

A nighttime photograph of a city skyline, likely Shanghai. The image features several tall skyscrapers illuminated with various colors, primarily blue and white. The most prominent building on the left is the Shanghai Tower, which is brightly lit with blue light. Other buildings in the background are also lit up, creating a vibrant urban scene. In the foreground, there are light trails from traffic on a road, suggesting a busy city at night. The overall atmosphere is one of modernity and urban development.

SHANGHAI ONE CITY NINE TOWNS

LA CITTA' DI FONDAZIONE NELLE TRASFORMAZIONI
METROPOLITANE DELLA CINA CONTEMPORANEA

SHANGHAI ONE CITY NINE TOWNS

LA CITTA' DI FONDAZIONE NELLE TRASFORMAZIONI
METROPOLITANE DELLA CINA CONTEMPORANEA



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Scuola di Dottorato in Ingegneria Civile e Architettura
Dottorato di Ricerca "Architettura Teoria e Progetto"

XXVI ciclo

Dottorando

Marta Gallo

Tutor

Prof. Luciano De Licio

Co-Tutor

Arch. Filippo Della Cananea

INDICE:

Introduzione

9 **APPROCCIO ALLA RICERCA: LA VISUALE DELL'URBAN DESIGN**

Capitolo Primo

LE CITTÀ DI FONDAZIONE NELLA PRODUZIONE ARCHITETTONICA MODERNA. CARATTERI IDENTIFICATIVI DI ESPERIENZE ETEROGENEE FUORI DALLA DISCIPLINA ORDINARIA

21 Teoresi della città nuova: la città-embrione

23 Classificazioni e criteri di selezione: i fattori strutturanti

24 La città di fondazione nella produzione architettonica moderna: teorie universali e prassi specifiche

La garden-city

Le città di fondazione del fascismo

Le *new towns* inglesi

Le *villes nouvelles* francesi

I *groeikernen* olandesi

Capitolo Secondo

LA CITTÀ DI FONDAZIONE COME TEMA DI RICERCA PROGETTUALE: VALORE TEORICO O CONTINGENZA PRATICA?

49 Il problema dell'immagine urbana: il progetto architettonico come grande opportunità

Perché un architetto e non un urbanista?

52 Morfogenesi urbana e identità socio-culturale: urgenza operativa e matrici teoriche

Strumenti tradizionali di cui il progettista non può disporre in rapporto al tema della città di fondazione

Strumenti di cui il progettista dispone solo per il tema della città di fondazione

60 Gli spazi della città di fondazione: topografie progettuali

Obiettivi specifici e strumenti compositivi urbani: effetto-città, *landscape*, emergenze e linguaggio architettonico

Capitolo Terzo

L'ESPERIENZA CONTEMPORANEA: IL CASO DI SHANGHAI

Cina: natura e ruolo della città nella visione di governo e nelle strategie di sviluppo **65**

Lo sviluppo urbano di Shanghai nella ricerca di equilibri tra metropoli e aree rurali **72**

La genesi di Shanghai: un ponte con l'occidente

Le politiche urbane prima del 1990

La pianificazione moderna a partire dal 1990

Il modello dell'arcipelago metropolitano e il programma One City, Nine Towns **84**

Caratteri locali e riferimenti occidentali: dieci maniere per la costituzione delle nuove comunità

L'attuazione dello Shanghai Master Plan (2001-2020)

Capitolo Quarto

PRINCIPI ED ELEMENTI DI COMPOSIZIONE URBANA: TRE CASI DI STUDIO

La ricerca della scala umana: la Thames Town (Atkins) **97**

Songjiang New City: il piano generale

La Thames Town

Considerazioni sugli esiti

Metropolizzazione vs. periferizzazione: il Weimar Village (Speer) **115**

Anting New Town: la prima fase di sviluppo

La seconda fase di sviluppo

Considerazioni sugli esiti

La continuità dello spazio pubblico: la Pujiang New Town (Gregotti & Associati) **136**

Pujiang New Town: il piano strutturale

Il design architettonico

Considerazioni sugli esiti

Capitolo Quinto

ONE CITY, NINE TOWNS: TEORIE DELL'ARCHITETTURA

- 157** L'esperienza di Shanghai tra epica dello sviluppo e nuovo eclettismo
- 160** Generazioni di New Towns: teorie urbane e modelli insediativi alla prova
- 169** Considerazioni finali: il problema complesso della progettazione urbana

179 **BIBLIOGRAFIA**

APPENDICI

- 189** Intervista al Prof. Vittorio Gregotti
- 199** Intervista a Johannes Dell
(Executive Board Member AS&P – Architects Consulting (Shanghai) Co., Lt)
- 207** Intervista a Conghui Zhou
(Docente - Dipartimento di Landscape Architecture - School of Architecture, Southeast University Nanchino)
- 213** **Le città di fondazione nei programmi di emergenza: discontinuità e invarianti nelle principali esperienze storiche**
Fino al medioevo
Il Rinascimento
Il XVII e il XVIII secolo
Le città di fondazione nel Nuovo Mondo
Le città di fondazione durante la colonizzazione nel mondo asiatico e africano
I nuovi villaggi operai ottocenteschi
- 257** Cina: storia, politiche e sviluppo

INTRODUZIONE

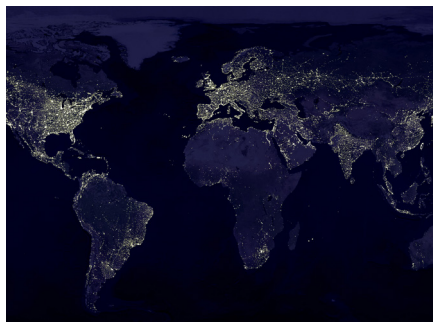


APPROCCIO ALLA RICERCA: LA VISUALE DELL'URBAN DESIGN

A partire dalla fine del XX secolo l'emergere di un'economia e di una cultura globale legata ai massicci sviluppi delle telecomunicazioni e all'espansione dell'industria dell'informazione, hanno alterato la realtà sociale, politica ed economica di vaste aree transnazionali, inducendo numerosi studiosi e politici a proclamare la fine delle città. La mobilità istantanea del capitale da un punto all'altro della terra, la neutralizzazione della distanza per mezzo della telematica e la globalizzazione delle attività economiche, sembravano indurre a ritenere che il luogo fisico, in particolare quel genere di luogo rappresentato dalle città, non avesse più importanza nell'attuale fase storica in quanto - grazie alla crescita delle industrie informatiche che offrono la possibilità di restare in collegamento indipendentemente dalla localizzazione geografica e alla diffusione delle reti elettroniche che consentono una circolazione istantanea delle informazioni in tutto il mondo - sembrava essere superato qualsiasi concetto di prossimità o contingenza fisica in favore di una nuova dimensione spaziale dinamica, in grado di accogliere i flussi delle informazioni in movimento. L'ignorare la dimensione spaziale e il sottolineare a dismisura quella dell'informazione sembravano condurre progressivamente alla dissoluzione inarrestabile della

città in forme di insediamento diffuse sul territorio. Tuttavia, la dispersione globale di fabbriche, uffici, mercati e servizi ha evidenziato l'impossibilità di una smaterializzazione completa delle attività economiche globali, alcune delle quali non risultano essere poi caratterizzate da così tanta mobilità, ma al contrario necessitano di processi produttivi almeno parzialmente legati a un luogo e di essere inserite in una vasta infrastruttura fisica costituita nella maggior parte dei casi dalle città definite "globali" (SASSEN, 1991).

E infatti a dispetto delle teorie che ne annunciavano il declino, le città non sono affatto decadute, ma al contrario svolgono un ruolo strategico all'interno dell'economia globale, in quanto incarnano i centri di comando dell'organizzazione economica mondiale, i luoghi e i mercati essenziali per la finanza e per le industrie di punta del periodo attuale e le principali sedi in cui tali industrie producono innovazioni; e contribuiscono, secondo quanto espresso dalla Banca Mondiale, a generare quasi l'80% del prodotto interno lordo globale. Ne consegue che se nel 1900 erano 150 milioni le persone residenti in città, oggi la popolazione urbana ha superato i 3 miliardi di unità, il che - ciò che più rileva - significa oltre la metà della popolazione mondiale, e nel 2050 le Nazioni Unite stimano



che oltre i 2/3 della popolazione mondiale vivrà in aree urbane.

Tuttavia, in questo scenario, le città hanno mutato profondamente il loro assetto, evolvendosi in una sistema articolato in grado di comprendere questa nuova entità spaziale basata non più sulla definizione di confini fisici o amministrativi ma su limiti dinamici, fondati su flussi di relazione e su dimensioni multi scalari. La concezione rinascimentale di città compatta, racchiusa dentro le mura o definita da un preciso confine, che era stata superata dalla città industriale - non compiutamente gerarchizzata e priva di confini - ha infine lasciato spazio alle nozioni di città diffusa e di arcipelago metropolitano, in cui più nuclei coesistono e sono tra loro interrelati (INDOVINA, 2009); e il concetto stesso di metropoli basato sul dato dimensionale, così come concepito nel secolo scorso, non sembra più rappresentare la crescente complessità sociale ed economica della vita urbana contemporanea e viene sostituito

dal concetto di metropoli come "struttura". La città globale deve essere una struttura complessa capace di incamerare e decodificare un gran numero di processi transconfinati e di tradurli in una condizione parzialmente urbana. Tale concezione configura una nuova geografia delle centralità che trova la sua definizione più importante nell'asse che collega i principali centri finanziari e d'affari internazionali: New York, Londra, Tokyo, Parigi, Francoforte, Chicago, Zurigo, Amsterdam, Sydney, Toronto, Hong Kong, ma oggi anche Seul, Singapore, San Paolo, Città del Messico, Mumbai e Buenos Aires (SASSEN, 1991).

L'evoluzione in spazi di mercato transnazionali ha fatto sì che queste centralità tendessero ormai a confrontarsi e misurarsi tra loro più che con i rispettivi contesti regionali o nazionali e consolidassero un sistema concorrenziale a scala globale. Tale processo, accelerato dalla rapida crescita e dallo sviluppo di molte città nei mercati emergenti, come la Cina e l'India, che rischia di mettere a repentaglio il consolidato dominio delle metropoli occidentali, ha reso sempre più agguerrita la competitività tra le città globali in termini di capacità dimostrata di attrarre capitali, imprese, talento e visitatori.

Sebbene la crescita e la dimensione economica siano importanti e

necessarie, molti altri fattori determinano la competitività complessiva di una città, compreso il suo quadro istituzionale e normativo, la qualità del capitale umano e sicuramente la qualità della vita. Questi fattori non solo aiutano la città a sostenere un tasso di crescita economica elevata, ma anche a creare un commercio stabile e un armonioso ambiente sociale. L'ottimizzazione delle risorse economiche e della capacità competitiva delle città passa, quindi, in particolare attraverso la capacità di proporsi come sede ottimale di funzioni di eccellenza e ad alto contenuto innovativo, la capacità di fare rete e creare interrelazioni privilegiate di complementarità e di innovazione con altre città e la capacità di attrarre investimenti per la realizzazione di impegnativi progetti di trasformazione urbana.

E in questo quadro globale, infatti, le trasformazioni urbane rappresentano il principale strumento di adeguamento competitivo che le città contemporanee stanno attuando, in quanto rappresentano processi fondati sulla costante tensione tra dimensione fisica e processi socio-economici, in grado di rispondere alle continue modificazioni degli stili di vita e dei modelli di consumo. Tale tensione genera una necessità quasi permanente di aggiornamento che si concretizza nell'introduzione di strategie competitive in grado di anticipare

le dinamiche dello sviluppo, orientando la crescita rispetto alle principali prospettive del vivere urbano, anticipando gli effetti degli sviluppi sociali e traducendoli in attività a loro volta flessibili, capaci di incamerare le mutazioni di un contesto in continua evoluzione. Come afferma Manuel Castells:

“La sfida più importante per le città europee, così come per le principali città di tutto il mondo, è l’articolazione delle funzioni economiche di orientamento globale della città con la società e la cultura radicate nel locale. La separazione tra questi due livelli della nostra nuova realtà porta alla schizofrenia della struttura urbana che minaccia il nostro equilibrio sociale e la qualità della nostra vita” (CASTELLS, 1992, p. 18-19).

Per fare questo la città contemporanea scardina i vecchi stereotipi di centro e periferia, antico e moderno, locale e globale, e ha compreso il valore catalizzante degli interventi di trasformazione specifici sul processo di crescita del sistema generale, imponendo la ricerca di idee innovative e strumenti flessibili di pianificazione del territorio capaci di agire sia sul macro sistema virtuale della *network society* che sui concreti processi operativi. Tale strategia ha trovato - nell’arco degli ultimi trent’anni¹ - un riscontro diretto

nella attuale disciplina dell’*urban design* riconoscendo in essa la scala ottimale in cui collidono e l’ambito multi-disciplinare in cui trovano sintesi, equilibrio e sinergia tutti i fattori che concorrono al miglioramento dell’ambiente di vita, all’equilibrio sociale, alla crescita economica duratura e alla qualità ambientale della città contemporanea. Superata la convinzione dell’importanza strategica del singolo intervento architettonico, l’*urban design*, definito come processo complesso e multi-disciplinare che permette di dare forma, senso e carattere a gruppi di edifici, a interi settori urbani e alla città (www.urbandesign.org), pone la sua attenzione “sui dispositivi spaziali più che sui singoli oggetti di architettura, sul disegno della città più che sul design del singolo edificio, in quanto la città ed il territorio non sono collezioni di oggetti, ma spazi che costruiscono, non solo permettono, pratiche sociali rilevanti” (SECCHI, 2011).

La nascita dell’ambito disciplinare dell’*urban design* viene comunemente identificata con la conferenza tenutasi ad Harvard del 1956 e con la successiva creazione dei primi corsi di laurea in materia emersi ad Harvard e presso l’Università della Pennsylvania pochi anni dopo.

La stessa locuzione *urban design*

- sebbene usata per la prima volta da Sert nel 1953 a Washington dove tenne una serie di seminari dal titolo *The Architect and the Urban Design and the Urban Redevelopment* (MUMFORD, 2009) - trova la sua definizione ufficiale nella conferenza internazionale presso la Harvard Graduate School of Design del 1956, a cui parteciparono coloro che diventeranno poi i pensatori di spicco sul tema del futuro delle città. Tra loro una non ancora famosa Jane Jacobs, un già illustre Edmund Bacon, il famoso Lewis Mumford, diversi leader del futuro Team 10; architetti paesaggisti di spicco come Hideo Sasaki e Derek Eckbo, sindaci impegnati nelle trasformazioni urbane come David Lawrence di Pittsburgh, e innovatori come Victor Gruen, il creatore del centro commerciale.

I partecipanti concordarono che l’ampliamento della spaccatura intellettuale della metà del secolo tra l’“arte del costruire” e la natura sistemica della pianificazione non aveva condotto a risultati utili per la costruzione della città e non ne avrebbe condotti soprattutto in una fase storica in cui era ancora in atto la ricostruzione postbellica. Occorreva, quindi, esplorare il ruolo degli urbanisti, degli architetti e dei paesaggisti nella progettazione e nello sviluppo delle città per definire un terreno comune tra le diverse discipline, in grado di superare la concezione funzionalista della città proposta

In alto: numero del 2006 dell'Harvard Design Magazine che celebra il 50° anniversario della conferenza di Sert

Al centro: Prima Conferenza Nazionale sull'Urban Design del 1978

In basso: Pubblicazione del 1982 dell'Istituto di Urban Design in cui sono elencati tutti i corsi di laurea

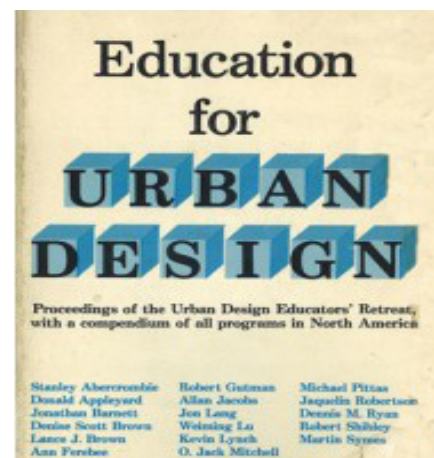
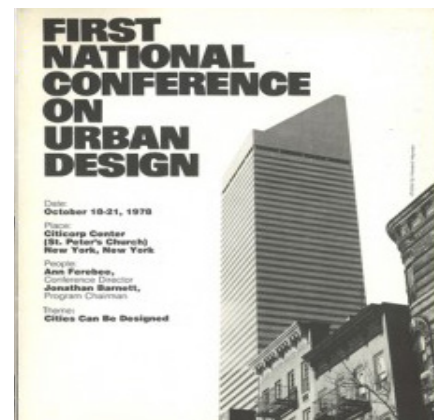
dai CIAM. Gli atti del convegno del '56 riconoscono nell'*urban design* il luogo della sintesi e della collaborazione delle diverse istanze che incidono sulla forma e sulla struttura delle città. L'*urban design*, ha dichiarato Josep Lluís Sert, che ha organizzato e presieduto la conferenza, "è quella parte della pianificazione urbana che si occupa della forma fisica della città... la fase più creativa della pianificazione urbana, in cui immaginazione e capacità artistiche svolgono un ruolo importante... Per cercare delle basi comuni che uniscano il lavoro dell'architetto, dell'urbanista e del paesaggista, l'*urban design* deve avere uno scopo più ampio di quello delle singole discipline".

Se fino a quel momento le personalità più comunemente associate alla progettazione delle città provenivano da una varietà di esperienze professionali e formative - il barone Georges-Eugène Haussmann, che ha curato la modernizzazione di Parigi nel 1850 e '60, era un funzionario pubblico. Pierre Charles L'Enfant, responsabile del progetto originale di Washington DC e Ildefonso Cerdà, responsabile per l'ampliamento del XIX secolo di Barcellona, erano ingegneri civili. Le Corbusier, Lucio Costa e Oscar Niemeyer, che hanno disegnato le nuove capitali di Chandigarh, in India e Brasilia, in Brasile, erano architetti - la conferenza di Harvard

segna la nascita di una nuova consapevolezza metodologica in cui le singole discipline, che per anni si sono evolute in maniera autonoma, concorrono insieme e contribuiscono con lo stesso peso decisionale a risolvere i problemi della città contemporanea. Nasce da qui l'idea di un nuovo ambito interdisciplinare che può essere praticato da tutti coloro che, secondo l'espressione di Sert, possiedono una *urban minded*, cioè credono nell'importanza delle città e nel progresso e nella cultura dell'uomo.

Sulla scia della profonda impopolarità del modernismo che non era riuscito a dare risposta ai bisogni della vita sociale delle comunità urbane, a contribuire alla definizione della disciplina incidono in maniera sostanziale le teorie sulla progettazione urbana emerse a partire dagli anni Sessanta.

Il biennio che va dal 1960 al 1961 vede la pubblicazione di una serie di testi fondamentali sull'argomento, come *The Image of the City* di Kevin Lynch (1960), il cui contributo principale è stato quello di fornire una ricerca empirica sulla pianificazione della città, studiando come gli individui percepiscono ed esplorano il paesaggio urbano e come la presenza del tempo e della storia influenzano tale percezione; *The Death and Life of Great American Cities* di Jane



Jacobs (1961), in cui in netta contrapposizione con le politiche razionaliste della zonizzazione e dell'*urban renewal*, si propone un ritorno ai valori dell'urbanistica tradizionale, ai concetti di densità, di *mixité* sociale e funzionale e di spazio pubblico come luogo della socialità; e Townscape di Gordon Cullen (1961), che affronta concetti quali il senso del luogo, la visione seriale, e le virtù del contestualismo che definiranno poi le basi della progettazione postmoderna internazionale. Dopo di loro, contributi significativi alle teorie sulla progettazione urbana provengono da Robert Venturi nella sua difesa della complessità e della contraddizione e nella sua ricerca di forme eloquenti e ridondanti e da altri teorici che si sono occupati in maniera più diretta della progettazione dello spazio urbano e della sfera pubblica come Christopher Alexander, il cui Pattern Language (1977) definisce le regole generali per l'architettura e la progettazione urbana, William H. Whyte che ha sviluppato principi base per la progettazione dei piccoli spazi urbani (1980), o Peter Calthorpe che in anni più recenti ha elaborato il concetto di Transit-Oriented Development (TOD), una comunità polifunzionale, localizzata nei pressi dei servizi di transito per massimizzare l'utilizzo del trasporto pubblico e quindi, progettata per stabilire un diverso rapporto tra modalità di trasporto e fruizione delle

opportunità offerte dalla vita urbana.

Da quando il termine *urban design* è comparso per la prima volta agli inizi degli anni '50, il suo campo d'azione si è progressivamente ampliato. Fino alla metà degli anni 1970, la pratica dell'*urban design* si focalizzava quasi esclusivamente sulle strade e sugli spazi pubblici della città, in un momento storico in cui la fuga verso le periferie sollevava problemi sul futuro delle città come forma di insediamento umano. Tra la fine degli anni '70 e gli anni '80, i libri simbolo sopracitati – Jacobs, Lynch, Cullen, Alexander – spronarono gli *urban designers* ad ampliare il loro ambito d'interesse, includendo la qualità e il carattere di interi quartieri e distretti. Non appena il processo di esodo urbano cominciò a rallentare per poi essere ribaltato nel 1990, il campo di applicazione dell'*urban design* si estese al punto di includere la rivitalizzazione di intere città. Nei primi anni del 2000, la crescente consapevolezza dei costi ambientali dello *sprawl* e della dipendenza dall'automobile ha ampliato nuovamente i confini disciplinari, inducendo i progettisti urbani ad occuparsi della ricerca di un maggiore equilibrio con la natura e della riconsiderazione nelle trasformazioni urbane della scala umana. Negli ultimi anni gli *urban designers* hanno ulteriormente

ampliato il loro campo d'interesse alle tematiche della costruzione di una comunità, della sostenibilità, della tutela della salute dell'uomo e dell'ambiente.

Inoltre, quando l'ambito disciplinare dell'*urban design* emerse per la prima volta, esso coinvolgeva principalmente le professioni strettamente legate alla sfera progettuale come l'architettura, l'urbanistica e la progettazione del paesaggio. Oggi sono coinvolti nei processi di trasformazione urbana *professionals* afferenti a molteplici settori disciplinari e *non professionals* di diversa estrazione, tutti direttamente coinvolti. A questi *urban designers*, ridefiniti nella chiave sopra descritta, spetta il compito di organizzare i rapporti tra le molteplici parti coinvolte e mediare tra le richieste delle amministrazioni, tra i risultati tecnici di esperti di settori specifici, come quello dei trasporti, della conservazione storica, dell'ecologia, tra i limiti di *budget* imposti da coloro che sviluppano, finanziano e assicurano i progetti e tra le istanze relative lo sviluppo immobiliare e la ricerca di un'equità sociale. In tal senso l'*urban design* contemporaneo può essere definito come quel campo dell'architettura in grado di organizzare trasformazioni urbane complesse utilizzando il progetto come strumento di mediazione. Il progetto urbano,



quindi, diviene il luogo della concertazione, dove prendono forma e trovano sintesi tutte le istanze disciplinari, lo strumento processuale attraverso il quale si rendono tangibili le politiche generali e le strategie di sviluppo. Esso si configura come uno strumento flessibile in grado assorbire in tempo reale le variazioni della dinamica urbana a partire dalla consapevolezza dell'inefficacia dell'approccio rigido e lento degli strumenti urbanistici tradizionali. Il progetto urbano affonda le sue radici nel superamento del processo di pianificazione a cascata, dell'approccio *top-down*, in cui le decisioni vengono prese e attuate attraverso lo schema piano regolatore generale, piano particolareggiato e singoli interventi. Al contrario il progetto urbano diviene terreno ideale per attuare processi orizzontali capaci di intercettare tutti i livelli decisionali secondo uno schema di relazioni aperte e flessibili e il suo ruolo muta da atto conclusivo di sintesi a strumento di gestione del processo.

Proprio in virtù della sua efficacia il progetto urbano è divenuto negli ultimi 30 anni lo strumento attraverso il quale sono stati gestiti i maggiori interventi di trasformazione urbana in particolar modo in Europa e negli Stati Uniti.

Emblematico il caso della trasformazione dell'Inner Harbor a Baltimora descritto dall'Urban Land Institute nel 2009 come "il modello per la riqualificazione post-industriale dei *waterfront* di tutto il mondo"².

Lo sviluppo di Baltimora, considerata sin dal XVIII secolo un importante porto marittimo degli Stati Uniti, andò incontro ad un lento declino a partire dagli anni '50, dovuto alla stagnazione del settore industriale cittadino. Il deterioramento degli impianti portuali e la mancanza di investimenti per la loro ristrutturazione e implementazione, uniti alla forte concorrenza di porti regionali e zone industriali vicine, convinsero nel tempo l'amministrazione di

Baltimora a cercare nuovi sviluppi per il *waterfront*. Il rinnovo della zona Inner Harbor inizia con il progetto urbano del Charles Center promosso dal Consiglio comunale e dal sindaco Thomas D'Alesandro nel marzo del 1958 che prevedeva, in linea con gli interventi di *urban renewal* di quegli anni, uffici avveniristici, appartamenti per la classe media, una bretella autostradale e una serie di attrazioni culturali. Tuttavia nell'aprile del 1968, Baltimora sarà la scena di una delle più violente rivolte razziali scatenate a seguito dell'assassinio di Martin Luther King che metterà a repentaglio la sicurezza, la vitalità urbana e il futuro degli investimenti già intrapresi nella città. Nel 1971 il nuovo sindaco William Donald Schaefer insieme ad un piccolo gruppo di leader religiosi, accademici, uomini di affari e politici propose, come modo per promuovere il recupero urbano, una fiera cittadina che potesse fungere da catalizzatore di una nuova immagine della città, lontana da quella della guerra sociale e

In alto: Baltimora, il developer Martin Millspaugh durante la costruzione dell'Inner Harbor, 1970

Al centro: Barcellona, vista della zona industriale di prima della demolizione, 1987

Barcellona, Vista dall'alto della Villa Olimpica

In basso: Barcellona, forum 2004 render dal mare



razziale permanente. Nel 1973 la fiera venne spostata nell'Inner Harbor, l'area portuale della città. Nonostante la condizione di forte degrado dell'area a seguito della dismissione delle attività portuali, la fiera ha un successo imprevisto ospitando quasi due milioni di visitatori. Da qui l'idea di rendere l'evento permanente e di trasformare Baltimora in una *festival city*. Per fare questo, in dieci anni Schaefer attirerà ottocento milioni di dollari di investimenti da imprenditori pronti a costruire lungo i moli case, torri per uffici e centri commerciali e l'Inner Harbor diventerà un cantiere a cielo aperto: fra il 1980 e il 1989 vengono costruiti un museo della scienza e un acquario che si affacciano direttamente sulla baia, un centro congressi e una serie di nuovi alberghi. Passato Schaefer, la trasformazione continua con i suoi successori. Da quel momento in poi Baltimora diventerà una meta privilegiata di migliaia di turisti, i valori immobiliari cresceranno a dismisura anche nelle zone non direttamente coinvolte dagli interventi di trasformazione e l'*urban redevelopment* diventerà l'identità stessa di Baltimora e il motore che la tiene in vita.

A partire dagli anni Settanta tale esempio è stato seguito da molti – fra sindaci e *businessmen* – sia nel vecchio che nel nuovo continente. Lo stesso Pasqual Maragall, il sindaco visionario della

Barcellona della rinascita post-franchista, pare abbia imparato da Baltimora. Finito da quelle parti grazie ad una borsa di studio, ebbe la possibilità di osservare e studiare da vicino come era possibile reinventare una città, dandole una nuova immagine da vendere aggressivamente su mercati sempre più aperti e internazionali. La riproposizione di tale strategia ha fatto di Barcellona il caso europeo di rinascita urbana per eccellenza, acclamato a livello internazionale.

Un altro caso rappresentativo della presa di coscienza dell'importanza dell'*urban design* e della capacità della progettazione urbana di influenzare le dinamiche sociali ed economiche, è la riqualificazione dell'area dei Docks di Londra, che può essere ben sintetizzata attraverso la vicenda di Canary Wharf, a partire dall'inizio degli anni '80, e tuttora procede come una delle maggiori direttrici di adeguamento e sviluppo della città. I Docklands sono la zona nell'est di Londra collocata lungo le sponde del Tamigi, nel tratto tra il mare e il centro della città, utilizzata sin dal XVI secolo per ospitare i magazzini di stoccaggio delle merci che arrivavano dalle colonie nella capitale dell'impero. Tuttavia, agli inizi degli anni '60 le nuove modalità di trasporto per mezzo di container e la maggiore dimensione delle navi da carico resero inadeguate le strutture esistenti e condussero nel 1981

alla dismissione definitiva delle attività portuali. Dopo un decennio di incertezze, agli inizi degli anni '80 il governo Thatcher, in linea con le politiche ultra liberiste da esso proposte, decise di avviare una stagione di trasformazione urbana attraverso l'incentivazione all'investimento privato. Per incoraggiare l'attrazione di capitali d'investimento il governo operò una serie di riforme volte a liberare l'area da qualsiasi restrizione normativa: vennero aboliti i vincoli edilizi, eliminati gli oneri concessori, abbreviate le procedure di approvazione dei progetti e concessa agli imprenditori la totale indennità fiscale. Il risultato fu che nel giro di pochissimi anni l'area di Canary Wharf si popolò di enormi complessi edilizi dedicati principalmente ad ospitare uffici e residenze di lusso. Ma l'immissione sul mercato di una così elevata offerta edilizia condusse ben presto alla crisi del settore immobiliare, al crollo del prezzo degli immobili e al conseguente fallimento delle più importanti società di *real estate* che vi avevano investito. Questo fece sì che gli stessi investitori privati per mettere un freno allo sviluppo incontrollato dell'area chiesero al governo un ritorno alla pianificazione attraverso l'elaborazione di una *masterplan* che dettasse le regole dell'impianto generale.

L'esperienza di Canary Wharf,

iniziata all'insegna della programmatica rinuncia all'adozione di una regola urbana e tornata mestamente all'elaborazione di un progetto di coordinamento, ha dimostrato il fallimento dell'*antiplanning* e la necessità di operare, nelle trasformazioni urbane complesse, attraverso lo strumento del progetto urbano.

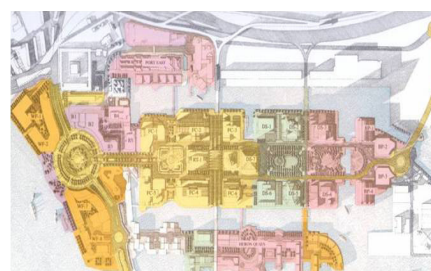
Da questo momento in poi, infatti, nella maggior parte delle città europee la realizzazione degli spazi di maggiore pregio è stata aggredita con lo strumento del progetto urbano. La trasformazione della città di Lille in Francia, avviata nel 1987, per adeguarla ad accogliere il nuovo *hub* ferroviario situato strategicamente all'incrocio delle linee ferroviarie ad alta velocità che collegano Parigi, Bruxelles e Londra; la riconversione dell'area dei dismessi magazzini del vino di Parigi Bercy del 1988; la trasformazione delle isole e penisole del porto di Amsterdam, Java, KNSM, Borneo e Sporenburg iniziate a partire dal 1994; la ricostruzione dell'ex zona portuale di Hafen City ad Amburgo del 2000; sono solo alcuni degli esempi più noti che si sono serviti del progetto urbano per attuare le proprie strategie di trasformazione e adeguamento competitivo.

L'Italia possiede una lunga e consolidata tradizione di

In alto: Docklands, Londra, vista dall'alto della Isle of Dogs con il centro direzionale di Canary Wharf

*Al centro: Docklands, Londra, Canary Wharf, prospettiva generale del centro direzionale, 1985
Docklands, Londra, Canary Wharf, prospettiva dell'edificio FC6, Kohn, Pederson & Fox, 1985*

In basso: Docklands, Londra, Canary Wharf, planimetria generale con fasi di intervento, 1985



disegno urbano. La qualità dello spazio urbano delle nostre città rinascimentali e barocche è riconosciuta in tutto il mondo ed è parimenti accettato che parte dei migliori esempi di *urban design* provengano dall'Italia (www.urbandesign.org). In fase moderna è, inoltre, rimasta viva una importante tradizione - spesso definita Progettazione Urbana - legata principalmente, ma non solo, al tema dei nuovi quartieri dall'esperienza dell'INA Casa/GESCAL, passando per le zone della legge 167 del 1962 e fino a diversi grandi quartieri degli anni '70³. Dalla generazione dei Rogers, Quaroni e Samonà e fino ai successori Aymonino, Gregotti Rossi, Grassi e Natalini, la capacità di modellare il contesto urbano, nella sua complessità culturale e sociale, è una costante dell'architettura italiana che, dall'inizio degli anni '80, comincia anche a essere esportata come, ad esempio, nelle esperienze dell'IBA berlinese. Una tradizione che rimane viva e riconosciuta ma che non riesce a sostenere da sola⁴ a fronte di politiche urbane deboli, schemi di intervento superati (ancorati all'iniziativa interamente pubblica) e strumenti urbanistici sempre meno efficaci (per lo stesso motivo), la grande fase della riconversione post-industriale che ha portato alle metropoli europee competitive di questi anni. Un interessante tentativo di superamento dell'*empasse* è stato intrapreso con il nuovo

Piano Regolatore Generale di Roma del 2003 che ha introdotto il progetto urbano come essenziale modalità di controllo progettuale e di gestione qualitativa delle principali trasformazioni urbane. In particolare il nuovo Piano definisce obiettivi, contenuti tecnici e procedure del progetto urbano e lo rende obbligatorio per la realizzazione delle nuove Centralità urbane e metropolitane, cioè i circa diciotto ambiti di trasformazione da realizzarsi prevalentemente in fasce periferiche destinati a diventare nuovi *core* alternativi alla città centrale in grado di dare vita ad un nuovo assetto policentrico della città. Tale fattispecie progettuale non presente nell'ordinamento italiano, messa in campo in parallelo con una serie di edifici singolari di forte richiamo architettonico⁵, non prevista nel quadro normativo italiano, dimostra, sebbene in forte ritardo rispetto alle altre città europee, la presa di consapevolezza della città di Roma della sua condizione metropolitana. Negli ultimi vent'anni l'inviluppo urbano di Roma è cresciuto enormemente. Tuttavia tale crescita è avvenuta nella maggior parte dei casi attraverso un processo di periferizzazione che si è tradotto in una serie di insediamenti privi di qualità, di servizi e di identità sociale e pertanto strettamente dipendenti dal centro in termini di servizi, funzioni e occasioni di lavoro. Le conseguenze della

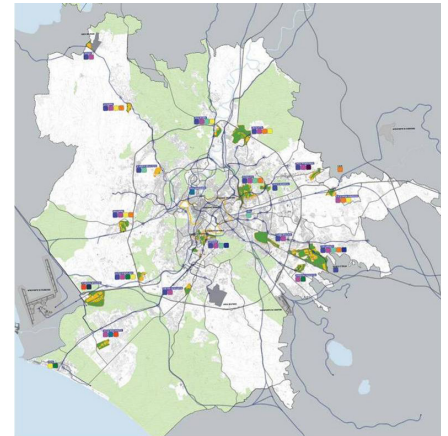
mancata metropolizzazione⁶ - la scarsa diffusione dello sviluppo economico e produttivo, le elevate dinamiche di pendolarismo e il conseguente congestionamento delle arterie di collegamento e l'alto consumo del suolo a causa della prevalenza di un'urbanizzazione a bassa densità - si traducono in una scarsa qualità della vita per chi vive nei vasti insediamenti periferici e in un'insufficiente capacità competitiva per il sistema economico complessivo. Le nuove Centralità metropolitane introdotte dal PRG del 2003 - a cui farà seguito il decreto governativo del 6 luglio 2012, n.95 che all'art.18 reitera il tentativo di varare le città metropolitane in Italia - sembrano aver compreso la necessità di definire un nuovo sistema di strategie atte a inserire la città di Roma in una dimensione di sviluppo metropolitano, cioè in quella logica concettuale e funzionale policentrica capace di generare vantaggi competitivi e opportunità economiche, di contenere le dinamiche pendolari, di abbinare servizi e qualità urbana con i luoghi di residenza e di equilibrare il sistema della mobilità.

Da una problematica differente da quella che interessa la città di Roma e più in generale le metropoli europee, nascono le metropoli asiatiche e sudamericane che pertanto richiedono al loro interno tipologie di intervento di natura differente. Nelle città europee,

la cui crescita non corrisponde ad un'espansione territoriale, il tema predominante è quello di operare su nuclei insediativi che già esistono per poterli adeguare alla struttura metropolitana che si è spontaneamente affermata. Diverso è il caso delle metropoli dell'estremo oriente o del sud America, cioè per ambiti socio-economici in forte crescita, che ancora vivono il primo processo di inurbamento - cioè di trasferimento della popolazione dalla campagna alla città - in cui è ancora forte, rispetto alle città europee, il tema dei nuovi insediamenti in strutture metropolitane di tipo arcipelago.

La struttura dell'urbanizzazione dei territori e il riassetto dell'equilibrio tra le metropoli e le aree rurali rappresenta uno degli impatti macroscopici della rapida crescita economica della Cina. Nel 2001, infatti, il governo cinese ha promosso una strategia di sviluppo urbano denominata One City, Nine Towns Development Plan che rinuncia alla centralità della metropoli, a favore di un approccio basato sulla pluralità dei centri urbani. Il modello consiste nella creazione di dieci nuove città con l'intenzione di evitare lo sviluppo incontrollato della metropoli a favore di una urbanizzazione più morbida e distribuita all'interno di aree economiche distinte ma tra loro interconnesse.

Conoscere ed interpretare il fenomeno della metropolizzazione della Cina contemporanea, attraverso lo studio del caso di Shanghai e della sua strategia di rilancio competitivo globale attraverso la costruzione di nuove città satellite, è stata l'occasione per indagare in una ottica più generale l'approccio adottato nelle grandi trasformazioni urbane dalle metropoli contemporanee in rapporto alla natura complessa dell'*urban design*. Tuttavia la complessità dello scenario cinese in relazione al quadro economico globale e la difficoltà nel comprendere stili di vita e modi di abitare così distanti dai nostri, ha reso necessario, ancor prima di affrontare nello specifico le sperimentazioni in atto, una ricostruzione preliminare del contesto, della storia, delle trasformazioni e del loro governo. Un approfondimento, infine, specificamente riferito a Shanghai e alla sua massima peculiarità, l'attitudine a porsi come ponte tra oriente e occidente.



NOTE:

1 Significative in tal senso le trasformazioni dei London Docklands e di Baltimora descritte in seguito.

2 "Announcement of 2009 ULI Awards for Excellence. Urban Land Institute, Atlanta, April 24, 2009.

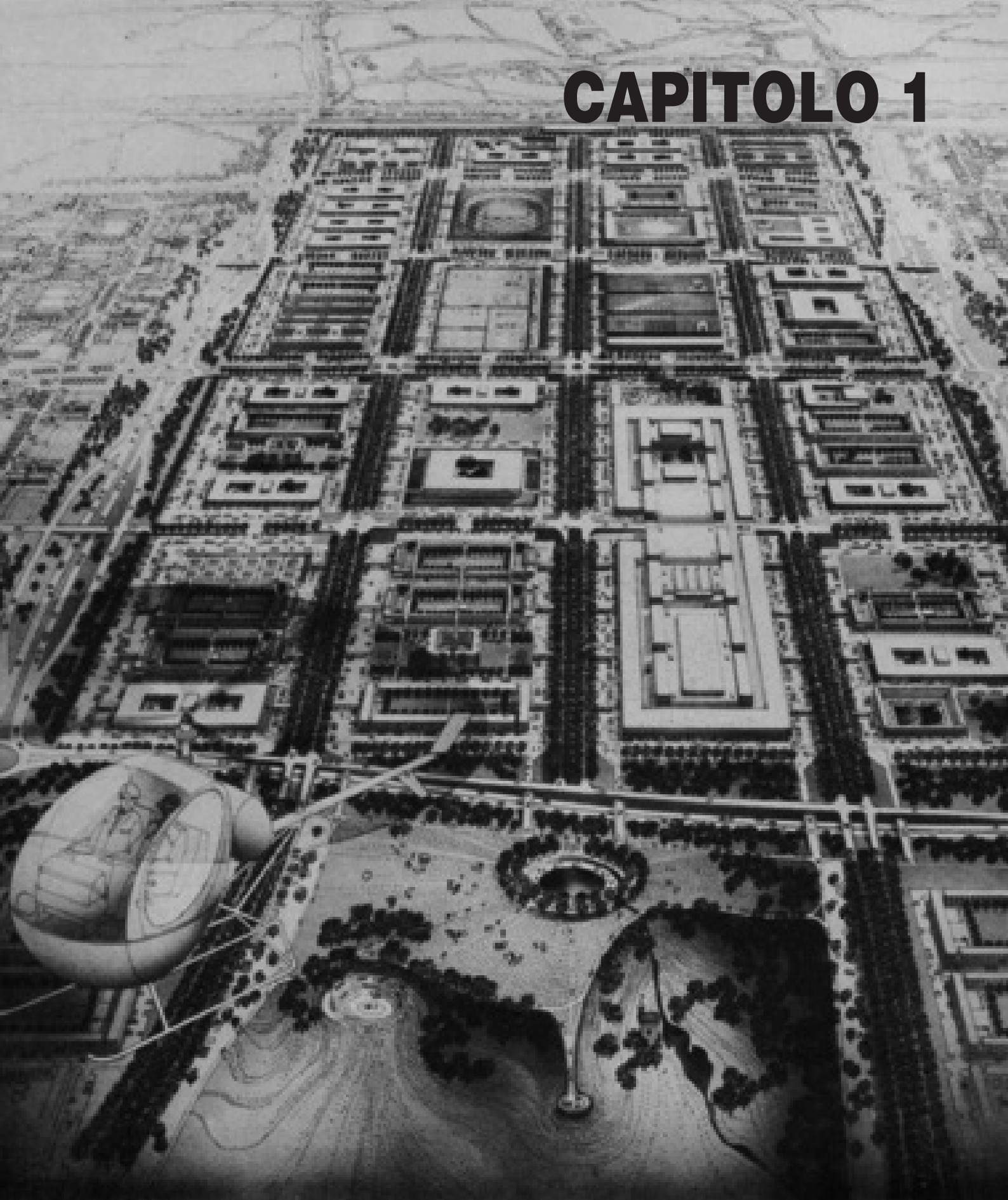
3 FERRARI, M. (2001). La disciplina del progetto urbano in Italia. Firenze Architettura (1), 6-17.

4 Si pensi agli editoriali di Vittorio Gregotti su Casabella, nel periodo in cui ne era direttore dal 1982 al 1996, e ai suoi progetti degli anni '80 e '90.

5 Auditorium, Ara Pacis, MACRO, MAXXI, Centro Congressi, ecc.

6 www.capitalemetropolitana.provincia.roma.it

CAPITOLO 1



LE CITTÀ DI FONDAZIONE NELLA STORIA. CARATTERI IDENTIFICATIVI DI ESPERIENZE ETEROGENEE FUORI DALLA DISCIPLINA ORDINARIA

1.1 Teoresi della città nuova: la città-embrione

La costruzione di città nuove non è un fenomeno nuovo né nella teoria né nella prassi architettonica. Città nuove sono state costruite in molte epoche e in luoghi diversi. Tuttavia non sempre all'origine di una città c'è un atto fondativo, e non sempre, anzi soltanto in pochi casi, le città possono essere considerate di fondazione.

La distinzione tra città fondata e città spontanea trova la sua prima definizione nelle ricerche degli storici del periodo medievale, epoca di forte rinascita della civiltà urbana, che tendono a spiegarne la differenza attraverso la contrapposizione tra nuclei urbani nati spontaneamente e città progettate dalla loro nascita e controllate nella loro forma (VENTURA, 2002-2003).

Merlin e Choay nel Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement del 1996 definiscono città nuova una "città pianificata la cui creazione è stata decisa per via amministrativa" (MERLIN & CHOAY, 1996, p. 709).

Antonio Pennacchi, - che per necessità di ambientazione narrativa ha più volte analizzato, anche a livello saggistico, il tema - nella sua indagine sulle città di fondazione pontine, esclude dai caratteri distintivi della città nuova la funzione amministrativa e il dato dimensionale, focalizzando l'attenzione sugli aspetti teoretico-qualitativi, quali

caratteri discriminanti delle città di fondazione:

"Anche a partire dall'antichistica quello che caratterizza e definisce la città di fondazione è la presenza e constatazione di uno schema programmatico che, anziché su strade come fa un piano regolatore, suddivide e attribuisca funzioni e spazi (pubblico dal privato, civile dal religioso, residenziale dal produttivo e aperto dal chiuso) per semplici linee, con squadro, paline e allineamenti" (PENNACCHI, 2010, p. 278).

Tale concetto trova la sua origine nella definizione fornita da Pierotti nel 1972:

"concetto discriminante che serve particolarmente nel caso delle città di fondazione (è) l'esistenza o meno di un problema-città. Un problema città esiste quando la creazione di un nuovo insediamento ha come scopo esclusivo o prevalente la costituzione di un nuovo organismo urbano, pensato nelle sue specifiche articolazioni costruttive e funzionali" (PIEROTTI, 1972, p. 120).

L'applicazione del paradigma di Pierotti, conduce Pennacchi ad escludere, dalle città di fondazione tutti gli interventi di razionalizzazione degli insediamenti esistenti, i nuovi quartieri di espansione e le ricostruzioni di nuove città su nuclei preesistenti, e ad

includere per principio opposto i piccoli borghi rurali nonché la ricostruzione di città esistenti su territorio differente, perché le città di fondazione non sono altro che “embrioni” di urbanizzazione pensati *ab origine* nelle specifiche articolazioni funzionali, sia pubbliche che private” in grado di generare una *communitas nova*.

“La città nuova [invece] è una piantina o addirittura un seme solo che viene piantato *ex abrupto* dalla sera alla mattina, poi, se Dio vuole, cresce, s’assesta e diventa una pianta grossa. Oppure rimane mingherlina, o proprio muore. Ma è una cosa nuova, una cosa che prima non c’era” (PENNACCHI, 2010, p. 280).

La varietà delle posizioni sopra esposte dovuta alla distanza temporale e alla molteplicità di approcci che indagano l’argomento da punti di vista differenti, conduce tuttavia alla estrapolazione di concetti comuni e generalizzabili che riconoscono come elemento discriminante delle città di fondazione la volontà di un atto progettuale fondativo unitario, delimitato nel tempo, nato in risposta ad una problematica specifica e che persegue un obiettivo stabilito.

La stessa definizione proposta da Bernardo Secchi, quando in uno dei suoi principali testi sulla città del ventesimo secolo si accinge a descrivere la *new town* di Milton Keynes, che apparentemente

sembra negare una sostanziale differenziazione delle città di fondazione, racchiude in se la chiave di lettura. Egli afferma:

“Probabilmente all’origine di ogni città c’è un atto di fondazione, il più delle volte inconsapevole del proprio destino” (SECCHI, 2008, p. 133).

Tale affermazione pone in evidenza la stretta relazione tra la nascita di una città e la consapevolezza o meno del suo atto fondativo. Sebbene appaia evidente che ogni città abbia avuto, in un determinato tempo, una origine, cioè un primo nucleo di cittadini e abitazioni, appare altrettanto chiaro che soltanto in alcuni casi tale principio sia stato frutto di un processo volontario di fondazione di un nuovo organismo urbano, consapevole *ab origine* di diventare città.

Ne consegue che le città di fondazione rappresentano, nella storia dell’architettura, degli episodi progettuali dal carattere straordinario, che hanno contraddistinto soltanto alcune specifiche fasi storiche della progettazione urbana, spesso caratterizzate dalla necessità di fornire una risposta imminente a problemi di natura sociale.

Una definizione significativa e completa di che cos’è una città nuova è data dall’International New Town Institute:

“New Towns are cities or towns

that are designed from scratch and built in a short period of time. They are designed by professionals according to a Master Plan on a site where there was no city before. This distinguishes a New Town from a ‘normal’ city that gradually grows and evolves over time. Also, New Towns are mostly the result of a political (top-down) decision.

The building of a new city ‘from scratch’ is a heroic enterprise that challenges the architect or planner to find the ideal shape for the urban program according to the state of the art planning ideas. A New Town is always a reflection of one moment in time and the ambitions of that moment”¹ (INTI, 2014).

1.2 Classificazione e criteri di selezione: i fattori strutturanti

La presenza di un atto fondativo unitario, la realizzazione di un impianto di scala urbana in un lasso di tempo ben definito, l'esistenza di un progetto unitario ed esplicitamente architettonico, la presenza di un fattore scatenante che ne ha reso necessaria ed urgente la realizzazione, sono le principali caratteristiche che distinguono la città fondata dalla città spontanea.

I libri di storia dell'architettura e della città, per la loro natura critica, tendono a raggruppare per epoca di appartenenza le varie generazioni di città nuove (le *garden cities*, le città di fondazione del fascismo, le *new towns* inglesi, le *villes nouvelles* francesi...), inquadrando in riferimento allo stato delle teorie del periodo storico in cui sono state pensate e realizzate. Den Hartog nell'analizzare le città nuove nell'area metropolitana di Shanghai², adotta il criterio di classificazione basato sul dato dimensionale che, sebbene ben adeguato alla struttura geopolitica della Cina³, basata su un sistema amministrativo gerarchico i cui livelli sono divisi su base dimensionale, semplifica il fenomeno raggruppando le nuove città in: quartieri, inserendo in questa

categoria i nuclei urbani con meno di 50.000 abitanti, *new towns*, dai 50.000 ai 500.000 abitanti e *new cities* dai 500.000 al milione di abitanti. Distinzione d'altronde insita nello stesso nome del piano di sviluppo, che distingue la *one cities* di Songjiang dalle altre *nine towns*.

Analogamente riduttivo, sebbene non del tutto privo di fondamento, appare l'approccio orientato alla localizzazione che induce a confrontare tra loro città vicine nello spazio, ma appartenenti ad epoche storiche e teorie di pensiero temporalmente distanti. Tuttavia abbracciando la teoria dell'architettura come arte del luogo⁴, può non risultare privo di senso un confronto tra le città di fondazione italiane del Rinascimento e quelle del fascismo. Nel progetto della città di Littoria del 1932 Oriolo Frezzotti, pur rinunciando allo schema simmetrico, dà vita al disegno urbano che per la sua forma stellata non sembrerebbe troppo distante dagli schemi proposti dai trattatisti rinascimentali e applicati ad esempio nella città di Palmanova.

In ogni caso dall'analisi dei maggiori testi che si sono occupati in maniera più diretta di città di fondazione

emerge che il principale criterio di classificazione consiste nell'individuazione dei principali ordini di ragioni sottesi alla fondazione delle città. Pierre Lavedan in *Histoire de l'Urbanisme. Epoque contemporaine* del 1952 afferma:

“Se tralasciamo le agglomerazioni che non costituiscono un'aggiunta a nuclei antichi, come le periferie di tutti i paesi o le città residenziali costruite in Africa o in Asia nelle vicinanze delle città indigene, l'origine dei nuovi centri urbani è una delle seguenti: politica, religiosa, economica, militare” (LAVEDAN, 1952, p. 181-182).

Ervine Galantay in *New Towns. Antiquity to the Present* del 1975 identifica quattro principali famiglie di città di fondazione in base alla ragione che ha condotto alla loro realizzazione: *new capitals, colonial towns, industrial towns* e *decongestion*. Nel 1985, Claude Chaline nel suo testo *Les villes nouvelles dans le monde*, propone cinque gruppi di città nuove: *villes nouvelles monovalentes, villes nouvelles polés de croissance regionale, villes nouvelles organisatrices d'espaces neufs, villes nouvelles d'aménagement metropolitain*. Il testo di Dunia Mittner, pubblicato nel 2003: *Le Città di Fondazione nel Novecento*,

propone un ipotesi di ordinamento della materia attraverso la definizione di sette gruppi di città di fondazione: colonizzazione, nuove capitali, città per il commercio e le comunicazioni, presidio del territorio nazionale, modernizzazione industriale, controllo della crescita metropolitana e centri per la ricerca scientifica e tecnologica. All'interno di ogni categorizzazione, però, procede poi con un'ulteriore distinzione in ragione della posizione geografica.

Bernardo Secchi, nell'introduzione alla scheda sulla *new town* di Milton Keynes nel libro *La Città del XX Secolo* del 2008, divide le città nuove in:

"città costruite per colonizzare vasti territori e utilizzarne le risorse, spesso legate alla dominazione coloniale come nelle due Americhe, in Asia e in Africa, come Fez in Marocco (1914-20), Elizabethville (ora Lubumbashi) nell'ex Congo Belga, ora Zaire (1930), o Gonder in Etiopia (1936), o quale presidio del territorio nazionale come in Australia, in Siberia, in Cina, in India e Israele; città figlie dei grandi cantieri di costruzione, come molte città ferroviarie degli Stati Uniti o del Brasile, o connesse alla bonifica e alla sottrazione di vasti territori

all'acqua come Sabaudia (1932), Lelystad e Almere (1977-78); o costruite insieme a grandi impianti industriali come Wolfsburg (1938) in Germania o Nova Huta (1949) in Polonia, Togliattigrad (1970) nell'ex Unione Sovietica e molte altre nei paesi dell'Est europeo; città del *loisir* come in Florida, o città legate ad un'istituzione scientifica come Louvain-la-Neuve in Belgio (1970) o Irvine in California (1977), o città capitali come New Delhi (1911), Camberra (1912), Chandigarh (1952) Brasilia (1957), Islamabad (1959)" (SECCHI, 2008, p. 134).

Infine l'International New Town Institute, nel catalogare il suo enorme database di città nuove, propone una classificazione sulla base di tre criteri fondamentali: *scale of autonomy*, e in base a questo distingue quattro sottocategorie: New-Town-in-Town, Satellite, New Town e Company Town; *client*: Private Corporation o Public Corporation; e *policy*: Capital, Decentralization, Industrialization, Resettlement e Economic (INTI, 2014).

1.3 La città di fondazione nella produzione architettonica moderna. Teorie universali e prassi specifiche

Il XX secolo si apre con la teoria della città. Laddove il XIX aveva iniziato con la duplice questione degli stili, da un lato, e delle nuove tecniche costruttive, dall'altro, il Novecento si connota fin dall'avvio come una grande fase di espansione del campo teorico e di quello applicativo caratterizzata da un rapporto fortemente dialettico tra forma dell'edificio e idea di città. Una dominante destinata a permanere fino alla fine del secolo quando, pure in un contesto economico, geografico e sociale lontanissimo da quello iniziale la concentrazione di opportunità delle aree urbane si riconfermerà come fenomeno di interesse globale.

*"The future of humanity is fundamentally urban and modes of social organization and settlement that have characterized human Existence for millennia (sic) will disappear gradually over the course of the next century. To a large extent, this has already happened in the developed world, but the process is already well-advanced in many corners of the developing world as well. Even the least developed portions of the globe are now rapidly and relentlessly urbanizing"*⁵ (WIMBERLEY & MORRIS, 2006).

1.3.1 La *garden-city*

L'idea della realizzazione di Città Giardino ha origine in Inghilterra durante la seconda metà del XIX secolo. Le nuove città fondate secondo tale modello urbano trovano la loro definizione teorica nella serie di proposte per una nuova forma di sviluppo e organizzazione urbana contenute nel testo di Ebenezer Howard *Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform* pubblicato nel 1898. Le teorie di Howard rappresentano un punto di arrivo e di sintesi delle varie utopie associazioniste che si erano sviluppate a partire dalla fine dell'Ottocento e che, analogamente alle visioni comunitarie descritte dagli architetti cinque-secenteschi, avevano dato vita a modelli teorici di città ideali pensati in alternativa alle città attuali.

In questo periodo, infatti, il crescente sviluppo delle industrie e il conseguente aumento della popolazione nei centri urbani avevano creato un forte sovraffollamento delle città che erano diventate sempre più luogo di degrado, congestione, sporcizia e pericolo. Tale situazione mal si conciliava con le aspirazioni della crescente classe della piccola borghesia alla quale Howard apparteneva e che da poco aveva acquistato un effettivo potere politico. I principali obiettivi della proposta di Howard, infatti, erano decongestionare

la città storica, programmarne e gestirne l'espansione attraverso il decentramento della popolazione in città di nuova formazione, creando un'alternativa di vita in grado di soddisfare le esigenze di questa nuova classe sociale il cui potere d'acquisto diventava sempre più consistente. La città-giardino da lui immaginata unendo i vantaggi della vita urbana ai piaceri della campagna avrebbe rappresentato la soluzione ideale.

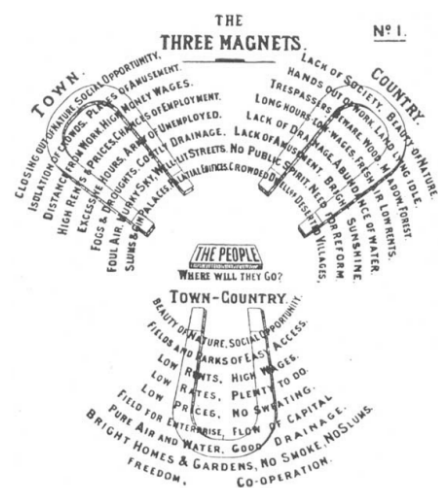
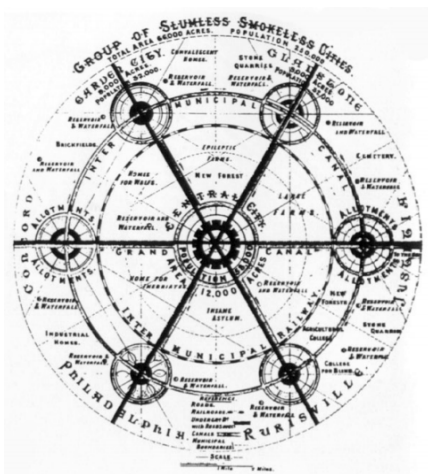
Le considerazioni di partenza di Howard prendono le mosse principalmente dall'osservazione diretta della realtà inglese, ma sono fortemente influenzate dalla conoscenza dell'esperienze americane e in particolare delle tendenze in atto alla fuga suburbana, dei movimenti per il rafforzamento del ruolo dei poteri pubblici e dei piani di sviluppo della città di Chicago. Lo stimolo alla creazione di un nuovo tipo di organizzazione urbana, sociale e produttiva è dato invece dall'opera di Edward Bellamy *Looking Backward: 2000-1887*, il cui concetto di utopia, basato sulla presenza benefica del progresso tecnologico, sull'uguaglianza sociale e sulla diffusione generalizzata delle qualità ambientali viene contaminato dall'idea, di stampo opposto, di una fusione tra città e campagna immaginata da William Morris in *News from Nowhere*: "altrove la città invade la campagna, qui la campagna deve invadere

la città". L'idea di decentrare la popolazione e le industrie attraverso la costruzione di città-satellite immerse nel verde e nella campagna si ispira alle ipotesi portate avanti in quegli anni dal geografo russo Kropotkin che proponeva di "disseminare le industrie nelle campagne in modo che l'agricoltura possa raccogliere tutti i vantaggi che essa sempre ricava dalla sua alleanza con l'industria", concezione che avrà lungo seguito nelle esperienze americane del New Deal, nelle nuove fondazioni in Italia durante il regime fascista, ma anche nelle ricerche lecorbusieriane della *ferme radioiuse*.

In sintesi l'idea della *garden city* si fonda su un equilibrio armonico tra residenza, industria e agricoltura. Howard attraverso la definizione di un insieme di principi, di norme e di procedure, propone un sistema di città autosufficienti immerse nel verde, in grado di conciliare gli aspetti positivi della città e della campagna, eliminandone invece gli aspetti negativi.

"Il prototipo quantitativo pensato da Howard sorge su una superficie di 6.000 acri, dei quali 5.000 sono destinati a costituire una fascia agricola esterna con 2.000 abitanti insediati e 1.000 al nucleo urbano residenziale e alle attività industriali e artigianali, con un insediamento di 32.000 persone e una densità di 60 ab/ha. Il modello così configurato

In alto: Ebenezer Howard, *Garden City. Diagramma, 1902 in Garden Cities of To-morrow*
 Al centro: Ebenezer Howard, *Garden City. Teoria dei tre Magneti, 1902 in Garden Cities of To-morrow*



è da considerare uno standard equilibrato, non superabile in sé, ma ripetibile all'infinito (l'accrescimento si realizza cioè per nuclei autonomi successivi). Howard ritiene che proprio questa dimensione massimizzi i vantaggi sociali e costituisca un impegno finanziariamente e imprenditorialmente realistico,

e su questa base dimostra che i lavori possono anche procedere per settori equilibrati nel tempo, e si impegna in un confronto serrato con le condizioni correnti del mercato dei suoli, degli affitti, dei costi di distribuzione dalla produzione al consumo, per dedurne la competitività della produzione agricola e industriale e la convenienza dell'insediamento residenziale" (SICA, 1978, p. 9).

Lo schema di Howard dà luogo ad un insieme di città radiocentriche, collegate tra loro dal sistema viario principale, da una rete di canali e dalla ferrovia. Ogni città ha al centro un giardino circondato dai principali edifici pubblici; attorno, disposto in forma circolare, si sviluppa un parco di 58 ha, delimitato da un *crystal palace* che accoglie i negozi e l'esposizione permanente dei prodotti della città. All'esterno, lungo la linea ferroviaria, si trovano le industrie e, tra queste e il *crystal palace*, le abitazioni disposte in due fasce che si attestano su una *grand avenue* circolare.

Il successo del messaggio di Howard è immediato e conduce nel 1899 alla fondazione a Londra della Garden City Association che intraprenderà le prime iniziative concrete. Nel 1903 inizia la realizzazione della città giardino di Letchworth⁶, a circa 50 Km da Londra su progetto di Raymond Unwin e

Barry Parker, che per difficoltà finanziarie raggiungerà la popolazione prevista dopo molti decenni e nel 1919 l'esperimento verrà ripetuto a Welwyn⁷ su progetto di Louis de Soisson.⁸

In particolare le soluzioni messe a punto da Unwin e in parte sperimentate nella città giardino di Letchworth, rappresentano un contributo importante nella definizione delle modalità operative della strategia teorizzata da Howard. Egli nel suo manuale *Town Planning in Practice* pubblicato nel 1909 definisce i principi e gli elementi che informano la composizione urbana delle *garden cities*. Influenzato dalle teorie di William Morris sulla necessità di inserire la bellezza tra i bisogni della vita umana, riflettendo sul concetto di città, definito da Aristotele, come "il luogo dove gli uomini vivono una vita comune per un nobile fine" e riprendendo le tesi di Sitte in *Der Städtebau*, riconosce nella bellezza la prerogativa fondamentale per lo sviluppo della città.

"It is the lack of beauty, of the amenities of life, more than anything else which obliges us to admit that our work of town building in the past century has not been well done. Not even the poor can live by bread alone; [...] We shall need to secure still more open ground, air-space, and sunlight for each dwelling; we shall

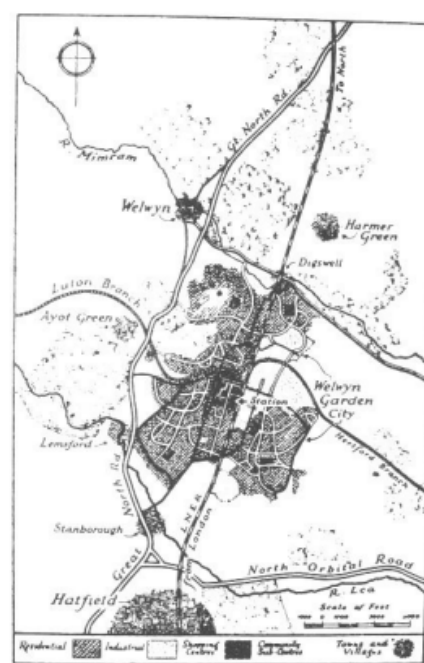
In alto a sinistra: Piano della città giardino di Letchworth



Al centro: Particolare planimetrico della città giardino di Letchworth



In alto a destra: Piano della città giardino di Welwyn



need to make proper provision for parks and playgrounds, to control our streets, to plan their direction, their width, and their character, so that they may in the best possible way minister to the convenience of the community"⁹ (UNWIN, 1909, p. 30).

Tale concezione si tradurrà in alcune strategie progettuali che influenzeranno anche gli sviluppi successivi. In particolare Unwin affronta il problema del centro città quale luogo d'incontro e di scambi economici e culturali e introduce il concetto di *place* intesa, secondo la visione di Sitte, come la forma più moderna dell'agorà greca e del foro romano, riadattata in questo caso alla città

policentrica. A lui si deve inoltre l'utilizzo, per la prima volta in maniera sistematica, della composizione urbana basata sulla strada a *cul-de-sac* nelle zone residenziali di Hampstead. Tale sistema rappresenta una soluzione in termini morfologici alla ricerca sulla gerarchia dei percorsi iniziata in Usa a Central Park e, pur trovando la sua espressione più sofisticata nella *garden city* di Welwyn, rappresenterà una strategia presente in molte delle *new towns* del secondo dopoguerra. Inoltre l'utilizzo della casa unifamiliare aggregata a schiera o in *cluster* di piccole corti, frutto dell'unione delle idee innovative di Howard, associate

alle ricerche ottocentesche sulla casa operaia e sulle *companies towns*, darà vita ad un paesaggio urbano nostalgico basato sulla ricerca di un'architettura vernacolare che inseguirà tutta la storia della città del XX secolo. Il movimento di Howard e le riflessioni di Unwin avranno una larga influenza in Europa. Dopo il 1900 un gran numero di sobborghi nelle principali città europee assumono la forma di città giardino. Degne di citazione: Hampstead a Londra (1907), Margherethenhohe a Essen (1906), Floreal e Logis a Bruxelles (1921), Monte Sacro e Garbatella a Roma (1920) e molte *greenbelts* americane. Tuttavia affinché l'idea della città giardino trovi la sua

più ampia applicazione, si dovrà attendere fino alla ripresa edilizia del secondo dopoguerra con il piano dell'area metropolitana della grande Londra redatto da Patrick Abercrombie nel 1944.

L'idea di partenza della città giardino non è solo teorica ma ha, soprattutto nelle realizzazioni, una esplicita componente commerciale. Il concetto di fondo risiede nella nascita di una nuova classe sociale, la borghesia media, che ha raggiunto mezzi economici per l'accesso a uno standard qualitativo domestico ma anche urbano di categoria superiore. È questa idea di standard superiore che viene cercata dai *planner* cinquanta'anni dopo per elevare la qualità della vita della *working class*: i quartieri-giardino del primo '900 ora diventano *new towns*. Tali temi – emergenza di una nuova classe sociale, aumento della capacità di spesa ed educazione a un nuovo standard di vita - sono tra i *driver* principali dell'operazione portata avanti a Shanghai da One City, Nine Towns Development Plan.

1.3.2 Le città di fondazione del fascismo

La politica di fondazione di nuovi centri urbani fu varata dal regime fascista all'inizio degli anni Trenta in alcune zone del territorio nazionale del Regno d'Italia e nei territori dell'Impero coloniale dopo la sua fondazione nel 1936.

Tra il 1930 e il 1944 la realizzazione di un vasto programma di interventi territoriali associati alle opere di bonifica integrale contenute nella legge Mussolini del 1928 prima e all'autarchia poi, trasformò radicalmente l'assetto urbanistico delle campagne italiane.

La crisi politica e sociale negli anni del dopoguerra, la necessità di limitare la crescita urbana e la radicalizzazione della lunga battaglia contro il latifondismo improduttivo e per la riforma agraria, nell'ottica di un tradizionalista ritorno alla terra e alla civiltà contadina che il fascismo mostrava di preferire alla grande urbanizzazione, rappresentano le ragioni principali che hanno condotto all'intensa campagna di fondazione di questi nuovi centri. Alla base del programma d'intervento, infatti, c'erano l'esigenza di restituire all'economia nazionale, sollecitata dai mercati stranieri all'indipendenza e all'espansione interna, territori ricchi di risorse potenziali e fino ad ora poco o nulla sfruttati, la necessità di portare avanti una politica di riequilibrio territoriale, favorendo la deurbanizzazione e trasferendo la popolazione bracciantile qualificata in eccesso delle provincie agricole più sviluppate nelle zone di nuova colonizzazione e la volontà di promuovere la formazione di una struttura sociale stabile sia politicamente che economicamente attraverso un ritorno alla piccola proprietà contadina.

Il filo conduttore di questa esperienza era il programma dell'Opera Nazionale Combattenti, ente nato alla fine della Prima Guerra Mondiale con lo scopo di curare il reinserimento dei reduci nel mondo del lavoro, successivamente reindirizzato nel settore della trasformazione fondiaria come organo di coordinamento e di promozione della pianificazione delle campagne. L'ONC provvide al riassetto idrogeologico del territorio, al risanamento igienico-sanitario, alla promozione agricola con l'incremento delle colture e alla costruzione di case coloniche, centri aziendali, borghi rurali e città nuove, volti a garantire insediamenti stabili di popolazione.

Sebbene il caso più significativo fu l'esperienza pontina, alla cui notorietà contribuì moltissimo la propaganda ufficiale del Regime, in questi anni la fondazione di nuove città fu un fenomeno assai diffuso "[...] in Sardegna, nella campagna romana, in Polesine, in Puglia, in Alto Adige e in altre regioni italiane molte aree erano investite dallo stesso tipo di intervento autoritario". (MIONI, 1986, p. 5) Come afferma Pennacchi:

"Quando le hanno fatte [...] tutte le pianure del nostro Paese – soprattutto nel Centro-Sud – erano completamente abbandonate da secoli [...] La pianura italiana era un deserto, un «deserto paludoso-malarico» dicono i geografi. E quelli – tra gli anni Venti e i Quaranta

– sono andati a riconquistarlo, con 147 nuove fondazioni. Hanno ripopolato la pianura” (PENNACCHI, 2010, p. XV).

Nonostante le città nuove siano da considerarsi un capitolo a parte nella tradizione della città moderna e una tendenza minoritaria nella cultura urbanistica italiana, esse rappresentano forse l’esperienza maggiormente esemplificativa del modello di sviluppo rurale - ideologicamente anti-industriale e anti-urbano - del primo regime fascista. Esse incarnano un sorprendente compromesso adattativo tra le istanze dei giovani architetti dell’epoca rivolte a traslare in Italia lo stile internazionale della scuola francese di Le Corbusier e del Bauhaus di Walter Gropius, e quelle scenografico-conservatrici dell’architettura del Regime. L’antecedente teorico alla base della fondazione di questi nuovi centri urbani è da rintracciarsi nella fusione delle due linee di pensiero antitetiche che si erano sviluppate a partire dalla fine dell’Ottocento: gli interventi nelle grandi capitali Europee, l’architettura del ferro, l’innovazione figurativa dell’astrazione, la Cité Industrielle di Tony Garnier e il razionalismo europeo da una parte, il recupero della processualità artigianale promosso da William Morris, l’Art Nouveau, la *garden city* e l’architettura organica dall’altra. Tuttavia l’esperienza inglese del *townplanning*, più interessata alle

strutture sociali e all’efficienza che non alla costruzione di una forma urbana, non trova molto riscontro in Italia, se non ai margini delle grandi città. Il principale modello di riferimento sarà quindi la scuola tedesca dello Städtebau, la costruzione della città, canonizzata dal testo di Camillo Sitte a cui si aggiungono le ricerche estetiche portate avanti da Piacentini e Giovannoni. Le città nuove fondate in Italia negli anni Trenta, e in particolare quelle dell’Agro Pontino, quindi, rappresentano il luogo in cui prende vita la contemporanea ricerca di conciliare modernità e tradizione.

L’impianto urbano delle città di fondazione trova il suo chiaro riferimento nella maglia ortogonale del *castrum* romano, articolato secondo i due assi perpendicolari del cardo e del decumano che si incontrano al centro originando la piazza, ossia l’antico *forum*. Tuttavia a partire da Aprilia tale riferimento si evolve nel cosiddetto decumano sfalsato. Cioè l’asse principale non è più rettilineo, come nel *castrum* romano, ma piega a gomito, e la piazza, a differenza del foro che nasce all’incrocio degli assi, è posta proprio nel punto in cui si genera tale piega. Nel progetto di Pomezia addirittura resta soltanto l’asse longitudinale che rimanda agli impianti derivanti dalle teorie della città lineare.

La scelta di utilizzare il vuoto come elemento generatore dell’impianto urbano rappresenta un chiaro

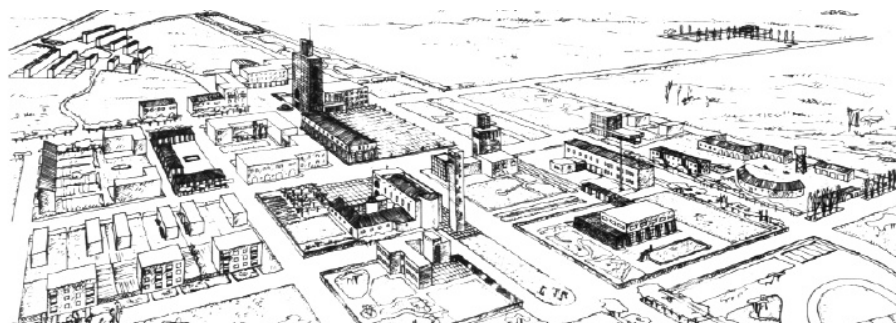


In alto: Sabaudia vista dall'alto, foto storica

Al centro: Littoria, Vista dall'alto, foto storica

Pontinia, vista dall'alto, foto storica

In basso: Aprilia vista prospettica



riferimento al concetto di piazza che Sitte, rifacendosi al modello del foro antico, intende come chiuso dagli edifici che lo circondano. Tuttavia da Littoria e Sabaudia, caratterizzate dalla presenza di tre vuoti urbani che articolavano i tre centri distinti e separati del potere politico, religioso e aziendale, si arriva, passando per il progetto di Pontinia in cui le piazze si riducono a quella del Comune e della chiesa, ad un impianto urbano definito a partire dal modello base di una piazza centrale, attorno alla quale venivano costruiti gli edifici pubblici principali, come il municipio e la Torre Littoria, la chiesa, la casa del fascio, la caserma, l'ufficio postale e la scuola.

Tale concetto vede nelle città di fondazione del fascismo un'evoluzione verso una concezione moderna attraverso l'utilizzo di un linguaggio scarno espressione dell'architettura razionale italiana. Già nell'impianto elementare di Littoria Oriolo Frezzotti combina nel sistema di piazze urbane lo stile rurale, presente nella piazza del Quadrado e le facciate in mattoni di piazza del Popolo con lo stile aulico e rigoroso del marmo bianco di piazza della Libertà, luogo simbolo e centro nevralgico dell'amministrazione urbana. Ad Aprilia e Pomezia il travertino, rintracciabile soltanto nei basamenti e nella casa del

fascio, lascia spazio al rosso rispettivamente dei mattoni e del tufo. Nel piccolo borgo di Segezia, ultima costruzione di Concezio Petrucci tra il 1939-40, i tre ordini di archi sovrapposti del palazzo municipale rappresentano una reinterpretazione in mattoni del Palazzo della Civiltà dell'Eur ma anche, come afferma Pennacchi, una rilettura del rifacimento in mattoni di Valadier del Colosseo; e la bianca torre campanaria, posta davanti alla facciata in stile rinascimentale della chiesa, a primo acchito in continuità con le realizzazioni dell'E42 viene definita da Pennacchi "la torre di Pisa, trapiantata a 11 chilometri da Foggia".

Sebbene tale modello ebbe continuità soltanto nelle colonie agricole dell'impero italiano in Africa e nel Dodecaneso, l'architettura del Regime, come ha scritto Vittorio Gregotti nel 1985, "ci ha consegnato attraverso le città pontine il senso della città come insieme [...] anche se non dobbiamo dimenticare che essa è in gran parte resto misero e retorico di una tradizione ben più importante" (GREGOTTI, 1985, p. 15).

Tra i diversi spunti che l'esperienza delle città di fondazione del ventennio offre alla riflessione critica sono forse due quelli che - in un'ottica di analisi sulle realizzazioni contemporanee di Shanghai - emergono con maggiore



forza, proprio in diretto riferimento alla linea di composizione urbana proposta da Gregotti. L'uso del binomio spazio-edificio pubblico per affermare il ruolo gerarchico - nella struttura urbana - delle funzioni istituzionali e pubbliche e una stretta aderenza tra disegno urbano e caratteri dell'architettura. Un principio, quest'ultimo, che, nell'assegnare un ruolo significativo alla coerenza tra *facies* degli edifici e rapporti tra volumi e spazi (piazze, strade, distacchi) comporta l'assunzione progettuale di vincoli che, alla fine del processo, tendono a escludere soluzioni eclettiche e trasposizioni fantasiose che porterebbero la città di fondazione troppo verso il concetto di parco tematico (tipo Disneyland).

1.3.3 Le *new towns* inglesi

L'esperienza di costruzione di nuovi centri urbani condotta in Inghilterra tra il 1946 e il 1970 ha la propria origine nell'immediato dopoguerra, all'interno delle politiche di decentramento avviate dal governo laburista oltre la *green belt* prevista dal Greater London Plan di Patrick Abercrombie nel 1944. In particolare, con il New Town Act emanato nel 1946 il governo avvia l'ampio programma di fondazione delle tre generazioni di *new towns*, le prime (New Towns Mark I, 1946-1950) realizzate ad una distanza dal centro di Londra compresa tra i 32 e i 56 Km, le seconde (New Towns Mark II, 1961-1964) e le

terze (New Towns Mark III, 1966-1970) ad una distanza compresa tra i 96 e i 130 Km.

All'origine della vicenda delle *new towns* nel Regno Unito vi è stata la congiuntura di una serie di avvenimenti che si susseguirono a partire dal secondo dopoguerra e che diedero una decisiva accelerazione alle misure in materia urbanistica avviate già a inizio secolo con l'obiettivo di decongestionare le aree urbane a forte concentrazione industriale. Più specificatamente gli ingenti danni causati dal secondo conflitto mondiale, la fine dell'epoca coloniale e la conseguente necessità di ospitare e dare lavoro ad un numero elevato di reimpatriati portarono alle estreme conseguenze i gravi problemi che le città inglesi accusavano già dalla seconda metà dell'Ottocento, come l'espansione incontrollata della metropoli londinese e delle Contee limitrofe, la dispersione degli insediamenti nelle campagne, il conseguente aumento delle distanze tra luogo di lavoro e residenza e il degrado delle condizioni degli alloggi. Durante la guerra, i provvedimenti messi in atto per porre rimedio a tali problematiche dal governo di coalizione prima e dal governo conservatore poi, risultarono frammentari ed inefficaci e convinsero il partito laburista, salito al potere nel 1945, a portare avanti una politica progressista. Come afferma Rodwin:

“È poco probabile che in Inghilterra si sarebbero costruite delle città nuove se non ci fossero stati la guerra e i bombardamenti e forse anche se nel dopoguerra il partito laburista non avesse vinto le elezioni” (RODWIN, 1977, p. 41).

La politica di costruzione di nuovi centri urbani, infatti, è il risultato della convinzione di ispirazione socialista che lo sviluppo controllato - da intendersi marcatamente come progettato - dei centri urbani e il decentramento, parti integranti della riforma dello stato sociale, potessero rappresentare da un lato un'opportunità di sviluppo dell'industria moderna, in cui mettere in campo senza difficoltà le innovazioni tecnologiche fin'ora esplorate, e dall'altro la possibilità di creare un luogo in cui i beni economici, politici, sanitari e culturali fossero accessibili a tutti. La *new town* infatti, conseguenza del nascere di nuovi impianti industriali, rappresentava l'occasione per fornire agli operai e alle loro famiglie un nuovo standard urbano e di vita sociale rispetto ai malsani sobborghi delle preesistenti città industriali. Essa rappresentava il luogo ideale in cui mettere in campo senza vincoli le risorse e le tecniche della modernità, in modo da massimizzare il potenziale socio-economico, rendere accessibili i servizi da parte degli abitanti e ricostruire un equilibrio tra residenza e luoghi di produzione.

Le strategie attuate nella progettazione e realizzazione delle nuove città rappresentano il consuntivo di un sapere accumulato nella costruzione, prima della seconda guerra mondiale, di molte *garden cities* costruite in tutto il mondo seguendo il modello della città giardino di Howard. Di tale teoria, l'esperienza inglese delle *new towns* ne rappresenterà la massima espressione, ne evidenzierà i limiti e ne segnerà il definitivo declino.

In particolare, la convinzione che le dimensioni demografiche e spaziali della città dovessero essere contenute entro limiti confacenti alla vita urbana, parte integrante delle idee formulate da Howard ma anche della cultura occidentale sin dall'antichità¹⁰, viene definito oltre che in termini demografici, attraverso l'utilizzo del *neighbourhoods units*. Tale concetto teorizzato da Clarence Perry nel 1929 e basato sulla concezione organica che la città è il risultato di una composizione proporzionata e unitaria di parti tra loro diverse per forma, funzione e ruolo, definisce una serie di unità di quartiere tra loro collegate la cui dimensione è calcolata in funzione di un raggio di quindici minuti a piedi dal centro, dove si trovano i principali servizi pubblici. Il modello, già utilizzato da Clarence Stein ed Henry Wright a Radburn nel 1927-29 e nella prima metà degli anni

In alto: Mappa della distribuzione delle new towns di Londra

Al centro: Harlow New Town, mappa della città

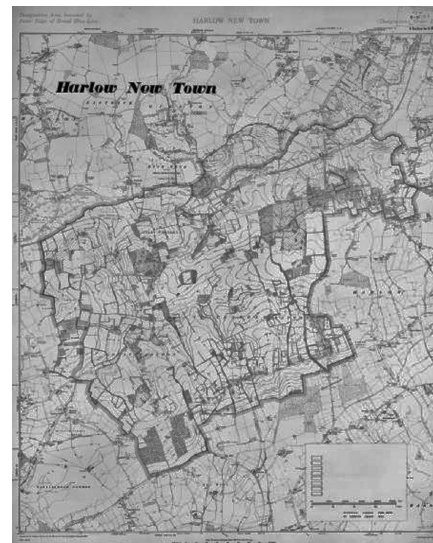
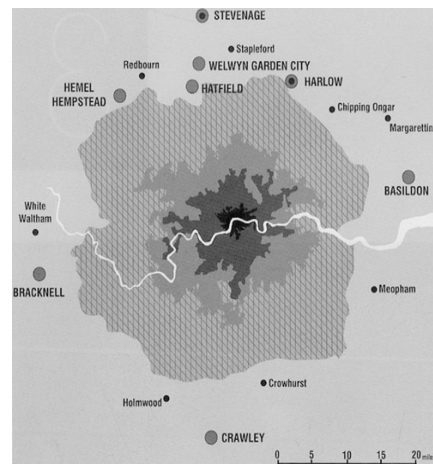
Trenta nella costruzione delle *greenbelt cities* del New Deal, si sviluppa soprattutto nella prima generazione di *new towns*. La città di Harlow, ad esempio, il cui *master plan* è stato redatto nel 1947 da Sir Frederick Gibberd, si compone di tre quartieri principali raggruppati intorno al centro città, ognuno organizzato in un sistema di sotto-quartieri, dimensionati secondo i principi del *neighbourhoods units* e dotati di un proprio centro in cui sono collocati i servizi necessari per soddisfare le esigenze quotidiane. Tale concetto verrà implementato e rivisitato nelle realizzazioni successive, certamente influenzate dalle teorie lecorbusieriane sulla città del futuro. La struttura a maglia reticolare della *new town* di Milton Keynes¹¹ fondata nel 1967, risulta essere più simile al piano di Le Corbusier per Chandigarh che all'impianto di Letchworth o Welwyn.

Anche il ricorso frequente a strade di distribuzione sinusoidali e a strade di accesso alle residenze a *cul de sac*, già sperimentato a Welwyn e nei sopra citati casi americani, nelle prime *new towns* definisce e articola tutte le aree residenziali, nelle ultime invece a partire da Cumbernauld connota soltanto alcune delle parti più ricche dove, come nel caso di Milton Keynes, si ricerca un ritorno al vernacolare attraverso la riproposizione di un'architettura elisabettiana. In quelle povere invece le strade perdono la

connotazione curvilinea, con riduzione del potenziale identitario e si riallineano alla viabilità principale.

