, diventano immediatamente famosi, con nomi dei vari autori, dagli architetti come Bachström e Reinius, ai funzionari comunali, come Markelius, Ahlberg e Sidenbladh, che compongono il nucleo dirigente dell'Ufficio del Piano regolatore di Stoccolma, ed ai quali sono dovuti i grandiosi impianti delle città satelliti di Vällingby (1952, per 60.000 abitanti) e Farsta (1960, per 43.000; Tav. 200, 201). Sinonimo di libertà di concezione e di ricerca organica nella distribuzione spaziale, i quartieri residenziali svedesi sono presi a modello in molti paesi e rappresentano indubbiamente un periodo di feconda e febbrile ispirazione, cui subentrano tuttavia, nelle realizzazioni, fasi di stanchezza e di discontinuità, che mostrano il limite stesso della ricerca progettuale accentuatamente formale, e del processo attuativo molto spesso affrettato e privo di meditati sviluppi esecutivi, flessioni queste che trovano, tuttavia, il loro riscatto nella realizzazione di alcuni centri civici e commerciali di grande vitalità e civiltà,

come quelli di Vällingby, di Farsta e di Rågsved, e nell'ampio respiro del circostante e penetrante ambiente naturale, ampiamente salvaguardato, che intervalla e connette i nuovi insediamenti, irraggiantisi sul territorio.

## Quartieri

### Aggregazioni

#### elementari di edifici

**1** Lottizzazione a case singole (Brema, Grolland).

**2** Case a schiera (Stevenage).

**3** Blocchi a L (Malmö,

Augustenborg).

**4** Blocchi a doppia L

(Amsterdam, Watergraafsmer,

1950). **5** Blocco a meandro

(Torino, Falchera, 1951).

**6** Blocco a stella (Stoccolma,

Aktersegeln). **7** Blocchi a torre

(Stoccolma, Danviksklippan,

1948). **8a-8e** Schemi

elementari di circolazione:

**8a** a ramificazione; **8b** a cul de

sac; **8c** di scorrimento; **8d** ad

anello esterno. Schemi di

circolazione nei quartieri.

**9** Distribuzione a spina di

pesce: Copenaghen,

Sondergardpark (1949).

**10** Distribuzione a raggiera:

Torino, Falchera (1951).

**11** Penetrazione a cul de sac:

Radburn (1938).

**12** Combinazione di anello

periferico, cul de sac, e

penetrazione: Stoccolma,

Vällingby (1948).

**13a-13c** Studio di visuali (F.

Gibberd). **14** Radburn (1928,

C. Stein, H. Wright).

**15** Baldwin (1941, C. Stein, D.

Johnson, W. Merrill).

**16** Amsterdam, Slotervaart

(1954). **17** Matera, Borgo

Venusio (1953, L. Piccinato).

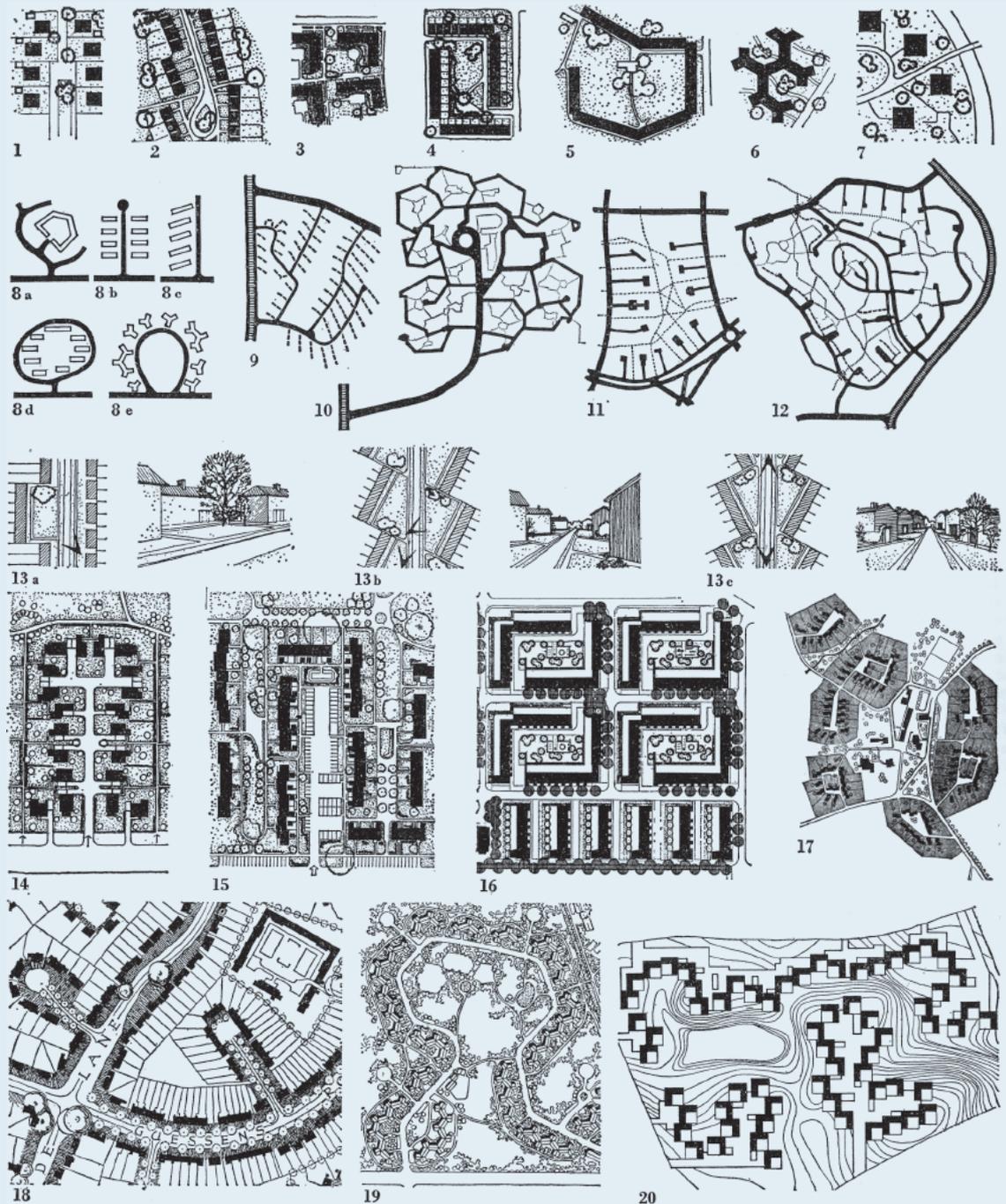
**18** Welwin Garden City (1920,

Louis de Soisson).

**19** Örebro, Rosta (1947-1952,

S. Bachström, L. Reinius).

**20** Elsinore (1956, J. Utzon).



Quasi contemporaneamente in Danimarca si ha una analoga fioritura di quartieri residenziali (Tav. 202) che si distinguono da quelli svedesi per un'architettura più raffinata, che mentre ne accentua il carattere unitario, ne sottolinea anche il carattere episodico, di tradizione razionalista; anche qui i nomi dei più significativi quartieri, di Gentofte (1947), Brøndyparken (1947), Bredalsparken (1949), Voldsparken (1949), Bellahøj; (1951), Skoleparken (1933), Nygårdsparken (1955) e dei piccoli nuclei di abitazioni Kingo ad Elsinore (1956; figura, coll. 615-616) e Fredensborg (1962) Si associano a quelli degli autori, da Ame Jacobsen a Kristensen, Fisker e Nielsen, ed Utzon, per citare solo alcuni fra i più noti ed attivi.

Analogamente in Finlandia, nel decennio '45-'55 si impiantano alcuni quartieri di grande interesse, quali quelli a Rovaniemi (1945) ed Otaniemi (1948) su progetto di Alvar Aalto, e la città-giardino di Tapiola (1952) a 9 km. da Helsinki, su 270 ettari per 17.000 abitanti, comprensiva di un centro commerciale e culturale a più vasto raggio di interesse, notevole esempio, questo, d'iniziativa privata non speculativa, promossa da una Fondazione, Asuntosäätö, che raggruppa associazioni e sindacati. In Olanda, dopo aver fatto fronte ai più urgenti e gravi problemi della ricostruzione delle zone devastate, e basti ricordare a questo proposito la ricostruzione pianificata dei 260 ettari della parte centrale di Rotterdam, riprende la metodica realizzazione dei nuovi quartieri dell'espansione occidentale di Amsterdam, secondo i piani dell'anteguerra, via via aggiornati e minuziosamente progettati e attuati. A questo processo pianificatore in atto si aggiungono le nuove espansioni di Rotterdam, con il grande quartiere Tuinstad Zuidwijk, su progetto di van Tijen e Maaskant. E poiché la pianificazione urbanistica ha raggiunto in Olanda un elevato grado di maturità, i risultati di essa possono ormai vedersi ampiamente diffusi non solo nelle grandi città, ma anche nelle medie e piccole, fin nelle campagne, dove il processo di ricomposizione particellare e di ridimensionamento aziendale ha già coperto, o sta coprendo, rilevanti aliquote di territorio (al 1960 la ricomposizione era completata o in corso di realizzazione per circa 1/10 del territorio agricolo ed in preparazione per oltre 1/3), conseguendo elevati gradi di efficienza tecnica e di compartecipazione democratica, come nell'esemplare piano di Kamperiland: per effetto di questo diffuso processo di pianificazione, i quartieri olandesi urbani e gli insediamenti rurali hanno perso il carattere di episodicità frammentaria ed il paese già si mostra sotto forma di un continuum urbano-rurale di elevata e moderna civiltà.

In Inghilterra, l'edificazione di nuovi quartieri pianificati assume, nel primo dopoguerra, significato ed ampiezza particolari nel quadro del grande slancio di ricostruzione e di rinnovamento che caratterizza la politica urbanistica ed edilizia del primo governo laburista. Essi si manifestano non solo nella ricerca di integrazione fra quartieri e città esistenti nell'ambito di piani urbanistici, e nella corretta esecuzione di quartieri residenziali urbani, quali quelli londinesi di Roehampton (Tav. 204) e di Loughborough (1952) su progetto del London County Council, o, ancora, il Park Hill a Sheffield (1961), Oppure nell'inserimento, nelle città minori e nei villaggi, di nuclei residenziali pianificati, in cui alla modesta entità fa riscontro un'estrema accuratezza di townscape come nei complessi di Rushbrooke (1954) e di Bedmont, Hertfortshire (1961), O nel casto gruppo di case di St. Mary's Close, disposte attorno ad un giardino comune, a Shincliffe (1961), ma assumono la massima rilevanza nell'eccezionale sforzo per la costruzione delle new towns. Quindici nuove città in costruzione nel decennio '46-'56, per un complesso progettato di 895.000 abitanti, di cui 493.898 insediati il 31 dicembre 1961, e due altre città in progetto e di imminente costruzione,

costituiscono un bilancio non indifferente. Nate dagli sviluppi della tradizione culturale delle Garden Cities, dalla preparazione politica delle Commissioni Barlow (1940) Scott (1942) e Uthwatt (1942) e dalla costituzione del Ministry of Town and Country Planning (1943), le new towns, concepite nel quadro di un programma nazionale per la decongestione della metropoli londinese ed il travaso delle eccedenze di popolazione dalle aree sottosviluppate, sono state rese possibili dal New Towns Act del 1946, che istituiva le Development Corporations, cui veniva affidata progettazione, costruzione e gestione delle nuove città.

Dalle nuove città del dopoguerra, Stevenage (1946; Tav. 203), Crawley (1947), Harlow (1947) ed East Kilbride (1947), tutte impostate sull'uso di densità territoriali e fondiarie molto basse, strutturate a quartieri articolati e distinti facenti capo ad un centro civico e commerciale, si è passati, a seguito di un processo critico di revisione delle realizzazioni e delle idee di base ed attraverso l'approfondito studio della non realizzata Hook (Tav. 204) a nuove impostazioni strutturali più compatte, che postulano la presenza non più di un "centro", ma di una vera e propria "spina" centrale ad alta densità per le attività della vita associata e quartieri a densità variabile, non eccessivamente decentrati dall'asse di spina: su questo modello è stata progettata Cumbernauld (1956), la cui attuazione rappresenta senza dubbio il più maturo risultato conseguito dalla pianificazione urbanistica inglese nel ventennio '45-'65 (Tav. 205).

Contrastanti giudizi sono stati formulati sul bilancio culturale delle new towns: da un lato l'appassionata divulgazione di sir Frederic Osborn (*The New Towns. The Answer to Megalopolis*, 1963), dall'altra le polemiche sul fallimento stesso dell'idea della nuova città come innaturale contrapposto dell'espansione delle città esistenti, o l'accentuazione delle difficoltà di avviamento (Lloyd Rodwin, *The British New Towns Policy*, 1956), di talune inefficienze compositive e sociologiche risultanti dall'eccessivamente bassa densità delle prime realizzazioni, o ancora dei difetti nel dettaglio spaziale e progettuale.

Poiché molte risposte concrete alle riserve sono già state formulate dalla stessa capacità di predisporre e attuare soluzioni alternative, non resta che il giudizio di fondo: un atteggiamento negativo, in questo senso, implicando la rinuncia alla stessa pianificazione urbanistica ed alla necessaria ricerca sperimentale delle soluzioni, non può, ovviamente, essere accettata.

Non meno vitali delle esperienze scandinave ed inglesi sono, in questo campo, le realizzazioni francesi. Esse hanno origine dalla sistematica applicazione del "remembrement" nei piani di ricostruzione dell'immediato dopoguerra, quali quelli di Maubeuge (archit. Lurçat) e di Le Havre (su progetto di August Perret); è di quegli anni anche la monumentale esperienza dell'"unité d'habitation" progettata e costruita da Le Corbusier a Marsiglia tra il 1945 e il 1952.

A queste prime realizzazioni di audace e grandiosa concezione si aggiungono ben presto, a partire dal 1947, i quartieri e nuclei residenziali H. L. M. (*habitations à loyer modéré*), attuati da consorzi di proprietari e da *Sociétés d'économie mixte*, con la compartecipazione di enti pubblici e di istituti finanziari; a partire dal 1950 hanno inizio, in questo campo, operazioni di sempre maggiore ampiezza, da 500, 1.000 e fino a 2.000 alloggi, che richiedono particolari accorgimenti nell'acquisizione delle aree (cui provvede la loi foncière del 1953) e nella dotazione di infrastrutture, servizi ed attrezzature collettive.

Le iniziative H. L. M. si moltiplicano rapidamente su tutto il territorio francese, raggiungendo ragguardevoli entità annue di alloggi costruiti: sono dei primi anni del decennio '50-'60 i quartieri di Saint-Dizier-Le Neuf (archit. Croizé), di Chalonsur-

Saône (archit. Jerrold; Tav. 212), di Bordeaux-le-Benauge (archit. Jean Royer) oltre ad un rilevante numero di quartieri nella regione parigina (Tav. 195).

I quartieri in progetto via via aumentano in quegli anni non solo di numero, ma anche di dimensioni; dai 1.000 alloggi si passa ai 2.000 e più: il quartiere diventa un "grand esemble" con attrezzature sempre più numerose e complesse.

