

ORIZZONTI

A LONDRA una gigantesca mostra alla Tate mette in scena le metropoli. Dal Cairo a Johannesburg, da Dubai a Los Angeles, come funzionano questi «mostri» urbani, quali pianificazioni urbanistiche sono possibili e con quali ricadute...

■ di **Leonardo Clausi**

La città: una magnifica catastrofe o solo catastrofe?

L'

urbanesimo è la cifra della contemporaneità. La sua crescita esponenziale misura la globalizzazione del capitalismo e i suoi effetti. La città è anche metafora universale della vicenda umana. Cent'anni fa, nove persone su dieci vivevano in campagna. Adesso metà della popolazione globale è inurbata. Tra 50 anni, il 75% di una popolazione di 8 miliardi di individui vivrà nelle città cosiddette globali, punti di attrazione migratoria universale privi di stabili coordinate culturali. Un tempo il termine «città globale» evocava i baluardi del capitalismo occidentale, città come New York, Parigi, Tokyo, Francoforte. A visitare la mostra *Global Cities*, nella sala della turbina della Tate Modern di Londra, fino al 27 agosto, ci si rende conto che la città globale ha abbattuto per sempre questi confini e si impone oggi in aree dove lo sviluppo economico procede in modo frenetico e schizoide, calpestando tutto ciò che gli si para davanti, soprattutto nelle regioni asiatiche e africane. La crescita di alcune di queste città dà la pelle d'oca: la popolazione di Shanghai, al momento aumenta di 30 abitanti l'ora. Ed è solo all'ottavo posto della classifica (al primo è Dubai). La mostra prende in esame da un punto di vista tematico alcune tra le più dinamiche città della terra: Cairo, Istanbul, Johannesburg, Londra, Los Angeles, Città del Messico, Mumbai, San Paolo, Shanghai e Tokyo. Queste sono viste attraverso la lente concettuale di velocità, dimensioni, densità, diversità e forma, con un apparato informativo e statistico poderoso e una serie di lavori commissionati a importanti studi di architettura (Nigel Coates; Zaha Hadid e Patrik Schumacher; Fritz Haeg; Oma* Amo/Rem Koolhaas) che affrontano i dilemmi del-

L'esplosione delle megalopoli dà i brividi a Shanghai ci sono 30 abitanti in più l'ora, e si riflette nel problema dei cambiamenti climatici

la pianificazione urbana contemporanea con le sue ricadute economiche, politiche e sociali. Completa l'allestimento (davvero riuscito, vista la cubatura impressionante della sala), una moltitudine di opere ispirate alla città di artisti più o meno affermati (tra i quali Andreas Gursky). La mostra «discende» da quella allestita per la trascorsa X Biennale veneziana di architettura, *Città. Architettura e società*, ma ha come punto focale e come pietra di paragone la vicenda storica dello sviluppo di Londra. La stessa area dove sorge la Tate è infatti un luogo anni fa più che desolato, ora recuperato e trasformato in un grande successo urbanistico. La città è il luogo del dispiegarsi del bello e del brutto umani, del giusto e dello sbagliato. La loro esplosione si riflette nella catastrofe del cambiamento climatico, ma anche in un'innegabile traiettoria di progresso. Le Corbusier parlava di New York come di una «magnifica catastrofe». A un esame superficiale, alcune delle città globali della mostra sembre-



Particolare di una «foto metropolitana», parte del progetto di Francesco Jodice «Wath We Want» (Catalogo Skira)

rebbero perdere anche quell'aggettivo. Richard Burdett, architetto, urbanista, professore alla London School of Economics, consulente di Ken Livingstone e nipote di Ernesto Nathan (sindaco di Roma nell'Italia postunitaria, 1907-1921) che ha curato la mostra della Biennale e quella della Tate non è affatto d'accordo.