La separazione tra flussi pedonali e carrabili cui si era già ricorsi nella *town for the motor age* di Radburn e che era alla base delle teorie sulla città del Moderno si ritrova in molte *new towns*. Alla distinzione tra distributori primari, secondari e locali, si aggiunge, nelle ultime città un'arteria destinata al trasporto pubblico, che in alcuni casi diviene un elemento generatore dell'impianto urbano. Emblematico a questo proposito il caso di Runcorn, dove la matrice del piano è il percorso del mezzo pubblico che attraversa tutta la zona residenziale, la strada per il traffico motorizzato, invece, corre all'esterno, tra le residenze e le zone industriali.

Ad eccezione di Cumbernauld, la bassa densità caratterizza tutte le *new towns* inglesi. Tale concetto aveva connotato già le esperienze dei *suburbs* vittoriani e delle *garden cities* e deriva dall'idea di Unwin per cui "*nothing gained by overcrowding*" (UNWIN, 1912). Tuttavia nelle prime esperienze il concetto di bassa densità è associato al tentativo di conciliare i criteri dell'urbanistica razionalistica, come la separazione delle funzioni e l'importanza degli spazi verdi tra una zona e l'altra, con la

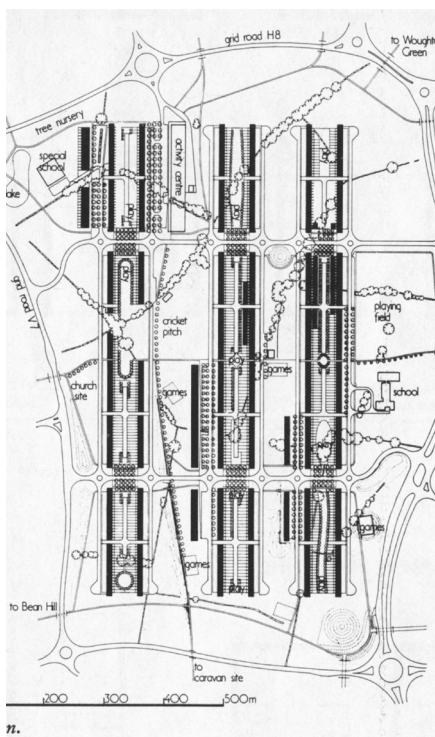


tradizione della città giardino e l'immagine pittoresca. La logica funzionalista dello *zoning* unita al desiderio riscontrato tra la popolazione inglese, ma diffuso in tutta la cultura occidentale, della casa unifamiliare con giardino si traducono, nella prima generazione di *new towns*,

In alto: Milton Keynes, Ashfield Stantonbury, disegno

Al centro: Milton Keynes, planimetria della new town

In basso: Crawley, Shopping centre, 1955



in un impianto urbano diviso in quartieri residenziali, ciascuno basato su un concetto di villaggio, raggruppati intorno a un centro città ed una zona industriale generalmente posta nei pressi della rete ferroviaria o dell'autostrada. Tuttavia "queste società urbane, costruite secondo l'idea delle città giardino inglesi, non possedevano alcuna vitalità anche negando la realtà cittadina, le abitazioni erano sparse nel verde e questa apertura nella pianificazione segnava un maggiore isolamento del singolo cittadino borghese dalla grande comunità urbana" (LUND, 1976, p. 35). La frase di Nils-Ole Lund sintetizza le numerose critiche rivolte all'ambiente urbano risultante da queste prime realizzazioni:

"... Le città, come un brutto quadro, si capiscono troppo presto ... non si coglie una netta divisione fra città e campagna ... nelle città nuove si colgono poche idee; le città in sostanza sono noiose ..." (RODWIN, 1977, p. 132);

"... I loro abitanti, invece di sentirsi protetti da un ambiente comodo e piacevole, si trovano abbandonati a loro stessi in un deserto di aiuole verdi e di strade di cemento ... avrebbero potuto avere qualcosa di cui, col passare del tempo, lamenteranno la mancanza: la sensazione di essere al centro di una comunità, per quanto piccola, e non alla periferia di essa" (RICHARD, 1953, p. 31);

"... il culto dell'isolamento ... la teoria che ciascuno è odioso al vicino e perciò deve esserci il maggior spazio possibile fra gli uni e gli altri ... la deprimente sensazione di essere un provinciale in un ambiente che non appartiene né alla città né alla campagna ..." (CULLEN, 1953, p. 34).

Le città realizzate a partire dagli anni cinquanta in poi, quindi, deriveranno dalla reazione all'immagine urbana delle *new towns* britanniche realizzate nei primi anni del dopoguerra, come Stevenage e Harlow, e dalle riflessioni portate avanti in particolar modo da Gordon Cullen sul concetto di Townscape. Come afferma Richards nel suo saggio *The Failure of the New Towns*:

"una città è per definizione un'area costruita, il cui ruolo consiste nel far nascere un particolare tipo di vita. Essa è il luogo dove trovarsi insieme e dove si vuole vivere a contatto con gli altri, ed essa esprime ciò con la propria densità" (RICHARD, 1953, p. 32).

Il concetto di densità, però, espresso nei nuovi insediamenti di Peterlee, Cumbernauld e Hook assumerà un carattere polisemico che non può essere ridotto al semplice dato quantitativo. Esso rappresenterà il tentativo di affrontare la complessità dello spazio urbano moderno, fitto di avvenimenti e di carattere, frutto della sovrapposizione di

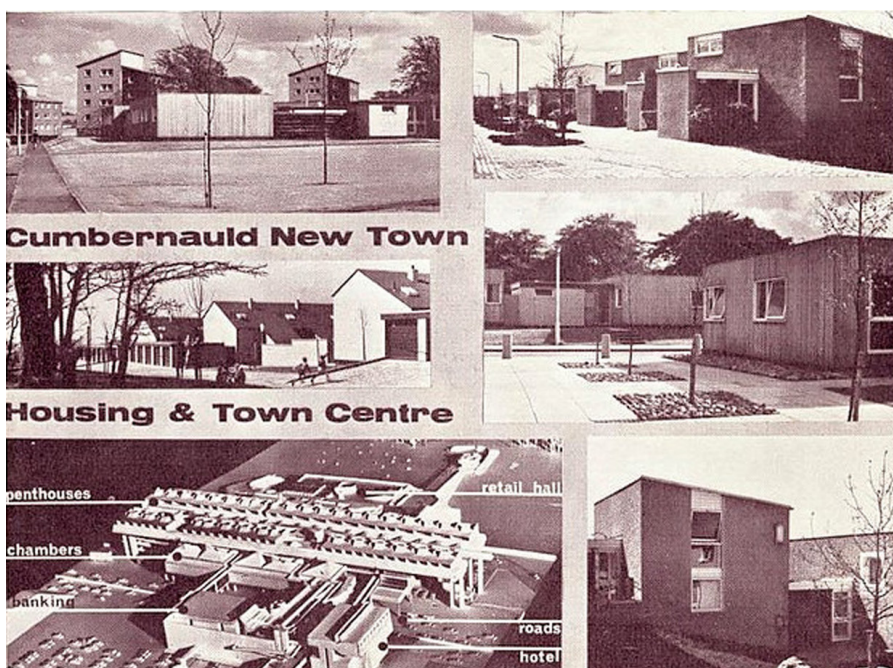
In alto: Harlow New Town, Bush Fair Shopping Centre

In basso: Cumbernauld New Town, cartolina del 1970 pubblicato dal Cumbernauld Oxfam Group

persone, attività e spostamenti, basato sul concetto della *mixité* e sulla critica allo *zoning*. Nella descrizione di Lund Cumbernauld appare a tutti gli effetti una città *townscape*:

“Le abitazioni di Cumbernauld non sono più divise in unità attigue, ma vengono legate l’una all’altra intorno all’intera collina, vi sono più appartamenti in edifici a più piani di quanto non si fosse ormai abituati a vedere nelle città degli anni quaranta. È presente una densità più alta e le zone tra le case sono ricoperte di materiali durevoli; è abbandonata la linea dolce e morbida a favore di quella potente e spigolata¹²” (LUND, 1976, p. 41-42).

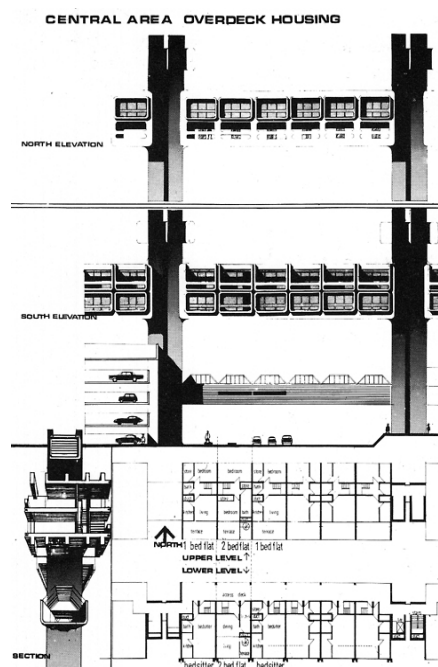
Al tema della densità si associa, sin dalle prime realizzazioni, il tema dell’intensità legato alle riflessioni condotte a partire dal primo dopoguerra sul concetto di *core*. Il centro della città, che nelle *new towns* inglesi viene per la prima volta costruito *ex novo*, come sosteneva la relazione di una Corporation, “costituisce forse l’elemento urbanistico singolo più importante e più difficile da costruire nella città” (RDC, 31 Marzo 1952, p.238, citato da RODWIN, 1977, p. 76), perché esso costituisce non soltanto il luogo più redditizio di ogni città nuova, ma anche uno dei principali elementi di sviluppo della comunità. Come afferma Rodwin:



“senza fognature, acqua, strade e industrie nessuna città può esistere; ma senza le scuole, le chiese, gli edifici pubblici e le attrezzature per la ricreazione difficilmente le città possono realizzare i loro obiettivi” (RODWIN, 1977, p. 77).

In tutte le *new towns* il cuore della città era costituito da un'area pedonale contenente, in antitesi con quanto era avvenuto fin'ora nei centri antichi delle città europee, al centro gli spazi per il commercio e ai suoi margini le istituzioni culturali e civili. Tali funzioni che nelle prime *new towns* erano concepite come un insieme di elementi isolati vengono addirittura integrate, a partire da Cumbernauld, in una unica piastra in grado di consentire ai pedoni di circolare al coperto tra negozi e servizi pubblici, fino alle residenze stesse. Il tema dell'integrazione tra centro civico e spazi residenziali rappresenta uno dei nodi maggiormente problematici - ma forse per questo più potenzialmente fertili verso nuovi sviluppi - della progettazione delle nuove città. Alla netta separazione che caratterizza la struttura zonizzata delle prime realizzazioni si contrappone nella seconda e terza generazione la necessità di trovare un'integrazione tra centro e residenze. Significativa da questo punto di vista è la soluzione messa a punto a Runcorn, che prevedeva la costruzione di una





serie di abitazioni *duplex* poste a mo' di ponte sul centro commerciale e direttamente collegate ad esso tramite torri strutturali contenenti gli ascensori. Tali *overdeck houses* assolvevano alla duplice funzione di vitalizzare il centro con i loro abitanti e collegarlo direttamente con le aree residenziali circostanti.

Il mancato successo di questa sperimentazione - culminata con la demolizione, a metà degli anni '90, del complesso di J. Stirling a Runcorn Southgate - conferma la possibilità di estrarre, dall'intera esperienza delle tre generazioni di *new towns* britanniche - il senso di una strategia compositiva binaria. Da un lato stanno i quartieri residenziali definitivamente

asestati sui principi della *garden city* - accettati anche dall'utenza come migliore standard abitativo/urbano - e dall'altro i centri urbani dotati di servizi, pubblici e privati, che in fase contemporanea, tendono sempre più a essere ricostruiti come *mall* senza che questo provochi traumi o contestazioni. Una dicotomia che, nel soddisfare pienamente le esigenze della socialità urbana del Regno Unito, tiene aperta - in una ottica di trasposizione in altro contesto - una via di maggiore libertà nell'adozione e accostamento di modelli e stili (di vita e architettonici). Un tema che, in parte, sembra caratterizzare anche l'esperienza della Thames Town di Shanghai.

1.3.4 Le *villes nouvelles* francesi

Le nove *villes nouvelles*, costruite in Francia a partire dagli anni '60, rappresentano una componente significativa della politica di sviluppo urbano svolta dal governo tra il 1960 e il 1970 per porre un freno all'espansione disordinata delle maggiori aree metropolitane francesi. Con l'obiettivo di offrire un quadro di vita alternativo che ritrovi l'equilibrio tra occupazione, *habitat*, trasporti, qualità del costruito, del paesaggio e del verde urbano, cinque nuove città sono sorte ai margini della regione di Parigi: Cergy-Pontoise (1969) a ovest, Marne-la-Vallée (1972) a est, Evry (1969) e Sénart (1973) a Sud-Est, Saint-Quentin-en-Yvelines

(1970) a sud-ovest; e quattro nuove città sono state istituite nelle altre province: Villeneuve d'Ascq a est di Lille (1969), L'Isle d'Abeau a est di Lione (1972), Val-de-Reuil, inizialmente Le Vaudreuil tra Parigi e Rouen (1972), Etang de Berre, vicino a Marsiglia (1973).

La vicenda ha origine nel 1965 a seguito dell'attuazione del nuovo Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (SDAURP) ad opera di Paul Delouvrier, delegato generale al Distretto della regione parigina che, a fronte di una popolazione in crescita, con quasi 150.000 nuovi residenti ogni anno, e una rete di trasporti insufficiente, avvia un ambizioso e innovativo programma di costruzione e adeguamento di infrastrutture e servizi, ristrutturazione delle periferie e creazione di nuovi centri urbani.

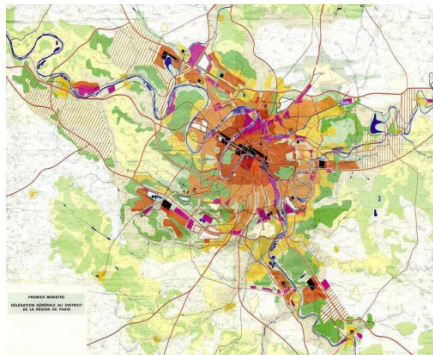
"*Cette banlieue parisienne, on ne sait pas ce que c'est! Delouvrier, mettez-moi de l'ordre dans ce bordel!*"¹³ è in questi termini che il generale de Gaulle da avvio, a seguito di una panoramica della regione di Parigi in elicottero, alla creazione delle nuove città.

Secondo le direttive del piano le nuove città della regione parigina (in origine in numero di sette, ridotto poi a cinque) dovevano essere situate a circa 30 km dalla città centrale per assorbire e gestire la crescita della popolazione dell'Ile de

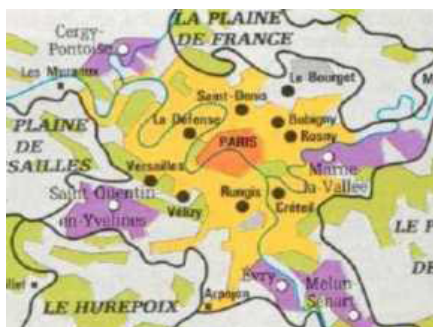
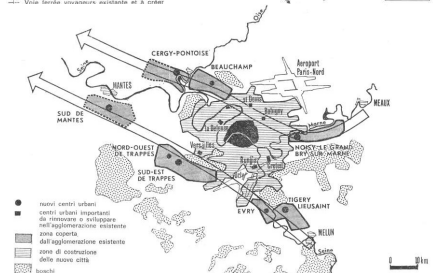
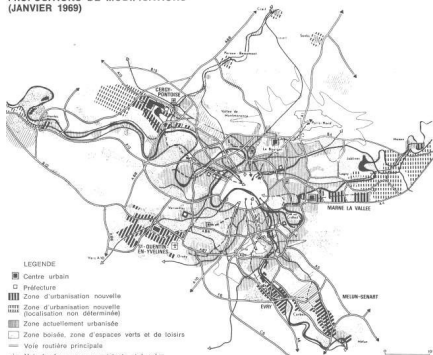
In alto: Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, 1965

Al centro: schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, 1969

In basso: Le villes nouvelles de Ile de France



SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION DE PARIS PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS (JANVIER 1969)



France, offrire ai residenti un equilibrio tra alloggi e posti di lavoro per evitare il pendolarismo e equilibrare le dotazioni degli alloggi tra edilizia sociale, accesso alla proprietà e offerta privata, come pure tra abitazioni collettive e individuali. Esse dovevano contenere tutti i servizi alla scala urbana al fine di rendere tali centri città vere, alternative alla città centrale seppur da essa non del tutto autonome, come sottolineato da questo estratto dello SDAURP:

"Seront-elles des cités-satellites, suivant une expression souvent employée? Ce mot-image, emprunté à la cosmographie, est ambigu:

- appliqué aux fonctions des villes nouvelles, il contient une part de vérité : se situant au sein d'une vaste agglomération, et étant reliées à cette dernière par de puissants réseaux de transport, elles n'ont pas un besoin aussi impérieux qu'une ville isolée de semblable importance d'assurer la totalité des fonctions urbaines, alors que leur situation ou leur taille ne leur permettraient qu'imparfaitement de les assurer. Chacune n'a pas besoin de posséder un aéroport autre qu'un terrain spécialisé dans les liaisons d'affaires, ni une université spécialisée dans le traitement d'affections peu courantes. Regroupés en petit nombre à des nœuds de communication, bien reliés à l'ensemble de

l'agglomération, de tels équipements pourront atteindre une qualité supérieure, sans devenir pour cela inaccessibles. De même, ces villes n'auront pas à procurer des emplois à tous leurs habitants et rien qu'à eux ; certains iront travailler autre part dans l'agglomération, cependant que viendront y travailler d'autres personnes habitant ailleurs.

Ensuite, il sera possible d'y implanter des équipements exceptionnels – grands musées d'art ou de techniques, par exemple – que quelques centaines de milliers d'habitants ne justifieraient pas, et qui ne pourront y être placés que du fait de l'insertion de ces villes dans une agglomération vingt fois plus peuplée.

Enfin le cœur de Paris restera le centre de toute l'agglomération, de toute la région urbaine et certaines des fonctions que ce cœur exerce resteront uniques : même si les théâtres se multiplient dans toute l'agglomération, il n'y aura toujours qu'une seule Comédie française ; les préfectures vont passer de trois à huit en région de Paris, mais quand il faudra avoir recours aux administrations centrales, c'est toujours dans le cœur de Paris qu'on les trouvera.

C'est pour tous ces motifs que les villes nouvelles de la région urbaine de Paris ne seront pas complètement "autonomes" (SDAURP, 1965, p. 72-73)¹⁴

In alto: La ville nouvelle di Cergy-Pontoise, area della Prefettura in costruzione

Al centro: La ville nouvelle di Cergy-Pontoise, planivolumetrico

In basso: La ville nouvelle di Cergy-Pontoise, sezione di progetto

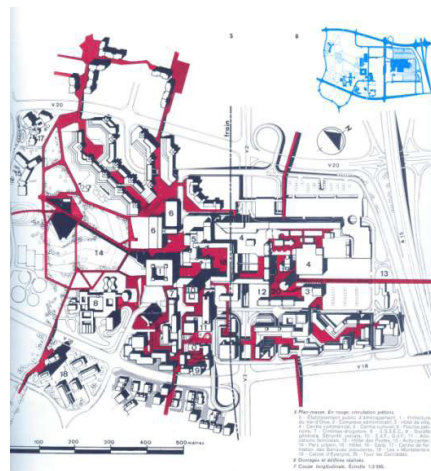
L'estensione di tale modalità di sviluppo al livello nazionale consentì successivamente la realizzazione delle quattro nuove città attorno agli agglomerati urbani di Rouen, Lione, Lille e Marsiglia.

Il programma si svolge nel quadro giuridico delle Operazioni d'Interesse Nazionale (OIN) ed è attuato a livello locale tramite la predisposizione per ogni nuova città di un *établissement public d'aménagement* (EPA). Ogni EPA predispone di strumenti urbanistici creati *ad hoc* come le cosiddette *zones d'aménagement différencié* (ZAD) e *zone à urbaniser en priorité* (ZUP), sostituite nel 1967 dalle innovative *zones d'aménagement concerté* (ZAC), tra le prime traduzioni in termini di normativa urbanistica delle istanze processuali del progetto urbano. Tali aree, selezionate sulla base della priorità dell'intervento, sono parzialmente deregolate rispetto alla normativa urbanistica vigente, al fine di agevolare l'operazione di trasformazione e facilitare la cooperazione tra autorità pubbliche e imprenditori privati. Questo strumento, ancora in vigore, è alla base della realizzazione dei ben noti progetti urbani francesi degli anni Novanta (Les Halles, Bercy, Rive Gauche...).

Dal punto di vista delle teorie del progetto queste nuove città dovevano porsi come laboratori di

innovazione architettonica. Dopo anni in cui la maggior parte degli interventi mirava alla pragmatica ricostruzione post-bellica, le *villes nouvelles* rappresentavano l'occasione di sperimentazione di concetti innovativi. La città di Evry ad esempio, fin dalla fine degli anni 1960, sarà un vero e proprio laboratorio urbano e un vero museo delle grandi tendenze architettoniche della seconda metà del XX secolo, dove si sono espressi i più grandi nomi dell'architettura internazionale: Lagnel Andraut e Parat, Chemetov, Sarfati, Macary, Riboulet, Botta... solo per citarne alcuni.

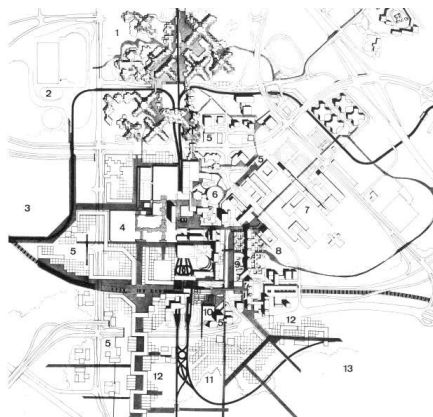
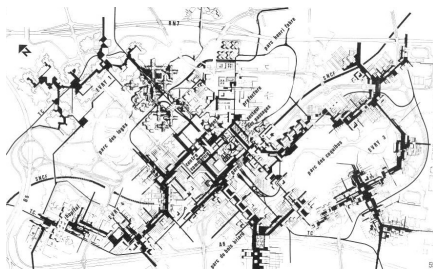
Per quanto concerne l'impianto urbano, la matrice teorica alla base della costruzione di questi nuovi centri affonda le sue radici nell'applicazione e nel superamento delle istanze funzionaliste e del pensiero lecorbusieriano del quale se da un lato incamerano i precetti architettonici della pianta libera, della facciata libera, in alcuni casi del tetto giardino e del piano pilotis, dall'altro propongono la correzione degli "errori" dell'architettura funzionalista soprattutto circa l'integrazione



In alto: La ville nouvelle di Evry, l'area della Prefettura in costruzione

Al centro: La ville nouvelle di Evry, piazza Droits de l'Homme

In basso: La ville nouvelle di Evry, planivolumetrico



della città nell'ambiente naturale e la riappropriazione del *centre-ville* quale cuore pulsante del nuovo impianto urbano.

Queste considerazioni si iscrivono in una riflessione di lunga data sulle relazioni tra città e natura frutto dell'integrazione delle teorie della *garden city* della seconda metà del XIX secolo, con i lavori di architetti paesaggisti come Frederick Law Olmsted (1822-1903) in America, o Jean Claude Nicolas Forestier in Francia (1861-1930), ma anche con i precetti della corrente dell'architettura organica teorizzata negli Stati Uniti da Frank Lloyd Wright.

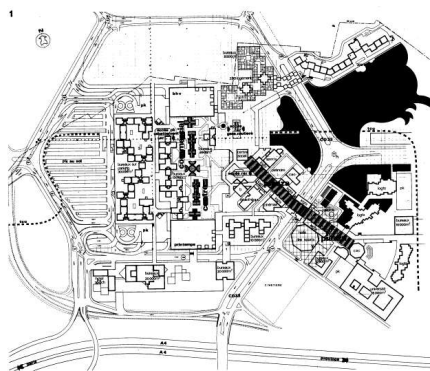
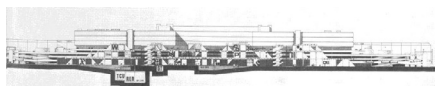
La promozione di un'armonia tra uomo e natura e di un equilibrio tra ambiente costruito e ambiente naturale è alla base dell'impianto urbano di Marne-la-Vallée che, riprendendo i principi attuati da Alphand a Parigi, accorda, attraverso l'integrazione di elementi artificiali propri dell'uomo e elementi naturali propri del contesto, un posto centrale agli spazi verdi che fungono da collegamento tra i vari luoghi della città. In rottura con "la *tabula rasa*" dei grandi progetti di ricostruzione del dopoguerra derivati dal pensiero funzionalista e dal Movimento Moderno, dove il luogo non è considerato come un elemento di concezione ma solo come appoggio a considerazioni di natura astratta, qui parchi e spazi verdi sono il frutto del legame con le sollecitazioni del contesto.

Tuttavia molto spesso gli elementi naturali restano tutto sommato pensati come strumenti al servizio dello spazio costruito e l'immagine delle città nuove non rispecchia l'idea "di città naturale" sviluppata nei discorsi teorici, ma appare molto più vicina alle proposte del Movimento Moderno e ai precetti della carta di Atene. Il collegamento organico, immaginato da Christian de Portzamparc e Antoine Grumbach tra il 1970 ed il 1985 per la città di Marne-la-Vallée è rappresentativo di questa tensione tra volontà teorica di concepire un nuovo vocabolario ed un nuovo paesaggio urbano e la sua attuazione concreta nel nuovo impianto urbano.

In netta contraddizione con le concezioni funzionaliste della città senza centro, ma anche con la tendenza attuale osservata soprattutto oltre Atlantico di decadimento del ruolo del centro urbano in seguito all'importanza della motorizzazione privata, le *villes nouvelles* riconoscono il predominio assoluto del centro quale elemento cardine della struttura dell'impianto urbano.

Questa scelta, che risulta più vicina al concetto di *core* espresso nelle *new towns* inglesi, appare particolarmente netta a Marne-la-Vallée e ad Evry dove la composizione del centro si basa su alcuni spazi

maggiori: il "foro", centro dei trasporti e luogo di incontro; la piazza di rappresentanza; il boulevard urbano, il parco pubblico, e concentra le diverse funzioni pubbliche: commerciale, amministrativa, universitaria, culturale, di lavoro, di ricreazione, assolvendo alla duplice funzione di creazione di un polo di attività e di servizi per gli abitanti della nuova città e ristrutturare il tessuto urbano della periferia esistente. Quest'ultimo obiettivo è particolarmente importante ad Evry, dove la vera città nuova costituirà la parte centrale, già abbondantemente contornata di aree urbanizzate (agglomerazione di Corbeil, ViryChâtillon, Sainte-Geneviève-des-Bois...) e in via di rapida urbanizzazione (Grigny, Ris-Orangis), al contrario sarà molto meno importante a Cergy-Pontoise situata in un luogo relativamente vergine.



1.3.5 I *groeikernen* olandesi

Le nuove città olandesi - l'ultima generazione europea collocabile fra gli anni 1960 e 1980 - sono il risultato delle politiche di contenimento del fenomeno di *spill-over* dei livelli più alti della classe media in contesti suburbani a bassa densità, verificatosi a partire dagli anni '70 soprattutto nelle grandi città del Randstad.

Secondo quanto previsto dal Secondo Documento Programmatico sulla Pianificazione Territoriale (Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening, del 1966), tali nuovi nuclei urbani, definiti "centri di crescita" (in olandese *groeikernen*) erano collegati alla strategia di sviluppo urbano della "dispersione concentrata" che prevedeva la realizzazione di una serie di città satellite poste ad una distanza fra i 10 e i 20 km dalle grandi città del Randstad la cui crescita suburbana era divenuta esponenziale.

La strategia prevedeva la realizzazione di veri e propri nuclei di supporto alle grandi città attraverso una canalizzazione degli investimenti residenziali in aree meno sviluppate, fornendo una risposta alla crescente domanda di ambienti di vita legati alla bassa densità residenziale, ma nello stesso tempo regolando il processo di suburbanizzazione spontanea, evitando il consumo di

suolo e soprattutto preservando gli spazi aperti all'interno del "Cuore Verde" del Randstad, alla base del concetto della città anulare.

Questo rafforzamento dello sviluppo poli-nucleare doveva essere ottenuto tramite il potenziamento di centri esistenti e la realizzazione di città nuove. In totale 16 comuni ottennero lo *status* di centro di crescita, di questi 13 sono strettamente



Groeikernen

■ Onderzocht

■ Overig

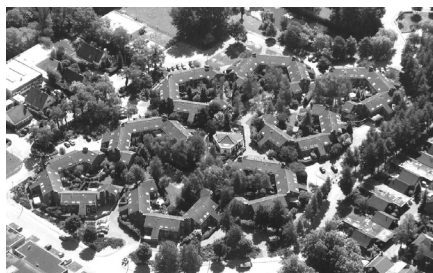
- | | |
|---------------------------|--------------------|
| 1. Almere | 9. Alkmaar |
| 2. Capelle aan den IJssel | 10. Duiven |
| 3. Haarlemmermeer | 11. Hellevoetsluis |
| 4. Houten | 12. Helmond |
| 5. Nieuwegein | 13. Hoorn |
| 6. Purmerend | 14. Huizen |
| 7. Spijkensisse | 15. Lelystad |
| 8. Zoetermeer | 16. Westervoort |

In alto: Almere, Piano Strutturale, Teun Koolhaas Associates, 1976

Al centro: Almere Haven, Neighbourhood Typology, 1977

Almere Stad, Neighbourhood Typology, 1977

In basso: Almere Buiten, Neighbourhood Typology, 1977



legati alle quattro maggiori aree urbane del Randstad: Spijkenisse, Chapelle a/d iJssel, Hellevoetssluis sono nuclei di supporto alla città di Rotterdam; Zoetermeer doveva raccogliere la popolazione in eccesso dell'Aia; Nieuwegein, Houten, erano legate alla città di Utrecht; e Hoorn, Huizen, Alkmaar, Purmerend, Almere, Harlemmermeer e Lelystad alla città di Amsterdam. I residenti delle tre *new towns* che non appartenevano all'*overspill* del Randstad: Helmond, Duiven e Westervoort, erano rispettivamente legati alle città di Eindhoven e Arnhem.

Il riferimento teorico alla base della costruzione di questi nuovi impianti urbani può essere rintracciato nell'ibridazione del modello di pianificazione regionale della città giardino di Howard con lo stile architettonico del Movimento Moderno e dei CIAM, di cui l'Olanda vantava illustri esponenti. Il centro della città di Haarlemmermeer, Hoofddorp, ad esempio, è un perfetto esempio di un quartiere a bassa densità del Moderno realizzato in un contesto suburbano. E nei primi piani della città di Lelystad le idee di una città verde provenienti dal movimento inglese – un'importante fonte di ispirazione per i progettisti, che avevano a lungo visitato le varie città nuove in Gran Bretagna – si fondono con i concetti funzionalisti della separazione

dei flussi pedonali ciclabili e automobilistici.

Per quanto riguarda l'impianto urbano, tra le varie città, Almere presenta sicuramente la struttura più originale. Essa è stata concepita come unione di nuclei semi-indipendenti, ognuno con i propri quartieri, con una propria struttura e con una propria identità, collegati dal sistema infrastrutturale: Almere Haven, Almere Stad e Almere Buiten. Almere Haven è la parte più antica della città e, come nel caso di Lelystad, presenta ancora quell'architettura idealista che aveva caratterizzato le prime realizzazioni sulle terra appena bonificata dei Flevoland. Tutti gli insediamenti residenziali sono stati costruiti attorno ad un piccolo parco verde accessibile, come nello schema delle città giardino, attraverso un sistema di strade a cul-de-sac. Almere Stad costituisce la parte centrale dell'insediamento che a seguito della significativa trasformazione avvenuta di recente ad opera di Rem Koolhaas, assolve al ruolo di vero *core* urbano. Due nuovi nuclei sono in costruzione: Almere Hout e Almere Poort e molti altri sono in fase di pianificazione.

Nel 1999, quando ormai i successivi Documenti Programmatici (Terzo Documento Programmatico sulla Pianificazione Territoriale, del 1974 - la sua estensione Linee Guida Strutturali per le

Aree Urbane, del 1983 – Quarto Documento Programmatico sulla Pianificazione Territoriale, del 1988 - le note Vinex del 1990) avevano già segnato la fine della crescita deconcentrata attraverso nuovi insediamenti, la concentrazione dello sviluppo residenziale in aree all'interno dei confini urbani esistenti e soprattutto il passaggio dalla strategia di sviluppo della città anulare al concetto di Città Compatta, Lelystad e Almere avevano superato i 100.000 abitanti, Alkmaar seppur piccola si configurava come una città vera e propria mentre gli altri centri di crescita erano rimasti, per grandezza e per carattere, alla dimensione di un villaggio.

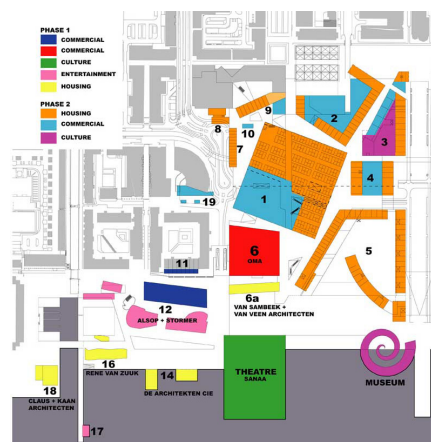
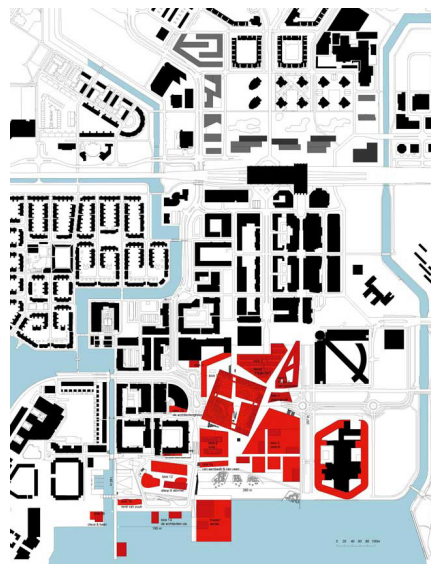
Oggi Almere ha raggiunto quasi i 200.000 abitanti e il governo, supponendo un ulteriore aumento demografico, ha previsto di ampliare la città per farle raggiungere entro il 2030 i 350.000 abitanti¹⁵.

I parametri che ne hanno definito la sopravvivenza e il successo sono riscontrabili nell'azzeccata collocazione della nuova città all'interno del *network* metropolitano e nell'adozione, fin dal progetto originario ad opera di Teun Koolhaas, zio di Rem Koolhaas, della strategia progettuale basata sul concetto della multipolarità.

Una impostazione, poi, fortemente rafforzata e sostenuta dall'alta qualità, non solo edilizia, ma

anche architettonica/compositiva della componente residenziale di tessuto che, nel complesso, si è affermata come una delle migliori esperienze nel panorama di fine secolo e ha promosso, sulla scena internazionale, firme ormai consacrate come Claus En Kaan, Mecanoo, Christian de Portzamparc, René van Zuuk, de Architekten Cie, solo per citarne alcune.

Una esperienza che, tuttavia, si fonda su un concetto molto evoluto di programmazione strategica del territorio, non limitato, peraltro, alla sola componente urbana. Una *vision* integrata che mette in coerenza le città con il sistema agricolo, quello naturale e quello infrastrutturale arrivando a identificare vocazioni specifiche, per ciascuna entità di nuova fondazione, a cui i progettisti sono chiamati a dare risposte complesse e qualificate, all'interno di un quadro di condizioni al contorno sostanzialmente istruito e completo. Una esperienza che, in definitiva, appare non immediatamente traslabile - a partire dai criteri di impostazione fino agli esiti architettonici - in contesti, come quello di Shanghai, dove non sia paragonabile il livello di maturazione dei processi di definizione strategica. E dove, di conseguenza, non sia dato ai progettisti di sapere con buona esattezza a quale utenza e a quali obiettivi mirare.





NOTE

1 ("Le Città Nuove sono città o cittadine che sono state progettate da zero e costruite in un breve periodo di tempo. Esse sono progettate da professionisti, secondo un Master Plan in un sito dove prima non c'era nessuna città. Questo differenzia una New Town da una città 'normale' che cresce gradualmente e si evolve nel tempo. Inoltre, le Città Nuove sono per lo più il risultato di una decisione politica (top-down).

La costruzione di una nuova città 'da zero' è una impresa eroica che sfida l'architetto o il progettista a trovare la forma ideale per il programma urbano in accordo con lo stato dell'arte delle idee progettuali. Una New Town è sempre un riflesso di un momento nel tempo e delle ambizioni di quel momento").

2 DEN HARTOG, H. (2010). *Shanghai New Towns: searching for community and identity in a sprawling metropolis*. Shanghai: 010 Editore.

3 Vedi Capitolo 3

4 Ad esempio, NORBERG-SCHULZ, C. (1979). *Genius Loci. Paesaggio Ambiente Architettura*. Milano: Electa.

5 ("Il futuro dell'umanità è fondamentalmente urbano e le modalità di insediamento e di organizzazione sociale che hanno caratterizzato l'esistenza umana per millenni (sic) scompariranno gradualmente nel corso del prossimo

secolo. In larga misura, questo è già avvenuto nel mondo sviluppato, ma il processo è già in fase molto avanzata anche in molti angoli del mondo in via di sviluppo. Anche le parti meno sviluppate del mondo ora si stanno rapidamente e inesorabilmente urbanizzando").

6 "I 3.800 acri del territorio di Letchworth vengono divisi in due sezioni, l'area urbana di 1.200 acri e la cintura agricola di 2.600 acri: sono dimensioni, come si osserva, "più limitate di quelle indicate nel programma teorico, al quale si avvicina il numero degli abitanti, fissato a 30.000 persone, in base a una densità di costruzione di 12 case ad acro". Anche il piano dell'insediamento, dovuto agli architetti Raymond Unwin e Barry Parker, differisce assai dallo schema descritto da Howard: è una circostanza che, come si è detto, lo stesso Howard ha previsto, ma che qui pare tradursi in un impoverimento delle soluzioni. Mancano gli elementi tipologici qualificanti del centro né l'impianto radiale, con la Broadway puntata sulla stazione, riesce a enucleare la qualità urbana e gli accenti corali della comunità immaginata da Howard; la ferrovia attraversa la città tagliandola in due parti, e l'industria è accorpata sui due lati della linea ferroviaria, nelle zone orientali. Assai più studiate sono le sistemazioni residenziali, secondo un regolamento edilizio assai minuzioso nelle sue prescrizioni ambientali... - la costruzione di Letchworth procede piuttosto lentamente, perché

le industrie tardano a installarsi nella zona e gli abitanti sembrano intimoriti dalla distanza dal centro di Londra. Nel 1910 sono state costruite 1.157 case e botteghe da privati o associazioni cooperative, e 19 industrie; ma la cintura agricola non è ancora pianificata... Se alcuni dei principi generali che ispirano la prima città giardino corrispondono abbastanza fedelmente alle premesse del programma - come la proprietà collettiva dei suoli concessi in affitto per periodi di 99 o di 198 anni e l'equilibrio, sulla carta, delle funzioni (residenziale, artigianato-industria, agricoltura) - altri vengono a mancare, come l'autonomia produttiva, e quindi l'indipendenza dalla «città centrale» per gli impieghi di lavoro, o il rapporto città-campagna" (SICA, 1978, p. 10).

7 Welwyn, realizzata tra il 1920 e il 1926, ha un diametro di circa 3 Km ed è divisa in quattro settori da una linea ferroviaria principale e da una secondaria preesistenti. Uno dei settori è destinato all'industria, mentre l'altro è occupato principalmente dal centro cittadino organizzato attorno ad una *parkway*. Questa è l'elemento principale del disegno urbano ed è più simile ad un parco lineare che a una strada urbana, essendo larga 60 m e trattata con alberature, prati e aiuole. Come a Letchworth il tipo edilizio prevalente è l'unità monofamiliare su due piani aggregata a formare figure aderenti alla forma del terreno.

(ftp://pc30.architettura.unirc.it/Pultrone/Fondamenti%20di%20

urbanistica/LEZIONI%20Fond_Urbanistica%20PDF/6-La%20citt%C3%A0%20ideale%20del%20'900.pdf).

8 Il movimento di Howard ha una larga influenza in Europa. Dopo il 1900 un gran numero di sobborghi nelle principali città europee assumono la forma di città giardino. Degne di citazione: Hampstead a Londra (1907), Margherethöhe a Essen (1906), Floreal e Logis a Bruxelles (1921), Monte Sacro e Garbatella a Roma (1920) e molte Greenbelts americane. Tuttavia affinché l'idea della città giardino trovi la sua più ampia applicazione, si dovrà attendere fino alla ripresa edilizia del secondo dopoguerra con il piano dell'area metropolitana della grande Londra redatto da Patrick Abercrombie nel 1944.

9 ("E' la mancanza di bellezza, delle comodità di vita, che più di ogni altra cosa ci obbliga ad ammettere che il nostro lavoro di costruzione della città nel secolo scorso non è stato ben fatto. Nemmeno i poveri possono vivere di solo pane, [...] Avremo bisogno di garantire ancora di più spazi aperti, più aria, spazio e luce del sole per ogni abitazione; avremo bisogno di fare disposizioni adeguate per parchi e campi da gioco, per controllare le nostre strade, per pianificare la loro direzione, la loro larghezza, e il loro carattere, in modo che possano nel miglior modo possibile, provvedere al confort della comunità").

10 Platone, ad esempio, nella prima

parte del V Libro delle Leggi sente l'esigenza di determinare il rapporto ottimale tra territorio e popolazione, quale prerogativa per la costituzione della città ideale.

11 Terza generazione, la migliore realizzazione, un punto di arrivo.

12 Questa descrizione dimostra un caso eclatante di come le *new towns* nascano intorno a teorie - *zoning* e centralità urbana - poi ne decretano il parziale fallimento - tutte le critiche sopra descritte - e, infine, danno luogo a nuove visioni - il Townscape.

13 ("Questa periferia parigina, non sappiamo più cosa è! Delouvrier, mi ha messo ordine in questo casino!").

14 ("Saranno delle città satellite, secondo un'espressione spesso utilizzata? Questo termine, preso in prestito dalla cosmografia, è ambiguo:

- applicato alle funzioni delle nuove città, esso contiene un elemento di verità: se situate all'interno di una grande agglomerazione e collegate ad essa da reti di trasporto potenti, non hanno un bisogno così impellente, come lo avrebbe una città isolata di simile importanza, di garantire tutte le funzioni urbane, che la loro situazione o le loro dimensioni gli permetterebbero perfettamente di garantire.

Non c'è bisogno che ciascuna abbia un aeroporto specializzato nelle connessioni di affari o una università completa o un ospedale specializzato nel trattamento di affezioni poco diffuse. Raccolte in piccolo numero a

nodi di comunicazione, ben collegati all'insieme dell'agglomerazione, tali attrezzature potranno raggiungere una qualità superiore, senza diventare per ciò inaccessibili. Inoltre queste città non dovranno dare occupazione a tutti i propri abitanti; alcuni di loro andranno a lavorare da un'altra parte nell'agglomerazione e lì verranno a lavorarvi altre persone che abitano altrove.

In seguito, sarà possibile stabilirvi attrezzature eccezionali - grandi musei d'arte o di tecniche, ad esempio - che alcune centinaia di migliaia di abitanti non giustificherebbero, ma che potranno esservi messe soltanto grazie all'inserimento di queste città in un'agglomerazione venti volte più popolata.

Infine il cuore di Parigi resterà il centro di tutta l'agglomerazione, di tutta la regione urbana ed alcune funzioni che questo cuore esercita resteranno uniche: anche se i teatri si moltiplicano in tutta l'agglomerazione, ci sarà sempre soltanto una sola commedia francese; le prefetture passeranno da tre ad otto in regione di Parigi, ma quando occorrerà ricorrere alle amministrazioni centrali, è sempre nel cuore di Parigi che si troveranno. È per tutte queste ragioni che le città nuove della regione urbana di Parigi non saranno completamente autonome").

15 Il progetto di Almere 2.0, affidato al gruppo olandese MVRDV prevede la costruzione di 60.000 nuove unità residenziali e 100.000 nuovi posti di lavoro.

CAPITOLO 2



LA CITTÀ DI FONDAZIONE COME TEMA DI RICERCA PROGETTUALE: VALORE TEORICO O CONTINGENZA PRATICA?

2.1 Il problema dell'immagine urbana: il progetto architettonico come grande opportunità

2.1.1 Perché un architetto e non un urbanista?

Le città di fondazione rappresentano, nella storia dell'architettura, degli episodi progettuali straordinari - nell'accezione di fuori dall'ordinario - strettamente connessi alla necessità di fornire una risposta imminente a problemi di carattere emergenziale. Pertanto si caratterizzano come interventi unitari la cui realizzazione è concentrata in un lasso di tempo estremamente ridotto¹.

Affrontare il problema della costruzione di una città nuova ha da sempre implicato la capacità di sintetizzare la complessità del fenomeno urbano, frutto della sovrapposizione di attività, spazi, architetture, modi di vivere e dinamiche socio-economiche, in un disegno architettonico complessivo, unitario e multiforme in grado di accogliere sin dall'inizio le diverse istanze delle parti in gioco.

La lunga diatriba circa il riconoscimento della complessità dei fenomeni urbani e la capacità della disciplina urbanistica di produrre risultati positivi in termini di trasformazioni concrete, sembra non aver

interessato l'ambito progettuale della città nuova che è sempre stato affrontato attraverso lo strumento del progetto. Non è mai stato messo in dubbio, in tal senso, che per progettare una città di fondazione si dovesse ricorrere agli strumenti dell'architetto, più che a quelli del *planner*, in modo da creare ciò che Aldo Rossi definiva il "fatto urbano"². Le diverse esperienze di città di fondazione hanno riconosciuto e riconoscono nel progetto di architettura il dato ultimo verificabile e il punto di vista più concreto con cui affrontare la complessità della struttura urbana. Come afferma Pennacchi:

"Anche a partire dall'antichistica quello che caratterizza e definisce la città di fondazione è la presenza e constatazione di uno schema programmatico che, anziché su strade come fa un piano regolatore, suddivide e attribuisce funzioni e spazi" (PENNACCHI, 2010).

In effetti lo strumento del piano regolatore, che trova la sua ragion d'essere nella necessità di controllare l'espansione edilizia e di regolare lo sviluppo della città nel tempo, è quasi sempre stato considerato antitetico all'atto stesso della fondazione, che implica la realizzazione istantanea, immancabilmente artificiale, di un organismo urbano. In altre parole le tecniche adottate dalla pianificazione urbanistica come la zonizzazione

In alto: Camillo Sitte, *L'arte di costruire la città*, 1989, Copertina

Al centro: Kevin Lynch, *The Image of the City*, 1960, Copertina

In basso: Gordon Cullen, *Townscape*, 1961, Copertina

funzionale del territorio, la regolamentazione degli usi del suolo, la definizione dei parametri edificatori – secondo la principale linea di critica che l'*urban design* pone alla pianificazione, ritenuti inadatti a interpretare e gestire le dinamiche di trasformazione anche in aree urbane esistenti³ – appaiono del tutto inadeguate in rapporto all'obiettivo del progetto di fondazione che, al contrario punta a generare l'effetto-città mediante spazi e volumi configurati e correlati. La compressione del fattore tempo alla base della costruzione di una città nuova, inoltre, svuota di senso lo strumento del piano regolatore: non c'è una cittadinanza a fondamento dell'iter di formazione e approvazione e non c'è un termine temporale sufficiente per l'assestamento e l'attuazione delle scelte di piano.

Ne consegue che per la loro natura le città di fondazione non possono che essere il frutto di un progetto attraverso il quale il progettista materializza per mezzo del disegno una nozione, propria ma potenzialmente generalizzabile, di vita sociale.

Gli stessi piani di Le Corbusier ad esempio per la città di Algeri – pur non trattandosi di città nuova – riconoscono il valore del disegno di progetto come strumento indispensabile per definire la *forma urbis*. In essi le istanze della città funzionalista che vedevano

nello *zoning* la soluzione ai mali della città industriale, vengono comunicate attraverso una serie di schizzi prospettici che, come in un progetto di architettura, fanno sintesi delle riflessioni del Maestro sulla città del Moderno.

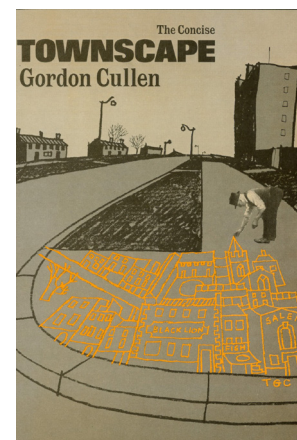
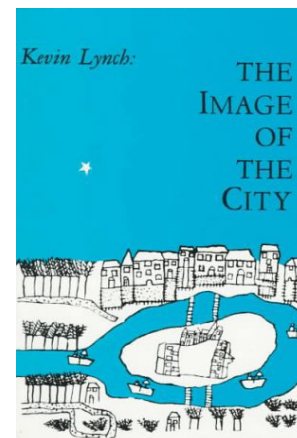
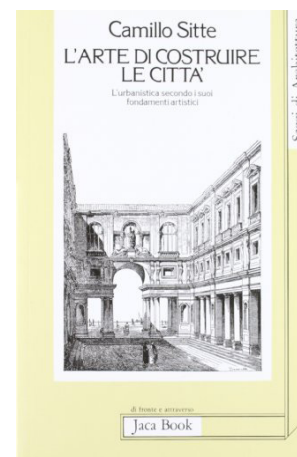
In altri termini laddove la pratica urbanistica limitandosi a definire regole e prescrizioni demanda ai diversi progettisti che interverranno in seguito qualsiasi interrogativo sul modello urbano a cui far riferimento, la progettazione urbana promette di realizzare il sogno - per quanto innaturale possa risultare - di una immagine urbana forte e unitaria.

Le diverse generazioni di città nuove, pertanto, sono attraversate e sorrette da un'ossatura indispensabile: l'idea di città.

L'idea di città corrisponde alla visione di un modello concettuale alla cui elaborazione concorrono fattori differenti, simbolici, culturali, economici e sociali, e in cui la struttura fisica corrisponde ad un'aspirazione teorica. Scrive Joseph Rykwert:

“Se proprio la città deve essere messa in relazione con la fisiologia, più che a ogni altra cosa assomiglia ad un sogno” (RYKWERT, 2002, p. 7).

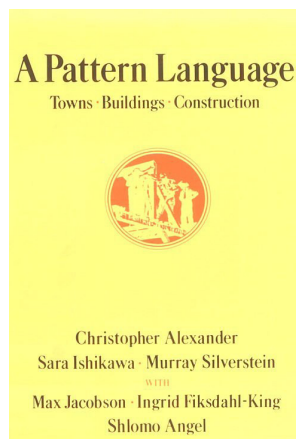
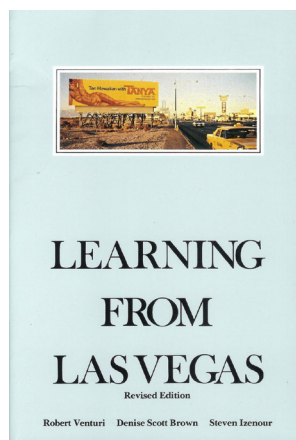
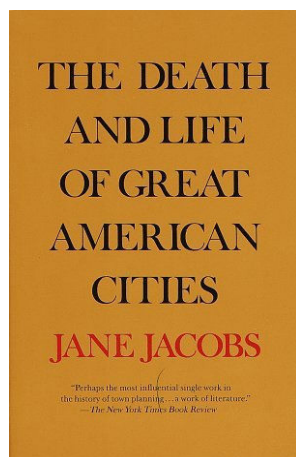
L'architetto che incorre nel progetto di una città di fondazione, quindi, ha davanti



In alto: Jane Jacobs, *Death and Life of Great American Cities*, 1961, Copertina

Al centro: Robert Venturi, D. Scott Brown et S. Izenour, *Learning from Las Vegas*, 1972, Copertina

In basso: Christopher Alexander, *A Pattern Language: Town, Building, Construction*, 1977, Copertina



a se il grande onere e al tempo stesso la grande opportunità di poter restituire attraverso il progetto architettonico il proprio sogno urbano, frutto dell'unione di *urbs* e *civitas*, di assetti sociale e forme spaziali. Un valore fondamentale si attribuisce, allora, alla tensione ideale che ispira il progetto. In mancanza di essa la ricerca programmatica e gli esiti progettuali stimolati dalle criticità della struttura urbana non sono in grado di dare forma a ciò che il progettista intende per città ideale. In assenza dell'elemento ideale qualificante, il più delle volte frutto di una specifica teoria dell'architettura, di una particolare teoria dell'arte o di una propria teoria del progetto, la città di fondazione finisce per riprodurre rapporti, assetti e gerarchie che non rispecchiano la struttura della vita sociale e che pertanto non permettono la costituzione di una nuova comunità di partenza. Perché "la città non è mai solo un luogo fisico. È soprattutto una forma simbolica, che rispecchia la visione del mondo dei suoi abitanti. Era vero per le città antiche, è vero per le metropoli moderne" (RYKWERT, 2002). Questo vuol dire recuperare la dimensione artistica e simbolica della città in grado di mettere l'uomo al centro della scena urbana perché, come afferma più di un secolo fa Camillo Sitte, "è importante soltanto ciò che può essere visto: dunque la singola

strada, la singola piazza" (SITTE, 1903, p. 121).

La morfologia del paesaggio urbano "di fondazione" scaturisce quindi dalla visione del mondo di un'intera società, che tende a riprodurre simbolicamente, per consentire a chi la abita di sentirsi pienamente inserito in un ambiente sicuro, accogliente ma al tempo stesso capace di produrre velocemente identità. Alla definizione spaziale, tridimensionale e architettonica dell'impianto urbano spetta il compito di rappresentare la relazione che si instaura tra individuo e luogo, di configurare spazialmente il senso di appartenenza e, per questo, come suggerisce Norberg-Schulz, di costituire la premessa per "abitare".

Riconoscere a un luogo un significato individuale, ovvero sviluppare il senso di appartenenza da una relazione affettiva che l'abitante tesse con i luoghi, come afferma Kevin Lynch, influenza l'immagine della città stessa, ossia il modo in cui gli abitanti percepiscono lo spazio urbano e organizzano le informazioni spaziali che ricevono.

L'impianto urbano di una città di fondazione ha la funzione ideologica di materializzare le riflessioni su una società perfetta in grado di garantire l'armonia

In basso: Rem Koolhaas, *Delirious New York*.
Un manifesto retroattivo per Manhattan, 1978,
Copertina

delle diverse sfere che, al momento della fondazione, compongono la vita comune e di prefigurarne i possibili sviluppi futuri. La forma urbana non corrisponde soltanto a esigenze funzionali ma, come raccomandato sin da Platone e da Aristotele, essa elabora significati simbolici che corrispondono a una concezione dello spazio e del tempo. Progettare una città vuol dire quindi fissare lo stato presente e prevedere uno stato futuro, si tratta non solo di inventare un ambiente urbano capace di servire a scopi comuni, come ci insegna Mumford nel 1938, ma per citare le parole di Heidegger, di definire “una visione ambientale preveggen-”.



2.2 Morfogenesi urbana e identità socio-culturale: urgenza operativa e matrici teoriche

2.2.1 Strumenti tradizionali di cui il progettista non può disporre in rapporto al tema della città di fondazione

Le *new towns* sono frutto, nella maggior parte dei casi, di programmi speciali - di emergenza o di gestione straordinaria - e, naturalmente, non ricorrono con sufficiente continuità, temporale e geografica, da formare una categoria di progettisti specializzati.

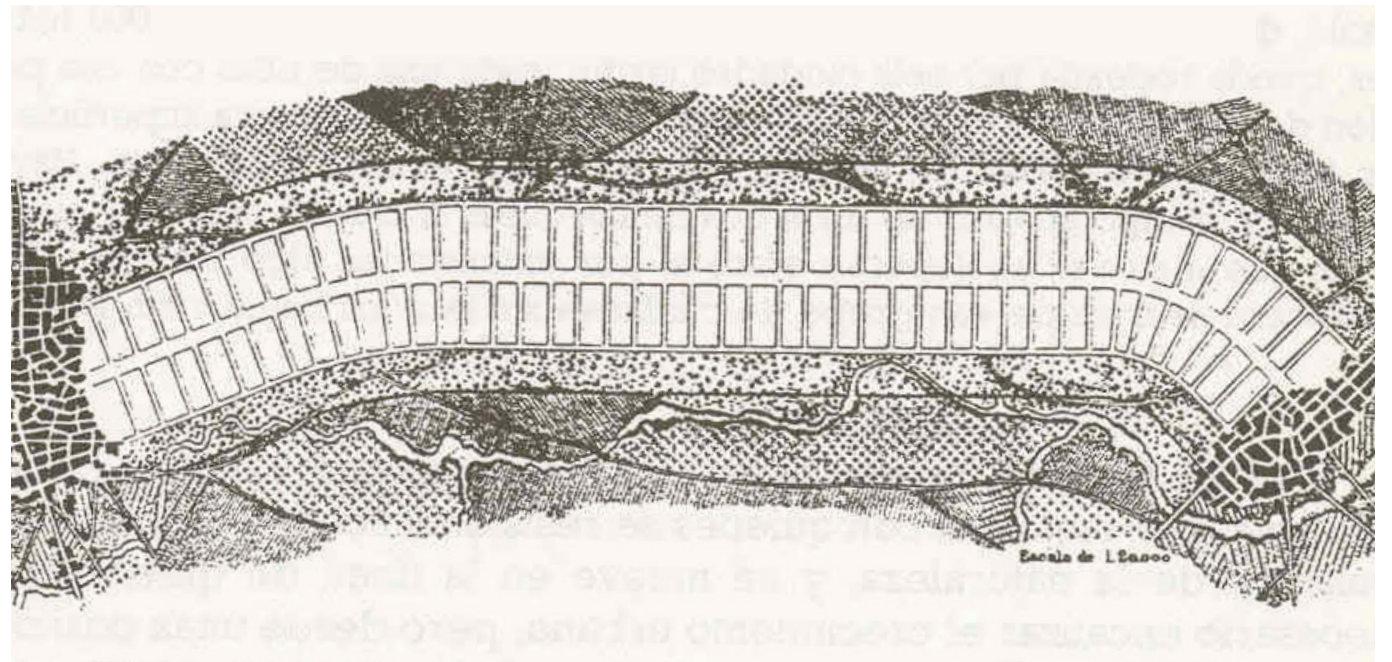
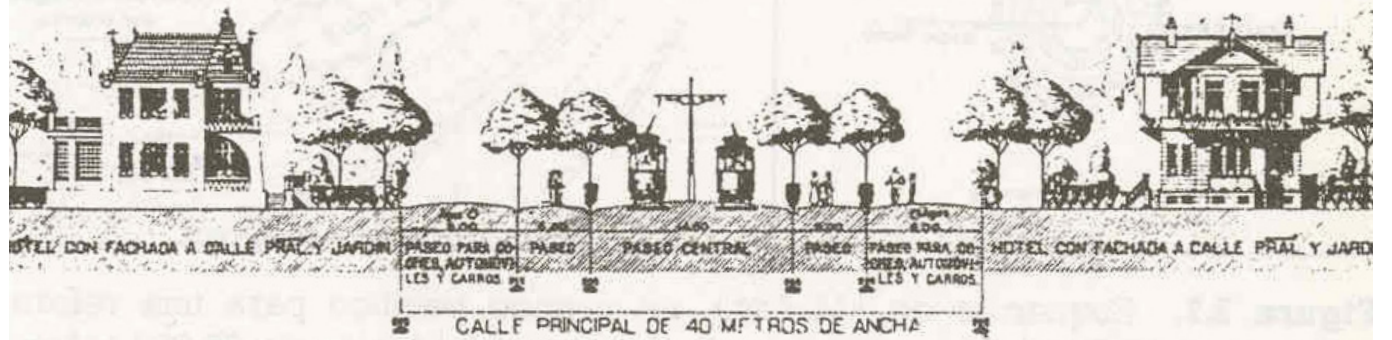
Ne consegue che nella maggior parte dei casi la città di fondazione rappresenta per il progettista un campo di ricerca inesplorato, un'occasione progettuale unica che con buona probabilità non sarà ripetibile.

Anche nei pochi casi in cui l'architetto abbia l'opportunità di prodursi più di una volta nella propria carriera professionale in questo tema progettuale, assai difficilmente potrebbe avere la possibilità di verificarne il successo e in nessun caso potrebbe procedere ad un aggiornamento correttivo delle scelte effettuate. Le ragioni alla base di questa impossibilità stanno in una duplice questione: la prima riguarda la durata nel tempo

della realizzazione del progetto città, che il più delle volte rimane incompleto e talvolta, come ci insegna l'esperienza di Gregotti in Ucraina⁴, non viene iniziato; la seconda riguarda l'effettivo lasso di tempo che occorre prima di poter giudicare gli esiti di un lavoro di tale portata. Come afferma Joseph Rykwert “forse è un po' presto per dire se Brasilia [fondata *ex novo* il 21 aprile del 1960] è un esperimento urbano davvero riuscito” (RYKWERT, 2011). E se a Brasilia non sono bastati cinquantaquattro anni per dare prova dell'efficacia degli espedienti usati da Lucio Costa e Oscar Niemeyer, quasi mai la città nuova darà al progettista l'opportunità di appurare la validità concreta del proprio ideale urbano. Il progetto di una città è un'occasione unica nella vita di un architetto, un'opportunità che non prevede una seconda chance, e lo è anche nei rari casi in cui capita più di una volta. La nuova città ucraina e Pujiang in realtà sono per Gregotti la stessa occasione distanziata nel tempo e nello spazio. L'una non rappresenta la prosecuzione migliorativa dell'altra, bensì due opportunità paritetiche di mettere in campo – senza poterla verificare – la propria teoria sulla città.

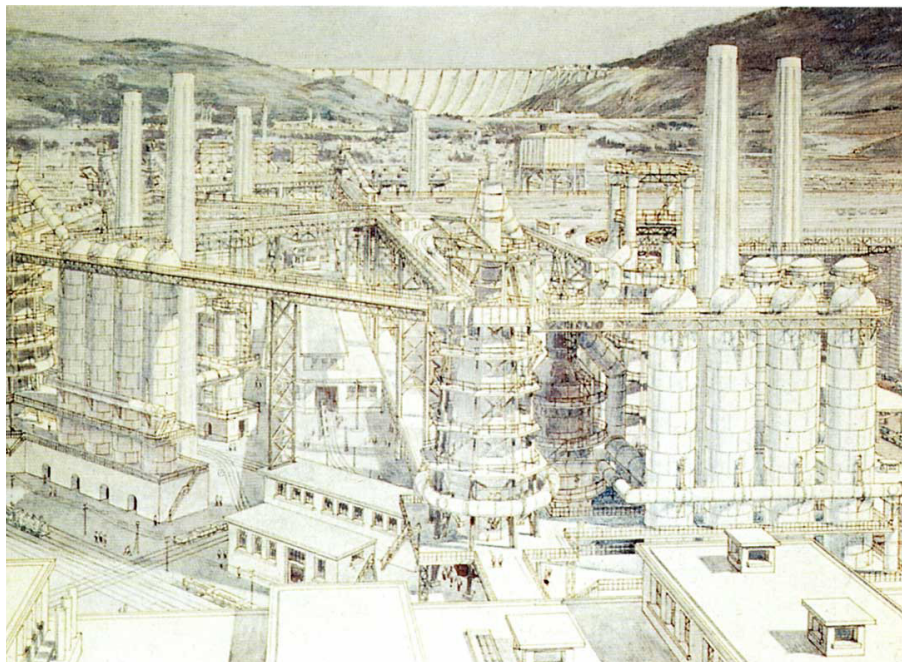
A differenza dei temi progettuali ordinari, quindi, la cui produzione risulta essere continua e costante e per cui è possibile tracciare un quadro evolutivo più o meno

PERFIL TRANSVERSAL NUEVO DE LA CALLE PRINCIPAL EN LA 2ª Y SUCEVAS BARRIADAS DE LA CIUDAD LINEAL



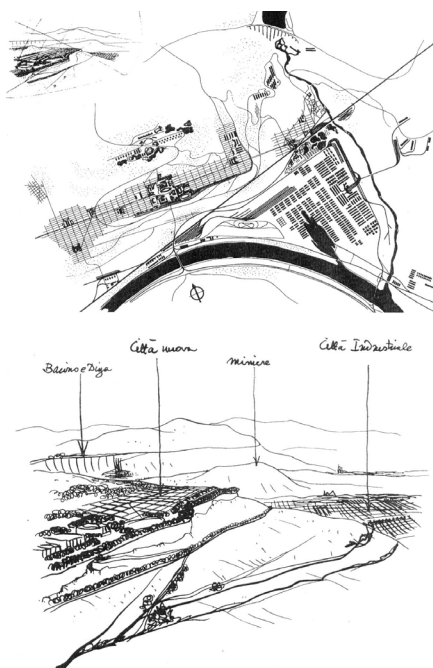
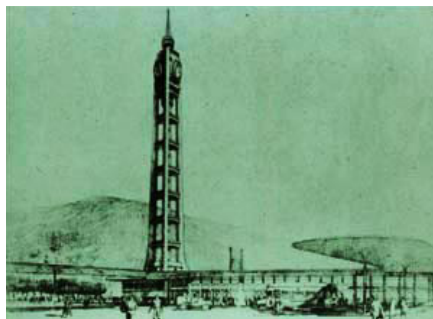
omogeneo sia delle teorie che della prassi, la città di fondazione rappresenta un'occasione eccezionale, presente in maniera consistente in alcune fasi storiche di alcuni luoghi e completamente dimenticata in altri momenti dello sviluppo urbano degli stessi.

Ne deriva la mancanza di un canone di valori condiviso, di una teoria "universale" da raggiungere e di modelli a cui far riferimento, costringendo il progettista ad operare in una sorta di perenne "post-modernità" intesa secondo la definizione puriniana di mancanza di una "distanza critica a favore di una simultaneità tra l'interpretazione di una situazione e l'azione su di essa" (PURINI, 2008, p. 160). La difficoltà nell'affrontare la tematica del progetto della città nuova risiede nella mancanza di una fondazione stabile su cui poggiare il progetto e nella conseguente necessità di sperimentare sul campo nuove, o meglio differenti, teorie sul progetto della città. A partire dalla Città Nuova di Sant'Elia, emblema dell'ideologia futurista del movimento e della macchina, passando per la Las Vegas celebrata da Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour, per arrivare alle sperimentazioni di Rem Koolhaas sulla teoria della congestione, dell'ibridazione, della contaminazione e della collisione nella "delirante" storia di New York, la costruzione della città rappresenta una sorta di



In alto: Tony Garnier, Progetto de La Cité Industrielle, 1917

In basso: La Cité Industrielle nei disegni di Giovanni Astengo



processo teorico-pratico che vede le idee concretizzarsi di volta in volta in una sorta di prassi operativa (*theorying by doing*).

La fondazione di una città ha come scopo ultimo, al pari in questo delle città normali la costruzione di spazi in grado di consentire la costituzione delle attività sociali. L'obiettivo essendo, in ogni caso, non meramente un luogo fisico costituito da edifici e strade, è la sede principale della vita associata e pertanto un punto di raccordo di numerose e complesse funzioni politiche, economiche, sociali e culturali.

Ne consegue che il disegno della città non può essere semplicemente un problema di natura artistico-compositiva, ma rappresenta il prodotto di una comunità e delle sue dinamiche sociali. Partono da riflessioni che mirano al miglioramento della vita nella città industriale moderna le teorie sulla Ciudad Lineal, in cui Arturo Soria y Mata propone il superamento del modello della città compatta tradizionale che si accresce intorno ad un nucleo originario e definisce una struttura urbana a sviluppo lineare, o il progetto di Une Cité Industrielle in cui Tony Garnier affronta i mali della rivoluzione industriale attraverso un intervento unitario, presentato in un progetto completo e disegnato nell'insieme e nelle singole parti costitutive. Hanno influito

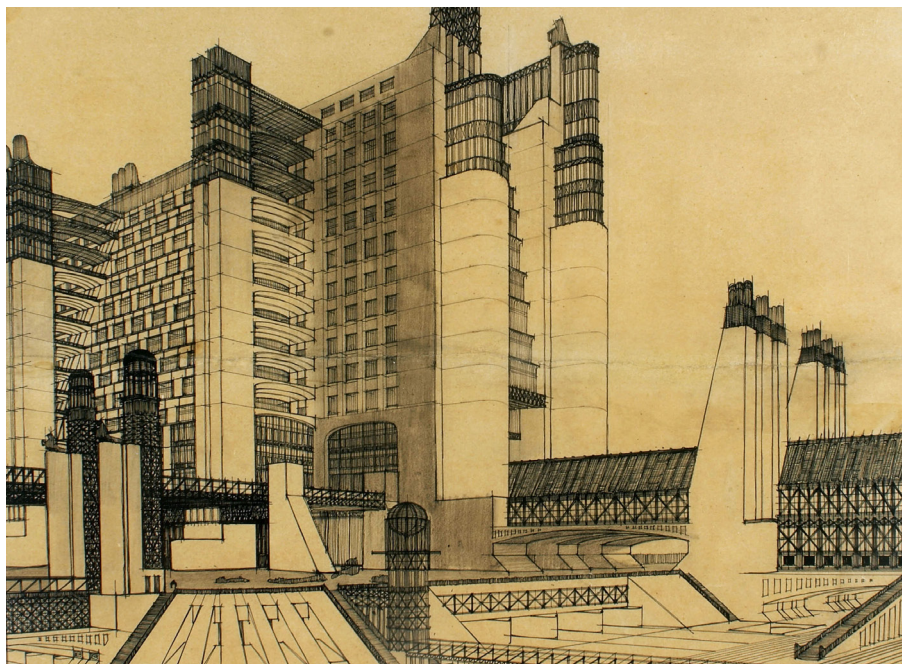
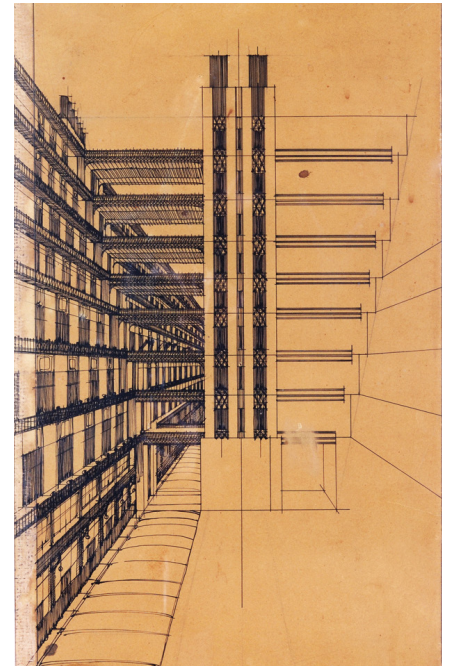
profondamente sui modelli di sviluppo urbano delle città nordamericane e continuano a essere un riferimento per chiunque si occupi del disegno della città, le teorie dell'antropologa statunitense Jane Jacobs che nel suo saggio rivoluzionario Vita e Morte delle Grandi Città. Saggio sulle Metropoli Americane, critica fermamente il modello di sviluppo delle città moderne, sostenendo il recupero dei nuclei urbani a misura d'uomo.

Ciò dimostra che il disegno della città richiede a chi se ne occupa di operare senza limitazioni critiche e restrizioni tematiche, indagando campi di ricerca di cui può non possedere una specifica formazione. Interessante, per quanto concerne l'apertura ad approcci inter-disciplinari nella costruzione del progetto urbano, è l'esperienza descritta da Gregotti in merito al progetto della città ucraina:

"Il progetto di questa città è stato costruito attraverso una serie di incontri, a scadenza settimanale: ogni sabato per l'intero pomeriggio. Eravamo in cinque persone: uno storico, che si occupava del fatto che lì ci fosse una città greca, un trasportista, un esperto di economia, un esperto di sociologia e noi. Io e i miei collaboratori prendevamo nota della discussione che si faceva intorno alla città e durante la settimana stendevamo un disegno

che poteva essere il ritratto di queste discussioni. Poi lo presentavamo la volta dopo e tutti dicevano : "ah no, ma no non è così che intendevamo!" E allora noi tornavamo a lavoro e apportavamo le modifiche. Attraverso questo tipo di correzione è venuta fuori l'idea di progetto! E devo dire che questa è stata un'esperienza abbastanza interessante soprattutto dal punto di vista metodologico" (GREGOTTI, 2014)⁵.

Le ragioni che conducono alla necessità di costruire una nuova città possono essere di natura differente. Che si tratti di città nate per colonizzare nuovi territori, per controllare la crescita metropolitana, per urbanizzare territori bonificati o per affiancare grandi impianti industriali - soltanto per citare alcuni degli ordini di ragioni che sottendono la creazione di nuovi centri urbani⁶ - le città di fondazione nascono sulla base di una precisa volontà politica. Ne consegue che, dall'antichità fino ai giorni nostri, la creazione di un nuovo impianto urbano sottende decisioni di ordine strategico che derivano da un programma generale deciso per via amministrativa alla cui stesura il progettista non sempre è chiamato a partecipare. Pertanto il progettista di *new towns*, se non assume il ruolo contemporaneo dell'architetto-coordinatore⁷, può non avere alcuna cognizione rispetto alla



componente sociale, agli aspetti economici, e alle relazioni territoriali che sono alla base del progetto. Le diverse esperienze di città nuove ci insegnano come la padronanza di questi fattori, seppur acquisiti a volte in maniera postuma senza la possibilità di intervento decisionale, influisca positivamente sulla definizione dell'assetto urbano.

Se Raymond Unwin e Barry Parker sapevano di dover realizzare una città giardino - o più propriamente un nucleo urbano satellite - che, secondo gli obiettivi del programma di Howard, rispondesse alle aspirazioni della piccola borghesia che aveva da poco acquistato un effettivo potere politico; se addirittura nelle cinque città edificate nell'Agro Pontino furono gli stessi coloni provenienti per la stragrande maggioranza dalle regioni, allora povere e sovraffollate del Veneto, del Friuli e dell'Emilia a effettuare la bonifica integrale e la costruzione delle nuove città; se nelle *new towns* inglesi, nate per decongestionare le grandi aree metropolitane, era ben chiaro sin dall'inizio a quale corpo sociale prevalente fosse rivolta l'operazione progettuale; i progettisti delle dieci città del One City, Nine Towns Development Plan non hanno nessuna consapevolezza rispetto alla componente sociale della nuova comunità di partenza. Nel mondo contemporaneo la

complessità del fenomeno urbano e il cambiamento del ruolo dell'architetto all'interno delle sue dinamiche hanno condotto a considerare preminente l'aspetto del marketing, per il quale il progettista sempre meno può conoscere il cliente - o il nuovo abitante, quello che Quaroni chiamò la "committenza di fatto" - e deve rispondere a indicazioni politiche che tendono all'indifferenza. Alla Biennale di Venezia del 2012, un gruppo olandese di storici dell'architettura, i Crimson, in collaborazione con INTI (International New Town Institute), ha analizzato questa situazione in un progetto intitolato *The Banality of Good*:

"La posizione dell'architetto è cambiata radicalmente in 60 anni di pianificazione: da un ruolo discreto ma di un certo peso dietro le quinte a una grande visibilità come designer di icone ed edifici commerciali che interviene solo nelle ultime fasi. La pianificazione delle nuove città in sé è diventata roba da burocrati e ingegneri. Gli architetti non vengono neppure consultati sulla struttura e gli obiettivi" (PROVOOST, 2012).

Una condizione che Gregotti definisce "globalismo di matrice finanziaria", sottolineando - e contestando - cioè quell'attitudine dell'architettura contemporanea a porsi al servizio del capitalismo globale e della religione del

denaro, all'interno della quale l'architetto opera sempre più da "calligrafo" e la qualità dell'opera di architettura è giudicata su pura base mediatica.

2.2.2 Strumenti di cui il progettista dispone solo per il tema della città di fondazione

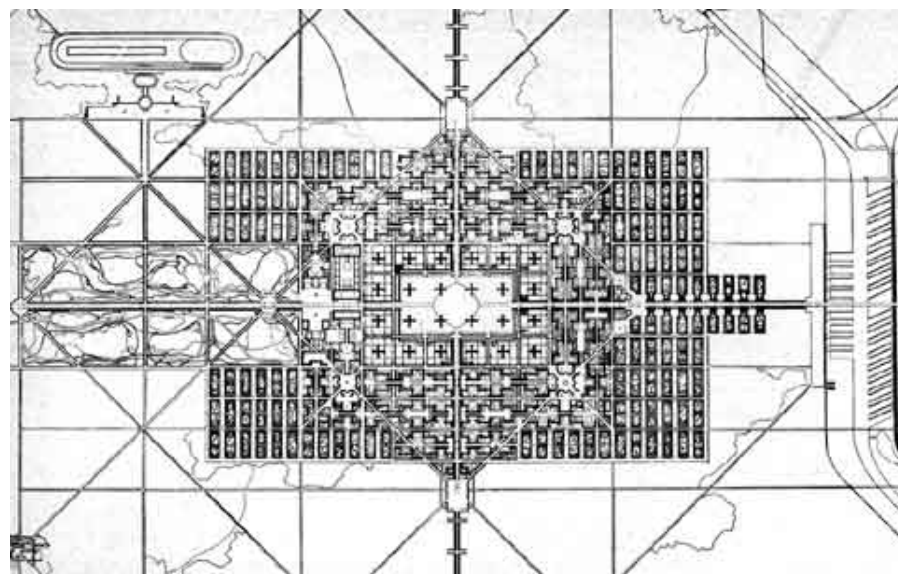
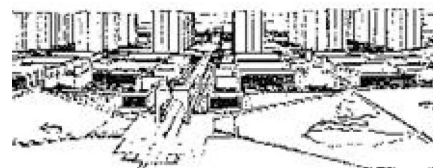
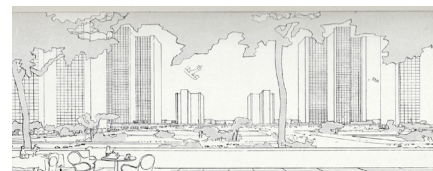
In definitiva, rispetto alla produzione ordinaria di architettura il progettista di una città nuova ha l'ulteriore difficoltà di dover operare in mancanza di una formazione specifica e di una consapevolezza maturata, in assenza di esperienze precedenti prossime da un punto di vista temporale e geografico a cui poter attingere e spesso senza avere alcuna cognizione rispetto alla componente sociale, agli aspetti economici, e alle relazioni territoriali in cui opera il progetto. Ne consegue che la città di fondazione pone il progettista davanti a un problema da risolvere mettendo in campo intuizioni, metodi e strumenti straordinari.

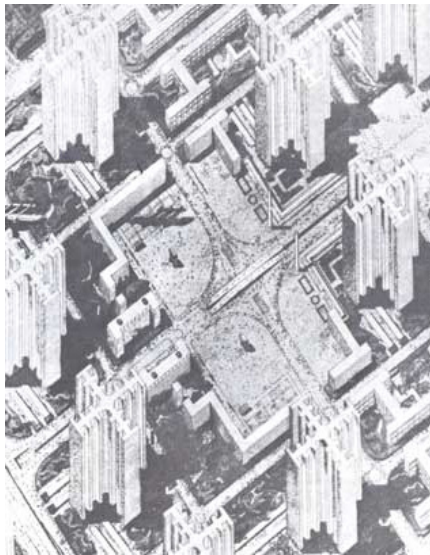
Se l'approccio del progettista ai temi architettonici usuali consiste nell'attuazione di una teoria validata, che già si è interrogata sull'evoluzione della disciplina, e il contributo del nuovo prodotto sarà nel migliore dei casi un piccolo apporto migliorativo allo stato dell'arte di una disciplina già indagata; al progettista di *new towns*, invece, non avendo una teoria universale a cui far riferimento, ne tantomeno un

database di progetti simili a cui ispirarsi, spetta il compito di fondare il proprio processo creativo, risalendo dal progetto alla teoria dell'architettura. Un po' come l'architetto contemporaneo che non avendo più a disposizione i modelli teorici dei Maestri del Moderno a cui ricondurre la progettazione dei propri oggetti architettonici, è costretto a costruirsi la propria dimensione teorica, così il progettista di una città nuova è costretto a mettere in campo strumenti straordinari, sia dal punto di vista teorico-critico che dal punto di vista progettuale-compositivo, producendo terreni privilegiati di sperimentazioni dei principi teorici e il più delle volte nuovo pensiero.

Così come le teorie di Ebenezer Howard sulla *garden city* chiudono la linea di pensiero delle utopie ottocentesche e sembrano proiettarsi direttamente verso riflessioni più vicine al policentrismo della metropoli contemporanea⁷; e i modelli della *La Ville Contemporaine pour 3 Millions d'Habitants* e del *Plan Voisin* di Le Corbusier che sfoceranno nel 1933 nella pubblicazione della proposta-manifesto della *Ville Radieuse* propongono un superamento di tale ideale urbano; le diverse generazioni di città di fondazione hanno costituito un terreno privilegiato di sperimentazione e verifica di molte teorie sull'architettura e sulla città, a volte decretandone il definitivo declino e facendosi

motore di riflessioni critiche nuove. Dagli articoli di Gordon Cullen in reazione alle *new towns* britanniche che si erano conformate prima della guerra e a quelle ancora più nuove nate nei primi anni del dopoguerra, quali Harlow e Stevenage, sorgono le nuove città del 1950 come Peterlee, Cumbernauld e Hook. Queste nuove "città-townscape", caratterizzate da una maggiore compattezza dei centri della vita associata e, in parte, degli insiemi residenziali, tentano di sopperire alla sensazione di spaesamento e monotonia che aveva caratterizzato le *new towns* del decennio precedente. Allo stesso modo partendo dalle istanze della città del Moderno e proponendone un superamento, Gregotti, nel progetto per la Nuova Centralità di Acilia Madonnetta,

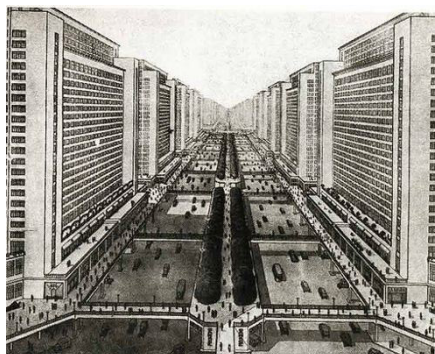
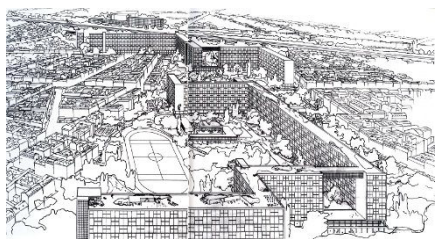
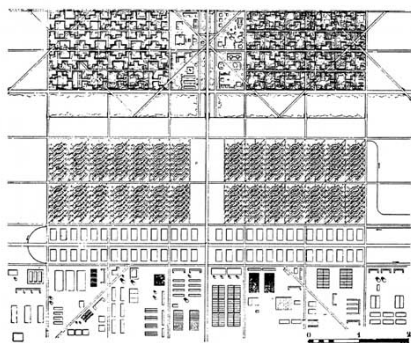
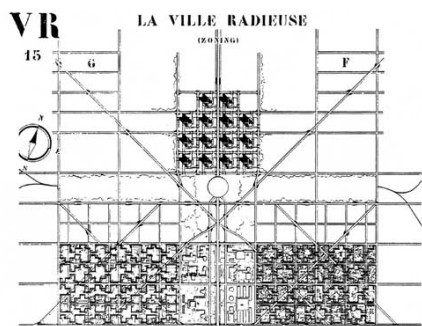




giunge alla messa in discussione della concezione che proponeva di “liberare le città dalla costrizione e dalla tirannia della strada” (LE CORBUSIER, 1965, p. 81) recuperando il tema della corte larga tardo barocca.