Per queste nuove esigenze dimensionali vengono assunti nel 1958 adeguati provvedimenti legislativi, introducendo nei piani urbanistici le "zones à urbaniser avec priorité" (ZUP), per le quali sono predisposti piani particolareggiati planovolumetrici e riservate le aree. Fra i "grands ensembles", realizzati negli anni '50 si possono citare nella regione parigina i grandi quartieri di Marly-les-Grandes-Terres (archit. Lods, Honneger, Beufé), di Pantin-les-Courteillères (archit. E. Aillaud), di Sarcelles (archit. Boileau e Labourdatte) e di MassyAntony (archit. P. Sondrel e J. Duthilleul), mentre fra i grandi quartieri aggregati a città minori, quasi a costituirne una moderna duplicazione, è da citare, fra tanti, quello di Bagnols-sur-Cèze (archit. Candilis, Josic, Woods).

Dopo il '58, quasi tutte le grandi città francesi predispongono nei loro piani la scelta delle ZUP e provvedono alla progettazione dei relativi "plan masse": Alençon (figura, coll. 621-622), Annecy, Brest, Bordeaux, Clermont-Ferrand (Tav. 213), Digione, Epinal, Lione, Marsiglia, Nantes, Nîmes, Rouen. Per molti di questi grandi quartieri si instaura il metodo della progettazione su concorso: a Caen-Hérouville, come a Toulouse-Mirail (figura, coll. 621-622). Per quest'ultima località, e per una previsione di una vera e propria nuova città di 100.000 abitanti, risulta vincitore il progetto del gruppo di George Candilis, che costituisce, nell'attuale panorama dell'urbanistica francese, il più interessante ed organico fra i quartieri progettati e in costruzione.

L'esperienza francese dei grands ensembles, realizzati come operazioni H.L.M. e ZUP, si può considerare, in complesso, altamente positiva sia sul piano organizzativo e finanziario, sia per la qualità del prodotto edilizio ed urbanistico, ben apprezzabile questo per il respiro compositivo dei grandi blocchi e dei grandi spazi e per la dotazione di servizi, sia infine, come campo di sperimentazione di nuove tecniche costruttive: manca in essi, tuttavia, l'integrazione nel contesto urbano da cui molto spesso, violentemente e volutamente si staccano, costituendo episodi edilizi e sociologici a sé stanti. La frammentarietà delle operazioni, anche al livello dei grands ensembles, è ancora presente e per uscirne sono da tempo allo studio nuovi provvedimenti legislativi per una più ampia acquisizione preventiva di aree, che consentano lo sviluppo di programmi a lungo termine e, quindi, una più compenetrata organizzazione dell'insieme.

Nella Germania Federale durante il primo decennio del dopoguerra prevalgono, nel campo degli insediamenti residenziali, i problemi della ricostruzione e ristrutturazione urbana e solo in un secondo tempo prende corpo la fase di sviluppo e di estensione.

In alcune grandi città, tuttavia, ad Amburgo, come a Colonia, ad Hannover e Francoforte, riprende ben presto l'espansione residenziale a quartieri pianificati, di iniziativa comunale o cooperativistica, inseriti in piani di sviluppo d'insieme; si possono ricordare, per le loro qualità, i quartieri di Lurup (1956, per 40.000 abitanti) e della Denickestrasse (1958) ad Amburgo, di Vingst a Colonia (Tav. 208), la nuova città per 100.000 abitanti iniziata nel 1960, ancora a Colonia (archit. Peck) ed infine il vivace nucleo residenziale Romeo und Julia di Hans Scharoun a Stoccarda (1957). Fra i nuovi impianti di città, merita un particolare cenno Sennestadt (figura, coll. 621-622) iniziata nel 1954 e progettata per 20.000 abitanti da Hans Bernhard Reichow, secondo i principi di struttura organica a fluida circolazione (Reichow, Organische Stadtbaukunst, 1948; Die autogerechte Stadt, 1959; Tav. 208).

In Italia, la produzione dei quartieri pianificati nel periodo 1950-1963 è quasi essenzialmente opera dell'INA-Casa, facente capo al Ministero del Lavoro, e che, istituita con legge nel 1949 come Piano per l'incremento di occupazione operaia, in 14 anni di attività ha realizzato la costruzione di 1.920.000 vani in 355.000 alloggi, corrispondenti a circa il 15% della produzione edilizia complessiva di quel periodo nell'intero paese ed assorbenti la quasi totalità dell'edilizia statale e sovvenzionata (Tav. 2II).

Buona parte delle abitazioni costruite con questi fondi è stata raggruppata in nuclei o quartieri, molti dei quali hanno formato oggetto di progettazioni urbanistiche di pregio, il cui inserimento nel contesto urbano delle varie città non è stato sempre purtroppo sufficientemente valutato in termini generali, determinando situazioni non solo di episodicità frammentaria, accentuata talora da esasperate ricerche compositive spaziali, ma anche di veri e propri turbamenti nel processo di sviluppo urbano.

Pur con questi limiti, presenti più o meno quasi sempre, possono citarsi come significativi, più per lo svolgimento di un pensiero compositivo, che per la effettiva incidenza nello sviluppo urbanistico, i quartieri (Tav. 2II): Bellavista ad Ivrea (1958, archit. Piccinato e Girardi), Falchera a Torino (1951, archit. Astengo, Molli Boffa, Passanti, Renacco, Rizzotti; figura, coll. 615-616), Bernabò Brea a Genova (1951, archit. Daneri, Grossi Bianchi, Zappa), Cesate vicino a Milano (1951, archit. Albini, Belgioioso, Gardella, Peressutti, Rogers), Harrar a Milano (1951, archit. BoKoni, Figini, Pollini, Ponti), Monte Olimpino a Como (1954, archit. Cerutti e Lingeri), via Campano a Rimini (1958, archit. Lugli, Dall'Olio). È da ricordare inoltre che parallelamente all'INA-Casa venne svolta in quegli anni anche una rilevante attività edilizia nel settore della riforma agraria e dall'UNRRA-Casas: da menzionare i nuovi insediamenti di La Martella (1952, archit. Quaroni; Tav. 2II) e Borgo Venusio (1953, archit. Piccinato; figura, coll. 615-616) a Matera.

A partire dal 1956 parve che maggiori risultati urbanistici potessero essere ottenuti dall'iniziativa, assunta dal Ministero dei Lavori Pubblici, di coordinare in quartieri unitari (denominati CEP, coordinamento di edilizia popolare) le varie attività di edilizia residenziale statale sovvenzionata, dell'INA-Casa e di vari altri enti pubblici e cooperative. Le indicazioni in questo senso erano anche ampiamente sollecitate dai maggiori esponenti della cultura urbanistica del paese (Ludovico Quaroni, La politica del quartiere, in *Urbanistica*, 22, 1957). Purtroppo i risultati non sono stati corrispondenti alle aspirazioni dei 31 quartieri di cui era stato impostato lo studio; solo pochi sono giunti a compimento, ed in modo soddisfacente come quello delle Vallette a Torino (coordinatore archit. Renacco) ed eccellenti idee, come il progetto di Quaroni, premiato, ma non vincente, nel concorso per il quartiere CEP di S. Giuliano a Venezia, sono, per vari motivi, rimaste sulla carta.

In complesso, se la politica del quartiere non ha dato in Italia risultati paragonabili al pur considerevole sforzo finanziario, ciò è dipeso, essenzialmente, dall'assenza di una soddisfacente politica urbanistica, capace di incanalare e guidare l'impetuoso sviluppo edilizio promosso dall'iniziativa privata che, anche nel quattordicennio di massimo sforzo statale, ha rappresentato pur sempre l'84% dell'attività edilizia complessiva, giungendo fino al 94% negli anni successivi, e che ha travolto ogni iniziativa pubblica, confinandola ai margini, anche fisici, del proprio campo d'azione, senza, tuttavia, costituire alcuna alternativa urbanistica e civile, se non in termini di confronto quantitativo.

Un lungo discorso occorrerebbe per la situazione della produzione di quartieri residenziali nei paesi socialisti ad economia pianificata: Ci limiteremo ad alcuni cenni e ad alcuni paesi

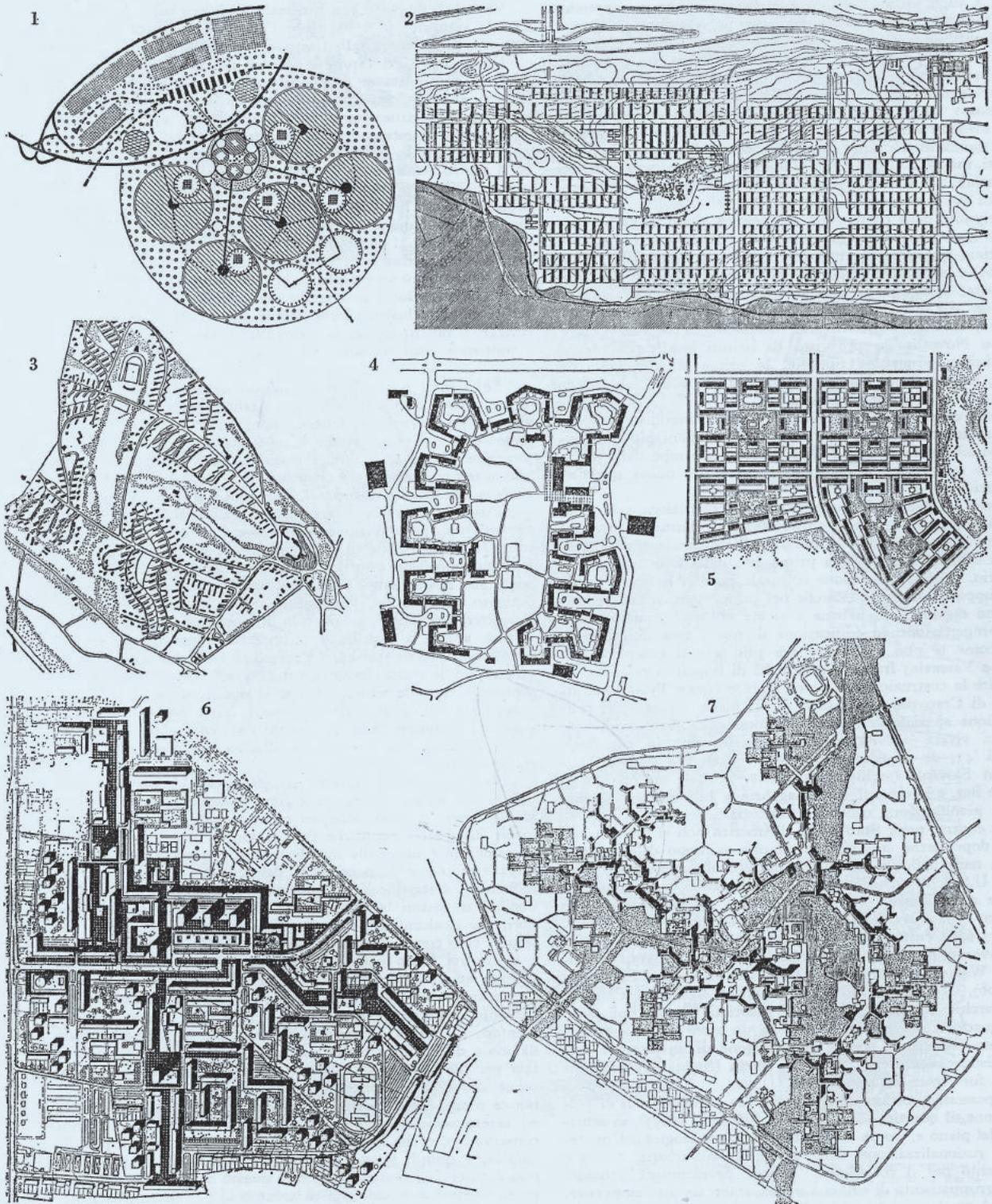
In U.R.S.S., i problemi urbanistici del dopoguerra sono stati per lungo tempo condizionati dalle esigenze della ricostruzione e da una enorme penuria di alloggi, cosicché il problema quantitativo della produzione edilizia è stato a lungo preminente su ogni altra considerazione, investendo, in particolar modo, i procedimenti tecnologici per una produzione di massa, richiesta in tempi brevissimi e con la più ridotta mano d'opera possibile; si sono così sviluppati i procedimenti di prefabbricazione pesante e la composizione spaziale dei grandi blocchi edilizi, in media di 8-10 piani, è stata in parte condizionata da limitazioni tecnologiche. Ma la remora maggiore, che ha impedito per lunghi anni l'affermarsi di un'autonoma ed originale concezione spaziale urbana è da ricercare nell'incontrastato dominio, che, dopo la sconfessione staliniana delle correnti architettoniche moderne avvenuta nel '30, la cultura accademica dei van Iofan ed Abrosimov ha esercitato per decenni, fino al 1954, sulla produzione architettonica, imponendo ad ogni edificio la monumentalità a tutti i costi, ottenuta con l'applicazione di schemi astratti tardo-ottocenteschi, basati sulla simmetria e sugli ordini stilistici, che hanno inibito e raggelato, in un forzato ordine formale, ogni impulso creativo. Di queste gravi limitazioni risentono i quartieri di espansione di Mosca e non solo le operazioni di rinnovamento all'interno della città e le "prospettive" lungo la Moscova: il grande settore urbano sud-occidentale, che ha per asse lo stadio Lenin, l'Università Lomonosov ed il nuovo Palazzo dei Soviet in progetto, ne è la più evidente dimostrazione, non solo nell'impianto dei grandi edifici monumentali e nei generosi spazi verdi geometricamente disposti, ma anche nella composizione spaziale dei vari quartieri residenziali, a blocchi uniformi simmetricamente disposti, schierati sul lato orientale del settore.

Il ripudio della coercizione accademica, dopo il '54 ha condotto a nuove impostazioni concettuali, visibili ad apprezzabili nel primo quartiere sperimentale di Novye Cerëmuskij (1956; Tav. 209) e nei nuovi progetti di quartieri allestiti dal Giprogor di Mosca, l'istituto di pianificazione che, con 800 addetti provvede alla pianificazione urbanistica di tutto il territorio delle repubbliche sovietiche, ad eccezione di Mosca Leningrado e Novosibirsk, provviste di istituti locali; nel 1959 è stata, infine, progettata Sputnik, la prima città satellite di Mosca, per circa 70.000 abitanti, con nuovi, più sciolti criteri strutturali, pienamente accettabili.

I più recenti sviluppi di decentramento amministrativo dovrebbero inoltre agevolare la ricerca di soluzioni più differenziate ed aderenti alle realtà locali anche nel campo della pianificazione urbanistica e nella produzione dei nuovi quartieri residenziali.

Anche in Polonia i problemi della ricostruzione sono stati assillanti, soprattutto nella città-martire di Varsavia, ma non vi hanno agito le remore culturali dell'accademia sovietica, se non in minima misura nella prima fase della ricostruzione; al contrario, la solida tradizione culturale polacca ha avuto modo di sviluppare autonome ricerche nel campo teorico della pianificazione regionale ed urbana e si sta ora sviluppando anche nella progettazione ed edificazione di nuovi quartieri residenziali, come si può constatare nei più recenti complessi costruiti a Varsavia; fra gli esperimenti di impianto ex novo, da segnalare la costruzione di Nowa Huta e Nowe Tychy, nel distretto di Cracovia, nel quadro di un piano regionale di redistribuzione spaziale delle attività economiche (Tav. 192).