Professor Burdett, quali sono le misure che dovrebbero «umanizzare» la crescita esponenziale delle megalopoli?
«Innanzitutto, non far crescere le città in senso orizzontale e senza limiti; avere la cosiddetta *green belt*, cioè un contenimento urbano, di importanza fondamentale come modello di contenimento della crescita capitalista. Se Città del Messico, Shanghai o Mumbai seguissero questo modello, si otterrebbero risultati davvero interessanti. Prendendo a esempio Londra, c'è poi l'investimento nello spazio pubblico, che va incrementato. Di solito, il 95 per cento della superficie urbana è finanziato con investimenti privati. La parte pubblica o civica degli investimenti va nelle strade e nelle piazze: Londra è affascinante perché tutti i giardini, i cosiddetti *garden squares*, sono anch'essi parte di un sistema di investimento privato che dopo più di cento anni è entrato a far parte del Dna della città, sebbene a tutt'oggi se non si è residenti nella piazza non si ha libero accesso al giardino. La terza è la gestione della crescita incontrollabile dei costi della vita e della residenza. Una delle misure suggerite dalla mostra è quella, abbastanza stalinista per la verità, di richiedere che il 50% di tutte le case che vengono costruite dai privati siano *affordable*, il che non significa «statali», ma che almeno facciano parte di una graduatoria di accessibilità. È così che si possono creare degli ambienti urbani fondamentalmente molto più democratici».

Il futuro economico, urbano e ambientale del pianeta sarà deciso nel Sud e nell'Est del mondo. Non le pare un po' paternalista indicare una serie di norme che «frenino» lo sviluppo capitalista di paesi che fino ad oggi hanno vissuto una condizione di subalternità economica nei confronti dell'Occidente?

«La mostra è sul rapporto tra la forma urbana e la forma della società e non sull'impatto della globalizzazione. Sebbene è chiaro che una forma d'intervento univoca è impossibile, è altrettanto affascinante notare come non solo le economie di Cina e India, ma anche altre economie simili che hanno un impatto ambientale paragonabile a quello asiatico seguano un modello fisico che è trent'anni fuori ciclo: ovvero, laddove gli Stati Uniti hanno ridimensionato certi ritmi e modalità di crescita urbana, oggi queste città gestiscono e pianificano il proprio territorio nello stesso modo. Dunque un piccolo cambiamento da parte nostra, degli architetti e dei consulenti e di tutte le manovre politiche dei governi occidentali per intervenire attraverso vari investimenti in questi paesi, possono istillare il cambiamento. Se noi cominciamo a prospettare altre possibilità, è perché abbiamo compiuto quel ciclo, abbiamo scoperto che ci sono dei problemi: perché non dovremmo condividere questa conoscenza e consapevolezza? Non solo credo ne valga la pena, è assolutamente necessario: ormai non è più una questione di potere politico o di bilanci, ma di moralità da una parte e d'inevitabilità del cambiamento climatico dall'altra».

Anche nel caso in cui questa conoscenza comporti una diminuzione delle rese o dei profitti?

«Bisogna considerare i tempi e le quantità: l'esem-

pio più realistico nel nostro campo è forse quello dei trasporti pubblici come alternativa alla diffusione universale delle automobili. Lì ci sono dei modelli molto importanti che non è detto che debbano necessariamente frenare la crescita. Uno è per esempio la differenza fra la proprietà di un'automobile e il suo uso: sono due cose molto diverse. Londra presenta un coefficiente abbastanza alto di automobilisti che sono anche proprietari, ma la percentuale di coloro che anche usano la propria macchina è proporzionalmente basso, grazie alla rete di trasporto pubblico. Se uno prende Città del Messico e Johannesburg da un lato e Shanghai e Bogotà da un altro, si accorge che a Città del Messico, dove la benzina è praticamente gratis (costa meno dell'acqua minerale) tutta l'economia continuerà a produrre una forma della città estesa senza orizzonti. Johannesburg ha lo stesso problema: la media del tempo di percorrenza da casa a luogo di lavoro di una famiglia tipica è dalle tre alle quattro ore. Shanghai invece sta investendo enormemente nei trasporti, qualcosa come 180 stazioni della metropolitana nei prossimi dieci anni, per cominciare ad avvicinarsi al rapporto che Londra ha avuto all'inizio del secolo scorso. Ricordiamoci che tutto l'investimento nel trasporto pubblico in città come Londra e New York è accaduto nel 1880/90 e grazie ad investimenti privati. La metropolitana di Londra, malgrado quello che noi pensiamo (che sia un servizio pubblico fatto per il popolo, ecc.) è in realtà opera di imprenditori americani ed è stata nazionalizzata soltanto all'inizio del '900. Il modello di riferimento è molto chiaro ed è quello di Tokio Vs Los Angeles: a Tokio l'80% dei cittadini per andare al lavoro usa il trasporto pubblico, esattamente il contrario di Los Angeles, dove la gente usa la macchina. Non si tratta più nemmeno dunque di una que-