Dal punto di vista progettuale-compositivo, inoltre, le diverse generazioni di città nuove sono state spesso un campo di applicazione rappresentativo dell'evoluzione delle tecniche costruttive in relazione al linguaggio architettonico. È così ad esempio per le componenti architettoniche dell'impianto urbano delle *new towns* inglesi: la *new town* di Cumbernauld emblema e paradigma delle sopraccitate “città-townscape”, racchiude la maggior parte dei servizi comuni in un grande centro

“rassomigliante ad una nave da battaglia, le cui vie coperte ed il cemento grigio tentano di conformare una realtà più brutale e vera, che non quella linda del centro di negozi di Stevenage” (LUND, 1976, p. 41); il progetto di Stirling per Runcorn Southgate sostituisce le case isolate tipiche della città-giardino con un complesso residenziale in stile brutalista che combina blocchi di appartamenti a ballatoio con case a schiera con tetto piano, il tutto raccordato da passerelle sopraelevate. Significativo in tal senso è l'evoluzione del sistema ad arco, progressivamente sostituito con il telaio in cemento armato, descritta da Pennacchi come uno dei contributi più originali, sia in termini formali che strutturali, forniti dalle città nuove italiane degli anni Trenta⁹.



2.3 Gli spazi della città di fondazione: topografie progettuali

2.3.1 Obiettivi specifici e strumenti compositivi urbani: effetto città', landscape, emergenze e linguaggio architettonico

La maggior parte delle città europee così come le vediamo oggi sono il frutto di una stratificazione storica che ha contribuito nei secoli a plasmarne la forma, a costruirne gli spazi e a definirne il carattere. Nelle città di fondazione, invece, la complessità frutto di una proposizione di temi, stili, modi di vivere non può essere messa in campo per gradi, ma richiede al progettista lo sforzo di definirla sin dall'inizio in un progetto completo. Secondo Marco Romano, il progettista che incorre nel progetto di una città nuova non può che attingere a modelli urbani già consolidati e a sequenze di spazi e funzioni esistenti, componendo questi elementi singoli sulla base del proprio tempo, del luogo in cui opera, del proprio bagaglio culturale e delle proprie inclinazioni personali. Egli afferma:

“In questi casi il progettista ha già a disposizione: in primo luogo tre modelli di lottizzazione (per millenni lotti disposti a strisce o in isolati quadrati, e a partire dall'Ottocento ville a giardino su strade curve), in secondo

luogo l'intero catalogo dei temi collettivi nonché delle strade e delle piazze tematizzate fino ad allora maturate, in terzo luogo tre figure complessive, quadrata come a Sainte-Foy-la Grande, lineare come Montpazier – entrambe fondate nel Duecento vicino a Bordeaux – e infine stellare come Palmanova”¹⁰.

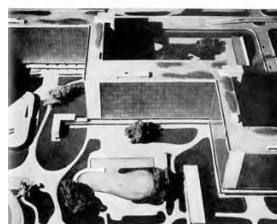
La creazione di un'intera città in un territorio vergine, quindi, non appoggiandosi su un sistema di leggi e relazioni stratificate in un contesto consolidato, non può che fondarsi sull'adozione *ex abrupto* di tutti i principi compositivi in grado di definire la *forma urbis*. E quindi sulla relazione tra le singole parti che compongono l'insediamento e il disegno d'insieme, come avviene tra gli edifici a *redents* e la configurazione dello spazio urbano della Ville Radieuse; sul rapporto tra il sistema del costruito e gli spazi aperti, che ha generato ad esempio l'impianto urbano della città di Sabaudia, caratterizzato dalla presenza di tre vuoti urbani attorno ai quali si articolano, distinti e separati, gli edifici pubblici del potere politico, religioso e aziendale; sulle relazioni tra le emergenze e il disegno dei tessuti, come nella *new town* di Cumbernauld dove il volume materico del centro civico interamente costruito viene contrapposto al tessuto a bassa densità dei quartieri satellite in stile città giardino;

sull'utilizzo dell'eccezione come fattore dissonante in grado di caratterizzare specifiche parti del progetto, come testimoniano gli edifici singolari di Le Corbusier a Chandigar e di Niemeyer a Brasilia.

Tuttavia la città non è data soltanto dagli edifici, pubblici o privati, e dal reticolo delle strade e la sua costruzione non può essere ridotta alla riproposizione di schemi geometrici. La città è soprattutto un fatto antropologico: essa è costituita prima di tutto da una *communitas* che, piccola o grande che sia, è espressione delle relazioni che le persone intessono e della loro cultura. Il rischio è che il nuovo impianto, se incapace di trovare da subito delle valenze urbane, rimanga un dato fisico e non attinga il livello dello "spazio psicologico".

Ne consegue che il compito del progettista di una città nuova è quello di - interpretando Mumford - "creare opportunità differenziate per una vita comune ed un significativo dramma collettivo" (MUMFORD, 1937).

In sintesi è quello di ri-creare in uno solo gesto l'effetto città. Le città di fondazione, infatti - come definite da Pennacchi - sono embrioni di urbanizzazione in grado di proporre sin dall'origine il senso di città, attraverso l'articolazione dei luoghi e delle



Fragments d'un quartier de résidence. Type «Ville radieuse»



Séparation du piéton et de l'auto



Separation of pedestrian from automobile
Trennung von Fußgänger- und Autoverkehr

funzioni che maggiormente dovrebbero rappresentare le legittime aspettative dei suoi futuri abitanti. Tali semi, "piantati *ex abrupto* dalla sera alla mattina" (PENNACCHI, 2010, p. 280) hanno bisogno di un ragionevole lasso di tempo per assestarsi e diventare una città vera, ma non è detto che questo accada. Come è successo ad esempio alle *superquadras* di Brasilia le cui funzioni al piano terra pensate originariamente introverse, hanno assunto col tempo la configurazione diametralmente opposta, aprendosi sulla strada e trasformandola da mero asse di collegamento a luogo significativo

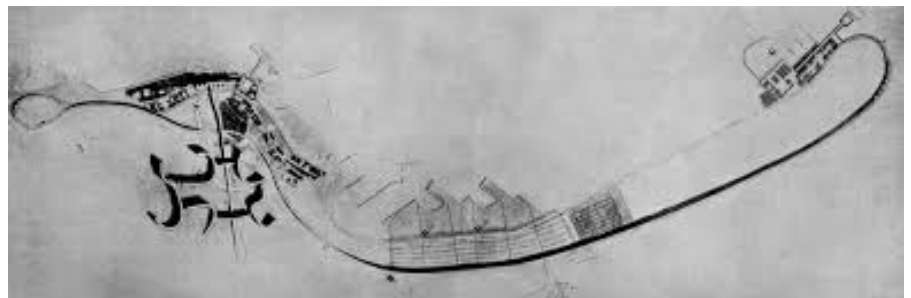
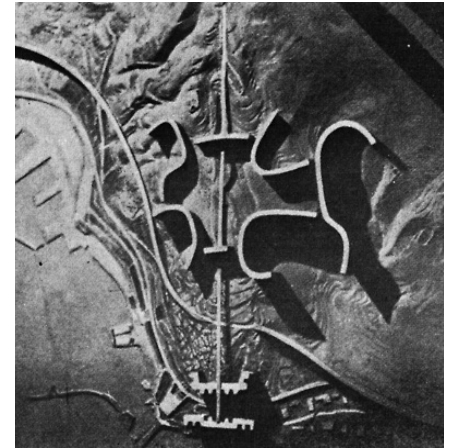
per la vita sociale, tutte le città nuove necessitano di un lungo periodo di adattamento per consentire alla stratificazione storica e agli abitanti di intaccare con elementi estranei la purezza dell'impianto originario, tanto perfetto quanto irreali.

Alla base della costruzione di una nuova città, quindi, vi è la continua tensione tra le aspirazioni alla creazione di un modello urbano che sia per quanto possibile migliorativo della qualità della vita rispetto alle città esistenti e la mitigazione dell'effetto *ghost town* che conduce il progettista verso la ricerca di stratagemmi

progettuali in grado di indurre il legame con il luogo. Dalle "case-prateria" delle *new towns* inglesi di prima generazione, passando per il *townscape* di Gordon Cullen, fino ad arrivare alla soluzione esotica utilizzata nelle città di Shanghai, il progettista va alla ricerca di espedienti in grado di catalizzare, stimolare e provocare *ex novo* processi di costituzione identitaria della nuova comunità di partenza. Nella progettazione di una città nuova, tuttavia, l'attribuzione dell'effetto città se delegata ad aspetti formali, non sarà in grado di fornire la giusta accelerazione in grado di farle superare l'empasse iniziale del tempo $t=0$. Il problema del progetto di una città nuova, quindi, consiste nel combinare un impianto urbano unitario in cui sono presenti i temi collettivi della piazza, della strada, delle emergenze e dei tessuti, con espedienti compositi in grado di arricchire il *townscape* complessivo ed evitare l'eccessiva ripetizione e la monotonia, consentendo la costituzione di una base sociale identificata.

Per fare questo, come sosteneva Loos, l'architetto non deve avere una posizione legata al suo individualismo creativo. Non è un artista alla ricerca di affermare la sua firma, ma è invece colui che deve interpretare soprattutto lo spirito dell'organizzazione umana che, al pari di tutte le altre forme del paesaggio,

considera una espressione della natura. Egli inoltre deve "pensare dapprima all'effetto che intende raggiungere, poi con l'occhio della mente [deve] costruire l'immagine dello spazio che creerà. Questo effetto è la sensazione che lo spazio produce nello spettatore: che può essere la paura o lo spavento... il rispetto... la pietà... il senso di calore, come nella propria casa... la spensieratezza, come in un'osteria" (LOOS, 1898, p. 80).



NOTE:

1 Vedi Capitolo 1.1 e 1.2

2 ROSSI, A. (1966). *L'architettura della Città*. Padova: Marsilio.

3 Vedi Introduzione

4 Nel 1992 la Gregotti Associati vince il concorso internazionale per la progettazione di una nuova città sul mar Nero, in Ucraina, per rispondere alla necessità di reinsediare una parte degli abitanti di Chernobyl. Il progetto non è stato realizzato.

5 Vedi GREGOTTI, V. (2014, Gennaio 21). Intervista al Prof. Vittorio Gregotti. (M. Gallo, Intervistatore). Riportata integralmente in appendice a pag. 189

6 Vedi Capitolo 1.2

7 NICOLIN, P. (1992). L'architetto coordinatore. *Lotus* (71).

8 Come afferma Lewis Mumford: "Egli comprese che, una volta raggiunto l'*optimum*, una città non deve più aumentare ulteriormente in superficie e popolazione, ma inserirsi in un contesto più ampio che abbia i vantaggi del gran numero di persone e delle attrezzature su vasta scala" (MUMFORD, 1961, p. 640)

9 PENNACCHI, Fascio e martello. Viaggio per le città del Duce, 2010

10 <http://www.esteticadellacitta.it/cityimage/ritratti/latina%20sito.pdf>

CAPITOLO 3



L'ESPERIENZA CONTEMPORANEA: IL CASO DI SHANGHAI

3.1 Cina: natura e ruolo della città nella visione di governo e nelle strategie di sviluppo

Il concetto occidentale di città come struttura che materializza e organizza - quindi rappresenta - la società, le sue componenti costitutive (corpi sociali, sistema produttivo, ...) e i mutui rapporti di forza, equilibrio e inerzia trova pieno riscontro, al di là delle spesso enfatizzate distanze sociologiche e culturali, nell'analisi della realtà cinese a prezzo di una necessaria istruttoria preliminare di contesto.

La Cina con una popolazione di oltre 1,35 miliardi è il paese più popoloso del mondo. Essa è situata nella parte est del continente asiatico. Il suo territorio presenta una grande varietà topografica, dalle pianure costiere nel sud-est agli altopiani interni del nord-ovest, e la sua estensione territoriale, confrontabile con quella dell'intera Europa, consente di coprire tutte le fasce climatiche, da quella intertropicale a quella subartica.

Tali complessi fattori climatici le hanno consentito di sviluppare per anni un'economia prettamente agricola, fondata su un "sistema duale" che non ha precedenti in altri paesi del mondo, che comprende la coltivazione del miglio giallo e del miglio bianco nelle terre aride del nord e la coltivazione del riso nel sud.

Questi due sistemi agricoli si sono sviluppati principalmente lungo le sponde dei fiumi Yellow e Yangtze, i cui bacini idrografici hanno consentito una configurazione reciprocamente complementare in grado di garantire buon raccolto durante tutto l'anno, indipendentemente da inondazioni e aridità.

Per tale ragione, la pianura centrale, baricentrica rispetto a queste due aree agricole, è stata il luogo in cui si è sviluppata la civiltà cinese e il centro economico dell'intera nazione, e per anni le dinastie in possesso di questa zona hanno avuto il controllo dell'intero Paese.

Inoltre, la particolare situazione geografico-economica ha consentito alla Cina di restare fuori dalle diatribe che per anni hanno interessato la parte ovest del continente asiatico, a lungo conteso dalle civiltà mediorientali, africane ed europee che gravitavano intorno al mar Mediterraneo. Le pianure, i deserti e il mare che circondano la Cina, insieme alla protezione creata dall'uomo con la Grande Muraglia, le hanno garantito per anni protezione, tenendola separata dalle altre civiltà. Fino a pochi decenni fa, la Cina è stata un paese autosufficiente che basava la propria economia sull'agricoltura, la cui conformazione urbana era basata sulla tipologia del villaggio e in cui non c'era una reale

distinzione tra società urbana e società rurale.

Le condizioni geografiche che caratterizzano il territorio cinese, inoltre, le hanno consentito negli anni un ambiente politico stabile. Già a partire dal III secolo a.C., all'epoca degli Stati Combattenti¹, per porre fine al conflitto venne introdotto il sistema centralizzato della Grande Unità², figlio della visione utopica di un mondo pacifista, descritta nei libri di Confucio. Tale sistema è stato il filo conduttore delle politiche cinesi fino ai giorni nostri e consiste nella redistribuzione dei benefici economici in maniera equa all'interno di tutto il territorio nazionale, al fine di livellare le disparità economiche altrimenti derivanti dalla diversa distribuzione delle risorse naturali.

Un'altra eredità della Cina pre-moderna e della tradizione confuciana è il concetto di Famiglia³. Durante la Cina agricola ci fu un consolidamento del potere centrale e un aumento della ricchezza economica di quest'ultimo e dei governi locali, consolidati a seguito dell'adozione delle politiche della Grande Unità che aveva legato le aree locali al potere delle famiglie facoltose. Tale concetto, che fa riferimento all'ideologia confuciana che intendeva lo Stato come una grande famiglia e basato sull'idea di una società patriarcale, aveva

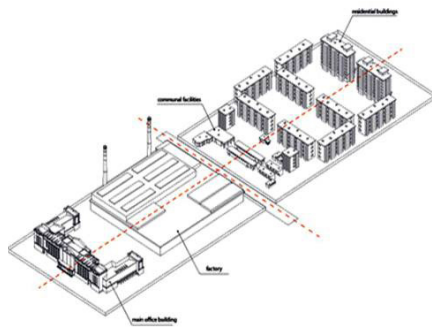
garantito nella Cina agricola una stabilità delle relazioni tra governo centrale e locale e tra aree urbane e rurali.

Il primo grande cambiamento che avvia la Cina verso la fase urbana si ha nel 1949 con la nascita della Repubblica Popolare Cinese. Essa si è costituita dopo la caduta dell'ultimo imperatore, Aisin-Gioro Pu Yi, appartenente alla dinastia Qing, in seguito ad una serie di eventi che si susseguirono nel periodo compreso tra il 1911 e il 1949. Nel 1911 la rivolta di Wuchang diede inizio alla Rivoluzione Cinese, tra le forze imperiali della Dinastia Qing (1644-1911) e le forze rivoluzionarie del nuovo movimento dell'Alleanza Rivoluzionaria Cinese guidata da Sun Yat-Sen che portò alla proclamazione di indipendenza e alla costituzione della Repubblica di Cina, ponendo fine alla fase imperiale. Nel periodo appena successivo, la neonata Repubblica fu sconvolta da due guerre civili fra i nazionalisti del generale Chang Shai Shek e i comunisti di Mao Tse Tung (1927-1937 e 1945-1949) e dall'invasione giapponese (1937-1945) durante il secondo conflitto mondiale.

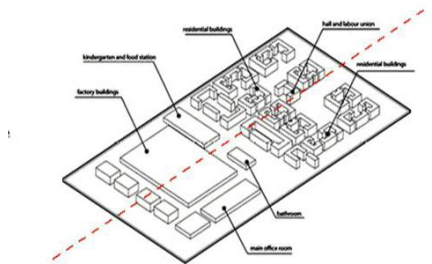
Durante le guerre civili il Partito Comunista guidato da Mao aveva adottato la tattica di "circondare le città attraverso le campagne" affinché le basi insediate in queste ultime potessero permettere la



conquista dei maggiori centri urbani. Terminata la guerra è proprio da queste campagne in cui erano collocate le basi del fronte comunista che Mao inizia la sua politica di de-urbanizzazione, con l'obiettivo di avvicinare fisicamente le due entità urbane di città e campagna attraverso un'intensa opera di industrializzazione.



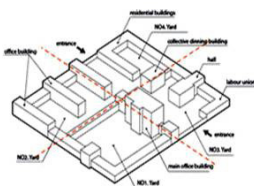
Già prima della caduta dell'Impero, la Cina aveva vissuto un grande boom demografico causato da un modello economico basato sullo sfruttamento intensivo dei terreni agricoli esistenti che, attraverso l'apporto negli anni di una serie di migliorie nelle tecniche agricole e nell'irrigazione, avevano via via prodotto quantità sempre maggiori di raccolto. Questo aveva permesso alle famiglie di crescere più figli che, a loro volta, avrebbero coltivato quella stessa terra in modo ancora più intensivo. Tuttavia con il passare degli anni la situazione era degenerata e tale sistema aveva prodotto un'ingente quantità di forza lavoro costantemente sottoutilizzata.



Una volta al potere il Partito Comunista si trovò di fronte un paese sovraffollato, basato su un modello economico inadeguato e superato e bisognoso di una riforma socio-economica su vasta scala. La politica di Mao, ispirata al modello urbanistico della città sovietica marxista,

porta avanti una intensa campagna di de-urbanizzazione e industrializzazione delle città cinesi. Riprendendo la teoria marxista di abolizione delle differenze tra città e campagna, Mao introduce il concetto di de-urbanistica, cioè propone l'abolizione delle città in favore di un territorio industrializzato, cioè una rete produttiva omogeneamente distribuita ed inframmezzata da agricoltura e aree residenziali. Per avviare questa intensa campagna di industrializzazione il governo cinese approvò prima di tutto una Riforma agraria (1950) che aveva l'obiettivo di indebolire le classi dei proprietari terrieri e dei contadini ricchi che per millenni erano state l'asse portante della società cinese. Ai proprietari terrieri vennero confiscate terre e materiale da lavoro e ai contadini ricchi fu concesso di conservare soltanto le terre che coltivavano direttamente, al contrario quelle che concedevano in affitto vennero ridistribuite, equamente in base al nucleo familiare, ai contadini poveri, ai braccianti e agli ex proprietari terrieri.

Successivamente a partire dal 1951 con la campagna detta dei "tre anti" (contro "corruzione, spreco, burocratismo") tra il personale dei dipartimenti governativi e le imprese statali e la campagna dei "cinque anti" (contro la corruzione politica, la frode, le evasioni fiscali, la sottrazione di beni allo Stato e

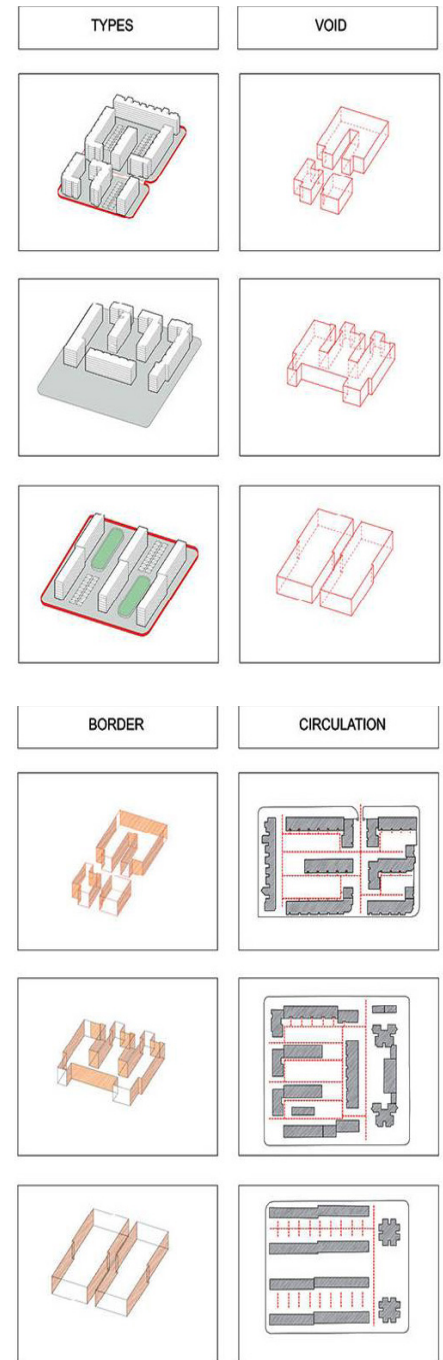


lo spionaggio di segreti economici di Stato) avviata tra i proprietari di imprese commerciali e industriali capitaliste, il partito comunista iniziò a minare le strutture commerciali delle città e a rafforzare, sotto il proprio controllo, quelle produttive. Le città vennero organizzate in quartieri industriali autosufficienti, i Danwei cioè le unità di lavoro, una sorta di città fabbrica in cui vita e lavoro, e quindi residenze, servizi e fabbrica, sono posti in adiacenza al fine di massimizzare la produzione industriale. Tale organizzazione urbana rispecchiava l'idea comunista di città centralizzata, altamente standardizzata e in grado di esprimere la natura anticlassista della società⁴.

Per mettere in pratica questo radicale cambiamento delle strutture di produzione e trasformare la Cina in una grande potenza industriale, il Partito Comunista mutuò dall'Unione Sovietica di Stalin lo strumento del piano quinquennale di sviluppo. Il primo di questi (1953-1957) attuato a partire dal 1955 si poneva l'obiettivo di gettare le basi per un settore industriale consistente. Nel fissare gli obiettivi del piano e nel realizzarlo i dirigenti cinesi si avvalsero di aiuti finanziari e di tecnologia di provenienza sovietica. Il Piano individuava 694 progetti di "nuova costruzione industriale" sul territorio nazionale, che in

un'ottica socialista dovevano essere omogeneamente diffusi sul territorio e in particolare sulle zone rurali, per garantire un equilibrio distributivo delle attività e della popolazione e per eliminare la dicotomia tra città e campagna. Ne consegue che, stante la prevalente concentrazione delle realtà urbane principali sulla fascia costiera, la priorità degli interventi venne riservata alle zone rurali dell'entroterra. Sull'onda degli incoraggianti risultati ottenuti, il piano successivo, il secondo piano quinquennale (1958-1963) si pose l'obiettivo più alto di raggiungere i paesi industrializzati capitalisti attraverso un'industrializzazione a tappeto. L'analisi storiografica evidenzia, tuttavia, diversi effetti negativi tra cui i danni ambientali, gli squilibri tra settori produttivi - legati al coinvolgimento nel processo di una quota di popolazione eccessiva - il drastico calo dei raccolti e le conseguenti carestie. Un complesso di fattori critici che portò all'interruzione del piano e - ciò che più rileva - a riconsiderare in termini strategici il ruolo delle città. Ciononostante nel terzo piano quinquennale (1966-1971) la decisione di privilegiare le campagne - a scapito delle realtà urbane - venne reiterata anche con massicci trasferimenti di popolazione in zona rurale e chiusura di stabilimenti, scuole e sedi universitarie.

Una successione di scelte e piani



di sviluppo che fece evolvere la struttura territoriale cinese in una forma assai differente da quella occidentale. Laddove, in Europa e in America, il binomio urbanizzazione-industrializzazione si è affermato come necessario - con un livello di auto-evidenza da darsi per scontato - in Cina esso è stato sostanzialmente disarticolato dall'azione di governo. Sono stati i piccoli centri a crescere in termini demografici e produttivi mentre le grandi aree urbane mancavano anche la fase dello sviluppo del terziario che è strutturalmente legata all'incremento dei servizi per la popolazione

A ulteriore aggravio di tale condizione giunse, nel 1958, la reintroduzione del registro delle famiglie (l'Hokou, di antica istituzione imperiale) che, vincolando in modo rigido il domicilio nel luogo di nascita, ebbe l'effetto di limitare i flussi tra città e campagna se non di negare del tutto qualsiasi forma di mobilità fisica e sociale tra le due. La residenza agricola (Hokou rurale) era legata alla terra e al lavoro nelle Comuni Popolari, mentre quella urbana (Hokou urbano) permetteva di abitare in città e di essere stipendiati dalle Unità di lavoro. Comuni Popolari e Danwei oltre a stipendiare i lavoratori fornivano loro l'abitazione, l'assistenza sanitaria e l'istruzione.

Tale situazione mutò drasticamente solo dopo la morte di Mao, quando - dopo un periodo di contesa del potere tra moderati e radicali - venne eletto primo ministro Deng Xiaoping (1977), che diede avvio ad una lunga fase di riforme ideologiche, politiche, economiche e sociali che riportarono le città al centro dello sviluppo economico e produttivo. La politica delle quattro modernizzazioni: dell'agricoltura, dell'industria, della difesa e della scienza, precipitò il Paese in una nuova fase di crescita, concentrata preminentemente nelle aree urbane della costa orientale, inducendo una frattura tra Est ed Ovest tuttora non sanata⁵.

La riforma dell'agricoltura che prevedeva l'eliminazione delle Comuni Rurali del popolo, l'introduzione del "sistema della responsabilità personale" con il ritorno a forme privatistiche di produzione e la concessione delle terre rurali alle famiglie in quantità proporzionale al nucleo familiare - se da un lato contribuì ad aggravare la già drammatica situazione del sovraffollamento demografico⁶ conducendo all'adozione della "politica del figlio unico"⁷ - condusse in soli cinque anni al raddoppiamento della produzione agricola. L'eliminazione del monopolio governativo, la liberalizzazione degli scambi commerciali, nonché l'istituzione delle Zone

Economiche Speciali (1980) diedero l'avvio a uno sviluppo tumultuoso del commercio interno e estero agevolato dall'apertura agli investimenti internazionali.

In contrapposizione con le politiche di decentramento portate avanti da Mao, la Riforma Nazionale del Sistema Economico (1984), inducendo il trasferimento delle riforme dalle campagne alle aree urbane, rivendicò il ruolo determinante delle città come motori dell'economia di mercato. L'intensa campagna di costruzione delle infrastrutture, la riforma del sistema industriale urbano volta ad introdurre una forte autonomia all'interno della gestione delle imprese, l'avvio di politiche volte allo sviluppo del sapere scientifico e tecnologico e soprattutto l'introduzione del settore terziario nel sistema socio-economico, diede avvio ad un nuovo intenso periodo di urbanizzazione. Ad incrementare tale sviluppo le due successive riforme amministrative che, decentralizzando le competenze in materia urbanistica dal governo centrale alle municipalità e introducendo un sistema fiscale forfettario secondo il quale la maggior parte delle imposte restavano in possesso del governo locale, conferirono alle città una maggiore autonomia politico-amministrativa.

In alto a sinistra: Pechino, ingresso alla Città Proibita con ritratto di Mao Tse Tung



Tuttavia la politica delle riforme portata avanti da Deng e il conseguente cambiamento degli scenari politici ed economici produssero nel tempo un grande impatto sulle città cinesi. La forte crescita della popolazione urbana, l'emergenza di una classe media, il riconoscimento della proprietà privata e l'aumento dei trasporti privati generarono nei maggiori centri urbani un'elevata densità edilizia, la congestione del traffico, l'aumento dell'inquinamento e un crescente divario tra ricchi e poveri. A partire dagli anni '90 le città cinesi subirono una radicale trasformazione che contribuì, nel giro di pochi anni, a far mutare l'immagine dell'intera Nazione.

Ultimamente, inoltre, l'espansione e lo sviluppo sempre maggiore dei principali centri urbani ha condotto alla formazione di due conurbazioni megalopolitane, che rappresentano le regioni più densamente urbanizzate e i principali centri di crescita economica della Cina: sono la regione del delta del fiume delle Perle e quella del delta del fiume Yangtze. La prima comprende la città di Canton al centro del delta, Dongguan, Shenzhen e Hong Kong sulla sponda sinistra e Zhuai e Macao sulla destra. La seconda ruota intorno alla città di Shanghai e si estende a ovest fino alla città di Chongquin, a nord comprende le città di Wuxi, Nanjin, Sozhou e Kunshan e a sud

le città di Hangzhou, Shaoxing e Ningbo.

Dopo la morte di Mao nel 1976, si scatenò la lotta per il potere tra moderati e radicali. Inizialmente, con un compromesso fra i due schieramenti, fu nominato primo ministro il moderato Hua Kuo-feng, ma subito dopo nel 1977 salì al potere Deng Xiaoping che diede vita ad un periodo di riforme ideologiche, politiche, economiche e sociali. Deng si era fatto strada tra i membri del Partito sin dai primi anni della Repubblica Popolare Cinese e all'inizio fu uno dei sostenitori più accaniti della politica maoista. Tuttavia a partire dagli anni '60, a seguito dei grandi sconvolgimenti che le politiche economiche di Mao avevano arrecato, Deng aveva iniziato a distaccarsi da tale ideologia e a sviluppare quella strategia politica ed economica che avrebbe poi messo in atto una volta al potere. A partire dal 1979 Deng Xiaoping avviò una riforma economica che ottenne indubitabili successi in termini di sviluppo economico e di aumento della produttività seppur producendo alcuni danni sociali. È la cosiddetta politica delle quattro modernizzazioni: dell'agricoltura, dell'industria, della difesa e della scienza. Nelle campagne vennero eliminate le Comuni Rurali del popolo (1984) e venne introdotto il "sistema della responsabilità personale" con il ritorno a forme privatistiche

In alto a sinistra: Shanghai, Distretto finanziario di Pudong, vista notturna



di produzione: la terra venne affidata nuovamente ai contadini, questa volta per periodi di tempo che andavano dai 15 anni per le colture annuali, ai 50 anni per le colture arboree. L'interesse diretto dei contadini al rendimento della terra insieme alla liberalizzazione dei prezzi agricoli, eccetto quello del grano, consentì in soli cinque anni di raddoppiare la produzione agricola cinese. Venne eliminato il monopolio governativo e vennero liberalizzati gli scambi commerciali, permettendo uno sviluppo tumultuoso del commercio interno e estero. Nel 1980 vennero istituite le Zone Economiche Speciali, all'interno

delle quali condizioni fiscali e doganali particolarmente favorevoli agli operatori stranieri agevolarono l'apertura agli investimenti internazionali. Venne avviata una campagna di costruzione delle infrastrutture, di cui la Cina era disperatamente carente. Nel 1984 venne varata la riforma del sistema industriale urbano volta ad introdurre una forte autonomia all'interno della gestione delle imprese: queste furono rese responsabili in termini economici dei loro prodotti ed esonerate dal versare allo Stato una parte degli introiti, costrizione che venne sostituita con il pagamento di un'imposta. La breve guerra con il Vietnam nel

1979, inoltre, aveva evidenziato i limiti dell'esercito popolare cinese, pertanto all'interno della riforma generale si provvide ad avviare una modernizzazione della difesa che prevedeva la riduzione delle forze convenzionali ed il potenziamento di quelle strategiche. Già a partire dal 1977 Deng portò avanti una serie di riforme volte allo sviluppo del sapere scientifico e tecnologico.

"La chiave per acquisire la modernizzazione è lo sviluppo della scienza e della tecnologia. [...] I discorsi vuoti non porteranno il nostro programma di modernizzazione da nessuna parte: dobbiamo acquisire il sapere scientifico e il personale qualificato [...] Ora sembra che la Cina sia indietro di almeno vent'anni rispetto ai paesi sviluppati per quanto riguarda la scienza, la tecnologia e l'istruzione" (DENG XIAOPING, 1977)

Tuttavia l'attuazione delle riforme a cui Deng Xiaoping aveva dato avvio era subordinata alla risoluzione delle problematiche relative la forte crescita demografica registrata a partire dal 1949. Le cause di tale incremento demografico sono riscontrabili prima nelle politiche di incoraggiamento alla "famiglia numerosa" portate avanti da

Mao per incrementare la forza lavoro e successivamente nell'introduzione da parte di Xiaoping della riforma dell'agricoltura che prevedeva la concessione delle terre rurali alle famiglie in quantità proporzionale al nucleo familiare. Nel 1979 per porre limite al sovraffollamento, il governo cinese decise di attuare una politica di limitazione delle nascite che prevedeva l'adozione della "politica del figlio unico", che vietava alle donne di avere più di un figlio e autorizzava aborti e sterilizzazioni forzate.

Nel 1984, inoltre, il XII Comitato Centrale del PCC approvò il decreto relativo la "Riforma Nazionale del Sistema Economico". In contrapposizione con le politiche di decentramento portate avanti da Mao, tale riforma rivendicava il ruolo determinante delle città come motori dell'economia di mercato e affermava la necessità di trasferire le riforme dalle campagne alle città. Tale politica che definiva inoltre l'indispensabilità del settore terziario nel sistema socio-economico, diede avvio ad un nuovo periodo di urbanizzazione. Seguirono due riforme amministrative: la prima decentralizzava le competenze in materia urbanistica dal Governo Centrale alle Municipalità; la seconda introduceva nelle

città un sistema fiscale forfettario secondo il quale il Governo Centrale tratteneva soltanto una parte sul totale delle imposte lasciando il resto alle Municipalità. Tale insieme di riforme sancì una maggiore autonomia delle città, conferì alle città la possibilità di dialogare direttamente con gli organismi statali e conseguentemente di agire politicamente in prima persona.

Le politiche economiche di Xiaoping, tuttavia, contribuirono a generare un'insanabile frattura tra l'Est e l'Ovest del Paese. Da sempre, date le più favorevoli condizioni geografiche, la maggior parte della popolazione cinese si è insediata nella zona est del Paese, mentre la parte ovest, per lo più occupata dall'altopiano del Tibet, dai deserti dell'Asia centrale e dalle steppe della Mongolia è rimasta per lo più inabitata. Se in passato la politica socialista di Mao auspicava ad uno sviluppo omogeneo del territorio nazionale a scapito delle più evolute zone costiere, le politiche di Xiaoping al contrario proposero, come motore economico dell'intera Nazione, lo sviluppo delle aree costiere dell'est attorno ai poli economici e urbani, accentuando il divario già esistente tra Est e Ovest che a partire dagli anni novanta divenne incolmabile.

3.2 Lo sviluppo urbano di Shanghai nella ricerca di equilibri tra metropoli e aree rurali

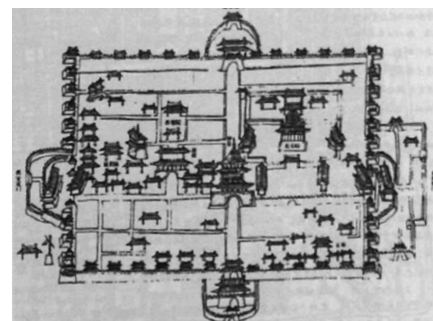
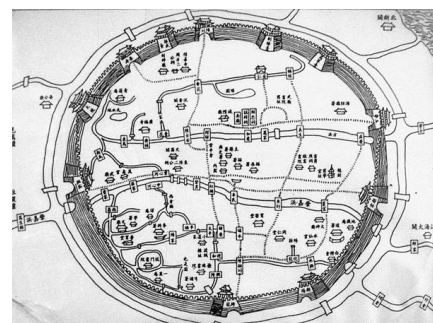
3.2.1 La genesi della città di Shanghai: un ponte con l'occidente

Shanghai è la più popolosa città del mondo e la capitale economica della Cina. Essa sorge in una delle zone più fertili della Nazione, sul delta del fiume Yangtze, tra il lago Tai e il mare, ed è percorsa dal fiume Huangpu, un affluente dello Yangtze e da un fitto reticolo di canali.

In origine un villaggio di pescatori nella regione del Delta dello Yangtze, si sviluppa come area commerciale all'inizio del decimo secolo, come centro di produzione tessile. Tale sviluppo scatena le mire espansionistiche del vicino Giappone che inizia ad attaccare la città. La facilità di accesso alla città dal mare costringe la dinastia Ming, nel 1554, a cingere la città con mura perimetrali circolari ed un fossato esterno, demolite poi nel 1912. Tuttavia, a differenza delle altre città cinesi che, come Pechino, sono caratterizzate da un impianto urbano rigido e simmetrico, racchiuso entro recinti murari quadrati legati ai rituali architettonici della dinastia Zhou (II sec.d.C.)⁸, la città originaria di Shanghai, identificabile con le mura di epoca Ming, manifesta un impianto

*In alto: Shanghai, la Città Vecchia oggi
In basso a sinistra: Shanghai, mappa dell'area di
Fangbang all'epoca della dinastia Ming*

*In basso a destra: Pianta della città di Shanghai
all'epoca della dinastia Ming, 1554
Pianta della città di Pechino all'epoca della
dinastia Ming, 1593*



urbano fluido e permeabile, espressione di una società fondata principalmente sul commercio.

Lo sviluppo di Shanghai come città moderna si ha tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX secolo, quando alla fine delle guerre dell'Oppio (1839-1842 e 1856-1860) molti Stati occidentali attaccano la Cina per ottenere opportunità commerciali. In particolare con il trattato di Nanjing⁹ l'Inghilterra impone alla Cina l'apertura del porto di Shanghai al traffico internazionale e inglesi, francesi e americani ottengono in concessione vaste zone della città creando quelle che vengono definite Concessioni Internazionali. Si tratta di una serie di *enclaves* poste al di fuori delle mura della città e deputate al libero mercato internazionale, all'interno delle quali ogni Stato concessionario è libero di applicare un proprio sistema amministrativo. Tale politica di apertura incrementa fortemente il commercio marittimo della città che diviene tra i più fiorenti al mondo, rendendo Shanghai il terzo centro finanziario del pianeta dopo Londra e New York e il ponte economico tra la Cina e l'Occidente.

Ne consegue un forte incremento demografico che fa raddoppiare improvvisamente la popolazione residente nella città: tra il 1885 e il 1935 l'80% della popolazione cinese migra sul territorio di

Shanghai per cercare lavoro o per sfuggire alle guerre civili.

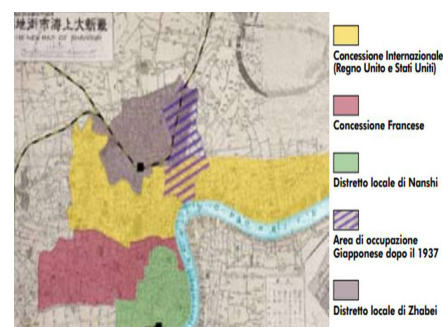
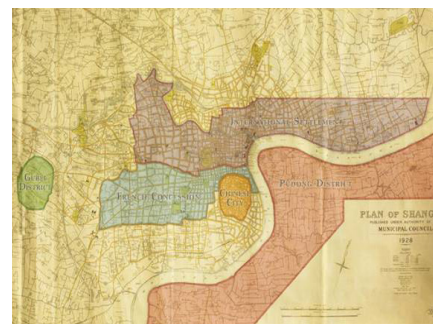
Tuttavia tale espansione demografica pone in evidenza una forte differenziazione sociale tra gli stranieri che continuano ad arricchirsi con il commercio e i lavoratori cinesi che vivono di stenti. Tale divario sociale si rispecchia inevitabilmente nella struttura urbana della città, in cui risultano palesi le differenze tra le zone delle Concessioni straniere che pur in assenza di un piano di sviluppo vero e proprio presentano un impianto urbano ben delimitato, con una maglia viaria simmetrica che scandisce l'alternanza degli spazi; e le aree residenziali appartenenti al Governo cinese caratterizzate da un tessuto molto fitto e denso di case a due o tre piani, con tipologie abitative che riprendono le case a schiera inglesi o il tipico insediamento a corte cinese.

La città, dunque, appare frammentata e disomogenea a causa della mancanza di un piano di sviluppo unitario. Per ovviare a tale problematica, nel 1927 viene istituito un Governo Speciale che attribuisce a Shanghai lo *status* di Municipalità e che nel 1929 nomina un Comitato Centrale per la Pianificazione Regionale di Shanghai con il compito di studiare i problemi relativi lo sviluppo urbano della città. Tale comitato propone lo sviluppo di un nuovo centro per

In alto a sinistra: Piano di Shanghai, 1928

Al centro: Shanghai, mappa degli anni '30 con le Concessioni straniere
Foto del Bund, 1929

In basso: Shanghai, Avenue Joffre nel 1930, una delle maggiori strade commerciali nella concessione francese

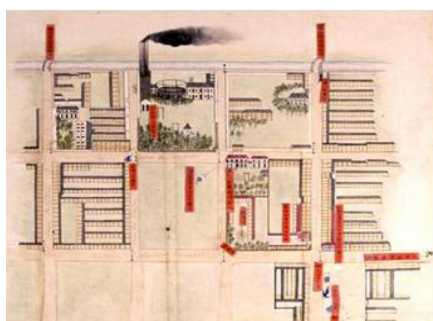


In alto: Shanghai, Banca inglese

Al centro: Shanghai, Xiaofei Road nella
Concessione francese nel 1930

Shanghai, Pianta della Concessione francese

In basso: Shanghai, China Style in Kuangdong
Road



la città, a nord-est nel distretto di Jiangwan, a grande distanza dalle Concessioni, la City Centre Area e ne definisce il piano di sviluppo, il City Centre Area Plan. Sulla base del City Centre Area Plan nel 1931 il comitato redige il primo Piano Comprensivo della Grande Shanghai che pone a sua volta le basi per la pianificazione del dopoguerra. Il piano è calibrato su una città che ha raggiunto i 3 milioni di abitanti e prevede lo sviluppo di nuove aree urbane, la realizzazione di infrastrutture, strade, servizi e impianti idraulici e la costruzione di un ponte sul fiume Huangpu. Ma l'aumento del prezzo dei terreni e la recessione seguita dall'invasione giapponese impediscono al piano di essere realizzato. Da questo momento in poi Shanghai produce regolarmente piani per direzionare la crescita urbana che si interrompono soltanto con l'inizio della Seconda Guerra Mondiale.

3.2.2 Le politiche urbane prima del 1990

La pianificazione moderna appare in Cina con la fine del secondo conflitto mondiale quando figure tecniche mandate a formarsi in Europa e America importano a Shanghai teorie e concetti base di matrice occidentale. Da questo momento in poi l'evoluzione delle teorie e delle strategie urbane cinesi - in un processo di convergenza

strutturale di lungo termine con il modello di sviluppo occidentale, capitalistico industriale e poi finanziario - evidenzia una marcata accelerazione e un tendenziale avvicinamento alle tematiche di *planning, urban design* e progettazione tipiche dei paesi avanzati e dello scenario di globalizzazione crescente. Tale processo seppure non suscettibile di una descrizione riduttiva, cioè in chiave di mera omologazione, da luogo a fenomeni, forme e realizzazioni che, dalla visuale della ricerca architettonica, aprono la strada a possibilità di analisi comparativa e confronto con l'approccio occidentale alla progettazione urbana.

Il Greater Shanghai Plan del 1946 divide per la prima volta la città di Shanghai in un'area urbana, coincidente con il centro della città, e un'area amministrativa municipale corrispondente alla periferia e, ispirandosi in parte alle teorie della Città Giardino di Ebenezer Howard, porta avanti una strategia di decentralizzazione che comprende la costruzione di una serie di città satellite, spazialmente e funzionalmente connesse con la città principale. Tuttavia i primi piani concreti, redatti soltanto per il distretto di Pudong, vengono completamente messi da parte quando il Partito comunista sale al potere nel 1949.

Con l'istituzione della Repubblica popolare cinese sotto Mao Tze

In alto: Shanghai, Tre Schemi del nuovo City Center, 1929

In basso: Piano Comprensivo della Grande Shanghai, Schema dei trasporti, 1931

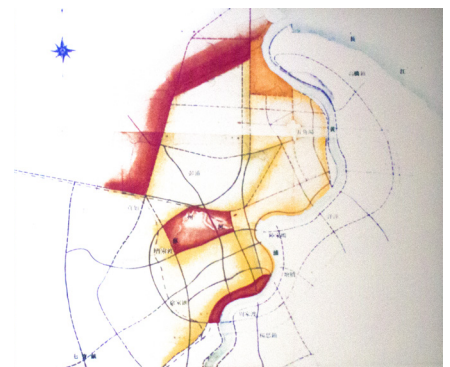
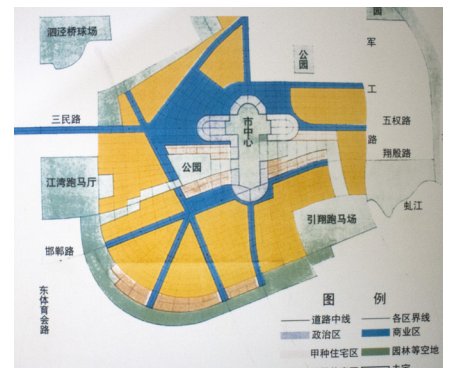
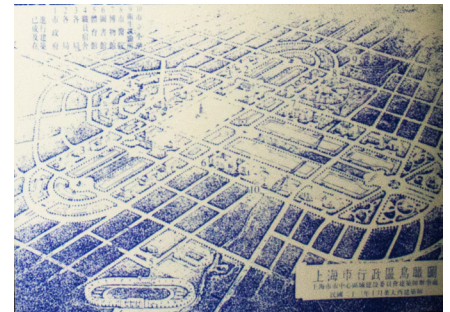
Tung la politica urbana cambia radicalmente e la Cina chiude per decenni i rapporti con gli stranieri. Le riforme fatte in questi anni, inoltre, come il trasferimento delle proprietà terriere nelle mani dello Stato nel 1953, causano profondi cambiamenti sia nelle campagne che nelle città. Importanti freni all'espansione di Shanghai - e di tutte le altre grandi città - vengono posti sulla scorta di teorie riferibili a Marx ed Engels (Manifesto Comunista del 1847) e alla necessità di conservare i terreni agricoli e investire la freccia dell'inurbazione. Dopo la seconda guerra sino-giapponese nel 1950, con l'aiuto e sull'esempio della Russia comunista, il Governo cinese decide di puntare, per lo sviluppo economico e sociale del paese, sull'industria e seguendo il modello dei Soviet decide di legare, attraverso il sistema dei Danwei, la residenza al luogo di lavoro.

Nel 1953 viene redatto a Shanghai un nuovo *masterplan* basato sulla nozione di città socialista compatta che si occupa di ridisegnare la città storica lasciando da parte la periferia. Di tale piano, tuttavia, venne realizzata soltanto la piazza per le adunanze nominata Piazza del popolo.

In accordo con gli obiettivi del primo piano quinquennale di sviluppo nazionale (1953-57) e del Great Leap Forward (1958-61), che miravano a trasformare la Cina in una moderna società

comunista basata sull'industria, nel 1958 Shanghai acquisisce dieci contee della provincia di Jiangsu per decentralizzare popolazione e industrie e nel 1959 redige un nuovo *masterplan*. Mantenendo la distinzione tra l'area urbana della città centrale e le aree amministrative municipali periferiche, introdotta dal piano precedente, il nuovo piano si articola in un Piano Comprensivo Regionale per l'espansione delle industrie al di fuori della città attraverso la creazione di città satellite, e un Piano Comprensivo della Città Centrale per il ridisegno delle aree residenziali. Per evitare l'espansione incontrollata della periferia, inoltre, il Piano propone di circondare le aree industriali e la città centrale con una cintura verde. Questo piano avrebbe dovuto trasformare Shanghai da città del commercio a centro industriale, tuttavia la drammatica conclusione del Great Leap Forward (carestia) e la Rivoluzione Culturale (1966-76) pongono fine a tali politiche di sviluppo causando un'espansione incontrollata delle aree periferiche e l'inevitabile declino della città.

Con la morte di Mao, le politiche di apertura e modernizzazione promosse dal suo successore Deng Xiaoping impediscono la realizzazione dei progetti di sviluppo precedenti ad eccezione di quelli relativi i distretti di Jinshan e Baoshan, nei quali nel 1972 e nel 1978 vengono de-localizzate



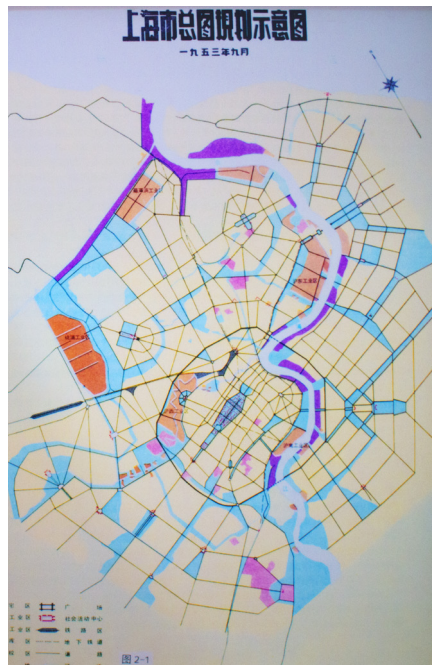
In alto a sinistra: Shanghai, Masterplan della Città centrale e delle periferie, 1945

In basso a sinistra: Shanghai, Masterplan generale della Municipalità, Sistema viario, 1945



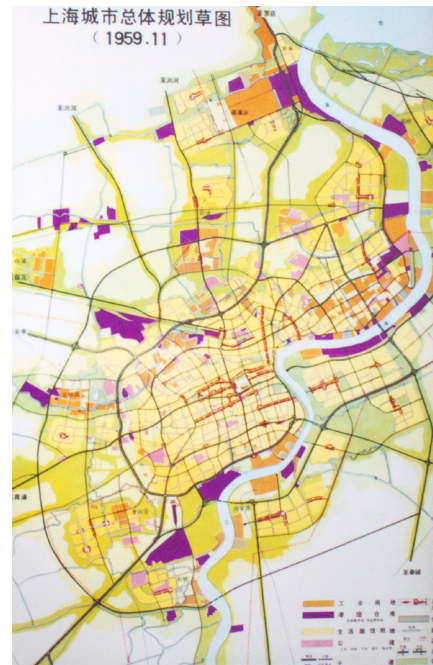
In alto al centro: Shanghai, Masterplan della Città centrale e delle periferie, 1953

In basso al centro: Shanghai, Masterplan della Municipalità, 1959



In alto a destra: Shanghai, Masterplan della Città centrale e delle periferie, 1959

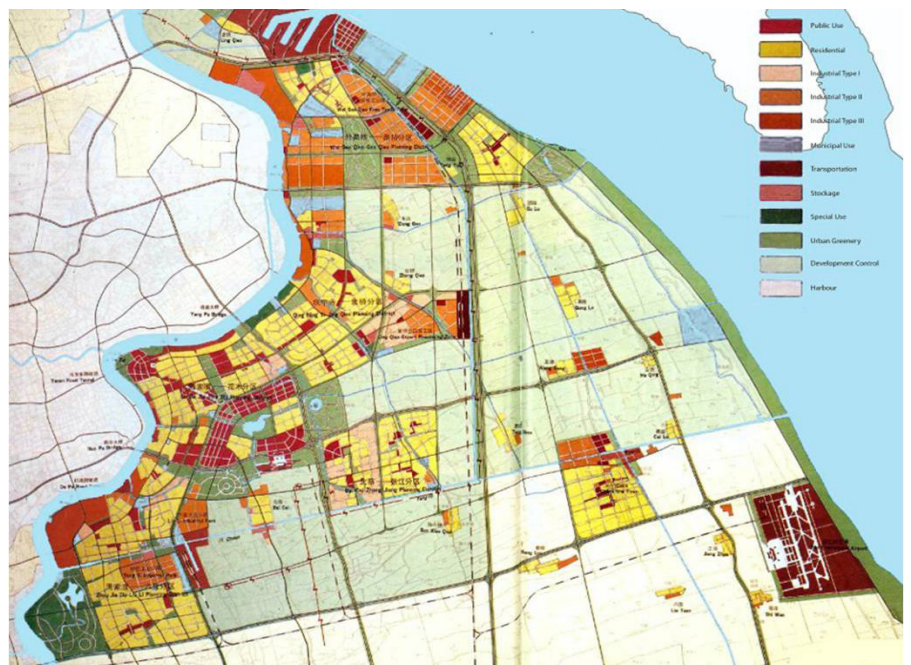
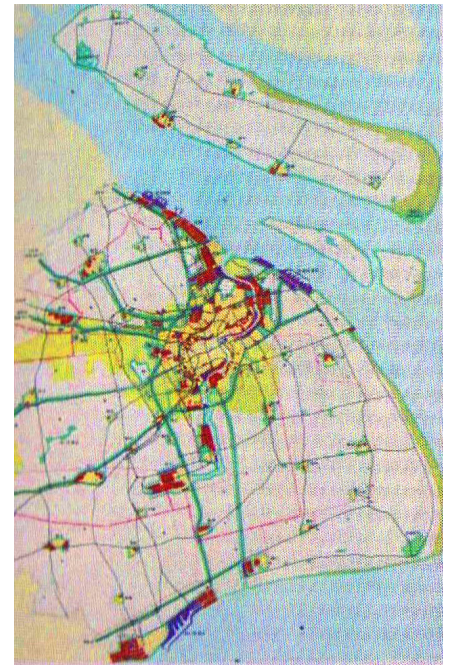
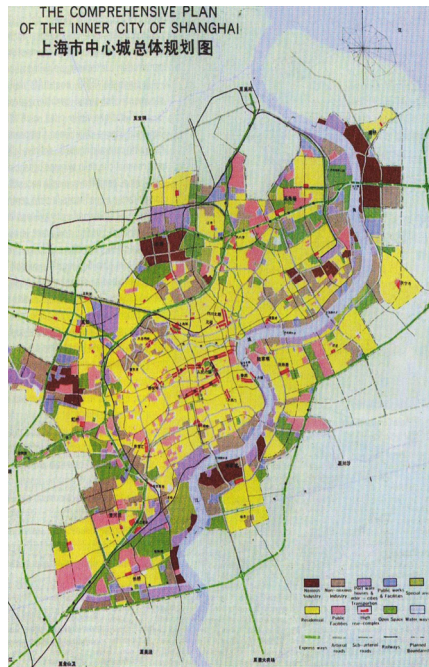
In basso a destra: Shanghai, Masterplan della Municipalità, 1984



In alto: Shanghai, Masterplan della Città centrale e delle periferie, 1986
Shanghai, Masterplan della Municipalità, 1986
In basso: Shanghai, Piano Comprensivo per la nuova area di Pudong, 1992

rispettivamente l'industria petrolchimica e l'industria del ferro e dell'acciaio e vengono costruiti nuovi insediamenti residenziali per i lavoratori. Si tratta delle prime due città satellite di Shanghai.

Nel 1986 nel pieno delle riforme e della politica di apertura avviata da Deng Xiaoping viene redatto un nuovo piano sulla base di quello del 1959, ma in uno scenario politico ed economico totalmente mutato. Il piano, per la prima volta con una visione a lungo termine estesa al 2020, si pone l'obiettivo di far diventare Shanghai un centro economico, scientifico e culturale. I punti programmatici dello sviluppo urbano della città si basano sulla necessità di completare e riqualificare la città centrale, sullo sviluppo della nuova area di Pudong, sulla valorizzazione del lungo fiume Yangtze e della baia dello Hangzhou e sulla realizzazione di sette città satellite legate all'industria, semi-indipendenti e tra loro interconnesse. Questi nuovi centri, molti dei quali posizionati secondo la localizzazione proposta dal piano del '59, sono le città di Minhang, Wujing, Anting e Jading, legate all'area scientifica; Songjiang e Jinshan, legate all'industria petrolchimica e la città di Wusong-Baoshan, legata all'industria del ferro.



3.2.3 La pianificazione urbanistica moderna a partire dal 1990

A esito delle scelte sopra descritte la convergenza delle tematiche progettuali con quelle di matrice occidentale arriva, probabilmente, a superare il punto di svolta oltre il quale risulta possibile identificare una molteplicità di punti di confronto. Del resto sono le condizioni strutturali stesse (quadro giuridico-legislativo ed economico, anche se naturalmente non ancora quello sociale) della città cinese in generale, e di Shanghai in particolare, che vengono spinte dall'azione di governo verso il terreno del posizionamento e della competitività sullo scenario globale. In primis per recuperare la primigenia vocazione di Shanghai al commercio con l'estero, nel 1980, il governo istituisce le Zone Economiche Speciali, regioni geografiche dotate di una legislazione economica differente dalla quella in vigore nel resto del paese, studiata appositamente per attrarre investimenti stranieri e garantire un regime fiscale agevolato alle imprese che operano al suo interno. Sotto questo regime economico nel 1990 il governo decide di avviare lo sviluppo del nuovo distretto di Pudong, sulla parte orientale del fiume Huangpu. Nel 1992 viene redatto, in accordo con le direttive generali, il Piano Comprensivo per la nuova area di Pudong che doveva diventare il polo propulsore per lo sviluppo

di Shanghai. Il programma divide il distretto in cinque aree ognuna deputata ad una specifica funzione: l'area di Lujiazui, che doveva rappresentare il centro finanziario organizzato attorno ad un nucleo di grattacieli situati di fronte al lungofiume; l'area di Wai Gao Qiao il nuovo porto commerciale; l'area di Jin Qiao specializzata nelle tecnologie avanzate e le aree di Zhang Jiang e Zhou Jiang prevalentemente a vocazione industriale. La presenza all'interno del distretto di un area di porto franco per il libero commercio e le numerose agevolazioni previste nelle SEZ fanno di Pudong l'esempio maggiormente riuscito della politica di apertura di Xiaoping, e lo sviluppo di questo nuovo distretto farà cambiare l'assetto territoriale ed economico dell'intera città.

Per regolare la crescita economica e l'urbanizzazione, all'inizio degli anni '90 la città di Shanghai si è dotata di un costoso sistema viario multilivello, comparabile con quello pensato da Robert Moses per New York, articolato in una serie di superstrade sopraelevate al di sotto delle quali sono allocate le strade secondarie. Nel 1994 viene aperto l'Elevated Inner Ring Road lungo circa 50 mt, due anni più tardi iniziano i lavori per l'Outer Ring Road e per il Suburb Ring Road. Nel 2009 inoltre dopo l'apertura del ponte a Chongming Island è iniziata la costruzione del quarto anello che oltrepassa i confini comunali.

Parallelamente a partire dal 1995 viene realizzato un complesso sistema di linee metropolitane.

All'inizio degli anni '90, oltre all'istituzione delle SEZ, vengono fatte altre riforme che avranno un grande impatto sullo spazio urbano. In particolare, dal 1990 fu possibile ricevere in concessione i terreni dal governo per 40 o 70 anni e nelle SEZ i diritti sull'uso del suolo vennero estesi anche ai paesi stranieri; nello stesso periodo le case pubbliche cominciarono ad essere vendute agli inquilini; e parallelamente, venne approvata una riforma del sistema amministrativo, che convertì tutte le contee fuori dall'Outer Ring Road in distretti urbani, ad eccezione dell'isola di Chongming che mantenne lo *status* di contea rurale. In questo modo ai residenti dei nuovi distretti fu automaticamente concesso l'Hukou urbano e tutti i privilegi che esso apportava e nello stesso tempo, data la loro sovranità urbana, i governi locali accrebbero il loro potere.

L'effetto combinato della riforma amministrativa e della crescita di capitali e potere di acquisto è l'incremento della domanda immobiliare e l'esplosione delle costruzioni che portano, nel giro di poco tempo alla congestione del centro urbano non più capace di sostenere, in difetto di strategie di livello metropolitano, la pressione dell'espansione. Per questi motivi

In alto: Shanghai, Distretto finanziario di Pudong, vista notturna dal 100° piano dello Shanghai World Finance Centre (Kohn Pederson Fox Architects); in primo piano la Jin Mao Tower (Skidmore, Owings & Merrill Architects)

In basso: Shanghai, Renmin Square, in primo piano sulla destra lo Shanghai Urban Planning Exhibition Center



nel 1994 viene rivisitato il *masterplan* di Shanghai approvato dal consiglio di stato all'avvio del 9° piano quinquennale di sviluppo 1996-2000, introducendo come nuovo obiettivo quello di realizzare prima del 2020 un "sistema urbano regionale moderno" in parte basato sui modelli teorici classici come la Teoria delle località centrali di Walter Crystaller o quella delle Città Giardino di Ebenezer Howard, che avrebbe trasformato l'assetto urbano della città da un sistema urbano monocentrico ad uno policentrico.

Per ridurre l'enorme pressione demografica della città centrale e preservare i terreni agricoli dall'espansione incontrollata viene proposto di sostituire il vecchio modello centralistico con una rete regionale policentrica che prevedeva la costruzione di una serie di *new towns*. In pratica il governo decide di abbattere gli edifici malandati del centro storico e di sostituirli con edifici più grandi e moderni e di spostare la popolazione residente in quei luoghi in nuove città e nuovi quartieri periferici.

Il miglioramento fisico del patrimonio immobiliare e la conseguente ascesa dei prezzi, se da un lato conducono a processi di "gentrificazione", facendo affluire nel centro storico nuovi abitanti ad alto reddito ed espellendo i vecchi abitanti che di fatto

non potevano più permettersi di risiedervi, contribuiscono di fatto all'affermazione del centro storico di Shanghai come un fiorente centro economico, politico e culturale di livello internazionale¹⁰.

Su queste basi pochi anni dopo, nel 1999, viene approvato un nuovo Piano Comprensivo per la città di Shanghai (1999-2020), che fondava i suoi obiettivi sulla necessità di coordinare lo sviluppo urbano con il progresso dell'economia, sull'esigenza di promuovere la riqualificazione delle strutture industriali ponendo particolare attenzione all'innovazione e all'*high tech*, sull'urgenza di migliorare le strutture urbane per rendere Shanghai una metropoli di livello internazionale.

Per attuare la politica di integrazione tra urbano e rurale e lo sviluppo coordinato, il piano punta ad una configurazione spaziale "multi-asse, multi-strati e multi-core". Multi-asse perché tiene conto per la prima volta del programma relativo la conurbazioni megalopolitana del delta del fiume Yangtze, che prevede lo sviluppo urbano delle maggiori città inserite nella conurbazione che si sta formando in relazione a tre assi di sviluppo: Shanghai-Nanjing, Shanghai-Hangzhou e Shanghai-Ningbo. Multi-livello perché prevede quattro livelli di organizzazione

*In alto a sinistra: Shanghai, Quartiere Huangpu
Al centro a sinistra: Shanghai, Quartiere
Hongkou
In basso a sinistra: Shanghai, Quartiere
Hongkou, demolizioni lungo Dongdaming Road
oggi nota come il "Nuovo Bund"*

In alto: Shanghai, Quartiere Huangpu

*In alto a destra: Shanghai, Quartiere Hongkou
In basso a destra: Shanghai, Quartiere Hongkou,
demolizioni lungo Dongdaming Road oggi nota
come il "Nuovo Bund"*



In basso a sinistra: Shanghai,

territoriale: la città centrale, le città satellite, le cittadine di distretto e i villaggi centrali. Multi-centro in quanto organizza il territorio secondo un sistema urbano regionale policentrico.

L'eccessiva crescita demografica, che per anni era stata affrontata attraverso un aumento della densità edilizia, con l'attuazione del nuovo piano viene regolata con l'avvio della politica "double increase e double decrease", che prevedeva l'aumento del verde pubblico combinato con la diminuzione della densità costruttiva, permettendo così il rallentamento della crescita nella città centrale e parallelamente l'incremento di quello in periferia.



A destra: Shanghai, Distretto finanziario di Pudong, vista dal Bund



Nella pagina: Shanghai, Distretto finanziario di Pudong, vista dal Bund



*In alto: Shanghai, East Nanjing Road, parcheggio
biciclette e scooters*

*In basso: Shanghai, East Nanjing Road, vista
notturna*



3.3 Il modello dell'arcipelago metropolitano e il programma One City, Nine Towns

3.2.1 Caratteri locali e riferimenti occidentali: dieci maniere per la costituzione delle nuove comunità

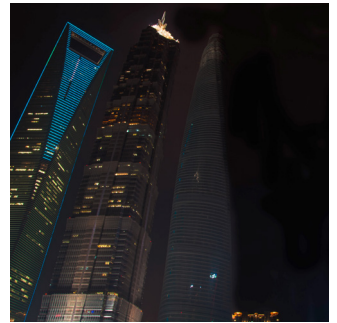
Nel 2001 viene approvato il 10° piano quinquennale di sviluppo 2001-2005 che aveva come obiettivo principale soddisfare la richiesta del WTO di allineare la normativa cinese allo standard degli altri Stati membri, per ottenere l'entrata della Cina nell'Organizzazione Mondiale del Commercio.

Tra i punti principali del piano, che pone lo sviluppo economico al centro dell'azione di governo, vi sono la creazione e lo sviluppo di infrastrutture e tecnologia, la tutela dell'ambiente e ancora la crescita equilibrata tra zone urbane e rurali.

In linea con le strategie proposte dal piano generale, l'amministrazione di Shanghai elabora il One City, Nine Towns Development Plan che, rispettando l'organizzazione strategica del sistema urbano formatosi nell'ultimo decennio, sposta la priorità di costruzione delle infrastrutture dalle regioni urbane alla periferia, al fine di ricucire il gap tra aree urbane e rurali in termini di attività culturali, formazione, impiego, consumo e sicurezza sociale.



Nella pagina: Shanghai, Distretto finanziario di Pudong, viste notturne



Il piano proponeva la realizzazione di una nuova città, in realtà ampliamento della vecchia città satellite di Songjiang, e nove cittadine posizionate in punti strategici, ognuna con funzione di capitale per ciascun distretto della città: la *new city* di SongJiang per il distretto di Songjiang e le *new towns* di HaiGang per il distretto di Nanhui, di AnTing per il distretto di JiaDing, di GaoQiao per il nuovo distretto di Pudong, di FengJing per il distretto di JinShan, di PuJiang per il distretto di MinHang, di LuoDian per BaoShan, di ZhuJiaJiao per QinPu, di Bu per la contea di ChongMing e di FengChen per la contea di Feng Xian.

Con l'obiettivo di raggiungere uno sviluppo urbano basato su standard condivisi a livello mondiale, il governo centrale affida alle autorità locali la produzione dei piani comprensivi per lo sviluppo sociale ed economico e dei piani regolatori generali, consente loro di cambiare l'uso del suolo per la localizzazione delle industrie e delle infrastrutture, promuove la specializzazione di ciascuna cittadina al fine di permettere uno sviluppo più elevato dell'economia locale, vista per la prima volta come parte integrante dell'economia generale della municipalità, aggiunge flessibilità all'esistente sistema di registrazione delle unità familiari, al fine di indurre la popolazione a trasferirsi nelle nuove città

e applica standard elevati di sviluppo urbano al fine di fornire le nuove città di infrastrutture, servizi pubblici e attrezzature culturali. I governi municipali e di distretto forniranno il supporto finanziario alla promozione dello sviluppo.

Oltre alla ricerca di standard elevati in grado di fornire una migliore qualità di vita, per rendere competitive queste città rispetto alla città centrale il sindaco Liangyu Chen propone di attribuire ad ogni *new town* una funzione caratteristica. L'idea era quella di riproporre il carattere internazionale presente nelle architetture della città centrale in queste città nuove. A tal fine dovevano avere "qualità architettoniche e spaziali europee". Per raggiungere questo obiettivo, in via del tutto sperimentale, gruppi internazionali sono stati invitati a produrre i progetti per le dieci nuove città.

L'Ufficio per la Pianificazione Urbana di Shanghai e i governi locali hanno indetto una serie di concorsi per la progettazione delle singole *new towns*, invitando per ciascuna cittadina 3-4 gruppi di progettisti di fama internazionale. La competizione è stata organizzata in due fasi. Nella prima fase i progettisti hanno prodotto un rapporto preliminare in cui descrivevano la strategia che intendevano portare avanti, la committenza ha valutato le

single proposte e fornito loro le linee guida per lo sviluppo successivo. Nella seconda fase sono stati redatti i progetti di concorso e selezionati i vincitori.

Dopo la selezione dei finalisti l'Istituto di Pianificazione Urbana di Shanghai è intervenuto per migliorare i contenuti dei piani e agire come mediatore tra i progettisti stranieri e le autorità di governo locale. Per molte città è stata costituita una commissione *ad hoc*, composta da pianificatori delle amministrazioni, progettisti locali e progettisti stranieri con l'obiettivo di monitorare la stesura definita del piano. Una volta approvato, il progetto definitivo è divenuto lo schema direttore per lo sviluppo delle *new towns* nei prossimi vent'anni.

Dall'elaborazione del concorso emergono come prodotto finale dieci progetti, ognuno pensato in riferimento alla tradizione urbanistica del paese di provenienza del *team* che l'ha progettata. La città di SonJiang, in stile inglese, per 500.000 ab, posta in adiacenza all'agglomerato urbano esistente, si configura come un nuovo nucleo ma in realtà è un ampliamento; la città di AnTing, in stile tedesco, per 150/180.000 ab, ingloba la città esistente e amplia l'industria automobilistica del distretto; la città di LinGang, in stile europeo, per 200.000 ab, di nuovo impianto, ingloba la realtà industriale già

*In alto: Shanghai, Renmin Square
In basso: Shanghai, Distretto finanziario di
Pudong, vista dal Bund*



presente nel distretto e assurge al ruolo di base del commercio marittimo internazionale. Le altre sette cittadine di dimensioni minori, pensate per accogliere 80/100.000 ab, sono tutte progettate *ex novo*: PuJiang in stile italiano, LuoDian in stile svedese, GaoQiao in stile olandese, ZhuJiaJiao in stile cinese, Feng Chen in stile spagnolo, FengJing in stile canadese e Chenjia Zhen in stile cinese.

Nel 2006 il governo cinese approva l'11° piano quinquennale 2006-2010 che ha come obiettivo primario la costruzione di una "armoniosa società socialista" attraverso l'attuazione di una serie di strategie che per la prima volta riguardano non solo le aree economiche, ma anche quelle che relative la vita delle persone, lo sviluppo sociale e l'ambiente.

Con l'introduzione del nuovo piano anche il *masterplan* metropolitano di Shanghai subisce un'ulteriore ottimizzazione. L'obiettivo consiste nella rottura delle barriere tra città e periferia e nell'eliminazione della struttura duale città-sobborgo, attraverso un nuovo sistema urbano gerarchico in grado di far convogliare la popolazione in aumento nelle città periferiche.

Per fare questo il piano One City Nine Towns viene aggiornato attraverso il modello urbano 1-9-6-6, che sostituisce il concetto

precedente di "città a tema", che focalizzava l'attenzione sullo stile delle nuove città previste, con il nuovo concetto di "città a sistema", che concentrandosi sull'intero sistema metropolitano definisce una nuova struttura urbana organizzata su quattro livelli gerarchici: una città centrale, orientata verso il settore dei servizi; 9 decentralizzate nuove *keycities*, che rappresentano i centri amministrativi¹¹; 60 cittadine intorno alle 9 nuove città, da 50.000 a 150.000 abitanti, e 600 villaggi.

Il governo municipale, inoltre, sullo sfondo di una ristrutturazione del sistema industriale, promuove lo sviluppo di numerosi parchi industriali per attirare le fabbriche fuori dal centro della città e raggruppare le piccole industrie in periferia, liberando in questo modo moltissimi ettari di terreno di nuovo disponibili per l'agricoltura. È inoltre promosso lo sviluppo delle infrastrutture, in particolare del trasporto pubblico al fine di rafforzare il collegamento tra il centro e le nuove città, e per attirare la popolazione in periferia viene dato un forte impulso allo sviluppo dell'edilizia abitativa.

3.2.3 L'attuazione dello Shanghai Master Plan (2001-2020)

Al 26° congresso dell'AESOP (Association of European School of Planning) tenutosi

nel Luglio 2012 ad Ankara sono state esposte le valutazioni relative gli sviluppi concreti del *masterplan* di Shanghai: 2001-2020, evidenziando se e in che misura il piano sia stato attuato e quali fattori hanno influenzato il successo o meno delle avvenute realizzazioni¹².

Il 01SHMP (Shanghai masterplan 2001-2010) intendeva spostare la popolazione dalla città centrale verso la periferia in modo da formare una struttura urbana policentrica, attraverso la realizzazione di nuove città e cittadine. La periferia di Shanghai era stata progettata in modo tale da ospitare la stessa quantità di popolazione del centro città, cioè circa 8 milioni di abitanti (Shanghai Municipal Government, 1998). Tuttavia studi statistici hanno dimostrato che negli ultimi 10 anni, se la popolazione della città centrale è rimasta costante (9.990.000 ab.), quella al di fuori dell'Outer Ring Road ha raggiunto i 13 milioni, registrando una crescita di oltre 6 milioni di abitanti (Shanghai Statistical Bureau, 2011). Tale trasferimento di popolazione in periferia, però, si è concentrata principalmente nei sobborghi vicino la città centrale (nei distretti di Minghang e di Pudong), oppure lungo i principali assi di trasporto.

Tra tutti gli esperimenti messi in atto, infatti, le 3 localizzazioni che hanno dato risultati positivi e la cui

In alto: Shanghai, Distretto finanziario di Pudong, vista dal Bund

In basso: Shanghai, Waibaidu Bridge



In alto: Shanghai, Waibaidu Bridge

In basso: Shanghai, Quartiere Hongkou, Daming Road



In alto: Shanghai, in lontananza l'edificio del Bund Center

In basso: Shanghai, East Nanjing Road



popolazione ha superato i 700.000 ab. sono state Jiading new City, SongJiang New City e Lingang New City, poste rispettivamente lungo i più importanti corridoi economici della regione metropolitana: la Hu-Hang Highway (da Shanghai a Hangzhou), la Hu-Ning Highway (da Shanghai a Nanjing) e il porto di Yangshan. Di queste, Songjiang con una popolazione di circa 800.000 ab è più o meno completa, e la sua ulteriore crescita prevista è limitata; Jiading sarà quella con il maggiore afflusso di popolazione, grazie ai buoni collegamenti su gomma e su ferro ma soprattutto grazie all'espansione dell'aeroporto di Hongqiao; Lingang Harbour city molto probabilmente crescerà più lentamente a causa della diminuzione del commercio internazionale. Tuttavia sono previsti nel distretto due interventi che avranno un grande impatto sull'assetto urbano: l'apertura prima del 2015 del parco di divertimenti Disneyland, ad est di Zhoupu, e la conversione del porto di Lingang in un porto franco.

Dal 2010 si tiene sotto osservazione anche la *new city* di Nanqiaoin, in quanto ci si aspetta un grande sviluppo del settore industriale.

La rapida urbanizzazione della città di Shanghai è visibile non solo nel crescente numero di abitanti, ma anche in termini di sviluppo del territorio. La superficie di terreno urbanizzata è aumentata di oltre il 93,3% negli ultimi 10 anni (da

1.073,1 kmq nel 1997 a 2.080,3 kmq nel 2006) e tale rapido sviluppo del territorio è dovuto principalmente all'espansione della periferia oltre la circonvallazione esterna, che ha visto il 145,1% di crescita (da 626,9 kmq nel 1997 a 1.536,7 kmq nel 2006) (Yu, 2008d).

Tuttavia, la periferia non si è sviluppata in maniera omogenea. Quartieri periferici interni come Minhan, Baoshan, Jiading, Songjiang hanno visto uno sviluppo molto più veloce dei quartieri periferici più lontani.

Il 01SHMP aveva evidenziato tre punti chiave per lo sviluppo futuro: promuovere il nuovo asse di sviluppo da Puxi (Centro storico) al distretto di Pudong; evitare l'espansione urbana all'interno della circonvallazione esterna; sviluppare le periferie, in particolare le nuove città periferiche e le cittadine centrali.

Tuttavia lo sviluppo reale del territorio non ha rispettato del tutto gli obiettivi del piano, perché più del 45% del territorio in area centrale è stato urbanizzato, la cintura verde lungo la circonvallazione esterna, progettata per prevenire la proliferazione urbana, non viene mantenuta, e lo sviluppo urbano avviene principalmente per insediamenti isolati nel territorio invece che attraverso la creazione di villaggi locali. Ciononostante, si sono formati diversi assi di sviluppo che connettendo la città

centrale con le nuove città, da est ad ovest e lungo la costa, hanno consentito lo sviluppo di questi nuovi insediamenti.

Il miglioramento delle infrastrutture è diventata la strategia più importante 12° piano quinquennale a livello nazionale, al fine di migliorare l'ambiente di vita e la competitività della città.

In base a questo, nel 2006 il governo municipale di Shanghai ha ulteriormente potenziato lo sviluppo delle infrastrutture previsto nel 01SHMP, al fine di costruire nuovi porti a Shanghai, costruire la stazione ferroviaria ad alta velocità, completare la viabilità in periferia e sviluppare i mezzi pubblici, come ad esempio le linee della metropolitana. Lo sviluppo delle linee della metropolitana e del sistema stradale di Shanghai ha superato di gran lunga le aspettative del piano. La lunghezza delle strade previste nel 01SHMP era 2.500 km, di cui 650 km come autostrade. In realtà, le strade costruite hanno raggiunto i 18 mila chilometri. Il 01SHMP aveva previsto la costruzione di tre categorie di trasporto su ferro: 4 linee ferroviarie veloci, 8 linee di metropolitana e 5 linee di metropolitana leggera, per una lunghezza complessiva di 810 km di cui 330 Km in periferia. Tuttavia l'avvicinarsi di nuove situazioni e grandi eventi come l'Expo 2010 hanno condotto all'implementazione della dotazione di infrastrutture, aggiungendo altre quattro linee metropolitane.

In alto a sinistra: Shanghai, Piano Comprensivo della Regione Metropolitana (1999-2020)

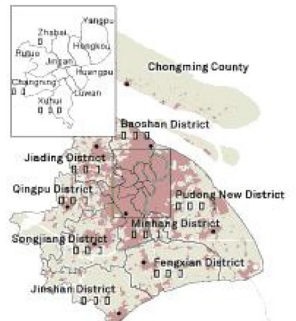
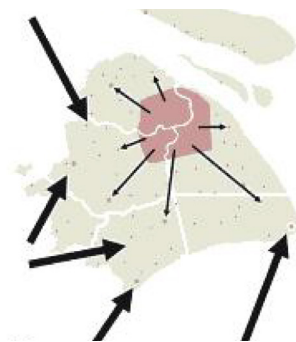
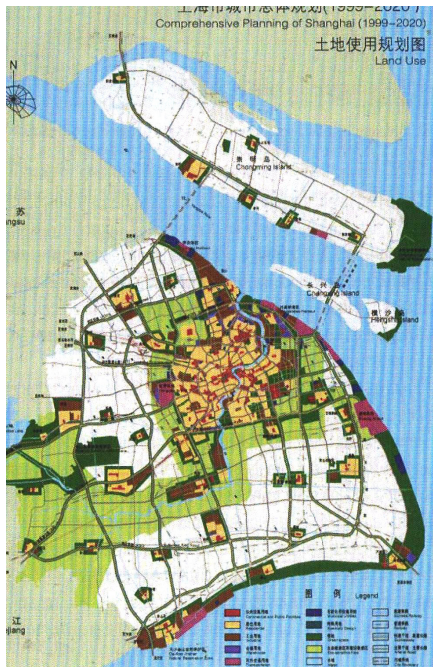
Al centro a sinistra: Area Metropolitana del Delta del fiume Yangzi

In basso a sinistra: Shanghai, distribuzione delle città del One City, Nine Towns, 2000

In alto al centro: Shanghai, Masterplan della Regione Metropolitana (1999-2020)

In alto a destra: Shanghai, Masterplan disposizioni a breve termine e aree chiave di sviluppo

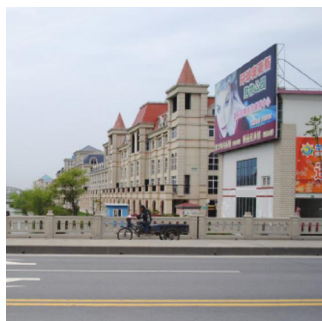
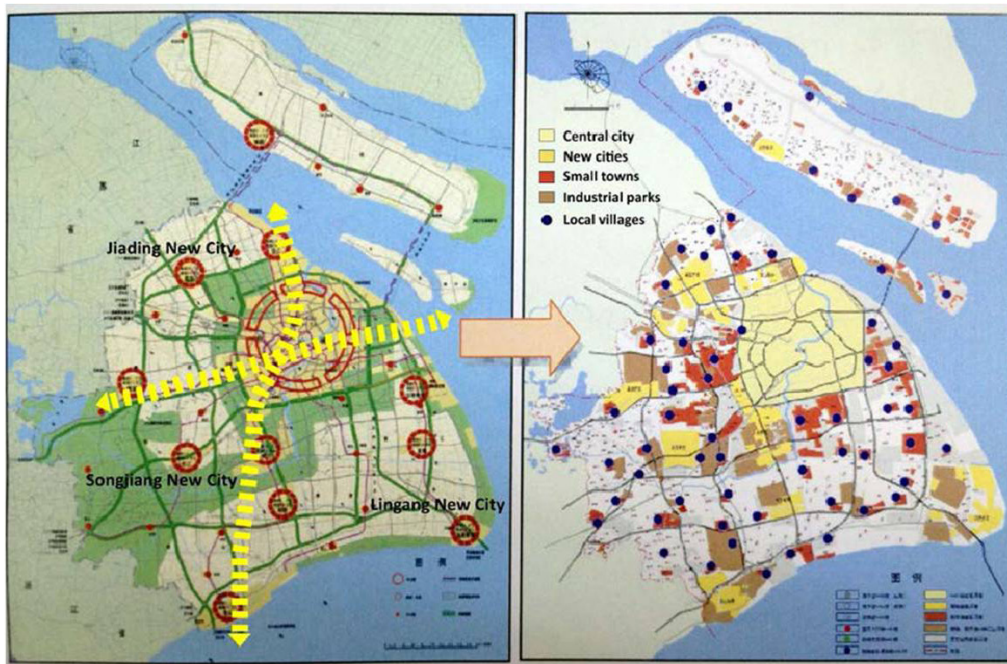
In basso a destra: Shanghai, One City, Nine Towns Development Plan, 2001



In alto a sinistra: Dal One City, Nine Towns Development Plan all' 1-9-6-6 system

In basso da sinistra verso destra: Pujiang, città italiana - Luodian, città svizzera - Gaoquiao, città olandese - Zhojianjiao, città cinese - Fengcheng, città spagnola - Fengjing, città canadese - Chengqiao, città cinese - Harbour New Town, città europea

In alto a destra: Songjian, città inglese - Anting, città tedesca



NOTE:

1 Con Stati combattenti o Regni combattenti si indica il periodo storico cinese che va dal 453 a.C. al 221 a.C. Il periodo è caratterizzato da continue lotte tra gli Stati per la supremazia dell'antica Cina; la storiografia ricorda sette Regni principali: Qin, Wei, Han, Zhao, Qi, Yan e Chu. Lo Stato di Qin emerse infine come il più potente e fu in grado di riunificare la Cina in un unico impero (221-210 a.C.).

2 La nozione di "Grande Unità" è stata introdotta per la prima volta in uno dei capitoli del Liji, il libro dei riti, uno dei libri confuciani classici.

3 Nell'antica famiglia cinese il capo famiglia governava su un gruppo numeroso. La composizione familiare era poligamica, in quanto un uomo poteva sposare contemporaneamente più sorelle.

4 Il piano urbanistico comunista prevedeva: una standardizzazione delle unità abitative, il controllo della grandezza della città, l'individuazione di un centro città, simbolo del potere centrale e l'utilizzo del concetto di "unità di vicinato" con l'obiettivo di creare aree abitative autonome.

5 Le politiche economiche di Xiaoping contribuirono a generare un'insanabile frattura tra l'Est e l'Ovest del Paese. Da sempre, date le più favorevoli condizioni geografiche, la maggior parte della popolazione cinese si è insediata nella zona est del Paese, mentre la parte ovest, per lo

più occupata dall'altopiano del Tibet, dai deserti dell'Asia centrale e dalle steppe della Mongolia è rimasta per lo più inabitata. Se in passato la politica socialista di Mao auspicava ad uno sviluppo omogeneo del territorio nazionale a scapito delle più evolute zone costiere, le politiche di Xiaoping al contrario proposero, come motore economico dell'intera Nazione, lo sviluppo delle aree costiere dell'est attorno ai poli economici e urbani, accentuando il divario già esistente tra Est e Ovest che a partire dagli anni novanta divenne incolmabile.

6 A partire dal 1949 la Cina registrò una forte crescita demografica. Le cause di tale incremento sono riscontrabili prima nelle politiche di incoraggiamento alla "famiglia numerosa" portate avanti da Mao per incrementare la forza lavoro e successivamente nell'introduzione da parte di Xiaoping della riforma dell'agricoltura.