Una vivace attività costruttiva caratterizza la Jugoslavia dopo il '45; da segnalare i quartieri residenziali di Nové Velenje in Slovenia (archit. Treznj; Tav. 210), le nuove città di Ploce e Bar, e le espansioni di Zagabria e Lubiana, nell'ambito di una pianificazione urbana e territoriale.



### Quartieri

1 Schema di organizzazione strutturale di nuclei in un quartiere. 2 Città Giardino in Goldstein (1929, E. May, H. Boelim). 3 Sennestadt (Germania, 1954, H.B. Reichow). 4 Örebro, Baronbackarna (Svezia, 1954, S.E. White). 5 Erevan: quartiere della zona nord-ovest della città (1956). 6 ZUP d'Alençon (Francia, 1962, N. Novarina, J. Levy). 7 Toulouse-le-Mirail (Francia, 1962, Candilis, Josc, Woods).

Per contro, negli Stati Uniti d'America non si registra, nel primo dopoguerra, una ripresa ed uno sviluppo della politica e della tecnica del quartiere pianificato, alle quali negli anni '30 gli U.S.A. avevano fornito un apprezzabile contributo concettuale e qualitativo, con le esperienze, rimaste classiche, di Radburn (1929, archit. Clarence Stein ed H. Wright; figura coll. 6I5-6I6), frutto di iniziativa privata, e quelle, di iniziativa del Governo Federale, di Greenbelt, Maryland (1935, urbanista H. Walker, archit. R. J. Wadsworth e Douglas Ellington; Tav. 206), di Baldwin Hills Village (1941, urbanista Clarence Stein, archit. Reginald Johnson e associati; figura, coll. 6I5-6I6): gocce di essenza urbanistica in un mare urbano e suburbano non pianificato, dovute alla passione di un pioniere dell'urbanistica statunitense, Clarence Stein (Stein, *Toward New Towns for America*, 1950).

Si possono successivamente registrare, come episodi di pianificazione, il quartiere Mill Creek a Filadelfia (1953), in attuazione del piano e, come nuova tendenza sociologica ed operativa di razionalizzazione della residenza suburbana, il vivace movimento per il cosiddetto "cluster development", basato sul raggruppamento di edifici a nuclei, intercalati da ampi spazi verdi ed attrezzature, e col quale si vuole soddisfare alla nuova esigenza sentita dagli Americani, cioè quella di appartenere stabilmente ad una comunità (they are tired of rootlessness) e di cui l'esempio più espressivo è dato dal nuovo quartiere-città di Reston, Fairfax County, Virginia, progettato (1963) per 75.000 abitanti, in 7 unità da 10.000 abitanti (William Whyte, *Cluster Development*, 1964; Tav. 206).

Verso un nuovo e più razionale indirizzo nella produzione edilizia statunitense è orientato l'Housing Bill del 1965, che istituisce il Ministero delle Costruzioni e dello Sviluppo Urbano.

Da questi brevi cenni, il quadro dell'attività edilizia residenziale pianificata si prospetta nei vari paesi estremamente variato, vivace e carico di problemi, ma solo da una completa panoramica internazionale per il ventennio '45-'65, peraltro non ancora tentata, potrebbe risultare appieno lo sforzo che nell'intero mondo si sta dedicando a creare i nuovi caratteri ed il nuovo volto di un insediamento civile: ne risulterebbero irrimediabilmente condannate le politiche del "laissez faire" urbanistico per la qualità incivile del suo prodotto e si individuerebbero alcune "costanti" di indirizzo nelle realizzazioni pianificate, che, al di fuori delle più o meno estrose interpretazioni, caratterizzano le aspirazioni del viver civile di questo ventennio e le più vive tendenze in atto. Da un siffatto confronto, che in scala ridotta può anche esser tentato dall'esame delle campionature illustrate nelle tavole fuori testo (Tav. 200-215), emerge, a nostro avviso, la convalida di alcune fra le più serie e contenute realizzazioni.

### **b) Centri storici e rinnovamento urbano**

Gli insediamenti urbani dimostrano la loro vitalità non soltanto germogliando espansioni periferiche, spontanee o pianificate che siano: essi vivono anche, e spesso soprattutto, nella strutturazione che il loro sviluppo storico ha via via conformato fino ai tempi attuali e che costituisce la "città esistente", sulla quale si innestano le espansioni, marginali o strutturali che siano.

L'uso, ragionevole o irragionevole, del patrimonio urbano preesistente, l'accettazione passiva del suo deterioramento come fatto inevitabile di consumo fino al completo degrado, o le misure poste in atto per la sua manutenzione continuativa, per il suo risanamento, per la sua bonifica, o ancora per il suo ricupero in extremis, l'atteggiamento di cauto rispetto verso i caratteri ambientali, e non solo di quelli artistici, del

tessuto storico, antico o recente, o di sprezzante distruzione di essi attraverso processi sostitutivi, episodici o sistematici che siano, qualificano le varie forme di questa vitalità, illuminando le svariate composite situazioni, che si manifestano ed i vari atteggiamenti culturali delle collettività locali nei confronti dei rispettivi involucri fisici che, in un dato momento, le contengono, dai quali esse stesse sono condizionate e che esse stesse continuamente modificano.

Gli atteggiamenti conservativi, distruttivi, o sostitutivi del patrimonio urbano preesistente sono antichi come gli insediamenti stessi la ripetizione, di generazione in generazione, di forme insediative neolitiche fino ai tempi attuali nelle civiltà cristallizzate è una delle manifestazioni più clamorose di conservazione, come la persistenza dei tracciati urbani negli insediamenti a stratificazioni culturali successive o le infinite variazioni su alcuni temi fissi negli insediamenti medievali minori, che ricalcano a loro volta più arcaiche esperienze di villaggio, così come gli atteggiamenti disinvoltamente distruttivi e sostitutivi fanno parte della storia delle città e sono legati talvolta ad episodi architettonici di rilievo, che hanno totalmente trasformato il volto urbano, talaltra a modificazioni altrettanto sostanziali ottenute solo attraverso norme regolamentari, di tempo in tempo assunte, come la sopraelevazione di uno o due piani entro le città murate, frequentemente adottata per far fronte alla domanda supplementare di abitazioni, senza dover, per espandere la città, sopportare l'onere delle nuove mura. Dalla constatazione che il villaggio ha tendenza ad essere sociologicamente e culturalmente statico, e quindi conservativo, e che la città si è dimostrata nel passato più dinamica, e quindi spesso distruttiva e sostitutiva di se stessa, non è tuttavia lecito dedurre che questo stesso atteggiamento possa essere con uguali ragioni assunto al presente e per il futuro, essendo sostanzialmente diversa la posizione culturale attuale da quella del passato nei confronti delle preesistenze storiche.

La rottura della cultura moderna con quella che l'ha preceduta, avvenuta in coincidenza con la rivoluzione industriale del secolo scorso, e la stessa rottura nella continuità di sviluppo architettonico-urbanistico allora determinatasi, impongono un differente atteggiamento culturale ed urbanistico nei confronti del patrimonio urbano, prodotto dal susseguirsi delle culture precedenti, ed a noi tramandato per eredità successive. Questo nuovo atteggiamento, che in essenza coincide con l'attribuzione alle cose del passato di un valore di "testimonianza" irripetibile, si manifesta nell'esigenza di "rispetto" e di "tutela" delle cose aventi valore di testimonianza (v. Tutela dei monumenti e delle opere d'arte).

È per questo motivo che oggi non si può più culturalmente legittimare, in alcun caso, la distruzione degli edifici storici, non solo di quelli universalmente riconosciuti come monumentali, ma anche di quelli che, pur non di elevato pregio architettonico, hanno caratteri di testimonianza urbanistica o di documentazione d'ambiente e per i quali si postula, prima di ogni intervento, l'esigenza di un'adeguata ricognizione storico-critica; e poiché in un insediamento urbano storico gli edifici fan corpo con gli spazi cavi: strade, piazze, orti, giardini interni, muri e mura, con le loro caratteristiche di spazio e di materia, e poiché è molto spesso proprio la distribuzione di questi spazi cavi a strutturare, come ossatura portante, l'intero complesso, è evidente che la valutazione storico-critica e conseguentemente la tutela non può limitarsi ai soli edifici, ma va estesa a tutti gli spazi esterni: in definitiva, l'insediamento tutto intero, nel suo complesso, è una testimonianza, ed inscindibile da esso è il paesaggio naturale umanizzato che lo circonda e con esso si integra.



**Rinnovamento urbano:**

**1-4 esempi negativi di intervento**

**1** Firenze: piano di "riordinamento" del centro di Firenze (1885-1895).

**2a, 2b** Reimes: esempio di intervento di "liberazione": 2a la zona della cattedrale prima dell'intervento; 2b la zona della cattedrale dopo il 1883.

**3** Napoli piano di

risanamento: sventramento e apertura del Corso Re d'Italia (1884).

**4a, 4b**, Heilbronn: piano di ricostruzione imitativa della trama preesistente: 4a la città vecchia nel 1939; 4b piano di ricostruzione (1955).

**5-9 esempi positivi:**

**5** Brno: piano per il risanamento e la salvaguardia del centro storico (1956-1957): I edifici storici ed artistici ad alto valore architettonico; II antiche costruzioni europee; III nuovi progetti di costruzioni.

**6a, 6b** Regensburg: piano di risanamento del centro storico (1963): 6a analisi: datazione

degli edifici: I prima del 1300; II 1300-1500; III 1500-1700; IV 1700-1800; V dopo il 1800; 6b piano di intervento: I edifici da conservare; II edifici da demolire.

**7a, 7b** Resenburg: piano di risanamento di un isolato del centro storico: 7a stato dell'isolato nel 1963; 7b piano di intervento nello stesso isolato (1963).

**8a, 8b** Gubbio: quartiere di San Martino, via Capitano del Popolo: 8a stato di fatto nel 1962; 8b piano di risanamento conservativo (1962).

**9a, 9b** Parigi: Saint-Germain-des-Prés: 9a proposta di risanamento con creazione di vie pedonali (1962).

La cultura moderna esprime quindi, nei confronti degli insediamenti storici integralmente o parzialmente conservati nelle forme originarie, o anche continuamente, ma coerentemente rinnovati nel tempo, un giudizio globale: giudizio che non può non esigere provvedimenti di tutela e intervento conservativo altrettanto globali.

È in nome di questo accertato valore di testimonianza globale, che nei centri storici devono essere decisamente condannate come mistificazioni e non più consentite le operazioni di cosiddetta "liberazione" attorno ai monumenti, *a)* danno degli edifici ambientali; *b)* di "ripristino", nel tentativo di restituzione dell'ambiente ad un determinato momento storico con eliminazione delle testimonianze dei periodi successivi; *c)* di "sostituzione" degli edifici "minori", aventi valore ambientale, con nuovi edifici, anche se di identica volumetria; *d)* 1° "inserimento" negli spazi ancora liberi di edifici che tendano a mimetizzarsi con quelli antichi sia con contraffazioni stilistiche sia con architetture "neutre"; *e)* le "sopraelevazioni" degli edifici ambientali; *f)* gli "allargamenti" di vie con tracciato storico, o la "rettifica" di piazze antiche (figura, coll. 625-626).

Per questo motivo non solo sono da rifiutarsi, come aberranti, le manipolazioni ambientali a lato dei monumenti storici, in auge nel secolo scorso ed ancora purtroppo seguite in tempi attuali, come ad esempio a Barcellona, con il pseudoripristino delle mura romane e con le liberazioni progettate attorno a S. Maria del Mar, ma sono ugualmente riprovevoli le 700 sopraelevazioni attuate a Venezia fra il 1947 ed il 1962, così come la distruzione di ambienti storici compiuta negli stessi anni a Padova, a Ravenna, a Napoli come in tante altre città storiche italiane, realizzata mediante inserimenti e sostituzioni di brutale violenza volumetrica.

Le distruzioni di guerra hanno posto gravi problemi per i centri storici: in casi eccezionali, la ricostruzione fedele, se sorretta da rilievi preesistenti, dall'uso dei frammenti e dall'approvvigionamento dei materiali costruttivi lapidei dalle stesse cave d'origine, può essere giustificata da ragioni sentimentali di rifacimento della copia del documento distrutto, così per la Piazza del Mercato di Varsavia (Tav. 216), come per il ponte di S. Trinità a Firenze. Ma sono riprovevoli tutti "pastiches" stilistici o pseudomimetici, come, sempre a Firenze, la ricostruzione di Borgo S. Jacopo e di Por S. Maria. Altrettanto ingiustificate e riprovevoli le ricostruzioni del tessuto viario antico con allargamento sistematico delle sezioni stradali, come quelle delle zone distrutte di Saint-Malo (1948-1958) e di Heilbronn (figura, coll. 625-626); assai più logica, in caso di distruzione totale, una ristrutturazione con criteri moderni, come quella seguita a Coventry.

Più gravi ancora sono i problemi posti dal ricupero dei quartieri storici degradati, che richiede operazioni complesse di risanamento conservativo, che comportano contemporaneamente: *a)* il "consolidamento", con interventi di accorto restauro, delle parti autentiche esterne ed interne degli edifici, senza manipolazioni di contraffazioni e di aggiunte; *b)* l'eliminazione delle "sovrastutture" recenti e dannose; *c)* l'adattamento "interno" dei locali a nuove destinazioni confacenti e vitalizzanti o ad alloggi confortevoli; *d)* la sistemazione degli "spazi esterni", con pavimentazione stradale, alberature e suppellettili urbane adatte; *e)* il mantenimento nei quartieri antichi di attività economiche e commerciali; *f)* l'eventuale inserimento, solo se strettamente indispensabile al funzionamento dell'insieme, di nuovi edifici da controllare accuratamente nelle dimensioni planovolumetriche, e che, in tal caso, non potranno avere altra espressione architettonica all'infuori di quella attuale, e di alta qualità.

Queste operazioni, per essere fondate, debbono esser precedute da accurato rilievo stratigrafico interno ed esterno dello stato di fatto e da studi storico-critici e sociolo-

gici dell'insediamento, né possono attuarsi episodicamente edificio per edificio, ma solo attraverso piani particolareggiati di complessi organici, inseriti a loro volta in piani urbanistici d'assieme, che risolvano unitariamente i problemi di destinazione d'uso e del traffico e che garantiscano la coerenza complessiva. Studi esemplari sono stati condotti a Regensburg (dal 1960; figura, coll. 625-626), a Genova (dal 1958; Tav. 216) e da Stoccolma (dal 1960), con operazioni di indagini e di progetto dei rispettivi centri storici; campionature accurate sono state predisposte in studi francesi attuati a Parigi, nei quartieri del Marais (dal 1939), in progetto a Saint-Germain-des-Prés (1958; figura, coll. 625-626), realizzati a Chartres e Lione e nel risanamento con diradamento del quartiere di Vesterebro a Copenaghen, studiato da Rasmussen (1950); quaranta città cecoslovacche sono state, nel decennio '50-'60, risanate e restaurate in modo esemplare (cfr. Urbanistica, n° 31). Attraverso a queste esperienze ed al vasto movimento di opinione pubblica e di studi su questo argomento si può concludere che il problema della salvaguardia e della valutazione dei centri storici è ormai culturalmente maturo e che dipende solo dalla volontà dei vari paesi di dar corso alla sua lenta, ma sistematica, soluzione, agevolandone il finanziamento con mutui a lunga scadenza e coprendo, con adeguati contributi statali, le eventuali passività dell'operazione. «Il modo di affrontare i problemi dei centri storici urbani, l'attenzione che ad essi si pone, oltretutto la capacità di accettare i sacrifici per la loro salvaguardia - afferma la risoluzione finale, approvata dal Convegno della I.F.H.P. a Santiago di Compostela, 1961, SU proposta del prof. Ostrowski - sono una delle prove della maturità culturale delle società». Un discorso completamente diverso va fatto per le operazioni di ristrutturazione profonda, in zone prive di valore storico-ambientale, sia che si impongano per esigenze di bonifica edilizia in quartieri degradati a tuguri, come nel caso dei "cottages" operai inglesi costruiti nel secolo scorso, o delle abitazioni a schiera a un piano con muro di spina ed alloggi monocamera nelle città contadine del Mezzogiorno d'Italia, sia per sostanziale cambiamento di destinazione d'uso, come ad esempio per aree coperte da stabilimenti industriali obsoleti, per le zone centrali desuete ed a bassa densità delle città nordamericane, o ancora per esigenza di creazione di nuovi centri direzionali e commerciali in zone che, per particolari condizioni urbanistiche, possano diventare punti focali di attività terziarie.

