

RiMe

Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea

ISSN 2035-794X

numero 2, giugno 2009

L'identità della città contemporanea nel contesto economico globale

Marco Atzori

Direzione

Luciano GALLINARI, Antonella EMINA (Direttore responsabile)

Responsabili di redazione

Grazia BIORCI, Maria Giuseppina MELONI, Patrizia SPINATO BRUSCHI,
Isabella Maria ZOPPI

Comitato di redazione

Maria Eugenia CADEDDU, Clara CAMPLANI, Monica CINI, Alessandra CIOPPI,
Yvonne FRACASSETTI, Luciana GATTI, Raoudha GUEMARA, Giovanni GHIGLIONE,
Maurizio LUPO, Alberto MARTINENGO, Maria Grazia Rosaria MELE,
Sebastiana NOCCO, Anna Maria OLIVA, Riccardo REGIS,
Giovanni SERRELI, Luisa SPAGNOLI, Massimo VIGLIONE

Comitato scientifico

Luis ADÃO da FONSECA, Sergio BELARDINELLI, Michele BRONDINO, Lucio CARACCILO,
Dino COFRANCESCO, Daniela COLI, Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, Antonio DONNO,
Giorgio ISRAEL, Ada LONNI, Massimo MIGLIO, Anna Paola MOSSETTO, Michela NACCI,
Emilia PERASSI, Adeline RUCQUOI, Flocel SABATÉ CURULL, Gianni VATTIMO,
Cristina VERA DE FLACHS, Sergio ZOPPI

Comitato di lettura

In accordo con i membri del Comitato scientifico, la Direzione di RiMe sottopone a *referee*, in forma anonima, tutti i contributi ricevuti per la pubblicazione

Responsabile del sito

Corrado LATTINI

[Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea](#): Luca CODIGNOLA Bo (Direttore)

RiMe – Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea (<http://rime.to.cnr.it>)
c/o ISEM-CNR - Via S. Ottavio, 20 - 10124 TORINO (Italia)
Telefono 011 670 3790 / 9745 - Fax 011 812 43 59
Segreteria: segreteria.rime@isem.cnr.it
Redazione: redazione.rime@isem.cnr.it (invio contributi)

Indice

Marco Atzori <i>L'identità della città contemporanea nel contesto economico globale</i>	5-11
Esther Martí Sentañes <i>L'empremta catalana en la cultura sarda. Història, institucions, art, llengua i tradicions populars</i> 	13-30
Simonetta Sitzia <i>Note sull'attività pastorale di Antonio Parragues de Castillejo, arcivescovo di Cagliari, negli anni 1559-1568</i>	31-46
Jean-François Plamondon <i>Exotisme et Touriste de bananes</i>	47-58
Veronica Cappellari <i>I mostri della guerra fra follia e morte: la rappresentazione del dramma libanese nell'opera teatrale di Abla Farhoud e Wajdi Mouawad</i>	59-84
Nataša Raschi <i>Le kaléidoscope linguistique dans le théâtre de Zadi Zaourou</i>	85-104

Dossier

La ricerca all'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea

a cura di Luca Codignola Bo

Giovanni Serreli <i>Vita e morte dei villaggi rurali in Sardegna tra Stati giudicali e Regno di 'Sardegna e Corsica'</i>	109-116
Alessandra Cioppi <i>Il costo della guerra nel Regno di Sardegna attraverso i libri del batlle general Jordi de Planella (1396-1399)</i>	117-130
Sebastiana Nocco <i>I progetti per le fortificazioni nella Sardegna moderna</i>	131-141

Indice

Luciano Gallinari	
<i>L'Italia e gli Italiani in Argentina tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento. Prospettive di ricerca a un anno dal Bicentenario dell'indipendenza (2010)</i>	143-171
Giovanni Sini	
<i>Gli strumenti informatici di collaborazione nella ricerca e nello studio della Storia: prospettive e mutamenti</i>	173-192
Luisa Spagnoli	
<i>Un percorso di ricerca per la comprensione del paesaggio: la prospettiva geografica tra logos e mythos</i>	193-205
Grazia Biorci	
<i>Verso una pragmatica interculturale: l'espressione e l'interpretazione del disagio psicologico degli immigrati</i>	207-218
Antonella Emina	
<i>De la littérature d'expression française de Léon-Gontran Damas à la littérature-monde</i>	219-230

L'identità della città contemporanea nel contesto economico globale

Marco Atzori

Nel 2006 è stato stimato che oltre il 50% della popolazione mondiale viveva in aree urbanizzate e che le città che avevano superato il milione di abitanti erano più di 408. La velocità di crescita degli agglomerati urbani ha assunto livelli esponenziali negli ultimi sessant'anni, se si pensa che nel 1800 le città di dimensioni simili erano solo 2 (Londra e Pechino), nel 1900 12, nel 1950 58 e nel 1975 211. Questo fenomeno dimostra come la condizione urbana sia definitivamente connaturata con la contemporaneità ed esplicita il ruolo assunto dalle metropoli contemporanee nello scenario mondiale, quello di attrattori di flussi economici e mercantili.