7 Si tratta di una politica di limitazione delle nascite che vietava alle donne di avere più di un figlio e autorizzava aborti e sterilizzazioni forzate.

8 L'impianto urbano di Pechino – città imperiale realizzata per accogliere l'imperatore, i suoi funzionari e la sua corte – risponde ai principi della città ideale cinese, che riflettono i rituali architettonici della dinastia Zhou (dall'11° al 3° secolo a.C.), descritti nel 2° secolo d.C. nel libro Zhou Li ("Riti di Zhou"):

"... Si tracci poi un quadrato di nove li per lato. Ogni lato avrà tre

porte. Dentro la città correranno verticalmente da nord a sud nove strade e altrettante trasversalmente da est a ovest. Le strade verticali avranno nove carreggiate. Il centro del palazzo poggerà sul piano di intersezione più centrale delle vie che si incrociano...".

[http://www.treccani.it/enciclopedia/pechino_\(Enciclopedia_Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/pechino_(Enciclopedia_Italiana)/)

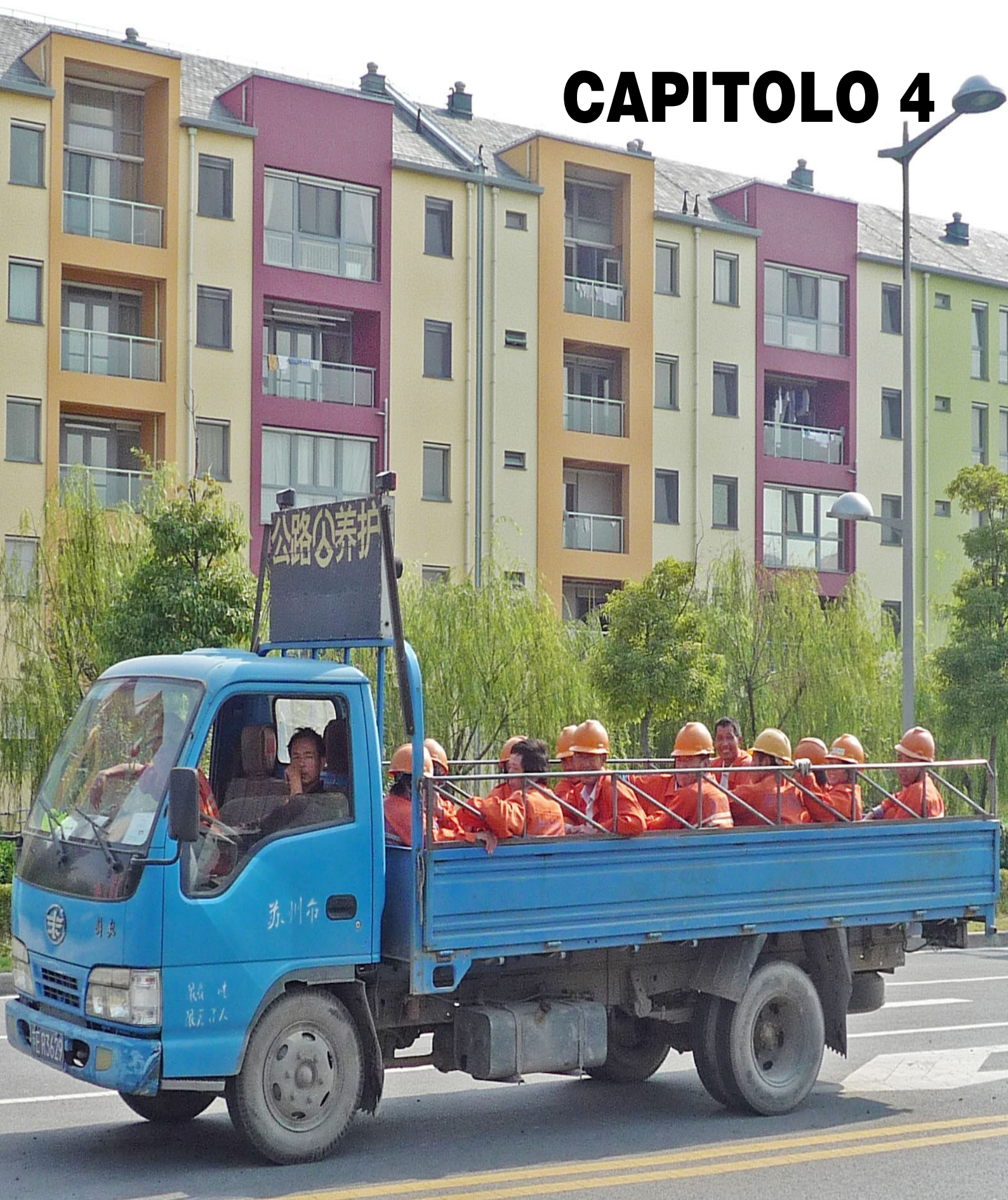
9 Il trattato di Nanjing pose fine alla prima Guerra dell'Oppio e costituì il primo di una serie di trattati ineguali firmati dalla Cina nel corso dei successivi ottanta anni. Esso stabiliva la cessione di Hong Kong alla Gran Bretagna, l'apertura dei porti di Canton, Shanghai, Ningbo, Xiamen e Fuzhou, il pagamento di un'indennità e il diritto di extraterritorialità agli inglesi, poi esteso con il trattato di Tianjing (1858) ad Americani e Francesi.

10 Policentrismo, *urban renewal*, *urban restructuring* e progetti urbani sono, pur in un contesto di partenza assai differente, orientamenti strategico-progettuali direttamente confrontabili con la trasformazione e l'adeguamento delle principali città europee negli stessi anni.

11 Sono le 9 cittadine del "One City Nine Towns Development Plan" che vengono elevate a città.

12 HE, J. (2012). Implementation of the Shanghai Master Plan (2001-2020). AESOP 26th Annual Congress. Ankara.

CAPITOLO 4



PRINCIPI ED ELEMENTI DI COMPOSIZIONE URBANA: TRE OGGETTI DI STUDIO

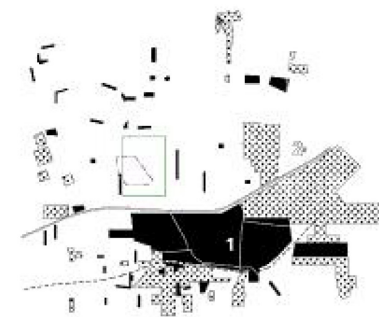
4.1 La ricerca della scala umana: la Thames Town (Atkins)

A partire dal 2000, in accordo con gli obiettivi del piano comprensivo 1999-2020 e a seguito dell'elaborazione della nuova strategia di sviluppo urbano policentrico proposta dal One City, Nine Towns Development Plan il governo di Shanghai da avvio alla trasformazione e all'ampliamento dell'antico nucleo urbano di Songjiang, con l'obiettivo di fornire un polo alternativo alla città centrale in termini di servizi offerti, opportunità di lavoro e qualità della vita. Oggi Songjiang New City è una importante realtà industriale, una delle mete residenziali preferite dalla *upper class* e un importante polo universitario, nonché la capitale dell'omonimo distretto urbano.

Il distretto di Songjiang è localizzato nella parte sud-ovest della regione di Shanghai, a 40 Km dalla città centrale, a 25 km dall'aeroporto di Hongqiao e a 70 km dall'aeroporto internazionale di Pudong. Esso vanta le uniche colline presenti nella regione di Shanghai e in particolare il monte Shenshan, su cui i Francesi eressero nel 1871 la Basilica cristiana di Santa Maria. La principale realtà urbana esistente è l'antica città di Songjiang, fondata nel 751 a.C. e fino al XIX secolo importante porto e luogo di scambio della regione del delta del fiume Yangtze e residenza privilegiata per le classi agiate. Negli anni cinquanta,

Songjiang è divenuta una delle città satellite di Shanghai, utilizzata per mettere in atto la politica maoista di decentralizzazione dell'industria. I principali collegamenti metropolitani presenti sul territorio sono la superstrada Shanghai-Hangzhou, la ferrovia Shanghai-Hangzhou e la Linea 9 della Shanghai Metro.

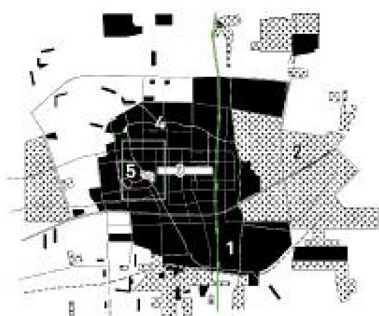
Nel 2001, attraverso un percorso congiunto tra l'amministrazione centrale e il governo locale, è stato bandito un concorso internazionale ad inviti con l'obiettivo di valorizzare l'antica città esistente e il suo patrimonio storico, costruire accanto ad essa una nuova realtà urbana, caratterizzata dalla presenza di servizi a scala urbana, industrie e tecnologie all'avanguardia, e ideare una rete di trasporti, connessioni ed assi tra le due realtà. Lo studio inglese Atkins si è aggiudicato la progettazione di massima della nuova città di Songjiang e il design urbano di dettaglio dell'area campione di Thames Town. In accordo con le richieste del One City, Nine Towns Development Plan, che prevedeva come strategia di marketing urbano l'associazione di ogni nuova città ad uno stile europeo con l'obiettivo di riproporre il paesaggio urbano delle ex concessioni presenti nella città centrale, fortemente radicato nell'immaginario collettivo di Shanghai, Thames Town doveva dimostrare concetti di estetica urbana prevalentemente ispirati alle città inglesi.



2000/2000



2010/2010



2020/2020



In alto: Plastico di Songjiang New City e della Thames Town

In basso: Masterplan di Songjiang New City, Atkins, 2001

4.1.1 Songjiang New City: il piano generale

Songjiang New City, progettata per circa 80.000 abitanti, si estende su una superficie di 40 Km², posta in adiacenza all'antica città esistente e funge da porta d'accesso alla città di Shanghai da sud-ovest.

Il *masterplan* proposto da Atkins descrive un ambiente urbano a bassa densità, con aree verdi e spazi aperti, basato sui principi del *town planning* inglese e con solidi riferimenti al movimento delle *garden cities*.

Gli elementi chiave della proposta consistono in una zona centrale ad alta densità che contiene il trasporto pubblico principale, i servizi civici e le maggiori strutture commerciali; una chiara separazione degli usi del suolo in grado di individuare cinque aree urbane caratterizzate da funzioni differenti: il *central business district* e quattro quartieri rispettivamente a vocazione culturale, industriale, scientifico-tecnologico e di interscambio; otto quartieri residenziali con un proprio centro locale caratterizzato dalla presenza dei servizi di prossimità, del piccolo commercio e delle scuole, disposti a coronamento dell'intervento in modo tale da prevedere una espansione futura; e una rete di parchi e spazi aperti che include due parchi lineari, che seguono l'andamento dei corsi d'acqua esistenti, e un grande parco centrale.

L'area centrale è costituita da un ampio spazio verde contenente le principali funzioni civiche e le maggiori strutture ricreative quali un nuovo municipio, il teatro e la galleria.

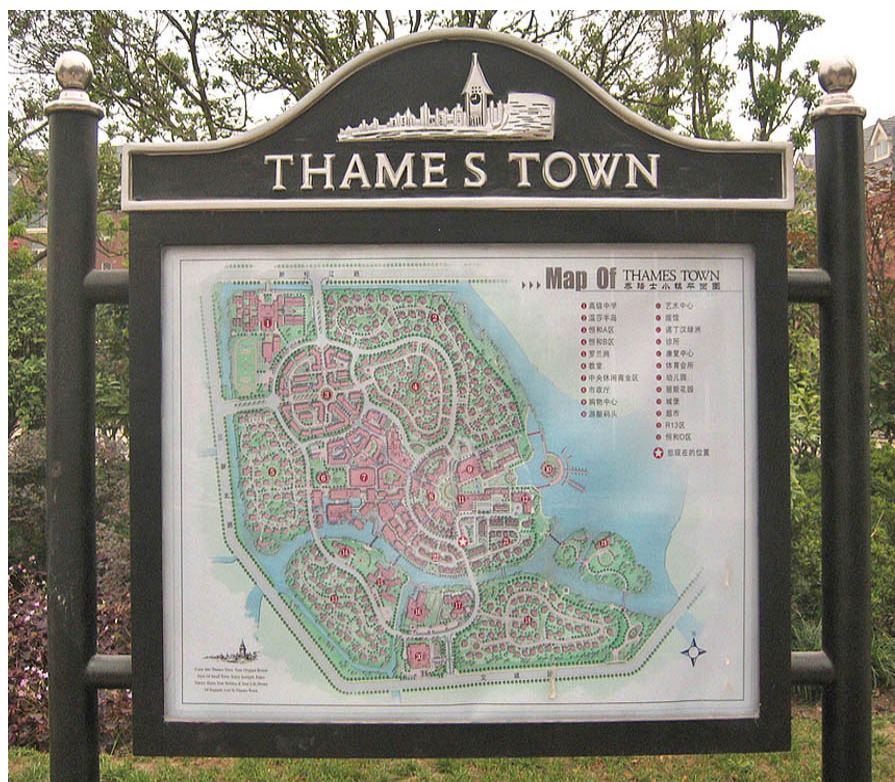
Le principali aree commerciali sono state posizionate intorno al bordo del parco centrale; esse sono state alternate con aree residenziali ad alta densità.

Le zone residenziali a bassa e media densità, invece, sono situate negli otto quartieri distinti posti al di fuori del *core business*. A nord del parco centrale è previsto il Songjiang University Park, il più grande campus universitario dell'interno del paese, a sud il centro amministrativo e ad ovest a ridosso del bacino d'acqua l'area campione di Thames Town.



*In alto: Songjiang New City, Xinsongjiang Road,
vista verso il Central Park*
In basso: Songjiang New City, Central Park





4.2.2 La Thames Town

Progettata per una popolazione di 10.000 abitanti su di un'area di un kmq, Thames Town è stata pensata come un ambiente residenziale suburbano, in grado di attrarre i professori delle nuove università in costruzione nella città di Songjiang e i dirigenti delle industrie limitrofe, e parallelamente come una risorsa in termini turistici. Essa, più delle altre città del One City, Nine Towns, aveva il compito di tradurre la volontà del governo cinese di esportare le influenze internazionali presenti

nella città di Shanghai nelle aree periferiche e pertanto, in linea con la strategia del piano di sviluppo, è stata progettata dal team inglese secondo il modello di un tipico villaggio rurale britannico.

Dopo un approfondito studio sui dispositivi spaziali e sulle tipologie edilizie delle piccole città del sud del Regno Unito, Atkins ha proposto una copia fedele di tali modelli, replicandone addirittura una possibile stratificazione storica. L'impianto urbano prodotto è costituito da un centro "storico"

ad alta densità organizzato secondo le regole della città medievale con strade strette e tortuose che convergono nella piazza della chiesa, replica in pietra arenaria della cattedrale di Bristol - fortemente voluta dal *developer* per ragioni di marketing - quartieri in stile suburbano con villette monofamiliari ai margini della città e un'immagine complessiva che allude ad un insediamento naturalmente cresciuto in modo organico. Le quinte urbane delle strade serpeggianti sono caratterizzate dalle facciate in stile gotico, georgiano e vittoriano che contengono numerosi *pubs* e un negozio di dischi. Tali strade, larghe dai 6 ai 10 metri, sono per lo più pedonali e per liberare il centro dalle automobili i parcheggi sono stati interrati, garantendo un'ulteriore funzione come rifugi di emergenza. A causa dei restrittivi regolamenti edilizi locali, tutti gli edifici hanno una struttura in cemento armato e sono rivestiti in laterizio o ceramica. Per soddisfare il desiderio di autenticità del *developer* la maggior parte dei mobili e dei materiali da costruzione sono stati importati dall'Inghilterra, soltanto i telai in c.a. e le tegole delle coperture a falda, in Cina più economici, sono stati acquistati in loco. La zona del *waterfront* è dominata da edifici finto-industriali che alludono allo stile *high tech*, dei

primi lavori di Sir Norman Foster e al di là del lago artificiale una serie di strutture leggere ricordano gli ultimi lavori di James Stirling. Infine un ristorante a forma di cupola trova la sua ispirazione nelle strutture geodetiche di Buckminster Fuller. Sebbene la maggior parte delle zone residenziali siano poste al di fuori del nucleo centrale e progettate in modo simile a qualsiasi altra periferia delle città cinesi, nei quartieri residenziali prospicienti il centro città gli edifici ripropongono una catalogazione della vasta gamma degli stili architettonici tipici delle abitazioni inglesi.

La zona centrale di Thames Town, che contiene negozi, servizi e spazi pubblici, è stata sviluppata dalla Shanghai Songjiang New City Construction and Development Co Ltd. (SNCD), un *developer* semi-privato legato al governo locale, che ha poi affidato la progettazione dei cinque *xiaogu* di Thames Town a cinque diversi costruttori privati. L'infrastruttura principale, il museo, gli edifici governativi locali e alcuni servizi e negozi sono stati completati nel 2004 dalla SNCD e dalla Shanghai Henghe Real Estate Co. Ltd. Pochi mesi più tardi i *developers* privati hanno iniziato la costruzione degli edifici residenziali e dei relativi servizi e nel 2006 la costruzione di Thames Town è stata ultimata.



A sinistra: Thames Town, immagini di alcune tipologie di edifici residenziali in stile britannico



In alto a destra: Thames Town, Nightingale Square



In basso a destra: Thames Towns, Kensington Garden





In alto: Thames Town, Grower Street
In basso: Thames Town, Oxford Street





In alto: Thames Town, quartiere residenziale e commerciale lungo la Thames River Walk

In basso: Thames Town, Eynders Street



*Nella pagina: Thames Town, Holiday Square,
vista dal ponte pedonale*



Nella pagina: Thames Town, quartiere tra la Love Square e l' Holiday Square







4.1.3 Considerazioni sugli esiti

Le considerazioni sugli esiti possono essere raggruppate in due aree principali: le osservazioni relative a fattori esterni alla progettazione - comprendendo in questa nozione sia gli aspetti processuali dell'operazione sia i criteri di valutazione di natura immobiliare, imprenditoriale, costruttiva, ecc. - riportate da quanto acquisito dalla revisione della letteratura e dalle informazioni di prima mano acquisite in loco; e le osservazioni relative all'architettura - che comprendono il disegno generale (*planning*), la progettazione urbana (*urban design* e *urban landscape*) e la progettazione architettonica (*architectural design*).

Dal punto di vista dei fattori esterni si può riportare che Thames Town è stato un progetto quasi interamente guidato da ragioni di mercato. Tale caratteristica gli ha procurato nel 2004 il riconoscimento come la realizzazione immobiliare con maggiore potenziale d'investimento nella regione del delta del fiume Yangtze. La maggior parte degli alloggi è stata venduta alla prima asta immobiliare e dalla realizzazione ad oggi il prezzo al metro quadro degli alloggi è cresciuto enormemente, con enormi ripercussioni nelle zone circostanti. Tuttavia la maggior parte delle proprietà sono usate per fini speculativi e soltanto la metà delle ville è occupata in modo permanente, molte altre sembrano essere case vacanze. La maggior

parte dei residenti è costituita dai cosiddetti "colletti bianchi" impiegati presso le istituzioni governative e nell'amministrazione. Nel centro il numero di alloggi abitati permanentemente è inferiore e non sembra esserci alcuna domanda di negozi. L'asilo è stato aperto ma la scuola di quartiere è ancora vuota. La localizzazione distante dalla linea della metro e dalle zone di lavoro rende difficoltoso l'accesso alla città a coloro che non possiedono un'automobile.

La volontà di riproporre ed imitare, prescindendo da qualsiasi ragionamento sul contesto, temi urbani e architetture inglesi del passato si è scontrata con i rigidi regolamenti edilizi cinesi: per realizzare strade strette ed edifici non orientati verso sud è stata necessaria la richiesta di permessi speciali che hanno allungato notevolmente i tempi previsti per la fase di progettazione.

Tuttavia la scelta di realizzare la città secondo il modello del parco tematico, ha reso Thames Town un sorta di grande *set* cinematografico e una *location* popolare per le fotografie dei matrimoni. Attività inerenti l'industria delle nozze (*wedding planner*, centri estetici, fotografi, agenzie di viaggio) occupano gli spazi commerciali che circondano la piazza della cattedrale e un servizio navetta, a frequenza oraria, fa la spola per accompagnare le giovani coppie in attesa del loro *book* fotografico. Per incrementare il

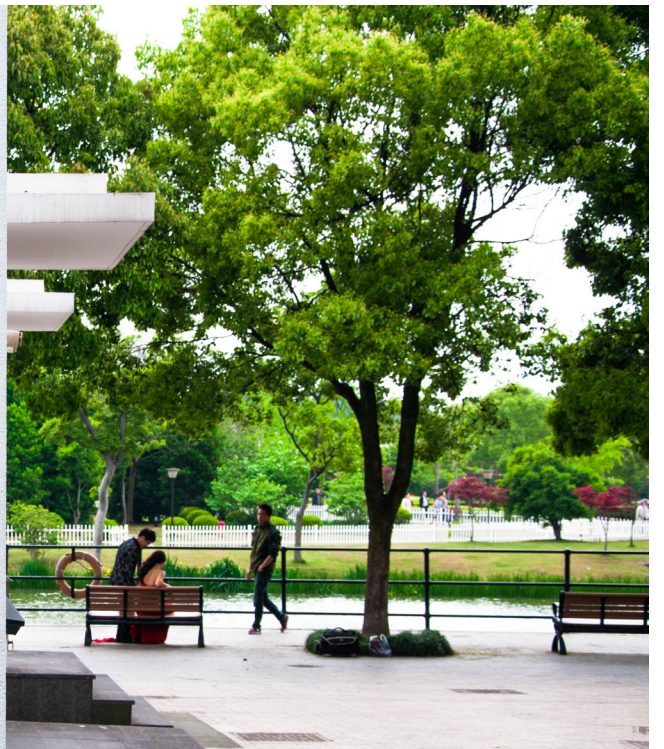
turismo, i *developers* hanno spinto perché Thames Town ospitasse una serie di manifestazioni ed eventi di carattere internazionale, come il concorso di Miss Mondo, e perché molti artisti locali aprissero lì i propri *atelier*.

Per quanto concerne le riflessioni di natura propriamente architettonica una sostanziale differenziazione negli esiti - ma prima ancora nelle scelte progettuali - può essere operata tra l'area centrale a tema e i quartieri residenziali.

Nell'area centrale, la combinazione spaziale adottata configura un impianto urbano, di matrice europea, fluido e permeabile, articolato da una successione di vuoti che culmina in un asse rettilineo orientato verso il lago. Gli edifici, allineati lungo gli assi stradali prescindendo dall'orientamento imposto dalla normativa cinese, riproducono un assemblaggio di immagini tridimensionali risultanti dalla imitazione in scala di elementi copiati dall'architettura britannica.

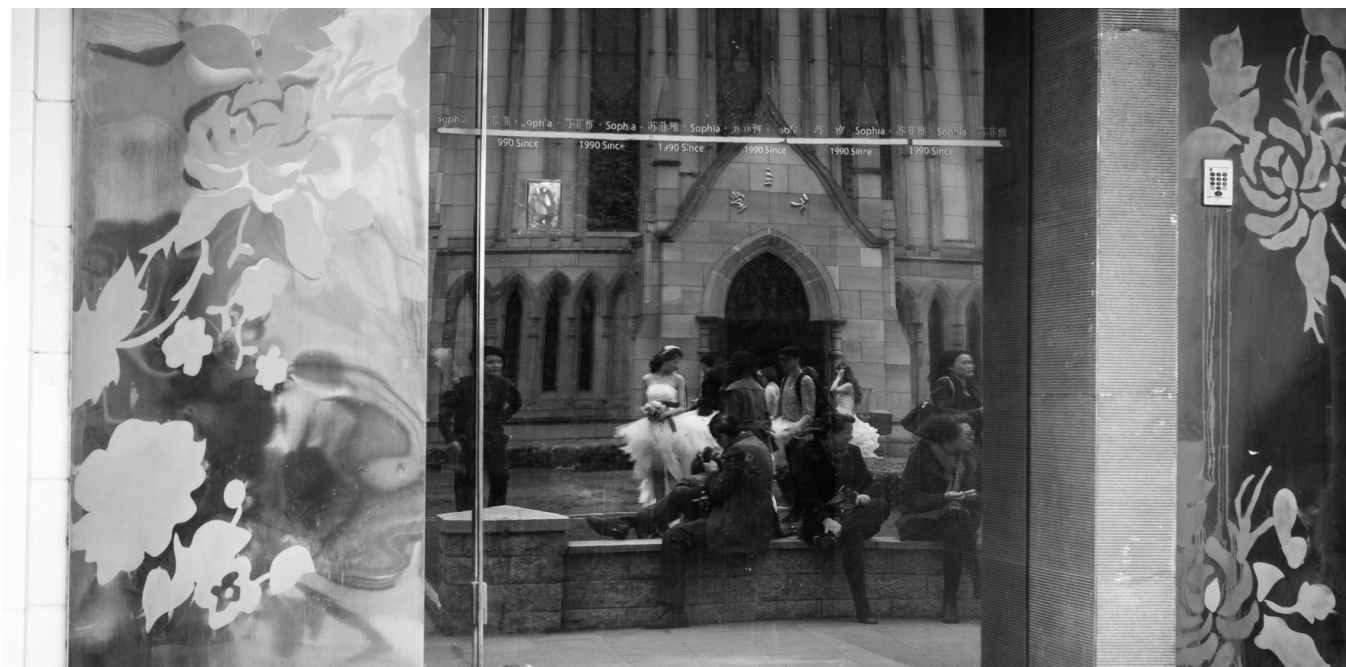
Al contrario, salvo pochissime eccezioni, i quartieri residenziali sono tipicamente cinesi e per questo estremamente introversi. Fatta eccezione per l'uso occasionale di elementi in stile vittoriano, essi si configurano come aree residenziali con ville bifamiliari rigorosamente orientate verso sud e organizzate in "*compounds*" recintati e sorvegliati, in linea con le aree residenziali tipiche delle periferie delle grandi città cinesi.

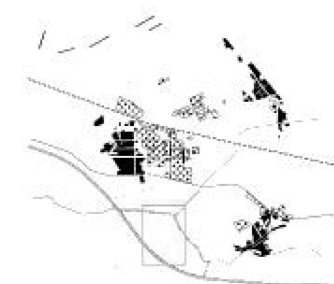
Nella pagina: Thames Town



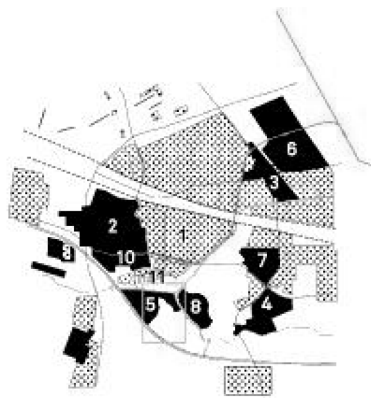


Nella pagina: Thames Town

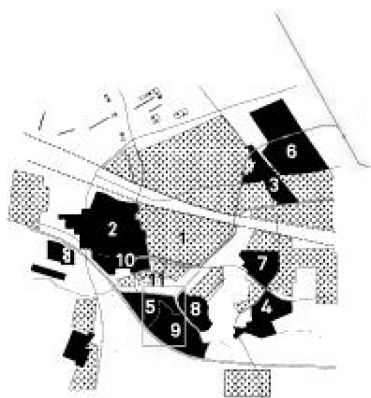




2000 / 2000



2010 / 2010



2020 / 2020



4.2 Metropolizzazione vs. periferizzazione: il Weimar Village (Speer)

Nel 2001 secondo quanto previsto dall'ambizioso progetto del One City, Nine Towns gli insediamenti di Jiading City, Anting Town e Nanxiang Town sono stati accorpati per formare Jiading New City. Questa nuova agglomerazione urbana rappresenta una delle aree strategiche, insieme a Lingang New Harbour City e a Nanchiao New City, in cui il Governo cinese ha deciso di concentrare la futura crescita urbana della città di Shanghai.

Jiading è situata a nord ovest della città centrale di Shanghai. Il suo principale nucleo urbano è costituito dalla città di Anting, porta di accesso a Shanghai dalla provincia dello Jiang Su. Per anni sotto lo status di contea solo nel 1958 Jiading viene incorporata alla municipalità di Shanghai e diviene un distretto urbano. Da questo momento in poi vengono costruite numerose fabbriche automobilistiche e nel 1984 apre la fabbrica della Volkswagen, trasformando in breve tempo Jiading nel maggiore centro di produzione e commercio di automobili dell'Asia. Il tema dell'automobile, *status symbol* della nuova classe borghese di Shanghai, sembra essere quindi l'attrattiva principale della città, già scelta come location per il circuito di Formula1 e candidata ad ospitare la Shanghai International Automobile City.

L'idea di base prevedeva spazi da destinare a funzioni di supporto al sistema industriale locale con particolare riferimento ad attività di ricerca, sviluppo e produzione di automobili. Nelle linee-guida elaborate dall'ufficio di pianificazione urbana di Shanghai l'intervento comprendeva l'ampliamento della fabbrica Volkswagen, il nuovo circuito di F1, una area espositiva con annesso centro vendite, università e centri di ricerca indipendenti (tra cui le nuove strutture della Tongji University fondata dai tedeschi nel 1907) e insediamenti residenziali con strutture sportive e per il tempo libero da localizzarsi nella nuova cittadina di Anting New Town.

Per la definizione e progettazione dell'intervento si è proceduto a bandire un concorso internazionale a inviti vinto, nel 2001, dallo studio tedesco Albert Speer & Partners di Francoforte che si è così aggiudicato il *masterplan* della Shanghai International Automobile City e la Anting New Town come disegno dell'impianto urbano generale e progettazione architettonica di specifiche parti significative.

Il nuovo insediamento urbano di Anting, ubicato in adiacenza alla strada a scorrimento veloce che collega Shanghai a Nanchino, doveva essere concepito – in accordo con la strategia generale del One City Nine Towns Development Plan – come il nucleo propulsore del più ampio sviluppo urbano del distretto

In alto a destra: Layout del masterplan di concorso

In basso a destra: Masterplan di concorso della Shanghai International Automobile City

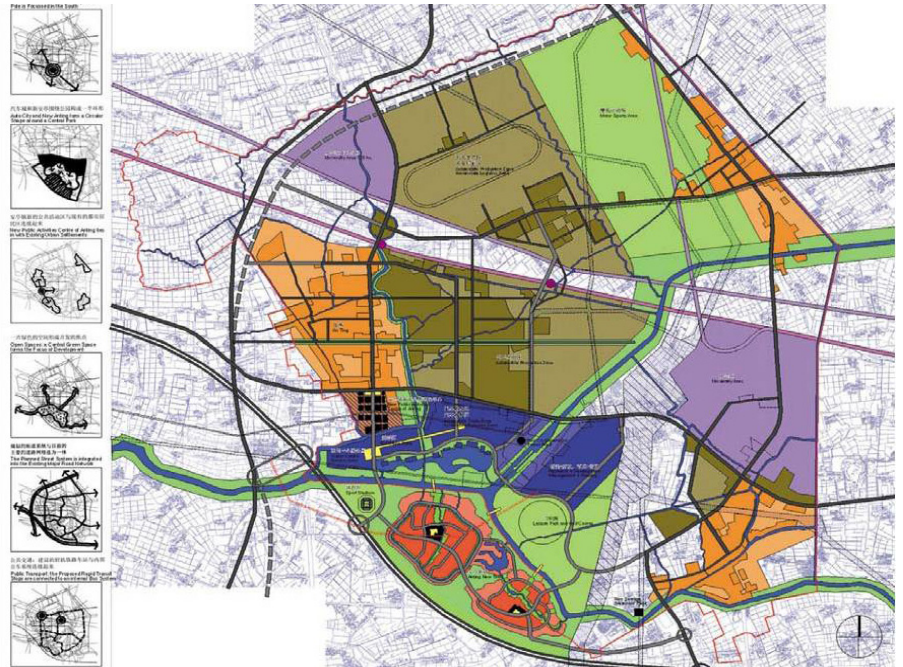
di Jiading. Come afferma Johannes Dell, della AS&P:

“Anting New Town è una sorta di cartellone pubblicitario, e questo è uno dei motivi per cui è stata posizionata vicino ad una strada a scorrimento veloce, che altrimenti non sarebbe la posizione migliore per una nuova città, se non per ragioni di esposizione e visibilità. In questo modo si voleva indicare che Jiading City e la città di Anting si stavano espandendo e stavano crescendo con una comunità di un milione di abitanti, di cui Anting, che ne avrebbe avuti solo cinquantamila, rappresentava una piccola parte della reale città satellite di Jading. Anting avrebbe dovuto attirare l’attenzione della gente e indicare che lo sviluppo in quel luogo stava andando avanti, ma essa non è lo sviluppo” (DELL, 2014)¹.

Alle fasi di concorso e definizione generale, nei tredici anni successivi, sono seguiti tre *step* principali che hanno riguardato in successione la progettazione e la realizzazione della prima parte di Anting Ovest, la modifica e il miglioramento della parte est, la modifica, il miglioramento e la realizzazione della seconda parte di Anting Ovest.

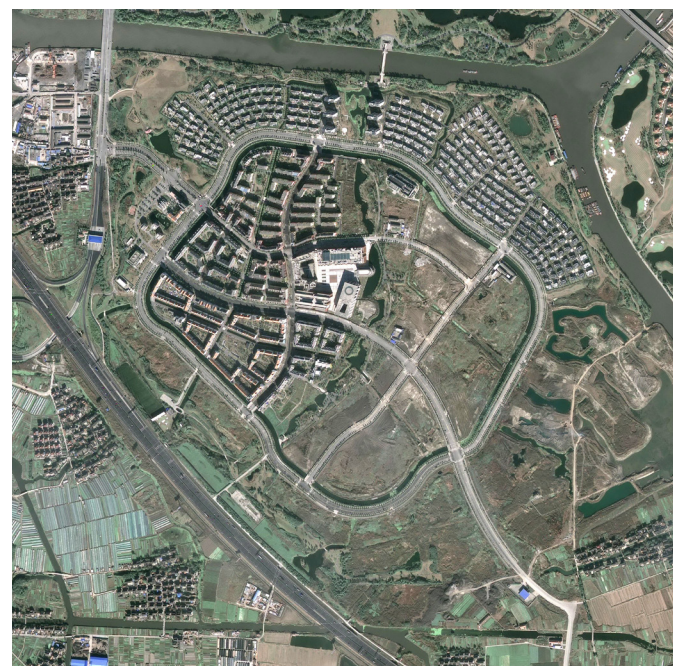
4.2.1 Anting New Town: la prima fase di sviluppo

In accordo con il *concept* del One City, Nine Towns Development Plan Anting New Town, data la presenza



In alto a sinistra: Anting New Town, Masterplan parte ovest, 2001

In basso a sinistra: Anting New Town, parte realizzata di Anting Ovest, 2009

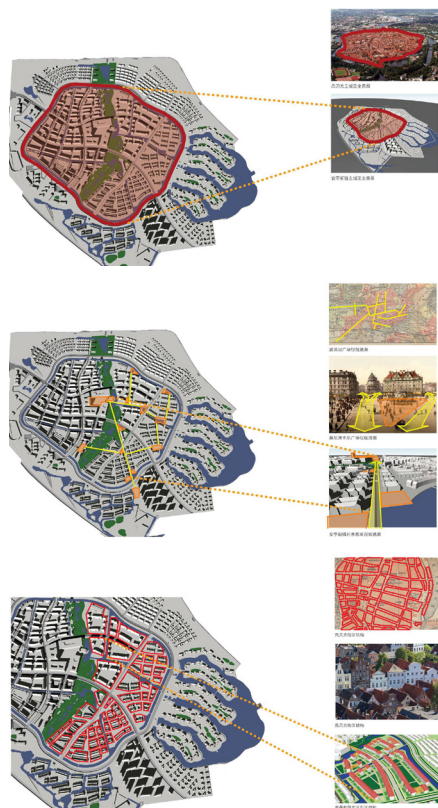


In alto a destra: Anting New Town, Masterplan, 2002

In basso a destra: Anting New Town, plastico



In alto: Anting New Town, La forma della città
 Al centro: Anting New Town, Assi visivi e principali spazi aperti
 A destra: Anting New Town, Struttura degli urban blocks



della Volkswagen, viene scelta per essere la città a tema ispirata al *townscape* tedesco. Una delle prime problematiche da affrontare per ASS&P - e per la sua filiale locale ASS&P Architects Consulting Co. Ltd con sede a Shanghai - riguardava proprio l'interpretazione dell'immagine urbana in rapporto al presunto stile che caratterizza le città tedesche.

In forte disaccordo con la committenza e le autorità locali, che si aspettavano una città in stile medievale con strutture a graticcio e tetti a falda, ASS&P

proposero un modello di riferimento contemporaneo, strettamente riferibile alla città tedesca di epoca industriale (novecentesca) e fortemente ancorato ai bisogni della vita quotidiana. Si apriva così una lunga fase di dibattito e confronto, tra committenza e progettista, a esito della quale furono identificate le tre principali invarianti compositive della città tedesca moderna. La gerarchia degli spazi aperti, l'attenzione alla sostenibilità e il riferimento allo stile del Bauhaus dovevano rappresentare i principi cardine sia del disegno urbano che delle architetture di Anting New Town.

La gerarchia degli spazi aperti, derivata dal modello insediativo tardo-barocco - che ben si ritrova nel progetto nonostante l'interpretazione organicistica del *planning* con le sue strade sinuose e le sue sezioni molto ampliate - è uno dei fattori più significativi nel determinare struttura e logica di funzionamento della città tedesca.

Nella letteratura sull'*urban design* tale impianto è spesso definito in relazione al concetto di griglia. Un termine che - assai più che una generica condizione di ortogonalità della rete viaria - indica una organizzazione, morfologica ma anche funzionale, basata sulla "cella". È questa componente base - ordinariamente costituita da una edificazione perimetrale intorno a una corte sufficientemente grande da poter assolvere a

diverse funzioni (di tipo pubblico, collettivo o privato) - che, grazie alle caratteristiche intrinseche di flessibilità (si pensi alle famose *höfe* berlinesi), è in grado di allocare diverse funzioni e di modificare nel tempo il proprio ruolo senza impatti eccessivi sulla maglia viaria. Quest'ultima, a sua volta, tende a presentare una gerarchizzazione (*street hierarchy*) meno spinta che in altri modelli insediativi proprio per garantire una migliore capacità di trasformazione e adeguamento, nel tempo. Un modello che, come è lecito aspettarsi, nasce in stretta correlazione con le tecniche costruttive che ricorrono all'impiego dei telai, prima lignei poi in ferro e, infine in cemento, e che permettono ai fabbricati di essere sottoposti a trasformazioni adattative successive e continue, nonché a processi non traumatici (dal punto di vista urbano) di demolizione-ricostruzione. Una correlazione che, esaminata anche sotto un profilo storico, rimanda in ultimo al concetto di tettonica, fissando un legame strutturale tra morfologia urbana e architettura degli edifici come testimoniato dagli studi di Kenneth Frampton focalizzati sulla distinzione tra *roofwork* ed *earthwork* (FRAMPTON, 2001).

Il *masterplan* di Anting New Town, che si ispira esplicitamente anche ai principi del New Urbanism, sperimentati da Krier e Kohl nello sviluppo del quartiere Kirchsteigfeld nel distretto di Postdam a Berlino², è idealmente concepito come un

*In alto: Anting New Town, il Model Unit
In basso: Anting New Town, Strada commerciale
ad Anting Ovest*



insediamento europeo di medie dimensioni che ha incamerato un *core* urbano di origine medievale - luogo di percorrenza pedonale privilegiata e di mimesi architettonica per dare la percezione, per alcuni la parodia, di un processo di stratificazione storica.

Assumendo i caratteri più noti ai cinesi delle città centro-nord europee - perché visti in viaggi turistici o in produzioni televisive - e quindi da loro considerate tipiche, l'impianto planimetrico di Anting New Town è caratterizzato da un perimetro più o meno circolare, delimitato da una strada e da un canale artificiale, che allude ai fossati e alle fortificazioni di epoca medievale. L'accesso alla città avviene tramite due assi principali paralleli che attraversano l'insediamento in direzione nord-ovest/sud-est terminando in modo più o meno casuale al margine opposto dell'insediamento. Essi, in antitesi al modello della città europea preso a riferimento, non convergono nel grande vuoto urbano della piazza, ma ne costeggiano il margine esterno, impedendone di fatto la percezione dalla strada. Tre assi minori, non tanto per dimensione quanto per posizionamento, tagliano la città in direzione opposta. L'intersezione della maglia viaria, secondo il modello sopra citato della griglia, genera un tessuto interno caratterizzato da una organizzazione di strade e spazi aperti coerente con il modello assunto: la piazza centrale o del mercato, una serie di piazze minori di quartiere, i cortili

interni agli isolati e i giardini privati. Una struttura interna piuttosto densa si propone di riflettere il senso di quartiere e di unità di vicinato, in grado di comprendere le implicazioni sociali, culturali ed economiche della vita comunitaria. Ad ulteriore arricchimento dell'offerta le strade più centrali, inoltre, sono state pensate come pedonali e la maggior parte dei parcheggi è stata posizionata sotto terra.

Le unità residenziali sono distribuite in edifici di quattro, cinque o sei piani, orientati per definire il perimetro dell'isolato, caratterizzati da coperture a falda o a padiglione. L'articolazione delle facciate è affidata al rapporto tra i pieni e i vuoti e all'utilizzo del colore, che rimanda al carattere variopinto della città nordeuropea di fine ottocento, e soltanto in alcuni casi all'inserimento dei corpi aggettanti di balconi e pensiline. In corrispondenza delle strade di attraversamento e delle piazze di quartiere l'attacco a terra è definito da un piano porticato che accoglie le attività commerciali e propone una relazione tra edificio e spazio aperto. Alla varietà cromatica dei volumi residenziali si contrappone il carattere omogeneo dei grandi edifici destinati alle funzioni pubbliche e commerciali e della chiesa che circondano la piazza principale, in cui l'unica variazione cromatica è affidata alla differenza di materiale tra il rivestimento in lastre di pietra bianca degli edifici

posti lungo il margine est ed ovest e della chiesa, e quello in mattoni rossi degli edifici che chiudono il fronte nord-sud. Alle spalle della chiesa un bacino d'acqua artificiale configura un grande parco urbano lineare che taglia di fatto in due l'insediamento.

La traslazione in Cina di tale modello urbano, tuttavia, si è scontrata con due serie problematiche: innanzitutto una stringente normativa che obbliga alla progettazione di strade molto più ampie rispetto agli standard europei, alterando la proporzione tra pieni e vuoti; ma soprattutto la questione dell'orientamento degli alloggi. Per definire le corti secondo il modello assunto, l'isolato deve essere chiuso, ne consegue che molti edifici dovranno essere orientati nord-sud e di conseguenza molti appartamenti avranno un'esposizione est-ovest, in netto contrasto con la tradizione costruttiva cinese che presuppone l'orientamento degli alloggi verso il sole. Tale problematica, all'inizio sottovalutata dai progettisti, ha finito con il mettere in crisi l'impostazione stessa del progetto comportando - nella seconda fase di sviluppo-rilancio dell'iniziativa - l'adozione di un differente modello insediativo.

L'attenzione alla sostenibilità si traduce in un approccio in stile tedesco all'implementazione delle strutture tecniche per sostenere un uso efficiente delle risorse.

Per ottenere tale risultato AS&P

Nella pagina: Anting New Town, edifici residenziali







insieme allo studio di ingegneria di Francoforte Fitchner hanno messo a punto un sistema di infrastrutture tecniche in grado di ridurre le emissioni e preservare le risorse all'interno della *new town*, attraverso un approccio interdisciplinare che ha permesso alla progettazione impiantistica (approvvigionamento idrico, depurazione, trattamento dei rifiuti, riscaldamento e raffrescamento...) di procedere di pari passo con quella urbana. Secondo i progettisti, tale prassi multidisciplinare dovrebbe essere applicata a tutte le fasi della progettazione e della costruzione dell'insediamento, secondo un approccio che in Germania si sta affermando progressivamente, negli ultimi vent'anni, come prassi corrente e generalizzata. Se opportunamente attuata, tale strategia, già proposta da AS&P due anni prima nella progettazione della città di Jiangpu Dinghai, avrebbe consentito una riduzione pari al 50% della domanda di energia e conseguentemente dei costi rispetto agli standard attuali senza alcuna riduzione del confort. Tuttavia rispetto all'ambizioso progetto iniziale, che prevedeva l'inserimento di impianti per il riciclo delle acque reflue, per l'approvvigionamento di acqua potabile e per il riciclaggio dei rifiuti, l'introduzione di sistemi alternativi di produzione di energia, la riduzione della domanda di energia grazie a sistemi innovativi di isolamento e ombreggiamento degli edifici, sono state realizzate soltanto le due componenti della

cogenerazione e dell'isolamento.

Il riferimento allo stile del Bauhaus, terzo principio cardine del design di Anting New Town, ha come campo d'applicazione privilegiato la componente dei singoli fabbricati. All'immagine coordinata in stile medievale, originariamente auspicata dalla committenza, AS&P sostituisce una sorta di campionario fieristico liberamente ispirato ad alcuni noti stilemi di Gropius e Mies, sulla base del presupposto di una più stretta attinenza alla cultura tedesca del Moderno e di una più incisiva influenza sulla produzione architettonica modernista in tutto l'occidente.

Inoltre, dati i tempi ristretti di realizzazione, AS&P hanno da subito suggerito ai clienti di invitare un certo numero di architetti tedeschi a progettare i singoli edifici, al fine di evitare l'uniformità e conferire alla città un aspetto variegato. Nella prima fase, diversi studi di architettura tedeschi hanno lavorato al progetto insieme ad AS&P: Auer und Weber di Stoccarda, ABB e Braun und Schlockermann di Francoforte. Tuttavia, senza dubbio per ragioni di marketing, la committenza ha insistito perché venisse formulato un Design Code, in grado di fornire le linee guida e le regole per la progettazione degli edifici, affinché l'intervento risultasse il più possibile omogeneo e riconoscibile. La sfida portata avanti da AS&P è stata quella di definire tale codice in modo tale che non fosse così vincolante

e non limitasse le idee dei singoli progettisti. Essi inoltre hanno suggerito l'istituzione di un Design Monitoring, una sorta di organismo di vigilanza con il compito di far rispettare le regole imposte dal codice, ma allo stesso tempo, essendo formato dagli stessi autori del regolamento, applicare una certa flessibilità nella valutazione dei singoli casi.

Nonostante le ambizioni iniziali il risultato della prima fase di progettazione è stato da più parti considerato deludente. Molti difetti furono riscontrati a esito della prima fase di costruzione. Tra i principali, in qualche caso correlati, sono stati citati i seguenti: insorgere di lesioni in conseguenza di una scarsa qualità costruttiva e di materiali; mancato rispetto della tradizione cinese di orientamento in rapporto all'esposizione solare; mancata attivazione del sistema di trasporto pubblico locale; negativo impatto delle pratiche speculative sull'insediamento di residenti.

In rapporto a quest'ultimo punto si può richiamare come Anting New Town fosse stata pensata per ospitare 8.000 famiglie ma - a fronte della vendita dell'intero stock residenziale - solo 200 risultassero effettivamente stabilite. Un insieme di effetti negativi che - oltre a porre un serio problema rispetto alle scelte di partenza in relazione a organizzazione di progetto, tempi di progettazione, budget assegnato e gestione dell'iter - avevano reso Anting New Town una città fantasma.



*Nella pagina: Anting New Town, corte
semiprivata*



In alto: Anting New Town, corte semiprivata
In basso: Anting New Town, Piazza Principale



*Nella pagina: Anting New Town, Piazza
Principale*



Nella pagina: Anting New Town, Piazza Principale



4.2.2 La seconda fase di sviluppo

Prima e durante il World Expo 2010 di Shanghai, Anting New Town, approfittando della spinta di sviluppo complessiva della città, ha acquisito un nuovo slancio, soprattutto grazie al prolungamento della Linea 11 della Metropolitana fino al distretto di Jiading che ha fornito il collegamento mancante con il centro della città.

Alla fine del 2009 per avviare la seconda fase di realizzazione della città, viene istituita una nuova società di sviluppo. La nuova Anting New Town Development Company, per rivedere e aggiornare la vecchia pianificazione risalente a dieci anni prima, decide di bandire un nuovo concorso di progettazione, che vede nuovamente vincitore lo studio AS&P.

In teoria il *masterplan* di Anting Est, elaborato dopo l'approvazione del piano dettagliato di controllo per la parte Ovest, avrebbe dovuto seguire gli stessi principi di progettazione della prima fase, ma date le esperienze negative della prima realizzazione vennero apportare alcune modifiche. Innanzitutto, dovendo ridurre al minimo il numero di appartamenti orientati est-ovest, bisognava trovare una nuova immagine urbana che riflettesse i principi di progettazione europei pur consentendo di apportare le

opportune variazioni al sistema degli isolati. La soluzione messa in campo dai progettisti è stata quella di ispirarsi alle teorie della Città Giardino con particolare riferimento a quella raffigurata negli schizzi di Bruno Taut. Una strategia che, oltre a permettere la correzione dell'orientamento degli alloggi, ha consentito una maggiore connessione tra il verde interno e circostante il tessuto urbano. Il nuovo insediamento, infatti, è stato progettato per essere composto da fasce di costruito disposte lungo due lingue di verde, in modo da garantire alla maggior parte degli alloggi un affaccio favorevole. L'isolato con edificazione perimetrale, di matrice tardo-barocca tedesca (vedi Friedrichstadt, Berlino) della prima fase inoltre lascia il posto ad edifici in linea che consentono la penetrazione del verde al loro interno.

Nel frattempo, inoltre, il superamento della strategia di marketing alla base del One City, Nine Towns ha permesso l'inserimento all'interno del nuovo progetto di un *mix* di tipologie residenziali in grado di soddisfare le diverse esigenze dei possibili acquirenti. La disposizione spaziale degli edifici è stata riorganizzata e completata anche con l'introduzione di grattacieli residenziali, opportunamente integrati nel paesaggio urbano complessivo.

Essi consentono di implementare il *mix* tipologico e di offrire una più ampia varietà di alloggi diversi per forma, dimensione, posizione e prezzo.

Al contrario, sono stati riproposti come nel progetto di prima fase il disegno dei tracciati viari, le soluzioni di risparmio energetico e l'immagine di riferimento all'Europa.

Dopo un anno di intenso potenziamento e perfezionamento, il piano riveduto e le nuove tipologie edilizie sono stati approvati dalle autorità di Jiading e nel primo trimestre del 2010 è iniziata la fase di costruzione.

I progressi apportati al piano: ampliamento dello spettro di tipi urbani, diversificazione delle unità immobiliari per prezzo, taglia e livello, costruzione dei servizi pubblici e dei negozi e sviluppo delle condizioni al contorno di tutta la città, hanno fatto sì che al termine della seconda fase realizzativa Anting New Town abbia avuto valutazioni molto migliori della precedente. Il progetto, pur non essendo state applicate tutte le soluzioni originariamente pensate e nonostante il protrarsi - peraltro tipico dei progetti a scala urbana in tutto il mondo - della fase realizzativa (13 anni, finora), ha comunque raggiunto i suoi principali obiettivi e ottenuto, infine, importanti riconoscimenti.

Nella pagina: Anting New Town, la seconda fase di sviluppo



In alto: Anting New Town, immagine rappresentativa della condizione degli edifici destinati ad uso pubblico



4.2.3 Considerazioni sugli esiti

Nella visuale adottata dell'*urban design* contemporaneo due ordini di considerazioni - sostanzialmente convergenti - possono essere svolte a esito delle due fasi di sviluppo.

Da un lato stanno le problematiche, e le modifiche di approccio successivamente elaborate, relative alla processualità complessa dello sviluppo urbano. In quest'ottica i principali inconvenienti emersi sono ascrivibili, come altrove già evidenziato, ad alcune ambiguità del programma - prima fra tutte l'adozione di un impianto urbano di matrice europea in rapporto a una realizzazione mirata a una utenza cinese e condotta

da *developers* cinesi - nonché a una conduzione manageriale difficoltosa anche a causa di una tempistica eccessivamente compressa in rapporto alla ricerca, secondo la modalità del *planning by doing*, di un punto di equilibrio - culturale prima ancora che architettonico - tra le diverse istanze del *design* di fonte esterna e della committenza locale. In questo senso si potrebbe, sin troppo facilmente, affermare che investire del tempo nella definizione accurata dei parametri di pianificazione e nel coordinamento del progetto non solo avrebbe fatto risparmiare tempo, manodopera e denaro, ma avrebbe migliorato notevolmente la qualità dei risultati. All'opposto, tuttavia, si potrebbe a ragione evidenziare

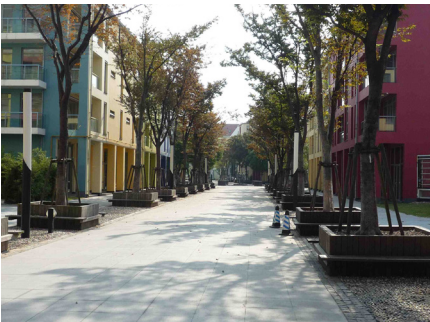
come l'idea di 'fusione a freddo' tra progettualità occidentale e conduzione cinese abbia prodotto evoluzioni adattative particolari e soluzioni avanzate che meritano considerazione anche perché non prive di potenzialità in chiave prospettica e metodologica. A titolo di esempio si consideri l'approccio elaborato da AS&P e nominato "processo di pianificazione sequenziale, cooperativa e trasparente" attraverso il quale si sono ottenuti livelli crescenti di consapevolezza sullo stato del progetto tra tutti gli attori coinvolti, mettendoli al corrente dell'espletamento delle procedure amministrative, del coordinamento dei compiti e degli altri attori coinvolti, e facilitando l'elaborazione di soluzioni di compromesso. Mediante lo *scheduling* serrato degli incontri, la condivisione degli obiettivi e delle procedure, passando per la risoluzione dei nodi tecnico-amministrativi, per la selezione di profili professionali qualificati e per la supervisione accurata del processo, è stato costruito un meccanismo superiore di gestione - multi-disciplinare e multi-scalare - del progetto complesso che ha garantito il migliore esito della seconda fase rispetto alla prima. Un risultato la cui portata non può essere sminuita visto quanto la costituzione di meccanismi avanzati di gestione in Europa negli ultimi vent'anni del secolo XX³ abbia rappresentato nel determinare capacità

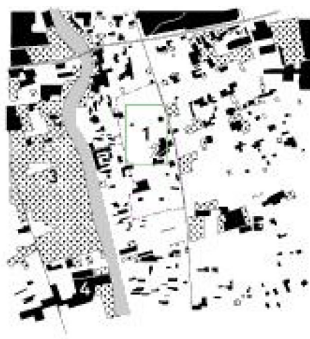
progressivamente crescenti di gestione dello sviluppo urbano e risultati conseguentemente sempre migliori (Docks, Barcellona Olimpica, Berlino Capitale, Pargi Bercy, KNSM, Borneo Sporenburg, ecc).

Dall'altro lato stanno gli aspetti più prettamente architettonici nei quali le medesime problematiche si manifestano in qualità di forme, di organizzazione di forme e, in molti casi già in parte evidenziati, in conflitto di forme. È questo il caso dell'interpretazione del *block* - l'isolato urbano - che, nonostante l'assoluta centralità che ha all'interno del modello insediativo alla tedesca, viene abbandonato in favore del lotto aperto con corpi in linea. Un percorso paradossalmente opposto alla vicenda delle teorie europee (del secolo scorso) dove la critica all'isolato aperto del Movimento Moderno (dalla *Ville Radieuse* di Le Corbusier alle *Siedlungen* di Gropius), negli anni immediatamente successivi alla scomparsa dei Maestri, prende la forma della riaffermazione del rapporto tra fabbricati e strada nella città storica - in Germania, appunto, tardo-barocca - alimentando gli studi morfotipologici dei primi anni '70 (Ungers, Kleihues) e producendo il nuovo orientamento dell'IIBA berlinese dal quale si sono generati capolavori compositivi tra i più importanti, si pensi ad Aldo Rossi, soprattutto in

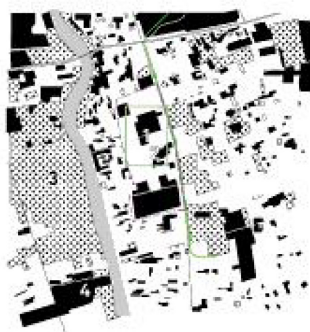
rapporto alla componente residenziale e alla sua dimensione urbana. Un percorso, tuttavia, non infrequente nelle *new towns*, sempre con riferimento alla componente residenziale, su cui ovviamente si manifestano le maggiori contraddizioni tra modello urbano teorico e istanze socio-economiche reali. Si pensi ad esempio al caso delle *superquadres* di Brasilia che, pur in un tempo assai più lungo di quello impiegato ad Anting, sono state ribaltate dall'originale affaccio sulla corte interna all'attuale affaccio preferenziale su strada.







2000/2000B



2010/2010B



2020/2020B



4.3 La continuità dello spazio pubblico: la Pujiang New Town (Gregotti & Associati)

Nel settembre del 2001 la municipalità di Shanghai ha proclamato la Gregotti Associati vincitrice del concorso internazionale ad inviti per la progettazione, nell'ambito del One City, Nine Towns Development Plan, della cosiddetta "città italiana" di Pujiang New Town.

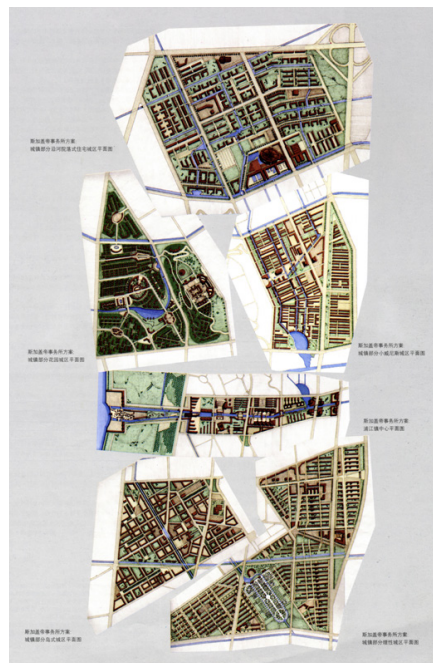
Già pochi mesi prima del concorso, ad un convegno a Pechino sulle relazioni tra città antica europea e città antica cinese, a cui Gregotti aveva partecipato attivamente, il Ministro della Ricerca cinese aveva espresso l'interesse ad una collaborazione con architetti europei, che avevano esperienza nel disegno delle piccole città, per affrontare il problema della costruzione di nuove entità urbane satelliti di Shanghai. Tale progetto, che faceva parte di un piano nazionale che mirava, già da più di dieci anni, a costruire circa cento città satellite nel territorio cinese, avrebbe dovuto compensare gli spostamenti forzosi di popolazione dal centro urbano per far posto ad altre funzioni, drenare l'immigrazione dalla campagna, organizzare l'espansione della metropoli e rispondere alla domanda immobiliare sempre crescente del ceto medio in ascesa che continuava a fuggire dal traffico urbano. Inoltre, come afferma lo

stesso Gregotti, "era evidente nel discorso del Ministro anche la volontà di trovare nella cultura urbana europea alternative al dominio (odiato ma invidiato) della cultura architettonica statunitense del grattacielo tecnologico e dei centri commerciali" (GREGOTTI, 2009, p. 94,95).

Poco dopo il governo del distretto ha sponsorizzato un concorso internazionale, pagato, per la progettazione della nuova città di Pujiang, per circa 80/100.000 abitanti, facendo appello alla migliore qualità possibile, al più alto livello ecologico, ma soprattutto al riferimento all'*italian style*; e il futuro *developer*, l'Highpower-OCT Investment Ltd., ne ha avviato il programma. Al concorso sono stati invitati: lo studio Scacchetti di Milano, il gruppo statunitense SWA (Sasaki, Walkers and Associates) e la Gregotti Associati International. In linea con il sistema concorsuale cinese che prevede tempi ristretti, nessun anonimato e confronti diretti con la commissione giudicatrice, ai progettisti sono stati concessi poco più di due mesi per consegnare gli elaborati richiesti: il *masterplan* dell'intera città, il piano di dettaglio, planivolumetrico, di un chilometro quadrato, il progetto architettonico di un insieme di edifici esemplificativi, *rendering* e una vista notturna. Lo schema proposto da Scacchetti

In alto a sinistra: Masterplan di concorso della Gregotti Associati

In basso a sinistra: Masterplan di concorso di Sacchetti- Masterplan di concorso di SWA



prevedeva una divisione dell'area di intervento in lotti da 10 Km², ognuno dei quali caratterizzato dall'utilizzo di un modello spaziale e architettonico che faceva riferimento a una specifica città italiana; la *new town* che ne risultava era il frutto di un *collage* di temi storici. Il contributo di SWA, che hanno immaginato una città solcata dall'acqua, consisteva nella riproposizione del tipico villaggio americano di periferia, con case unifamiliari e il dominio dell'auto privata, senza nessuna particolare concessione alla complessità urbana di Shanghai. Dopo solo ventiquattro ore dalla consegna, il progetto di Gregotti è stato giudicato vincente - come si estrapola dalle osservazioni della commissione giudicatrice - per la razionalità dello schema proposto, per l'attenzione alla connessione con il contesto urbano, per aver proposto tipologie compatte innovative e per la presenza predominante di piazze e spazi pubblici in grado di incoraggiare la vita sociale.

Dopo il concorso si sono svolte due fasi di progettazione: la prima ha riguardato una area campione di 2,6 km² (Gregotti per l'architettura e la cinese Tianhua Architecture & Engineering Limited per le infrastrutture) e la seconda ha riguardato il progetto architettonico degli edifici nei lotti al di fuori della *demonstration area*, affidata in parte ad architetti italiani.

Il alto a sinistra: Masterplan di Pujiang New Town

In basso a sinistra: Masterplan di Pujiang New Town con evidenziata l'Area Campione

4.3.1 Pujiang New Town: il piano strutturale

Il sito scelto per la nuova città di Pujiang si trova a circa 30 Km a sud dal centro di Shanghai, nel distretto di Minhang tra i più vicini alla città centrale. Pujiang, rispetto alle altre città del One City, Nine Towns, non presenta né preesistenze industriali né storiche. Essa è situata in un'area pianeggiante, posta sei metri sopra il livello del mare lungo il fiume Huangpu, caratterizzata dalla presenza di una fitta rete di canali, che storicamente hanno rappresentato un tradizionale appoggio alla fondazione di nuovi insediamenti, soprattutto in funzione del trasporto dei prodotti agricoli.

La favorevole localizzazione geografica del sito, strettamente connesso con la città di Shanghai attraverso la nuova *expressway*, la Puxing road, e la *electronic railway* che corrono lungo il lato est dell'area, ha influenzato positivamente la decisione del governo centrale di riallocare nel nuovo insediamento di Pujiang gli abitanti dei siti interessati dal World Expo 2010 e in particolare i residenti dei distretti Huangpu e Luwan. Per tale ragione, a differenza delle altre *new towns* il cui processo è stato affidato ai governi distrettuali, Pujiang è stata eseguita direttamente dal governo di Shanghai in quanto considerata intervento prioritario in vista dell'evento internazionale.

Sebbene le richieste della committenza di assegnare alla città un carattere "italiano" propendessero, per ragioni di marketing, verso la riproposizione dell'ambiente urbano lagunare della città di Venezia con case in stile mescolate a motivi cinesi, il *masterplan* proposto da GAI rifiuta qualsiasi tipo di interpretazione folcloristica e propone un disegno urbano razionale attento alle esigenze del luogo. La mancanza di riferimenti contestuali, se non quelli geografici dati dalla presenza del fiume e dei canali, ha stimolato la riproposizione dei principi antichi di fondazione delle città italiane, basati oltre che sulla storia, sulla geografia del terreno e sull'idea di tracciamento geometrico. Tali concetti vengono tradotti in un impianto urbano basato sul reticolo ortogonale, principio comune alle due culture urbane cinese e greco-romana e pertanto in linea con i piani dei centri storici italiani e con i riti fondativi delle antiche città cinesi. In accordo con la tradizione a cui fa riferimento, il progetto proponeva la costruzione di una "città ideale", capace di favorire e mescolare le diversità sociali e funzionali e in grado di assorbire le nuove necessità della cultura, del lavoro e dello sviluppo.

Il piano è definito da una serie di assi ortogonali orientati nord-sud ed est-ovest, in linea con l'orientamento del fiume e dei canali, che dividono l'area in blocchi di 300 per 300 metri, metafora del campo agricolo,



per anni fondamento dell'economia cinese. Ognuna di queste aree, essenzialmente pedonale, ospita residenze per circa 1.000 persone, servizi primari e piccolo commercio; è circondata da strade carrabili e attraversata da piste ciclopedonali larghe 12 metri. Tale struttura si propone come una reinterpretazione dei tradizionali *xiaoqu*, i tipici quartieri cinesi formati da un gruppo di edifici organizzati attorno ad un cortile comune.

La griglia ortogonale di 300 per 300 metri regola l'intero sito, modificandosi occasionalmente per adattarsi alla forma leggermente irregolare dell'area, e determina la disposizione dei diversi elementi che compongono l'impianto urbano, come i margini, l'ingresso, il centro, le strade e lo spazio pubblico.

Il sito è adiacente sul lato ovest al fiume Huangpu e sul lato est alla superstrada per Shanghai che corre parallelamente alla ferrovia, sugli altri due lati è circondato da colline artificiali. Un terrapieno artificiale, inoltre, protegge la *new town* dal rumore e dall'inquinamento prodotto dalla grande strada a scorrimento. Tre aperture nel terrapieno segnano gli ingressi alla città di Pujiang per chi arriva da Shanghai in auto o da una delle tre stazioni della linea metropolitana. L'ingresso principale all'insediamento avviene dalla Puxing road, in corrispondenza di una asse centrale (mai realizzato) largo 300 metri che divide in due la città, funziona come un lungo parco

lineare che si estende verso il fiume e ospita i principali edifici pubblici: gli edifici amministrativi, un centro convegni, un ospedale, un'università, un edificio religioso, uffici e alberghi, un centro commerciale e il Palazzo Italia: un grande museo con giardini all'italiana. Altre strutture come un centro sociale, le scuole, una biblioteca ed un teatro si trovano all'interno dei quartieri residenziali. Perpendicolarmente all'asse centrale si sviluppa una fascia verde in direzione nord-sud che dissimula le linee elettriche dell'alta tensione e accoglie le principali strutture sportive: uno stadio, un parco giochi, un campo da golf, piste ciclabili e un impianto natatorio.

Nell'insieme della città si propongono spazi aperti a diverse scale e di diversa natura, che generano un paesaggio urbano ricco e articolato. La *new town* nel suo insieme si presenta come un grandioso giardino ricco di laghi e canali, articolato attraverso tre *layers* sovrapposti. Il giardino all'italiana che si estende per 800 m lungo l'asse centrale, il bosco e la cortina verde che segna il perimetro esterno, costituiscono la prima trama, i viali alberati la trama ordinatrice e i parchi interni e i giardini privati la trama minore. Agli spazi verdi si aggiunge un articolato sistema di piazze. Lungo l'asse centrale, agli edifici pubblici si alternano una sequenza di vuoti urbani che culminano nella grande piazza del centro commerciale, posta all'incrocio tra cargo e decumano.

Una grande piazza del mercato è ubicata nel mezzo del quartiere posto a sud dell'asse centrale. Sul lato nord, lungo una delle strade principali porte di accesso alla città, una piazza sopraelevata si contrappone ai bassi volumi edilizi dell'edificio del Promotion Center. Spazi pubblici di dimensione minore, posti all'intersezione degli assi viari, articolano l'interno progetto urbano.

La struttura a reticolo determina, inoltre, la disposizione sia dei tracciati stradali che del sistema insediativo.

Il sistema stradale, sebbene presenti molte varianti tipologiche derivanti dall'affiancamento con i canali e gli spazi verdi, può essere articolato su tre livelli integrati. Esso è collegato alla superstrada per Shanghai attraverso cinque scambiatori e in modo molto simile alle due strade di bordo che raggiungono il fiume. Una rete primaria di tracciati stradali suddivide il territorio in grandi *quadras* di 300 per 300 m, entro le quali sono dislocate le unità di intervento. Tali strade hanno la configurazione di grandi viali alberati con una sezione di 60 m, al cui centro si trova un parterre verde o talvolta un canale. Una seconda maglia di strade ciclopedonali divide in due le *quadras*, stabilendo una gerarchia tra percorsi e vie commerciali. Tale maglia presenta una sezione totale di 26 m, articolata in due marciapiedi larghi 5 m, due corsie stradali di 7 m e un'aiuola

In alto: Schema dei tracciati stradali

Al centro: Schema del sistema del verde e dell'acqua - Schema del sistema dei neighbourhoods

In basso: Il top-grade neighbourhood

centrale alberata larga 2 m. Un terzo reticolo è costituito dal sistema dei canali in parte navigabili che consentono una connessione infrastrutturale e paesaggistica tra l'abitato e il fiume. Il sistema a tre maglie si appoggia sull'asse centrale che seziona l'intera città; esso garantisce la penetrazione principale est-ovest e rappresenta la strada con maggior afflusso di traffico. Le carreggiate stradali hanno dimensione costante di 7 m, mentre i percorsi pedonali e ciclabili variano in ragione della distanza tra gli edifici, aumentando dove la strada si presenta come un viale alberato. I parcheggi sia privati che pubblici sono previsti interrati.

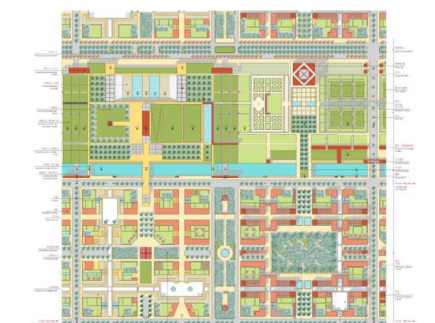
Contrariamente a quanto proposto inizialmente da GAI che, in linea con la tradizione europea, propendeva per la ricerca della *mixité* sociale, il piano è stato strutturato in aree socialmente distinte, secondo la tendenza della pianificazione contemporanea cinese che è solita dividere i vari livelli di reddito in quartieri differenti. Pertanto il sistema insediativo è stato articolato in quattro *neighbourhoods* differenziati, inoltre, in base alla densità abitativa e all'altezza degli edifici: il *top-grade neighbourhood* ubicato intorno al centro; lo *standard neighbourhood* a sud; e due *ecological neighbourhoods* localizzati rispettivamente a nord e nella fascia tra il bosco e il fiume.

Il *top-grade neighbourhood* è caratterizzato da edifici di altezza

media di tre piani e una densità abitativa di 117 ab/ha. Gli edifici che compongono i *blocks*, di natura prevalentemente residenziale, sono allineati lungo le quattro strade ciclopedonali interne larghe 12 m e sul bordo delle piazze. Gli spazi non occupati dagli edifici lungo le strade esterne sono giardini privati delimitati da muri di recinzione, mentre nell'area libera al centro del *block* è presente un giardino ad uso pubblico. Le coperture degli edifici, inoltre, sono terrazze attrezzate a giardino.

Lo *standard neighbourhood* è costituito da edifici di quattro piani con una densità abitativa di 314 ab/ha. In questo caso la maggiore densità e la maggiore altezza delle abitazioni richiedono il raddoppiamento della rete stradale e la conseguente riduzione del reticolo strutturale a 300 per 150 m. Gli edifici sono prevalentemente allineati lungo le strade. Due grandi spazi pubblici, previsti lungo i canali, articolano il paesaggio urbano.

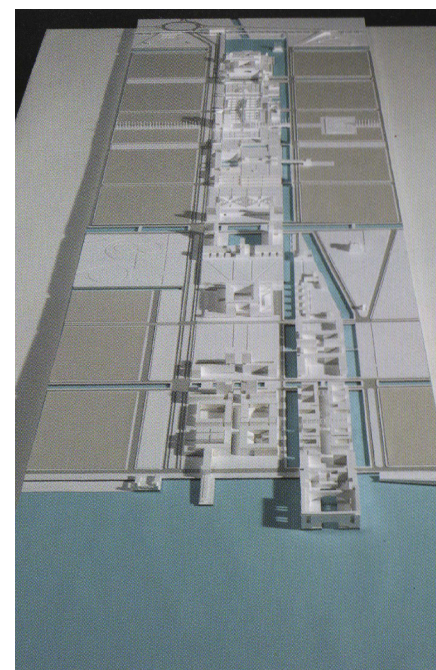
Le aree per gli *ecological neighbourhoods* sono collocate in due distinti settori: il primo, situato a nord del *top-grade neighbourhood* è caratterizzata dalla presenza di un lago; il secondo diviso in due parti da una grande strada nord-sud, si estende lungo tutta la sponda del fiume. Entrambi i settori sono caratterizzati da una bassa densità abitativa e la tipologia edilizia prevalente è costituita da ville a schiera affacciate sull'acqua.



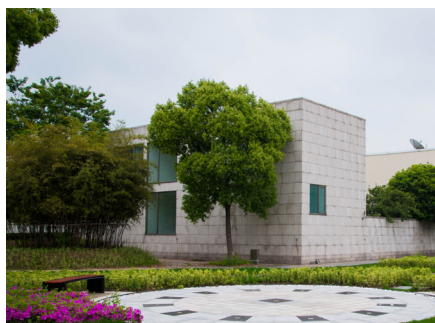
In alto a sinistra: Pujiang New Town, plastico
In basso a sinistra: Pujiang New Town, render
notturno dell'Asse Centrale



In alto a destra: Pujiang New Town, schizzo di
Gregotti dell'Asse Centrale
In basso a destra: Pujiang New Town, plastico
dell'Asse Centrale



Nella pagina: Pujiang New Town, le ville a schiera con affaccio sull'acqua



In alto a destra: Pujiang New Town, superficie costruita, Fase 1

In basso a destra: Pujiang New Town, le Garden Villas

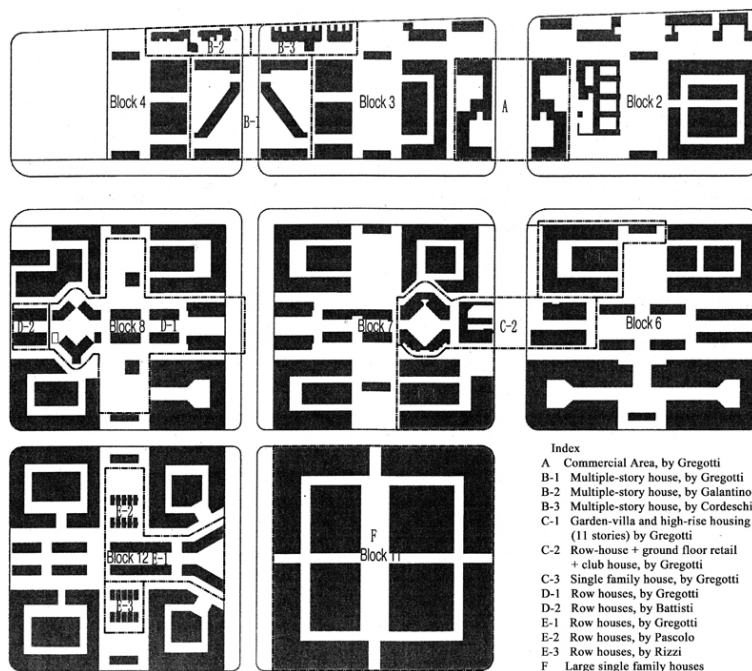
4.3.2 Il design architettonico

Il rigore del progetto urbano è stato applicato da GAI anche nella progettazione degli edifici e il concetto di *mixité* è stato portato avanti anche nel design architettonico.

Per incoraggiare la diversità, dei 12 lotti di terreno dell'area campione, 7 sono stati progettati da Gregotti, mentre gli altri 5 sono stati affidati ad altri studi di progettazione italiani: Galantino ha progettato gli edifici a più piani del lotto B-2, Cordeschi quelli del lotto B-3, Battisti, Pascolo e Rizzi hanno realizzato le residenze unifamiliari rispettivamente dei lotti D-2, E-2, E-3. Tutti gli edifici seguono la griglia e sono orientati a sud. La regola stabilita da GAI è che l'allineamento degli edifici deve seguire quello delle strade pedonali interne e non può essere parallelo alle strade esterne. Tale vincolo, inoltre, assicura l'applicazione corretta del principio tradizionale cinese che prevede l'orientamento delle abitazioni verso il sole.

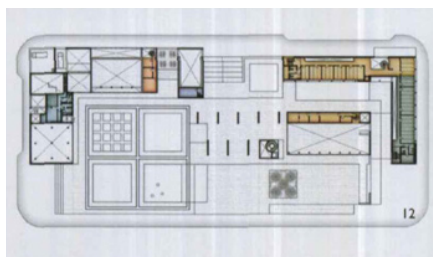
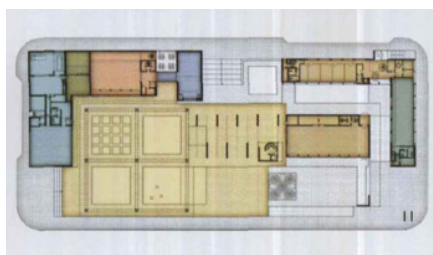
Tra gli edifici realizzati il Promotion Center e le ville con giardino sono le costruzioni maggiormente significative.

L'edificio del Promotion Center occupa un'area di circa 1.330 mq ed è posto su una delle strade di accesso alla città dalla Puxing road. Esso è un edificio passante



In alto: Pujiang New Town, plastico delle Garden Villas

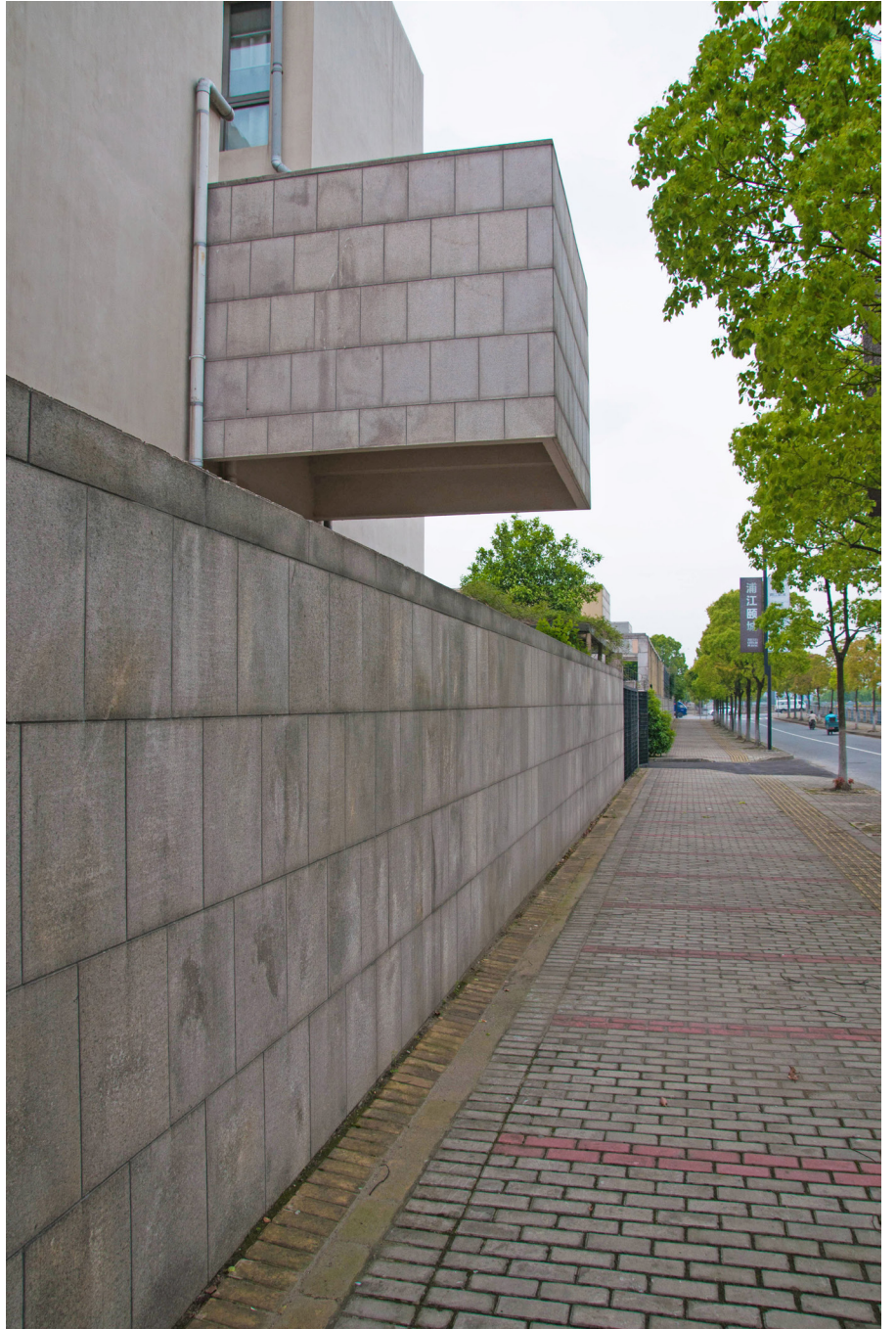
In basso: Pujiang New Town, il Promotion Center



a carattere pubblico costituito da un basamento alto un metro sul quale sono distribuiti vasche d'acqua e spazi verdi e su cui poggiano volumi edilizi di altezza ridotta. Una grande copertura piana assurge al ruolo di elemento unificatore della composizione degli edifici e definisce una serie di spazi pubblici di natura differente. Una torre a base quadrata costituisce la cerniera spaziale della composizione, nonché l'elemento panoramico dal quale osservare lo sviluppo della città. Il Promotion Center contiene le strutture della società di promozione della nuova città, una piccola sala conferenze, un bar-ristorante e una serie di spazi espositivi interni ed esterni. Le quattro aree espositive esterne costituiscono il cuore dello spazio pubblico dell'edificio e sono articolate da un elemento quadrato sopraelevato su pilastri a sezione quadrata e diviso in quattro da travi a T rivestite all'interno di stucco rosso pompeiano, unica variante all'uniforme rivestimento in ardesia grigio che caratterizza l'intera costruzione. La forma moderna di questo edificio rimanda sia alla tradizione cinese che all'architettura italiana, richiamando in particolare gli elementi rituali e religiosi del Dantenum di Terragni.

Le *garden villas* rappresentano una delle innovazioni tipologiche introdotte da GAI nel progetto di Pujiang e l'unità insediativa che stabilisce le regole generali per la definizione delle diverse tipologie

d'intervento. Esse rappresentano una sorta di ibridazione tipologica a metà tra la villa unifamiliare con giardino e la casa a schiera, si tratta di strutture abitative che integrano edificato e spazio pubblico, giardini condominiali e percorsi pedonali. Nell'area campione ne sono state realizzate otto gruppi, ognuno con circa venti unità abitative. In totale vengono proposti 24 tipi di *garden villa*, ognuna con una superficie media di 230 mq. Il *design* di queste ville è studiato per risolvere le problematiche relative la densità urbana pur garantendo la *privacy* familiare. In un lotto di 1.818 mq la combinazione di edifici a forma di L garantisce una densità maggiore rispetto alla casa unifamiliare convenzionale, solitamente circondata dal giardino su tutti e quattro i lati. La L, invece, crea una quinta lungo la strada principale e definisce due lati della corte interna, garantendo la *privacy* familiare. Tale sistema ricorda la tradizionale tipologia cinese dei *lilong*⁴ di Shanghai. La quota delle corti private inoltre è leggermente rialzata rispetto alla quota stradale in modo tale da consentire un affaccio su di essa e da favorire la comunicazione tra i vicini, oltre a definire in maniera sapiente i confini del lotto e il passaggio dallo spazio pubblico a quello privato. I percorsi pedonali interni a questi agglomerati urbani si riconnettono con i percorsi esterni consentendo una mobilità fluida e continua in tutto l'intervento.