In tutti questi casi, appare ragionevole ed opportuno procedere alle operazioni sostitutive non per frammenti, ma con operazioni unitarie, che consentano di agire con maggiore libertà rispetto ai limiti planimetrici delle singole proprietà ed alla rete di infrastrutture esistenti, che deve essere necessariamente rimodellata per essere adattata alle nuove esigenze di circolazione, di posteggio e di accesso ai nuovi complessi edilizi: la formazione di piani particolareggiati planovolumetrici diventa in tal caso lo strumento operativo indispensabile. Lo dimostrano le numerose operazioni di "rinnovamento urbano" realizzate o in corso di attuazione in vari paesi tra il 1950 ed il 1965, fra cui sono da segnalare: la ristrutturazione del Centro di Filadelfia (1960), la costruzione del quartiere Golden Lane a Londra (1954), il City Vest Plan, il quartiere d'affari nelle adiacenze della Stazione Centrale a Copenaghen (dal 1958), il nuovo centro commerciale di Sergelgaten a Stoccolma (dal 1962), il complesso direzionale della Défense a Parigi (dal 1960), quello commerciale di Heidelberg (dal 1960), il nuovo centro direzionale di Milano (dal 1960) e la ricostruzione con ristrutturazione del centro di Dusseldorf (Tav. 193, 194, 217-219).

Fra i progetti di ristrutturazione studiati negli anni '60, e non ancora entrati (1965) in fase di attuazione, sono particolarmente significativi quelli per le zone di Piccadilly

Circus e di Barbican a Londra (1962; Tav. 217), di Cornwallis ad Halifax (Canada, 1962-'64; Tav. 218), di Santa Monica in California, e di Golden Gateway a San Francisco (Tav. 207), entrambi del 1962, su progetto di De Mars e Reay; di Fort Worth (U.S.A., 1956) e di Providence (U.S.A., 1962; Tav. 220), questi ultimi due rappresentativi di una trasformazione a precinto delle zone centrali delle città nordamericane, con accentuazione delle attività commerciali, direzionali e culturali, e con soluzioni integrali per l'esclusione del traffico veicolare; infine, i risultati del concorso per il nuovo centro direzionale di Torino (1963; Tav. 219) ed il grandioso piano per la rivitalizzazione della Pennsylvania Avenue di Washington D.C. (1964).

Il campo del rinnovamento urbano, solo recentemente individuato in forma pianificata, si mostra, quindi, anche solo da questi esempi, estremamente promettente; complementare a quello della salvaguardia e del risanamento dei centri storici nelle grandi città europee, si presenta, invece, con caratteri di più estesi campi di applicazione nelle poco caratterizzate città nordamericane ed, in genere, come operazione di ringiovanimento strutturale per le metropoli cresciute disordinatamente troppo in fretta.

### **c) Il traffico veicolare**

Nel 1925 Le Corbusier, in *Urbanisme*, constatando l'accelerato aumento annuo del parco automezzi francesi, proponeva di estrapolarne la curva di tendenza per creare un'urbanistica adeguata a questo fenomeno: i fatti hanno superato le stesse previsioni di estrapolazione di Le Corbusier. In Francia, il parco automezzi nel 1960 era di II milioni di vetture, in Gran Bretagna di 10,5 milioni nel 1963; negli U.S.A. il tasso di incremento medio annuo di 16 veicoli per 1000 abitanti, avutosi tra il '20 e il '30, si è ristabilito nuovamente e senza flessioni dopo il '46. Considerato come nuovo "animale domestico" o come "tirannosauro", l'automezzo ha ormai assoggettato città e territori alle esigenze della coppia "uomo-macchina" e del servizio "porta a porta", creando una infinità di nuovi problemi non soltanto tecnici ed economici, ma anche psicologici, sociologici, sanitari e di incolumità: la "rivoluzione" automobilistica è ormai un fatto compiuto, ma non si sono ancora assunti di fronte a questo fenomeno i necessari adattamenti di comportamento collettivo e le responsabili scelte. Lo sviluppo automobilistico è stato, infatti quasi sempre passivamente subito come fatto ineluttabile, cercando, nel migliore dei casi, di adattare alle sue esigenze dinamiche le strutture urbane esistenti o quelle in progetto, mediante tecniche di ingegneria specifica o, peggio e molto spesso, arrendendosi impotenti di fronte all'invasione degli automezzi nelle città, assistendo inerti alle più caotiche, antieconomiche e pericolose situazioni di frammistione, di intasamento e di saturazione; gli stessi servizi pubblici sono diventati in pochi anni, quasi ovunque, passivi per effetto della preferenza data agli automezzi privati in libera circolazione, e delle situazioni di congestione da questi create, che hanno ridotto ampiamente l'utenza dei mezzi di trasporto collettivo, e per assenza di adeguati e tempestivi provvedimenti.

È ormai accertato, d'altra parte, che i problemi del traffico veicolare non possono essere compiutamente risolti con la sola soluzione tecnica del "condotto" veicolare, e delle relative intersezioni ed adduzioni con nodi a più livelli, in modo da rendere la circolazione complessiva la più fluida possibile (freeways), tale da garantire così la massima capacità assorbimento di flusso veicolare. Ciò dipende anzitutto dal fatto che tali soluzioni tecniche comportano così elevati costi e così rilevante occupazione del suolo, da poter essere utilizzate soltanto a livello di ossatura portante della circolazione urbana ed extraurbana, come gli assi di spina realizzati con le "autostrade

urbane” tedesche, ad es. a Dusseldorf (Tav. 222), Essen o Colonia, o come le reti principali di “expressways”, attuate o in corso di attuazione, in molte città nordamericane, da Chicago a Los Angeles, a Pittsburg (vedasi, ad es., *Expressways Greater Kansas City, 1951*), ed in costruzione anche a Tokyo per uno sviluppo di 71 Km. Con queste opere la fluidità del traffico può essere garantita, a sistema completo e dopo uno sforzo finanziario eccezionale, soltanto alla rete principale, non a quella secondaria esistente nelle città; l’intasamento e la congestione sono quindi solo parzialmente risolti, né valgono ad evitarli del tutto i vari accorgimenti in uso, quali l’imposizione, nei posteggi delle zone centrali, di tassometri a tariffa elevata, la costruzione di autoparcheggi sotterranei, o in elevazione, e la obbligatorietà di adeguati parcheggi nell’area delle residenze o degli uffici, adottati in varie città, come Vienna o Amburgo, perché si tratta ancora, in tali casi, di opportuni, ma non risolutivi, adeguamenti alle esigenze attuali. Infatti in una previsione di costante incremento di autoveicoli secondo la tendenza in atto, che condurrebbe, entro i prossimi quarant’anni a quadruplicare il parco macchine, come è stato calcolato, ad esempio, in Gran Bretagna, anche la capacità di assorbimento totale di flusso veicolare delle “freeways” sarebbe, a un dato momento, raggiunta, imponendo presto o tardi onerosi e non sempre fattibili raddoppi. Infine, se il sistema delle autostrade urbane è reso possibile in alcune favorevoli situazioni di struttura urbanistica, e di spazio libero o liberabile a costi sopportabili (e la bassa densità delle aree suburbane, o anche centrali, delle città nordamericane rende l’operazione fattibile), esso non è generalizzabile in tutte le città, soprattutto in quelle europee ad alta densità fabbricativa. Il problema della circolazione veicolare, in definitiva, non può esser risolto come problema a sé stante, con i soli sistemi, brillanti, ma costosi, dell’ingegneria del traffico, né vale lamentarsi che gli Stati e le varie collettività locali hanno speso troppo poco per le soluzioni tecniche atte a garantire la libera circolazione dei veicoli privati all’interno delle città esistenti: il problema è a monte. Si tratta cioè, anzitutto, di decidere se il libero accesso dei veicoli in ogni parte del territorio urbano, e soprattutto nelle aree centrali, debba essere una scelta prioritaria, sia per la situazione esistente, sia per le prevedibili proiezioni future, ed in tal caso occorre calcolarne e sopportarne i costi; ma se le soluzioni tecniche, anche più ingegnose, non sono in grado di garantirlo, o se i costi che esse richiedono sono giudicati non sopportabili, occorre evidentemente decidere la limitazione o addirittura la esclusione del traffico veicolare in alcune parti del tessuto urbano, a favore dell’uso dei mezzi pubblici e trovare, in tale ipotesi, soluzioni di integrazione e di equilibrio.

Così posto, il problema è quindi di politica urbanistica. Occorre, infine, tener presente che non è il traffico a generare la città, ma è la città che genera il traffico, con gli scambi interzonal di persone e cose, e che quindi i flussi di traffico variano in relazione all’intensità degli scambi ed alla distribuzione spaziale dei luoghi di origine e di destinazione del traffico stesso, cioè in funzione della distribuzione spaziale dei vari elementi urbani, quindi dello schema generale urbanistico.

Una complessa e completa tecnica di rilevamento e di proiezione del traffico e di confronto fra soluzioni alternative è ormai messa a punto. Essa si basa su di una serie di operazioni congiunte che permettono: *a)* di misurare l’intensità del “flusso globale” di traffico esistente nelle varie ore del giorno e di giorni tipici, scomponendolo anche a seconda dei moventi dello spostamento; *b)* di misurare l’intensità dei collegamenti fra “origine” e “destinazione” del traffico tra zona e zona e di costruire, in base ai risultati rilevati, le “linee di desiderio” del flusso di traffico; *c)* di calcolare, in base a

modelli di generazione, la presumibile proiezione entro un certo periodo di tempo, del flusso interzonale, sia nell'ipotesi di sviluppo secondo le tendenze in atto, sia secondo vari schemi urbanistici alternati di distribuzione spaziale; *d*) di massimizzare l'utilizzazione delle reti infrastrutturali esistenti; *e*) di verificare la "coerenza tecnica" fra le varie ipotesi di flusso e le varie ipotesi di progetto delle reti infrastrutturali o, per quanto riguarda la città esistente, la capacità di assorbimento della rete esistente, o modificata, nell'ipotesi di massima utilizzazione; *f*) di verificare la "coerenza finanziaria" fra le varie soluzioni e le disponibilità finanziarie derivanti dal reddito ipotizzabile sulla base dei vari schemi di piano; *g*) di istituire un bilancio globale fra "costi" e "benefici" delle reti di circolazione privata e delle reti di trasporti pubblici nell'ambito delle varie soluzioni infrastrutturali prospettate; *h*) di valutare, infine, quale fra le soluzioni urbanistiche ed infrastrutturali prospettate sia da considerare "ottima".

Le operazioni per giungere ad una conclusione razionale sono indubbiamente lunghe e costose, ma è certo che la soluzione ottimale non può essere ritrovata solo nell'ambito di uno studio limitato alla sola rete infrastrutturale, considerata come elemento a sé stante, che è il limite concettuale del Chicago Area Transportation Study. Anche per la soluzione dei problemi del traffico la pianificazione urbanistica si impone come condizione necessaria e insopprimibile.

Uno studio operativo esemplare in questa direzione, anche se non ancora completo secondo lo schema concettuale presentato, è quello predisposto nel '62-'63 dalla città di Leicester (W. K. Smigielski, Leicester Traffic Plan, 1964); esso giunge a valutare i costi di due soluzioni alternative, studiate essenzialmente in funzione della ristrutturazione dell'area centrale, l'una impostata sulla libera circolazione delle autovetture private, con adeguata rete di scorrimento tangenziale attorno al centro e con le necessarie penetrazioni ed i conseguenti parcheggi in autosilo, l'altra impostata sull'integrazione fra mezzi privati e mezzi pubblici e basata su di una corona di attrezzature di "interscambio", collocata anularmente in zone periferiche e semiperiferiche, su cui si dovrebbero attestare, parcheggiando, le vetture private, e da cui si dipartirebbero reti di autobus speciali per il trasporto pubblico, usando il sistema del "park and ride", sperimentato con successo in alcune città nordamericane; il confronto dei costi ha posto in luce i vantaggi economici della seconda soluzione, di circa 1/3 meno costosa rispetto alla prima. In questa direzione sono stati indirizzati gli studi già menzionati per la creazione di "precinti pedonali" a Fort Worth e a Providence; il criterio è usato nei recenti piani di ristrutturazione progettati per la zona centrale di Newcastle upon Tyne (1961) e per la ricostruzione di Coventry (1961), ed in quello realizzato nella Innenstadt di Essen (1954-1960; figura coll. 631-632) con una completa rete di strade commerciali pedonali; la restituzione al pedone delle vie centrali delle città esistenti in corso di attuazione ad Oslo, ed in programma a Wästerås ed in altre città dei Paesi scandinavi, entra fra i benefici sociali del riordino e della razionalizzazione della rete di traffico ed è uno dei principi irrinunciabili che presiedono alla progettazione dei nuovi centri direzionali e commerciali ed i cui vantaggi sono dimostrati ampiamente dalle numerose realizzazioni, dalla Liynbaan di Rotterdam ai centri di Vällingby e Farsta, ai centri civici di Harlow, Stevenage, Basildon (Tav. I98), fino al centro in costruzione di Cumbernauld; questo stesso principio lo si ritrova nei vari "shopping centres" costruiti negli Stati Uniti, in zone suburbane, o addirittura a carattere regionale, tra cui da segnalare i due costruiti da Victor Gruen, il Randhurst center a circa 35 km. da Chicago (1959), e quello costruito a Northland, all'esterno di Detroit (1955), entrambi attornati da parcheggi per 10.000 veicoli.

Infine, trattando, sia pure in sintesi, delle infrastrutture stradali, non si può non evidenziarne anche il lato estetico nel triplice aspetto di opera in se stessa, di opera inserita nel paesaggio urbano o naturale, che può nobilitare o irrimediabilmente deturpare, sia, infine, come costruzione di luogo che apre nuovi punti di vista dinamici per il paesaggio urbano e naturale: l'andamento del tracciato, l'accostamento o il distanziamento fra le piste, la soluzione delle curve, i manufatti l'integrazione dell'insieme con elementi arborei, sono altrettanti elementi caratterizzanti dell'opera sotto i tre aspetti. Se si volesse sinteticamente stimare il divario fra opera paesisticamente deturpante, ed anche tecnicamente errata, ed opera di alta tecnica e poesia, basterebbe il confronto fra la superstrada tra Perugia e Foligno passante sotto Assisi e Spello, costruita nel 1963, ed i vari esempi illustrati e teorizzati da Tunnard e Pushkarev in *Man-Made America*, 1963.