EX LIBRIS

Il problema non è che esistono i problemi. Il problema è aspettarsi che non sia così e pensare che avere dei problemi sia un problema

Theodore Rubin

stione in cui il modello americano è quello vincente. Ricordiamoci che a Londra, nella City, dove c'è la più alta concentrazione mondiale di miliardari per miglio quadrato, il 95% di questi prende la metropolitana. Insomma non è una forma di imperialismo culturale o che i capitalisti inglesi hanno scelto dei comportamenti «di sinistra»: la città è così, questo è il comportamento più conveniente e funziona: è questo il messaggio molto forte da spingere».

E dunque Londra è all'avanguardia in questa preparazione urbanistica al futuro?

«Come anche Richard Rogers ama ripetere, Londra è sempre stata una *humanist city* (città dal volto umano). La zona dove siamo adesso (Holborn), attorno al 1860 era una delle zone più densamente popolate, con gli stessi problemi dello slum di Dharami a Mumbai o il barrio di La Vega a Caracas: case di un'unica stanza di pochi metri quadrati dove vivono dieci persone, senz'acqua, malattie... Londra è stata la città che per prima ha inventato l'amministrazione municipale: alla fine dell'800, la sua lezione comincia ad andare in giro per il mondo. Anche per via imperialista ovviamente, vedi Nuova Delhi. Qui ho, per inciso, una storia personale divertente: mio bisnonno Ernesto Nathan, che fu sindaco di Roma nel 1907, era nato e cresciuto a Londra. Lui, discepolo di Mazzini, portò a Roma il tram come infrastruttura, si occupò della realizzazione di tutta la zona di Prati... Certo, Londra ha anche avuto una storia molto strana: dal 1985 in poi, per una quindicina d'anni è stata del tutto senza amministrazione. La figura del Mayor è relativamente nuova, ma il successo di Livingstone dà a noi e a quelli più giovani di noi un senso della possibilità di cambiare le cose. Al momento Londra è assolutamente all'avanguardia in termini di pianificazione controllata. La Congestion Charge? Tutti gli esperti all'interno del municipio dissero a Ken: «Non lo fare: politicamente è un suicidio; da un punto di vista tecnico non è detto che sia possibile

Richard Burdett, curatore del progetto e nipote di Ernesto Nathan, ci spiega come possano diventare anche una traiettoria di progresso

gestirlo; e poi non è detto che la gente lo accetti». Oggi abbiamo il 22% di diminuzione di emissioni, il sistema funziona e il sindaco è stato rieletto con un 10% in più. Al momento ci sono circa 20 città in giro per il mondo che vogliono fare la stessa cosa, compresa New York».

Quindi lei considera la città anche come il segno del futuro cambiamento?

«Assolutamente. Le città oggi sono l'unico posto dove uno può essere ottimista: sono il luogo dove la gente affluisce per studiare e discutere, per riunirsi. È lì che si trovano non solo i problemi ma anche le soluzioni. Pensiamo a una città come Bogotà: poverissima, è riuscita a istituire un sistema di trasporti pubblici di investimenti in scuole e piazze pubbliche che ha letteralmente cambiato la vita a milioni di residenti. Questo per dire che non bisogna limitarsi a considerare città ricchissime come Londra per trovare le condizioni del cambiamento».