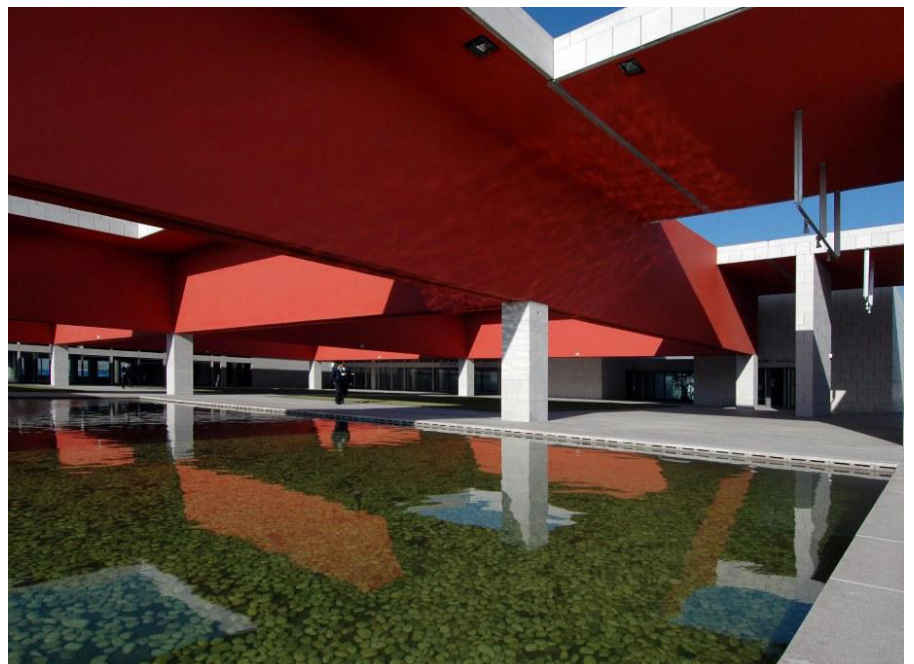
Nella pagina: Pujiang New Town, alcune tipologie di edifici residenziali presenti nell'area campione



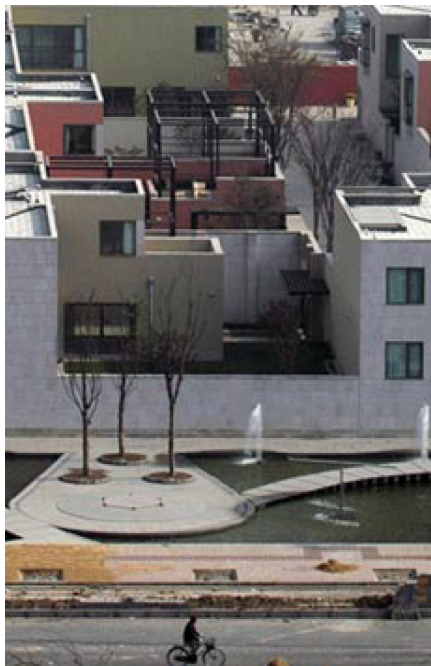
Nella pagina: Pujiang New Town, edificio residenziale



Nella pagina: Pujiang New Town, Promotion Center







Il alto a sinistra: Pujiang New Town, area residenziale esterna all'area campione



4.3.3 Considerazioni sugli esiti

Rispetto alle altre città del One City, Nine Towns Development Plan, Pujiang è stata giudicata positivamente sia dai progettisti cinesi che dai residenti. Nonostante ciò la Gregotti Associati International non si è ritenuta del tutto soddisfatta del risultato ottenuto⁵. A meno dell'area campione di 2,7 Km², ben in linea con le loro idee, le altre parti costruite sono lontane dalla loro proposta originaria, per quanto concerne la qualità architettonica, la disposizione e l'orientamento degli edifici e il rapporto tra vuoto e costruito. Anche per questo caso di studio, quindi, le considerazioni sugli esiti possono essere raggruppate in due aree principali.

Sul piano dei fattori esterni alla si può, sulla scorta della *literature review* effettuata e delle informazioni raccolte direttamente *in loco* riportare quanto segue.

A differenza delle altre *new towns* previste dal piano, data la priorità dell'intervento in vista dell'Expo 2010, la realizzazione dell'insediamento di Pujiang New Town è stata regolata direttamente dalla municipalità di Shanghai che, subito dopo la vittoria del concorso internazionale nel 2001, ha iniziato un'attiva collaborazione con lo studio Gregotti per la definizione e la stesura del progetto finale. Questo ha garantito la corretta attuazione del piano generale senza che venissero apportate modifiche sostanziali all'impianto urbano. Ciò nonostante i punti di disaccordo tra progettisti e funzionari tecnici locali non furono pochi e produssero alcune variazioni nel progetto realizzato. Il piano è stato ridotto ad una superficie di 15 Km² e il *waterfront* pubblico, in progetto come una zona di svago con banchine per l'attracco degli yacht, e la seconda zona ecologica a bassa densità,

con ville con vista sull'acqua, un campo da golf da 18 buche e un campo di equitazione, sono stati eliminati dal piano generale. Allo stato attuale l'asse centrale con i servizi pubblici non è stato realizzato e dato l'insorgere nel punto di accesso alla città da ovest - dove era previsto il Palazzo Italia - di un centro commerciale, molto probabilmente non verrà mai realizzato. Pur rispettando le regole d'impianto della griglia originaria, le realizzazioni successive alla *demonstration area* hanno abbandonato lo stile minimale privo di aggettivazione formale delle *garden villas*, per proporre - forse in un ottica più attenta alle aspettative del mercato⁶ - edifici il cui linguaggio allude allo stile Art Decò delle architetture del centro di Shanghai.

La lungimiranza della Highpower OCT Ltd., la società cinese che ha vinto l'appalto per la realizzazione del primo stralcio di piano - che da un lato aveva intuito l'opportunità che il piano di Gregotti forniva per dare un contributo migliorativo al fenomeno dello sviluppo irragionevole della Cina contemporanea e dall'altro il suo valore commerciale - ha consentito alla GAI di mettere in pratica, nella macro e nella micro progettazione dell'area dimostrativa di 26 ettari, i principi progettuali generali. Ciononostante sviluppi successivi hanno alterato alcuni precetti alla base del piano originario

snaturandone di fatto il significato. La cucitura tra il sistema dei percorsi pedonali interni ed esterni agli isolati e la continuità fisica e percettiva tra lo spazio pubblico e quello semi-privato delle corti vengono completamente annullate dalla divisione dei quartieri residenziali in "compounds", le unità urbane chiuse tipiche delle città cinesi, recintate e accessibili tramite un cancello rigorosamente sorvegliato, espressione di una modalità abitativa introversa che denota la precedenza della famiglia e della comunità rispetto all'individuo e alla società. Come ci spiega Johannes Dell, della AS&P di Shanghai:

"Se confrontiamo le dimensioni dei blocchi nelle città cinesi e nelle città europee, come ad esempio Torino o Barcellona, con la griglia di Pechino o un'altra città cinese ci rendiamo conto che il blocco cinese è molto più grande perché i cinesi hanno bisogno di definire il quartiere e di chiuderlo con un cancello. Per loro è importante essere parte di una unità di quartiere che deve essere chiaramente identificata da muri perimetrali e da una *gated community*... queste comunità chiuse sono tre o cinque volte più grandi rispetto alla dimensione dei blocchi di Berlino o Barcellona, il che significa che la connettività in questa griglia è molto ridotta perché si hanno molti meno nodi della rete stradale rispetto alle città europee e questo diminuisce la capacità di comprensione complessiva

della maglia urbana e la rende ovviamente meno penetrabile... Questo è strettamente connesso alla percezione che i cinesi hanno di se stessi, di sentirsi parte di un contesto e non di definirsi individui" (DELL, 2014)⁷.

Riscontri ancor meno positivi sono da riportare per la realizzazione della parte sud dell'insediamento destinata ad ospitare gli abitanti delle aree centrali di Shanghai trasferiti forzatamente in vista dell'Expo 2010. Qui il piano particolareggiato di dettaglio planivolumetrico, rispetto all'originale approvato ha subito notevoli variazioni, la società di sviluppo incaricata, la Intertek Overseas Chinese Town Group Co. Ltd., non si è dimostrata collaborativa come il precedente *developer* e la realizzazione è sfuggita al controllo dei progettisti. L'urgenza operativa e la necessità di tempi di realizzazione rapidi hanno contribuito a far sì che quest'area venisse costruita in contrapposizione con le direttive del piano e con esiti architettonici di scarsa qualità.

Come per le altre città del One City, Nine Towns, anche a Pujiang tutti gli appartamenti sono stati venduti in tempi brevi e poiché il mercato immobiliare di Shanghai è estremamente caldo e la posizione della città molto favorevole, il prezzo al metro quadro degli alloggi è salito a livelli estremi. Secondo i *developers* circa un quinto delle

case è stata acquistata per ragioni speculative. Quasi tutti i proprietari sono cinesi, per lo più di mezza età, di cui circa il 20% non originario di Shanghai, ma proveniente dalle città di Hong Kong, Macao e Taiwan.

Sul piano degli elementi di interesse più propriamente architettonico sono molti i punti di interesse rilevabili, anche in rapporto a quanto emerso dall'analisi del precedente caso di studio.

L'idea di città che Gregotti propone non solo rifiuta il registro vernacolare ma non rappresenta neppure - come nell'impostazione data da AS&P ad Anting - una riproposizione di un modello insediativo direttamente ispirato alle migliori realizzazioni italiane del dopoguerra. Pur in presenza di una ricca e riconosciuta tradizione a cui attingere (dai quartieri INA Casa ai progetti urbani di riconversione degli anni '80) la proposta di Gregotti - che proprio quella tradizione ha contribuito a sviluppare - si pone nell'ottica di un tentativo di avanzamento ulteriore. Un tentativo, peraltro, che - nel recuperare l'anima profonda del Movimento Moderno e nel volerne superare l'esperienza su alcuni aspetti - tende ad assumere una valenza europea. La città di GAI non è soltanto italiana, anche se della città italiana ripropone con forza il ruolo gerarchico-compositivo degli spazi aperti primari (le piazze e le strade riconosciute in sede di concorso), ma, nel cercare una sintesi

In alto: Pujiang New Town, aree residenziali esterne all'area campione

In basso: Pujiang New Town, al posto dell'Asse Centrale



In alto a destra: Pujiang New Town, Graden Villa trasformata in "compound"

In basso: Pujiang New Town, Garden Villa, superfetazioni

tra teorie del Movimento Moderno e soluzioni adattative maturate in fase post-moderna, ha titolo a essere considerata un contributo culturalmente condivisibile da diverse scuole europee. Di nuovo la questione si gioca soprattutto sulla gestione, all'interno del progetto, della componente residenziale. Ai volumi privi di particolari di facciata - per disegnare i quali i progettisti si affidano alle proporzioni della massa, ai rapporti tra pieno e vuoto e alla relazione con lo spazio pubblico (allineamenti planimetrici, altezze) - fa riscontro un uso delle corti larghe (l'elemento post-moderno) che non è, in senso stretto, né tedesco né mediterraneo e si pone, pertanto, come soluzione applicabile anche nel contesto di Shanghai. In altri termini la rinuncia a modelli insediativi fortemente connotati - anche in senso socio-economico - può essere interpretata come la concessione che il progettista fa, da un lato agli studi urbani successivi alla scomparsa dei Maestri e dall'altro al diverso contesto in cui, da europeo, va a intervenire. Non è forse un caso, in questo senso, che laddove la seconda fase di Anting New Town ha avuto come obiettivo l'allargamento dello spettro dei tipi urbani offerti - manifestando l'insufficienza di quelli di prima fase più specificamente aderenti al modello di città tedesca - nel caso di Pujiang la fase realizzativa sia stata, anche oltre le intenzioni originarie del progettista, caratterizzata da una iterazione quasi automatica dell'isolato progettato.



NOTE

1 Vedi DELL, J. (2014, Aprile 25). *Intervista a Johannes Dell, Executive Board Member AS&P – Architects Consulting (Shanghai) Co., Lt .* (M. Gallo, Intervistatore). Riportata integralmente in appendice a pag. 199.

2 Il quartiere Kirchsteigfeld, nel distretto di Postdam a Berlino, è stato progettato da Rob Krier e Christoph Kohl tra il 1991 e il 1993. Il quartiere dispone di varie caratteristiche che fanno riferimento al modo di progettare del New Urbanism: spazi pubblici che ricreano modelli urbani precedenti; una rete ben definita di strade che intreccia ampi giardini, quartieri residenziali ad alta densità. I singoli edifici sono stati eseguiti da diversi studi di architettura provenienti dall'Europa centrale e dagli Stati Uniti. L'approccio progettuale è stato caratterizzato dalla volontà da parte dei progettisti di riproporre molte delle caratteristiche tradizionali delle città europee, aggiornandole in modo tale da accogliere le esigenze della vita contemporanea.

3 Vedi Introduzione

4 "Li" significa quartiere, "Long" vicolo. La combinazione di queste due parole descrive una forma edilizia urbana tipica della città di Shanghai. Associabile alla crescita della città tra il 1840 e il 1949, gli insediamenti *lilong*

sono il risultato dell'evoluzione dei modelli abitativi tradizionali prevalenti nel sud-est della Cina, che hanno subito profonde trasformazioni a causa dei drastici cambiamenti sociali. L'insediamento *lilong*, è un modello di edilizia abitativa a bassa densità, caratterizzato da una rete gerarchica di organizzazione spaziale, dalla separazione delle zone pubbliche e private, da un alto grado di sicurezza garantito da un forte senso di interazione di vicinato e di coesione sociale. Il sito di un *lilong* ha generalmente uno o due lati delimitati da strade commerciali urbane, e gli altri racchiusi da mura. Ogni *lilong* è costituito da unità abitative e commerciali. Le unità abitative sono equamente allineati e distribuiti all'interno del sito secondo il modello urbano della casa in linea occidentale. Le unità commerciali, disposte secondo un impianto simile a quello delle abitazioni, occupano tutti i lotti sul fronte strada. Le unità abitative sono accessibili dalle strade minori di circolazione interna, mentre le unità commerciali sono accessibili dalle strade esterne. La struttura della circolazione interna comprende una coppia di stradine principali e una serie di percorsi laterali. Le stradine principali sono direttamente collegati con il portale d'ingresso, accessibile dalle strade urbane esterne. Situate in posizione centrale rispetto al sito, formano lo spazio di circolazione pubblica

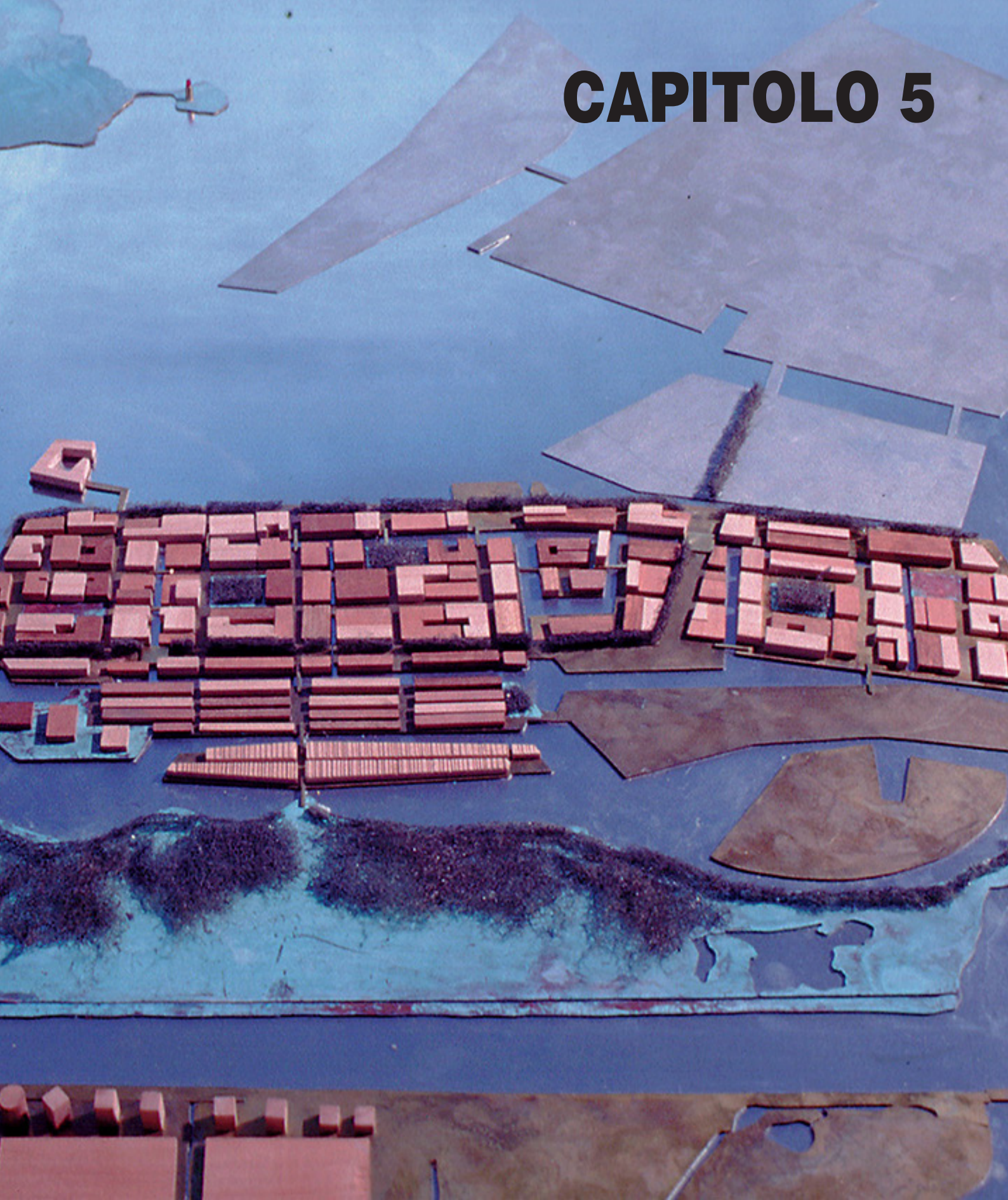
della comunità, e sono spesso utilizzate come luogo di ritrovo per la comunità. I percorsi laterali, normalmente disposti perpendicolarmente ai principali, conducono alle unità abitative e, per lo più vicoli ciechi, sono utilizzati come estensioni delle case. Le strade, principali e secondarie, indipendentemente dalla loro funzione pratica, sono parte integrante dello spazio abitativo residenziale. L'ingresso, allineato alle trafficate facciate delle strade commerciali, è riconoscibile per la sua forma ad arco a tutto sesto che inquadra la strada centrale. Esso è costantemente vigilato da un comitato dei residenti. (QUIAN, 1996)

5 Vedi GREGOTTI, V. (2014, Gennaio 21). *Intervista al Prof. Vittorio Gregotti.* (M. Gallo, Intervistatore). Riportata integralmente in appendice a pag. 189

6 Significative in tal senso l'introduzione in molte *garden villas*, di elementi decorativi posticci, come ad esempio la sostituzione delle ringhiere in ferro proposte da Gregotti con balaustre in calcestruzzo in stile classico.

7 Vedi DELL, J. (2014, Aprile 25). *Intervista a Johannes Dell, Executive Board Member AS&P – Architects Consulting (Shanghai) Co., Lt .* (M. Gallo, Intervistatore). Riportata integralmente in appendice a pag. 199

CAPITOLO 5



ONE CITY, NINE TOWNS: ASPETTI TEORICI

5.1 L'esperienza di Shanghai tra epica dello sviluppo e nuovo eclettismo

Il tema progettuale della *new town* ha da sempre rappresentato per il progettista un campo di prova al tempo stesso anomalo e privilegiato. Da questo punto di vista l'esperienza del One City Nine Towns Development Plan non rappresenta un'eccezione. Come per tutte le città di fondazione realizzate nella storia, anche a Shanghai, l'estemporaneità della produzione, che sottrae terreno anche alla condivisione delle esperienze e alla formazione, e la scarsa definizione preliminare del contesto dell'intervento (utenti di riferimento, ruolo della *new town* rispetto all'area metropolitana, aspettative rispetto all'immagine urbana) hanno imposto a progettisti - non ugualmente consolidati nella loro visione urbana - scelte di campo immediate (modello insediativo, design urbano e architettonico, codice stilistico), produzione accelerata e revisioni radicali.

La peculiare scelta di affidare a una firma occidentale ciascun singolo intervento e la conseguente condizione di artificiosità derivante dalla trasposizione di orientamenti progettuali nati in un contesto comunque molto diverso, hanno reso ulteriormente complesso un tema progettuale già di per sé assai oneroso.

I risultati ottenuti, di livello

differente a seconda dei casi, sono il frutto della diversa attitudine che i progettisti europei hanno mostrato rispetto ad alcune istanze poste dal tema progettuale. Tra queste in particolare spiccano la vocazione unica di Shanghai (ponte con l'occidente) e la particolare propensione della cultura cinese contemporanea - a seguito della Rivoluzione Culturale e della nascita della classe borghese - a riconoscere la bellezza in ciò che è costoso ed esotico. È quello che Vittorio Gregotti definisce con il termine "auto-colonialismo":

"A partire dall'anno duemila, all'incirca dopo le politiche di Deng Xiaoping, ha preso piede in Cina l'idea di utilizzare il modello occidentale come una possibilità di sviluppo, prima di tutto perché la maggior parte della produzione cinese veniva fatta per conto dell'Occidente e aveva l'Occidente come destinatario. Si tratta di una sorta di unificazione attraverso il consumo. Questo intendo con il termine auto-colonialismo. Per l'esperienza che ho io della Cina, dopo i primi sette-otto anni del duemila si è diffusa l'idea, presente anche nei grandi interventi, del pezzo eccezionale, diverso, una sorta di post-podernismo di secondo piano molto forte, e si è affermata la convinzione che per essere moderni, per poter far parte di questo mondo globale, bisognava imitarlo. Questo ha condotto ad una forma di auto-colonialismo, cioè un tentativo di considerare i

valori occidentali come quelli da raggiungere, invece di coltivare le proprie diversità che sono il frutto della loro importante storia. L'auto-colonialismo deriva dal fatto che in Cina sia molto diffusa una forte assenza di coscienza storica della propria cultura... È proprio questo problema della perdita di coscienza della propria storia, dei propri valori e quindi del proprio punto di vista, che naturalmente è profondamente diverso da quello occidentale, che ha favorito questo sistema di auto-colonizzazione" (GREGOTTI, 2014)¹.

Il contributo degli architetti occidentali che hanno operato all'interno del One City Nine Towns Development Plan può essere giudicato, quindi, in base all'abilità di mettere in campo strumenti in grado di riproporre sin dall'inizio, in un progetto completo, la complessità della città spontanea, frutto di anni di stratificazione storica – problema comune a tutti i progettisti di *new towns* – e combinare tale difficoltà con la capacità di interpretare questa istanza di europeizzazione della civiltà cinese senza negare la storia, la tradizione, i modi di vivere e i bisogni locali; in altre parole in base alla capacità di instaurare un rapporto critico tra la cultura occidentale e quella cinese, tra teoria urbana (senza la quale non è possibile affrontare il problema progettuale della città di fondazione), istanze della committenza locale ed esigenze della componente sociale reale.

Le condizioni di partenza sono state le stesse per tutte le nuove città: l'aumento esponenziale della popolazione urbana, la crescita della città centrale al di fuori dei confini dell'Outer Ring Road, la carenza delle risorse, l'aumento degli standard di qualità edilizia/urbana e la domanda immobiliare sempre crescente del ceto medio in ascesa hanno indotto il governo cinese a proporre una strategia di sviluppo urbano policentrico, basato sulla costruzione di nuove città attorno alla città centrale, in grado di fornire un'alternativa di vita al centro di Shanghai.

La metodologia adottata per la selezione dei progettisti occidentali è stata anch'essa simile: un concorso internazionale chiuso, i cui invitati sono stati selezionati tra le firme dei Paesi stranieri con cui la Cina detiene solidi rapporti commerciali, e nel quale è stato richiesto, come prerogativa essenziale, la caratterizzazione di ogni singola città sulla base dell'immagine urbana tipica della nazione di provenienza del progettista che si accingeva a realizzarla. In linea con l'approccio progettuale tipico della tradizione cinese che tende ad essere maggiormente intuitivo e meno analitico di quello europeo, nonché con la tradizione dei concorsi locali, la fase di design è stata estremamente breve e i tempi concessi per la consegna degli elaborati non superiori a tre mesi.

Un pacchetto di strategie stabilite a monte da autorità locali e *developers* semi-privati, il più delle volte privi di esperienza e capacità, sono state consegnate ai progettisti occidentali, che non hanno avuto alcuna voce in capitolo nelle decisioni di livello strategico. In Cina a partire dalla Rivoluzione Culturale di Mao, la figura dell'architetto ha perso di importanza ed è stata ridotta alla produzione di schizzi e consigli che il cliente può decidere o meno se accettare. Ne consegue che la larga parte del processo costruttivo avviene al di fuori della sfera di influenza dell'architetto che solitamente non è coinvolto nelle fasi iniziali del progetto (HARTOG, 2010). Tale fenomeno tuttavia interessa l'intero mondo globalizzato in cui, come afferma Gregotti, l'architetto è costretto ad operare da "calligrafo" rispondendo a indicazioni politiche che tendono all'indifferenza e in cui la qualità dell'opera di architettura è valutata su pura base mediatica:

"...la posizione dell'architetto specialmente di fronte alle grandi *real estate* è diventata del tutto secondaria, completamente secondaria. Non decide quasi niente, decide l'immagine alla fine, il vestito, ma non ha nessun tipo di influenza sulla struttura, perché non è lui il progettista! I progettisti sono gli uomini del marketing quelli che devono risolvere i rapporti politici, la questione della strategia di carattere economico, insomma

sono tutte questioni totalmente diverse!... Quindi la posizione dell'architetto si è estremamente indebolita rispetto a 50 anni fa, è diventata sempre più secondaria e l'architetto sempre più un calligrafo! Questo non è indipendente dal fatto che evidentemente l'ideologia del postmoderno è questa, è l'ideologia di essere al servizio del capitalismo finanziario globale, della religione del denaro" (GREGOTTI, 2014)².

I progettisti del One City Nine Towns Development Plan non hanno potuto influire sulla scelta della localizzazione della nuova città rispetto alla città centrale e sulla relazione che questa dovrà instaurare con le altre *new towns* del piano. Il più delle volte non hanno saputo fino alla fine se la realizzazione della nuova città fosse stata pensata in relazione ad una struttura produttiva, se dovesse dotarsi di una propria autonomia e autosufficienza o se dovesse essere pensata come un insediamento satellite dipendente dalla città di Shanghai. Gregotti, infatti, alla domanda su come valuta gli esiti del programma generale esprime il suo dissenso rispetto ad alcune scelte operate a livello strategico:

"Io credo che queste nuove città soffrano delle indecisioni da cui sono partite, nel senso che non è stato deciso inizialmente se avessero dovuto dotarsi, ad un certo punto, di una propria autonomia oppure no. Questa indecisione ha fatto sì che queste città fossero

sempre collocate in posizioni non sufficientemente lontane per essere autonome e non sufficientemente vicine per essere parte della città. La seconda questione è che la loro caratterizzazione è solo una caratterizzazione di carattere estetico ma non una caratterizzazione autentica in grado di attribuire ad ognuna di queste città una specificità, ad esempio, per quanto riguarda la produzione, oppure il carattere culturale, oppure qualche elemento di carattere antropo-geografico... Per esempio, la prima proposta progettuale da noi fatta per la città di Pujiang prevedeva che l'insediamento arrivasse fino alle sponde del Huangpu River, perché evidentemente quello dava un carattere molto forte alla città; tuttavia la proposta ci è stata bocciata, ma rinunciare ad accostarsi al fiume per me è stato un errore!" (GREGOTTI, 2014)³.

Come nella maggior parte dei grandi interventi urbani, anche a Shanghai gli orientamenti delle grandi *real estate companies* tendono soprattutto a seguire - più che a guidare - le richieste del mercato chiamando i progettisti a muoversi su un terreno sempre più distante da quello delle esigenze di quella che Quaroni chiamava "committenza di fatto". Una condizione di distacco dalla società reale - pienamente riscontrata dall'acquisto speculativo degli alloggi nei tre casi di studio esaminati - in favore di un cliente virtuale che non

può che corrispondere al ritratto dell'opinione pubblica comune. Sebbene sia chiara la necessità di dover riallocare nelle nuove città i cittadini espulsi dal centro di Shanghai per far posto alle grandi strutture dell'Expo 2010 e la volontà di voler fornire alla nuova classe borghese standard di vita idonei allo status sociale raggiunto il progettista delle *new towns* di Shanghai deve far fronte alla difficoltà di non sapere per chi sta progettando.

Le informazioni di partenza fornite ai progettisti sono state in ogni caso estremamente limitate. Come afferma lo stesso Gregotti:

"Incerti restavano per noi (e restano tuttora) sul piano operativo qualità e natura dei servizi pubblici, la scelta di quali siano i particolari centri di aggregazione sociale (al di là di quelli scolastici, di assistenza sanitaria, di shopping e burocratici), così come resta un mistero la localizzazione di alcuni servizi (come il cimitero o i mercati generali o la sede dei vigili del fuoco)... Sarebbe stato anche utile chiedersi quale fosse la volontà di regolazione della rete minuta del trasporto pubblico e di quello privato (solo ora comincia ad emergere una cultura degli spazi di standard per parcheggi pubblici)... Tutte informazioni che non furono fornite come basi del progetto ma emersero, con non poche contraddizioni, lungo il percorso: secondo il costume cinese" (GREGOTTI, 2009).

Alla base della scelta di importare modelli insediativi occidentali c'è l'obiettivo di elevare in modo significativo gli standard di qualità urbana e residenziale. Come afferma il presidente della Shanghai Highpower OCT Ltd – *developer* della città di Pujiang - in un'intervista del 2006:

“Style is not imposed as a facade only, it should be expressed from the inner life and form of the city and the house. If we can absorb the healthy genes of Italian cities and integrate them to our life, we can produce a project completely different with the other mediocre ones”⁴ (XING, 1996).

A tale scelta, tuttavia, non corrispondono particolari remore culturali - in modo analogo a quanto accaduto sul piano del modello economico-produttivo - rispetto alla collisione con la tradizione urbana locale e alla capacità di gestire e realizzare progetti così onerosi, pure quando tali limitazioni pongono ostacoli importanti alla realizzazione degli stessi modelli spaziali ricercati e quando il rischio di tali collisioni è lo scivolamento dal concetto di trasposizione mimetica a quello di travestimento o parodia (HASSENPFUG, 2008).

Molti sono stati gli ostacoli di carattere extra-progettuale che i progettisti delle città del One City Nine Towns Development Plan hanno dovuto affrontare.

Primo fra tutti la rigidità dei regolamenti, fissati per inseguire una produzione edilizia in vorticoso aumento⁵: sezioni stradali molto ampie e limiti nella lunghezza degli edifici che alterano i rapporti proporzionali tra vuoti e pieni che sottendono strutturalmente ai modelli urbani di matrice europea; orientamenti obbligatori degli alloggi verso il sole, secondo i tradizionali principi insediativi cinesi, che costringono alla ripetizione degli allineamenti degli edifici impedendo la costituzione di spazi urbani collettivi; regole di azionamento che ostacolano la mescolanza sociale e funzionale e impediscono l'adozione di strategie di distribuzione funzionale in grado di creare un'interrelazione tra le varie parti della città.

A questo si aggiungono una cultura della costruzione non sempre all'altezza del compito, fondata com'è sull'abbondanza di manodopera a basso costo spesso non qualificata, un *budget* di costruzione limitato e tempi di realizzazione troppo brevi. Per ridurre al minimo il compenso – circa dieci volte superiore a quello dei colleghi cinesi - gli architetti stranieri inoltre sono stati obbligati a collaborare con *partner* locali, spesso grandi società di *design*, ai quali è stata affidata la responsabilità finale del progetto con la conseguente esclusione dei progettisti occidentali dalla fase di costruzione dell'opera.

5.2 Generazioni di New Towns: teorie urbane e modelli insediativi alla prova

Le risposte fornite dai progettisti occidentali alle richieste del One City Nine Towns Development Plan non sono state né identiche e nemmeno molto simili. Di natura differente sono state le intuizioni messe in campo per adottare nelle nuove città metodi di costruzione tecnicamente avanzati e per proporre spazi residenziali connessi alle esigenze funzionali ed estetiche della classe media emergente. Eterogenee le modalità con cui sono state affrontate le difficoltà nella gestione del processo e l'insufficienza delle strutture di supporto al progetto.

Sul piano più strettamente architettonico, tuttavia, è possibile leggere una corrispondenza - una sorta di proporzionalità diretta - tra il diverso livello con cui ciascun progettista si è posto il tema del modello insediativo di riferimento, il diverso grado di adesione alla logica manieristica imposta dal mercato e, infine, la diversa capacità di restituire un *feedback* teorico sull'esperienza vissuta e sulla relazione tra Europa e Cina.

Thames Town nel distretto di Songjiang, progettata dallo studio inglese Atkins, è forse il caso in cui la sfida è stata



interpretata in maniera più letterale, in quanto la nuova città ripropone una successione di edifici e spazi esemplificativi degli stili architettonici e urbani che maggiormente hanno caratterizzato la cultura anglosassone. Un approccio che deriva da diversi fattori. La struttura stessa dello studio Atkins - che con una comunità multidisciplinare composta da 18.000 professionisti e sedi distribuite in tutto il mondo è uno dei più grandi del pianeta - manifesta una alta capacità di operare nelle logiche di produzione dello scenario globale. Esemplificativo in tal senso è lo slogan riportato nella presentazione del sito *web* in cui la Atkins esprime come strategia aziendale la volontà e la necessità di piegare il proprio linguaggio a servizio delle richieste della committenza:

*"We are proud of the fact that there is no Atkins "house style" - instead, our designs are infinitely variable, responding to the complex and challenging briefs set by our clients"*⁶ (ATKINS DESIGN STUDIO).

Thames Towns, quindi, può essere visto come la realizzazione nella quale la scelta di modello insediativo è stata operata in più stretta aderenza all'obiettivo produttivo. Il villaggio suburbano come schema compositivo più

aperto, meno vincolato, capace di reggere meglio le modifiche in corso d'opera e di generare immagini a piacere. Il desiderio della committenza di riproporre nella nuova città l'immagine tipica delle città inglesi viene completamente esaudito con un impianto urbano che, seguendo la logica della combinazione spaziale adottata nei grandi parchi tematici, propone un assemblaggio di elementi tipici provenienti da città diverse e come in un *set* cinematografico spazia dai vicoli stretti che caratterizzano le cittadine del sud dell'Inghilterra alla tipica piazza di Londra circondata da case in stile vittoriano. Questo approccio progettuale che accetta pienamente la logica della scenografia urbana fa sì che il progetto di Thames Town sia confrontabile, più che con altri progetti urbani, con oggetti di grande *marketing* come i parchi della Disney o le nuove città del *loisir* costruite negli Emirati Arabi. Non è del tutto dissimile in tal senso dalla proposta di Rem Koolhaas per la Waterfront City tra Dubai e Abu Dhabi, che non è altro che un collage di blocchi di New York e canali veneziani combinati con le qualità vernacolari degli insediamenti storici arabi e punteggiati da pochi edifici simbolo progettati in stile OMA.

Un approccio progettuale anti-teorico che sembra trovare

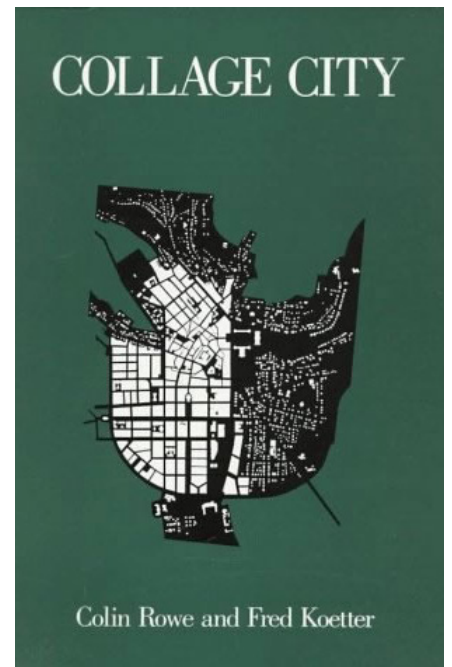
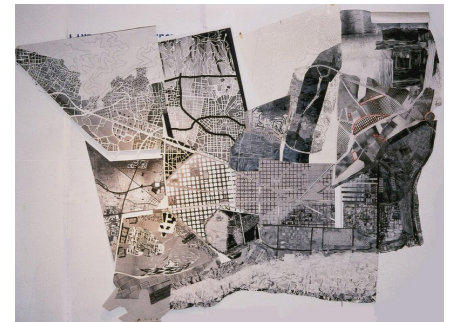
le proprie radici nella critica alle teorie della pianificazione modernista presente nel testo *Collage City* di Colin Rowe e di Fred Koetter, in cui gli autori respingono le grandi visioni utopiche della "progettazione totale" e propongono un approccio polivalente ed eterogeneo in grado di ospitare in una "città collage" una serie di utopie in miniatura. Allo stesso tempo, i risultati ottenuti sembrano avere un punto di contatto con le osservazioni di Koolhaas sullo stato della città contemporanea riassunte nel concetto da lui elaborato di "città generica" (CHAKROFF, 2011).

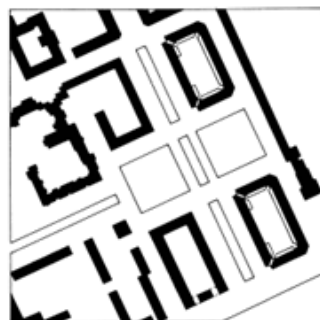
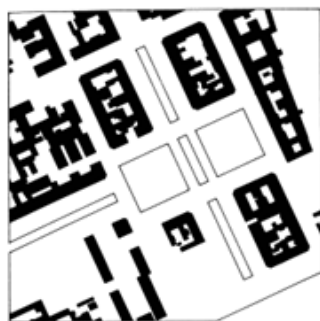
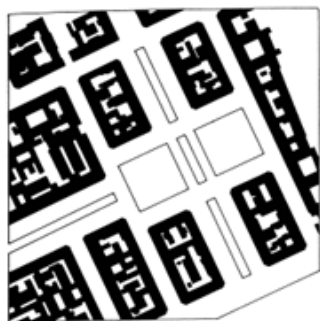
Nel saggio che conclude il suo libro *S, M, L, XL*, egli riassume nel concetto di *generic city* la fine dell'ideologia urbana che ha plasmato le città fin dal XVII secolo e la nascita di un nuovo pensiero, figlio del mondo globalizzato. Se l'oggetto paradigmatico della città ottocentesca era stato la stazione ferroviaria, la città generica del ventunesimo secolo è modellata sull'aeroporto, e come gli aeroporti è una città senza identità, senza passato, senza futuro, senza distinzioni e senza carattere (KOOLHAAS & BRUCE, 1995).

In tal senso la *generic city* di Thames Town rappresenta l'incarnazione fisica del principio del valore di scambio nell'economia globale, in cui l'identità urbana è mutevole

e sottoposta al servizio delle esigenze di mercato. E non a caso a realizzarla è stata una grande multinazionale del design nata in un contesto urbano come quello inglese che ha da sempre accettato la trasformazione come valore. Come afferma lo stesso Koolhaas se "*Paris can only become more Parisian... London - its only identity a lack of clear identity - is perpetually becoming even less London, more open, less static*" (KOOLHAAS & BRUCE, 1995, p. 1248).

Dall'analisi del progetto di Albert Speer & Partner per la città di Anting in stile tedesco viene fuori una lettura di tipo differente. Il progetto di Anting New Town non è né una copia di una città tedesca reale, né tantomeno un assemblaggio o *patchwork* di copie di complessi edilizi o edifici singolari germanici, ma la proposta di un modello urbano legato allo stile e al modo di progettare tedesco moderno, in altre parole il tentativo ambizioso di materializzazione della città tedesca del dopoguerra, a valle della ricostruzione e della riunificazione. Una intenzione che, nell'esprimere un livello più marcato di coscienza identitaria nazionale - e quindi, si potrebbe osservare, un minore livello di consapevolezza globale - va senz'altro ben oltre le richieste della committenza che, al pari di Thames Town, si limitavano alla scenografia medievale, cioè





auspicavano alla costruzione di una *generic* Anting New Town.

Ma la progettazione urbana nel contesto tedesco è tradizionalmente differente dal modello anglosassone e l'approccio progettuale dello studio Speer, di dimensioni notevolmente inferiori alla Atkins Design Studio, meno inserito nella logica della produzione seriale. A differenza di Thames Town, Anting New Town è un progetto che manifesta, soprattutto dalle intenzioni iniziali, autenticità (nella trasposizione adattata ma non parodiata del modello insediativo) e fondamento teorico (nella connessione tra immagine della città ed elementi fondativi dell'organizzazione urbana).

Il risultato ottenuto è l'espressione di un'interpretazione identitario-nazionale delle istanze di europeizzazione del piano, in quanto ricerca il carattere germanico nell'applicazione degli elementi principali che caratterizzano la città tedesca. La gerarchia degli spazi aperti, l'utilizzo del sistema a blocco che da luogo a grandi corti interne, un design razionale chiaramente basato sulla tradizione funzionalista del modernismo classico e l'attenzione alla sostenibilità poggiano su un impianto urbano che trova la sua origine nello schema della città tardo barocca tedesca. Il *layout* urbano combina una

forma circolare che allude alla struttura spaziale tipica della città medievale europea, con un sistema a griglia che ripropone, seppur in maniera più organica, la ripetitività dell'isolato che regola la città tedesca. La griglia come matrice indifferenziata che si specifica nel singolo isolato doveva, come accade in Germania, fornire allo studio Speer la flessibilità necessaria per combinare la spazialità europea con le esigenze cinesi e per applicare le proprie soluzioni progettuali restando perfettamente aderente alle richieste della committenza.

Tale modello insediativo che - come detto altrove⁸ - combina i precetti del *New Urbanism* con la riproposizione del grande blocco berlinese, nasce dall'esperienza della ricostruzione e dalla critica ad alcuni dogmi del Movimento Moderno, per combinarsi poi con un design Bauhaus degli edifici.

Un modello insediativo, però, che più degli altri va in crisi in fase realizzativa contribuendo forse a determinare nei progettisti una sorta di *shock* che, pur a valle del riconosciuto successo accreditato alla seconda fase, porta oggi AS&P a negare sostanzialmente la possibilità di correlare le due culture in rapporto alla progettazione urbana:

"Non mi sono mai chiesto se ci fossero somiglianze o

In alto: Berlino, piano di sviluppo per la Friedrichstadt, Strecker e Hoffman-Axthelm, 1991

Al centro: Berlino, Friedrichstadt, Quartier Schützenstraße, Aldo Rossi, 1995-1998

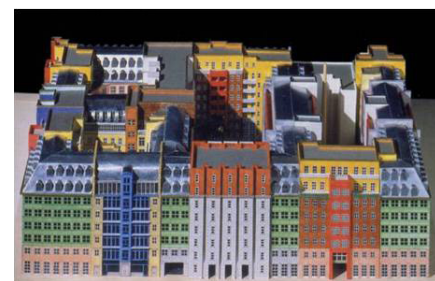
In basso: Berlino, Friedrichstadt, Wohnkomplex Kochstraße, Aldo Rossi, 1986-1987

differenze tra la strategia cinese e quelle adottate dalle città europee. A quale scopo? Che utilità ha ricercare differenze e similitudini tra due situazioni fondamentalmente diverse? Il confronto non è impossibile, ma io lo trovo inutile! Trovo inopportuno anche un confronto con le *new towns* costruite in Europa, in quanto la situazione che si trovava a vivere l'Europa quando ha costruito *new towns* era molto diversa da quello che la Cina sperimenta oggi. In primo luogo, lo stato è completamente diverso; secondo, il tempo, il lasso di tempo in cui tale costruzione viene affrontata da questo paese non è paragonabile alle condizioni europee. E in terzo luogo, la tecnologia è completamente diversa. Ciò che serve al giorno d'oggi alle città è un elevato grado di connettività senza occupare troppo spazio e questo, nella maggior parte dei casi, non è stato un problema nello sviluppo delle *new towns* europee. Quello che voglio dire è che è molto difficile trarre conclusioni da quello che l'Europa ha fatto 50 anni fa in rapporto a ciò che è necessario oggi in Cina" (DELL, 2014)⁹.

A titolo di confronto si può osservare - sulla scorta dei lavori di Norberg-Schultz - come il modello di area tedesca e nord-europea basato sulla griglia differisca sostanzialmente da quello di area mediterranea basato sul binomio tessuto-

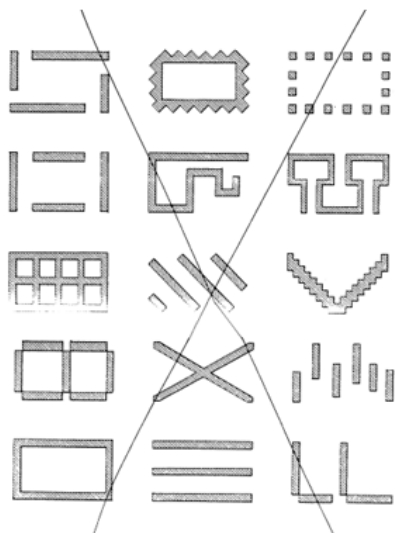
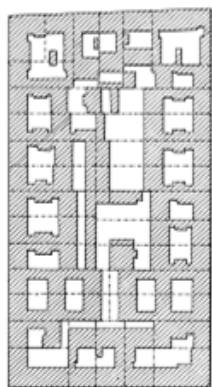
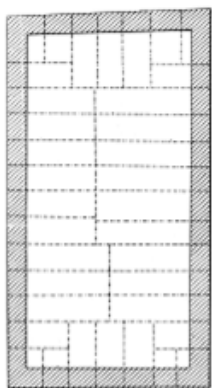
emergenze e sul concetto di porosità (SECCHI, 2013). Laddove una banale analisi della figura morfologica determinata dalla rete viaria potrebbe portare ad assimilare i due modelli, l'analisi dell'elemento vuoto (la corte interna) e delle sue relazioni con il pieno (il costruito), con gli spazi pubblici e con la tecnica costruttiva (intesa come tradizione), nella più specifica accezione di tettonica, evidenzia marcate differenze strutturali. Nel tessuto mediterraneo, infatti, la corte piccola - sostanzialmente pensata come patio (per esigenze di areazione e illuminazione ma non per attività) - unitamente alla costruzione pesante (l'*earthwork* di Frampton) limitano fortemente la capacità di adattamento successivo dell'edificato che, per converso, tende a permanere per tempi assai più lunghi rispetto all'edilizia nord-europea. A questa condizione di trasformabilità maggiormente onerosa il modello ovvia, per assicurare alla città la necessaria capacità di crescita ed evoluzione, ribaltando sullo spazio pubblico (piazze e strade) attività, funzioni e "capacità di ospitare pratiche sociali rilevanti" (SECCHI, 2011) con conseguente affermazione di una più marcata gerarchizzazione degli spazi aperti.

La differenza tra i due principi insediativi è ancora più manifesta dove una attenzione progettuale specifica non era



In alto: Leon Krier, studi di morfo-tipologia urbana, 1978, il grande isolato tardo barocco riempito alla fine dell'Ottocento

In basso: Leon Krier, studi di morfo-tipologia urbana, 1978, tipi di isolato a confronto



ancora possibile - ad esempio in fase storica antecedente all'industrializzazione più avanzata - e dove, essendo maturo il terreno della riflessione critica sul modello insediativo, si è cercato di forzare una sintesi tra le due principali tradizioni europee.

Il primo caso può essere esemplificato dalla vicenda di New York, a partire dal piano del 1809 che, già nell'ultimo decennio del secolo vede andare in crisi l'isolato-base caratterizzato da dimensioni troppo ridotte in rapporto alle esigenze di grandi edifici tipici della città moderna. L'adattamento della struttura urbana - che non può né occupare grandi corti, né guadagnare spazio dal lato strada - si traduce nella forzata addizione di più isolati, i *super-blocks*, che vanno ad assumere la valenza di emergenze urbane e a cui corrispondono grandi episodi architettonici, dalla Grand Central Station al grattacielo Pan Am (oggi Metlife) di Gropius. Il secondo caso - il più evidente con tutta probabilità - è quello del Piano Cerdà di Barcellona del 1880. La griglia basata sull'*ensanche* (la cella ottagonale di base) è organizzata secondo una matrice viaria del tutto indifferenziata dove, nella visione originale del progettista poi fortemente alterata in fase attuativa, spettava alla corte - pensata come spazio interno all'isolato con un lato aperto

su strada e quindi capace di assumere, all'occorrenza, un ruolo di spazio pubblico o collettivo - il compito di garantire capacità di adattamento nell'evoluzione temporale. La chiusura delle corti - riportate quindi all'originale mediterraneo di patii, pur nella dimensione espansa ormai assegnata - crea in definitiva il problema per antonomasia dell'*urban design* barcellonese ed evidenzia una sostanziale incompatibilità tra gli elementi di composizione urbana delle due tradizioni.

La dialettica contrapposizione tra i due modelli - nord europa-griglia, mediterraneo-tessuto - e le due tettoniche - *roofwork* ed *earthwork* - ritorna, peraltro, nella vicenda delle One City, Nine Towns di Shanghai con un ruolo centrale nell'ambito della riflessione che Gregotti compie, in una ottica di superamento di versioni localistiche del moderno europeo, e della particolare soluzione progettuale che effettua sulla componente dell'isolato residenziale.

Se Anting New Town rappresenta un approccio idealista e identitario alle richieste di esotismo del piano e Thames Town la risposta pragmatica alla domanda di trasposizione della città europea in Cina, il progetto di Pujiang New Town nasce dal rapporto critico tra la cultura europea e quella cinese. Come

affermano i progettisti:

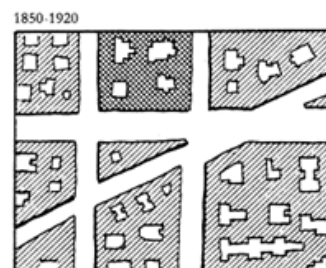
*"When assigning an "Italian character" to a new city, there are two facts to be considered: first of all that this character is based on a historic awareness as seen from a present day angle and second that this awareness is the reference for projects of the future which move away from it"*¹⁰ (GREGOTTI ASSOCIATI, 2001)

Tale interpretazione è figlia della professionalità di Vittorio Gregotti, classe 1927, formatasi a partire dagli anni '50 in dialogo continuo con filosofia, storia, letteratura e scienze sociali e a diretto contatto con i Maestri del Movimento Moderno. Il suo bagaglio culturale frutto di anni di studi e realizzazioni di progetti urbani sia in Italia che all'estero gli hanno permesso di validare le proprie intuizioni sulla base dell'esperienza, e di rifiutare qualsiasi approccio progettuale che rinnegasse la propria matrice identitaria di progettista del Movimento Moderno. Come egli stesso afferma in una recente intervista:

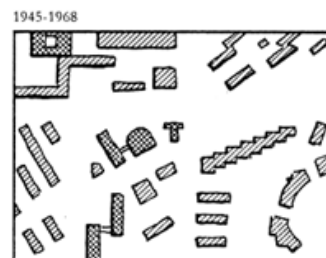
"La mia generazione ha avuto un contatto diretto con Le Corbusier, Gropius, Mies van der Rohe, e si è formata una solidarietà generazionale, derivata dal fatto che tutti avevano una certa ammirazione e fedeltà per il Movimento Moderno, anche se molto critici: per esempio, il

rapporto con il contesto, con la storia, è un tema che abbiamo cominciato a discutere in quegli anni, anche se ognuno di noi poi ha dato risposte diverse" (GREGOTTI, 2013, p. 2).

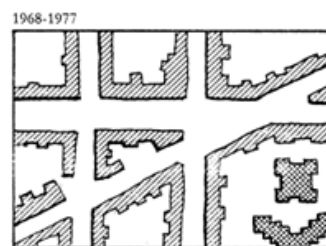
Nel Movimento Moderno - e, in particolare, nella centralità dell'idea di città in rapporto a tutte le scale progettuali - e nella revisione critica di alcuni suoi principi-cardine, tra cui il rapporto tra "casa urbana" e strada, tra fascia verde esterna alla residenza e corte verde interna, si trovano i principali ancoraggi teorici del progetto di Pujiang New Town. Il risultato ottenuto può essere interpretato come un'idea riformata della città moderna europea sia nella ricerca di un legame con il contesto cinese, ma evidenzia, al tempo stesso, un carattere identitario che si pone, idealmente, a un livello anche superiore a quello di AS&P. Nell'eredità del Movimento - che il progettista considera tuttora materia organica, viva e plasmabile e di cui non desidera la sacralizzazione - viene trovata una delle radici profonde della cultura europea. Una impostazione che contiene un intero spettro di regole e possibilità di eccezione. Una impostazione che forse può spiegare perché, nonostante anche in questa realizzazione non siano mancate le frizioni con il fronte della committenza, non solo il progetto abbia avuto una marcia più lineare rispetto ad Anting



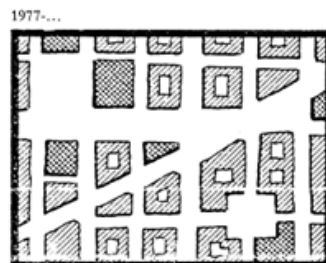
Spazio pubblico insufficiente
Too little public space



Spazio pubblico in eccedenza
Too much public space



Spazio semi pubblico in eccedenza
Too much semi-public space



La giusta soluzione!
The correct solution!

ma anche perché il progettista, a esito dell'esperienza, non abbia minimamente abbandonato l'idea di un possibile confronto tra esperienza europea e cinese.

"Anche a me hanno chiesto di fare una città "all'italiana", ma io ho spiegato che non avrei potuto fare l'imitazione di Portofino perché assolutamente non avrebbe funzionato lì! Avrei potuto, invece, progettare una città partendo dal mio punto di vista che, naturalmente, è quello della cultura italiana e della cultura europea" (GREGOTTI, 2014)¹¹.

È così che lo stesso Gregotti descrive l'interpretazione da lui fornita della particolare richiesta di realizzare nuove città "all'europea" adottata dal programma. Egli, rifiutando qualsiasi ipotesi di riproduzione della città italiana ideale e qualsiasi approccio scenografico-vernacolare, ripropone come base di partenza nella *new town* Pujiang un modello insediativo da città del Moderno, ma introduce quegli elementi di correzione in grado di condurre l'utopia modernista nella realtà contemporanea cinese.

Il principio compositivo urbano utilizzato si basa sul reticolo ortogonale, elemento comune sia alla cultura urbana cinese che a quella greco-romana, ma fortemente presente anche nei piani delle città di Le Corbusier.

Tuttavia la griglia, che per Le Corbusier è del tutto indipendente da una qualsiasi realtà territoriale esistente e rappresenta uno schema attraverso il quale mostrare il modo moderno di intendere la progettazione della città, viene nel caso di Pujiang appoggiata alla serie di grandi canali agricoli che solcano l'area d'intervento e in tal modo radicata alla geografia del luogo.

In contrapposizione con le teorie del Movimento Moderno fondate sul concetto di isolato aperto, organizzato attraverso la libera disposizione degli edifici nel verde, Gregotti predilige la scelta di un ordine intermedio dato dalla grande dimensione del lotto – trecento per trecento metri – in grado di riproporre, pur non tornando al blocco chiuso ottocentesco, i concetti spaziali tradizionali di strada e isolato, di spazio interno e spazio esterno.

La sperimentazione attuata sulla disposizione a corte degli edifici residenziali, criticata fortemente, e da varie parti, nel dibattito teorico europeo e internazionale del Movimento Moderno, rappresenta il principio fondativo dell'impianto urbano della nuova città di Pujiang. In particolare la disposizione ad L delle *garden villas*, progettate da Gregotti nella *demonstration area*, crea una quinta lungo la strada principale e consente la creazione di una corte interna. Tale

disposizione definisce in maniera sapiente i confini del lotto e segna chiaramente il passaggio dallo spazio pubblico a quello privato, problema, invece, ricorrente nei progetti realizzati della città del Moderno.

La separazione delle attività urbane - abitare, lavorare, svagarsi, spostarsi - alla base dei principi innovatori del Movimento Moderno viene sostituita in favore di un approccio basato sulla mescolanza funzionale e su strategie di distribuzione degli elementi in grado di consentire una interrelazione tra le parti:

"Una delle questioni che noi avevamo posto nel progetto di Pujiang era l'idea che ognuno dei grandi quadrati avesse una personalità e quindi avesse anche un certo tipo di funzioni collettive che permettessero di far sì che ogni quadrato avesse la necessità di mettersi in relazione con gli altri. Mi spiego: se io colloco qui l'ospedale e qui un altro tipo di funzione, come ad esempio l'università, è evidente che i due luoghi debbano interrelarsi tra di loro; se, al contrario, metto tutti i servizi in un posto e tutte le abitazioni in un altro, questo non succede più. L'interrelazione è un elemento fondamentale nel sistema globale della città, ed è un fenomeno tipico della città europea... La multifunzionalità è un elemento assolutamente fondamentale per una città

nuova!" (GREGOTTI, 2014)¹².

Il Movimento Moderno con la verticalizzazione dei traffici, la specializzazione dei percorsi e la distribuzione spaziale degli edifici ampiamente distanziati tra loro nel verde, aveva auspicato la netta separazione dello spazio stradale dallo spazio urbano. Tuttavia in Pujiang New Town l'allineamento degli edifici lungo la maglia viaria ripropone il rapporto tra edificio e strada della *rue-corridor* ottocentesca e reintroduce l'elemento della strada come tema collettivo e come spazio di relazione. La riappropriazione di tale funzione, peraltro, ricalca la tradizionale abitudine cinese di svolgere negli *hutong*, le tradizionali vicoli formati dalle file di *siheyuan*, le tradizionali abitazioni a corte cinesi, la maggior parte della vita di relazione.

Per quanto concerne il *design* architettonico Gregotti rifiuta l'elemento di disegno - di caratterizzazione stilistica - delle facciate che sostiene al cento per cento il progetto di Atkins e che supporta in parte quello di Speer, ma non per questo assume dogmaticamente riferimenti canonici del Movimento Moderno. L'isolato qui proposto non deriva né dai cinque punti di Le Corbusier né dalle invarianti che caratterizzano le numerose *siedlungen* ispirate alla matrice razionale di Gropius o a quella

espressionista di Mendelsohn. Esso è più direttamente riferibile all'esperienza di revisione - successiva alla scomparsa dei Maestri - che ha portato a riconsiderare elementi del tessuto ottocentesco come, ad esempio, nella vicenda dell'IBA berlinese. In questo moderno, emendato da alcuni presunti vizi messi in evidenza in diversi decenni di utilizzo, Gregotti sembra rintracciare una comune ascendenza - o un comune punto di convergenza - di tutte le esperienze moderniste europee. Su questo egli fonda una proposta alla base della quale c'è il Moderno come tradizione, sovranazionale, ormai acquisita a un patrimonio culturale di natura espressamente comunitaria.

Nonostante la diversa impostazione critica e i diversi approcci progettuali, lo stato attuale delle tre città non è dissimile. Tutte soffrono della mancanza di una reale comunità di residenti, di una base sociale identificata e ricadono nella problematica dell'effetto *ghost-town* tipico delle città di fondazione. Tuttavia, come afferma lo stesso Gregotti, il diverso bagaglio culturale relativamente alla progettazione urbana che differenzia la cultura italiana da quella tedesca e inglese, ha influito positivamente sullo sviluppo di Pujiang New Town che rispetto alle altre nove città è stata considerata

un successo. E sebbene lo stesso Gregotti abbia più volte dichiarato di non essere stato del tutto soddisfatto del risultato ottenuto, in rapporto alle altre città "europee" già realizzate, valuta positivamente la città di Pujiang:

"La prima differenza che ho notato l'ultima volta che sono andato è che le altre città erano ancora un po' indietro rispetto a Pujiang. Le realizzazioni che ho visto, inoltre, sono proprio un tentativo di riprodurre un tipo di insediamento appartenente a un luogo diverso, specialmente nel caso inglese! La città proposta da Atkins sembra proprio la riproduzione della tipica città inglese, e questo lo trovo alquanto ridicolo, perché il luogo dove è realizzata non ha niente a che vedere con l'Inghilterra! Bastava che osservassero le parti della città di Shanghai fatte dai francesi, dagli olandesi (le concessioni) per capire che lì si erano perfettamente adattati, non avevano riprodotto le città originali, avevano un'originalità costituita dal rapporto critico tra la loro cultura e la cultura cinese" (GREGOTTI, 2014)¹³.

5.3 Considerazioni finali: il problema complesso della progettazione urbana

A fronte di periodici annunci sul declino del ruolo dei grandi centri urbani in favore di principi di delocalizzazione e dispersione territoriale, questi continuano a costituire il luogo privilegiato delle migliori opportunità economiche e sociali e, nella presente fase storica, presentano la massima concentrazione di popolazione, ricchezza e attività. Tuttavia negli ultimi anni le città hanno mutato profondamente il loro assetto e la concezione rinascimentale di città compatta ha lasciato spazio alle nozioni di città diffusa e di arcipelago metropolitano in cui più nuclei coesistono e sono tra loro interrelati (INDOVINA, 2009). Inoltre, il concetto di città globale teorizzato da Saskia Sassen nel suo saggio *Le Città nell'Economia Globale*, dimostra come le metropoli, sviluppate all'interno di mercati transnazionali, tendano, come altrettanti oggetti singolari di Baudrillard (BAUDRILLARD & NOUVEL, 2003), a confrontarsi e misurarsi tra loro più che con i rispettivi contesti regionali o nazionali.

Le politiche di apertura ai mercati occidentali, iniziate a partire dalle riforme introdotte da Deng Xiaoping, restituiscono alla città di Shanghai la capacità di competere sullo scenario globale.

A tale scopo Shanghai, come tutte le maggiori metropoli contemporanee, adegua se stessa, la propria struttura e organizzazione, attraverso interventi di trasformazione capaci di incrementare il potenziale attrattivo nei confronti del capitale finanziario, umano e culturale. Se in Europa - dove le esigenze di adeguamento competitivo richiedono sempre meno una espansione territoriale (tema dello "zero consumo di suolo") - il tema progettuale principale è l'intervento adattativo su aree urbane esistenti, in Cina - come in tutto l'oriente e il sud America - sotto la spinta di una fase di inurbamento ancora massiccia, il problema centrale è quello dei nuovi insediamenti. A Shanghai, ambito metropolitano di massima grandezza, tale condizione configura un tema di decentramento su grande scala che passa per nuove unità urbane di scala assimilabile a quella di una città.

In tal senso, l'operazione One City, Nine Towns Development Plan è uno dei diversi interventi messi in campo all'interno di una strategia di adeguamento competitivo finalizzata a migliorare l'offerta complessiva della metropoli e a superare una organizzazione mono-centrica non più sostenibile negli anni a venire. Il programma si segnala, rispetto alla molteplicità di sviluppi intrapresi in parallelo, per la dimensione (dieci aree,

ognuna di circa 80.000 abitanti), per il *target* (la nuova classe medio-borghese) e per la strategia di marketing (interamente fondata inizialmente sull'eccezionalità del pezzo).

Dal punto di vista della progettazione urbana, intesa nella contemporanea accezione di processo complesso e multidisciplinare che permette di dare forma, senso e carattere a gruppi di edifici, a interi settori urbani e alla città (www.urbandesign.org), le *new towns* del One City, Nine Towns Development Plan rientrano nella categoria degli interventi complessi che, collocati all'interno di una strategia generale e condotti all'interno di un processo dinamico - e nel caso in oggetto fortemente accelerato - ricadono direttamente nel dominio disciplinare dell'*urban design*.

Un campo le cui specificità sono, ormai da tempo, sinteticamente riassunte nei principali nodi dell'approccio interdisciplinare, del partenariato pubblico-privato, del processo partecipato, della multi-scalarità del contesto, del cosiddetto spazio a quattro dimensioni, della figura dell'architetto-coordinatore, dell'utilizzo della forma aperta (nella ricerca di un rapporto tra disegno generale e interpretazioni architettoniche singolari). Nodi che, come mostra la vicenda europea e americana degli ultimi

trent'anni, non si prestano ad approcci elusivi o semplificativi. Nodi che, come evidenziato nella ricostruzione dei casi di studio, hanno certamente messo in difficoltà le strutture deputate alla gestione e alla realizzazione dei progetti.

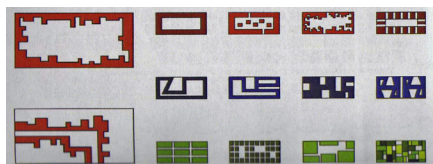
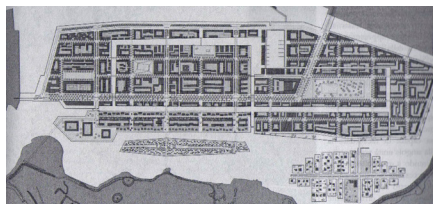
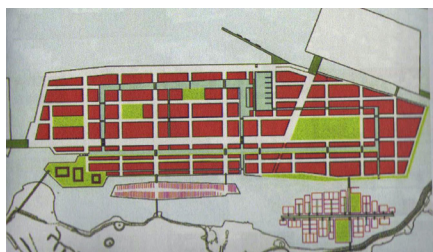
Una valutazione scontata che tuttavia non nega, anzi certamente sostiene, sia la possibilità di confrontare vicende fin qui separate (Europa e Cina) sia la facoltà di assimilare la fattispecie progettuale delle città nuove - certamente di queste città nuove - a quella dei grandi progetti urbani europei. Un confronto da operare separando gli aspetti funzionali - che non sono omologhi - da quelli processuali che risultano, invece, fortemente convergenti e sui quali, in sostanza, ha senso una analisi critica sugli architetti, sulla metodologia di progettazione e sugli orientamenti teorici.

Alcuni *constraints* dell'operazione del One City, Nine Towns Development Plan si riscontrano già a partire dalla fase concorsuale. Ai progettisti occidentali in gara viene richiesto di elaborare, in tempi ridottissimi, il *masterplan* dell'intera città, il piano di dettaglio, il planivolumetrico di un'area campione, il progetto architettonico di un insieme di edifici esemplificativi e una serie di viste tridimensionali. Su tutto questo commissioni giudicatrici, per lo più formate

da funzionari pubblici, hanno applicato criteri di selezione preferenzialmente orientati alla rappresentazione di una non troppo profondamente indagata immagine urbana occidentale. È interessante confrontare, a titolo di esempio, tale procedura con quella usata per il progetto Euralille - concorso del 1988 - uno dei *milestone* tra i progetti urbani europei contemporanei.

Il concorso a inviti, indetto dalla società di scopo (a economia mista) Euralille-Métropole, ha coinvolto otto firme di fama internazionale: Norman Foster, Vittorio Gregotti, Oswald Matthias Ungers e OMA-Rem Koolhaas e quattro francesi: Jean Paul Viguier & Jean-Francois Jodry, Yves Lion, Michel Macary e Claude Vasconi. La procedura non ha richiesto alcun elaborato progettuale (né disegni né plastici) ma si è concentrata su una presentazione orale da tenersi in una sala teatrale di fronte alla commissione giudicatrice e alla presenza di rappresentanti di tutti i soggetti (*sponsor e stakeholders*) - politici, amministrativi, finanziari, economici e tecnici - coinvolti nello sviluppo. Un approccio senz'altro inedito e probabilmente mai più replicato che, tuttavia, ha prodotto un livello preliminare di allineamento - di informazioni, istanze, criteri e metodi - che ha costituito una delle chiavi del successo dell'operazione. L'immagine stessa dell'intervento - poi sintetizzata da Koolhaas





nella formula della “città del futuro” - è stata un prodotto del progetto e, per questo, è risultata strutturalmente organica al metodo operativo *bottom-up* messo in campo.

Nella vicenda di Shanghai, all’opposto, la scelta *a priori* dell’immagine e, forse ancor di più, l’approccio *top-down* della cosiddetta pianificazione in cascata (*cascading*) ha portato le strutture di progetto a scontrarsi con un problema metodologicamente irrisolvibile - la cosiddetta trasposizione mimetica che degenera in parodia - lasciando loro poche vie di uscita: l’accettazione del *pastiche* (Thames Town), l’allineamento forzoso in corso d’opera con l’abbandono dell’idea originaria di partenza (Anting) o, infine, la rinuncia sostanziale all’obiettivo stesso di progetto (Pujiang).

Un termine di confronto ancora più omologo può essere trovato nel programma urbano dell’Ijburg di Amsterdam (1999-2001) che prevede una grande area di espansione residenziale (40.000 abitanti) su isole artificialmente realizzate a est della baia del porto dismesso. Nel processo ideato da Claus en Kaan il progettista coordinatore disegna la griglia di isolati - non modificabile dagli architetti che opereranno sui singoli lotti - definisce un numero molto ristretto di regole quantitative

e funzionali e suggerisce uno spettro di interpretazioni non vincolanti. Da qui in poi il grande plastico - stabilmente esposto in sede pubblica - raccoglie progressivamente i modelli volumetrici degli edifici che vengono approvati e rappresenta dinamicamente lo stato di avanzamento del programma. Una formula sintetizzabile come ‘edifici diversi in lotti uguali’ che garantisce al modello insediativo flessibilità e adattabilità in tutto l’arco del tempo di progetto. Laddove ad Anting, ricordiamolo ancora una volta, il passaggio dalla prima alla seconda fase ha comportato, di fatto, la rinuncia al progetto di partenza e l’elaborazione di una seconda proposta ormai lontanissima dalle premesse.

Una problematica di cui è pienamente consapevole Peter Webber (1988) quando conia la definizione di *urban design* come “il processo di plasmare la forma della città nel tempo”; enunciazione che enfatizza il ruolo della dimensione temporale nella progettazione urbana. Lo spazio a quattro dimensioni dell’*urban design* implica, infatti, il coordinamento delle tre dimensioni spaziali del design con la quarta, il tempo, della gestione del progetto e dell’attuazione. È proprio questo, peraltro, il fronte su cui si è sgretolato in Europa, dopo trent’anni di esperienza di ricostruzione del dopoguerra, il

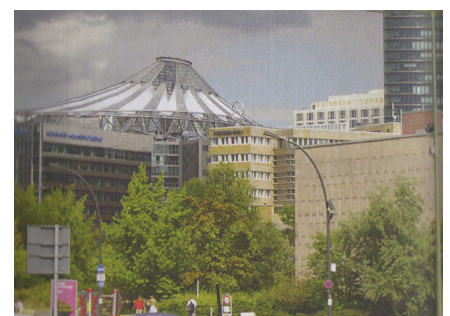
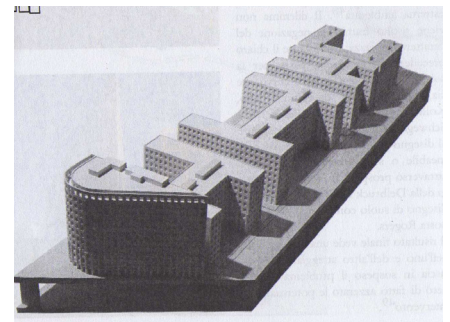
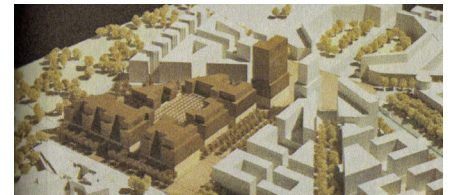
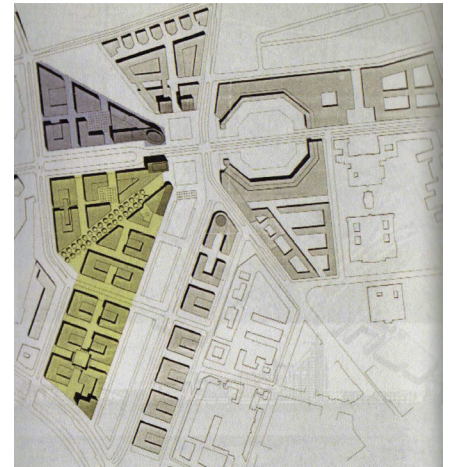
metodo del *cascading* che procede dal piano territoriale al progetto dell'edificio passando per una eccessiva quantità di piani e livelli progettuali intermedi, tale da mandare in *timeout* qualunque logica originaria. In questo caso un buon termine di confronto può essere il progetto urbano di Potsdammer Platz a Berlino (1991).

A Postdammer Platz, superate le due fasi di concorso, sulla configurazione del *masterplan* operata da Heinz Hilmer e Christoph Sattler si definisce una divisione in comparti per regolare le fasi successive dell'operazione. Seguendo le logiche del rientro dell'investimento iniziale e della messa a regime dell'operazione, i primi tre lotti ad essere avviati sono quelli legati all'investimento privato: il lotto Sony, il lotto Daimler-Benz e il lotto ABB; in tempi successivi saranno avviati gli altri due comparti di iniziativa statale.

Al contrario, i presupposti alla base della scansione nel tempo degli interventi di Anting New Town non sottendono ragioni di mercato ma seguono la logica dell'attuazione per stralci dell'urbanistica tradizionale: il concorso e la seguente definizione del piano particolareggiato, la progettazione e la realizzazione della prima parte di Anting Ovest, la modifica e il miglioramento della parte est, la modifica, il

miglioramento e la realizzazione della seconda parte di Anting Ovest. Ne consegue che se da un lato il processo attuato a Berlino consente di avviare già durante la fase realizzativa processi di appropriazione dello spazio urbano da parte della comunità, a Shanghai la maggior parte delle nuove città si presentano come *ghost-towns*.

Un altro ostacolo alla costituzione di processi identitari e alla conseguente formazione nelle nuove città di una reale comunità di residenti è stato il mancato recepimento nei processi decisionali delle istanze provenienti dal basso, che manifestano i bisogni e le aspirazioni della comunità che vivrà quei luoghi. L'inclusione nelle dinamiche di trasformazione di processi di concertazione è un elemento considerato di primaria importanza ai fini della riuscita degli interventi contemporanei di *urban design*. L'obiettivo consiste nel facilitare la realizzazione dell'opera e agevolare l'accettazione del cambiamento da parte dei cittadini, attraverso procedure che, creando una maggiore consapevolezza circa la trasformazione, consentano di trovare più facilmente e in corso d'opera un compromesso tra le esigenze di tutti gli attori coinvolti. Il processo di trasformazione messo in atto dal One City, Nine Towns Development Plan è principalmente di iniziativa



In alto a sinistra: Les Halles, Parigi, vista aerea, 1979

Les Halles, Parigi, progetto tecnico della sistemazione superficiale, 1979

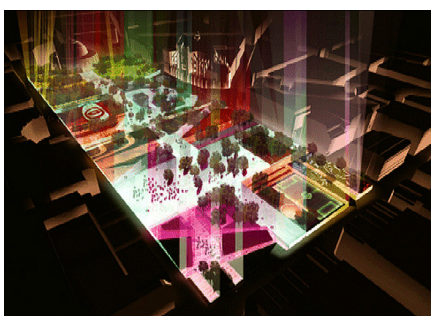
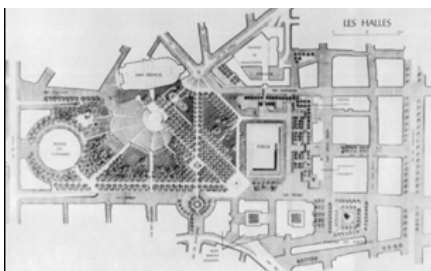
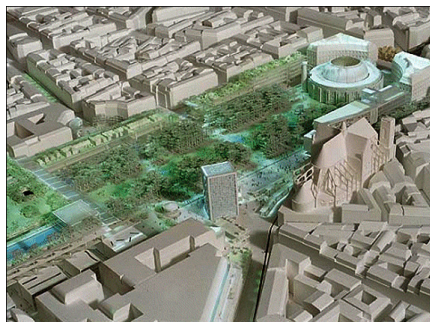
Al centro a sinistra: Les Halles, Parigi, plastico dell'intervento del 1981

In basso a sinistra: Progetto urbano Les Halles, Parigi, proposta di MVRDV, 2004

In alto al centro: Progetto urbano Les Halles, Parigi, proposta di Jean Nouvelle, 2004

Al centro: Progetto urbano Les Halles, Parigi, proposta di Rem Koolhaas, 2004

In basso al centro: Progetto urbano Les Halles, Parigi, progetto vincitore Mangin/SEURA, 2004



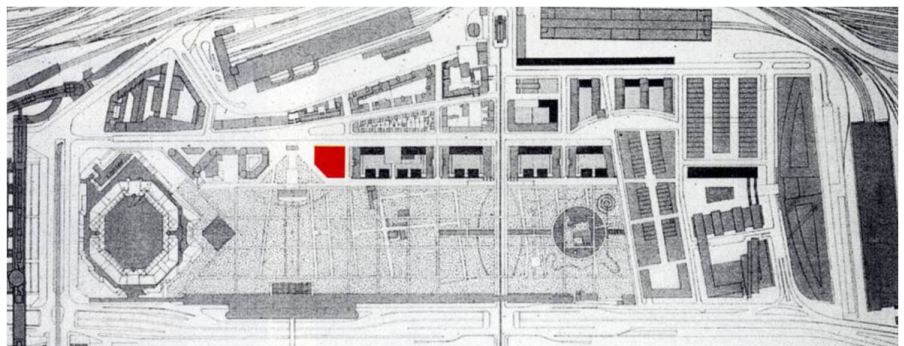
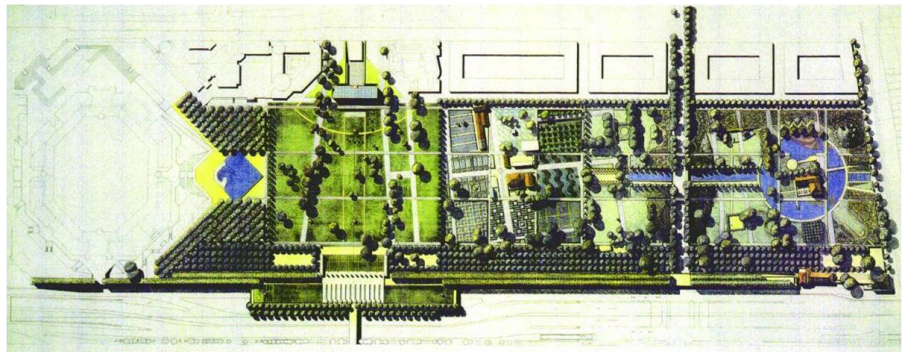
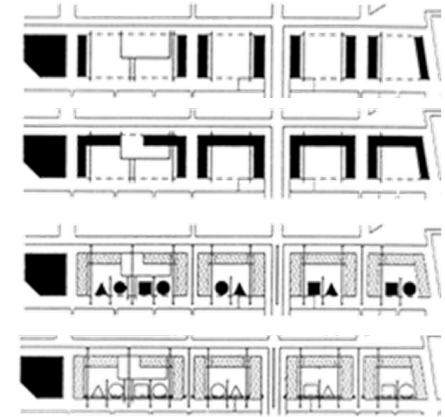
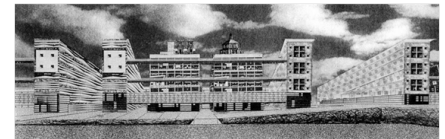
governativa e i *developers* che l'hanno realizzato per la maggior parte semi-privati. Gli spostamenti forzosi di popolazione dal centro di Shanghai per fare spazio alle attrezzature dell'Expo 2010 certamente non prevedono processi partecipativi e la stessa volontà di rispondere alla crescente domanda immobiliare della nuova classe borghese in ascesa si è concretizzata con politiche che operando dall'alto non hanno incontrato i bisogni reali della popolazione e al contrario hanno generato in queste nuove città una forte spinta speculativa.

Il coinvolgimento della popolazione nei processi decisionali, tuttavia, è un fenomeno complesso che prevede la definizione di una serie di presupposti come l'individuazione delle tipologie di partecipanti da includere - associazioni di cittadini, operatori commerciali e culturali - e la scelta dei meccanismi in grado di mettere in atto tale strategia come, workshop, incontri pubblici regolari, *charrettes*, o una loro combinazione.

La cattiva gestione del processo partecipato potrebbe generare effetti deleteri per la riuscita dell'operazione, come è ad esempio avvenuto nella trasformazione nel 2004 dell'area degli ex mercati di Les Halles a Parigi, in cui la scelta del vincitore del concorso internazionale è

stata decretata attraverso il voto dei visitatori della mostra che esponeva le quattro proposte di progetto. I progetti di Jean Nouvel, Rem Koolhaas e MVRDV che con ragionamenti diversi proponevano una risoluzione al problema del collegamento tra la vita sotterranea del Forum di Les Halles e il vuoto urbano in superficie dovuto all'abbattimento - mai accettato - dei padiglioni di Victor Baltard, vengono rifiutati in favore dell'approccio conservativo adottato dagli architetti francesi Mangin e Maas. Il disegno del grande giardino pubblico proposto dal progetto vincitore, non solo non risolve il problema della connessione tra la città sotterranea e quella in superficie, ma lascia il travagliato sito dei mercati generali di Parigi in una condizione di transizione che ancora oggi non trova la sua definizione formale e funzionale.

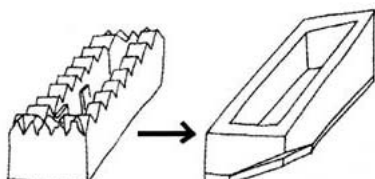
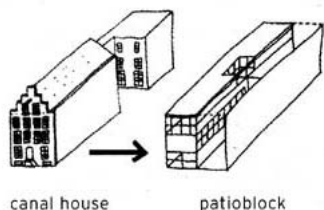
Nonostante l'esclusione nella progettazione delle *new towns* di Shanghai di processi partecipativi, sembra crescere tra gli *urban designers* cinesi - in particolare tra coloro che hanno completato la propria formazione al di fuori del territorio nazionale, in contesti, come quello americano, in cui i processi partecipativi sono alla base della progettazione urbana - la consapevolezza della necessità di ricercare il corretto dialogo e il giusto equilibrio tra le politiche governative e le istanze della città e dei cittadini per ottenere



In alto a sinistra: Plastico progetti urbani KNSM e Borneo-Sporenburg, 1988-1996 e 1998

In basso a sinistra: Progetto urbano KNSM, isolato residenziale, Hans Kollhoff, 1994

Al centro: Progetto urbano Borneo-Sporenburg, Geuze e West 8, 1998



una trasformazione positiva dello spazio urbano.

L'architetto Chongui Zhou, tra i progettisti della nuova città di Gulin situata al margine meridionale della provincia di Sichuan, afferma:

“La grande sfida per i progettisti urbani, nei processi di trasformazione principalmente di iniziativa governativa, come la costruzione e lo sviluppo delle *new towns*, predominante in questa fase storica in Cina, consta in molti casi nella costituzione di un collegamento preciso tra le politiche generali e le strategie di progettazione dello spazio e un appropriato stile di vita nelle nuove residenzialità” (ZHOU, 2012, p. 55).

La fiducia riposta dalla progettazione urbana contemporanea sulla necessità di un approccio interdisciplinare, alla base ad esempio del già citato progetto di Euralille, si traduce a Shanghai in una successione di apporti specialistici che non ammettono l'interrelazione.

Lo stesso Gregotti che aveva già appurato nel progetto per la nuova città di 150.000 abitanti sul mar Nero (Ucraina, 1992, progetto non realizzato) l'efficacia dell'approccio multidisciplinare, a Pujiang si è limitato alla ricerca di una collaborazione con la società di ingegneria Ove Arup e il Centro

Studi Traffico rispettivamente per ricevere una consulenza nei campi delle strutture e della pianificazione dei trasposti, senza attuare, tuttavia, alcuna modalità di integrazione tra l'architettura e le altre discipline di riferimento per *l'urban design*, quali l'ICT, l'economia e la sociologia urbana, la psicologia ambientale, l'ingegneria dei trasporti, la statistica, l'ecologia e i *community projects*. Nonostante questo egli afferma:

"Il progetto di questa città [in Ucraina] è stato costruito attraverso una serie di incontri, a scadenza settimanale: ogni sabato per l'intero pomeriggio. Eravamo in cinque persone: uno storico, che si occupava del fatto che lì ci fosse una città greca, un trasportista, un esperto di economia, un esperto di sociologia e noi. Io e i miei collaboratori prendevamo nota della discussione che si faceva intorno alla città e durante la settimana stendevamo un disegno che poteva essere il ritratto di queste discussioni. Poi lo presentavamo la volta dopo e tutti dicevano : "ah no, ma no non è così che intendevamo!" e allora noi tornavamo a lavoro e apportavamo le modifiche. Attraverso questo tipo di correzione è venuta fuori l'idea di progetto! E devo dire che questa è stata un'esperienza abbastanza interessante soprattutto dal punto di vista della metodologia... [Al contrario] la specializzazione per cui tutti

hanno ragione perché tutti dicono la loro sul proprio campo non serve, serve la discussione, [altrimenti] la multidisciplinarietà non funziona" (GREGOTTI, 2014)¹⁴.