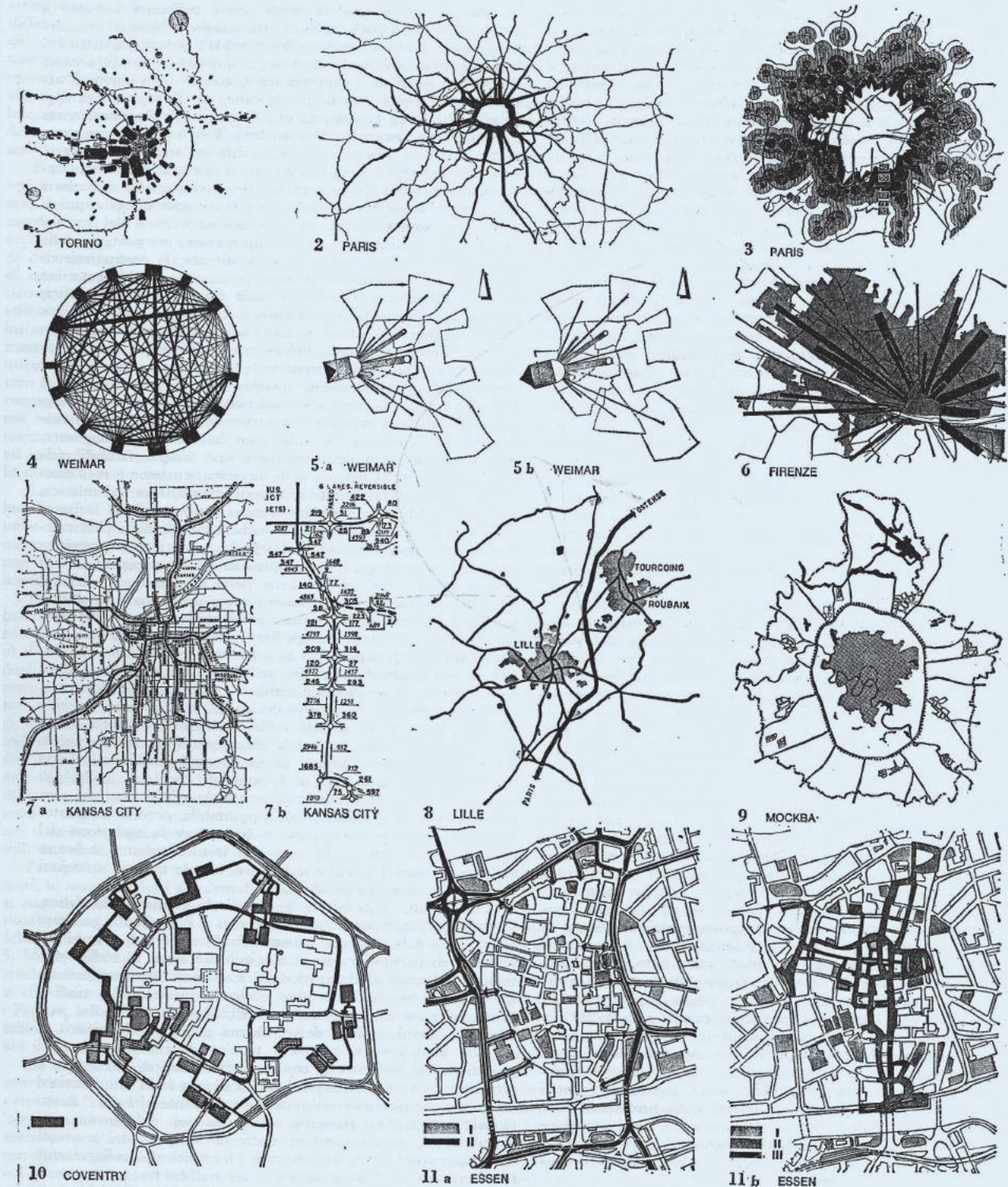
Quanto sia giustificato l'allarme per i problemi del traffico nelle città grandi e piccole, per il prossimo futuro, quanto acuto l'interesse per una urgente soluzione razionale del problema e quanto necessari ulteriori approfondimenti sistematici e verifiche sperimentali appare con tutta evidenza dai rapporti Crowther e Buchanan, pubblicati in *Traffic in Towns* (1963); con quale perizia e delicatezza questi problemi possano poi esser risolti in sede di progettazione urbana, è posto in luce da Paul Ritter in *Planning for Man and Motor*, 1964: i problemi del traffico si impongono a tutti i livelli e all'attenzione di tutti come esigenza prioritaria per sopravvivere in condizioni umane.

#### **d) Zone industriali attrezzate**

L'insediamento industriale pianificato, cioè soggetto a controllo preventivo sulla localizzazione dell'impianto ed eventualmente anche sul ramo tecnologico, presuppone una politica di sviluppo economico, che si traduca non solo e non tanto in termini di controllo "negativo" cioè di divieto, più o meno rigido, a non installare impianti industriali al di fuori delle zone o territori indicati come destinati a tale scopo nei piani, quale è quella perseguita dai piani regolatori "del possibile", ma che soprattutto si manifesti in atti di intervento "operativo", che comprendono le due diverse forme, di intervento diretto o di incentivazione, per l'insediamento industriale in determinate località.

L'intervento diretto, tipico dei paesi ad economia pianificata, è seguito in modo esclusivo in U.R.S.S., con caratteri di scelta prioritaria rispetto allo sviluppo urbanistico, che subordinatamente ne consegue, ma non è infrequente l'uso saltuario di esso anche negli stessi paesi ad economia di libero mercato, rientrando tanto nelle potestà dell'intervento di Stato, quanto nella condotta delle organizzazioni mono- ed oligopolistiche, e fa parte della strumentazione politica nei paesi ad economia mista programmata, la cui azione direzionale e propulsiva si traduce più spesso e preferenzialmente in atti di incentivazione.

L'esperienza dimostra che il controllo negativo potrebbe raggiungere una efficacia operativa solo a condizione che, e nel momento in cui, tutto l'intero territorio nazionale fosse effettivamente coperto da prescrizioni, di uguale validità giuridica e tecnica, e cioè fosse tutto soggetto a zone di divieto e di ammissione, perché fino a quel momento, di fronte alle zone urbane di divieto, sussiste per gli operatori economici tale possibilità di manovra nelle zone suburbane o esterne non pianificate, da sconfiggere in concorrenza le zone a destinazione specifica ammesse dai piani, come è avvenuto negli anni '50 nelle aree metropolitane di Torino e Milano; all'opposto l'in-



**Traffico**

**1** Torino: moti pendolari giornalieri dei lavoratori alla Fiat (1960).

**2** Parigi: diagramma-fiume dei grandi flussi di circolazione (1960).

**3** Parigi: curve isocrone (1936): tempi di trasporto, in minuti, necessari per recarsi dalla Borsa ai diversi punti dell'agglomerazione.

**4** Weimar; flussi sulla strada di scorrimento occidentale (1958).  
**5a, 5b** Weimar: indagine "Origine e destinazione" del traffico di una zona della città (1958).

**6** Firenze: indagine "Origine e destinazione" del traffico di una zona della città (1963).

**7a, 7b** Kansas city: 7a piano dell'autostrada urbana (1950); 7b volume del traffico sulle rampe dell'autostrada previsto per il 1970.

**8** Lille: autostrada di scorrimento e rete di grande traffico della "conurbation" Lille-Roubaix-Tourcoing (1958).

**9** Mosca: autostrada ad anello (1958).

**10** Coventry: sistema di strade e parcheggi nel centro città (1961).

**11a, 11b** Essen: organizzazione del traffico nel centro cittadino (1956); 11a traffico automobilistico: I posteggi; II percorsi veicolari tangenziali; 11b traffico pedonale: I posteggi; II strade commerciali; III percorsi pedonali.

tervento attivo, diretto o di incentivazione, consegue sempre ed immediatamente gli obiettivi specifici che si prefigge, come dimostra non solo la pianificazione industriale, poniamo, del Dipartimento di Cracovia, ma anche la politica di sviluppo industriale inglese perseguita fin dal 1934, su cui sono stati successivamente modellati gli interventi pianificati nel campo industriale in Francia (1950) e in Belgio (1962), ed alla quale, solo formalmente e quindi senza efficacia, si è ispirata la politica di industrializzazione nel Mezzogiorno d'Italia dal 1959.

La politica inglese di sviluppo economico nelle aree di disoccupazione o in pericolo di disoccupazione, basata su di una nutrita serie di provvedimenti legislativi (Special Areas Development and Improvement Act, 1934, e successive integrazioni; Distribution of Industry Act, 1945, 1950 e 1958), saldamente compenetrata alla pianificazione urbanistica (ogni installazione in zone industriali di Piano Regolatore da parte di impianti industriali con superficie superiore a mq. 465 deve essere autorizzata dal Board of Trade), ha operato dal '34 su di una superficie pari all'8,8% del territorio della Gran Bretagna, interessando circa il 18% della popolazione in complesso; per effetto di essa sono state impiantate numerose zone industriali attrezzate, le "industrial estates" o "trading estates", tra cui famosa la Team Valley Trading Estate, di 700 acri (Tav. 221) istituita nel 1936 in Gateshead, Newcastle (archit. William Holford), e "nuclei industriali", con stabilimenti costruiti a spese dello Stato e ceduti in affitto, che si è rivelato «l'incentivo di gran lunga più efficace che possa essere offerto alle industrie per attrarle in una particolare zona» secondo quanto afferma Alix Meynell, già Sottosegretario al Board of Trade (La politica inglese di localizzazione industriale, 1960).

Da segnalare che questo metodo di incentivazione industriale, oltre a conseguire effetti di sviluppo economico, si è rivelato anche strumento efficace per il recupero delle condizioni di lavoro in un quadro ambientale psicologicamente accettabile ed esteticamente qualificato, e per una sostanziale modificazione del paesaggio industriale. Questo indirizzo, seguito anche in altri paesi, come la Germania e la Francia, sta assumendo negli anni '60 un particolare e significativo sviluppo negli Stati Uniti, non solo con il decentramento di singoli stabilimenti industriali, ma anche con la concentrazione di "famiglie" di industrie affini in vasti e ben organizzati "parchi industriali" (industrial parks), opportunamente situati rispetto alle highways, e tra loro concatenati in un quadro territoriale.

La catena di parchi industriali attorno a Boston sulla Highway Route I28, formata dal New England Industrial Center, dal Waltham Research and Development Park e dal Waltham Industrial Center (Tav. 221) sono l'esempio più saliente di questo sviluppo e costituiscono l'embrione di una nuova organizzazione territoriale, altamente qualificata, con zone di lavoro allocate in siti particolarmente ameni (come è confermato dall'analoga iniziativa del parco industriale promosso dalla Cabot Cabot & Forbes sulla baia interna di San Francisco) ed inserite nella maglia delle grandi reti autostradali.

In Italia, sono da menzionare come esemplari, dal punto di vista dell'organizzazione spaziale e delle attrezzature sociali, i complessi Olivetti a Ivrea (Tav. 221) ed a Pozzuoli; per contro, lo sviluppo di zone industriali specializzate, quali quelle di Marghera, continua secondo antiquati criteri di puro raggruppamento zonale, mentre la stragrande maggioranza degli insediamenti industriali nelle aree di sviluppo ha continuato a decentrarsi e riconcentrarsi al di fuori di ogni benché minimo tentativo di razionalizzazione; nel Mezzogiorno, ove si prescinda dagli interventi statali diretti, quale quello del complesso siderurgico dell'Italsider a Taranto, e da limitati casi di eccellenti

impianti di società private, non si può affermare che i tentativi di dar vita e complessi industriali pianificati abbia sortito esito positivo, soprattutto Sotto il profilo urbanistico e di organizzazione territoriale, essendo mancata, al momento opportuno, la volontà pianificatrice di controllo e di coordinamento: la dimostrata incapacità di avviare l'attuazione del piano dell'area di sviluppo industriale di Taranto (1962), il primo ad essere predisposto nel quadro della legge di industrializzazione del 1959 e che godeva di tutte le condizioni favorevoli, per enorme riserva di aree a bassissimo costo e per l'installazione di una potente industria motrice, ne è la prova più deludente. Anche da queste brevi note emerge il grande interesse che il particolare settore della pianificazione urbanistica degli impianti industriali riveste attualmente ed in prospettiva, come grossa posta in gioco per i paesi che sapranno trar partito dalle possibilità evolutive di caratterizzazione e di localizzazione degli insediamenti industriali sul territorio e quindi di trasformazione di modi di vita in un prossimo futuro.

#### **e) Attrezzature per il tempo libero**

Le nuove abitudini urbane di vita, sul ritmo della settimana corta e la istituzionalizzazione delle vacanze annuali, hanno, dal '45 in poi, via via sviluppato, sia presso i popoli a più alto reddito, sia nei paesi socialisti, la crescente domanda di un nuovo bene di consumo: le attrezzature per il tempo libero. Essa si traduce, in alcuni paesi, nella diffusione dell'uso della doppia residenza ed, ovunque, in un aumento di attrezzature alberghiere per vacanze; nell'ambito urbano, in un'augmentata esigenza di parchi, di zone di passeggio e di impianti sportivi e ricreazionali di massa.

Sono esigenze che si traducono, tutte, in grandi estensioni di aree ed il cui soddisfacimento è tale da modificare strutturalmente gli stessi insediamenti e da richiedere una pianificazione preventiva ed adeguati provvedimenti finanziari ed amministrativi. Anche in questo campo Amsterdam precede le altre città: risale al 1929 la decisione di costruire un grande bosco artificiale a sud della città, realizzato fra il '31 ed il '40, dell'estensione di 600 ettari; a Vienna funziona una imponente rete di attrezzature per la cultura e per lo svago popolare, dimostrante che il tempo libero può anche non esser disgiunto dalla cultura; Amburgo ha realizzato negli anni '50 due lunghe strisce di verde sui bordi dell'Alster e dell'Elba, di 20 km. ciascuna, per le passeggiate pedonali; Mosca sta realizzando, nel settore nord-occidentale della città, una immensa zona ricreazionale attrezzata, di 5000 ettari, il Serebrjannyj bor. Il Comune di Stoccolma possiede, entro il proprio territorio comunale, oltre 6000 ettari di aree (cioè 1/3 del totale) destinate permanentemente a parco, a riserve naturali ed impianti sportivi (solo questi ultimi coprono 405 ettari, pari a 5 mq. per abitante) e, fuori dei limiti amministrativi della città, altri 16.000 ettari di boschi, destinati allo svago, pari a 200 mq. per abitante.

La città di Oslo, al 1965 possiede 45 mq. ad abitante di aree attrezzate per lo sport, senza tener conto dei terreni boschivi per passeggiate, ed ha in programma di giungere, entro il 1985, a complessivi 500 mq. ad abitante di aree a parco e sportive.

Di fronte a queste dimensioni e disponibilità il metro e mezzo complessivo di verde pubblico ad abitante a Genova ed i due metri quadri di Roma e Milano costituiscono valori irrisori: in Italia, infatti, dopo l'impianto dei parchi ottocenteschi o dei primi anni del secolo non si è fatto più nulla in questo campo.

Oltre alle esigenze più strettamente urbane si manifestano quelle a livello regionale e nazionale con le attrezzature delle zone turistiche, in ambienti paesisticamente attraenti e con l'allestimento dei parchi naturali.