In questo contesto, le città assumono dimensioni e ruoli transnazionali al di là della loro localizzazione geografica. Riprendendo quanto affermato da Saskia Sassen, gli spazi della mondializzazione economica, nelle loro configurazioni attuali, sono entità sovrapposte ai territori nazionali che costituiscono spazialità distinte e sovranazionali con le quali gli stati si devono confrontare. Quando questa spazialità distinta prende la forma di sistemi professionali integrati sotto forma di grandi imprese¹, avviene che, nei sistemi che hanno scale maggiori di potere centralizzato, le funzioni centrali si concentrino nelle aree metropolitane dei paesi più sviluppati che divengono quindi i settori produttivi avanzati di una rete di città globali. I servizi che si concentrano nelle metropoli possono essere, quindi, distinti dall'insieme delle azioni riferite all'economia di un luogo o di una nazione e riferirsi od organizzare azioni a carattere mondiale, pertanto le strutture dei settori economici fisicamente presenti all'interno delle città, in realtà, operano su scale più ampie e sovranazionali. Pertanto, anche in funzione di quanto qui affermato, qual è il contesto con cui si relazionano le città contemporanee e quale è la loro identità?

Le città, si sono trasformate nei sistemi più adatti ad attrarre ed

¹ Cfr. Saskia SASSEN, "Nouvelle géographie politique", in *Multitudes (Majeure: l'Europe et l'Empire)*, 3 novembre 2000, <<http://multitudes.samizdat.net/Nouvelle-geographie-politique>>.

organizzare i flussi economici ed hanno generato una vera e propria competizione globale per raggiungere posizioni vantaggiose nell'intercettare tali flussi.

In sostanza è possibile affermare che la condizione e la forma urbana delle città contemporanee sono, oggi, conformate principalmente dalle forze economiche globali che ne determinano le forme costruite?

Quale forma per la nuova città?

Nel 1976, Rem Koolhaas, architetto ed urbanista olandese, dà, per primo, una lettura critica del rapporto tra forma della città e economia di mercato scrivendo un testo, *Delirious New York*², che, attraverso l'analisi della città di New York e segnatamente dell'isola di Manhattan, si proponeva di individuare i nuovi principi dell'urbanistica contemporanea.

New York, per Koolhaas è la città moderna per eccellenza, costruita sotto l'esclusiva pressione dell'economia e soggetta solo alle forme e regole del capitalismo. Nell'analisi di Koolhaas i risultati espressivi e le tipologie costruttive non sono derivate da linguaggi e convenzioni accademiche o dalla ricerca intellettuale di architetti o urbanisti ma si materializzano in relazione alle reali forze che strutturano il mondo moderno: la tecnologia e l'economia.

Il tipo che domina la città, che ne realizza la forma costruita è il grattacielo e la sua organizzazione costruttiva e distributiva coincide con la materializzazione delle strutture economiche che governano il mondo occidentale. Il grattacielo, infatti, rappresenta la possibilità di costruire il più densamente possibile in un territorio, che acquisisce sempre maggior valore, attraverso il rapporto tra altezza e suolo occupato, costituisce un'organizzazione perfetta che può ospitare, al suo interno, attività, indipendenti le une dalle altre, massimizzando i profitti e la produttività, attraverso la semplice ripetizione di piani sovrapposti e collegati esclusivamente da mezzi di spostamento verticale e, in relazione a questo, diviene indifferente a quanto avviene al suo interno introducendo l'indifferenza della forma rispetto alla funzione.

Nel ragionamento di Koolhaas, i riferimenti per l'organizzazione

² Rem KOOLHAAS, *Delirious New York: A retroactive Manifesto for Manhattan*, New York, Oxford University Press, 1978 (trad. it. a cura di Marco BIRAGHI, *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*, Milano, Electa, 2001).

della città del XX secolo non devono quindi essere cercati nell'opera dei maestri della disciplina architettonica colta ed illuminata, ma nei lavori di quegli architetti commerciali che sono stati in grado di interpretare, in maniera più efficace, il rapporto tra le spinte dell'economia e l'architettura.