I limiti evidenziati nella pianificazione e nella gestione del processo di sviluppo del One City, Nine Towns Development Plan, convergono nell'individuazione di un ulteriore nodo critico di natura metodologica sul ruolo dell'architetto come coordinatore delle operazioni di trasformazione. A Shanghai, Speer, Gregotti e Atkins hanno elaborato un progetto di città in cui il *masterplan* e la maggior parte dei progetti architettonici sono il prodotto dell'unica mano di un architetto-demiurgo. Tuttavia tale approccio da progettista totale, non ha consentito a nessuno degli architetti di controllare l'intero processo, le diverse scale, i vari attori coinvolti e i molteplici interessi in ballo. La complessità inerente la dimensione e l'articolazione dell'intervento avrebbe necessitato la riconsiderazione del proprio ruolo come architetti-coordinatori il cui progetto, che si traduce in un apparato di indicazioni, avrebbe avuto il compito di gestire e far convogliare i progetti dei singoli edifici, nella maggior parte dei casi elaborati da architetti diversi. Paradigmatico in tal senso il ruolo assunto da Jean Pierre Buffi nel progetto urbano Paris-Bercy. Egli per garantire una coerenza

generale tra gli interventi produce un manuale delle direttive in cui declina alcuni principi guida nell'impostazione architettonica. Tuttavia, a differenza del *Design Code* elaborato da Speer in cui linee guida e regole per la progettazione degli edifici sono servite per far sì che nell'intervento risultasse il più possibile riconoscibile la matrice tedesca, gli studi di Buffi sulla disposizione a C dei volumi nell'isolato in modo da garantire a tutti gli alloggi l'affaccio sul parco o la scelta di affidare allo stesso progettista non un lotto intero ma la metà di due lotti prospicienti in modo da far prestare attenzione al vuoto urbano tra i due, sottendono logiche di composizione basate, non tanto sugli aspetti formali dei singoli manufatti – sebbene dia indicazioni vincolanti per quanto concerne la tipologia edilizia e gli elementi compositivi – ma sulla relazione che si instaura tra gli elementi che compongono il progetto urbano e il resto della città.

NOTE

1 Vedi GREGOTTI, V. (2014, Gennaio 21). *Intervista al Prof. Vittorio Gregotti*. (M. Gallo, Intervistatore). Riportata integralmente in appendice a pag. 189

2 *Idem*

3 *Idem*

4 ("Lo stile non è una questione di facciata, ma deve essere espressione della vita interiore e della forma della città e degli edifici. Se riusciamo ad assorbire i geni delle città italiane e ad integrarli con la nostra vita, potremmo produrre un progetto completamente diverso da gli altri mediocri").

5 Tale produzione, concepita secondo i canoni dell'edilizia economica e popolare sovietica degli anni cinquanta, si fonda sull'idea dell'inabilità del tessuto residenziale a divenire elemento costitutivo della struttura urbana e implica una completa disattenzione per la vita sociale e collettiva. Tali limitazioni, tuttavia, riguardano esclusivamente i grandi complessi residenziali ma non si riferiscono agli edifici pubblici o a quelli costruiti in vista degli eventi speciali, attraverso i quali la Cina tenta di ostentare, con grandi sprechi tecnologici e bizzarria nelle forme, un'immagine competitiva e ultramoderna.

6 ("Siamo orgogliosi del fatto che non c'è uno stile Atkins - al contrario, i nostri progetti sono infinitamente variabili, perché rispondono alle richieste complesse e impegnative dettate dai nostri clienti").

7 ("Parigi può solo diventare più parigina ... Londra - la cui unica identità è la mancanza di un'identità chiara - sta costantemente diventando sempre meno Londra, sempre più aperta, meno statica")

8 Vedi Capitolo 4.2.1

9 Vedi DELL, J. (2014, Aprile 25). *Intervista a Johannes Dell, Executive Board Member AS&P - Architects Consulting (Shanghai) Co., Lt .* (M. Gallo, Intervistatore). Riportata integralmente in appendice a pag. 199

10 ("Quando si assegna un" carattere italiano" ad una nuova città, ci sono due fattori da prendere in considerazione: prima di tutto che questo carattere si basa su una consapevolezza storica vista da una angolazione odierna e secondo che questa consapevolezza è il riferimento per progetti del futuro che si distaccano da essa").

11 Vedi GREGOTTI, V. (2014, Gennaio 21). *Intervista al Prof. Vittorio Gregotti*. (M.

Gallo, Intervistatore). Riportata integralmente in appendice a pag. 189

12 *Idem*

13 *Idem*

14 *Idem*

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV. (1998). *La città europea fuori d'Europa*. (L. Benevolo, & S. Romano, A cura di) Milano: Libri Scheiwiller / Credito Italiano.
- ALDRIDGE, M. (1979). *The British new towns : a programme without a policy*. London: Routledge & Kegan Paul.
- ALEXANDER, C. (1977). *A Pattern Language: Town, Building, Construction*. New York: Oxford University Press.
- ASTENGO, G. (1966). Urbanistica. In *Enciclopedia Universale dell'arte* (Vol. XIV). Venezia: Sansoni.
- BAO, X., & CHENG, D. (2005). The Changes of Holland New Town. *Ideal Space , Vol.6*.
- BAUDRILLARD, J., & NOUVEL, J. (2003). *Architettura e nulla. Oggetti singolari*. Milano: Electa Mondadori.
- BENEVOLO, L. (1993). *La città nella storia d'Europa*. Roma-Bari: Laterza.
- BENEVOLO, L. (1963). *Le origini dell'urbanistica moderna*. Roma-Bari: Laterza.
- BENEVOLO, L. (1992). *Storia dell'architettura moderna*. Roma-Bari: Laterza.
- BROWN, L. J., DIXON, D., & GILLHAM, O. (2009). *Urban Design for an Urban Century. Placemaking for people*. Hoboken: Wiley.
- CAGNARDI, A. (2005). Ispirazioni italiane in Cina. *Progetto & pubblico* (18).
- CAGNARDI, A. (2008). Ritorni da Shanghai. Cronache di un architetto italiano in Cina. Torino: Umberto Allemandi.
- CAGNARDI, A. (2004). Shanghai all'italiana. *Carnet* (3).
- CAGNARDI, A. (2003). Un'avventura affascinante. La nuova "città italiana" per 80.000 abitanti di Pujiang. *Urbanistica* (122).
- CALTHROPE, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. ? : Princeton Architectural Press.
- CASTELLS, M. (1992). *European Cities. The informational society and the global economy*. Amsterdam: Centre for Metropolitan Research.

CHAKROFF, E. (2011, febbraio 8). *Shape of the City: Thames Town*. Tratto il giorno Marzo 2, 2014 da Shanghai Squared: <http://shanghaisquared.com/2011/02/08/shape-of-the-city-thames-town/#comments>

CHALINE, C. (1985). *Les villes nouvelles dans le monde*. Paris: PUF.

CHOAY, F. (1965). *L'urbanisme. Utopies et realites*. Paris: Edition du Seuil.

Città Nuova di Pujiang, Shaghai 2001-2009. (2010). *Lotus* (141).

CITY, D. (2002). Stepping on the small town of Huangpu. *Design Trend* (103).

CONVENTI, M. (2004). *Città romane di fondazione*. Roma: L'Erma di Bretschneider.

CUCCIOLA, A. (2006). *Vecchie città-città nuove : Concezio Petrucci 1926-1946. Bari: Dedalo.

CULLEN, G. (1953). Prairie Planning in the New Towns. *Architectural Review* , 114 (679), 34-35.

CULLEN, G. (1961). *Townscape*. London: The Architectural Press.

DAI, Y., & ZHAO, Y. (2003). Urban Planning & Landscape Design of Pujiang Town. *Di Architectura & Design* (104).

DAY, Y., & ZHAO, Y. (2002). Town of Pujiang, Shanghai. *Di Architectura & Design* (100).

DE LICIO, L. (2003). *La dimensione urbana della residenza*. Kappa.

Demonstration cities e 2. generazione di "new towns". (1966). *L'architettura : cronache e storia* (2), 74.

Disegnare città nuove. (1998). *Metamorfosi : quaderni di architettura* (38), 72.

FASOLI, G. (1942, maggio-agosto). Ricerche sui borghi franchi dell'Alta Italia. *Rivista di Storia del Diritto Italiano* , 139.

FERRARI, M. (2001). *La disciplina del progetto urbano in Italia*. *Firenze Architettura* (1), 6-17.

FRAMPTON, K. (1996). Foreword. In V. Gregotti, *Inside Architecture* (P. Wong, & F. Zaccheo, Trad.). Cambridge: The MIT Press.

FRAMPTON, K. (2001). *Studies in Tectonic Culture: The Poetics of Construction in Nineteenth and Twentieth Century Architecture*. Cambridge: MIT Press.

GABORIT, P. (2010). *European New Towns: Image, Identities, Future Perspectives*. Brussels: Peter Lang.

GALANTAY, E. (1975). *New Town. Antiquity to the Present*. New York: Braziller.

GASPARINI, G. (1998). America, Barocco e architettura. In AA.VV., *La città europea fuori d'Europa* (p. 203). Milano: Libri Scheiwiller / Credito Italiano.

GIEDION, S. (1954). *Spazio, Tempo e Architettura. Lo sviluppo di una nuova tradizione*. Milano: Hoepli.

GIOVANNELLI, A. (s.d.). Città italiane in Cina. I concorsi di Gregotti associati. *Dialoghi*.

GIUFFRE', M. (1979). Città nuove di Sicilia, 15.-19. secolo. Vittorietti.

GREGOTTI ASSOCIATI . (2003). Pujiang Village, Shanghai, China. *Lotus* (117).

GREGOTTI ASSOCIATI INTERNATIONAL. (2001). International Design Competition Urban Planning & Landscape Design Town of Pujiang. Shanghai.

GREGOTTI ASSOCIATI, I. (2001). International Design Competition Urban Planning & Landscape Design Town of Pujiang – Shanghai. Shanghai: P.R.C. Gregotti Associati International.

GREGOTTI, V. (1985). *Città senza mura. Progetti per Latina 1975-1985*. (C. Adriani, & P. Costanzo, A cura di) Roma: Argos.

GREGOTTI, V. (2013, Settembre 12). Intervista a Vittorio Gregotti di Arnaldo Bagnasco. (A. Bagnasco, Intervistatore)

GREGOTTI, V. (2009). *L'ultimo hutong. Lavorare in architettura nella nuova Cina*. Milano: Skira.

GUIDONI, E. (1981). Cistercensi e città nuove. In E. GUIDONI, *La città dal Medioevo al Rinascimento*. Roma-Bari.

HALL, P. (2002). *Cities of Tomorrow – An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. New York: Blackwell Publishing.

HARTOG, H. D. (2010). *Shanghai New Towns: searching for community and identity in a sprawling metropolis*. Shanghai: O10 Editore.

HASSENPFUG, D. (2008, Novembre 10). *European Urban Fictions in China. On Urban Travesties, Parodies, and Mimetic Transpositions*. Tratto da EspacesTemps.net: <http://www.espacestemp.net/en/articles/european-urban-fictions-in-china-en/>

HASSENPFUG, D. (2010). *The Urban Code of China*. Basel: Birkhäuser.

HE, J. (2012). Implementation of the Shanghai Master Plan (2001-2020). *AESOP 26th Annual Congress*. Ankara.

HEERS, J. (1995). *La città nel medioevo*. Milano: Jaca Book.

HUANG, J., LIU, Y., & XU, F. (2005). Anting Town – Shanghai International Automobile City. *Ideal Space*, 6.

INDOVINA, F. (2009). *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: Franco Angeli.

INTI. (2014). *International New Town Institute*. Tratto il giorno Maggio 5, 2014 da Sito Web INTI: <http://www.newtowninstitute.org/spip.php?rubrique1>

JACOBS, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

KARRO, V. M. (1978). **Nuove città industriali : esperienze e progettazione*. Bologna: Patron.

KOOLHAAS, R. (2001). *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*. Milano: Electa.

KOOLHAAS, R. (2006). *Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano*. Macerata: Quodlibet.

KOOLHAAS, R., & BRUCE, M. (1995). *S, M, L, XL: Small, Medium, Large, Extra-Large*. New York: Monacelli Press.

- KRIEGER, A., & SAUDERS, W. S. (2009). *Urban Design*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- LAVEDAN, P. (1952). *Historie de l'Urbanisme, Epoque contemporaine*. Paris: Henri Laurens.
- LE CORBUSIER. (1965). *Maniera di pensare l'urbanistica*. Bari: Laterza.
- LOOS, A. (1898). Il principio del rivestimento. In *Parole nel vuoto*.
- LUND, N.-O. (1976). *Teorizzazioni in architettura. Architetti e idee dagli anni '40 ad oggi*. Roma: edizioni Kappa.
- LYNCH, K. (1960). *The image of the City*. Cambridge: MIT Press.
- MARIANI, R. (1976). *Fascismo e città nuove*. Milano: Feltrinelli.
- MASSARO, G. (2005). *Il duce nella storia della terra pontina : dai tentativi di bonifica alle città nuove*. Latina: Novecento.
- MCKINSEY GLOBAL INSTITUTE. (2009). *Preparing for China's urban billion*. McKinsey & Company.
- MERLIN, P. (1969). *Les villes nouvelles, urbanisme regional et aménagement*. Paris: PUF.
- MERLIN, P., & CHOAY, F. (1996). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* Presses Universitaires de Franc. Paris: Presses Universitaires de France.
- MING, H. X. (2003). *One City, Nine Towns. Alla ricerca di periferie ideali in Cina. Urbanistica (122)*.
- MIONI, A. (1986). *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*. Venezia: Marsilio.
- MITTNER, D. (2003). *Le città di fondazione del novecento*. Torino: Testo&Immagini.
- MORPURGO, G. (2004). *Gregotti Associati 1953-2003*. Milano: Rizzoli-Skira.
- MORPURGO, G. (2008). *Gregotti&Associati. L'architettura del disegno urbano*. Milano: Rizzoli.

MUMFORD, E. (2009). the Emergence of Urban Design in the Breackup of CIAM. In A. KRIEGER, & W. S. SAUNDERS, *Urban Design* (p. 17). Minneapolis: University of Minnesota Press.

MUMFORD, L. (1961). *The city in history: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. New York: Harcourt Brace & Company.

MUMFORD, L. (1937). What is a City? *Architectural Record* .

NERI, M. L. (2009, Gen-Giugno). Città nuove e architettura "SZOCREL" nell'Ungheria: dei primi anni cinquanta. *Palladio : rivista bimestrale di storia dell'architettura sotto gli auspici del sindacato nazionale fascista architetti* , 47-76.

NICOLIN, P. (1992). L'architetto coordinatore. *Lotus* (71).

NICOLINI, R. (1989). *Architetture delle citta nuove*. Latina: L'argonauta.

NORBERG-SCHULZ, C. (1979). *Genius Loci. Paesaggio Ambiente Architettura*. Milano: Electa.

OSBORN, F. J. (1977). *New towns : Their origins, achievements and progress*. London-Boston: Hill.

OSBORN, F. J. (1969). *The new towns : the answer megalopolis*. London: Hill.

PAVIA, R. (1994). *L'idea di città. Teorie urbanistiche della città tradizionale*. Milano: Franco Angeli.

PEDRETTI, B. (2002). *Gregotti Associati. La costruzione dello spazio pubblico*. (B. Pedretti, A cura di) Firenze: Alinea.

PELLEGRINI, G. (2006). **Città di Fondazione italiane 1928 1942*. Latina: Novecento.

PENNACCHI, A. (2010). *Fascio e martello. Viaggio per le città del Duce*. Roma-Bari: Laterza.

PETRIGNANO, M. (1976). **Rapporti residenze-servizi nelle nuove città'*. In *Esperienze ed orientamenti dell'edilizia abitativa sovietica* (p. 59-86 p). Bologna: Ente Fiere.

PIEROTTI, P. (1972). *Le non-città della ragione*. In P. PIEROTTI, *Urbanistica: storia e prassi*. Firenze: Marchi & Bertolli.

- PIMPINI, C. (2010). *Shanghai. Next to the future*. Roma: Orienta.
- PIZZI, D. (2004). *Città nuove : innovazione e idealità nelle città di fondazione*. Milano: Skira.
- Plan urbano para el àrea residencial de Pujiang Village, Shanghai. (2003). *Archivos de Arquitectura Antillana* (16).
- PLANNING BUREAU OF SHANGHAI. (2001). *Opinions of Promoting the Development of Rural Towns in Shanghai*. <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/APCITY/UNPAN005630.pdf>.
- PROVOOST, M. f. (2012, Agosto 25). The Banality of Good.
- Pujiang New town. (2004/2005). *Ibdi - Intelligent build & design innovations* .
- Pujiang New Town Promotion Center. (2005). *A+ U Architecture and Urbanism* , Beijing Shanghai Architecture Guide.
- PURINI, F. (2008). *La misura italiana dell'architettura*. Roma-Bari: Laterza.
- QUIAN, G. (1996). *Lilong Housing, A Traditional Settlement Form*.
- QUILICI, V. (1976). *Città Russa e città sovietica*. Milano: Mazzotta.
- RICHARD, J. (1953). Failure of New Towns. *Architectural Review* , 114 (679), 31-32.
- RODWIN, L. (1977). *Le città nuove inglesi* (Terza ed.). (P. Ciampi, Trad.) Padova: Marsilio Editori.
- ROGERS, R. (1997). *Città per un piccolo pianeta*. Roma: edizioni Kappa.
- ROSSI, A. (1966). *L'architettura della Città*. Padova: Marsilio.
- ROWE, C. (1981). *Collage City*. Cambridge: Mit Press.
- RYKWERT, J. (2002). *L'idea di città*. Milano: Adelphi.
- RYKWERT, J. (2011, Ottobre 27). Rykwert: "Città senza cuore, ha vinto l'effetto babilonia". (M. Niola, Intervistatore)
- SACCHETTI BEDOSTI, R., & ZAFFAGNINI, M. (1968). Dopo Cumbernauld. *Casabella* (328), 6-25.

- SASSEN, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- SECCHI, B. (2011). Città del Mediterraneo. *MED NET.IT.11* (p. 37). Genova: Inedito.
- SECCHI, B. (2013). *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Roma-Bari: Laterza.
- SECCHI, B. (2008). *La città del ventesimo secolo*. Roma-Bari: Laterza.
- SECCHI, B. (1989). *Un progetto per l'urbanistica*. Torino: Einaudi.
- SICA, P. (1978). *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*. Bari: Laterza.
- SITTE, C. (1903). *L'arte di costruire la città*. (U. M. Villard, A cura di) Milano: Jaca Book.
- STEDMAN, J. (1976). New towns a Corby, Inghilterra. *L'architettura: cronache e storia* (11), 668-669.
- STEIN, C. S. (1969). *Verso nuove città per l'America*. Milano: Il saggiatore.
- SUSINI, A. (1971). Habemus new towns. *Casabella : rivista internazionale di architettura e urbanistica* (356), 26.
- UNWIN, R. (1912). Nothing gained by the overcrowding. How the Garden City type of development may benefit both owner and occupier. London: P. S. KING & SON.
- UNWIN, R. (1996). *Town Planning in Practice. An introduction to the art of designing cities and suburbs*. New York: Princeton Architectural Press.
- VENTURI, R. (1966). *Complexity and Contradiction in Architecture*. New York: The Museum of Modern Art.
- VENTURI, R., SCOTT BROWN, D., & IZENOUR, S. (1972). *Learning from Las Vegas*. Cambridge: MIT Press.
- WANG, Z. (2003). *The Example of Chinese New Town – The Entries of International Competition for Songjiang Town Planning*. Shanghai: Tongji University Press.
- WHYTE, W. H. (1980). *The Social Life Of Small Urban Spaces*. New York: Project for Public Spaces Inc.

WIMBERLEY, R. C., & MORRIS, L. V. (2006). The Poor Rural Areas That Must Support the "Cities of the Future". *Sociation Today*, 4 (2).

XING, L. (1996, January 12).

XUE, C. (2006). *Building a Revolution: Chinese Architecture Since 1980*. Hong Kong: Hong Kong University Press.

XUE, C. (2006). The Global Impact—overseas architectural design in China. Shanghai: Tongji University Press.

ZHOU, C. (2012). Il ruolo di regolatore: soluzioni di riequilibrio spaziale nell'urban design per le trasformazioni urbane. *A&A. Architettura e Ambiente* (28), 55-59.

ZHOU, J. (2005). Reflection on the Development of Shanghai's Suburb. *Ideal Space*, 6.

APPENDICI

21/01/2014

INTERVISTA AL PROF. VITTORIO GREGOTTI

Caso di Studio - Intervento di Shanghai

La città di Pujiang si inserisce all'interno del più ampio programma di trasformazione dell'area metropolitana di Shanghai denominato One City, Nine Towns Development Plan che rinuncia alla mono-centralità della metropoli, a favore di un approccio basato su una apertura al policentrismo da avviarsi attraverso la realizzazione di dieci nuove città. Tale metodologia - pur precedentemente applicata, ad esempio, nella Grande Londra del dopoguerra - non è presente attualmente nella scena occidentale, e in quella europea in particolare, focalizzata, al contrario, sulle grandi trasformazioni in aree urbane iscrivibili al filone dell'Urban Restructuring (dopo le fasi Urban Renewal, Urban Redevelopment, Urban Regeneration).

Quali sono, secondo Lei, i punti di contatto/confronto tra la strategia cinese e i metodi impiegati nelle grandi città europee negli ultimi vent'anni?

Le posso consigliare un libro che ho scritto se vuole, dal titolo "Architettura e postmetropoli" pubblicato da Einaudi poco tempo fa che parla di questo problema.

Quali sono le relazioni con la particolare attitudine cinese a cui Lei si è riferito con il termine di "auto-colonialismo"?

Questo è un fenomeno molto interessante! A partire dall'anno duemila, all'incirca dopo le politiche di Deng Xiaoping, ha preso piede in Cina l'idea di utilizzare il modello occidentale come una possibilità di sviluppo, prima di tutto perché la maggior parte della produzione cinese veniva fatta per conto dell'Occidente e aveva l'Occidente come destinatario. Si tratta di una sorta di unificazione attraverso il consumo. Questo intendo con il termine auto-colonialismo. Per l'esperienza che ho io della Cina, dopo i primi sette-otto anni del duemila si è diffusa l'idea, presente anche nei grandi interventi, del pezzo eccezionale, diverso, una sorta di post-podernismo di secondo piano molto forte, e si è affermata la convinzione che per essere moderni, per poter far parte di questo mondo globale, bisognava imitarlo. Questo ha condotto ad una forma di auto-colonialismo, cioè un tentativo di considerare i valori occidentali come quelli da raggiungere, invece di coltivare le proprie diversità che sono il frutto della loro importante storia. L'auto-colonialismo deriva dal fatto in Cina sia molto diffusa una forte assenza di coscienza storica della propria cultura, questo sì! Io ho fatto molta fatica quando ho scritto il libro sulle mie esperienze di lavoro in

Cina (GREGOTTI, V. (2009). L'ultimo hutong. Lavorare in architettura nella nuova Cina. Milano: Skira) a ricostruire la storia dell'architettura cinese e ho ricevuto informazioni certamente non attraverso i cinesi, ma piuttosto attraverso i francesi o gli americani, gli inglesi un po' meno, ma insomma soprattutto dai francesi che sono stati quelli che hanno studiato prima e in modo molto cosciente tutta la parte della storia della Cina. Molte volte mi è capitato di avere delle richieste, ad esempio, riguardo l'orientamento di certe parti dell'edificio che derivano da principi tradizionali molto chiari ma di cui loro non hanno assolutamente coscienza! È proprio questo problema della perdita di coscienza della propria storia, dei propri valori e quindi del proprio punto di vista, che naturalmente è profondamente diverso da quello occidentale, che ha favorito questo sistema di auto-colonizzazione.

Negli ultimi tempi sono stati realizzati alcuni progetti mirati a recuperare porzioni storiche del tessuto edilizio esistente, per valorizzarne il carattere architettonico, sociale e rappresentativo. Lei non pensa che forse la situazione stia leggermente cambiando?

Sta cambiando in peggio! Tali fenomeni, purtroppo, riguardano una minoranza assoluta di persone. La politica generale del Paese certamente non è in quella direzione! Si tratta delle persone più intelligenti, più colte! Conosco scrittori cinesi bravissimi, che hanno una coscienza della loro storia formidabile, ma sono niente rispetto alla città! La perdita di coscienza della storia è un problema generale che vale per tutta la modernità - senz'altro anche per l'Europa - però non c'è paragone con la situazione cinese che deriva proprio da un rifiuto!

Nel suo libro "L'ultimo Hutong. Lavorare in architettura nella nuova Cina" Lei fa risalire l'origine di questa esperienza progettuale ad un seminario tenutosi a Pechino sulle relazioni tra città antica cinese e città antica greco-romana, quando il Ministro della ricerca Le propose una collaborazione per la costruzione di una nuova città vicino Shanghai, sul modello delle città europee. Afferma inoltre di aver riscontrato nel discorso del ministro "la volontà di trovare nella cultura urbana europea alternative al dominio (odiato ma invidiato) della cultura architettonica statunitense".

Si, L'architettura cinese dipende in maniera sempre maggiore della cultura architettonica statunitense e negli ultimi anni tale influenza sta tendendo verso un peggioramento, perché i migliori laureati in Architettura della Cina sono andati a studiare in America e hanno

imparato dall'America le cose peggiori, come ad esempio l'idea della globalizzazione. Qualche anno fa ho fatto parte della commissione giudicatrice di un concorso che riguardava il problema della costruzione di un edificio per uffici, non molto importante, una specie di "grattacielotto" per uffici. Il concorso è stato vinto da stata una delle tante filiali di Skidmore, Owings and Merrill, che si è aggiudicato la vittoria dicendo: "guardate che noi abbiamo già costruito questo grattacielo in Australia e funziona benissimo, quindi possiamo assicurarvi che funzionerà anche qui!". Questo significa veramente la perdita del senso del luogo in un modo totale e assoluto!

Quali termini semplici possono descrivere più efficacemente la particolare scelta di realizzare nuove città "all'europea" adottata dal programma?

Questo è proprio folkrore! Anche a me hanno chiesto di fare una città "all'italiana", ma io ho spiegato che non avrei potuto fare l'imitazione di Portofino perché assolutamente non avrebbe funzionato lì! Avrei potuto, invece, progettare una città partendo dal mio punto di vista che, naturalmente, è quello della cultura italiana e della cultura europea. Tuttavia non tutti hanno approcciato al progetto in questo modo, altri come Speer o Atkins hanno di fatto realizzato una città di folkrore!

Si può considerare preminente l'aspetto del marketing (per il quale il progettista sempre meno può conoscere il cliente - o il nuovo abitante, quello che Quaroni chiamò la "committenza di fatto" - e deve rispondere a indicazioni politiche che tendono all'indifferenza)?

Su questo io sono assolutamente d'accordo, perché la posizione dell'architetto specialmente di fronte alle grandi real estate è diventata del tutto secondaria, completamente secondaria. Non decide quasi niente, decide l'immagine alla fine, il vestito, ma non ha nessun tipo di influenza sulla struttura, perché non è lui il progettista! I progettisti sono gli uomini del marketing quelli che devono risolvere i rapporti politici, la questione della strategia di carattere economico, insomma sono tutte questioni totalmente diverse! La stessa ecologia di cui oggi è molto di moda parlare - per cui se questa matita non è un'eco-matita lei non la vende - anch'essa è un elemento introdotto per ragioni di carattere commerciale! Quindi la posizione dell'architetto si è estremamente indebolita rispetto a 50 anni fa, è diventata sempre più secondaria e l'architetto sempre più un calligrafo! Questo non è indipendente dal fatto che evidentemente l'ideologia del postmoderno è questa, è

l'ideologia di essere al servizio del capitalismo finanziario globale, la religione del denaro.

Si può pensare anche alla ricerca di una soluzione “esotica” mirata alla problematica dell’effetto ghost-town tipico delle città di fondazione?

Io all’esotismo non credo, perché nel momento in cui si ha la coscienza dell’idea dell’esotismo quest’ultimo non funziona più, non diventa più un elemento originale della progettazione. La progettazione è contro l’esotismo!...che poi l’esotismo sia alle nostre spalle comunque perché siamo figli di qualcuno, abbiamo vissuto in un certo posto, abbiamo avuto un’educazione... certo! Se vuole questo fa parte dell’esotismo quando si lavora in un Paese diverso! Ma questo è semplicemente il rapporto critico che si instaura tra due culture, non è esotismo, perché l’esotismo è l’imitazione dell’altra cultura!

Rispetto alle altre nove città Pujiang è stata considerata un successo. Tuttavia lei e il suo staff avete più volte dichiarato di non essere stati del tutto soddisfatti del risultato ottenuto in quanto, a meno dell’area campione di 2,7 Km², la realizzazione delle altre parti non è stata affidata al vostro controllo.

No, non sono stato soddisfatto per niente del risultato ottenuto!

Non si può negare, effettivamente, che allo stato attuale Pujiang soffra, come le altre città del One City, Nine Towns della mancanza di una reale comunità di residenti, nel senso di una base sociale identificata.

Si, questo deriva soprattutto dal fatto che loro hanno l’abitudini delle ripetizione, se c’è una cosa che funziona la fanno ripetere e non vogliono varianti. Al contrario una delle questioni che noi avevamo posto nel progetto di Pujiang era l’idea che ognuno dei grandi quadrati avesse una personalità e quindi avesse anche un certo tipo di funzioni collettive che permettessero di far sì che ogni quadrato avesse la necessità di mettersi in relazione con gli altri. Mi spiego: se io colloco qui l’ospedale e qui un altro tipo di funzione, come ad esempio l’università, è evidente che i due luoghi debbano interrelarsi tra di loro; se, al contrario, metto tutti i servizi in un posto e tutte le abitazioni in un altro, questo non succede più. L’interrelazione è un elemento fondamentale nel sistema globale

della città, ed è un fenomeno tipico della città europea; tuttavia loro sono contrari e, da questo punto di vista, tendono molto alla specializzazione.

Quali sono, secondo Lei i più corretti criteri di valutazione da applicare a oggetti peculiari come le città di fondazione?

Anche in questo caso il problema dell'interrelazione è molto importante! La mescolanza sociale, funzionale e le strategie adottate nella distribuzione degli elementi fondamentali di interconnessione della città sono assolutamente importantissime! La multifunzionalità è un elemento assolutamente fondamentale per una città nuova... che è poi il modello della città antica!

Lei come valuta il programma generale, dalle premesse iniziali agli esiti finali?

Io credo che queste nuove città soffrano delle indecisioni da cui sono partite, nel senso che non è stato deciso inizialmente se questa città avessero dovuto dotarsi, ad un certo punto, di una propria autonomia oppure no. Questa indecisione ha fatto sì che queste città fossero sempre collocate in posizioni non sufficientemente lontane per essere autonome e non sufficientemente vicine per essere parte della città. La seconda questione è che la loro caratterizzazione è solo una caratterizzazione di carattere estetico ma non una caratterizzazione autentica in grado di attribuire ad ognuna di queste città una specificità, ad esempio, per quanto riguarda la produzione, oppure il carattere culturale, oppure qualche elemento di carattere antropo-geografico... Per esempio, la prima proposta progettuale da noi fatta per la città di Pujiang prevedeva che l'insediamento arrivasse fino alle sponde del Huangpu river, perché evidentemente quello dava un carattere molto forte alla città; tuttavia la proposta ci è stata bocciata, ma rinunciare ad accostarsi al fiume per me è stato un errore!

E in particolare come valuta la città Pujiang, anche in rapporto alle altre città "europee" già realizzate?

La prima differenza che ho notato l'ultima volta che sono andato è che le altre città erano ancora un po' indietro rispetto a Pujiang. Le realizzazioni che ho visto, inoltre, sono proprio un tentativo di riprodurre un tipo di insediamento appartenente ad un luogo diverso lì, specialmente nel caso inglese! La città proposta da Atkins sembra proprio la riproduzione della tipica città inglese, e questo lo trovo alquanto ridicolo, perché il luogo dove è realizzata non ha niente a che

vedere con l'Inghilterra! Bastava che osservassero le parti della città di Shanghai fatte dai francesi, dagli olandesi (le concessioni) per capire che lì si erano perfettamente adattati, non avevano riprodotto le città originali, avevano un'originalità costituita dal rapporto critico tra la loro cultura e la cultura cinese.

Quindi lei non crede che questo derivi anche da un bagaglio culturale sulla progettazione urbana differente tra italiani inglesi e tedeschi?

Assolutamente sì. Secondo me sì

Teoria - Composizione Urbana e Città di Fondazione

La sua esperienza progettuale è ricca di studi e realizzazioni di progetti urbani sia in Italia che all'estero: la trasformazione delle aree Pirelli alla Bicocca a Milano del 1985-88, la nuova centralità urbana di Acilia Madonnetta a Roma, le diverse esperienze svolte in Cina prima e dopo Pujiang – come il Pujiang Village e il progetto di ristrutturazione e completamento dell'area del Bund a Shanghai – sono solo alcuni dei casi noti.

La letteratura di settore ha utilizzato differenti criteri per definire la New Town, in base ad alcuni di essi la dimensione non è necessariamente il più importante.

Come si colloca la Pujiang New Town, dal punto di vista dell'oggetto da progettare, nelle scale di intervento dell'Urban Design: iper-quartiere, distretto di espansione, città di fondazione,...?

Città di fondazione sì, certamente! L'ambiguità, di cui discutevamo prima, è costituita dal fatto che questa città non è una città autonoma, ma non è neanche completamente un quartiere di Shanghai, ha questa posizione un po' intermedia per cui non si sa bene quale sarà la sua funzione. Può essere caratterizzata e noi un tentativo in questo senso l'abbiamo fatto, perché abbiamo cercato di fare un centro che avesse un carattere un po' speciale e anche che regalasse una serie di funzioni che nella stessa città di Shanghai non c'erano. Poi per adesso non l'hanno costruito e credo non lo costruiranno mai! Quindi anche questa proposta è andata a finire a "carte quarantotto"!

Le New Towns sono frutto, nella maggior parte dei casi, di programmi speciali - di emergenza o di gestione straordinaria - e, naturalmente, non ricorrono con sufficiente continuità, temporale e geografica, da formare una categoria di progettisti specializzati.

Questo sicuramente, per fortuna!

Se non erro, infatti, la città di Pujiang è per lei la prima esperienza di realizzazione di città di fondazione, a meno del piano per la nuova città di 150.000 abitanti sul mar Nero in Ucraina del 1992, non realizzato.

Si, l'unica cosa è questa. Avevamo vinto il concorso e avrebbero dovuto costruirla ma poi in Ucraina si sa come vanno le cose! Tuttavia questa esperienza è stata abbastanza interessante e devo dire che è stato proprio il risultato di quello che lei chiama multidisciplinarietà! Il progetto di questa città è stato costruito attraverso una serie di incontri, a scadenza settimanale: ogni sabato per l'intero pomeriggio. Eravamo in cinque persone: uno storico, che si occupava del fatto che lì ci fosse una città greca, un trasportista, un esperto di economia, un esperto di sociologia e noi. Io e i miei collaboratori prendevamo nota della discussione che si faceva intorno alla città e durante la settimana stendevamo un disegno che poteva essere il ritratto di queste discussioni. Poi lo presentavamo la volta dopo e tutti dicevano : "ah no, ma no non è così che intendevamo!" e allora noi tornavamo a lavoro e apportavamo le modifiche. Attraverso questo tipo di correzione è venuta fuori l'idea di progetto! E devo dire che questa è stata un'esperienza abbastanza interessante soprattutto dal punto di vista della metodologia...e forse ha ragione lei sul problema della multidisciplinarietà! È stata molto importante la discussione e anche la correzione ogni volta, perché i malintesi potevano essere anche moltissimi!

Ritiene che ci siano differenze nell'approccio progettuale ad una città nuova rispetto agli altri interventi di trasformazione urbana?

Beh evidentemente si e la storia ce lo racconta.

E quali sono le priorità del progettista verso il disegno urbano della città di fondazione, in rapporto a eventuali grandi riferimenti teorici generali - in essere, in divenire o in carenza di - e a cognizioni specifiche maturate nell'esperienza individuale?

In questo momento io credo che il problema della città di fondazione sia un problema secondario, cioè credo che sia molto più importante il problema delle città esistenti e della loro trasformazione.

Anche in ambiti socio-economici in forte sviluppo che stanno vivendo adesso il primo processo di inurbamento, come le metropoli dell'Estremo Oriente o del Sud-America?

Credo di sì, credo che si possa partire da un nucleo, da un'idea. Cioè voglio dire che quando, anche nel villaggio più piccolo, uno va lì per la prima volta e ci mette la prima capanna, tale scelta va rispettata! Cioè la teoria della capanna di Laugier è una teoria che non potrebbe esistere se non esistesse il luogo, la scelta dire qui metto una pietra perché voglio stare qui, non voglio stare da un'altra parte! L'origine è quello. Voglio dire che la scelta di un luogo è molto importante perché lì si è accumulato una lunga storia di millenni, non solo in Europa. E poi non possiamo dimenticare che la civiltà cinese è cominciata 2000 anni prima di Cristo, non è che sia giovane! Credo che bisogna utilizzare questo patrimonio, anche facendolo esplodere discutendolo... però partendo dalla situazione che il luogo rappresenta, dalla sua storia, considerando tutto quello che è avvenuto: le sovrapposizioni, le distruzioni, i cambiamenti delle strutture familiari... In ogni luogo sono capitate un sacco di cose che non si possono buttar via e ricostruire da capo è sempre un atto un po' militare!

Il problema focale del disegno della Città di Fondazione è legato alla necessità di catalizzare, stimolare, o - nel caso peggiore - provocare ex-novo processi di costituzione identitaria nella nuova comunità di partenza, che nasce normalmente in condizioni di frammentazione sociale, astrazione psico-ambientale e shock culturale.

Ad esempio: le colonie greche non erano colonie, noi le chiamiamo colonie per comodità, ma quando i greci fissavano una colonia in realtà accettavano di colpo tutto quello che avveniva in quel posto, cioè erano sempre colonie di sovrapposizione. La civiltà mediterranea è stata così anche durante tutto il periodo che noi oggi consideriamo un po' difficile da digerire come quello della civiltà ottomana: la civiltà ottomana era una civiltà molto libera, era una civiltà dove la sovrapposizione delle fedi, oltre che delle razze era assolutamente accettata. Nella stessa città cinese ci sono fior di moschee, fatte persino in stile cinese, sono state sempre accettate! E tutto il problema delle minoranze è nato 40 anni fa, prima non c'era! Io lo dico sempre, la Cina non è una nazione è una civiltà, loro si sono sempre considerati una civiltà e questo è un grande vantaggio per l'accettazione del resto! Loro, inoltre, non hanno mai avuto una religione, la parola religione è stata tradotta nel 1840, non prima. Questo non vuol dire che non ci sia, ma vuol dire che la religione è per loro un problema personale, molto forte in Cina però come problema personale! Non c'è un intermediario come il prete che ha potere religioso, non esiste questo! Adesso la situazione è leggermente cambiata, ma comunque nella tradizione storica era così. Questo è un dato molto importante su cui fondare lo sviluppo di un

disegno urbano, sebbene per noi difficile da interpretare!

Sotto questo profilo, in che modo il disegno dello spazio urbano può aiutare la costruzione di “pratiche sociali rilevanti” (secondo una definizione data da B. Secchi, 2011)?

Eh, con Bernardo abbiamo discusso a lungo su questo problema (ride), perché noi stessi e anche lui avremmo dei forti dubbi! Perché, vede, il problema è la nostra condizione culturale che rende difficile approfittare di questa relazione, far sì che le pratiche sociali e il disegno dello spazio urbano coincidano in qualche modo. C'è sempre una specie di divergenza, che diviene sempre più forte in questo momento. Lo spazio urbano più importante delle città europee sono diventati i centri commerciali, nonostante tutta la storia che noi abbiamo, nonostante quello che rappresenta il disegno urbano in Europa, eppure è così! Allora c'è qualcosa che non funziona, in qualche modo la relazione tra le due parti in questo momento non si incontra più. E questo è dovuto ad un problema di distorsione del rapporto tra privato e pubblico che non si è risolta, anzi che è diventata sempre più complicata. Guardi che il rapporto intersoggettivo attraverso il computer, secondo me, è la dimostrazione della mancanza di intersoggettività non dell'aumento dell'intersoggettività, come si dice! Perché è una cosa diversa se io e lei parliamo in questo momento guardandoci in faccia ed io posso osservare quali sono le sue espressioni e lei può guardare le mie, se io le mando una mail è molto diverso! Affrontare questo problema adesso è molto difficile, perché le quantità sono cambiate, perché la velocità è cambiata, perché abbiamo il problema del cambiamento stesso come valore! E noi architetti dobbiamo occuparci del disegno urbano di fronte a questo! Ci sono delle teorie che affermano che il disegno urbano non conta più, non serve, perché la città è una città generica, non è una città vera, perché ha perso l'idea della stratificazione, della storia, della modificazione, ha perso tutto questo sistema! Per quanto mi riguarda tale teoria rappresenta uno dei miei grandi nemici culturali, però non si può negare che in un certo senso ha ragione! Questa è la difficoltà grossa in cui secondo me ci troviamo oggi. Bisogna accettarla perché si tratta di un'altra situazione che conduce ad un'architettura di carattere globale che non ha niente a che vedere con il luogo, che non ha niente a che vedere con la fondazione, che non ha niente a che vedere con le culture! Io per fortuna sono abbastanza vecchio e mi frega ben poco!

Lei, con riferimento all'approccio al problema progettuale, ha operato una distinzione tra “internazionalismo critico” e “globalismo attuale

(di matrice finanziaria)". Al tempo stesso ha criticato la tendenza a riconoscere la qualità dell'opera di architettura su pura base mediatica (sempre riflesso del globalismo finanziario):

Quali sono, secondo Lei, le qualità primarie del progetto da difendere e riaffermare?

Le ho già anticipato le risposte, pressappoco. Io credo che il globalismo di matrice finanziaria sia anche uno dei problemi che hanno condotto alla crisi dell'architettura, non l'unico ma comunque uno. Alcune delle difficoltà dell'architettura nascono proprio da questa divergenza e anche la popolarità dell'architettura è completamente distorta: è una popolarità mediatica, che riguarda le mode, che riguarda l'immagine, ma non che riguarda la sostanza della vicenda. Noi vogliamo occuparci del problema strutturale e anche lei si occupa di problemi strutturali, per cui sa quanto è difficile occuparsi di questo oggi! Per questo motivo io in principio ho un po' reagito diversamente quando lei parlava della policentricità delle culture, perché è un modo per sostituire l'interrelazione tra privato e pubblico! Cioè la specializzazione per cui tutti hanno ragione perché tutti dicono la loro sul proprio campo non serve! Al contrario, serve la discussione, di cui parlavamo prima, se non c'è questo la multidisciplinarietà non funziona! Sono molto pessimista, lo so, ma creda che io sono abbastanza convinto di questo!

25/04/2014

INTERVISTA A JOHANNES DELL

Executive Board Member AS&P – Architects Consulting (Shanghai) Co., Lt

Caso di Studio - Intervento di Shanghai

La città di Anting si inserisce all'interno del più ampio programma di trasformazione dell'area metropolitana di Shanghai denominato One City, Nine Towns Development Plan che rinuncia alla moncentralità della metropoli, a favore di un approccio basato su una apertura al policentrismo da avviarsi attraverso la realizzazione di dieci nuove città. Tale metodologia - pur precedentemente applicata, ad esempio, nella Grande Londra del dopoguerra - non è attualmente presente nella scena occidentale, e in quella europea in particolare, focalizzata, al contrario, sulle grandi trasformazioni in aree urbane iscrivibili al filone dell'Urban Restructuring (dopo le fasi Urban Renewal, Urban Redevelopment, Urban Regeneration).

Quali sono, secondo Lei, i punti di contatto/confronto tra la strategia cinese e i metodi impiegati nelle grandi città europee negli ultimi vent'anni?

Non mi sono mai chiesto se ci fossero somiglianze o differenze tra la strategia cinese e quelle adottate dalle città europee. A quale scopo? Che utilità ha ricercare differenze e similitudini tra due situazioni fondamentalmente diverse? Il confronto non è impossibile, ma io lo trovo inutile! Trovo inopportuno anche un confronto con le new towns costruite in Europa, in quanto la situazione che si trovava a vivere l'Europa quando ha costruito new towns era molto diversa da quello che la Cina sperimenta oggi. In primo luogo, lo stato è completamente diverso; secondo, il tempo, il lasso di tempo in cui tale costruzione viene affrontata da questo paese non è paragonabile alle condizioni europee. E in terzo luogo, la tecnologia è completamente diversa. Ciò che serve al giorno d'oggi alle città è un elevato grado di connettività senza occupare troppo spazio e questo, nella maggior parte dei casi, non è stato un problema nello sviluppo delle new towns europee. Quello che voglio dire è che è molto difficile trarre conclusioni da quello che l'Europa ha fatto 50 anni fa in rapporto a ciò che è necessario oggi in Cina. Il che non significa che i cinesi non abbiano cercato di copiare quello che hanno fatto gli europei, o gli americani, soprattutto gli americani! Anzi credo che gli errori fondamentali che i cinesi hanno fatto derivino da questa loro tendenza a copiare!

Invece, in questa fase di urbanizzazione con i mezzi che hanno e i soldi che hanno, avrebbero potuto – invece di copiare un modello di sviluppo urbano guidato principalmente dall'automobilizzazione individuale, che si è già dimostrato sbagliato negli Stati Uniti e in Europa – fare

un passo in avanti, trovare un nuovo modello per una nuova città, per l'aggregazione di nuove città, di una rete di città. Hanno perso l'occasione di superare questa condizione di partenza errata che c'era alla base dello sviluppo europeo e tentare di scoprire qualcosa di nuovo! Questo non è avvenuto a causa di una assenza di base nel modo di pensare cinese di un orientamento futuro creativo e ispirativo.

Questo è il motivo per cui credo che qualsiasi paragone sia estremamente difficoltoso! Naturalmente, si può leggere un libro sulle new towns in Europa di 50 anni fa, analizzare come sono nate e così via, e poi studiare il One City Nine Towns Development Plan con la sua idea di copiare i concetti europei, che però sono fondamentalmente solo parzialmente adottabili alla specifica situazione cinese. Questo è molto teorico e non porta a nulla. E' un gioco intellettuale ma non ha alcun valore, nessuna sostanza. Questo è il motivo per cui ritengo che questa questione non abbia alcun senso, almeno dal mio punto di vista!

Gregotti relaziona la strategia urbana adottata nel One City, Nine Towns Development Plan alla particolare attitudine cinese che lui definisce "auto-colonialismo", cioè all'idea molto diffusa in Cina a partire dalle politiche di Deng Xiaoping, di considerare i valori occidentali come i valori da raggiungere per far parte del mondo globale.

Quali termini semplici secondo lei possono descrivere più efficacemente la particolare scelta di realizzare nuove città "all'europea" adottata dal programma?

Avrai già sentito parlare dell'inclinazione cinese a copiare tutto? Essa è fondamentalmente un risultato del confucianesimo e deriva da un'inabilità che essi hanno ad essere innovativi; i cinesi hanno perso questa capacità circa sette-ottocento anni fa, ma questo accade spesso nella storia, anche gli iraniani hanno perso questa capacità!

Guardando da una prospettiva europea, senza avere una conoscenza approfondita della Cina, si potrebbero avere impressioni differenti, ma in realtà questa cultura della copia è molto diffusa nel modo di pensare cinese, nella cultura cinese, che è molto diversa dalla cultura europea. Noi definiamo noi stessi come individui, e per noi è proprio la distinzione della nostra individualità dal resto che ci rende persone! In Cina è esattamente il contrario: più sei fuso con il contesto più sei considerato parte del tutto. Questo è un concetto opposto alla cultura europea che spiega perché i cinesi non tendano mai a fare nulla

che non sia già stato fatto con successo altrove. È questo che uccide l'innovazione!

Si può considerare preminente l'aspetto del marketing (per il quale il progettista sempre meno può conoscere il cliente - o il nuovo abitante, quello che Quaroni chiamò la "committenza di fatto" - e deve rispondere a indicazioni politiche che tendono all'indifferenza)?

Sa perché le città cinesi indipendenti sono così grandi? Ad esempio, Shanghai è la più piccola città indipendente della Cina eppure comprende seimila e trecento chilometri quadrati, è molto più grande delle città europee! Una delle ragioni di ciò è che la strategia di sviluppo è basata sui redditi che questi indipendentemente generano della vendita dei diritti di uso del suolo all'interno dei loro confini amministrativi; più grande è il confine, più alto il reddito, più soldi per preparare l'"urban billion"(McKinsey). Così questo è il concetto su cui si è basato il finanziamento nella prima fase di rapida urbanizzazione, in questo modo hanno venduto i diritti dei suoli, hanno preso i soldi e hanno costruito le città, in realtà per persone che ancora dovevano arrivare. Sapevano che sarebbero arrivati 150-200 milioni di persone provenienti dalle campagne nella città di Shanghai entro un periodo di tempo di 15-20 anni, ma non avevano idea di chi fossero ne tantomeno potevano sapere quando sarebbero arrivati. Non potevano dire: "finisco questa città il primo maggio 2009 e dal 2 arrivano queste cinquanta mila persone!" Le città sono state concluse perché per il popolo cinese avere un insediamento incompleto equivale a rimetterci la faccia! È per questo che hanno investito in anticipo e questo è uno dei motivi per cui ci sono alcune città fantasma, perché hanno costruito senza sapere chi sarebbe arrivato. Sapevano che sarebbe arrivati ma non potevano identificare il momento preciso in cui questo sarebbe accaduto.

Si può pensare anche alla ricerca di una soluzione "esotica" mirata alla problematica dell'effetto ghost-town tipico delle città di fondazione?

Questo è stato uno strumento di marketing e non era sbagliato! Purtroppo poi l'uomo saggio che l'ha promosso è andato in galera per corruzione, così l'intero concetto è stato screditato ma in realtà questa non era una cattiva idea, nel momento in cui questo è stata istituita! Il valore europeo è molto apprezzato in Cina e a Shanghai in particolare. Shanghai è un caso particolare a causa delle concessioni straniere, la qualità della griglia urbana di Shanghai è stata fatta dagli europei, altrimenti sarebbe lo stesso pasticcio che trovi a Pechino e in tutte le altre città cinesi! Se confrontiamo le dimensioni dei blocchi nelle città

cinesi e nelle città europee, come ad esempio Torino o Barcellona, con la griglia di Pechino o un'altra città cinese ci rendiamo conto che il blocco cinese è molto più grande. Il blocco cinese è molto più grande perché i cinesi hanno bisogno di definire il quartiere e di chiuderlo con un cancello. Per loro è importante essere parte di una unità di quartiere che può essere chiaramente identificata da muri perimetrali e da una gated community. Per fare una gate community correttamente bisogna dotarla di servizi: supermercati negozi, lavanderie e così via altrimenti non possono sopravvivere.

Ciò significa che queste comunità chiuse sono tre o cinque volte più grandi rispetto alla dimensione dei blocchi di Berlino o Barcellona, il che significa che la connettività in questa griglia è molto ridotta perché si hanno molti meno nodi della rete stradale rispetto alle città europee e questo diminuisce la capacità di comprensione di tale griglia e la rende ovviamente meno penetrabile. Camminando nelle strade delle città cinesi si ha la strada e ai margini le gate community e niente in mezzo. Ne consegue che il numero di intersezioni è solo un quarto rispetto a Berlino, Barcellona o Torino, così l'intero sistema è molto meno flessibile e molto meno adattabile. Questo è strettamente connesso alla percezione che i cinesi hanno di se stessi, di far parte di un contesto e non di definirsi individui. Essi stessi si definiscono come parte di un contesto e questo contesto deve essere definito. In tal senso la gated community definisce tale contesto. Questo è quello che volevano, questo è quello di cui avevano bisogno. Gli europei non lo hanno fatto!

Nonostante le ambizioni iniziali, non si può negare, effettivamente, che allo stato attuale le città del One City, Nine Towns soffrano della mancanza di una reale comunità di residenti, nel senso di una base sociale identificata.

Quali sono, secondo Lei i più corretti criteri di valutazione da applicare a oggetti peculiari come le città di fondazione?

No so!

Lei come valuta il programma generale, dalle premesse iniziali agli esiti finali?

E' stata una buona idea quella di densificare la città perché era già chiara la tendenza che sarebbe cresciuta troppo. Ora, dopo aver portato avanti questa politica per quindici anni gli esperti stanno affermando che con questa politica avrebbero sbattuto contro un muro! Hanno

sbattuto contro un muro perché, come tutti gli esseri umani, i cinesi non imparano dagli errori degli altri, ma imparano solo dai propri! Ora si stanno attuando per esempio piani per spostare cinque milioni di persone fuori di Pechino, nell'arco di quindici anni, perché si sono resi conto che la città è troppo grande, e non è più gestibile. Quindi, per passare dalla strategia centralizzata a quella decentrata, alla rete di città, che è un sistema molto utile, e che è alla base della strategia del OCNTDP. In realtà non hanno ovviamente alcuna esperienza di come fare una cosa del genere e non c'è niente che possano copiare! Noi non abbiamo questo problema in Europa attualmente. Le città europee non sono troppo grandi ancora, e anche se sono grandi, sono cresciute nel corso dei secoli e hanno già una sorta di decentramento che è una rappresentazione del nostro sistema politico e della comprensione che abbiamo di noi stessi, naturalmente. Così il grosso problema in Cina è quello di stimolare una mentalità che è stata educata in un ambiente altamente gerarchico e centralizzato a saltare al livello e alla mentalità di una città decentralizzata, e questa è la prova del problema.

E in particolare la città Anting, anche in rapporto alle altre città europee già realizzate?

Non ho idea! Non le ho viste di persona, ho viste soltanto le foto riportate dalla stampa

Teoria - Composizione Urbana e Città di Fondazione

La letteratura di settore ha utilizzato differenti criteri per definire la New Town, in base ad alcuni di essi la dimensione non è necessariamente il più importante.

Come si colloca Anting New Town, dal punto di vista dell'oggetto da progettare, nelle scale di intervento dell'Urban Design: iper-quartiere, distretto di espansione, città di fondazione,...?

Nessuna di queste. Anting è parte di Shanghai. È troppo piccolo per sopravvivere da sola, e non sarebbe mai stato possibile realizzarla, nemmeno in Cina, se non avesse fatto parte di un agglomerato urbano come Shanghai. Anting new town è una sorta di cartellone pubblicitario, e questo è uno dei motivi per cui è situata vicino ad una strada di scorrimento veloce - che non sarebbe il posto migliore dove posizionare una nuova città, se non per ragioni di esposizione e visibilità. In questo modo volevano indicare che Jiading city e la città di Anting si stavano espandendo e stavano crescendo in una comunità di 1 milione di

abitanti, di cui Anting che ne ha cinquantamila, rappresenta solo una piccola parte della reale città satellite, che è Jading. Anting avrebbe dovuto attirare l'attenzione della gente e indicare che lo sviluppo lì stava andando avanti, ma essa non è lo sviluppo! È una cittadina moderna, nel senso che si tratta di una piccola città che oscilla teoricamente verso un quartiere autonomo. Sarebbe abbastanza grande per sostenere l'asilo, l'ospedale e le scuole e così via, ma in realtà non ce l'ha perché i cinesi non hanno esperienza con un insediamento del genere e hanno seguito il concetto sbagliato della divisione delle funzioni. Questa città però dovrebbe seguire il concetto del mix funzionale, anche se funge da cartellone pubblicitario! Noi abbiamo compreso dopo un certo tempo che quello che volevano non era una città europea, non volevano né una città italiana né una città tedesca e così via, ma volevano avere una città che avesse l'aspetto di una città europea o di una città tedesca, ma al suo interno doveva essere cinese, perché ci sono pochi italiani che sarebbero andati a vivere in questa città italiana e non ci sono tedeschi nella nuova città di Anting! Conosco alcuni tedeschi che hanno comprato un appartamento lì ma ci vanno per le vacanze o durante il fine settimana, perché l'ambiente è molto bello e tranquillo. Si trattava di una misura di marketing, queste dieci città che avrebbero dovuto avere sette, otto, nove milioni di abitanti, dopo aver completamente eseguito la densificazione della città, per evitare il collasso della città, e questi cinquantamila abitanti di Anting sono una parte troppo piccola.

Le New Towns sono frutto, nella maggior parte dei casi, di programmi speciali - di emergenza o di gestione straordinaria - e, naturalmente, non ricorrono con sufficiente continuità, temporale e geografica, da formare una categoria di progettisti specializzati.

Ritiene che ci siano differenze nell'approccio progettuale ad una città nuova rispetto agli altri interventi di trasformazione urbana?

E quali sono le priorità del progettista verso il disegno urbano della città di fondazione, in rapporto a eventuali grandi riferimenti teorici generali - in essere, in divenire o in carenza di - e a cognizioni specifiche maturate nell'esperienza individuale?

A volte sì a volte no. Pensiamo a Sidney, Calcutta, L'Aquila e Madrid. Immaginiamo di dover progettare un nuovo quartiere, una nuova città per queste città. È molto difficile avere strumenti e metodi standardizzati o qualsiasi altra cosa per farlo. Hai le tue conoscenze come designer urbano, sai di cosa la gente ha bisogno quando vive insieme in città, sai che la larghezza delle strade deve essere

commisurata in funzione della capacità di trasporto che deve essere fornita, e dopo di che bisogna vedere qual è la situazione specifica della città per cui si sta costruendo. Quindi non penso che ci sia un insieme standardizzato, un libro di ricette di come costruire una nuova città, credo che questo non ha assolutamente alcun senso! I cinesi tendono a fare qualcosa di simile anche perché non hanno capacità di innovazione e creatività, hanno sempre bisogno di qualcosa di simile a quello che stanno facendo, hanno bisogno dei best cases, delle best practices e dei casi di studio e così via, e credo che queste siano delle complete stronzate!

Il problema focale del disegno della Città di Fondazione è legato alla necessità di catalizzare, stimolare, o - nel caso peggiore - provocare ex-novo processi di costituzione identitaria nella nuova comunità di partenza, che nasce normalmente in condizioni di frammentazione sociale, astrazione psico-ambientale e shock culturale.

Sotto questo profilo, in che modo il disegno dello spazio urbano può aiutare la costruzione di “pratiche sociali rilevanti” (secondo una definizione data da B. Secchi, 2011)?

Si commette un errore se si pensa che l'identificazione dei cittadini con la città è una proprietà universale, perché non è così, si tratta di un'attitudine europea. Gli europei hanno più di duemila anni di esperienza con quella che chiamano democrazia, e democrazia significa partecipare ai processi decisionali nel contesto in cui si vive, assumersi la responsabilità, contribuire a creare e sviluppare. Questo è effettivamente la cittadinanza! Questo concetto è stato sviluppato in Europa e non altrove. E 'stato poi esportato in varie parti del mondo, ma si è sviluppato solo in Europa. E questo ha fatto sì che queste persone abituate ad una comunicazione trasparente e partecipando ai processi decisionali si identificano e partecipano a quello che viene realizzato. Questo ha portato ad una specifica rappresentazione nel modo di progettare europeo, che è la città europea, è per questo che chiamare i cittadini "cittadini", perché hanno creato la città, e questo non è mai accaduto in Cina, non c'è la cittadinanza, le persone non sono abituate a prendersi la responsabilità per il tutto, loro si prendono la responsabilità per i loro familiari, stop, questo è tutto. Se passano davanti ad un bambino di tre anni ferito che piange da solo in strada, danno un'occhiata e dicono: "Fa parte della mia famiglia? No, ok posso andare avanti!" Questa è la differenza e questo è il motivo per cui non hanno bisogno di questo tipo di rappresentazione e di questo tipo di identificazione. Per i primi quindici anni ho pensato che i cinesi

dovessero assumere qualcosa come Anting Town, sai? Il posto con identificabili caratteristiche individuali, riconoscibile, a cui è possibile fare riferimento. Ma loro non vogliono questo, non lo capiscono. Questo è il motivo per cui le persone molto istruite e molto ricche, comprano una villa in un'area di mille metri quadrati con un grande giardino in un compound dove ce ne sono cinquecento e tutte hanno lo stesso aspetto, sembrano proprio identiche e i cinesi lo trovano fantastico, perché non vogliono l'individualizzazione, non ne hanno bisogno, effettivamente, quindi questo è l'errore di base!

In un mondo globale dove sembra prevalere la tendenza a riconoscere la qualità dell'opera di architettura su pura base mediatica, quali sono, secondo Lei, le qualità primarie del progetto da difendere e riaffermare?

verità e coerenza, tutto qua!

30/04/2014

INTERVISTA A CONGHUI ZHOU

Docente - Dipartimento di Landscape Architecture - School of Architecture, Southeast University Nanchino

Nel 2001 il governo di Shanghai propone un programma di trasformazione urbana denominato One City, Nine Towns Development Plan che rinuncia alla mono-centralità della metropoli, a favore di un approccio basato su una apertura al policentrismo da avviarsi attraverso la realizzazione di dieci nuove città.

Quali sono state le forze trainanti che hanno condotto all'attuazione di tale strategia di sviluppo?

La principale forza trainante di questa strategia consiste nello sviluppare le aree periferiche e alleviare la pressione demografica nel centro di Shanghai. Così il governo di Shanghai ha deciso di spostare la concentrazione demografica dal centro della città alla periferia attraverso l'adozione del One City Nine Towns Development Plan. Un'altra forza trainante potrebbe essere identificata con l'idea di spostare alcuni settori industriali nelle nuove città al fine di liberare la città centrale e renderla un luogo per la finanza, per il commercio e per alcune industrie creative. Questo è per esempio quello che è successo ad Anting New Town, che è stata progettata come un centro di produzione automobilistica e a Songjiang New City, che è stata definita come un polo universitario. Ma penso che la forza motrice principale sia il problema legato alla densità della città di Shanghai.

A quale target di popolazione sono destinate le nuove città?

E' molto difficile individuare con precisione il target di popolazione a cui sono rivolte queste nuove città. Per quanto riguarda Songjiang New City (che è la città del One City Nine Towns che conosco più nel dettaglio) la popolazione prevista era di circa cinquecentomila persone, se non di più. Ma nel 2009, quando la parte centrale della città nuova è stata completata, la popolazione alloggiata non superava la metà di quella prevista. Questo rende la strategia del One City Nine Towns, la strategia della concentrazione, non è una strategia vincente, perché solo la metà della popolazione prevista vive lì.

Inizialmente, quando le nuove città furono costruite, il target di popolazione a cui queste erano rivolte avrebbe dovuto essere i residenti della città centrale di Shanghai, ma in realtà l'attrattività di questo genere di città nuove è molto debole per i residenti della città centrale; così successivamente i developers hanno iniziato a rivolgersi alla popolazione che già viveva nelle aree suburbane della città di Shanghai, data la localizzazione di queste new towns in aree periferiche molto vicine alla città centrale. Inoltre queste nuove città potrebbero essere anche un buon investimento per coloro che vivono intorno a Shanghai,

cioè intendo nelle città intorno a Shanghai, perché rispetto alle città limitrofe a Shanghai il valore immobiliare ha un grande potenziale di aumento in tempi molto rapidi.

In definitiva la popolazione target potrebbe essere divisa in due parti: da un lato i residenti della città centrale, dall'altro la popolazione appartenente alla nuovo ceto medio che ha potere d'acquisto e vorrebbe fare un investimento. Per loro Shanghai e le sue new towns potrebbero rappresentare una scelta molto buona per un investimento nel settore immobiliare.

Oggi per le nuove città, il target di popolazione potrebbe anche essere costituito dalla gente che stava vivendo nella campagna, come gli agricoltori che hanno avuto la compensazione per l'acquisizione della terra per la costruzione della nuova città.

Tuttavia, all'inizio i developers hanno gradito questo genere di costruzioni perché hanno creduto che il valore immobiliare di queste case avrebbe potuto aumentare molto velocemente. E questo è stato vero per i primi 10 anni. Ma ora c'è stata una sorta di bolla immobiliare per l'area suburbana. Durante questo anno e in particolare negli ultimi mesi i valori immobiliari in queste aree hanno inizio a subire un forte calo e questa tendenza probabilmente è destinata a proseguire nei prossimi anni. Non so se avete informazioni a Roma circa la bolla immobiliare che sta esplodendo in Cina in questo periodo e che sta mettendo in crisi le città soprattutto le nuove città nelle aree periferiche!

Caratteristica peculiare di questi nuovi insediamenti urbani è la scelta di utilizzare una firma occidentale per ciascun singolo intervento.

Quali sono le ragioni che hanno condotto il governo cinese alla scelta di realizzare queste città sul modello delle città europee?

È molto strano per i progettisti comprendere perché il governo di Shanghai ha voluto costruire qualcosa come il One City Nine Towns Development Plan che sembra così distante dalla Cina e senza alcun rapporto con la cultura cinese e con la sua storia; ma se si risale all'origine di questa strategia si può comprendere che il marketing e la propaganda hanno svolto un ruolo molto importante.

Si tratta di una sorta di messaggio pubblicitario per fare sì che un maggior numero di persone venisse a conoscenza di cosa Shanghai stava facendo in quel periodo, con l'obiettivo di attirare tanto l'attenzione quanto il maggior numero possibile di investitori. E la strategia ha avuto un grande successo da questo punto di vista! Per queste ragioni hanno invitato famosi progettisti e urbanisti occidentali a progettare

queste nuove città! E la qualità di alcune architettura e del paesaggio, in confronto a quella di altre città cinesi, è stata considerata molto elevata in quel momento! La maggior parte della gente comune cinese è abituata a pensare che ciò che proviene dall'Europa o dagli Stati Uniti sia più attraente rispetto alla stragrande maggioranza delle costruzioni cinesi di bassa qualità, è per questo che il concept del One City Nine Towns è stato molto apprezzato! Non è stato lo stesso per i progettisti: ad esempio, molti docenti della Tongji University e molti designers di Shanghai sono stati contrari all'adozione di questo tipo di strategia!

Quindi, questa strategia potrebbe essere considerata un successo da alcuni punti di vista: soprattutto dalla prospettiva del marketing e dei molti developers che hanno investito denaro per costruire molto velocemente queste nuove città. Per la gente comune è difficile da dire, penso che non sia riuscita perché il modello di organizzazione dello spazio nelle nuove città non segue l'antica tradizione cinese e le abitudini di vita condivise dal popolo cinese. Inoltre, a causa della mancanza dell'atmosfera comunitaria a cui la gente comune è abituata e la carenza di alcune infrastrutture di base, come negozi, trasporto pubblico, ristoranti e asili, ecc, la vita in queste nuove città nuove sembra essere molto scomoda per la maggior parte delle persone!

Si può considerare preminente l'aspetto del marketing (per il quale il progettista sempre meno può conoscere il cliente - o il nuovo abitante, quello che Quaroni chiamò la "committenza di fatto" - e deve rispondere a indicazioni politiche che tendono all'indifferenza)?

Dieci anni fa, quando queste nuove città erano in costruzione, non sono state fatte indagini sufficientemente dettagliate sul target di clientela. All'inizio, questo non è stato un problema perché la maggior parte dei nuovi appartamenti e delle case costruiti a Shanghai potevano essere venduti rapidamente ad un prezzo molto buono, dato che la domanda di abitazioni e di investimenti immobiliari era molto forte. In quel periodo la bolla immobiliare in Cina stava diventando sempre più grande e la gente era impazzita per gli investimento nelle nuove costruzioni immobiliari. In questa situazione, che motivo c'era di chiedere ai developers di preoccuparsi dei clienti finali?

Il problema è nato quando la maggior parte delle persone che ha acquistato le case e gli appartamenti non è andata a vivere nelle nuove città e quando si è compreso che non avrebbe avuto alcuna intenzione di andarci. Solo successivamente il governo di Shanghai ha iniziato a rendersi conto del problema del mercato immobiliare e ha iniziato a fare qualcosa di nuovo per il settore immobiliare per guidare

i developers a sviluppare le nuove città (ad esempio, è stata prevista anche molta edilizia residenziale pubblica) in modo che possano essere accettate dai veri clienti, dalla gente comune che ha bisogno di appartamenti. Così hanno cominciato ad organizzare i compounds e la vita della città.

Gregotti relaziona tale strategia alla particolare attitudine, secondo lui molto diffusa in Cina che chiama "auto-colonialismo", di considerare i valori occidentali come i valori da raggiungere per far parte del mondo globale. Egli riconosce in tale attitudine una sorta di perdita di coscienza della storia e dei valori locali.

Cosa pensi a riguardo?

Non credo che la perdita dei valori locale possa essere attribuita a Deng Xiaoping e alla sua politica di riforme e di apertura che ha di fatto accelerato l'ammodernamento e anche l'urbanizzazione in Cina. A mio parere, prima che Deng Xiaoping salisse al potere, i valori storici e locali nella mente del popolo cinese avevano già iniziato a scomparire e molti edifici di valore e gran parte del patrimonio storico erano stati distrutti. Ad esempio, la maggior parte della Grande Muraglia come la vediamo oggi non è l'originale costruita nell'antichità, la maggior parte di essa è stata ricostruita. Inoltre, prima del 1980, ad esempio nel periodo della Rivoluzione Culturale, l'economia della Cina stava vivendo un momento molto difficile, di conseguenza successivamente era cresciuto nel popolo cinese un forte desiderio di sviluppare l'economia e migliorare le condizioni di vita. Questa troppa concentrazione sullo sviluppo economico ha causato una forte disattenzione per lo sviluppo culturale e per la conservazione del patrimonio.

Nonostante le ambizioni iniziali, non si può negare che allo stato attuale le città del One City, Nine Towns soffrano della mancanza di una reale comunità di residenti, nel senso di una base sociale identificata.

Come valuti il programma generale, dalle premesse iniziali agli esiti finali?

Credo di aver già risposto a questa domanda: dal punto di vista del marketing è stata un successo, ma per quanto concerne l'effetto reale la costruzione di queste nuove città ha fallito, soprattutto dal punto di vista della gente comune e della costruzione di una comunità.

Secondo Gregotti, architetto formatosi all'epoca dei Maestri del Moderno, la posizione dell'architettura nelle trasformazioni urbane contemporanee è diventata del tutto secondaria e il ruolo dell'architetto ridotto alla semplice definizione dell'immagine finale. Tale visione, sebbene legata ad un approccio alla professione dell'architettura di stampo tradizionale, testimonia l'attuale tendenza evolutiva della professione nei confronti della dinamica urbana.

Qual è secondo te il ruolo dell'architetto nei confronti delle trasformazioni urbane nella presente fase storica?

Questa è una domanda molto ampia! Ci sono tre tipi di professionisti che stanno giocando un ruolo molto importante nelle attuali trasformazioni urbane in Cina. Nelle università, abbiamo tre tipi di formazione delle professioni: l'architetto è solo una di queste, poi ci sono l'urban designer (attualmente, normalmente la figura dell'urban designer è unita a quella dell'urban planner nella figura che chiamiamo urban planner) e l'architetto del paesaggio. I principali compiti dell'architetto sono concentrati sulla progettazione architettonica anche se, naturalmente, alcuni eccellenti architetti hanno fatto anche un ottimo lavoro nella pianificazione urbanistica, nella progettazione urbana e nella progettazione del paesaggio. Ma in Cina la scala dei progetti urbani e della pianificazione spesso è troppo grande per molti architetti, che forse non hanno avuto esperienza con progetti di pianificazione e progettazione di tale scala nella loro carriera. Naturalmente, gli architetti possono usare le loro opere di architettura per influenzare e trasmettere i propri valori sulla trasformazione urbana alla società e ai decisori. Ma c'è un altro fenomeno interessante in Cina, ed è che i professionisti laureati presso le maggiori scuole di pianificazione urbanistica e di urban design in questo momento stanno giocando un ruolo sempre più importante nel processo di trasformazione urbana.

Dopo esserti laureato alla Tongji University di Shanghai hai completato la tua formazione al di fuori del territorio nazionale, in particolare negli Stati Uniti.

Quali pensi siano le principali analogie/differenze nell'approccio alla progettazione urbana tra Cina e Occidente?

La prima differenza è la scala che in Cina è molto grande e molte città devono essere progettate in un anno e magari essere costruite in tre anni, perché ogni anno più di dieci milioni di nuovi residenti devono

essere alloggiati nell'area urbana per i prossimi 15 anni. Quindi, in questa fase di urbanizzazione, il progettista ha bisogno di affrontare e gestire problemi sempre più complessi in un modo ragionevole e in breve tempo.

Il secondo è che il livello dell'economia della Cina è completamente diverso da quello in Europa, perché può anche influenzare il processo di progettazione urbana e addirittura il risultato.

E in particolare, quali i punti di contatto/confronto tra la strategia di costruzione di *new towns* adottata dal One City, Nine Towns Development e i metodi impiegati nelle grandi città europee negli ultimi vent'anni (Urban Renewal, Urban Redevelopment, Urban Regeneration e Urban Restructuring)?

La Cina è un paese molto grande e questo rende necessario dividere le città cinesi in due o tre parti. Il compito principale per l'urban design in Cina è quello di costruire città in cui ospitare gli immigrati. Ma nelle grandi città soprattutto a Shanghai o Pechino è anche possibile vedere molti progetti di rinnovamento urbano nel centro della città. In generale posso dire che nelle città costiere, che sono le città più sviluppate, l'approccio in questo momento è più vicino e maggiormente simile a quello europeo. Diverso è per il resto della Cina, dove sono ancora nella fase di costruzione della città. Quello che queste nuove città in costruzione stanno cercando di fare è evitare gli errori commessi dall'Europa ma anche dalle città costiere orientali cinesi per quanto concerne sia il processo di pianificazione che il processo di costruzione della città.

LE CITTÀ DI FONDAZIONE NEI PROGRAMMI DI EMERGENZA: DISCONTINUITÀ E INVARIANTI NELLE PRINCIPALI ESPERIENZE STORICHE

La discontinuità nel tempo e nello spazio e l'eterogeneità delle emergenze dei programmi, rendono difficile tracciare un quadro evolutivo della realizzazione di città nuove nella storia, e pongono l'eccezionalità tra le caratteristiche primarie della città di fondazione. Tuttavia, è necessario nell'intenzione di descrivere la situazione odierna, indagare, sebbene in maniera non del tutto esaustiva, le principali esperienze di città nuove nella storia. Città nuove se ne sono sempre costruite.

Fino al medioevo

Le prime esperienze di progettazione di nuove città risalgono a Ippodamo da Mileto che teorizzò la fondazione di nuove città mediante l'applicazione di uno schema ortogonale che prefigurava non solo l'ordine urbanistico, ma anche l'ordine sociale di una sorta di città ideale che avrebbe dovuto ospitare al massimo 10.000 abitanti, divisi in tre classi: quella degli artigiani, quella degli agricoltori e quella degli armati, i difensori della patria (Aristotele, *Politica*, 8, 1267 b-1269).

Lo schema ortogonale greco influenzò anche la cultura etrusca.

La fondazione di nuovi centri urbani fu uno degli elementi duraturi ed essenziali dell'espansionismo romano sia nella penisola sia nelle province. La fondazione di nuove colonie fu frequente sia in epoca repubblicana che in epoca imperiale ed avvenne utilizzando lo schema del *castrum*, basato sui due assi perpendicolari del cardo e del decumano al cui incrocio era posto il foro, luogo della vita civile e religiosa della comunità. La forma della città era generalmente quadrangolare e lo schema dell'impianto è ancora riconoscibile in numerosi centri urbani grandi, medi e piccoli in tutta Europa. Rimini, Civita Castellana, Cremona, Piacenza, Terni, Ferentino, ma anche Bologna, Torino, Milano, sono città di fondazione romana (CONVENTI, 2004).

Il crollo dell'impero romano e la conseguente dissoluzione dell'unificazione politico-culturale da esso generata, uniti agli effetti delle grandi invasioni barbariche dell'Alto Medioevo, avevano condotto nel giro di pochi anni, all'impoverimento e alla dislocazione delle attività e delle correnti di scambio e all'indebolimento delle istituzioni municipali con la conseguente decadenza delle forme essenziali della civiltà urbana. Ne consegue che nell'Alto Medioevo i casi di fondazione di nuovi insediamenti furono assai rari. I pochi esempi sorsero soprattutto per iniziativa feudale, come grossi nuclei fortificati generalmente in un luogo elevato attorno ad un monastero o ad un castello, con funzione prevalentemente difensiva.

In alto: Cremona
 Al centro: Interamna Nahars/Terni
 In basso: Torino

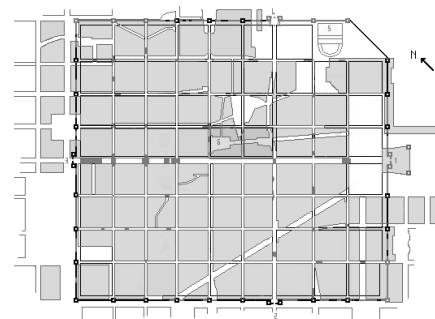
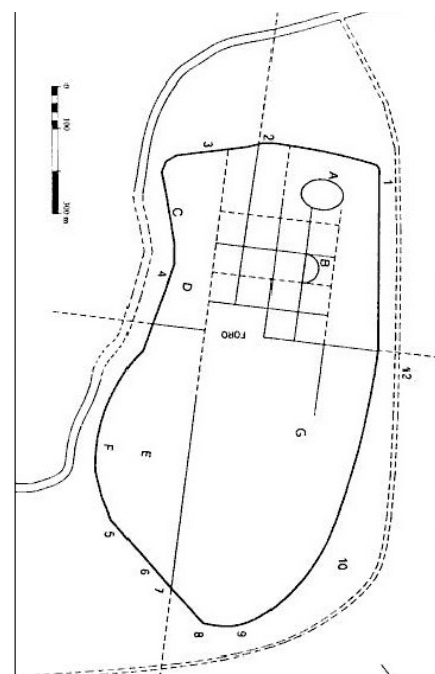
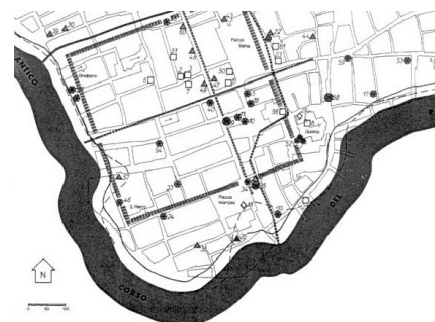
Tuttavia, in Italia, tali centri ebbero vita breve e molti di loro andarono gradualmente indebolendosi fino a scomparire. Tra questi Cencelle fondata nel IX secolo dal papa Leone IV e successivamente abbandonata.

A tale tipologia, però, corrispondono anche i *castelnaux* e i *sauvetés* francesi la cui sorte fu decisamente più longeva (HEERS, 1995).

Dopo l'anno Mille, una complessa stratificazione culturale originata dall'amalgamarsi dei residui dell'omogeneizzazione romana con i più recenti innesti di nuove etnie, unificate in parte dalla religione cristiana, aveva condotto ad un forte sviluppo demografico, che aveva dato luogo alla riaccensione della vitalità urbana.

A partire dal XII secolo ma soprattutto tra XIII e XIV secolo, sorsero in tutta Europa numerosi centri urbani di fondazione, per iniziativa dei Comuni, ma anche dei sovrani e dei grandi signori, con l'obiettivo di assicurarsi contemporaneamente la difesa e la colonizzazione di parti del territorio, spesso da bonificare ed avviare allo sfruttamento agricolo, richiamando nuovi abitanti attraverso una politica di agevolazioni fiscali. Risalgono a questo periodo la città di Lodi, fondata nel 1158 da Federico Barbarossa, ad est dell'antico borgo di *Laus Pompeia* andato distrutto, e la città di Alessandria (1164-1168), fondata dalla Lega Lombarda, insieme a Cuneo e Mondovì, in funzione anti imperiale.

Contemporanei sono i cosiddetti *borghi franchi* o *villae novae*, cioè quei villaggi sorti in terra vergine, generalmente per precise motivazioni militari, come il controllo di una strada o di un guado, oppure economiche, come la presenza di un giacimento minerario o di una regione in corso di bonifica. Un esempio di tali insediamenti furono il nuovo centro di Villanova, fondato nel 1185 dalla città di Verona; Orzinuovi (1193), fondazione di Brescia; Castelfranco Veneto (1199), della città di Treviso e Cittadella (1210), della città di Padova. Nuovi centri fortificati furono fondati anche dalla città di Genova che decise di erigere nel 1130 la città di Portovenere e nel 1178 la nuova città di Chiavari come punti d'appoggio per le flotte genovesi sulla Riviera di Levante; e dalla città di Albenga che dopo il 1260 riprese la politica genovese sulla Riviera di Ponente e, per proteggersi dai feudatari vicini, diede vita ai nuovi borghi di Borghetto Santo Spirito, Cisano sul Neva, Ortovero-Pegli e Villanova. Nel 1242 fu fondata Gattinara, come Borgo Franco della Credenza di Vercelli, riunendo le genti dei villaggi circostanti. A differenza delle altre fondazioni coeve promosse da un grande Comune per concentrarvi i contadini degli insediamenti sparsi nella campagna per sottrarli al dominio delle famiglie di matrice feudale, a Gattinara i contadini



In alto: Gattinara

Al centro: Firenzuola

L'Aquila

In basso: Castelfranco di Sopra



che vi verranno trasferiti continueranno a coltivare le terre di grandi proprietari, per cui l'impianto urbano presenta delle lievi variazioni rispetto allo schema consueto in quegli anni.

Il disegno di base si fonda sempre su un sistema di strade a croce sulla quale appoggiare poi una griglia di isolati, ma la lieve originalità di Gattinara consiste nella sua forma rettangolare e nella lottizzazione a spina di pesce al fine di formare isolati rettangolari più grandi, adatti alle famiglie contadine che coltivavano il proprio appezzamento.

In Toscana le vere e proprie città nuove si svilupparono dai primi decenni del 1200, quando le principali città, dal potere ormai consolidato, decisero di estendere il proprio dominio.

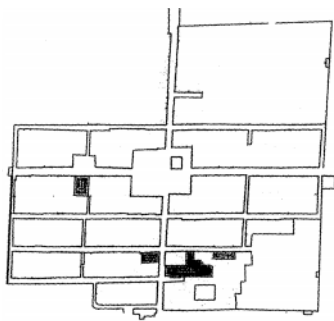
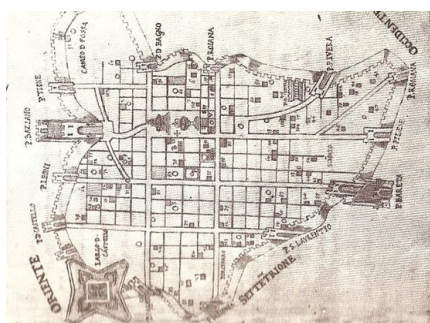
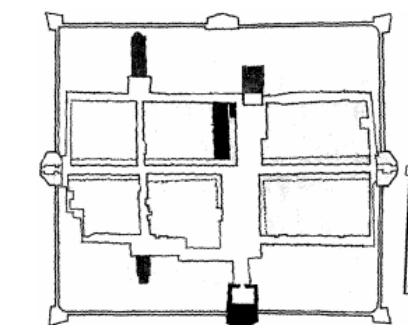
Così per ostacolare l'espansione fiorentina, Siena eresse l'imponente borgo di Monteriggioni (1213-1220) e Lucca nel 1255 le cittadine di Pietrasanta e Camaiore lungo la via Francigena entrambe articolate da un fascio di tre strade lunghe circa 260 metri e larghe sei e mezzo, che dividono l'impianto urbano in isolati stretti e lunghi di cui quelli centrali profondi quattro volte il modulo delle strade, e individuano al centro la piazza principale; e nel 1260 la cittadina di Castelfranco sull'Arno in cui venne preferito uno schema senza alcun precedente né alcun seguito in Italia, quello di una città fondata anch'essa cinque anni prima nei pressi di Bordeaux, Sainte Foy la Grande, articolata su una griglia di strade ortogonali.