Anche in questo campo non mancano esempi di grandi iniziative: la Danimarca, nella zonizzazione dell'intero territorio nazionale, compiuta nel 1962, ha riservato il 43% della superficie complessiva del paese, e cioè 19.000 Km<sup>2</sup>, a parchi nazionali, per passeggiate, per attrezzature ricreative e per le residenze estive; in Olanda, dove il terreno disponibile è scarso, accurati piani territoriali individuano con minuzia le aree paesisticamente interessanti, i bordi terrestri, i sentieri, i canali ed i manufatti rustici da tutelare, ritagliando, in un paesaggio artificiale essenzialmente utilitario, quanto è possibile recuperare per lo svago ed il riposo.

In Inghilterra si hanno 18.000 km<sup>2</sup> di parchi nazionali, pari ad 1/8 dell'intera superficie dell'Inghilterra e del Galles, e quasi altrettanta superficie di cintura verde (green belt) vincolata a protezione delle principali agglomerazioni.

Senza dubbio in più difficili condizioni ambientali e di esiguità di spazio è avvenuta la valorizzazione turistica delle zone costiere mediterranee e delle zone montane alpine, ma in nessun paese europeo si sono avute, come in Italia, irreparabili distruzioni di patrimonio paesistico per carenza di autodisciplina e di controllo, ove si eccettuino qualche rara, e perciò ancor più meritoria, eccezione esemplare, come il villaggio Eni a Borca di Cadore (archit. Gellner, 1958). Il fermo ricupero del salvabile diventa, in tal caso, una doverosa ammenda al mal fatto; qualche iniziativa in tal senso può esser registrata, come la proposta, nel piano di sviluppo economico dell'Umbria (1963), di utilizzare come attrezzature di riposo i minori insediamenti medievali, destinati altrimenti al completo abbandono.

Anche il problema delle attrezzature per il tempo libero è un problema collettivo e di spazio, quindi urbanistico, che può esser risolto solo attraverso ad iniziative di intervento attivo ed in qualche caso a energiche forme di controllo, proporzionate al grado di incapacità collettiva all'autocontrollo.

## Piani per il futuro

Dalla concisa rassegna dei principali problemi specifici relativi ai fondamentali elementi costitutivi dell'insediamento urbano e dal riferimento, anche se forzatamente incompleto, a fatti e situazioni recenti ed alle più rappresentative tendenze in atto, a livello progettuale ed operativo, emerge con vivezza e con costanza l'esigenza della visione globale dei problemi, senza la quale non può aversi soluzione equilibrata ed unitaria: le possibili scelte per le espansioni urbane sono ovviamente correlate in senso stretto alle decisioni per i centri storici o per il rinnovamento del tessuto preesistente, così come alla politica di distribuzione spaziale degli insediamenti industriali ed alle soluzioni per il traffico, e viceversa.

Ciò che più particolarmente conta, ai fini di una efficienza economica e sociale complessiva, in un insediamento urbano, come in una organizzazione insediativa territoriale sono, infatti, le reciproche interrelazioni fra gli elementi strutturali del complesso, cosicché non solo giocano le dosature quantitative e le caratterizzazioni qualitative di ognuno di essi, come preconizzavano i funzionalisti, ma soprattutto le loro reali distribuzioni spaziali nelle infinite combinazioni possibili ed i modi con cui queste agevolano, o no, le reciproche e conseguenti interrelazioni umane.

E poiché non di fenomeni socio-economici staticamente cristallizzati oggi più si tratta - come avveniva nelle economie agricole preindustriali, in cui l'equilibrio popolazione-risorse poteva essere facilmente raggiunto e mantenuto o, alla occorrenza, asse-

stato ai vari livelli di evoluzione della tecnica, e le relative strutture insediative e territoriali potevano quindi a lungo permanere inalterate, o essere modificate di tempo in tempo a balzi successivi - ma di fenomeni socio-economici ed urbanistici essenzialmente dinamici e fluidi, il raggiungimento o il mantenimento di un grado di soddisfacente efficienza complessiva può essere garantito solo da uno sviluppo il più equilibrato e continuo possibile, che sia o congruente alle potenzialità di sviluppo in atto quando, nella migliore delle ipotesi il complesso abbia già raggiunto stati di intrinseca efficienza ed equilibrio e contenga riserve adeguate alle esigenze espansive, o che possa essere ottenuto mediante la massima selezionata utilizzazione delle energie endogene, con l'incentivazione di energie deboli o latenti, ma concorrenti al processo di sviluppo e/o con il contenimento di quelle esuberanti o distorcenti, oppure, infine, mediante l'intervento diretto per il tempestivo innesto di energie esogene. L'unicità del supporto territoriale postula l'unicità del piano atto a garantire il raggiungimento di uno stato equilibrato ed efficiente e la continuità di sviluppo equilibrato: la scomposizione del piano globalmente concepito in piani di settore, o di livello, può essere utile a fini operativi, ma non può avere altro valore che quello strumentale, mentre partendo da una pluralità di piani di settore e di livello, concepiti singolarmente, e per di più secondo singole tecniche specialistiche, è quasi praticamente impossibile comporre, solo per mezzo di aggregazioni successive o di "coordinamento" fra le parti un piano unitario, omogeneo e coerente, perché una seria ricomposizione richiederebbe un lungo processo iterativo di assestamento, che permettesse, via via, di eliminare le incongruenze interne fra settori aggregati, ma per attuare il quale occorrerebbe, in ogni caso, non solo aver formulato in precedenza le leggi di coerenza interna, ma anche aver già enucleato il "principio motore" del piano, cui riferire tali leggi.

Il tentativo per raggiungere il piano globale attraverso la "mosaicatura" di piani di settore e di vario livello, con operazioni di aggregazioni, di coordinamento e di verifica di coerenza interna può costituire il primo stadio di avvicinamento concettuale alla pianificazione mediante un processo di integrazioni di parti e di "razionalizzazione" del sistema: questo primo stadio, se attuato, consentirebbe di eliminare le principali incompatibilità interne, aumentando la funzionalità del sistema stesso.

Senonché l'esperienza dimostra che i tentativi fatti in questo senso, a livello territoriale, ad esempio fra piani comunali che si vogliono mosaicare e coordinare fra loro, e questi con piani settoriali per le comunicazioni o per gli insediamenti industriali, portano, di norma, all'insuccesso, per assenza di piattaforma d'incontro, e cioè di visione e di principi generali e per assenza di integrazione fra soluzioni tecniche ed aspetti economici. E come al livello comunale si è da tempo scoperto ed applicato il piano regolatore generale non solo e non tanto come strumento unificante di vari piani settoriali per l'edilizia, l'industria, i trasporti, il tempo libero o il risanamento di centri storici o dei quartieri insalubri, quanto piuttosto come piano d'insieme che risolvendo contemporaneamente i vari problemi di settori li compone in unità, così, anche a livello territoriale, sopracomunale, si sta scoprendo ed applicando l'esigenza di un piano unitario, globalmente concepito.

Il passo, cioè, che l'urbanistica sta compiendo necessariamente ovunque ed a tutti i livelli, è il passo dalla pianificazione di tipo "funzionale", di semplice razionalizzazione del sistema, ad una pianificazione di tipo organico che rappresenta il secondo e decisivo stadio, in cui la pianificazione mira alla organizzazione o riorganizzazione sistematica delle strutture e del loro funzionamento: a questo stadio il piano si pone,

per definizione, come piano globale e creativo, dotato di un nucleo centrale di idee motrici, il cui coerente sviluppo garantisce la compatibilità interna fra le parti e la congruenza delle parti al tutto. Il piano, a questo stadio, è necessariamente unico e continuo, e non può che porsi in termini operativi, presiedendo allo sviluppo economico-sociale ed urbanistico, di cui, anzi, rappresenta la consapevole forma strutturale.

Nell'impostazione di un piano, sia sotto il profilo tecnico, sia sotto quello amministrativo ed economico occorre quindi avere ben chiaro, in partenza, quale tipo di piano si voglia conseguire: se ci si accontenti di uno dei piani del "possibile", ricchi di indeterminatezza, quanto poveri d'idee e di vigore operativo, che hanno caratterizzato i fallimenti dell'urbanistica degli anni '50 in alcuni paesi, o si voglia ottenere un piano di razionalizzazione funzionale, o, infine, se si tenda alla creazione di un piano strutturale organico.

La precisazione è indispensabile, perché ai diversi obiettivi corrispondono differenti tecniche e metodologie e differenti strumenti tecnico-giuridici di attuazione; sono infatti gli strumenti che vanno subordinati ai fini e sono da essi inscindibili: prefiggersi scopi irraggiungibili con strumenti inadeguati è certamente velleitario, ma non adeguare tempestivamente metodologie, mezzi tecnici e finanziari e strumenti giuridici ad obiettivi di vitale interesse per un efficiente sviluppo socioeconomico ed urbanistico è, altrettanto certamente, insensato.

L'avanzamento concettuale ed operativo dei piani verso il traguardo della pianificazione strutturale organica, che appare come l'unica forma razionale possibile per una soluzione non dispersiva del groviglio di problemi posti dalla presente fase di civilizzazione, è quindi condizionato da un parallelo e coerente avanzamento concettuale ed operativo sul terreno giuridico ed amministrativo e della programmazione economica. Gli sfasamenti si pagano cari: essi significano la mortificazione e la condanna di piani anche magistralmente concepiti, con firme illustri, quali quelle di sir Patrick Abercrombie, di Edmund Bacon, o di Luigi Piccinato.

L'adeguamento degli strumenti ai fini è quindi la prima condizione di operatività di un piano. La seconda è che un piano, sia che proponga la razionalizzazione funzionale, o la riorganizzazione strutturale, non può più porsi come "opera unica" frutto di una concezione individuale, anche se basata su eccezionali dote intuitive. Il metodo intuitivo adottato nella formazione personale dei piani, intesi come opera unica, è stata la prima risposta data all'esigenza di unitarietà dei piani: la concezione unitaria individuale ha sopperito, in un primo tempo, a questa esigenza, consentendo risultati anche pregevoli, ma privi di possibilità di verifica sperimentale *ex ante*. La messa a punto dei nuovi metodi di confronto fra soluzioni alternative senza escludere la fase intuitiva di concepimento della soluzione spaziale unitaria, anzi partendo precisamente da questa sotto forma di schemi d'assieme, permette il confronto obiettivo fra differenti soluzioni spaziali schematiche, e loro verifica ed ottimizzazione in termini economici con tutti gli strumenti scientifici che possono esser predisposti a tal scopo, e ciò prima che si proceda ad elaborare in modo definitivo e dettagliato il piano generale operativo.

Con questa integrazione metodologica fra intuizione e verifica diminuisce il campo delle possibilità di errore e delle scelte incoerenti ed il piano stesso si razionalizza nel suo farsi: anziché come "visione meravigliosa" si pone in termini di "schema di ragionamento creativo" per la soluzione più confacente di una realtà concreta ed individuale.

Se questa prospettiva non è concettualmente errata, i piani, così impostati, dovrebbero essere immuni tanto dagli allettamenti demiurgici delle utopie di evasione, di tempo

in tempo affioranti, quanto dalle presuntuose improvvisazioni, dalle scelte discrezionali e dalla tirannia delle tecniche specialistiche: essi fornirebbero per tutti, per i pianificatori come per i politici e per i cittadini, una comune piattaforma di ragionamento, su cui fondatamente e democraticamente operare le scelte ed alla quale riferirsi per valutare via via i risultati conseguiti nelle fasi di attuazione, per apportare, ove occorra, le necessarie rettifiche nelle ulteriori previsioni a breve ed a lunga scadenza.

Il piano diventerebbe, a quel momento, come è già diventato in alcuni paesi, un serio, cauto, lento ma continuo lavoro di creazione e di verifica, condotto senza eccessivo pessimismo, né ottimismo, ma con costante convinzione.

In questo senso è stato intuito lo sviluppo della pianificazione urbanistica da Giuseppe Samoná, fin dal 1959, quando nel colmo di ansie e di speranze, in *L'urbanistica e l'avvenire delle città*, scriveva: «Uomini e strutture, città e territorio, coinvolti in uno sviluppo di eventi ancora confusi, ma sovraccarichi di un turgore vitale prima sconosciuto, vengono a essere irretiti, così, da una tecnica che, travalicando i suoi limiti strumentali, tende a penetrare nel giudizio di tutti i valori e a imporsi come una forma di difesa degli avvenimenti esplosivi che ormai coinvolgono la vita dei popoli».

Ne condividiamo lo spirito. Soltanto, vorremmo accentuare l'esigenza ad una scientificazione del suo processo logico, unica garanzia per l'umana sopravvivenza.

L'urbanistica, scienza del futuro, è dovunque impegnata, sotto tutte le latitudini ed i regimi politici, a predisporre in modo creativo e consapevole le condizioni di vita per il futuro, prossimo e lontano, dei vari popoli prefigurando la dimensione, la struttura e la forma della loro distribuzione territoriale; per questo suo compito corale essa ambisce al riconoscimento di "arte collettiva" per eccellenza ed i suoi successi sono necessariamente legati alla misura con cui essa stessa riuscirà nei vari paesi a diventare abito non secondario di comportamento collettivo adulto.



alla quale riferirsi per valutare via via i risultati conseguiti nelle fasi di attuazione, per apportare, ove occorra, le necessarie rettifiche nelle ulteriori previsioni a breve ed a lunga scadenza.

Il piano diventerebbe, a quel momento, come è già diventato in alcuni paesi, un serio, cauto, lento ma continuo lavoro di creazione e di verifica, condotto senza eccessivo pessimismo, né ottimismo, ma con costante convinzione.

In questo senso è stato intuito lo sviluppo della pianificazione urbanistica da Giuseppe Samonà, fin dal 1959, quando nel colmo di ansie e di speranze, in L'urbanistica e l'avvenire delle città, scriveva: «Uomini e strutture, città e territorio, coinvolti in uno sviluppo di eventi ancora confusi, ma sovraccarichi di un turgore vitale prima sconosciuto, vengono a essere irretiti, così, da una tecnica che, travalicando i suoi limiti strumentali, tende a penetrare nel giudizio di tutti i valori e a imporsi come una forma di difesa degli avvenimenti esplosivi che ormai coinvolgono la vita dei popoli».

Ne condividiamo lo spirito. Soltanto, vorremmo accentuare l'esigenza ad una scientificazione del suo processo logico, unica garanzia per l'umana sopravvivenza.

L'urbanistica, scienza del futuro, è dovunque impegnata, sotto tutte le latitudini ed i regimi politici, a predisporre in modo creativo e consapevole le condizioni di vita per il futuro, prossimo e lontano, dei vari popoli prefigurando la dimensione, la struttura e la forma della loro distribuzione territoriale; per questo suo compito corale essa ambisce al riconoscimento di "arte collettiva" per eccellenza ed i suoi successi sono necessariamente legati alla misura con cui essa stessa riuscirà nei vari paesi a diventare abito non secondario di comportamento collettivo adulto.