LUTTO È morto all'età di 82 anni uno dei nostri più agguerriti studiosi di letteratura celebre per la sua concretezza e la «vis polemica» studiò soprattutto la cultura toscana tra Lorenzo il Magnifico e l'autore del «Principe»

Mario Martelli, il filologo che ha veramente capito Machiavelli

■ di **Giulio Ferroni**

Nella notte tra il 13 e il 14 luglio si è spento, dopo breve malattia, uno dei nostri più vitali ed agguerriti filologi e studiosi di letteratura italiana, Mario Martelli: nato nel 1925, aveva insegnato a lungo Letteratura italiana all'Università di Firenze, occupandosi di vari ambiti e autori della nostra letteratura, ma mettendo al centro del suo lavoro la cultura fiorentina e toscana tra Umanesimo e Rinascimento, con un occhio rivolto in primo luogo all'età di Lorenzo il Magnifico e a quella di Machiavelli. Di quella cultura egli era oggi il maggiore conoscitore: da filologo attentissimo alla concretezza dei testi, ai fatti riconoscibili e rico-

struibili, egli sapeva tracciare le linee di una storia culturale fatta di molteplici rivoli, piena di scansioni, di rapporti interni, di legami tra scritture, esperienze, personaggi, situazioni.

Questo suo senso del concreto partiva da una particolare cura per l'evidenza linguistica e retorica dei testi, per le loro pratiche di costruzione: così in studi su poeti per cui è essenziale l'aspetto costruttivo e tecnico (Montale tra i moderni) e sull'intera storia delle forme poetiche italiane, fino ad un utilissimo e chiarissimo manuale su *La metrica italiana. Teoria e storia* (insieme a Francesco Bausi, 1993). Egli ha dato il modello di una storiografia letteraria attenta alle più circostanziate situazioni, nel gioco di prospettive politiche, di scelte

personali, di tentativi di agire nel presente che si danno sulla scena pubblica della letteratura.

Moltissimi i saggi dedicati al fitto e ricchissimo mondo della Firenze medicea, affidati spesso alla rivista di studi quattrocenteschi da lui fondata e diretta, *Interpres*, e approdati a vari libri come quello del 1995 *Angelo Poliziano. Storia e metastoria*. E certamente il vertice della sua attività va riconosciuto negli studi su Machiavelli, di cui curò nel 1971 una raccolta di *Tutte le opere* per l'editore Sansoni, che per molti decenni è stato strumento essenziale di lettura e di studio: il saggio introduttivo insisteva sul carattere «letterario» della scrittura machiavelliana, sul suo procedere su modelli assoluti, a parti-

re da un nucleo compatto di idee date fin dall'inizio, legate alla base di una comune cultura fiorentina.

Era un'interpretazione che si opponeva alle nozioni allora correnti di un Machiavelli tutto «scientifico» e «sperimentale» e mirava a collegare le sue scelte politiche alle concrete situazioni in cui si trovava ad operare. Nei suoi molteplici studi machiavelliani Martelli ha arricchito e ampliato in più direzioni la sua interpretazione, in polemica sempre più vivace con tutte le pretese di estrarre dall'autore le linee di una «filosofia». L'esigenza di una verifica concreta, al di là di ogni estensione ideologica, lo ha condotto alla ricostruzione critica del testo del *Principe* nel quadro dell'edizione nazionale (Salerno

editrice): indicandone le linee nel *Saggio sul «Principe»* (1999) e realizzandola nel 2006. È un lavoro capitale, affrontato e portato a termine con quel vigore polemico, con quella disposizione a mettere in questione dati e modelli di solito considerati indiscutibili, che ha sempre caratterizzato l'operare di Martelli, come uomo e come studioso. C'era in lui uno spirito critico e polemico tutto «toscano», in fondo vicino a quello del suo Machiavelli: uno spirito che chiedeva sempre una verifica non nelle teorie, ma nei fatti e nei testi, nel loro intreccio, e che proprio per questo ha dato luogo a soluzioni testuali e a interpretazioni di grande originalità, con cui la critica (in particolare quella su Machiavelli) dovrà continuare a fare i conti.