Di maggiore notorietà furono le *terre* nove fiorentine costruite a partire dal 1290 e furono a sud, nell'alta valle dell'Arno, Castel San Giovanni, Castelfranco e Terra Santa Maria, e a nord, nel Mugello, San Barnaba e Firenzuola (HEERS, 1995).

L'impianto di Castel San Giovanni, che Giorgio Vasari attribuirà ad Arnolfo di Cambio, riprende lo schema già noto di Pietrasanta e Camaiore, con un fascio di tre lunghe strade parallele attraversato ortogonalmente da una piazza rettangolare e da due strade che riducono la dimensione degli isolati altrimenti troppo lunghi.

Tuttavia, a differenza delle fondazioni lucchesi, nell'impianto di Castel San Giovanni esistono degli apporti innovativi che confermano la tesi vasariana che sia stato proprio Arnolfo di Cambio a disegnarla.

Innanzitutto, la strada maestra che attraversa la città è parecchio più larga delle due strade immediatamente parallele a nord e a sud mentre le strade di Pietrasanta e di Camaiore hanno più o meno la medesima



larghezza, a questo si accompagna una diminuzione dell'altezza delle case che decresce dalla strada maestra a quelle secondarie, inoltre, le torri lungo le mura non sono disposte a distanza costante, ma sono state costruite in modo da far da fondale alle strade secondarie.

Fondata dai fiorentini contemporaneamente a San Giovanni Valdarno, Castelfranco di Sopra è molto più piccola e soprattutto non ha la piazza centrale rettangolare e passante ma ha una grande piazza quadrata, 53 per 41 metri, addirittura con gli angoli chiusi.

Il modello originario della città di San Barnaba, oggi Scarperia, rappresenta una sorta di versione modesta di quello di San Giovanni Valdarno, volendo Firenze evitare la formazione di un ceto di maggiorenti troppo solido.

La città, quindi, presenta una piazza meno ampia, una strada maestra e le sue strade secondarie più strette, i lotti più piccoli, le stradine di servizio dietro le case ridotte a mezzo metro, nessun palazzo municipale e neppure le torri emergenti sulle mura.

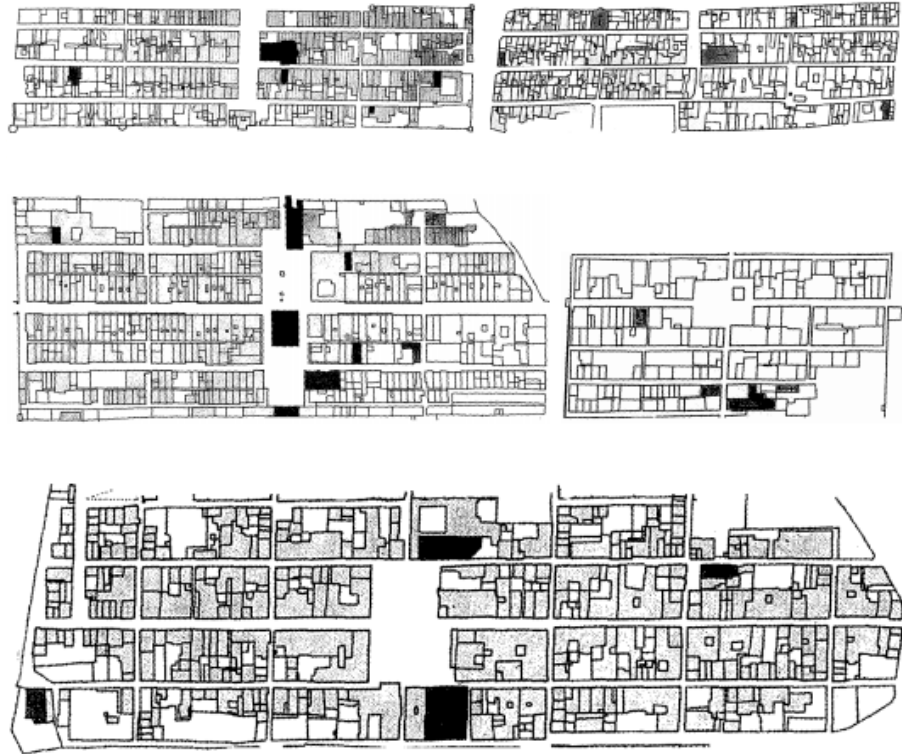
Fondata per presidiare la nuova strada costruita dai Fiorentini verso Bologna, come Scarperia, Firenzuola adotta nel 1332 la pianta già collaudata di Castelfranco di Sopra.

Tuttavia nei trent'anni tra la fondazione di Scarperia e quella di Firenzuola hanno incominciato a diffondersi i portici, così la strada maestra, sempre larga sei metri e mezzo, sarà fiancheggiata da portici di quattro metri, che risvoltando sulla piazza distinguono la parte che costituisce la piazza del mercato da quella antistante il palazzo municipale.

Non mancarono, inoltre, in questo periodo, fondazioni dovute all'iniziativa regia come Manfredonia, Alcamo, Cittaducale e L'Aquila, fondata come centro di un'intera comunità rurale formata da numerosi villaggi incastellati posti sui rilievi intorno al punto prescelto per la nuova città. La città di Manfredonia fu fondata da Manfredi di Svevia dopo la distruzione, a seguito di un violento terremoto, dell'antica città di Siponto. Nell'impianto di Manfredonia, sebbene si possa leggere un riferimento alle città costruite da Lucca, le strade sono molto ampie e la strada cerimoniale passa a monte dalla piazza principale posta al centro della città.

Anche in Cittaducale, fondata nel 1310 dal re Roberto d'Angiò, si riprende il medesimo tema di una città rettangolare attraversata da tre

*In alto: Pietrasanta e Camaiore
Al centro: San Giovanni e Castelfranco
In basso: Cittaducale*



strade longitudinali parallele, ampliando la dimensione della piazza centrale e uniformando la dimensione degli isolati.

Nelle Marche troviamo nuovi centri urbani voluti dal papato, come Altidona, Appignano e Castelraimondo.

Nell'Europa Centrale la cultura progettuale delle città fondate si è sviluppata soprattutto in relazione all'esperienza tedesca, strettamente legate all'espansione o alle lotte politiche fra i principi, e poi alla colonizzazione orientale.

Preponderanti per numero, natura, attività e destini, le fondazioni tedesche, sviluppatasi tra il 1200 e il 1400, rappresentarono un fenomeno senza precedenti.¹

Intorno all'anno Mille vennero costruiti un centinaio di nuovi insediamenti vicino i luoghi già fortificati dei vecchi *castrum* romani o *curtis* francesi.

In alto: Auges Mortes

In basso: Montpazier

Nel 1143 venne fondata la città di Lubecca², prima città occidentale sulle rive del mar Baltico, successivamente a capo della Lega Anseatica.

In Alsazia, tra il 1164 e il 1237, gli imperatori della casa di Hohenstaufen fondarono una dozzina di città; nelle valli del Reno e del Danubio.

Si svilupparono a partire da residenze imperiali le città di Francoforte, Ulm, Aquisgrana, Coblenza e Bingen, da monasteri la città di San Gallo, da sedi vescovili Costanza, Basilea, Passau e da chiese le città di Bonn, Xanten, Treviri.

Più ad est, le politiche di colonizzazione germanica, associarono la conquista di nuove terre alla costruzione di nuovi insediamenti, atti a portare avanti le attività di bonifica, coltura del suolo e scambio delle merci via terra e via fiume, dando vita ad un numero consistente di nuovi borghi.

Altri centri furono fondati dalla corona polacca.

Tra i centri fondati in tale periodo alcuni sono diventati grandi città come Danzica, Mariemburgh, Breslavia, Varsavia, Leopoli, Poznan.

In Svizzera, il programma di consolidamento del potere che duchi di Zähringen realizzarono nell'altopiano occidentale, nell'area dei fiumi Aare e Sarine, vide la creazione di una serie di nuove città come Friburgo, Berna, Burgdorf, Thun e Morat.

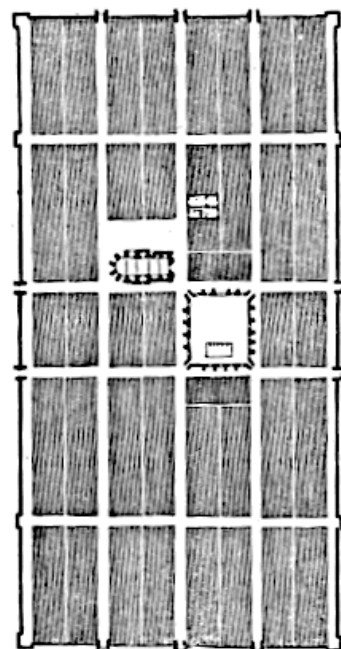
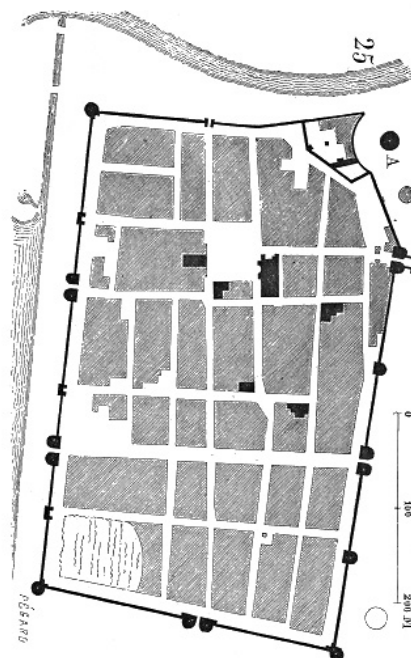
Nella penisola iberica la costruzione di città nuove è legato al fenomeno della *reconquista*.

In Inghilterra le nuove fondazioni sorsero per iniziativa regia, per consolidare conquiste territoriali recenti verso il Galles (Conway), per ragioni militari o per consentire lo sfruttamento di territori da colonizzare o bonificare.

Nel Sud-Ovest della Francia una serie di città nuove, le *bastides*, sorsero particolarmente numerose tra il 1230 e il 1350.

Queste fondazioni non rispondevano né ad esigenze economiche né politiche, ma spesso nacquero dall'accordo tra i re e gli ordini religiosi, soprattutto cistercensi, per colonizzare territori agricoli. (GUIDONI, 1981)

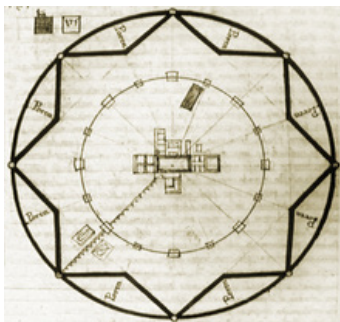
Tra le prime realizzate ricordiamo Aigues Mortes (1246) e Carcassonne (1247), la prima nata come città portuale, luogo di raccolta per le spedizioni crociate in Terra Santa, la seconda una città nuova di pianura



In alto: Sforzinda

*Al centro: Terra del Sole
Palmanova*

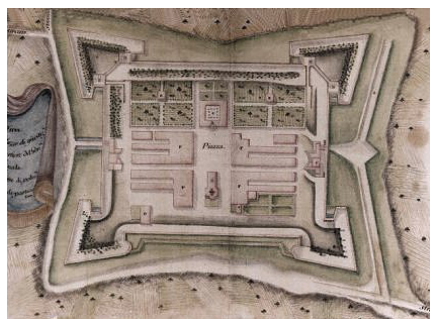
In basso: Giulianova



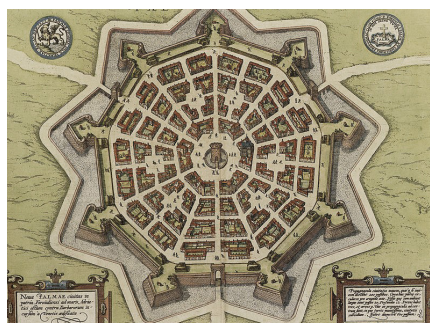
che si accostava all'antica roccaforte di sommità e ne rappresentava l'ampliamento moderno.

A queste fanno seguito oltre cinquecento nuovi centri: Lisle-sur-Tarn (1248), Sainte-Foy-la-Grande (1255), Damazan (1256), Monflanquin (1256), Villeneuve-sur-Lot (1264), Monségur (1265), Libourne (1270), Miramont-de-Guyenne (1278), Sauveterre-de-Guyenne (1281-1283), Monpazier (1284) e altre.

Il Rinascimento

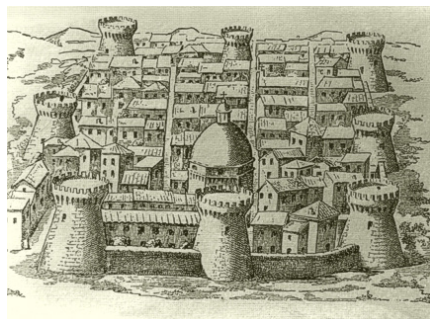


Se la concezione spaziale delle città nuove medievali costruite per addizioni, basata sulla combinazione articolata e multipla di elementi differenti all'interno della cinta muraria, documenta la concentrazione del potere, delle ricchezze e della popolazione, tipica della **società feudale**; nella città rinascimentale la classificazione degli elementi, la simmetria, la prospettiva, la regolarità, le ragioni geometriche dell'impianto, tratte dalla storia e dalla natura, testimoniano una struttura basata su un disegno sociale conservatore, legato ai privilegi delle classi dominanti e alle gerarchie consolidate, immagine del nuovo ordine sociale che ha per centro il Principe (PAVIA, 1994).



I nuovi indirizzi culturali, la riscoperta e lo studio dei testi classici latini e greci, in particolare delle teorie filosofico-politiche di Platone ed Aristotele, e gli interessi delle nascenti corti principesche e della nuova società mercantile-capitalistica, stimolarono la riflessione sulla realizzazione di uno Stato perfetto in grado di garantire l'armonia delle diverse sfere, economica, politica, religiosa, sociale e culturale, che componevano la vita comune.

La funzione ideologica della città stimolò nelle signorie cittadine dell'epoca il desiderio di costruirsi delle città ideali, che celebrassero i caratteri di novità e artificiosità del nuovo regime politico.



L'aspirazione ad una "città ideale" trova la sua definizione nelle ricerche portate avanti nelle opere dei trattatisti del XV secolo, che a partire da Leon Battista Alberti, dedicarono ampio spazio alla progettazione della città.

Tuttavia, se la descrizione della città albertiana rappresenta una reinterpretazione in chiave vitruviana dei modelli urbani medievali, è ad Antonio Averlino, detto Filarete, che si devono i primi apporti innovativi.

*In alto: Coevorden
Al centro: Sabbioneta
In basso: Freudenstadt*

Nel suo Trattato di Architettura scritto tra il 1460 e il 1464, propone una serie di nuovi schemi di città ideale, i quali pur sempre attingendo all'esperienza medievale, se ne differenziano per la ricerca di una concezione unitaria e 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 originate dall'applicazione rigorosa di leggi di simmetria bilaterale, spesso anche ribaltata, o di simmetria rotatoria (ASTENGO, 1966).

Il più noto è sicuramente il modello ideale della città di Sforzinda, caratterizzato da un impianto radiale articolato da uno schema geometrico stellare ad otto punte, ottenuto dalla sovrapposizione di due quadrati ruotati di 45°, che corrisponde alla cinta muraria, ed inscritto in un cerchio che rappresenta il fossato.

In corrispondenza di ogni punta è posta una torre, mentre le otto porte d'accesso alla città sono collocate negli spigoli rientranti.

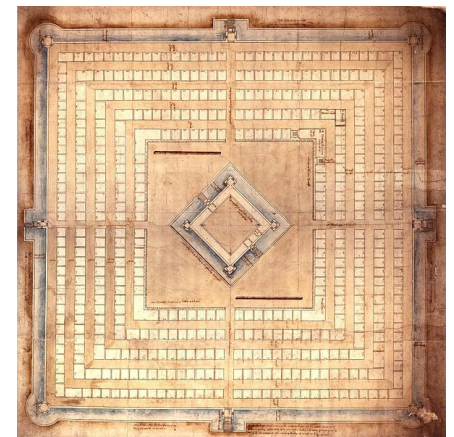
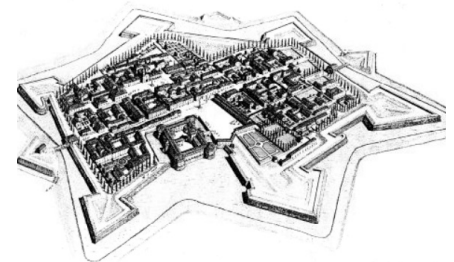
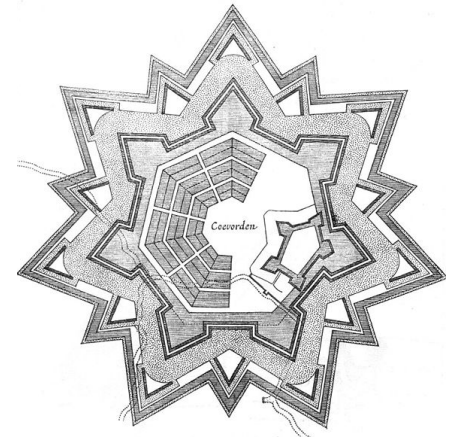
Da esse partono otto strade radiocentriche che conducono alla piazza centrale porticata, di forma rettangolare, sulla quale si dispongono gli edifici destinati alle funzioni civiche più importanti, cioè gli spazi per le attività governative, amministrative, religiose ed economiche.

Lungo le strade si aprono otto piazze, collegate da un percorso circolare concentrico, che ospitano mercati specializzati.

Altre strade radiocentriche, costeggiate da un sistema di canali collegati al fiume esterno, collegano la piazza centrale con le torri, intercettando altre piazze, nelle quali saranno collocate le chiese parrocchiali e quelle dei conventi.³

Alla perfetta definizione dell'impianto generale, però, non corrisponde un'altrettanto definita indicazione sugli spazi urbani e sul tessuto edilizio, dei quali Filarete non dà alcuna informazione, molto probabilmente non riuscendo a controllare la dimensione enorme dello schema proposto (PAVIA, 1994).

La ricerca di una geometrizzazione teorica della città riceve un contributo rilevante dall'opera di Francesco di Giorgio Martini che nel Trattato di architettura civile e militare, rimasto inedito a seguito della sua morte nel 1502, propone un repertorio ricco di esemplificazioni schematiche di forme simmetriche e rigorose, che combinano impianti radiocentrici ed a scacchiera, in risposta alle nuove esigenze difensive



dettate dal costante perfezionamento delle artiglierie.

A questi fa seguito, nella prima metà del '500, un'ampia serie di trattati come le opere di Frà Giocondo (1511), di Tommaso Moro (1516), di Albrecht Dürer (1527), di Antonio Francesco Doni (1552), di Pietro Cataneo (1554), in cui la moltiplicazione delle invenzioni geometriche oltre a definire una città ideale sotto il profilo spaziale e funzionale, propone nuovi modelli ideali di rapporti sociali (ASTENGO, 1966).

A questo intenso fervore teorico corrispose in campo pratico una serie di realizzazioni urbane, tra il XV e il XVI secolo, improntate più che sulla realizzazione di nuovi insediamenti, su operazioni di trasformazione e integrazione degli ambienti medievali.

Le poche città di fondazione furono realizzate a partire dalla seconda metà del XVI secolo, soprattutto per motivi difensivi.

La forma geometrica di tali insediamenti, sull'esempio teorico portato avanti da Francesco di Giorgio Martini, trovò la sua definizione nell'evoluzione del perimetro fortificato che, seguendo le ricerche della cosiddetta fortificazione alla moderna, progredì velocemente verso geometrie sempre più complesse fino alla configurazione stellata.

Giulianova, costruita nel 1471 per volere di Giulio Antonio Acquaviva d'Aragona a nord della vecchia Castel San Flaviano distrutta dieci anni prima nella battaglia del Tordino, presenta ancora il tradizionale schema ortogonale.

L'impianto urbano, ad opera dell'architetto Francesco di Giorgio Martini, è imperniato su un nucleo monumentale costituito dal Palazzo degli Acquaviva, dalla fontana pubblica e dal Duomo ottagonale, ed era interamente racchiuso entro una poderosa cinta muraria della forma di un quadrilatero irregolare, difeso da otto torrioni di cui uno integrato nel palazzo ducale.

Carlentini, fondata nel 1551 da Carlo V per sostituire il vecchio borgo della città di Lentini distrutto dal terremoto del 1542; Terra del Sole, voluta dal Granduca di Toscana Cosimo I de' Medici con precisa funzione politica di difesa dei confini; e soprattutto Sabbioneta, edificata tra il 1554 e il 1591 per volere di Vespasiano Gonzaga, conciliano un tracciato basato su assi ortogonali con un perimetro poligonale.

Ma l'unica città realizzata sul finire del XVI secolo, con un chiaro schema radiocentrico, fu Palmanova costruita dalla Repubblica Veneziana per

in alto: Neuf Brisach
Al centro: Henrichemont
Charleville
In basso: Grammichele

contrastare il pericolo turco al nord dopo la battaglia di Lepanto.

L'impianto, progettato da Bonaiuto Lorini, è a forma di stella a nove punte con nove bastioni a fianchi ritirati e tre porte dalle quali partono tre delle sei strade principali che raggiungono la piazza centrale di forma esagonale.

Altre dodici strade partono dai baluardi, ma per ragioni difensive non raggiungono la piazza cittadina.

La maglia viaria individua diciotto quartieri d'abitazione di forma trapezoidale, a loro volta divisi in lotti da strade secondarie trasversali.

Al di fuori dell'Italia, fatta eccezione per la città tedesca di Freudenstadt, costruita nel 1599 per volontà del duca Federico di Württemberg su progetto dell'architetto Heinrich Schickhardt, la maggiore produzione di città fortificate rinascimentali si deve alla Francia.

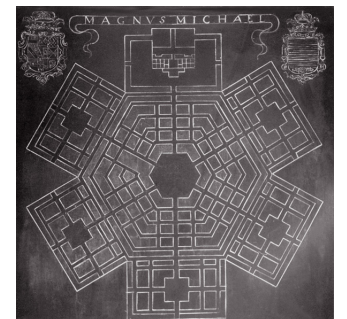
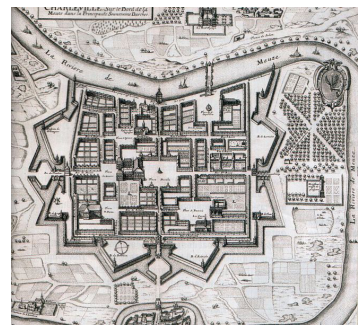
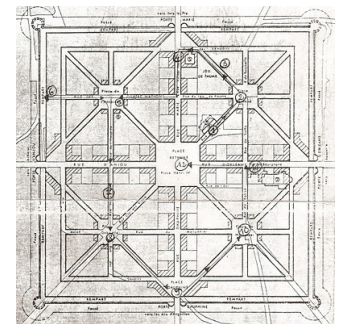
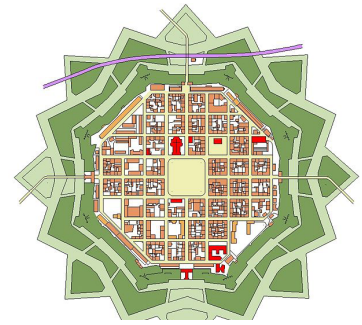
Vitry-le-François, fondata nel 1545 per volontà di Francesco I e progettata da Girolamo Marini per ricostruire la città di Vitry-en-Perthois completamente distrutta dalla guerra; Phalsbourg, fondata nel 1570 dal duca Georg Johann I di Pfalz-Veldenz come rifugio per i protestanti riformati cacciati dal ducato di Lorena e la città di Lixheim fondata dal conte Palatino Giorgio Gustave nel 1608 per sostituire Phalsbourg che suo padre il conte Palatino Giorgio-Jean aveva dovuto cedere, sono gli esempi più noti.

Il XVII e il XVIII secolo

Il disegno geometrico della città di Palmanova, e più in generale il modello radiocentrico della "città ideale" elaborato, a partire dal XV secolo, dai trattatisti rinascimentali si sviluppò in maniera preponderante durante il XVII e XVIII secolo, epoca in cui sorsero numerosi centri urbani il cui impianto ortogonale o radiocentrico era racchiuso in una cinta muraria di forma poligonale.

Tuttavia alla composizione urbana rinascimentale fondata su assi e fuochi prospettici e sulla simmetria geometrica si aggiunsero le invenzioni spaziali barocche che prediligevano spazi urbani più ampi, non più destinati alla sosta e all'incontro, ma pensati per il transito veloce delle carrozze.

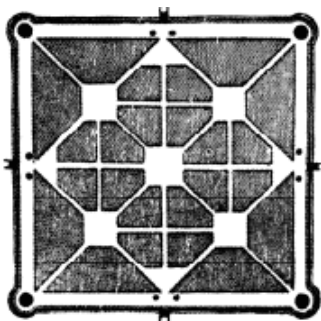
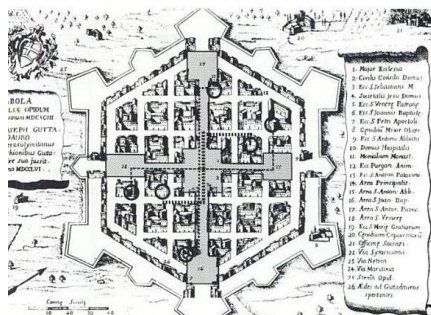
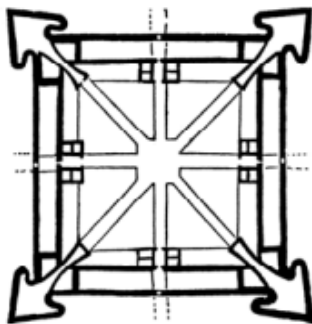
La regolarità architettonica sui rettili e sulle piazze, le convergenze prospettiche sui monumenti aulici, l'uso di scalee, di fontane e di



In alto: Pianta nel trattato di G. Maggi

Al centro: Avola
Henrichemont

In basso: S.Stefano di Camastra



giochi d'acqua come arredo urbano, il dominio di sempre più grandi spazi, i fastosi impianti residenziali extraurbani, i giardini costruiti rispecchiano il fasto delle corti, della controriforma e della nobiltà (ASTENGO, 1966).

Tali componenti fondamentali della nuova sintassi barocca trovano ampia applicazione nella realizzazione delle nuove città.

Tra queste alcune rimasero ancora legate alla necessità di trovare un perfetto equilibrio tra la forma stellata della cinta muraria dettata dalle esigenze militari della fortificazione moderna e l'impianto urbano.

L'apice di questa ricerca trova un punto conclusivo nell'opera di Vauban, a cui si deve la costruzione di una serie di fortificazioni bastionate ad alcune delle quali fu associata la realizzazione di una nuova città, come ad esempio a Saarlouis, costruita nel 1680, e a Neuf Brisach del 1698.

Tuttavia in questi anni le cause che condussero alla costruzione di nuovi insediamenti furono molteplici.

In Sicilia, tra la fine del Cinquecento e l'inizio del Settecento, si assistette ad un processo di abbandono delle campagne ed alla formazione di un sottoproletariato urbano che causò la crescita impetuosa della popolazione delle grandi città.

Per combattere il fenomeno di spopolamento delle aree rurali venne concessa ai nobili la cosiddetta *licentia populandi* per la fondazione di nuovi insediamenti nei feudi spopolati al fine di incrementare la produzione agraria, destinata in parte a venire venduta altrove.

Tale autorizzazione veniva concessa dal governo, previo versamento di un contributo in denaro, a condizione che il nuovo borgo fosse costituito da almeno cinquanta case, che fosse provvisto fin dall'inizio di una canonica, di una casa comunale, di un magazzino per le derrate alimentari, di una panetteria, di una locanda e di una taverna e del palazzo del fondatore.

Tutto questo comportava da parte del fondatore la disponibilità di risorse che le città demaniali non erano in grado di mobilitare, il quale però riceveva come contropartita il diritto al titolo di duca o di principe e, in questo caso, ad un seggio nel senato del vicereame.

Sicché l'ambizione dei baroni ad un titolo nobiliare fece raddoppiare il numero dei centri urbani che passarono, nel giro di un secolo, da 170 a 340.

L'impianto di questi nuovi borghi fa riferimento a schemi consolidati basati o su a isolati costituiti da lunghe strisce di case affacciate su vicoli che confluiscono in strade più larghe, o su isolati quadrati delimitati da una rete di strade equivalenti, con una piazza, quasi sempre centrale, e una strada maggiore il cui fondale è rappresentato dalla chiesa.

Vittoria, fondata nel 1607 dalla contessa Vittoria Colonna Henriquez-Cabrera, Paceco fondata nel 1607 dal marchese Placido Fardella, Cattolica, la cui fondazione avvenne intorno al 1612 ad opera di Blasco Isfar et Corillas, Casteltermini nata nel 1629 ad opera del nobile Gian Vincenzo Maria Termini e Ferreri, Aliminusa, Scillato, Sclafani e Valledolmo risultati dalla scissione della Contea di Sclafani, Leonforte fondata nel 1610, da Nicolò Placido Branciforti, Rieti fondata nel 1647 da Giovanni Ruiz de Calcena, Niscemi, la cui origine risale al 1629, grazie alla fondazione da parte del principe di Butera, Giuseppe Branciforte e Palma di Montechiaro fondata nel 1637 dai due gemelli Carlo e Giulio Tomasi, appartengono a questa categoria.

Tuttavia tra tutte quest'ultima rappresenta sicuramente il caso più significativo, grazie alla presenza di un impianto urbano inusuale basato su una croce di strade con una piazza centrale ad angoli chiusi, che richiama la struttura urbana delle città di Villarreal in Spagna e Borgomanero in Italia, costruite tre o quattro secoli prima, e influenzerà la costruzione trent'anni dopo della città di Panama in America.

Sempre di stampo neofeudale furono le città di Charleville, Henrichemont e Richelieu, fondate in Francia nella prima metà del 1600.

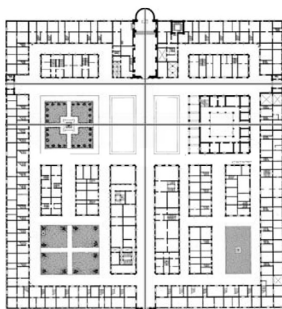
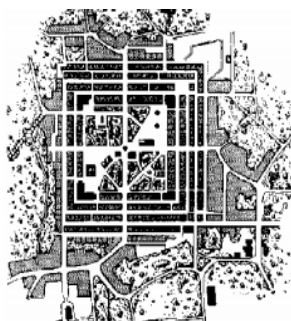
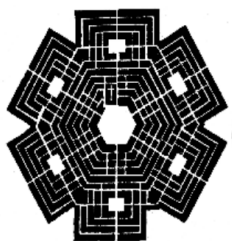
La città di Charleville è stata creata ex nihilo dalla famiglia Gonzaga e in particolare da Carlo III di Gonzaga (1580-1637), che nel 1606, in occasione del suo 26° compleanno decise di creare Charleville, letteralmente "città di Carlo", per farne la capitale del suo nuovo principato.

La storia della città di Henrichemont è sostanzialmente la stessa di quella di Charleville.

Nel 1609, il duca di Sully, primo ministro del re Enrico IV, acquistato un terreno nel Principato di Boisbelle, nei pressi di Bourges, decise di costruire una nuova capitale chiamata "Henrichemont" in onore del re.

Il progetto dell'impianto urbano venne affidato all'ingegnere Claude Chastillon che definì uno schema a griglia ortogonale di forma quadrata di circa 500 metri di lato, con al centro la piazza principale, anch'essa quadrata. Dalla mezzera dei lati della piazza 4 strade perpendicolari

*In alto: Grammichele
Al centro: Freudenstadt
In basso: Servigliano*



raggiungono il perimetro fortificato, individuando le quattro porte d'accesso alla città, ciascuna con ponte levatoio.

Tali strade dividono l'impianto in quattro settori urbani, anch'essi quadrati, ognuno dei quali presenta al suo interno un'ulteriore piazza quadrata di dimensioni minori e quattro strade perpendicolari che, a loro volta, suddividono il settore in quattro quadrati minori, divisi a metà da quattro strade diagonali, poste a 45°, che partono dagli angoli delle piazze. La progettazione della chiesa, del tempio, del collegio, del mercato coperto ed dell'osteria, nonché quella degli edifici residenziali venne affidata all'architetto Salomon de Brosse.

Richelieu nacque nel 1631 quando il cardinale Richelieu, al culmine della sua carriera di statista, ottenne dal re Luigi XIII l'autorizzazione a costruire un palazzo ed un borgo col suo nome.

Nelle intenzioni del Cardinale, il borgo, progettato dall'architetto Jacques Lemercier, doveva ricreare la "città ideale" secondo i principi architettonici classicisti del Seicento francese.

L'impianto urbano è costituito da un grande rettangolo di 620 per 390 metri di lato, cinto da mura, delimitato da canali e accessibile da tre porte monumentali, la quarta, falsa, serve a rispettare la simmetria dell'insieme.

La strada principale, un'arteria mediana larga 12 metri e bordata simmetricamente su ambo i lati da 14 palazzi privati, è orientata secondo l'asse nord-sud e individua alle sue estremità due piazze di forma quadrata.

Nella piazza posta a nord, la Place Royale, erano ubicati l'accademia ed il convento, mentre la piazza posta a sud, Place du Cardinal, conteneva la chiesa, il mercato e il palazzo di giustizia.

Benché l'ambizioso progetto dell'architetto di corte Jacques Lemercier non sia stato completato, anche a causa della morte del Cardinale nel 1642, il borgo è tuttora considerato un capolavoro dell'urbanistica europea del secolo XVII.

Tra il XVII e il XVIII secolo comparvero per la prima volta nuove città frutto di esperienze proto industriali.

È il caso della costruzione in Italia della città di Cervia nel 1699 e del borgo di San Leucio nel 1773 e in Francia di le Salines Royales di Chaux nel 1773.

Cervia era una piccola città di salinari, posta in prossimità di una malsana palude.

Da tempo la malaria ne stava decimando la popolazione, sicché nel 1699 lo Stato Pontificio, per tutela la raccolta del sale, cospicua fonte

di entrate, decise di costruire ex-novo una piccola città per trasferirvi l'industria.

Le saline erano circa duecento, ognuna gestita da un nucleo familiare, e altrettanti, quindi, dovevano essere gli alloggi, aggregati quattro a quattro in case con un cortiletto per depositare gli attrezzi.

L'impianto urbano di 170 per 270 metri, progettato da Francesco Fontana, era distribuito lungo una strada principale disposta tra due porte nella via di comunicazione territoriale più frequentata e con una grande piazza al centro, all'interno della quale di fronte al palazzo municipale era stata posta per la prima volta la chiesa, fino ad allora ai margini dell'abitato.

Non avendo bisogno di un vero e proprio perimetro bastionato, Fontana ripropose lo schema utilizzato un secolo prima a Freudenstadt, in Germania, che prevedeva la coincidenza della cinta muraria della nuova città con i muri esterni delle case, qui per la prima volta costruite direttamente dall'Amministrazione pontificia, con il medesimo stile architettonico e persino il medesimo colore giallino.

La collina di San Leucio fu acquistata, nel 1750, da Carlo III di Borbone dai principi Acquaviva di Caserta con l'iniziale presupposto di farne una serie di riserve di caccia e di residenze secondarie per lo svago della Famiglia Reale.

Successivamente, Ferdinando IV volle fondare la Real Colonia di San Leucio, un piccolo nucleo urbano rappresentativo di una città ideale, Ferdinandopoli, in cui dare attuazione ad un programma innovativo di riforme sociali, introducendovi inoltre la manifattura della seta.

Le Salines Royales di Chaux furono commissionate nel 1773 da Luigi XV all'architetto Claude Nicolas Ledoux che immagina un complesso semicircolare organizzato secondo due assialità principali: quella fra l'ingresso e la casa del direttore e quella segnata dai complessi di lavorazione del sale. L'ingresso è individuato da un grande porticato con un ordine dorico completo di trabeazione ed affiancato da volumi semplici. L'entrata è scavata su una muratura bugnata ed inquadrata in una grande nicchia rivestita di pietra. Al centro della struttura è la casa del direttore, in asse con l'entrata ed affiancata dai padiglioni di lavorazione del sale, caratterizzata in facciata da colonne, costituite da rocchi ed elementi a forma di parallelepipedo, che reggono in timpano classicheggiante.

Dalla fine del Seicento alla fine del Settecento una serie di calamità naturali, che colpirono principalmente l'Italia meridionale, condussero alla ricostruzione, spesso in siti differenti, di molte città esistenti gravemente danneggiate dall'evento catastrofico.

Nel 1682 una frana, dovuta agli ampi smottamenti di terra provocati da piogge torrenziali, distrusse il vecchio centro siciliano di S.Stefano posto a circa 500 metri di altitudine.

Nel 1683 per volere del Duca di Camastra, che cedette alla popolazione le proprie terre, venne edificato il nuovo nucleo cittadino che in suo onore, prese il nome di S.Stefano di Camastra.

Il disegno urbano fu affidato all'ingegnere militare Carlos di Grunenburg, collaboratore del duca e progettista di numerose fortificazioni in Sicilia. Di Grunenburg utilizzò uno schema basato su un quadrato contenente al suo interno un rombo che ricalca quello utilizzato qualche decennio prima nella cittadina francese di Henrichemont.

Ricostruita in soli otto anni, dopo il terremoto che il 5 giugno 1688 rase al suolo il vecchio sito medievale e molti paesi vicini, Cerreto Sannita è il risultato di un progetto ardito del *regio ingegnere* Giovanni Battista Manni che per la prima volta diede vita ad un impianto urbano aperto, senza mura, svincolato dalla centralità del castello o della chiesa.

Dopo lo studio dei grandi trattati rinascimentali sulla città ideale, dopo l'esperienza di Pienza progettata dall'architetto Rossellino, Manni diede vita ad un impianto urbano fortemente somigliante a quello della città di Sabbioneta ed al centro storico di Torino, dopo gli interventi dell'architetto Vitozzi del 1600.

L'11 gennaio 1693, alle due del pomeriggio, un terrificante terremoto devastò la Sicilia occidentale.

Due mesi dopo, il Duca di Camastra, nominato commissario generale per la ricostruzione, ricorre alla collaborazione dell'ingegnere militare di Grunenburg, con cui aveva già collaborato nella ricostruzione di S.Stefano.

Sebbene la maggior parte delle città verranno ricostruite sulle loro rovine, una decina di esse saranno ricostruite in altro sito e rifatte *ex-novo*: i modesti borghi di Ferla, Sortino, Ispica, Buscemi ricorrendo alle lottizzazioni ortogonali già collaudate in Sicilia nella vasta colonizzazione agraria tra il Cinquecento e il Seicento, mentre per Noto, Ragusa, Avola e Occhiolà, che diventerà Grammichele, compariranno schemi più sofisticati.

Grunenburg traccia le piante dei nuovi borghi consultando i trattati rinascimentali.

Il 18 aprile viene fondata Grammichele, in sostituzione del vecchio centro di Occhiolà andato distrutto, con un impianto perfettamente esagonale.

Il modello di riferimento è la pianta della città di Palmanova che a sua volta si rifaceva al disegno di Filarete della città ideale di Sforzinda.



Un po' più complessa fu la progettazione della città di Ragusa, data l'ostilità degli abitanti a trasferirsi nel nuovo centro.

Così Grunemburg dovette ricorrere ad un modello più aperto in grado di ammettere una connessione con il nucleo più antico, un vecchio borgo accampato su uno sperone.

Per fare questo prese a riferimento la recente duplicazione della città di Nancy avvenuta sotto il regno del duca Carlo III, e progettò un impianto urbano regolare che espanse duplicando i temi collettivi a partire da una seconda chiesa madre.

Ma il caso sicuramente più complesso fu quello della ricostruzione della città di Noto poiché, a differenza delle città disegnate nei trattati, non sorse in pianura.

Infatti, sebbene, nella fase iniziale, la città nuova venne disposta in alto, su un pianoro, quasi subito ne seguì un'altra, quella oggi più conosciuta, posta più in basso sul pendio della collina.

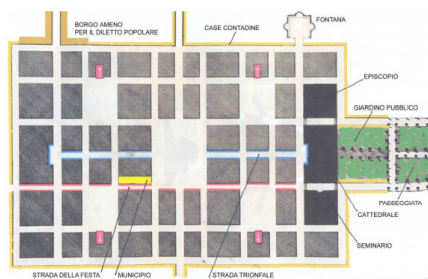
Data la pendenza del terreno, venne adottato un impianto urbano rettangolare, con lunghe strade parallele alle curve di livello tagliate da trasversali in pendenza, sull'esempio adottato, qualche decennio prima, nel disegno della città di Palma di Montechiaro.

Di tale impianto urbano venne ripresa, su suggerimento dell'architetto gesuita Angelo Italia che a lungo aveva soggiornato a Palma per costruire la chiesa madre, anche la conformazione dello spazio piazza con gli angoli chiusi ad L, sia al centro del quartiere sul pianoro sia nella città adagiata sul fianco della collina.

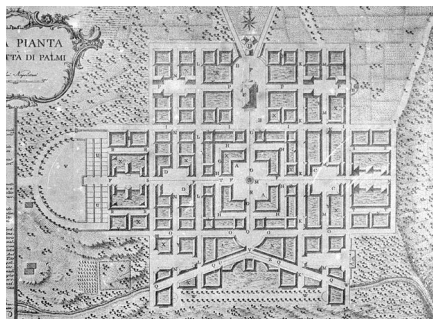
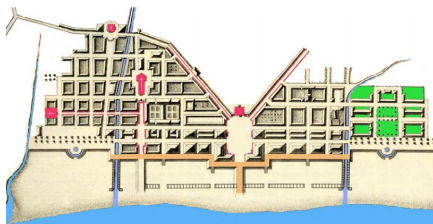
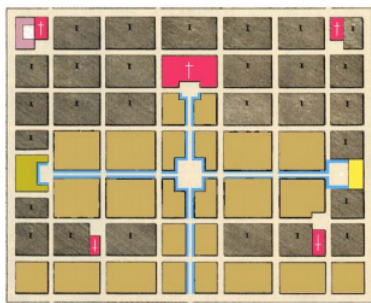
Tale configurazione, rarissima nelle città siciliane, risulta essere altrettanto infrequente negli studi dei trattatisti e può essere ritrovata soltanto nella città disegnata dallo Scamozzi.

Ma Angelo Italia era giunto da Palermo per sovrintendere la ricostruzione di Avola, una cittadina situata vicino la costa, a soli otto chilometri da

In alto: Mileto
 Al centro: Gallina
 Bagnara
 In basso: Palmi



Mileto



Noto, anch'essa gravemente danneggiata dal violento evento sismico. Ricostruita a valle del vecchio centro abitato, arroccato sulle colline iblee, la nuova città costituirà l'avamposto della valle di Noto, pertanto necessiterà di un perimetro fortificato in grado di proteggere il nucleo abitato dalle incursioni dei corsari, per lo più armati alla leggera. Pertanto, diversamente dalle città fortificate che dovevano far fronte alle sofisticate tecniche d'assedio dei grandi eserciti e che ricorsero a sempre più evoluti perimetri fortificati, qui verranno riproposte le semplici mura appena bastionate presenti nei disegni dei trattatisti italiani del Cinquecento e in particolare l'impianto esagonale proposto nel trattato di Pietro Cataneo, come era già stato fatto per Grammichele.

Come nello schizzo di Cataneo, l'impianto urbano di Avola è costituito da una pianta quadrata con una piazza centrale e una croce di strade maggiori larghe dieci metri, con quattro piazze di quartiere su un reticolo di strade minori larghe otto metri, ma a differenza del disegno proposto dal trattatista le quattro piazze di quartiere sono disposte a ridosso delle mura invece che all'interno del tessuto viario, secondo la variante già proposta da Grunemburg nel progetto di Santo Stefano di Camastra.

Nel 1771 il terreno del piccolo borgo di Servigliano, nella diocesi di Fermo, comincia lentamente a dirupare e gli abitanti chiedono al governo pontificio un rimedio, la soluzione migliore parrà quella di fondare *ex novo* un nuovo villaggio, dove l'architetto romano Virginio Bracci, segretario dell'Accademia di San Luca, riprenderà lo schema adottato alla fine del seicento nella cittadina di Cervia.

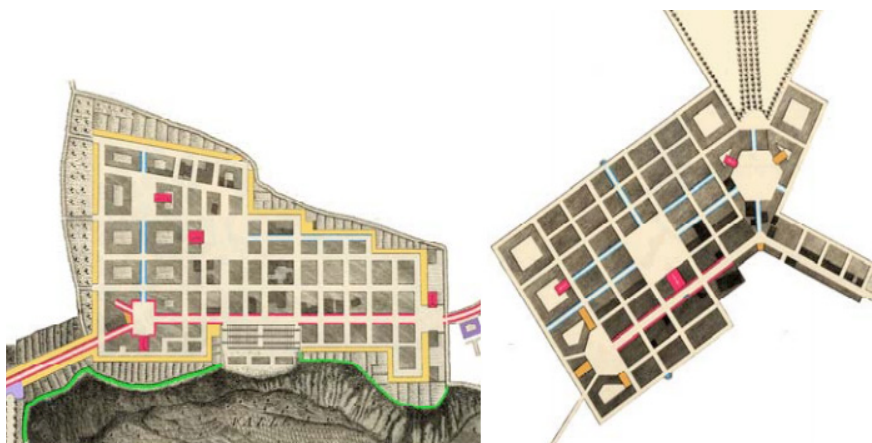
Il sito prescelto per la nuova città fu un'area pianeggiante in cui era già presente il convento dei frati minori Osservanti e la chiesa della Madonna del Piano.

L'impianto a T della città di Cervia, qui darà luogo ad una strada trionfale su cui si attestano i palazzi principali, dominata all'esterno dalla facciata della porta d'accesso, che conduce alla piazza principale e vede come fondale la chiesa.

L'asse trasversale della T, mentre a Cervia è fronteggiata dal palazzo municipale, qui è dominata dall'edificio della Colleggiata che affaccia anch'esso sulla piazza principale.

Nel 1783 un altro grave sisma colpì questa volta la Calabria meridionale provocando la distruzione di numerosi centri urbani.

Trentatré città vennero ricostruite, alcune come Reggio, sulle macerie del vecchio impianto medievale, la maggior parte in una località diversa e più sicura.



Le nuove città di Mileto, Gallina, Bagnara, Borgia, Cortale, Bianco, Palmi, Filadelfia, presentano un impianto urbano ancora legato alla geometria regolare della pianta e alla simmetria delle piazze secondarie, tipiche del progetto rinascimentale della città, ma contaminato dalla nuova libertà espressiva suggerita da Laugier nel Saggio sull'Architettura del 1753 e introdotta in Italia da Francesco Milizia nel 1781.

Ancora molto legato alle proporzioni espresse nei trattati rinascimentali, l'impianto urbano di Bianco fu rigorosamente dedotto dagli esempi proposti nello scritto di Pietro Cataneo.

Si tratta di un disegno regolare, basato su una geometria a griglia, che individua al centro la piazza principale per la fiera, di dimensioni cospicue, tipica degli impianti rinascimentali, e ai lati quattro piazze di quartiere, spesso tematizzate da una chiesa con il compito di garantirne la riconoscibilità, destinate al mercato quotidiano.

Già nel progetto di Seminara, invece, la distanza dalle proporzioni rigorose dei trattatisti si fa più evidente, anche grazie all'influenza dei grandi interventi di riqualificazione urbana, proposti in questo periodo da Ferdinando I di Borbone a Napoli.

All'impianto urbano a scacchiera, infatti, si aggiungono, lungo la direttrice della strada principale, tre quartieri futuri, articolati da una rete di larghi *boulevard*, proprio come quelli tracciati davanti all'albergo dei poveri della capitale, che intercettano le strade a croce che definiscono la viabilità interna dei quartieri.

La strada principale attraversa l'abitato ed è resa trionfale dalla presenza, nei due terminali, da un lato da una chiesa parrocchiale, priva però della sua piazza, e dall'altro dall'immenso edificio dell'ospedale.

Anche la parte regolare dell'impianto presenta tuttavia delle variazioni rispetto all'assetto rinascimentale: le chiese parrocchiali occupano

il centro delle piazze secondarie anziché un lato, la piazza principale è contrappuntata da una piazza del mercato e alla chiesa madre si contrappone un grande orfanotrofio che ricorda l'albergo dei poveri in costruzione in quegli anni a Napoli.

L'impianto di Mileto, invece, pur trovando i suoi riferimenti nei trattati di Filarete e di Scamozzi, dai quali riprende il tema delle quattro chiese parrocchiali nelle quattro piazze di quartiere e della presenza di una strada trionfale ed di una strada monumentale, introduce gli elementi innovativi del giardino pubblico e della passeggiata, di una fontana monumentale ai margini del centro abitato e soprattutto di uno "borgo ameno" destinato alla ricreazione del popolo.

La strada trionfale di Mileto diventa a Gallina il braccio di una croce di strade trionfali, una perpendicolare che parte dall'accesso principale alla città e termina nella chiesa madre, un'altra trasversale che ha come terminali il palazzo del governatore e il modesto palazzo municipale.

Qui le piazze di quartiere tematizzate dalla chiesa hanno un tono minore, mancano completamente i temi collettivi presenti a Mileto e si opera una forte distinzione sociale: gli isolati che si affacciano sulla croce principale sono assegnati alle persone facoltose, mentre il popolo è disposto nelle parti periferiche.

Tuttavia la grandiosità di questa concezione trova il suo vertice nella pianta di Palmi, in cui la croce di strade trionfali da un lato intercetta una sequenza di piazze, tre maggiori e due minori molto allungate, e dall'altro a fare da controaltare alla chiesa madre è un'immensa visuale sul paesaggio della passeggiata.

Appare qui evidente l'influenza dell'esperienza siciliana di Avola e delle tre piazze di Noto ma anche i suggerimenti di Laugier sulla varietà.

A Borgia la strada monumentale attraversa l'intera città e intercetta una sequenza di eventi che partono dalla locanda fuori porta, alla porta trionfale presidiata da una chiesetta, alla scalea che scende nella campagna, come nel Porto di Ripetta a Roma, alla piazza con una chiesa parrocchiale, al prato della fiera circondato di botteghe e alla passeggiata digradante sulla valle.

Sulle strade secondarie sono poste la chiesa madre alta sulla piazza principale e una seconda chiesa parrocchiale.

Elemento innovativo dell'impianto di Cortale è l'estremizzazione del concetto di fondale, per cui ogni strada termina in una chiesa o in un edificio di incerta destinazione ma comunque reso intrinsecamente prezioso dal suo sito o, in ogni caso, da una fontana.

La composizione geometrica dell'insieme, è passata ora in secondo piano, e la sequenza dei temi e il gioco delle citazioni diviene l'elemento principale su cui basare l'impianto urbano.

Bagnara è una città sul mare con la strada principale, preceduta e continuata da due passeggiate, parallele al fronte del porto, come nei casi di Bordeaux e di Senigallia, che intercetta una piazza simmetrica conclusa a monte da una Y di strade monumentali e tematizzata al centro da una grande chiesa. Ad est della piazza lo spazio urbano è articolato da una strada perpendicolare al mare ed una trasversale che terminano in due chiese periferiche. Ad ovest, invece, si sviluppa una sorta di quartiere giardino con corpi di fabbrica aperti sul verde e con uno *square* centrale di matrice inglese, alla maniera di quelli di Londra e di Edimburgo.

La nuova città di Filadelfia Calabria deve il suo nome alle mire del titolare di un vasto feudo nell'entroterra calabro che, consapevole dei principi illuministi che circolavano allora alla corte di Napoli, fece costruire per gli abitanti dei suoi villaggi distrutti, una nuova città, le cui istituzioni avrebbero dovuto ispirarsi a principi liberali e il cui nome e il cui disegno ricordassero la Philadelphia americana.

L'impianto urbano di questo nuovo centro è fondato su una croce di strade larghe 12 metri con al centro una immensa piazza rigorosamente laica, luogo del mercato e delle assemblee cittadine, con al centro il palazzo municipale, mai realizzato, e circondata dal palazzo baronale, dal tribunale, dal carcere, dal caffè e dalla locanda.

I quartieri vengono tematizzati soltanto attraverso quattro lunghe strade trionfali che terminano nelle rispettive chiese con modesti sagrati, poste di spalle alla piazza principale.

Nel XVIII secolo il processo colonizzazione della Sardegna da parte dei Savoia diede vita alle città di Carloforte (1738), Calasetta (1771), La Maddalena (1777), Santa Teresa di Gallura (1808), Villasimius (1824).

Tra le grandi realizzazioni all'estero un posto di rilievo è occupato da San Pietroburgo fondata da Pietro il Grande nel 1703 in un territorio acquitrinoso che nel secolo precedente era appartenuto alla Svezia.

Le città di fondazione nel Nuovo Mondo

La maggior parte delle città americane è stata fondata a partire dal XVI secolo, a seguito dell'operazione di esplorazione, conquista e colonizzazione compiuta a partire dal 1492 da parte di molti stati europei.

SPAGNA

Il fenomeno iniziale di tale processo inizia con la colonizzazione spagnola, iniziata con l'arrivo di Cristoforo Colombo nel Nuovo Continente, che diede vita ad un numero consistente di città fondate, in prima battuta ad opera principalmente dei Conquistadores, capi delle spedizioni militari spagnole nel Nuovo Mondo, per il presidio del territorio; poi a partire dalla fine del 1500 ad opera dei gesuiti che portarono avanti un'intensa campagna di evangelizzazione.

Fin dalle prime fondazioni compare nelle città americane il tracciato reticolare, anticipando le norme regolatrici sulle procedure di fondazione dei nuovi insediamenti coloniali, codificate in una legge ad opera di Filippo II il 3 giugno del 1573.

La corrente ripetitività della forma a scacchiera, organizzata attorno ad una piazza centrale rettangolare dalla quale partono le strade principali, schema caratteristico di centinaia di città fondate in America, è frutto della sintesi delle principali esperienze europee dei secoli precedenti.

In essa sono rintracciabili i tracciati di Ippodamo da Mileto, gli schemi militari dei *castrum* romani e delle successive *bastides* francesi, la tradizione delle città rinascimentali italiane, i modelli descritti nei trattati di architettura e di arte militare, certamente influenzati dalle esperienze urbane precolombiane..

Tuttavia come descritto da Jorge Hardoy (1968) tale tracciato reticolare vede negli anni un graduale e continuo perfezionamento nella regolarità della scacchiera che trova la sua compiutezza a partire dal 1530 e culmina negli impianti delle città di Puebla (1531) e di Lima (1535).

Inizialmente si costruirono principalmente fortini per difendersi dagli indigeni e per scambiare con loro i prodotti ed i servizi indispensabili alla sopravvivenza: ne sono esempio il forte Natividad fondato da Colombo nel 1492 su Haiti, utilizzando come materiale il relitto della Santa María distrutta l'anno precedente; La Isabela nella Repubblica Dominicana, fondata da Cristoforo Colombo durante il secondo viaggio del 1493, dopo la scoperta della distruzione del forte di Navidad; Ciudad Colonial fondata nel 1502 da Nicolás de Ovando nella Repubblica Dominicana.

Nel 1496 Bartolomeo Colombo, fratello di Cristoforo dopo la scoperta di oro nel fiume Ozama, in una valle del sud, fondò la città di Santo Domingo.

Nel 1510 l'esploratore Vasco Nunez de Balboa fonda, nell'attuale Colombia, la città di Santa María la Antigua del Darién, per trasferire in un luogo più protetto il forte di San Sebastian de Urabála, costantemente attaccato dalla popolazione indigena. È la più antica città fondata dagli Europei nella terraferma americana.

Tra il 1511 e il 1519 l'esploratore Diego Velázquez de Cuéllar, governatore di Cuba, fondò le sue principali città tra cui Santiago de Cuba (1514), Puerto Principe (1514) e San Cristobal de la Habana (1519), l'attuale Avana.

Nel 1519 l'anziano avventuriero Pedrarias Davila fondò la città di Panama, sulla costa occidentale, nel punto più stretto dell'istmo che connette il nord e il sud del continente americano, in modo da poter comunicare facilmente con il Mar dei Caraibi.

Tuttavia è con lo sbarco di Hernan Cortes, il 22 aprile del 1519, e con la fondazione della città di La villa Rica de la Veracruz, l'attuale Veracruz, base per la conquista del Messico da parte della corona spagnola ed in breve tempo il maggiore porto della Nuova Spagna, che la Spagna stabilisce la sua presenza permanente sul territorio americano.

Nel 1521 con la sottomissione dell'impero azteco nasce il vicereame spagnolo per opera di Cortés e Città del Messico, la nuova città edificata sulle rovine della capitale azteca di Tenochtitlán, ne diviene la capitale.

Il geometra di Cortés, Garcia Bravo, traccia la città sulla falsariga di quella azteca, ma secondo il repertorio concettuale europeo basato su strade, piazze e lotti edificabili, definendo un modello unificato che guiderà tutte le fondazioni successive e caratterizzato da una pianta a scacchiera, una spaziatura regolare di piazze e strade, e la monumentalità dell'architettura religiosa.

A Gracia Bravo si devono anche i piani di Veracruz e della città di Oaxaca, risalente al 1532.

Su questo schema, sempre in Messico, verranno progettate successivamente le città di Acapulco (1523), di Puebla (1531) su progetto di Alonso Martin Perez, di Queretero (1534) su progetto di Juan Alanis e di Morelia (1541) di Juan Ponce.

La stessa sorte della capitale azteca, toccò nel 1533 alla capitale dell'impero Inca, Cuzco, sulla quale gli spagnoli per mano di Francisco Pizarro, costruirono la loro capitale Cusco posizionandosi nella piazza

principale degli Inca, la centrale Plaza de Armas e utilizzando le mura di pietra incaiche come fondamenta delle pareti bianche delle case e dei conventi.

Lo stesso schema fondato sulla regola della piazza centrale era stato adottato due anni prima, nel 1531, nella prima città spagnola in Perù, San Miguel de Piura, sempre ad opera di Pizarro, e poco dopo nella fondazione di Quito (1532) e di Lima (1535).

Sempre in Perù, nel 1534 il *conquistadores* Diego de Almagro fondò la città di Trujillo, ufficializzata l'anno seguente da Pizarro, il cui impianto combina il tracciato reticolare ad una cinta poligonale di forma ovale, che richiama i progetti di Francesco di Giorgio e le cittadelle francesi progettate da Vauban alla fine del XVII secolo.

Sebbene gli spagnoli si insediarono lungo la costa nord dell'attuale Colombia nel 1510 la città di Santa María la Antigua del Darién da loro fondata andò presto distrutta. Il loro primo insediamento permanente risale al 1525, anno in cui fu fondata Santa Marta ad opera di Rodrigo de Bastidas. Successivamente nel 1533 venne fondata Cartagena da Pedro de Heredia, nel 1538 Santa Fé de Bogotá da Gonzalo Jiménez de Quesada e nel 1572, Villa de Leyva da Hernán Suárez de Villalobos per ordine di Don Andrés Díaz Venero de Leyva, primo presidente del Nuovo Regno di Granada.

Nel 1536, una spedizione guidata da Pedro de Mendoza, fondò il primo nucleo della città di Buenos Aires in Argentina in quello che oggi è il quartiere di San Telmo.

Nel 1561 Pedro del Castillo fondò in Argentina la città di Mendoza dal nome del governatore del Cile don García Hurtado de Mendoza che aveva commissionato la spedizione.

Qualche anno più tardi nel 1567 Diego de Losada fondò in Venezuela la città di Caracas⁴.

Come esplicitato da Graziano Gasparini, nonostante la distanza i due impianti urbani risultano perfettamente uguali:

“Entrambi i piani contano 24 isolati con la piazza al centro. Ciascun isolato è suddiviso a croce, creando quattro unità abitative. Da questi nuclei iniziali trae origine la città, e la forma reticolare tracciata al momento della fondazione persiste nell'attuale contesto urbano” (GASPARINI, 1998).

Una tipologia di tracciato completamente diversa è quella delle città

minerarie. Si tratta di formazioni spontanee non pianificate, il cui nucleo abitato si organizza disordinatamente ad opera di coloro che giungono per primi nei luoghi di scoperta delle miniere. È il caso delle città messicane di Zacatecas fondata nel 1546, di Guanajuato fondata nel 1554 e di Taxco fondata nel 1581 tutte in prossimità di fruttuose miniere d'argento.

Della stessa natura è la città boliviana di Potosì fondata nel 1546, a circa 4.000 metri di altitudine, a seguito della scoperta di uno dei più grandi giacimenti di argento del Nuovo Mondo.

Nel 1548 lungo la strada principale per il trasporto dell'oro e dell'argento venne fondata la città commerciale di Nuestra Senora de La Paz ad opera di Alonso de Mendoza, commissionato da Pedro de la Gasca, per commemorare la "pacificazione" del Perù.

Altre eccezioni rispetto al tracciato regolare si riscontrano in alcuni casi di città fortificate in cui l'impianto è dato dalla sovrapposizione di tracciati regolari a costruzioni militari. Ne sono un esempio la già citata città di Trujillo fondata nel 1534 in Messico; la città di Angol in Cile, fondata nel 1553 da Pedro de Valdivia e distrutta nello stesso anno dagli indigeni Mapuche nella battaglia di Tucapel, caso unico di impianto urbano quadrato con vie radiali; la città di Santa Clara, nell'isola di Cuba, fondata nel 1689, la cui piazza con gli angoli esterni privi di vie angolari ricorda le città di Gattinara in Italia e di Vitry le François in Francia.

Successivamente, tra il 1576 e il 1768, gli Spagnoli fondarono un numero consistente di nuove città anche ad opera dei gesuiti, impegnati in un'intensa campagna di evangelizzazione dei popoli indios che occupavano le terre del Brasile, del Paraguay, dell'Argentina, della Bolivia e dell'Uruguay ma anche di Quito, Nuova Granada e Cile, che il precedente trattato di Tordesillas aveva loro assegnato. In pochi anni i gesuiti riuscirono a «ridurre» a vita sedentaria circa 144.000 persone in una trentina di villaggi-modello retti da un sistema democratico.

Tali villaggi denominati *reducciones* erano organizzati secondo un ordine geometrico perfetto realizzato, con poche variazioni, in tutti i villaggi. Ognuna di esse si sviluppava intorno a una piazza quadrata al cui centro c'era una grande croce e un'immagine del santo patrono. Dall'altro lato si trovava la chiesa, l'unico edificio decorato, con delle case per le vedove e gli orfani e la scuola, gli alloggi dei missionari e le officine; dietro la chiesa c'erano l'orto e il cimitero. Sul lato opposto

vi erano le abitazioni degli indigeni, e nei lati restanti il Consiglio della Missione, una portineria, un ospizio, delle cappelle, un orologio solare e il carcere. Il villaggio era protetto da trincee e da un muro per proteggersi dagli attacchi degli altri indigeni e dalle incursioni degli schiavisti così detti bandeirantes o paolisti.

Sebbene i gesuiti arrivarono nel 1585 nel Tucumán e nel 1587 nel Paraguay le prime missioni fallirono e soltanto nel 1610 vennero fondate le prime riduzioni. Tra le più note ricordiamo: Nuestra Señora de Loreto (1610), Santa Maria la Mayor (1626), San Ignacio Mini (1632) e Santa Ana (1633) in Argentina; São Miguel das Missões (1632) in Brasile; Jesús de Tavarangue (1685) e Santísima Trinidad (1706) in Paraguay, dichiarate Patrimonio dell'umanità dall'UNESCO.

PORTOGALLO

Sebbene non abbastanza ricco e popolato da conquistare grandi territori, il Portogallo, che mirava ad impiantare una rete di basi commerciali sulla rotta delle Indie orientali per controllare il commercio delle spezie, fu la prima nazione ad esplorare via mare diversi territori al di fuori del continente europeo nel XV secolo.

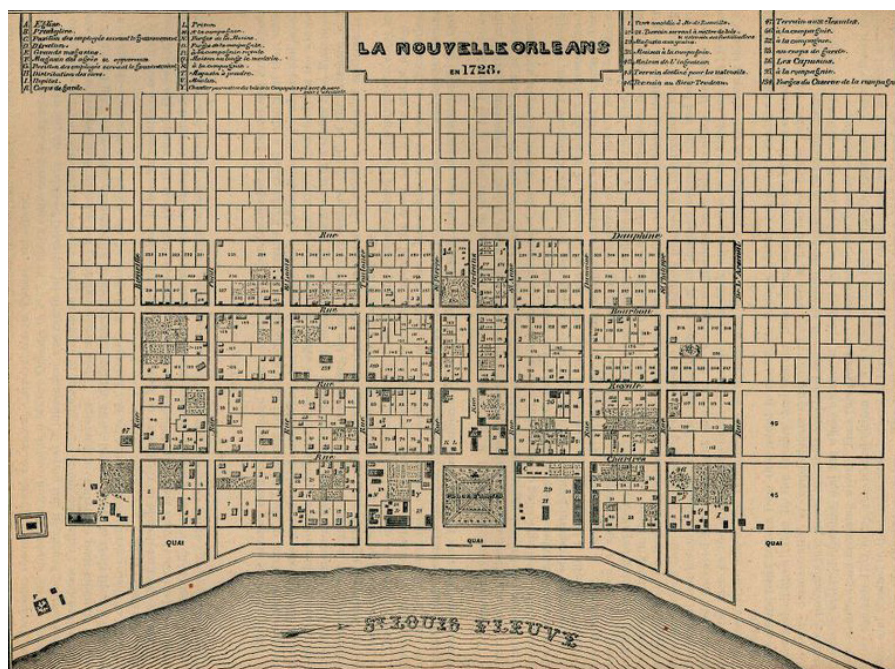
Quando nel 1492 la Spagna inizia a conquistare il Nuovo Continente fu necessario fissare una frontiera tra le ambizioni dei due paesi.

Così nel 1494 la Spagna e il Portogallo approvarono il trattato di Tordesillas, che identificava nel meridiano Raya, ad ovest dell'isola di Capo Verde, la linea di demarcazione tra i territori appartenenti a ciascuna nazione: le terre ad est di questa linea sarebbero appartenute al Portogallo e quelle ad ovest alla Spagna.

La prima fase della colonizzazione portoghese, tra il 1534 e il 1536, venne organizzata dal re attraverso la divisione del territorio in 15 capitanerie, date in dono a nobili e ricchi portoghesi al fine di amministrare ed esplorare i nuovi territori.

Il 22 aprile del 1500 l'esploratore Pedro Álvares Cabral raggiunse la costa orientale del Sudamerica corrispondente all'odierno Brasile e nel 1532 i coloni guidati da Martim Afonso de Souza cominciarono a stabilirsi nella regione fondando la città di São Vicente. Nel 1536 il comandante della capitaneria di Pernambuco fondò la città di Olinda.

Tuttavia la difficoltà di gestione interna e gli assalti dei popoli



indigeni condussero al fallimento di gran parte delle capitanerie, costringendo il governo centrale ad adottare una strategia coloniale più efficace, inviando in Sudamerica un numero consistente di truppe.

Nel 1549, una flotta condotta da Tomé de Sousa sbarcò sulle coste brasiliane stabilendo un governo centrale nella colonia e fondando nel nord-est la capitale Salvador.

Nel 1554 i missionari gesuiti Manuel da Nóbrega e José de Anchieta fondarono il villaggio di São Paulo de Piratininga, che diede origine alla città di São Paulo.

Dal 1565 al 1567, Mem de Sá, ufficiale coloniale e terzo governatore generale del Brasile, riuscì a condurre un attacco contro una colonia francese chiamata Francia Antartica, presso la baia di Guanabara, fondando nel marzo del 1567 la città di Rio de Janeiro.

Una seconda ondata di nuove città venne costruita dai portoghesi al termine del XVII secolo, quando i *bandeirantes*, esploratori coloniali con lo scopo di catturare schiavi per venderli e trovare metalli preziosi, trovarono l'oro nei territori a ovest della costa.

Il gran numero di coloni giunto nella regione permise la fondazione di

molti villaggi, i primi dei quali vennero costruiti nel 1711: Vila Rica de Ouro Preto, Sabará e Mariana, seguiti da São João Del Rei (1713), Serro, Caeté (1714), Pitangui (1715), São José do Rio das Mortes (1717, oggi Tiradentes) e Diamantina (1725).

Nel tentativo di espandere la frontiera del Brasile il governatore coloniale Manuel Lobo nel 1679 creò la Colonia del Sacramento sulle rive del Río de la Plata, sul lato opposto rispetto a Buenos Aires in una regione che apparteneva legalmente alla Spagna, dando vita a numero scontri tra le due nazioni per il controllo del territorio. Per mantenere la regione sotto il controllo portoghese altri forti furono costruiti nella regione meridionale: furono fondate le città di Curitiba (1668), Florianópolis (1675), Rio Grande (1736), Porto Alegre (1742).

Se la Spagna e il Portogallo si contesero la dominazione dell'America meridionale, nell'America settentrionale le iniziative di fondazione di nuovi centri urbani necessari a impiantare stabilmente delle colonie, furono portate avanti principalmente dai francesi, dagli olandesi e dagli inglesi.⁵

FRANCIA

Sebbene le prime esplorazioni francesi nel nuovo continente si ebbero all'inizio del 1500 ad opera degli esploratori Giovanni da Verrazzano e Jacques Cartier, il monopolio spagnolo e le guerre di religione in Francia scoppiate alla fine del secolo causarono un rallentamento dell'opera coloniale francese e le prime colonie fondate nel nuovo continente, Rio de Janeiro (France Antarctique) nel 1555 e São Luís (France Équinoxiale) nel 1612 in Brasile e Fort Caroline nel 1562 in Florida non ebbero successo.

Nel 1604 fu fondato Port Royal nella colonia di Acadia nel Nord America distrutto definitivamente nel 1613.

L'impero coloniale francese nasce intorno al 1600 quando il mercante François Gravé Du Pont e il capitano della French Royal Navy Pierre de Chauvin de Tonnetuit fondarono sulla costa, alla foce del fiume San Lorenzo, la città di Tadoussac, la prima stazione commerciale francese sul continente della Nuova Francia.

Nel 1608 l'esploratore Samuel de Champlain fondò Québec nel luogo dove prima sorgeva un insediamento indigeno che, dopo un breve periodo di dominazione inglese (1629-1632), divenne la porta di accesso alla colonia della Nuova Francia.

Sempre lungo la riva nord del fiume San Lorenzo, nel 1634 fu fondata dal signor Laviolette su ordine di Samuel de Champlain la città di Trois-Rivières e nel 1642, un gruppo di coloni, capeggiati da Paul Chomedey de Maisonneuve, fondarono Ville-Marie, nucleo originale dell'attuale Montreal.

Nel 1634 l'esploratore franco-canadese Jean Nicolet, commissionato dal Samuel de Champlain, fondò la città di Green Bay nel Wisconsin al fine di intercettare una via commerciale più breve verso la Cina.

Negli anni seguenti la colonizzazione francese fu opera di piccoli nobili, mercanti e missionari che avevano come obiettivo quello di collegare la Nuova Francia al Golfo del Messico e respingere gli inglesi verso le coste dell'Atlantico.

Il loro maggior successo fu la spedizione guidata da René Robert Cavelier de La Salle verso le foci del Mississippi nel 1680 che condusse alla conquista della nuova provincia della Louisiana.

Durante questa spedizione venne fondato Fort Prud'Homme (1682), poi diventato Memphis, nell'attuale territorio del Tennessee, come rifugio al gruppo di esploratori durante la ricerca di un membro della spedizione disperso.

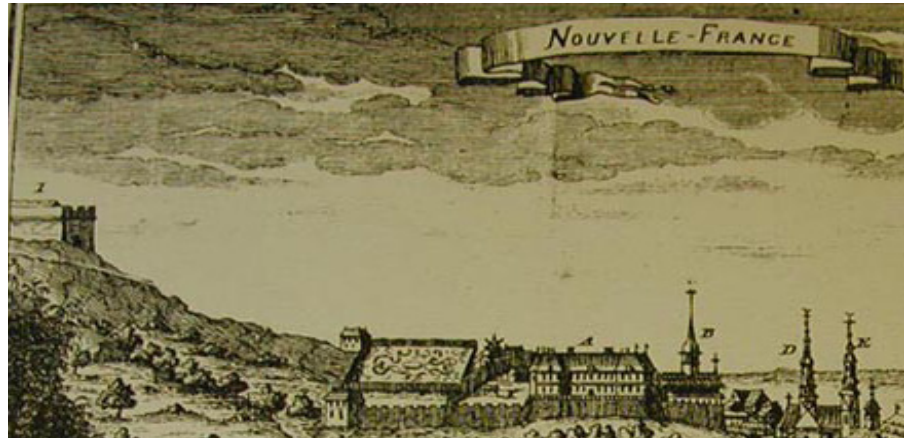
Nel 1698 Pierre LeMoyne d'Iberville esplorò le foci del Mississippi, e, prima di ritornare in Francia, costruì un forte a Biloxi, chiamato Maurepas e nel 1699 la città di Baton Rouge. Nel 1702, tornò una seconda volta nel Golfo del Messico e fondò un forte a Mobile.

Nel 1701 Antoine Laumet de La Mothe, sieur de Cadillac fondò Fort Pontchartrain du détroit, l'attuale Detroit, in onore del Conte di Pontchartrain, ministro della Marina.

Nel 1690 protestanti francesi provenienti dalla Virginia si insediarono nei pressi del fiume Pamlico e nel 1705 fondarono la città di Bath, prima città del North Carolina.

Quasi quarant'anni dopo la conquista della Louisiana, nel 1718 gli uomini della Compagnia del Mississippi guidati da Jean Baptiste Le Moyne de Bienville vi fondarono la città di New Orleans, in onore del reggente Filippo II di Orléans.

Nel 1764 Pierre Laclède assieme al suo figliastro Auguste Chouteau fondarono a sud della confluenza sulla riva ovest del Mississippi



l'insediamento di Saint Louis al fine di controllare il commercio delle pellicce.

OLANDA

L'America del Nord fu per lungo tempo contesa tra gli inglesi e gli olandesi.

La Compagnia Olandese delle Indie Orientali aveva affidato nel 1609 una missione di esplorazione al capitano inglese Henry Hudson, che costruì alcuni forti lungo la costa e all'interno, che dovevano servire soprattutto come basi per il commercio di pellicce con i nativi.

Egli era tornato ad Amsterdam con un progetto di colonizzazione ed insediamento alla foce del fiume che poi prenderà il suo nome.

Negli anni successivi gli Olandesi, comandati da Hendrick Corstiaensen, costruirono un primo avamposto detto Fort Nassau (1614), nella zona dell'attuale Albany. Fort Nassau fu rimpiazzato da Fort Orange nel 1624. Nel 1625 fu fondato, nella parte meridionale di Manhattan, Fort Amsterdam, e fu ufficialmente stabilito il commercio di pelli con i nativi.

L'impianto iniziale di New Amsterdam, basato su un tracciato urbano organico e piuttosto caotico, venne mutato nel 1647 ad opera di Peter Stuyvesant, ultimo governatore olandese prima della cessione della colonia al governo britannico. Stuyvesant trasformò l'impianto originario in una versione ridotta dell'omonima città olandese, sovrapponendo al vecchio impianto un reticolo di nuove strade, costruendo un canale ed un molo ed erigendo a nord una cinta muraria difensiva. Il risultato fu una griglia curva di strade, isolati e un canale che ricorda l'impianto

urbano di Amsterdam del 1607, sebbene meno denso e di dimensioni minori.⁶

INGHILTERRA

Soltanto nella prima metà del Seicento cominciarono ad essere realizzati insediamenti stabili di coloni inglesi nell'America del Nord.

In realtà già dal 1558, con il lungo regno di Elisabetta I Tudor, gli inglesi tentarono più volte di stabilire colonie sulla costa orientale degli attuali Stati Uniti, nella regione che chiamarono "Virginia" in onore della "regina vergine".

Il primo tentativo di fondare una colonia inglese in America Settentrionale fu fatto nel 1583 da Sir Humprey Gilbert che fondò la colonia di St. John's, tuttavia l'impresa fallì e i coloni tornarono indietro dall'isola di Terranova.

Il secondo tentativo fu fatto molto più a sud pochi anni dopo, quando un gruppo di coloni guidati da Sir Walter Raleigh fondò nel 1587 una colonia sull'isola di Roanoke a largo della costa dell'attuale Carolina del Nord, ma una spedizione del 1590 trovò il villaggio abbandonato.

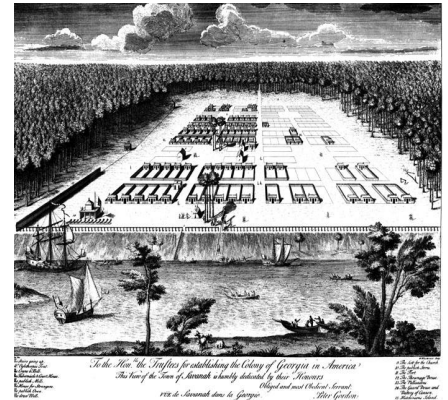
Nel 1606 Giacomo I concesse la possibilità a due compagnie commerciali, la Compagnia di Londra e quella di Plymouth, che nel 1606 fondarono la prima Virginia Company, di costruire in Nord America due colonie per produrre materie prime. Delle due spedizioni solo una ebbe successo e nel 1607 venne fondata Jamestown alla foce del fiume James, nella baia di Chesapeake.

Mentre la corona si interessava della fondazione delle colonie della Virginia e successivamente del Maryland più a nord un gruppo di dissidenti religiosi, i Puritani, si spingevano di propria iniziativa sul continente americano alla ricerca di un luogo dove poter professare liberamente la loro fede.

Questo gruppo di separatisti anglicani avevano già lasciato l'Inghilterra trovando rifugio a Leida, ma temendo di essere fagocitati dalla cultura olandese si unirono ad altri correligionari rimasti in Inghilterra e decisero di lasciare l'Europa per l'America, prendendo il nome di Padri Pellegrini.

I Padri Pellegrini a bordo della nave Mayflower, sbarcarono sulla costa del Massachusetts e nel 1620 fondarono la colonia di Plymouth.

Nel 1629 il re Carlo I concesse alla compagnia del Massachusetts,



un'organizzazione controllata dai puritani, la patente per fondare una colonia nella regione, così nel 1630 venne fondata la colonia di Massachusetts Bay corrispondente alle odierne città di Boston e di Salem e negli anni successivi insediamenti sorsero nell'interno sotto forma di villaggi.

Nacque così la Nuova Inghilterra, un territorio che finì per comprendere quattro colonie: Massachusetts, New Hampshire, Connecticut e Rhode Island. Tra le principali città fondate dai coloni in questo periodo ricordiamo: Providence (RI, 1636), Hartford (CT, 1636), New Haven (CT, 1638) e Portsmouth (NH, 1653).

Nel 1642 lo scoppio della guerra civile in Inghilterra interruppe le migrazioni e la possibilità per la corona di favorire l'insediamento di nuove colonie nella regione.

Nel 1660 la monarchia inglese venne restaurata e Carlo II salì al trono, concedendo, nel 1663 e nel 1665, due patenti per la colonizzazione delle terre a sud della Virginia.

Nel 1679 venne fondato l'insediamento di Charlestown, l'attuale Charleston, e si diede vita all'attuale Carolina del Sud.

Nel 1664 i territori della Nuova Olanda popolata da mercanti di pellicce olandesi erano stati ceduti all'Inghilterra e con essi la città di Nuova Amsterdam che divenne New York. Tuttavia l'impianto urbano della città, a meno di qualche eccezione, restò legato alla griglia definita anni prima da Stuyvesant.⁷

L'impianto a griglia, inoltre, influenzò fortemente il disegno di altre colonie inglesi.

Tra il 1674 e il 1682, altri dissidenti religiosi come i quaccheri, protestanti non conformisti scissionisti della Chiesa anglicana inglese, fondarono altre tre colonie: New Jersey, Delaware, Pennsylvania dove, nel 1682, William Penn diede vita alla città di Philadelphia. Thomas Holme, geometra incaricato da Penn di progettare il piano del nuovo centro urbano, definì un sistema a griglia ortogonale orientata lungo gli assi est-ovest che ricordava le griglie delle città ideali del Rinascimento ipotizzate da Cataneo.

Nella città di Savannah, Georgia, l'impianto a griglia diviene più complesso e visionario. Fondata nel 1733 da coloni guidati da James

Edward Oglethorpe, Savannah trova le sue radici nell'impianto urbano delle città ideali di Cataneo, con uno schema di otto isolati organizzati intorno ad una piazza centrale, le cui quinte, lungo i lati est ed ovest, sono definite da edifici con funzioni pubbliche, quali la chiesa o il mercato; il resto dell'area era destinato alle residenze.

LE CAPITALI

Durante gli anni sessanta e settanta del 1700 tensioni crescenti tra i coloni americani e gli inglesi portarono alla Guerra di indipendenza americana, che nel 1776 condusse alla sconfitta dell'esercito britannico da parte delle forze americane assistite dai francesi e al riconoscimento dell'indipendenza degli Stati Uniti.

Ne consegue che tra la fine del settecento e la metà dell'ottocento numerose città vennero costruite nel deserto con l'obiettivo di servire come capitali dei nuovi stati.

La griglia geometrica rappresentò l'impianto urbano ancora maggiormente adottato, in grado di esplicitare i principi democratici su cui era stata fondata la nuova nazione e capace di riflettere il ruolo centrale della proprietà immobiliare quale elemento chiave dell'idea democratica americana.⁸

Nel 1783 il Congresso degli Stati Uniti, riunito a Philadelphia, decise di dare al paese una capitale permanente. Non volendo privilegiare nessuno degli Stati dell'Unione assegnando il ruolo di capitale a una delle città già esistenti, si stabilì la fondazione di una nuova capitale, lungo il fiume Potomac, in una localizzazione più o meno equidistante dagli Stati del Nord e da quelli del Sud.

Nel 1790 il Congresso approvò il Residence Act, con cui si destinava una superficie di circa 16 km², ai confini con gli stati della Virginia e del Maryland, alla creazione del District of Columbia, in seguito rinominata Washington in memoria del primo presidente della nazione, George Washington.

La redazione del progetto fu affidata a un architetto e urbanista di origine francese, il maggiore Pierre Charles L'Enfant che sviluppò un progetto basato su criteri espressivi e formali di stampo barocco che rimandavano all'impianto urbanistico di Versailles e al piano di Sisto V per Roma.

Egli, considerando la semplice griglia un impianto troppo modesto per una città capitale, decise di sovrapporre all'impianto regolare un sistema di assi radiali, le *avenues*, ampi viali fiancheggiati da alberi

che individuano un sistema di quindici piazze, una per ogni stato dell'Unione, e mettono in diretta comunicazione i più importanti luoghi della città. Come asse principale e centro simbolico di rappresentanza di Washington fu realizzato il Mall, un lunghissimo parco verde di circa 5 km, orientato Est-Ovest che termina ad Est con l'edificio del Campidoglio, realizzato secondo i canoni del neoclassicismo europeo; un ulteriore asse principale orientato Nord-Sud ha come fondale la Casa Bianca, la residenza del Presidente.

Nel marzo del 1786 l'Assemblea Generale della Carolina del Sud introduce un disegno di legge per creare una nuova capitale dello stato. Grazie alla sua posizione baricentrica venne scelto per l'edificazione il sito dove sorgeva il fortino di Le Congarees, sulla riva occidentale del fiume Congaree.

Un grande dibattito animò la scelta del nome da attribuire alla nuova capitale: il Senato scelse, per un solo voto di scarto, il nome Columbia in onore di Cristoforo Colombo.

Venne progettato un impianto urbano fondato su una griglia regolare che individuava 400 isolati all'interno di un'area che si estendeva per tre chilometri quadrati lungo le rive del fiume. Le strade principali, due perimetrali e due di attraversamento erano larghe 150 piedi (45.7 metri), mentre le altre strade secondarie avevano una larghezza di 100 piedi (30.5 metri). Tale dimensione esagerata della carreggiata stradale era determinata dalla convinzione che le pericolose zanzare presenti nel sito non potessero volare più di 60 metri senza morire di fame lungo il cammino.

Nell'agosto del 1788 anche l'Assemblea Generale della Carolina del Nord sceglie il sito dove sorgeva l'avamposto di Wake Crossroads, sede della contea di Wake County, come luogo privilegiato per la costruzione della nuova capitale dello stato.

Ufficialmente fondata nel 1792 la città di Raleigh deve il suo nome Sir Walter Raleigh, fondatore di Roanoke, la "colonia perduta" a Roanoke Island.

In questo caso l'impianto urbano si fonda su una maglia a griglia semplice, i cui assi ortogonali orientati Nord-Sud ed Est-Ovest individuano quattro piazze minori quadrate e una piazza centrale, anch'essa quadrata, posta all'intersezione delle due strade principali di larghezza maggiore.