BIBL. - Opere generali: a) XIX sec.: utopisti, riformatori, tecnici: Th. Spence, Description of Spensonia, Londra, 1795; M. C. Fourier, Théorie des quatre mouvements, Paris, 1808; R. Owen, Report to the County of Lanark, 1820, pubbl. in A New View of Society and other Writings, Londra, 1927; C. E. Saint-Simon, Nouveau Christianisme, Paris, 1832; M. C. Fourier, Le nouveau monde industriel et sociétaire, Paris, 1829; E. Cabet, Voyage en Jearie, Paris, 1840; J. Buckingham, National Evils and Practical Remedies, Londra, 1849; R. Owen, The Revolution in the Mind and Practice, Londra, 1849; I. Cerdà, Teoría general de la urbanización, Madrid, 1867; E. Bellamy, Looking Backward 2000-1887, Boston, 1888; C. Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Wien, 1889; J. Stubben, Der Städtebau, Berlin, 1890; E. Howard, Tomorrow: A Peaceful Path to Land Reform, Londra, 1898. - b) XX sec.: trattati: P. Geddes, City Development, Edinburgh, 1904; H. G. Wells, A Modern Utopia, Londra, 1905; R. Unwin, Town Planning in Practice, Londra, 1909; C. B. Purdom, The Garden City, Londra, 1913; P. Geddes, Cities in Evolution, Londra, 1915; G. Ford, Urbanisme en pratique, Paris, 1920; L. Mumford, The Story of Utopias, New York, 1922; Le Corbusier, Urbanisme, Paris, 1924; L. Hilberseimer, Grossstadt Architektur, Stuttgart, 1927; A. A. Rey, J. Pidoux, C. Bardet, La science des plans des villes, Lausanne, 1928; C. Perry, The Neighborhood Unit, New York, 1929; C. I. A. M. (Congr. Int. d'Archit. Mod.), Rationelle Bebauungsweisen, Frankfurt, 1930; T. Garnier, Une cité industrielle, Paris, 1932; F. L. Wright, The Disappearing City, New York, 1932; P. Abercrombie, Town and Country Planning, Londra, 1933; A. Töynbee, A Study of History, Londra, 1934; Le Corbusier, La ville radieuse, Boulogne, 1934; L. Mumford, The Culture of Cities, New York, 1938; P. Bottoni, Urbanistica, Milano, 1938; G. Feder, Die neue Stadt, Berlin, 1939; Le Corbusier, Le lyrisme des temps nouveaux et l'urbanisme, Colmar, 1940; E. M. Bassett, Zoning, New York, 1940; S. Giedion, Space, Time and Architecture, Cambridge, 1941; E. A. Gutkind, Creative Demobilisation, Londra, 1943; L. Hilberseimer, The New City Principles of Planning, Chicago, 1944; J. Lebréton, La cité naturelle: recherche d'un urbanisme humain, Paris, 1945; L. Mumford, City Development, New York, 1945; Le Corbusier, Les trois établissements humains, Paris, 1945; Le Corbusier, Manière de penser l'urbanisme, Paris, 1946; F. Osborn, Greenbelt Cities, Londra, 1946; H. Bernoulli, Die Stadt und ihr Boden, Zürich, 1946; G. Bardet, Pierre sur pierre, Paris, 1946; E. A. Gutkind, Revolution of Environment, Londra, 1946; G. E. Alomar, Teoría de la ciudad, Madrid, 1947; G. Bardet, L'urbanisme, Paris, 1947; G. Bardet, Mission de l'urbanisme, Paris, 1947; L. Piccinato, Urbanistica, Roma, 1947; M. F. Rouge, La géométrie, ou l'organisation de l'espace, Paris, 1947; H. M. Wright, The Planner's Notebook, Londra, 1948; G. H. Daysh, Studies in Regional Planning, Londra, 1949; A. P. R. R. Ass. for Planning and Regional Reconstruction, Town and Country Planning Textbook, Londra, 1950; R. Auzelle, Encyclopédie de l'urbanisme, Paris, 1950 seg.; A. J. Brown, H. M. Scherrard, Town and Country Planning, Melbourne, 1951; C. Stein, Toward New Towns for America, Chicago, 1951; C. I. A. M., The Heart of the City, Londra, 1952; E. A. Gutkind, Our World from the Air, Londra, 1952; G. Logie, Industry in Town, Londra, 1952; L. Keeble, Principles and Practice of Town and Country Planning, Londra, 1952; L. J. Lebréton, Guide pratique de l'enquête sociale, voll. I-IV, Paris, 1952-1958; I piani regionali, a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, Roma, 1953; F. Gibberd, Town Design, New York, 1953; M. Parkins, City Planning in Soviet, Chicago, 1953; A. Gliksón, Regional Planning and Development, Leiden, 1955; C. Aronovici, Community Building, New

York, 1956; J. L. Rodwin, The British New Towns Policy, Cambridge (Mass.), 1956; L. Mumford, The Transformations of Man, New York, 1957; Problèmes de l'aménagement et de l'habitation dans la région, I. F. N. P. (Int. Fed. for Housing and Town Planning), XXIV<sup>e</sup> Congr. Int., Liège, 1958; G. Samonà, L'urbanistica e l'avvenire delle città, Bari, 1959; H. B. Reichow, Die Autogerechte Stadt, Ravensburg, 1959; R. Vernon, Metropolis 1985, New York Metropolitan Region Study, Cambridge (Mass.), 1960; P. P. Le Breton, D. A. Henning, Planning Theory, Englewood Cliffs, 1961; Planning Research, The Town Planning Inst., Londra, 1961; L. Mumford, The City in History, New York, 1961; A. Gutton, Conversations sur l'architecture, IV: l'urbanisme au service de l'homme, Paris, 1962; J. Dunning, Economic Planning and Town Expansion, Southampton, 1963; B. Mc Kelvey, The Urbanisation of America, New Brunswick, 1963; F. Osborn, The New Towns. The Answer to Megacities, Londra, 1963; R. Auzelle, 323 citations sur l'urbanisme, Paris, 1964. - Storia delle città e dell'urbanistica: a) in generale: P. Geddes, City in Evolution, Londra, 1915; P. Lavedan, Histoire de l'urbanisme, Paris, 1926-1941-1952; J. Gantner, Grundformen der Europäischen Stadt, Wien, 1928; M. Poëte, Introduction à l'urbanisme: l'évolution des villes; la leçon de l'antiquité, Paris, 1929; W. Braunsfels, Mittelalterliche Stadtbaukunst in der Toskana, Berlin, 1933; A. Korn, History Builds the Town, Londra, 1933; F. R. Hiorns, Town-Building in History, Londra, 1936; E. Egli, Geschichte der Städtebaues, Zürich, 1950; P. Dijkema, Innen und aussen, Hilversum, 1960; P. Lavedan, Les villes françaises, Paris, 1960; L. Mumford, The City in History, New York, 1961; E. Sereni, Storia del paesaggio agrario italiano, Bari, 1961; W. Schneider, La città, destino degli uomini, da Ur a Utopia, trad. it., Milano, 1961; M. Morini, Atlante di storia dell'urbanistica, Milano, 1963. - b) Mondo arcaico e antiche civiltà urbane: A. Zimmermann, The Greek Commonwealth, Oxford, 1911; A. v. Gerkan, Griechische Städteanlagen, Berlin, 1924; K. Doxiadis, Raumordnung in griechischen Städtebau, Berlin, 1938; L. Quaroni, L'architettura delle città, Roma, 1930; G. Glotz, La città greca, trad. it., Torino, 1948; R. E. Wycherley, How the Greeks Build Cities, Londra, 1949; V. G. Childe, The Urban Revolution, The Town Planning Review, apr. 1950; H. Frankfort, Town Planning in Ancient Mesopotamia, The Town Planning Review, luglio 1950; L. Homo, Rome impériale et l'urbanisme dans l'antiquité, Paris, 1951; V. G. Childe, L'uomo crea se stesso, trad. it., Torino, 1952; R. W. Hutchinson, Prehistoric Town Planning in and around the Aegean, The Town Planning Review, genn. 1953; P. Grimal, Les villes romaines, Paris, 1954; J. B. Ward Perkins, Early Roman Towns in Italy, The Town Planning Review, genn. 1955; E. Sereni, Comunità rurali nell'Italia antica, Roma, 1955; R. Martin, La vie urbaine dans la Grèce ancienne, Paris, 1956; R. D'Ambrosio, Alle origini della città, Napoli, 1956; W. F. Albright, L'archeologia in Palestina, Firenze, 1957; M. Brion, La résurrection des villes mortes, Paris, 1959; N. D. Fustel de Coulange, La cité antique, Paris, 1960 (1<sup>re</sup> ed. Strasbourg, 1864); M. Pallottini, Introduzione all'urbanistica, Roma, 1963; J. C. Monaghan, The Traditional Settlements of the House People, The Town Planning Review, apr., 1964; R. Chevallier, Photographie aérienne, Paris, 1965; E. A. Gutkind, Old Cities of India (archivio di Urbanistica); G. Schmied, Contributo della foto-interpretazione alla ricostruzione della situazione geografica topografica degli insediamenti antichi scomparsi in Italia, L'universo, XLIV, 6, nov.-dic. 1964. - c) Città medievale: M. Zeller, Topographia Helvetica, Francoforte, 1645; T. F. Tout, Medieval Town Planning, Manchester, 1925; H. Pirenne, Les villes du Moyen Age, Paris, 1927; J. Huizinga, Herfsttij der Middeleeuwen, Haarlem, 1928; L. Piccinato, Urbanistica medievale, Storia dell'Urbanistica, Firenze, 1943; M. Weber, The City, 1<sup>re</sup> ed. 1921, ed. it. Milano, 1950, ed. ingl. Glencoe, 1958; E. Ennen, Frühgeschichte der Europäischen Städte, Bonn, 1953; R. Fernoud, Les villes marchandes au XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècle, Paris, 1958; M. Pallottini, Profili di Storia dell'Urbanistica, Roma, 1960; H. Boesch, P. Hofer, Flugbild der Schweizer Stadt, Bern, 1963; E. Herzog, Die ottonische Stadt, Berlin, 1964. - d) Città rinascimentale, barocca e preindustriale: M. Merian, Topographia Germaniae, Francoforte, 1642; M. Merian, Topographia Bohemiae, Moraviae et Silesiae, Francoforte, 1650; E. Chadwick, Report on the Sanitary Condition of Labouring Population of Great Britain, Londra, 1842; F. Engels, Die Lage der arbeitenden Klassen in England, Leipzig, 1845; J. Burckhardt, La civiltà del Rinascimento in Italia, Firenze, 1876; S. E. Rasmussen, London: the Unique City, New York, 1937; S. Giedion, Space, Time and Architecture, Cambridge (Mass.), 1941; H. S. Churchill, The City is the People, New York, 1945; G. Bardet, Naissance et méconnaissance de l'urbanisme, Paris, 1951; E. Sisi, L'urbanistica negli studi di Leonardo da Vinci, Firenze, 1953; L. Quaroni, Una città eterna. Quattro lezioni da 27 secoli, Urbanistica, 27, giugno 1959; B. Zevi, Biagio Rossetti, Torino, 1960; L. Benevolo, Le origini dell'urbanistica moderna, Bari, 1963; D. J. Olsen, Town Planning in London, Londra, 1964; A. Rigillo, La città e la cultura urbanistica del '700, Napoli, 1964. - Demografia e geografia urbana: A. F. Weber, The Growth of Cities, in the Nineteenth Century, New York, 1890; F. Ratzel, Die geographische Lage der grossen Städte, Dresden, 1903; J. Bruhnes, P. Defontaine, Géographie humaine de la France, Paris, 1920; A. Weber, The Theory of the Location of Industries, Chicago, 1929; W. Christaller, Die Zentralen Orte in Süddeutschland, Jena, 1933; P. Lavedan, Géographie des villes, Paris, 1936; A. Lisch, Die räumliche Ordnung der Wirtschaft, Jena, 1944; G. Taylor, Urban Geography, New York, 1946; U. Toschi, Geografia urbana, Firenze, 1947; R. E. Dickinson, City, Region and Regionalism, Londra, 1947; P. Fromont, Démographie économique, Paris, 1947; M. Salinari, Bibliografia degli scritti di geografia urbana, Roma, 1948; A. Landry, Traité de géographie, Paris, 1949; E. Egli, Die neue Stadt in Landschaft und Klima, Erlenbach-Zürich, 1951; P. George, La ville, le fait urbain à travers le monde, Paris, 1952; A. Sauvy, Théorie générale de la population, Paris, 1952; A. Smiles, The Geography of Towns, Londra, 1953; R. Lee, The City, Urbanism and Urbanisation in Major World Regions, Chicago-Philadelphia-New York, 1955; J. M. Casas Torres, Ciudades, urbanismo y geografía, Madrid, 1957; E. Egli, Flugbild Europas, Zürich, 1958; P. Lavedan, Les