Dopo che l'Ohio divenne uno stato nel 1803, lotte politiche tra i maggiori

leader avevano più volte portato al trasferimento della capitale dalla città di Chillicothe a quella di Zanesville e viceversa. Per mettere fine a tali vicende il governatore dello stato nel 1812 decise di costruire una nuova città capitale in una posizione centrale all'interno del territorio statale. Venne così scelta un'area posta alla confluenza dei fiumi Scioto e Olentangy, all'epoca importanti vie di comunicazione e di accesso e il 14 febbraio 1812 venne fondata la nuova capitale, la città di Columbus, il cui impianto era nuovamente basato sulla griglia regolare.

Nel 1820 è stata fondata Indianapolis come nuova capitale dello stato dell'Indiana con un atto della Assemblea Generale.

L'incarico venne affidato all'architetto Ralston, allievo di Pierre L'Enfant, con il compito di progettare una città capitale in un'area di soli 3 km quadrati.

Il disegno di Ralston, base per l'espansione futura della città, risente dell'influenza del piano di Washington alla cui definizione egli aveva collaborato al fianco di L'Enfant.

Sebbene in maniera meno monumentale, Ralston ripropone la rottura della griglia ortogonale attraverso la sovrapposizione di due assi diagonali che in questo caso convergono in un isolato quadrato, diviso in quattro dalle due strade principali orientate Nord-Sud ed Est-ovest e convergenti in un'ampia piazza circolare che doveva ospitare la residenza del Governatore.

Nel 1821 la griglia ortogonale venne utilizzata anche per l'impianto della nuova capitale del Mississippi, Jackson, fondata nella località denominata LeFleur's Bluff, in precedenza colonizzata dall'esploratore franco-canadese Louis LeFleur; e per la capitale della Florida, Tallahassee, ex insediamento indiano situato a metà strada tra le due maggiori città del territorio, St. Augustine e Pensacola.

Molto più simile a Indianapolis, è l'impianto della nuova capitale del Wisconsin Madison, fondata nel 1829, in cui strade principali ortogonali e diagonali convergono in una piazza centrale quadrata contenente il palazzo del Governo, rompendo la serialità della griglia regolare.

In basso a destra: Washington (da *Xxxxxx Yyyyyyy*)



Le città di fondazione durante la colonizzazione nel mondo asiatico e africano

IL COLONIALISMO COMMERCIALE

Lungo le rotte dell'antico continente, gli Europei incontrarono l'Africa nera sotto il Sahara, impenetrabile all'uomo bianco e nell'Asia meridionale Stati popolosi e relativamente progrediti.

La colonizzazione europea del continente asiatico fu preceduta da rapporti commerciali diretti almeno dal XVI secolo e da una fitta serie di esplorazioni, intraprese fin dal XVIII secolo per assecondare lo sviluppo commerciale delle maggiori potenze.

Nel 1565 gli Spagnoli occupano le Filippine e praticano una colonizzazione sistematica come in America.

Manila, la capitale viene tracciata nel 1571 secondo le regole urbanistiche codificate nelle Leyes de India emanate quasi contemporaneamente dalla Corona spagnola (1573).⁹

I Portoghesi nel 1577 fondano la base commerciale di Macao su un

promontorio davanti a Canton e dal 1587 al 1594 occupano Ceylon, dove fondano la città portuale di Colombo.

Dal 1595 compaiono nell'oceano indiano gli Olandesi, che nel 1614 fondano a Giava la base di Batavia.

Dagli anni quaranta del 1600 entrano in gioco gli Inglesi che fondano sulle coste indiane le basi di Madras (1647), Bombay (1665) e Calcutta (1691), e i Francesi che nel 1677 fondano Pondichéry.

A partire dal XVI secolo i Russi iniziarono la conquista della Siberia dove fondarono le maggiori città: nel 1586 fu fondata la fortezza di Tjumen e nel 1604 quella di Tomsk sul fiume Tomjo, Novokuzneck fu fondata dai Cosacchi nel 1618 come base militare, Krasnojarsk fu fondata nel 1628 come fortezza alla confluenza del Ka a, nel 1652 fu fondata Irkutsk come avamposto commerciale per l'esazione dei tributi e nel 1730, in seguito alla costruzione di alcuni forni per la fusione dell'argento, venne fondata la città di Barnaulskij.

Anche il continente africano, fino al XIX secolo, presentava solo forme di colonialismo commerciale, diffuso lungo le coste. Portoghesi, inglesi, francesi e olandesi si erano limitati a fondare varie basi sulle coste africane. Esse, da un lato, servivano da supporto ai bastimenti in rotta lungo le grandi vie di comunicazione marittima e, dall'altro, fungevano da centri di smistamento e raccoglimento delle merci e dei prodotti africani (oro, pelli, avorio, legni pregiati, caffè, pietre preziose) destinati ad essere esportati in Europa, oppure per il commercio degli schiavi, che prospera tra il XV e il XVIII secolo.

Dalla fine del XV secolo e specialmente durante i due secoli successivi i portoghesi stabilirono basi commerciali in diversi luoghi della costa dell'Africa occidentale e orientale, punti di riferimento sulla via delle Indie orientali. Nelle isole atlantiche, nel 1462 la città di Ribeira Grande, ribattezzata Cidade Velha nel tardo 18 ° secolo, fu il primo avamposto coloniale europeo nei tropici, e nel 1485 fu fondata São Tomé, la capitale dello stato africano di São Tomé e Príncipe. Lungo le coste del Marocco nel 1505 fu fondata da marinai portoghesi la città di Agadir e nel 1514 la fortezza di Mazagan, oggi El Jadida, uno dei primi esempi di applicazione da parte dei portoghesi dei concetti rinascimentali alle nuove esigenze militari. Sulle coste dell'Africa occidentale, nel 1575 l'esploratore portoghese Paulo Dias Novais fondò Luanda con il nome di São Paulo de Luanda, nel 1680 venne fondato il forte di São João Baptista de Ajudá, una piccola fortezza nella città di

Ouidah sulla costa del Benin, e nel 1687 il più importante navigatore lusitano Nuno Tristão, sbarcato sulle coste guineane in cerca di oro e schiavi, fondò la città di Bissau, con la funzione di come porto fortificato e stazione commerciale. Alla fine del XV secolo i portoghesi giunsero sulle coste del Mozambico, dove nei secoli successivi costruirono numerosi insediamenti come basi di scalo e rifornimento per le navi sulla rotta delle Indie Orientali. Il nome "Moçambique" designò dapprima una piccola isola corallina all'imboccatura della baia di Mossuril, in cui nel 1510 i Portoghesi costruirono un forte e una cittadina, São Sebastião de Moçambique, il cui nome venne usato in seguito per indicare l'insieme delle colonie portoghesi sulla costa orientale dell'Africa. Nel 1544 l'esploratore Lourenço Marques esplorò la baia dell'odierna Maputo, e fondò la città che all'epoca possedeva il suo nome.

IL COLONIALISMO MODERNO (il XIX secolo)

Tuttavia il pieno confronto con le civiltà asiatiche e africane è rimandato al XIX secolo.

In Asia le iniziative più numerose furono quelle inglesi. In India vengono fondate *ex novo* Simla (1827) e Darjeeling (1835) come soggiorni estivi per gli Europei e più ad est la base militare e commerciale di Singapore (1819).

I Francesi durante il Secondo Impero colonizzarono l'Indocina e nel 1865 iniziarono l'ampliamento di Saigon, facendo sparire completamente il villaggio originario.

I Russi proseguono l'urbanizzazione dei loro immensi possedimenti asiatici e nel 1860 fondano Vladivostock, testata della ferrovia transiberiana sull'oceano Pacifico e nel 1893 fondano Novosibirsk, in corrispondenza del luogo di costruzione di un nuovo ponte ferroviario sul fiume Ob.

La colonizzazione dell'Africa da parte delle nazioni europee, raggiunse il proprio apice a partire dalla seconda metà del XIX secolo, periodo in cui si ebbe una vera e propria spartizione del continente, i cui protagonisti furono soprattutto Francia e Gran Bretagna e, in misura minore, Germania, Portogallo, Italia, Belgio e Spagna.

A partire dal 1885, quando la Conferenza di Berlino divise il territorio

del Mozambico tra il Portogallo, la Germania e l'Inghilterra, la Compagnia portoghese del Mozambico fondò la città di Beira (1887) e la città di Nampula (1907).

A partire dal XVII secolo ai portoghesi si affiancarono olandesi, francesi e britannici, con modalità di insediamento simili.

I Francesi fondarono nell'Africa occidentale le città di Saint Louis (Senegal, 1638), Libreville (Gabon, 1843) Grand Bassam (Costa d'Avorio, 1880), Port Gentil (Gabon, 1880), Brazzaville (Congo, 1881), Thiès (Senegal, 1885), Bangui (Repubblica Centrafricana, 1885), Conacry (Guinea, 1895), Lomè (Togo, 1896) e Douala (Camerun, 1896); e costruirono tre nuove città lungo il canale di Suez: Port Said nel 1859, Port Tewfik e Ismailia nel 1862.

Negli ultimi decenni del XIX i Belgi fondano la città di Leopoldville, oggi Kinshasa (Zaire, 1881) e la città di Albertville, oggi Kalamie (Zaire, 1891), e i Tedeschi le città di Yaounde (Camerun, 1889) e di Windhoeke (Namibia, 1890).

I nuovi villaggi operai ottocenteschi

Lo sviluppo industriale della seconda metà del Settecento in Europa fece sorgere, a partire dal XIX secolo, una serie di città di fondazione nate intorno alle grandi fabbriche.

L'origine di tali villaggi operai trova le sue radici nelle teorizzazioni illuministe e socialiste in particolare inglesi e francesi su un nuovo assetto spaziale dell'insediamento umano, proposte utopiche derivanti dall'analisi del pessimo stato fisico ed organizzativo delle prime città industriali.

I modelli di città proposti dalle utopie ottocentesche di Owen, Saint-Simon, Fourier e Cabet in risposta al disordine urbano, sono costruiti intorno al principio dell'ordine razionale che, derivando direttamente dalle esigenze oggettive dell'uomo, contempla contemporaneamente un modello spaziale e una teoria sociale.

Sebbene tali proposte raramente si concretizzeranno in modelli urbani reali¹⁰, numerose colonie industriali modello, più o meno comunitariamente concepite, realizzate nella seconda metà dell'ottocento si collegano a questi indirizzi.

In Inghilterra, ancor prima degli scritti utopici, ci fu la prassi dei numerosi capitani di industria inglesi che costruirono villaggi operai dalla fine del sec. XVIII, per attrarre la manodopera necessaria al

funzionamento delle fabbriche e per garantirne la stabilità. Tra i casi più noti ricordiamo il villaggio di New Lanark, fondato nel 1786 dal suocero di Robert Owen David Dale e il villaggio di Styal, costruito nel 1784 da Samuel Greg per gli operai della Quarry Bank Mill.

Successivamente tra la seconda metà dell'800 e inizio '900 dalle teorie degli utopisti unite ad un insieme di studi sul *cottage*, le case unifamiliari con orto¹¹ hanno origine e sviluppo i villaggi operai.

Il caso inglese più noto è il villaggio operaio di Saltaire (1851) dell'industriale laniero Sir Titus Salt, il cui impianto elementare farà da modello per i villaggi operai successivi. L'assetto urbano di Saltaire era impostato su un asse rettilineo principale, la Victoria Road, sul quale si innestano a sud le vie ortogonali del quartiere operaio formato da circa ottocento case e da un insieme di servizi inframmezzati da alcune piazze alberate, a nord, separata dalla linea ferroviaria, la fabbrica e al di là del fiume, il parco e le attrezzature sportive.

Nella contea del West Yorkshire, il colonnello Akroyd, proprietario di un lanificio, costruisce a partire dal 1850 il villaggio di Copley che comprende 112 abitazioni in stile neogotico raccolte intorno a un parco centrale e ad un monumento, all'esterno del villaggio ci sono appezzamenti per le coltivazioni ortive delle famiglie.

Di qualche anno dopo è Port Sunlight (1888), della ditta Lever, il cui piano complessivo combina motivi accademico-tradizionali con le esigenze del villaggio operaio.

Nel 1894, il Bolsover Colliery Company costruì accanto alla miniera di carbone un villaggio modello costituito da un grande parco di forma ottagonale attorno al quale si dispongono su una doppia fila e separate da una strada di servizio 281 case per i lavoratori

Nel 1895 l'industriale del cioccolato G. Cadbury costruì il villaggio di Bourneville, un villaggio residenziale volto a dare una risposta pratica ai problemi delle grandi città e pertanto non ristretto ai soli dipendenti di fabbrica.

In Germania l'esperienza più significativa fu quella degli industriali Krupp che diedero inizio ad una politica edilizia programmata presso le proprie fabbriche di Essen, con lo scopo dichiarato di attirare i migliori lavoratori tedeschi, di mantenerli efficienti e leali verso l'azienda e di fare di Essen una città ordinata e moderna. Fra il '71 e il '74 i villaggi dei Krupp si moltiplicano sempre per nuclei separati spazialmente, in

modo da evitare la formazione di agglomerati socialmente pericolosi.

Dopo il Neu Westend nel 1871, con case doppie a tre piani, nel '72 viene ultimato il villaggio di Schederhof in aderenza alla fabbrica, a sud della linea ferroviaria compresa fra la stazione di Essen-West e la stazione centrale, fatto di solidi blocchi di case a schiera, senza servizi e spazi liberi, ma fronteggiato da un parco pubblico; un tipo simile è costruito verso nord con il piccolo complesso del Nordhof, dalle case in legno, ancora all'ombra delle ciminiere.

Da questi risultati si stacca ormai nettamente il villaggio di Kronenberg (1872-74), con le sue 150 case a due piani e oltre 3000 abitanti, nel quale l'impianto ancora a scacchiera è però alleggerito da strade alberate, da una piazza centrale con attrezzature commerciali, e da un parco pubblico con servizi per il tempo libero.

Un secondo ciclo di realizzazioni comincia all'inizio degli anni Novanta e prosegue fino al 1910, con una serie di quartieri via via sempre più decentrati nell'arco meridionale della città. Al complesso minore del Baumhof (1890), che ancora segue gli esempi precedenti, seguono i quartieri-modello di Alfredshof (1894-99, con una seconda parte aggiunta nel 1907), di Altenhof (1893-1907) e di Friedrichshof (1899-1906).

In Belgio, l'esperienza più nota è il Grand Hornu, fondato nel 1822 da Henry de Gorge Legrand, industriale carbonifero, il cui impianto ellittico richiama il progetto di Claude-Nicolas Ledoux per le Saline di Chaux in Francia.¹²

In Francia furono gli architetti ad elaborare le forme di pianificazione industriale al servizio dei grandi monopoli di stato.

La prima città operaia parigina venne fatta costruire da Luigi Napoleone Bonaparte: la Cité Napoleon, che fallì perché gli operai emigrarono.

Tra gli esempi francesi più noti c'è il villaggio operaio di Mulhouse (1853-1858), il familisterio fondato da Godin a Guisa (1859) e il villaggio operaio di Noisel, interamente concepito per l'industria della cioccolata Menier (1862).

Il villaggio di Mulhouse, nato per iniziativa dell'associazione degli industriali locali, venne progettato dall'ingegnere Emile Muller che, sull'esempio del modello di casa operaia fatto realizzare dal Principe Alberto per l'esposizione universale di Londra del 1851, diede vita al primo prototipo di casetta bifamiliare di pianta quadrata, a uno o due

piani fuori terra, composta da due alloggi accostati, ciascuno con un proprio orto-giardino.

Il familisterio di Guisa è un tentativo di applicazione delle teorie fourieriste mediante la realizzazione di un modello fisico molto simile, ma di dimensioni minori, al falansterio di Fourier. Come nel falansterio, il complesso è scomposto in tre blocchi di abitazioni comunicanti, ma i cortili sono di dimensioni molto più ridotta, e svolgono la funzione delle *rues intérieures* del falansterio¹³. I tre blocchi delimitano la piazza d'ingresso che è a sua volta chiusa a distanza sul quarto lato dal teatro e dalle scuole. Le abitazioni si affacciano tutte sui cortili-ballatoio coperti da vetrate, destinati a spettacoli e riunioni collettive.

A Noisiel, per la prima volta in Francia, gli edifici industriali sono ordinati ed integrati per seguire il processo di fabbricazione. Il villaggio operaio è organizzato da un impianto urbano a griglia ortogonale, le cui strade larghe 10 metri sono fiancheggiate da abitazioni separate tra loro da un giardino.

In Italia i casi più numerosi di villaggi operai sorsero in Sardegna dalla metà del 1800, attorno alle grandi miniere di carbone. Tra i più noti Nebida (1842), Montevecchio (1848), Masua (1862), Buggerru (1864), Ingurtosu (1870). Tuttavia l'esperienza italiana più caratteristica e completa è quella di Crespi sull'Adda, vicino Bergamo, fondato nel 1878 dalla famiglia Crespi, nota produttrice tessile di Busto Arsizio.

L'intero complesso si articola in un impianto urbano di forma geometricamente regolare, che si sviluppa per fasce parallele alla sponda del fiume. La fabbrica, un unico blocco compatto con ornamentazione medievale, si trova a destra subito a ridosso dell'Adda e a sud della residenza della famiglia. A sinistra le abitazioni operaie, complete di giardino ed orto, disposte lungo tre strade parallele e divise dalla fabbrica dalla strada principale di accesso al centro urbano. A queste più tardi verranno aggiunte a sud è un gruppo di ville per gli impiegati e per i dirigenti. All'inizio del paese venne costruita la chiesa, copia in scala ridotta del Santuario di Santa Maria di Piazza di Busto Arsizio, e di fianco la scuola; nella parte opposta il cimitero.

Anche fuori dall'ambito europeo ci furono compagnie industriali che costruirono città per dare alloggio agli operai delle proprie fabbriche. Si trattava di piccole città o quartieri autosufficienti in diretto rapporto con le industrie come la *model labour town*, costruita nel 1880 dall'industriale Pulmann nell'Illinois o Salt Lake City.

NOTE

1 "Intorno al 1200 si contavano circa duecentocinquanta agglomerati con qualifica di *civitates* a ovest dell'Elba e della Saale e solo dodici al di là di esse; nel 1400 erano mille e cinquecento di qua e altrettante di là, per la maggior parte circondate da mura. Alla fine del Quattrocento, in tutto l'impero, si potevano contare dalle dodici alle quindici *civitates* con più di diecimila abitanti e centocinquanta che ne avevano fra i mille e i duemila" (HEERS, 1995, p. 110).

2 "In seguito il conte Adolfo [di Holstein] giunse in una località chiamata Bucu e vi trovò le mura di un castello abbandonato [...] e una grande isola circondata da due fiumi: da una parte la Trave e dall'altra il Wakenitz, entrambi con rive impraticabili. Ma dalla parte che conduce a terra si trova una collina molto stretta, davanti al muro; essendosi reso conto, nella sua accortezza, quanto il luogo era appropriato e il porto eccellente, il conte cominciò a costruire una città che chiamò Lubecca [...]" (ELNOLDO DI BOSAU, sec. XII).

3 "le mura prima ottangulate saranno, grosse braccia sei; et alte voglio che siano quattro volte quanto sono grosse. Le porte saranno negli angholi retti; poi le strade si partiranno dalle porte, et andranno tutte al centro. E quivi farò la Piazza, la quale sarà per la lunghezza uno stadio, e pel largo sarà mezzo stadio. E in testa sarà la chiesa cathedrale con le sue appartenenze..." W. von Ottigen 1894 "Tractatus".

4 Il primo stanziamento spagnolo in terra venezuelana risale al 1521 con la fondazione della cittadina di Cumanà. Il secondo risale al 1527 quando Juan de Ampies fondò, nel giorno di Sant'Anna, la città di Santa Ana de Coro lungo la costa settentrionale.

5 Nel XVI e nel XVII secolo sorse una nuova generazione di potenze coloniali: Inghilterra, Francia e Olanda. Le regioni che oggi costituiscono gli Stati Uniti orientali apparivano a queste nuove potenze un luogo attraente per stabilirvi colonie. Nonostante la loro relativa vicinanza all'Europa, queste regioni avevano suscitato scarso interesse in Spagna e Portogallo, anche se entrambi questi paesi avevano esplorato la costa e compiuto diversi tentativi di stabilire avamposti nel tratto settentrionale, dalla baia di Chesapeake a Terranova. Il loro insuccesso nel creare colonie a nord della Florida spagnola diede la possibilità di farlo ai paesi dell'Europa nordoccidentale. Un ostacolo rilevante per la fondazione di colonie in queste zone erano i nativi americani, la cui presenza sul territorio richiedeva agli europei la conquista militare

per poter stabilire insediamenti che non fossero piccoli e temporanei. Durante il XV e il XVI secolo le malattie epidemiche decimarono le popolazioni locali, rendendo più facile la colonizzazione europea su vasta scala. (appunto)(Fonte wikipedia...aggiornare)

6 La città di Amsterdam nel 1607, per espandere la città medievale, adottò il Piano dei Tre Canali che prevedeva la costruzione di tre nuovi canali semicircolari, collegati tra loro ed ai canali esistenti da una rete di canali secondari, fiancheggiati da viali. Tale impianto, basato su una rivisitazione barocca dell'antica griglia di Mileto, definì le linee guida per l'espansione della città e venne realizzato per fasi successive ad opera di investitori privati. (Urban design for an urban century, pag 35)

7 Vedi pag. 241

8 *"Both George Washington and Thomas Jefferson believed that grid geometry represent the democratic principles upon which the new nation was founded, a belief that reflect the fundamental role real property played in the American idea of democracy. The founding father – all man property – saw holding real estate as a fundamental right of each citizen. They established ownership as a precondition to voting in the early nation, in part because having land seemed likely to assure economic freedom in an agrarian economy"* (BROWN, DIXON, & GILLHAM, 2009, p.37-38)

9 Le leggi delle Indie (spagnolo: Leyes de Indias) sono l'intero corpo di leggi emanate dalla Corona spagnola per regolare la vita sociale, politica ed economica dei possedimenti americani e filippini del suo impero, al fine di regolare le interazioni tra i coloni e nativi.

10 Robert Owen cercò più volte, ma senza effettivi risultati, di dare un'attuazione pratica al suo microcosmo industriale e sociale: agli inizi del secolo sperimenta sensibili miglioramenti nel trattamento economico e sociale degli addetti alle filande di New Lanark, un villaggio scozzese fondato nel 1786 dal suocero David Dale e nel 1825 tenta di concretizzare il suo sogno utopico nella cittadina statunitense di New Harmony. New Icaria di Cabet

11 Fin dal 1781 John Wood il giovane aveva pubblicato *A series of plan for cottages or habitations of the labourer*, e nel 1849-50 C. Bruce Allen pubblica a Londra il suo trattato per la costruzione di *cottages* per i lavoratori indigenti. Nel 1850 H. Roberts, nel testo sulle abitazioni delle classi operaie, presenta una raccolta di progetti di *cottages* generalmente a blocchi di due.

12 Vedi Cap. 2.1.3

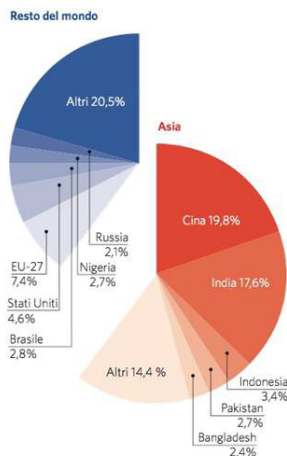
13 I collegamenti tra le "zone funzionali" del falansterio avvengono al coperto, attraverso la strada-galleria posta al primo livello. La strada è a tripla altezza e su di essa affacciano tutte le stanze dell'edificio. E' collegata trasversalmente da passerelle sopelevate su porticati.

SLIDESHOW

LA CINA E LE STRATEGIE DI URBANIZZAZIONE DELLE CAMPAGNE

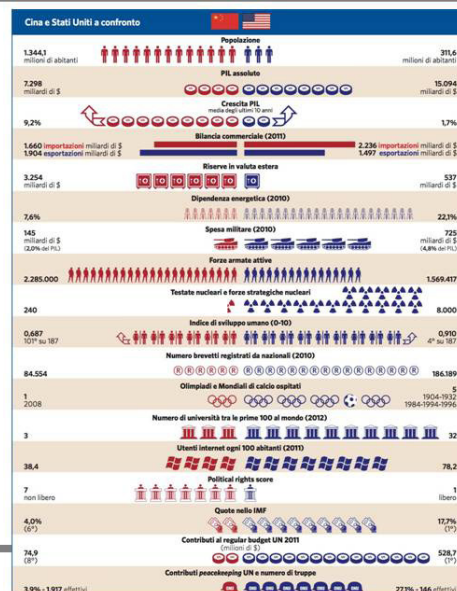
LA CINA

Il peso demografico dell'Asia
Quota dei paesi asiatici sul totale della popolazione mondiale (2009)



Dati: WB (Asia come definito dalle UN)

LA POPOLAZIONE



LA CINA

LA DIMENSIONE TERRITORIALE



EUROPA Superficie : 10.832.312 km²

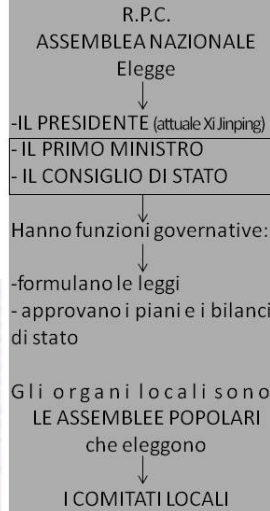
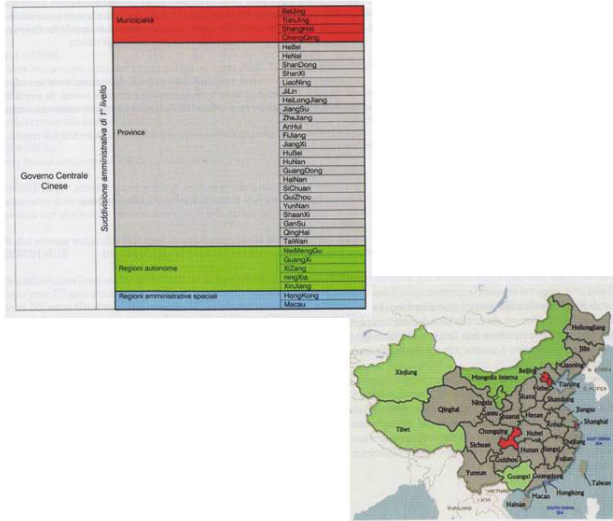


CINA Superficie : 9.600.000 km²



LA CINA

POLITICA E SVILUPPO



Il governo del territorio e la sua pianificazione

LA CINA

POLITICA E SVILUPPO

IL SISTEMA AMMINISTRATIVO

(gerarchico = 5 LIVELLI)

1° LIVELLO: -23 PROVINCE

- 5 REGIONI AUTONOME (ad es. Tibet e Xinjiang)
- 4 MUNICIPALITÀ

città di grandi dimensioni che godono di uno status amministrativo uguale a quello delle province: - SHANGHAI

- PECHINO
- TIANJIN
- CHONGQING

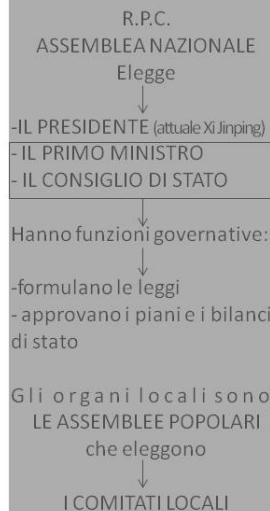
-2 REGIONI AMMINISTRATIVE SPECIALI

HONG KONG E MACAO costituite nel 1997 e nel 1999 e prima appartenenti rispettivamente al Regno Unito e al Portogallo

2° LIVELLO: - 283 MUNICIPI

- 17 PREFETTURE
- 30 PREFETTURE AUTONOME
- create per specifiche minoranze etniche
- 3 LEGHE

Suddivisioni amministrative tipiche della Mongolia



Il governo del territorio e la sua pianificazione

LA CINA

POLITICA E SVILUPPO

IL SISTEMA AMMINISTRATIVO

(gerarchico = 5 LIVELLI)

3° LIVELLO: - 1464 CONTEE

primissima forma di suddivisione territoriale

- 49 BANNER

sono suddivisioni amministrative della Mongolia interna ed equivalgono alle contee

- 1 AREA FORESTALE

- 852 DISTRETTI

- 3 BANNER AUTONOMI

- 374 CITTÀ

- 2 REGIONI SPECIALI

- 117 CONTEE AUTONOME

4° LIVELLO: riguarda principalmente l'amministrazione delle aree rurali

- 19.829 CITTADINE

- 16.130 COMUNI

- 1.126 COMUNI ETNICI

AREE PRETTAMENTE RURALI

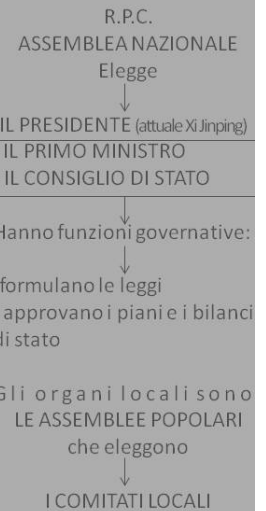
- 20 UFFICI PUBBLICI DISTRETTUALI

- 5.829 SOTTO-DISTRETTI

AREE MAGGIORMENTE URBANIZZATE

- 277 SUMU tipici della Mongolia = comuni

- 1 SUMU ETNICO



LA CINA

POLITICA E SVILUPPO

IL SISTEMA AMMINISTRATIVO

(gerarchico = 5 LIVELLI)

5° LIVELLO: - COMITATI DI QUARTIERE

PER LE AREE RURALI

- COMITATI DI VILLAGGI

- GRUPPI DI ABITANTI

PER LE AREE URBANE

CASI SPECIALI:

2° LIVELLO: - CITTÀ SUB-PROVINCIALI = prefetture con maggiore autonomia

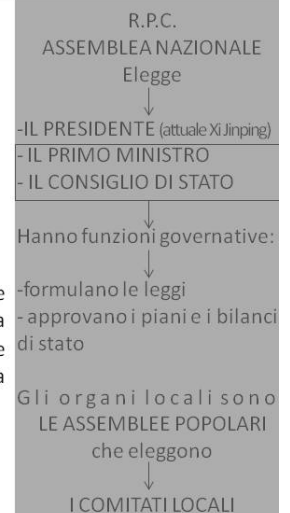
3° LIVELLO: - CITTÀ SUB-PREFETTIZIE = contee con maggiore autonomia

CASO ESTREMO:

IL DISTRETTO DI PUDONG nella Municipalità di Shanghai

||

Appartiene al 3° livello ma è dotato di POTERI PROVINCIALI



LA CINA

POLITICA E SVILUPPO

GLI STRUMENTI URBANISTICI

(gerarchici = 5 LIVELLI DI PIANIFICAZIONE direttamente collegati con i livelli amministrativi)

1° LIVELLO: - IL PIANO NAZIONALE = PIANI QUINQUENNALI DI SVILUPPO
fatto dal Governo Centrale Individuano gli obiettivi strategici per la Nazione da raggiungere in cinque anni

2° LIVELLO: Fa riferimento al 1° livello amministrativo
- IL PIANO PROVINCIALE
redatto da Province, Regioni autonome, Municipalità e Regioni amministrative speciali.

3° LIVELLO: Fa riferimento a Città e Prefetture
- IL PIANO GENERALE
Per l'intera area amministrativa individua strategia a breve e medio termine
-IL PIANO DI CONTROLLO
Per l'area urbana centrale determina l'uso del suolo, individua i progetti e fissa i parametri dell'edificazione
-I PIANI SETTORIALI / I PIANI GENERALI / I PIANI DI DETTAGLIO
a seconda della tipologia di città o di prefettura

4° LIVELLO: Fa riferimento a contee e distretti
- ZONIZZAZIONE
- DESTINAZIONI D'USO

5° LIVELLO: -Specifico delle cittadine e dei villaggi
- IL PIANO OPERATIVO
Uso delle singole particelle

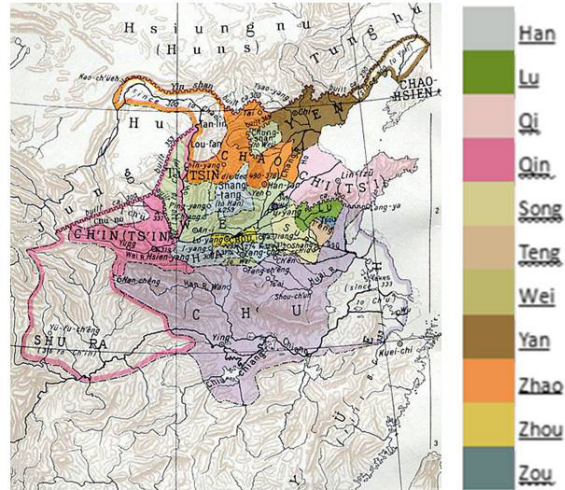
A questa struttura si aggiungono **STRUMENTI SPECIALI** spesso attuati nelle città in forte sviluppo come Pechino e Shanghai



CLIMATE: A DUAL-CORE AGRICULTURAL SYSTEM

L'EPOCA DELLE DINASTIE

I Regni Combattenti, verso il 350 a.C.



"Grande Unità" =

ridistribuzione dei benefici economici in maniera equa all'interno di tutto il territorio nazionale per livellare le disparità economiche derivanti altrimenti dalla diversa distribuzione delle risorse naturali

La nozione di "Grande Unità" è stata introdotta per la prima volta in uno dei capitoli del *Liji*, il libro dei riti, uno dei libri *confuciani* classici.



禮記集說

POLITICS: THE GREAT UNITY



LA CINA



GEOGRAPHY: CIVILIZATION AMONG THE NATURAL BARRIERS

LA CINA AGRICOLA

“The State as a cognate of family”



像教行子孔師先

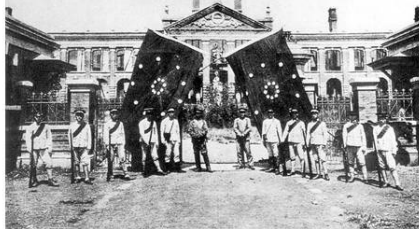
LA FAMIGLIA

Nell'antica famiglia cinese il capo famiglia governava su un gruppo numeroso. La composizione familiare era poligamica, in quanto un uomo poteva sposare contemporaneamente varie sorelle.



LA REPUBBLICA DI CINA 1911-1949

Costituzione della Repubblica di Cina nel 1912



Mao Tse-tung proclama la Repubblica Popolare Cinese nel 1949



1911 _ RIVOLTA DI WUCHANG

↓
INIZIO RIVOLUZIONE CINESE

1912 _ COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA DI CINA

↓
FINE DEL “CELESTE IMPERO”

1927-1937 _ PRIMA GUERRA CIVILE tra i nazionalisti del generale Chang Shai Shek e i comunisti di Mao Tse Tung

1937-1945 _ GUERRA SINO-GIAPPONESE durante la seconda guerra mondiale

1945-1949 _ SECONDA GUERRA CIVILE tra i nazionalisti del generale Chang Shai Shek e i comunisti di Mao Tse Tung

1949 _ COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA POPOLARE CINESE

LA DE-URBANIZZAZIONE DELLE CITTÀ

ANTECEDENTI: prima della caduta dell'Impero = boom demografico

Causa: sfruttamento intensivo dei terreni agricoli

Famiglie sempre più numerose

Forza lavoro costantemente sottoutilizzata

Paese sovraffollato e basato su un modello economico inadeguato e superato

LA POLITICA DI MAO: intensa campagna di de-urbanizzazione e industrializzazione delle città cinesi

Teoria marxista di abolizione delle differenze tra città e campagna

una rete produttiva equamente distribuita ed inframmezzata da agricoltura e aree residenziali

LA REPUBBLICA POPOLARE CINESE 1949-1977



La riforma agraria 1952



Liu Qingshan, ex segretario del PCC della municipalità di Tianjin, e il commissario Zhang Zishan vengono giustiziati perché condannati per corruzione

1950
RIFORMA AGRARIA

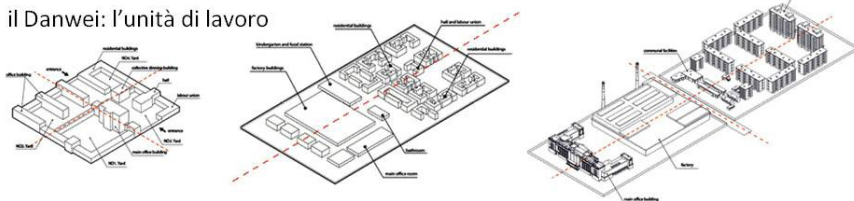
1951
CAMPAGNA DEI "TRE ANTI"
contro
-corruzione
-spreco
-Burocratismo

1952
CAMPAGNA DEI "CINQUE ANTI"
Contro
-la corruzione politica
-la frode
-le evasioni fiscali
-la sottrazione di beni allo Stato
-lo spionaggio di segreti economici di Stato

LA CITTÀ: DA CENTRO DI CONSUMO A CENTRO DI PRODUZIONE

IL PIANO: ESPRESSIONE DELLA SOCIETA' ANTICLASSISTA

il Danwei: l'unità di lavoro



TYPES	VOID	BORDER	CIRCULATION

IL PIANO URBANISTICO COMUNISTA prevedeva:
 _ una **standardizzazione** delle unità abitative;
 _ il **controllo** della **grandezza** della città;
 _ l'individuazione di un **centro città**, simbolo del potere centrale;
 _ l'utilizzo del concetto di "**unità di vicinato**" per creare aree abitative autonome.



I PIANI QUINQUENNALI DI SVILUPPO



ZONG LU XIAN WAN SUI · DA YUE · JIN WAN SUI · REN MIN GONG SHE WAN SUI

Manifesto Le tre bandiere rosse: Linea generale, Grande balzo in avanti, Comunipopolari.



Impegnarsi per la realizzazione del 1° piano quinquennale 1955

1953-58

PRIMO PIANO
QUINQUENNALE

Obiettivo: gettare le basi per un settore industriale consistente

1958-63

SECONDO PIANO
QUINQUENNALE

Obiettivo: raggiungere i Paesi industrializzati capitalisti
"Il grande balzo in avanti"

1966-71

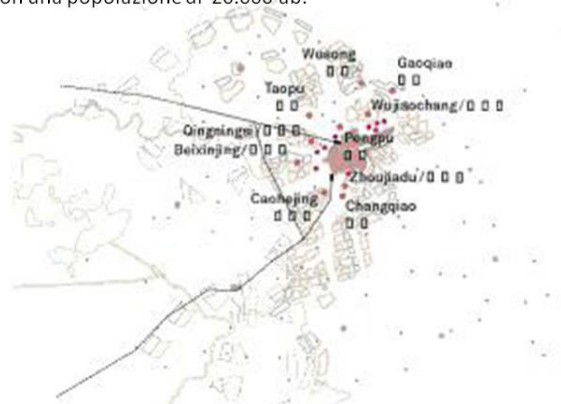
TERZO PIANO
QUINQUENNALE

Obiettivo: sviluppo economico della produzione agricola

CITTA' E CAMPAGNA NELLA CINA COMUNISTA

LA CITTÀ DI SHANGHAI ALL'EPOCA DI MAO

A partire dal 1949 molte zone industriali con annessi dormitori vennero realizzate nelle campagne intorno a Shanghai.
Nel 1952 vennero realizzati 9 nuovi villaggi per gli operai, ognuno con una popolazione di 20.000 ab.



“HUKOU”:
il sistema che divide i cinesi in popolazione di campagna e popolazione di città



INDUSTRIALIZZAZIONE SENZA URBANIZZAZIONE

LA POLITICA DELLE “PORTE APERTE” DI DENG XIAOPING

XI CONGRESSO NAZIONALE DEL PARTITO COMUNISTA

Riforme ideologiche, politiche, economiche e sociali

LE “QUATTRO MODERNIZZAZIONI”

AGRICOLTURA INDUSTRIA SCIENZA E TECNOLOGIA DIFESA NAZIONALE



“Arricchirsi è glorioso”

IL 9 SETTEMBRE 1976
MUORE MAO TSE-TUNG

1977
SALE AL POTERE DENG XIAOPING

APERTURA VERSO IL MONDO
ESTERNO E L'OCCIDENTE
POLITICA DI MODERNIZZAZIONE
E DI RIFORME

MODERNIZZAZIONE DELL'ECONOMIA

- Introduzione del "sistema della responsabilità personale"
 - ritorno a forme privatistiche di produzione
- Liberalizzazione dei prezzi agricoli
- Liberalizzazione degli scambi
- Istituzione delle "zone economiche speciali"
- Costruzione delle infrastrutture

MODERNIZZAZIONE DELL'INDUSTRIA

1984 Riforma del sistema industriale urbano
Autonomia nella gestione delle imprese

MODERNIZZAZIONE DELLA DIFESA

Riduzione delle forze convenzionali e
potenziamento di quelle strategiche.

MODERNIZZAZIONE DELLE SCIENZE E DELLA TECNOLOGIA

"la chiave per acquisire la modernizzazione è lo sviluppo della scienza e della tecnologia. [...] I discorsi vuoti non porteranno il nostro programma di modernizzazione da nessuna parte: dobbiamo acquisire il sapere scientifico e il personale qualificato [...] Ora sembra che la Cina sia indietro di almeno vent'anni rispetto ai paesi sviluppati per quanto riguarda la scienza, la tecnologia e l'istruzione."

Deng Xiaoping, 1977

LE POLITICHE DI CONTROLLO DELLE NASCITE

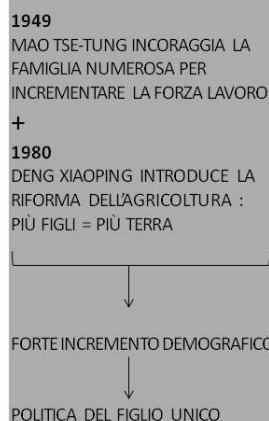
"Per una prosperosa, potente nazione e per una famiglia felice, si consiglia di utilizzare il metodo della pianificazione delle nascite"



Slogan a favore della politica del figlio unico



Un manifesto di propaganda della politica del figlio unico



LA CITTÀ COME MOTORE DELL'ECONOMIA DI MERCATO

1984

RIFORMA NAZIONALE DEL SISTEMA ECONOMICO

- rivendica il ruolo determinante delle città come motori dell'economia di mercato
- afferma la necessità di trasferire le riforme dalle campagne alle città
- definisce l'indispensabilità del settore terziario nel sistema socio-economico
- da avvio ad un nuovo periodo di urbanizzazione

PRIMA RIFORMA AMMINISTRATIVA

- decentralizza le competenze in materia urbanistica dal governo centrale alle municipalità

SECONDA RIFORMA AMMINISTRATIVA

- introduce nelle città un sistema fiscale forfettario secondo il quale il governo centrale tratteneva soltanto una parte sul totale delle imposte e il resto restava alla municipalità

Maggiore autonomia delle città dal Governo Centrale

INIZIO URBANIZZAZIONE

LO SVILUPPO DELL'EST

Deng Xiaoping e il suo concetto di un paese, due sistemi.

Foglietto in oro. Serie 1999-18. Foglietto

<http://www.ilfumegiallo.it/biografie/deng-xiaoping>



DENG XIAOPING
"TIMONIERE DELLE COSTE"

LA CINA SI SVILUPPA A DUE VELOCITÀ

GRANDE SVILUPPO DELL'EST
VS
LENTA EVOLUZIONE DELL'OVEST

CENTRI URBANI IPERMODERNI
VS
VILLAGGI RURALI



VS



Paesaggio di un villaggio tibetano nella valle del Tibet

VS
Shanghai, una delle città più moderne della Cina

LA CITTÀ AL CENTRO DELLA TRASFORMAZIONE

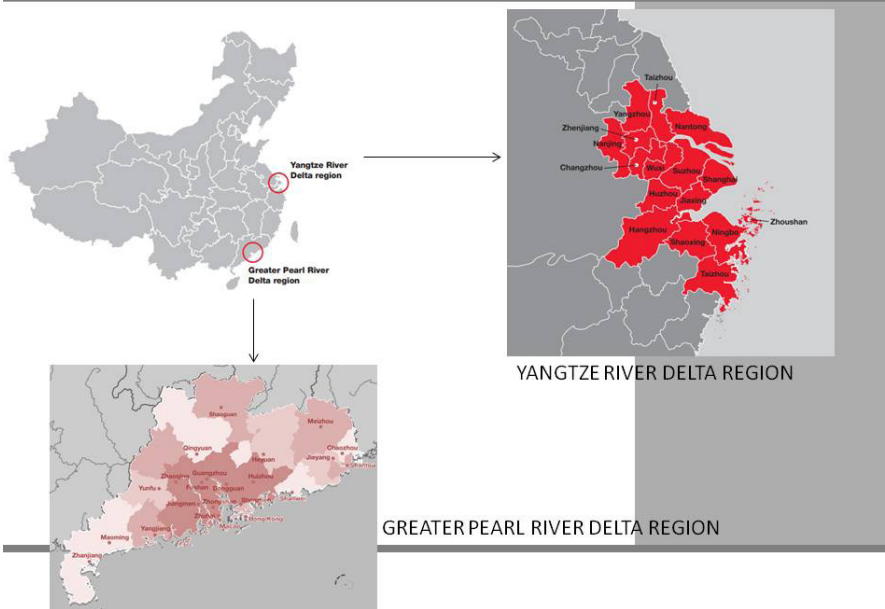
SVILUPPO ECONOMIA CINESE → CAMBIAMENTO SCENARI POLITICI ED ECONOMICI

GRANDE IMPATTO SULLE CITTÀ CINESI

- Crescita della popolazione urbana
 - Emergenza di una classe media
 - Riconoscimento della proprietà privata
 - Aumento dei trasporti privati
- ⇒
- Elevata densità edilizia
 - Congestione del traffico
 - Inquinamento
 - Crescente divario tra ricchi e poveri

Rapida trasformazione delle maggiori città cinesi

LE DUE AREE METROPOLITANE

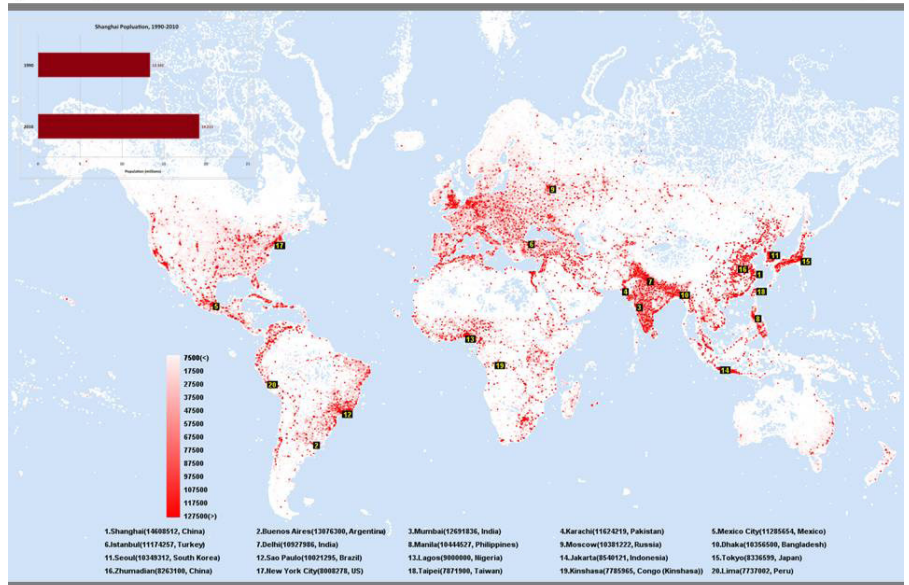


SLIDESHOW

LO SVILUPPO URBANO DI SHANGHAI NELLA RICERCA DI EQUILIBRI TRA METROPOLI AREE RURALI

SHANGHAI

POPULATION



Shanghai è la più popolosa città del mondo

SHANGHAI

GENESIS

SHANG = SOPRA
HAI = MARE

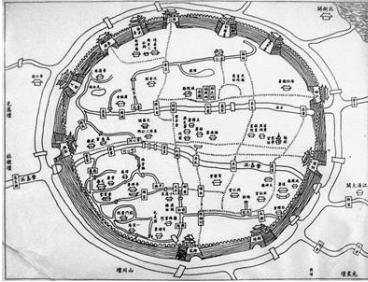
CITTÀ SUL MARE

Sorge sul delta del fiume Yangtze, tra il lago Tai e il mare ed è percorsa dal fiume Huangpu, un affluente dello Yangtze e da un fitto reticolo di canali.

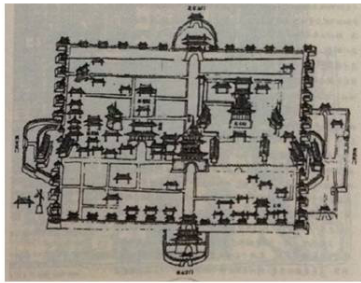
Shanghai sorge in una delle aree più fertili della Cina

SHANGHAI

GENESIS



Pianta della città di Shanghai all'epoca della dinastia Ming, 1554



Pianta della città di Pechino all'epoca della dinastia Ming, 1593

L'impianto urbano di Pechino – città imperiale realizzata per accogliere l'imperatore, i suoi funzionari e la sua corte – risponde ai principi della **città ideale cinese**, che riflettono i rituali architettonici della dinastia Zhou (dall'11° al 3° secolo a.C.), descritti nel **2° secolo d.C. nel libro Zhou Li** ("Riti di Zhou"):

"... Si tracci poi un quadrato di nove li per lato. Ogni lato avrà tre porte. Dentro la città correranno verticalmente da nord a sud nove strade e altrettante trasversalmente da est a ovest. Le strade verticali avranno nove carreggiate. Il centro del palazzo poggierà sul piano di intersezione più centrale delle vie che si incrociano..."

[http://www.treccani.it/enciclopedia/pechino_\(Enciclopedia-Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/pechino_(Enciclopedia-Italiana)/)

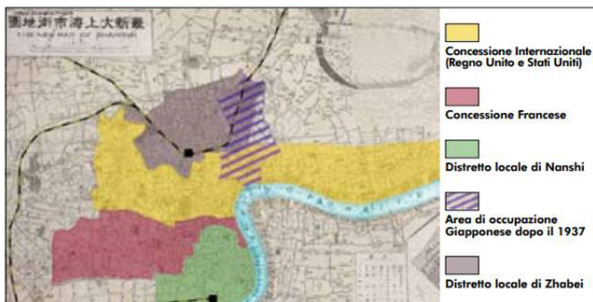
Shanghai delle dinastie

SHANGHAI

GENESIS



"Piano di Shanghai: Pubblicato sotto autorità del Consiglio Comunale, 1928.



Mappa di Shanghai negli anni '30 con le Concessioni straniere

1842 = Conclusione prima guerra dell'Oppio (1840-1842) tra Cina e Gran Bretagna

↓
- Sconfitta della Cina
- Trattato di Nanchino

↓
- Cessione di Hong Kong alla Gran Bretagna
- Apertura dei porti di Canton, Shanghai, Ningbo, Xiamen e Fuzhou
- Pagamento di un'indennità
- Diritto di extraterritorialità agli inglesi
Esteso con il trattato di Tianjing (1858) ad Americane Francesi

↓
Si stabiliscono a nord di Shanghai le CONCESSIONI straniere:

- Americana (1843-1943)
- Inglese (1845-1943)
- Francese (1849-1943)
- Giapponese (1895-

Shanghai delle concessioni



"Banca inglese" a Shanghai. Edificio in stile occidentale sul ramo del fiume Wan Poo nel pieno centro del settlement internazionale, simbolo della presenza delle grandi potenze (Trentino circa 1932)



Avenue Joffre in the 1930s: one of the major commercial streets in the French Concession.

In questo periodo vennero costruiti ad opera degli architetti occidentali decine di edifici *Landmark*, come quelli delle Banche.



Foto del Bund nel 1929

Vista generale del Bund (1925-1926)



Shanghai è il terzo centro finanziario del mondo dopo Londra e New York

SHANGHAI

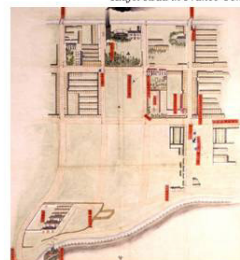
GENESIS



Xiaofei Road in France Concession in 1930s



China Style in Kuangdong Road



Concessione francese

INCREMENTO DEMOGRAFICO:
Tra il 1885 e il 1935 l'80% della popolazione cinese migra sul territorio di Shanghai

DIFFERENZE STRUTTURA URBANA
tra le zone delle concessioni straniere e le aree residenziali appartenenti al governo cinese

INCREMENTO DIVARIO SOCIALE
Tra gli stranieri che continuavano ad arricchirsi con il commercio e i lavoratori cinesi che vivevano di stenti

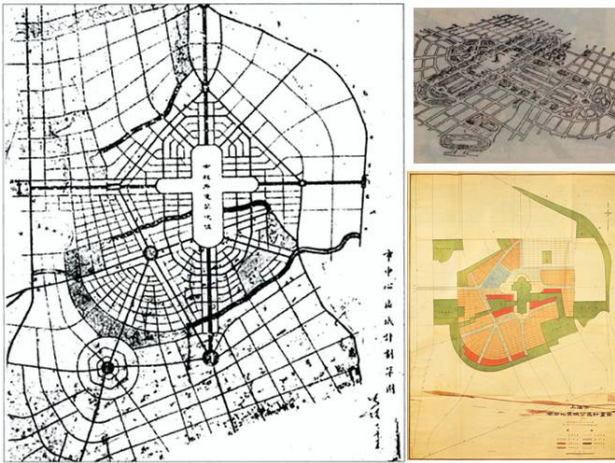
Shanghai= città frammentata e disomogenea

SHANGHAI

GENESIS

New City Center Scheme

Figure 19.4 Planning Map Showing the Civic Centre and Road System of Greater Shanghai at Jiangwan



Shanghai= città frammentata e disomogenea



1927 si istituisce un GOVERNO SPECIALE

che

- attribuisce a Shanghai lo status di Municipalità

e

- nel 1929 nomina un "Comitato Centrale per la pianificazione regionale di Shanghai"



che

- propone lo sviluppo di un nuovo centro per la città nel nord-est nel distretto di Jiangwan a grande distanza dalle concessioni: la "City Centre Area",

e

- definisce appunto il suo piano di sviluppo, il "City Centre Area Plan".

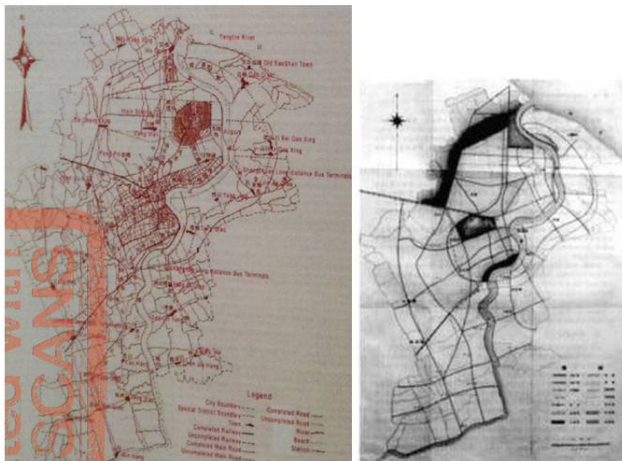
Greater Shanghai Plan 1929

SHANGHAI

GENESIS

Piano Comprensivo della Grande Shanghai (1931), in Shanghai Urban Planning (Urban Planning Bureau, 2005)

Schema dei trasporti



1931_Primo Piano Comprensivo della Grande Shanghai



Prevedeva:

- lo sviluppo di nuove aree urbane,
- la realizzazione di infrastrutture, strade servizi e impianti idraulici
- la costruzione di un ponte sul fiume Huangpu.



Non attuato

Greater Shanghai Plan 1931

SHANGHAI

URBAN PLANNING FOR DECENTRALIZATION BEFORE 1990

Masterplan for Central City and Suburbs 1946



Masterplan for direct-controlled Municipality 1946



1946_Piano Comprensivo della Grande Shanghai



- Divide la città in un'Area Urbana, coincidente con il centro della città, e un'Area Amministrativa Municipale corrispondente alla periferia.

- Introduce per la prima volta il concetto di città satellite.

Greater Shanghai Plan 1946

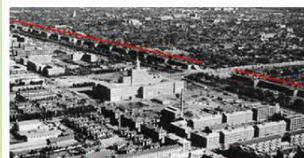
SHANGHAI

URBAN PLANNING FOR DECENTRALIZATION BEFORE 1990

Masterplan for Central City and Suburbs 1953



DANWEI
forte legame tra residenza e lavoro



1949_ istituzione della Repubblica Popolare cinese sotto Mao Tze Tung

↓
la politica urbana cambia radicalmente:

- vengono definiti limiti ben precisi tra città e campagna e
- vengono posti dei freni all'espansione delle grandi città come Shanghai.

↓
sviluppo economico e sociale del paese basato sull'industria

↓
1953_ viene redatto a Shanghai un nuovo masterplan basato sulla nozione di città socialista compatta

Greater Shanghai Plan 1953

SHANGHAI

URBAN PLANNING FOR DECENTRALIZATION BEFORE 1990

Masterplan for Central City and Suburbs 1959

Masterplan for direct-controlled Municipality 1959



In accordo con gli obiettivi del primo piano quinquennale di sviluppo nazionale (1953-57) e del Great Leap Forward (1958-61)

↓
1958_Shanghai acquisisce 10 contee della prov. di Jiangsu per decentralizzare popolazione e industrie.

1959_Piano Comprensivo della Grande Shanghai

↓
era articolato in:
• un "Piano comprensivo della città centrale" per il ridisegno delle aree residenziali,
• un "Piano comprensivo regionale" per l'espansione delle industrie al di fuori della città attraverso la creazione di città satellite

Greater Shanghai Plan 1959

SHANGHAI

URBAN PLANNING FOR DECENTRALIZATION BEFORE 1990



Nel 1972 venne costruito l'impianto petrolchimico a Jinshanwei, a circa 72 Km da Shanghai



Nel 1978 venne costruito l'impianto di acciaio e ferro a Baoshan

1976_muore Mao Tse-Tung

1977_sale al potere Deng Xiaoping

↓
che porta avanti una politica di:

- apertura verso il mondo esterno e l'occidente
- modernizzazione e di riforme

↓
Difficoltà nel portare avanti i progetti di sviluppo fatti precedentemente

- Ad eccezione dei distretti di
- JINSHAN_industria petrolchimica e
 - BAOSHAN_industria del ferro

↓
Le prime 2 città satellite di Shanghai

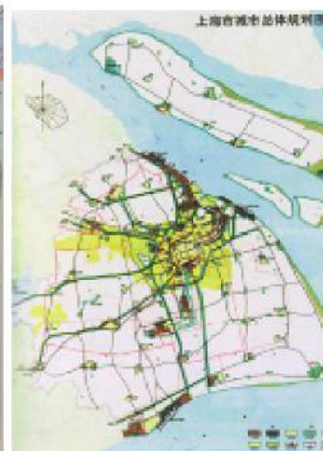
Le città satellite di Jinshan e Baoshan

SHANGHAI

URBAN PLANNING FOR DECENTRALIZATION BEFORE 1990

Masterplan for Central City and Suburbs 1986

Masterplan for direct-controlled Municipality 1986



1986_ Piano Comprensivo della Grande Shanghai

↓
Obiettivo : far diventare Shanghai un centro economico, scientifico e culturale di livello internazionale

Punti programmatici :

- completare e riqualificare la città centrale
- sviluppare la nuova area di Pudong
- Valorizzare il lungo fiume Yangtze e la baia dello Hangzhou
- Realizzare 7 città satellite legate all'industria:

- Minhang, Wujing, Anting e Jading, legate all'area scientifica;
- Songjiang e Jinshan, legate all'industria petrolchimica;
- Wusong-Baoshan, legate all'industria del ferro.

- Localizzate a 20-40 Km dalla città
- Autosufficienti
- Collegate tra loro e con la città centrale

Greater Shanghai Plan 1986

SHANGHAI

URBAN PLANNING FOR DECENTRALIZATION BEFORE 1990



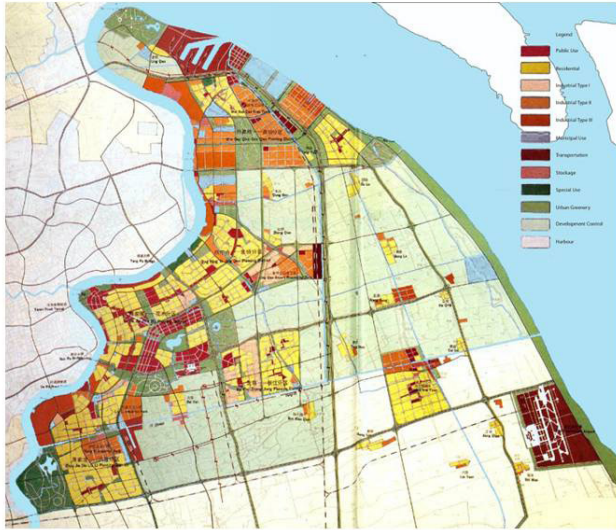
1980_ il governo aveva istituito le Zone Economiche Speciali

↓
Regioni geografiche dotate di una legislazione economica differente dalla quella in vigore nel resto del Paese, studiata appositamente per attrarre investimenti stranieri e garantire un regime fiscale agevolato alle imprese che operano al suo interno.

Le Special Economic Zones

SHANGHAI

THE MODERN URBAN PLANNING POLICY FROM 1990



1990 il governo avvia lo sviluppo del Nuovo distretto di Pudong sulla parte orientale del fiume Huangpu

1992 Piano Comprensivo per la Nuova Area di Pudong

↓
che propone una maggiore apertura al mondo grazie alla creazione di una moderna area multifunzionale

Il programma divide il distretto in 5 aree

- ↓
- l'area di Lujiazui, che doveva rappresentare il centro finanziario organizzato attorno ad un nucleo di grattacieli situati di fronte al lungofiume;
- l'area di Wai Gao Qiao il nuovo porto commerciale;
- l'area di Jin Qiao specializzata nelle tecnologie avanzate e
- le aree di Zhang Jiang e Zhou Jiang prevalentemente a vocazione industriale.

Piano Comprensivo del nuovo distretto di Pudong

SHANGHAI

THE MODERN URBAN PLANNING POLICY FROM 1990

Inner Ring Road



Outer Ring Expressway



Suburb Ring Road



Metromap



Le infrastrutture

SHANGHAI

THE MODERN URBAN PLANNING POLICY FROM 1990



Riforme anni '90:

- land ownership;
- house ownership;
- conversione di tutte le contee fuori dall'Outer Ring Road in distretti urbani

Concessione ai residenti dell' hukou urbano

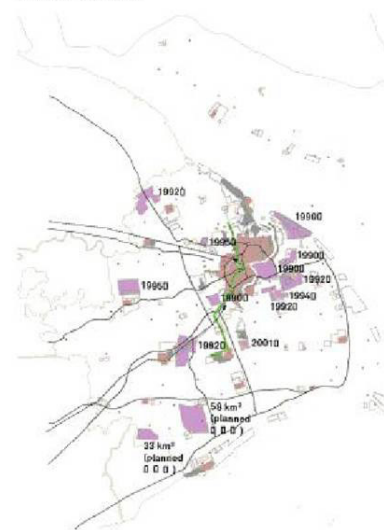
- boom delle costruzioni
- un nuovo sviluppo urbano
- congestione della città centrale

Le riforme degli anni '90 e il boom delle costruzioni

SHANGHAI

THE MODERN URBAN PLANNING POLICY FROM 1990

1995/1995□



1994 _viene rivisitato il Masterplan di Shanghai approvato dal consiglio di stato all'avvio del 9° piano quinquennale di sviluppo 1996-2000

↓
Obiettivo: trasformare l'assetto urbano della città da un sistema urbano monocentrico ad uno policentrico con la costruzione di una serie di new towns.

- Vengono abbattuti gli edifici malandati del centro storico
- sostituiti con edifici più grandi e moderni e
- la popolazione residente li viene spostata in nuove città e nuovi quartieri periferici.

↓
"gentrificazione"

SHANGHAI

THE MODERN URBAN PLANNING POLICY FROM 1990

The Comprehensive Plan of Shanghai
Metro-Region (1999-2020)



Le tre conurbazioni cinesi



L'area del Delta Del Fiume Yangtze in
Shanghai Urban Planning



1999_ Piano Comprensivo
per la Città di Shanghai
Obiettivi:

- coordinare lo sviluppo urbano con il progresso dell'economia
- promuovere la riqualificazione delle strutture industriali,
- migliorare le strutture urbane

multi-asse, multi-livello e multi-centro

Per rispondere alla necessità della città

- di aprirsi ulteriormente
- di trasformarsi nel minor tempo possibile in una "città socialista moderna internazionale",
- di raggiungere una forte integrazione tra aree urbane e rurali

↓
attraverso la creazione di un sistema urbano regionale policentrico.

Piano Comprensivo 1999-2020

SLIDESHOW

IL MODELLO DELL'ARCIPELAGO METROPOLITANO E IL PROGRAMMA ONE CITY, NINE TOWNS

SHANGHAI

THEMATIC PARK URBANISM: "FOREIGN COUNTRY LABELS"

One of the earlier plans for the Shanghai region



One City Nine Towns Developments Plan



2001_10° piano quinquennale 2001-2005

Obiettivo:

- soddisfare la richiesta del WTO di allineare la normativa cinese allo standard degli altri stati membri
- Punti principali:
- creazione e lo sviluppo di infrastrutture e tecnologia
- tutela dell'ambiente
- crescita equilibrata tra zone urbane e rurali

L'amministrazione di Shanghai elabora il "One City, Nine Towns Development Plan"

- ↓
- sposta la priorità di costruzione delle infrastrutture dalle regioni urbane alla periferia per ricucire il gap tra aree urbane e rurali in termini di
- attività culturali,
 - formazione,
 - impiego,
 - consumo e
 - sicurezza sociale.

One City Nine Towns Development Plan

SHANGHAI

THEMATIC PARK URBANISM: "FOREIGN COUNTRY LABELS"

The distribution of "one city and nine towns" in Shanghai, 2000.



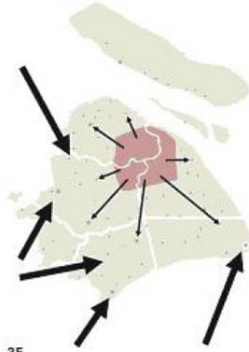
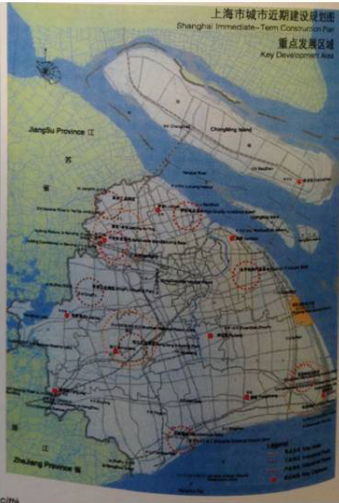
34 The direct-controlled municipality of Shanghai has 17 districts (urban hukou) and a county (rural hukou, except Chengqiao town). The nine oldest districts make up the Shanghai Proper (not to be confused with the Central City, which is defined by the Outer Ring Road). Newer districts (former counties) and Chongming County have their own capital. Districts and counties are divided into township-level divisions, which are subdivided at 'village level' (often similar with a xiaoqu). There are approximately 3,437 neighbourhood committees and 2,037 village committees, each with 2,000 to 10,000 families.

One City Nine Towns Development Plan

SHANGHAI

THEMATIC PARK URBANISM: "FOREIGN COUNTRY LABELS"

Disposizioni a breve termine, in Shanghai
Urban Planning Bureau, 2005



35

35
Some 300,000 newcomers arrive annually in the direct-controlled municipality of Shanghai. Each year more than 100,000 residents are relocated from the Central City to the outskirts and new towns.

NOVITÀ:

- I piani comprensivi per lo sviluppo sociale ed economico e dei piani regolatori generali sono prodotti dalle autorità locali;
- Le autorità locali possono cambiare l'uso del suolo per la localizzazione delle industrie e infrastrutture;
- L'economia locale viene vista per la prima volta come parte integrante dell'economia generale della municipalità;
- L'esistente sistema di registrazione e delle unità familiari diviene più flessibile, al fine di indurre la popolazione a trasferirsi nelle nuove città;
- Si applicano standard elevati di sviluppo urbano al fine di fornire le nuove città di infrastrutture, servizi pubblici e attrezzature culturali;
- I governi municipali e di distretto forniscono il supporto finanziario alla promozione dello sviluppo.

One City Nine Towns Development Plan

SHANGHAI

THEMATIC PARK URBANISM: "FOREIGN COUNTRY LABELS"



La competizione è stata organizzata in due fasi:

- PRIMA FASE: _ i progettisti hanno prodotto un rapporto preliminare in cui descrivevano la strategia che intendevano portare avanti, _ la committenza ha valutato le singole proposte e fornito loro le linee guida per lo sviluppo successivo

- SECONDA FASE: _ in cui sono stati redatti i progetti di concorso e selezionati i vincitori.

Dopo la selezione dei finalisti è stato coinvolto l'Istituto di pianificazione urbana di Shanghai con l'obiettivo di migliorare i contenuti dei piani e agire come mediatore tra i progettisti stranieri e le autorità di governo locale.

Per molte città è stata costituita una commissione ad hoc, composta da pianificatori delle amministrazioni, progettisti locali e progettisti stranieri con l'obiettivo di monitorare la stesura definita del piano.

Una volta approvato il progetto definitivo questo è divenuto lo schema direttore per lo sviluppo di queste new towns nei prossimi vent'anni.

Obiettivo:

Riproporre il carattere internazionale presente nelle architetture della città centrale in queste città nuove

↓
Ricerca di "qualità architettoniche e spaziali europee"

↓
Viene indetto un CONCORSO INTERNAZIONALE invitando per ciascuna cittadina 3-4 gruppi di progettisti di fama internazionale provenienti da una specifica area nazionale.

↓
Vengono realizzati 10 progetti ognuno secondo la tradizione urbanistica del paese di provenienza del team che l'ha progettata

One City Nine Towns Development Plan

SHANGHAI

THEMATIC PARK URBANISM: "FOREIGN COUNTRY LABELS"

Song Jiang (Construction Complete) English

Designed by British firm Atkins, Thames Town is the city center of the new Song Jiang development. This area is partly designed to become a university town, and it is planned for seven universities to move out of Shanghai to Song Jiang in the future.



- la città di Song Jiang, in stile inglese, nel distretto di Song Jiang;

An Ting (Construction Complete) German

An Ting features German-style buildings designed by Albert Speer, the son of Hitler's favorite architect. The town, located near Shanghai's border with neighboring Jiangsu province, is one of the centers of China's car industry: The German-Chinese joint venture, Shanghai Volkswagen, provides employment to many of its inhabitants. The Shanghai International Circuit, China's first Formula One racetrack, is located near the town.



- la città di An Ting, in stile tedesco, nel distretto di Jiading;

Harbor New Town (Under Construction) European

Harbor New Town is located at the confluence of the Yangtze River and Hangzhou Bay, 31 miles southeast of downtown Shanghai. The development is adjacent to Yangshan International Deep Sea Harbor and Pudong International Airport, and officials hope it will be the base for Shanghai's booming logistic business and port industry. Designed by German architect GMP (Gerkan, Marg und Partner), Harbor New Town will be environment-focused, featuring China's largest man-made lake.



- la città di Lin Gang (Harbour New Town), in stile europeo, per 200.000 ab, nel distretto di Nanhui.

One City Nine Towns Development Plan

SHANGHAI

THEMATIC PARK URBANISM: "FOREIGN COUNTRY LABELS"

Pu Jiang (Under Construction) Italian

Italian architect Augusto Cagnardi designed Pu Jiang, the largest of the nine new towns. The town, with Italian-style buildings and canals based on Venice, is located on the east bank of the Huangpu River, a tributary of the Yangtze. Nearly 10 miles from downtown Shanghai, this key location is also 5 miles from the 2010 World Expo Site. Planners envisage the town housing 80,000 inhabitants.



- Pu Jiang, in stile italiano, nel distretto di Min Hang;

Luo Dian (Construction Complete) Swedish

Luo Dian, designed by SWECO FFNS, features Swedish-style buildings. It is an ancient town in Shanghai's northern section, established in the Ming Dynasty more than 700 years ago. Photo: Golden Luodian Development Co. Ltd.



- Luo Dian, in stile svedese, nel distretto di Bao Shan;

Gao Qiao Holland



- Gao Qiao, in stile olandese, nel distretto di Pudong;

One City Nine Towns Development Plan

SHANGHAI

THEMATIC PARK URBANISM: "FOREIGN COUNTRY LABELS"

Zhu Jia Jiao (Construction Complete) Traditional Chinese

Zhu Jia Jiao is an ancient town west of Shanghai that features well-preserved Ming and Qing architecture, with its ancient stone bridges and streets, and network of canals. Ben Wood Studio Shanghai, which designed the popular Xintiandi commercial area in downtown Shanghai, also designed Zhu Jia Jiao's new center, Cambridge Water Town.



- Zhu Jia Jiao, in stile cinese, nel distretto di Qing Pu;

Feng Cheng (Under Construction) Spanish

Designed by Spanish architect Marcia Codinachs, the 600-year-old coastal fortification of Feng Cheng will be transformed into a Spanish-style township modeled after Barcelona. The town's new residents will mainly be employees of local logistics-equipment companies. Officials hope Feng Cheng's ancient walls and cobblestone lanes will help make the town a new day-trip destination for tourists from Shanghai.



- Feng Chen, in stile spagnolo, nel distretto di Feng Xian;

Feng Jing (Under Construction) Canadian

Designed by Canadian architecture firm SADA, Feng Jing is a Canadian-style town in southwest Shanghai, with rows of country villas and forests of maple trees.



- Feng Jing, in stile canadese, nel distretto di Jin Shan

One City Nine Towns Development Plan

SHANGHAI

THEMATIC PARK URBANISM: "FOREIGN COUNTRY LABELS"

Cheng Qiao (Under Construction) Traditional Southern Chinese

Cheng Qiao, to be built in the southern Chinese style, is located to the northeast of downtown Shanghai. The German firm Stadtbauatelier designed the development. The mainly white and light gray, low buildings are built around canals and have traditional gabled roofs.



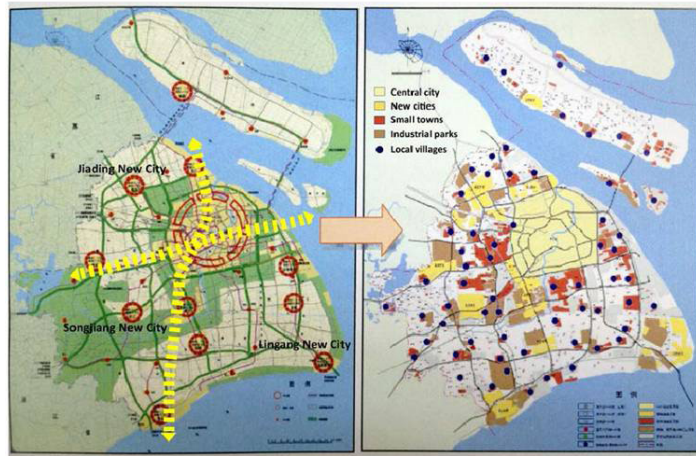
- Chen Qiao, in stile cinese, nella contea di Chong Ming

One City Nine Towns Development Plan

SHANGHAI

THEMATIC PARK URBANISM: "FOREIGN COUNTRY LABELS"

From "one city, nine central villages" to "1-9-6-6" system (Yu, 2008a)



a) One City, Nine Towns Program

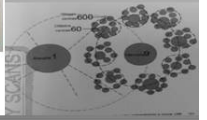
b) "1-9-6-6" Urban Structure Plan

2006_11" piano quinquennale 2006-2010
Obiettivo: costruzione di una "armoniosa società socialista"

Master plan metropolitano di Shanghai subisce un'ulteriore ottimizzazione.

"1-9-6-6" System

- 4 livelli gerarchici:
- 1 città centrale,
 - 9 decentralizzate nuove keycities,
 - 60 cittadine
 - 600 villaggi.

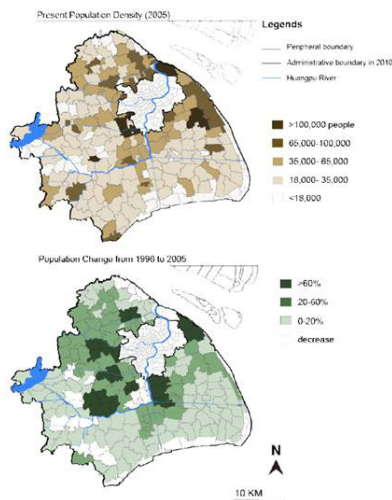


Shanghai 1.9.6.6 System

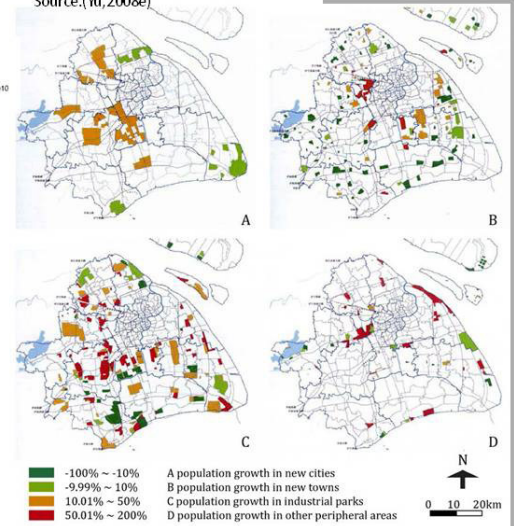
SHANGHAI

IMPLEMENTATION OF THE SHANGHAI MASTER PLAN (2001-2020)

Population densities and their transformation



Population change in different types of periphery from 2000 to 2006
Source: (Yu, 2008e)

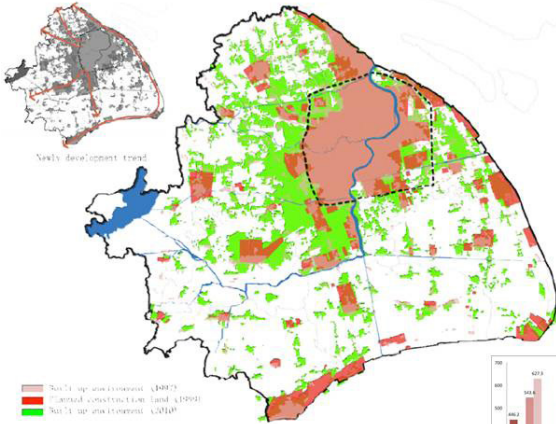


Population growth

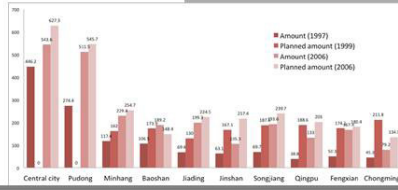
SHANGHAI

IMPLEMENTATION OF THE SHANGHAI MASTER PLAN (2001-2020)

Spatial distribution of new development from 1997 to 2010



Actual land development and land development plans in the year of 1997 and 2006 (unit: km²)
Source: Shanghai Statistical Yearbook (1998, 2007)

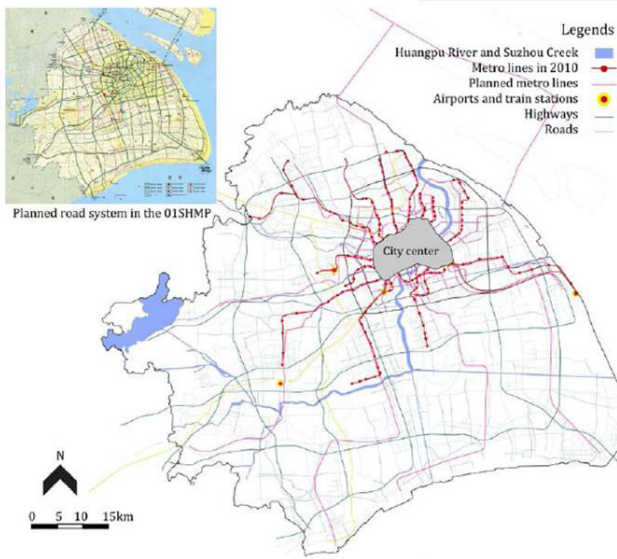


Land development

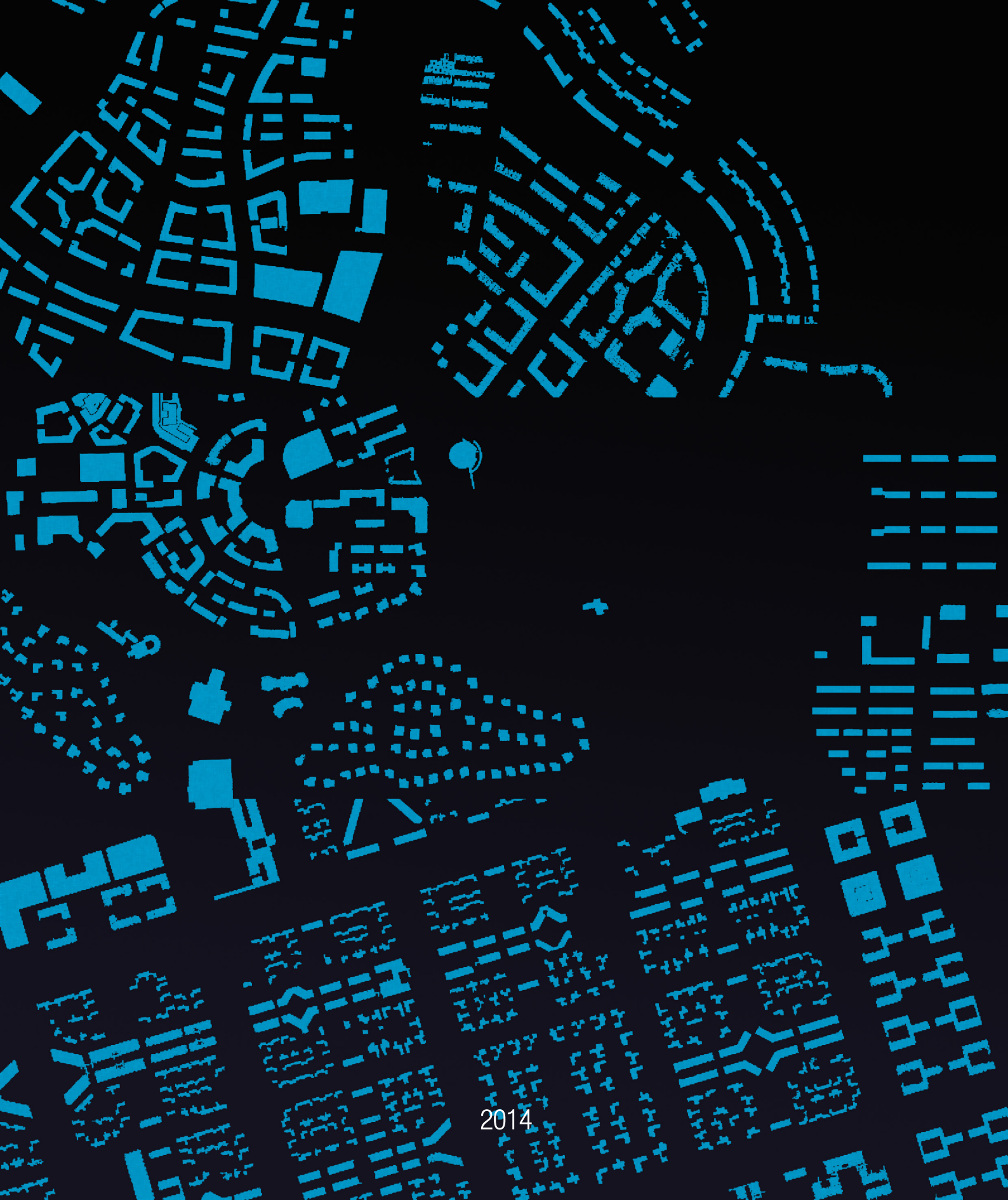
SHANGHAI

IMPLEMENTATION OF THE SHANGHAI MASTER PLAN (2001-2020)

Developments of road system and metro lines



Infrastructures



2014