villes françaises, Paris, 1960; J. Gottmann, *Megalopolis*, New York, 1961; C. A. Meese, W. Scott, *British Towns. A Statistical Study of their Social and Economic Difference*, Edinburgh, London, 1961; R. Pressat, *L'analyse démographique*, Paris, 1961; G. Chabot, J. Beaujeu-Garnier, *Traité de géographie urbaine*, Paris, 1963; J. Tricart, *L'habitat urbain*, Paris, s. d. - *Sociologia urbana*: E. Durkheim, *De la division du travail social*, Paris, 1903; G. Simmel, *Die Grossstädte und das Geistesleben*, Dresden, 1903; M. Mauss, *Division et proportions des divisions de la sociologie*, L'Année sociologique, 1924-1925; H. Pirenne, *Les villes et les institutions urbaines*, Paris, 1929; M. Halbwachs, *Morphologie sociale*, Paris, 1938; H. Decugis, A. Lebreton, *L'urbanisation et désurbanisation*, Paris, 1945; L. Chevalier, *La formation de la population parisienne*, Paris, 1950; B. Hackett, *Man Society and Environment*, London, 1950; M. Halbwachs, *La mémoire collective*, Paris, 1950; G. Gurwitsch, *La vocation actuelle de la sociologie*, Paris, 1950; E. Pfeil, *Grossstadt Forschung*, Bremen, 1950; T. L. Smith, *The Sociology of Urban Life*, New York, 1951; M. Sorre, *Les fondements de la géographie humaine*, Paris, 1952; M. Quoiat, *La ville et l'homme*, Rouen, Paris, 1952; E. Callot, *La société et son environnement*, Paris, 1952; P. Chombart de Lauwe, *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, 1952; R. E. Park, *Human Communities, The City and Human Ecology*, Glencoe, 1952; J. L. Moreno, *Who shall survive?*, New York, 1953; Glenn Carpenter, *The American City*, New York, 1953; D. Szabo, *L'étude de la société humaine. Synthèse des recherches*, Louvain, 1953; G. Eriksen, *Urban Behavior*, New York, 1954; R. Hum Lee, *The City*, Chicago, 1955; M. Sorre, *Rencontres de la géographie et de la sociologie*, Paris, 1957; G. Gurwitsch, *Traité de sociologie*, Paris, 1958; G. Paulsson, *The Study of Cities*, Copenhagen, 1959; W. Rostow, *The Stage of Economic Growth*, Cambridge, 1960; A. Pizzorno, *Comunità e nazionalizzazione*, Torino, 1960; G. Alomar, *Sociologia urbanística*, Madrid, 1961; A. Pizzorno, *Sviluppo economico e urbanizzazione*, Quaderni di Sociologia, XI, 1962. - *Analisi dello spazio urbano*: F. Gibberd, *Town Design*, New York, 1953; K. Lynch, *The Image of the City*, Cambridge, 1960; I. O. Simonds, *Landscape Architecture*, New York, 1961; G. Cullen, *Townscape*, London, 1961; K. Lynch, *Site Planning*, Cambridge, 1962; I. De Wolfe, *The Italian Townscape*, London, 1961. - *Centri storici*: Salvaguardia e risanamento dei centri storici. Atti del Convegno di Gubbio, Torino, 1960; J. Hruza, O. Novy, *Conservazione e rigenerazione dei centri storici in Cecoslovacchia*, Urbanistica, 31, 1960; W. Ostrowski, *La valorizzazione dei monumenti e dei centri storici*, Rel. al Convegno di Santiago di Compostela, Urbanistica, 35, 1962; A. B. Wolfe, *Conservation of Historical Buildings and Areas*, Legal Techniques, Chicago, 1963; Sites historiques urbains, Urbanistica, 1, 1965. - *Traffico*: K. Lietman, *The Journey to Work*, London, 1944; H. B. Reichow, *Organische Stadtbaukunst*, Braunschweig, 1948; City Plan Commission, *Expressways*, Greater Kansas City, Kansas City, 1951; G. Logie, *Industry in Towns*, London, 1952; C. I. A. M., *The Heart of the City*, London, 1952; R. Humbert, *Problèmes de circulation dans les centres urbains*, Techniques et Architecture, 3-4, S. XIV, 1954; G. Lotte, *The Urban Scene*, London, 1954; R. B. Mitchell, C. Rankin, *Urban Traffic*, New York, 1954; Matson, Smith, Hurd, *Traffic Engineering*, New York, 1955; C. D. Troedson, *The City, the Automobile and Man*, Los Angeles, 1957; G. Baker, B. Funero, *Shopping Centres*, New York, 1958; R. C. Wood, *Suburbia. Its People and their Politics*, Boston, 1959; H. B. Reichow, *Die autogerechte Stadt*, Ravensburg, 1959; R. Humbert, *Conduite et circulation*, Paris, 1960; G. A. Jellicoe, *Motopia*, London, 1961; J. H. Jones, *The Geometric Design of Modern Highway*, London, 1961; W. Smith e altri, *Future Highways and Urban Growth*, New Haven, 1961; C. Buchanan, G. Crowther, *Traffic in Towns, a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, London, 1963; A. Day, *Roads*, London, 1963; W. Christfreund, *Verkehrsuntersuchung und Planung*, Leipzig, 1964; P. Ritter, *Planning for Man and Motor*, Oxford, 1964; J. Tetlow, A. Goss, *Homes, Town and Traffic*, London, 1964; Area Transportation Study, Final Report, 1962, Chicago. - *Riviste*: a) *Italia*: Casabella, Milano; L'Architettura, Roma; Urbanistica, Torino; Zodiac, Milano. - b) *Francia*: Architecture d'aujourd'hui, Boulogne; Urbanisme, Paris; Techniques et architecture, Paris; La vie urbaine, Paris. - c) *Inghilterra*: Housing Review, London; Planning Outlook, Liverpool; The Town Planning Review, Liverpool; The Architectural Review, London; J. of the Town Planning Inst., London; Town and Country Planning, Covent Garden. - d) *Svezia*: Plan, Stockholm. - e) *Stizzera*: Plan, Zürich. - f) *U.S.A.*: Forum, New York; J. of the American Inst. of Planners, Baltimore; Architectural Record, New York. - *Illustrazioni nel testo*: a) *Iconografia urbana* (figura coll. 569-570): 1) *Roma medievale*: Urbanistica, 27, 1959, p. 41. - 2) *Monastero di Bovedarova Tschischonovo*: E. A. Gutkind, *Revolution of Environment*, London, 1946, p. 339. - 3) *Orvieto*: Topographica, 1962, Europas Städte. - 4) *Magdeburgo*: Topographica, 1962, Europas Städte. - 5) *Lubecca*: Topographica, 1962, Europas Städte. - b) *Iconografia urbana* (figura coll. 573-574): 1) *Firenze*: Urbanistica, 12, 1953, tav. fuori testo. - 2) *Parigi*: Patrizio Bolognese, *Lo stato presente di tutti i paesi e popoli del mondo naturale politico e morale*, vol. 16 della Francia, ed. G. B. Albrizi, 1748. - 3) *Costantinopoli*: Topographica, 1962, Europas Städte. - c) *La città ideale*: 1) *Francesco di Giorgio Martini*: M. Morini, *Atlante di storia della Urbanistica*, Milano, 1963, figs. 807-808, p. 200. - 2) *Pietro Cattaneo*: M. Morini, op. cit., fig. 839, p. 205. - 3) *Fra Giocondo*: Urbanistica, 42-43, 1965, p. 32. - 4) *Giorgio Vasari il Giocondo*: Urbanistica, ivi. - 5) *Hilhelm Dülch (Schiffer)*: M. Morini, op. cit., fig. 990, p. 233. - 6) *Danièle Speckle*: M. Morini, op. cit., fig. 984, p. 232. - 7) *P. Wolf*: J. Stübben, *Der Städtebau*, Leipzig, 1924, fig. 873, p. 477. - 8) *E. Howard*: D. Andriello, *Howard e dell'Utopia*, Napoli, 1964, p. 37. - 9) *Walter Christaller*: L. Hilberseimer, *The New Regional Pattern*, Chicago, 1940, fig. 63, p. 90. - 10) *Le Corbusier (città lineare industriale)*: Le Corbusier, *Manière de penser l'urbanisme*, Paris, 1946, p. 125. - 11) *L. Hilberseimer*: L. Hilberseimer, op. cit., fig. 114, p. 173. - 12) *L. Mumford*: L. Mumford, *The Culture of Cities*, New York, 1938, p. 307. - 13) *Le Corbusier (progetto per Buenos Aires)*: Archivio Urbanistica. - 14) *Sant'Elia*: Architecture

d'aujourd'hui, 102, 1962, fig. 1, p. 6. - 15) *Gruppo «Metabolism»*: Zodiac, 9, 1962, fig. 12, p. 109. - d) *Rinnocamento urbano*: 1) *Firenze*: J. Stübben, *Der Städtebau*, Leipzig, 1924, fig. 975, p. 613. - 2) *Cattedrale di Reims*: Urbanistica, 31, 1960, p. 7. - 3) *Napoli*: J. Stübben, op. cit., fig. 882, p. 502. - 4) *Heilbrunn*: R. Bacht, *Deutscher Städtebau nach 1945*, Essen, 1961, p. 217. - 5) *Brno*: Urbanistica, 35, 1962, p. 48. - 6) *Regensburg*: Archivio Urbanistica. - 7) *Regensburg*: Archivio Urbanistica. - 8) *Gubbio*: Urbanistica, 35, 1962, p. 51. - 9) *Parigi*: A. Gutton, *L'urbanisme au service de l'homme*, Paris, 1962, pp. 314-315. - e) *Traffico*: 1) *Torino*: P. Gaber, *Turin, ville industrielle*, Paris, 1964, fig. 40, pp. 276-277. - 2) *Parigi*: A. Gutton *L'urbanisme au service de l'homme*, Paris, 1962, p. 108. - 3) *Parigi*: Techniques et Architecture, S. 14, 3-4, 1954, fig. 6, p. 43. - 4) *Weimar*: W. Christfreund, *Verkehrsuntersuchung und Planung*, B. C. Teubner Verlagsgesellschaft, Leipzig, 1964, p. 60. - 5) *Weimar*: W. Christfreund, op. cit., p. 56. - 6) *Firenze*: Urbanistica, 39, 1963, p. 115. - 7) *Kansas City*: City Plan Commission, *Expressways Greater Kansas City*, 1951, p. 124. - 8) *Kansas City*: op. cit., p. 80. - 9) *Lille*: Urbanistica, 21, 1957, p. 75. - 10) *Mosca*: J. Stvan, *Problemy perspektivni pěstavby naših měst (Problemi prospettici per la costruzione delle nostre città)*, Praha, 1962, tav. 2. - 11) *Coventry*: P. Ritter, *Planning for Man and Motor*, Oxford, 1964, fig. p. 170. - 12) *Essen*: Urbanistica, 38, 1963, p. 63. - f) *Piani regolatori regionali*: 1) *Londra*: H. Bruckmann, D. L. Lewis, *Esempi di pianificazione in Inghilterra*, Milano, 1962, p. 24. - 2) *Durane*: Urbanistica, 35, 1962, p. 33. - 3) *Stoccolma*: Stockholm Regional and City Planning, Planning Commission of the City of Stockholm, 1964, p. 33. - 4) *Delta dello Zeland*: Stedebouw and Volkshuisvesting, 11-12, 1964, p. 313. - 5) *Cecolovachia*: Archiv für Kommunalwissenschaften, Stuttgart, 1964, p. 63. - 6) *Storia (figura coll. 573-574)*: 1) *Cittadella di Terrona*: M. Morini, *Atlante di storia dell'Urbanistica*, Milano, 1963, p. 8. - 2) *Santa Vittoria di Serri*: M. Pallottini, *Introduzione all'urbanistica*, Roma, 1963, p. 3. - 3) *Camerun*: J. Ormsbee Simonds, *Landscape Architecture*, New York, 1961, p. 142. - 4) *Moheno Daro*: M. Pallottini, op. cit., tav. 48. - 5) *Babilonia*: M. Morini, op. cit., p. 19. - 6) *Milano*: Urbanistica, 31, 1960, p. 19. - 7) *Aosta*: The Town Planning Review, ott. 1955, tav. fuori testo. - 8) *Tezeso*: T. Zagrodzki, *Regulany plan miasta średniowiecznego a limitacja mieszczyzna (Piano regolatore della città medievale e limite di misurazione)*, Warszawa, 1960, p. 32. - 9) *Riga*: Urbanistica, 46, 1959, p. 48. - 10) *Friburgo*: H. Boesch, P. Hofler, *Flughild der schweizer Stadt*, Berlin, 1963, p. 12. - 11) *Neuen Kirch*: H. Boesch, P. Hofler, op. cit., p. 108. - 12) *Lohet*: Urbanistica, 31, 1960, p. 23. - 13) *Bergamo*: Bergamo 8 anni, a cura dell'Amministrazione comunale, 1964, p. 68. - 14) *Rotenburg*: P. Geddes, *Cities in Evolution*, London, 1915, p. 174. - h) *Storia (figura coll. 581-582)*: 1) *Aleppo*: A. Gutton, *L'urbanisme au service de l'homme*, Paris, 1962, p. 299. - 2) *Sabbioneta*: J. De Wolfe, *The Italian Townscape*, London, 1963, fig. 117, p. 84. - 3) *Roma*: Urbanistica, 27, 1959, p. 61. - 4) *Pietroburgo*: A. Gutton, op. cit., p. 361. - 5) *Parigi*: P. Lavedan, *Les villes françaises*, Paris, 1960, p. 135. - 6) *Parigi*: L. Benevolo, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Bari, 1963, p. 183. - 7) *Quartieri (figura coll. 613-616)*: 1) *Brema-Groiland*: Abitare (trad. da K. Gutschow), Ist. Univ. di Archit. di Venezia, 1962, p. 7. - 2) *Stoccolma*: Abitare, 1962, p. 7. - 3) *Malmö-Augustenberg*: Abitare, 1962, p. 7. - 4) *Amsterdam*: *Watergraafmeer*: Urbanistica, 2, 1949, p. 41. - 5) *Torino*: *Falchera*: Abitare, 1962, p. 7. - 6) *Stoccolma*, *Åkersesholm*: Abitare, 1962, p. 8. - 7) *Stoccolma*, *Densvikshippan*: Abitare, 1962, p. 8. - 8) *Schemi di circolazione*: Archivio Urbanistica. - 9) *Copenaghen*, *Sonderjardspark*: Abitare, 1962, p. 12. - 10) *Torino*, *Falchera*: Abitare, 1962, p. 13. - 11) *Radburn*: Abitare, 1962, p. 12. - 12) *Stoccolma*, *Vällingby*: Abitare, 1962, p. 12. - 13) a) b) c) F. Gibberd, *Town Design*, London, 1953, p. 233. - 14) *Radburn*: Town and Country Planning, genn. 1953, p. 48. - 15) *Baldoini*: Town and Country Planning, genn. 1953, p. 47. - 16) *Amsterdam*, *Slootercaart*: Urbanistica, 38, 1963, p. 23. - 17) *Matera*, *Borgo Venustio*: P. Dijkema, *Innen und Aussen*, Lectura Architectonica, Hilversum, 1950, p. 192. - 18) *Wellow Garden City*: F. Osborn, A. Whittick, *The New Towns*, London, 1963, p. 51. - 19) *Orebro*, *Rosta*: Urbanistica, 5, 1950, p. 35. - 20) *Elisnore*: Housing Review, marzo-apr. 1961, p. 66. - d) *Quartieri (figura coll. 621-622)*: 1) *Organizzazione strutturale di nuclei in un quartiere*: J. Stvan, *Problemy perspektivni pěstavby naših měst (Problemi prospettici per la costruzione delle nostre città)*, Praha, 1962, tav. 144. - 2) *Città Giardino di Goldstein*: Das Neue Frankfurt, genn. 1930, p. 123. - 3) *Sonnenstadt*: J. Stvan, op. cit., tav. 20. - 4) *Orebro Baronbackarna*: Archivio Urbanistica. - 5) *Erevan*: U.A. Construction and reconstruction des villes, Mosca, 1958, p. 141. - 6) *Z. U. P. d'Almon*: Techniques et architecture, S. 23, 1, 1962, p. 85. - 7) *Toulouse-Mirail*: Architecture d'aujourd'hui, 101, 1962, p. 53. - m) *Sviluppo delle città*: 1) *Bristol*: E. M. Rams, *Principles of City Land Values*, Academy Publishing Company, Washington (Ohio), pp. 27-28-29-30. - 2) *Amsterdam*: Urbanistica, 2, 1949, pp. 29-30. - 3) *Torino*: Ufficio studi piano intercomunale torinese (1963). - 4) *Birmingham*: West Midland Group Conurbation, London, 1948, p. 202. - 5) *Londra*: P. Abercrombie, *Greater London Plan*, 1944, London, 1945, tav. fuori testo. - 6) *Tokyo*: Architecture d'aujourd'hui, 88, 1960, p. 88. - n) *Il volto della città medievale, rinascimentale, barocca*: 1) *Norimberga*: A. Korn, *History Builds the Town*, London, 1953, p. 173. - 2) *Bruges*: A. Korn, op. cit., p. 109. - 3) *Paderborn*: E. Herzog, *Die ottonische Städte*, Berlin, 1964, p. 109. - 4) *Chiozza*: B. Bordon, *Isolario*, Venezia, 1934-1937. - 5) *Fadova*: M. Morini, *Atlante di storia dell'urbanistica*, Milano, 1963, fig. 957, p. 278. - 6) *Venona*: H. Simon, *Das Herz unserer Städte*, Essen, 1964, tav. fuori testo. - 7) *Firenze*: F. Gibberd, *Town Design*, London, 1953, p. 142. - 8) *Venezia*: F. Gibberd, op. cit., p. 126. - 9) *Roma*: Urbanistica, 27, 1959, tav. fuori testo. - 10) *Parigi*: P. Lavedan, *Les villes françaises*, Paris, 1960, fig. 91, p. 131. - 11a), 11b) *Roma*: F. Gibberd, op. cit., p. 87.

Giovanni ASTENGO

(Illustrazioni: TAVV. 167-222; tredici figure nel testo).