Il ruolo dell'architetto, in questo fenomeno, è quasi trascurabile. L'unica cosa che fanno gli architetti, di tanto in tanto, è produrre, nell'ambito di alcune circostanze predeterminate, edifici più o meno magistrali. Vi è un'incredibile sopravvalutazione del potere dell'architettura in termini di ciò che di buono essa possa fare (...)³.

In effetti, anche quella di Koolhaas è una posizione intellettuale estremamente sofisticata che interpreta i fenomeni derivanti dalla cultura di massa, dalle dinamiche del mercato e dai riflessi che queste ultime hanno sulla società, per mettere in luce l'esistenza di una logica interna in una città che si presenta senza volto o, meglio, dotata di una "terrificante bellezza" prodotta quale risultato di interventi in cui non si riscontra volontà formale ma solo brama di lucro, in cui i rapporti di armonia tra le parti e le regole tradizionali abdicano di fronte a quella che l'architetto olandese definisce

l'apoteosi della densità, sia per quanto si riferisce alla popolazione, che alle infrastrutture; la sua architettura promuove uno stato di congestione a tutti i livelli possibili e sfrutta tale congestione per ispirare e sostenere particolari forme di reazione sociale che, insieme, formano una cultura della congestione⁴.

A prescindere dalle riflessioni di carattere architettonico, *Delirious New York* sdogana e promuove la città americana a modello di città-tipo del XX secolo, ma, pur senza tali riconoscimenti, la città americana aveva già assunto il ruolo di modello e conformato le città mondiali. I distretti finanziari, situati quasi sempre nelle posizioni centrali dei territori urbani, in Europa così come in Asia o in Sud America, derivavano dalle regole individuate dalle città americane.

Se si individua nel grattacielo la tipologia fondante della città

³ Rem KOOLHAAS, *Conversations with Students*, a cura di Sanford KWINTER, Houston - New York, Rice University School of Architecture e Princeton Architectural Press, 1996, p. 65 (tratto da Rafael MONEO, *Inquietudine teorica e strategia progettuale nell'opera di otto architetti contemporanei*, Milano, Electa, 2005, p. 258).

⁴ Rem KOOLHAAS, "Life in the Metropolis of the Culture of Congestion", in *Architectural Design*, 5, 1977, p. 320 (tratto da Rafael MONEO, *Inquietudine teorica e strategia progettuale cit.*).

contemporanea, la sua struttura è invece definita, in principal modo, dal peso crescente assunto dai sistemi della mobilità e dai nodi infrastrutturali in quanto strumenti necessari alla creazione locale delle condizioni favorevoli a competere nel mercato globalizzato.

I sistemi infrastrutturali posseggono dimensioni, criteri di crescita e dinamiche che hanno trasformato le strutture profonde delle città, al punto che il territorio urbanizzato è conformato in maggior parte dai sistemi destinati alle infrastrutture che dai sistemi edificati. Non solo, ma la logica con cui si sviluppano strade, autostrade e linee ferroviarie, elementi lineari tesi a collegare punti, determina, al loro contorno, una presenza sempre maggiore di vuoti, aree di risulta, *terraines vagues* e non-luoghi che interrompono la continuità del costruito per cui la condizione del territorio urbano è sempre più determinata dalla simultaneità di trame e situazioni differenti (infrastrutture, sistemi ambientali, vuoti residuali, punti di accumulazione, attrattori urbani etc.) al punto che possiamo intendere la città come un paesaggio multiplo, costruito più per collisioni, compresenze ed indifferenze. Spariti i bordi urbani, la chiara distinzione tra la città e l'agro, tra ciò che apparteneva all'urbe e ciò che ne era al di fuori, si delinea all'orizzonte una città diffusa nel territorio.

François Ascher chiama queste nuove forme dell'agglomerato urbano "metapolis"⁵, vale a dire grandi conurbazioni estese e discontinue, eterogenee e multipolarizzate. Ascher afferma che lo sviluppo interno degli agglomerati urbani ha ceduto il passo ad una crescita esterna, vale a dire all'assorbimento di agglomerati satellite e di paesi sempre più lontani verso le proprie aree di funzionamento quotidiano.

Le forme metropolitane del territorio, legate alle reti di trasporto e di comunicazione, inducono un parallelo con il fenomeno della globalizzazione mondiale producendo, allo stesso tempo, omogeneizzazione e differenziazione. L'omogeneizzazione è dovuta alla presenza degli stessi attori o dello stesso tipo di attori operanti con modalità identiche, la differenziazione è vista come conseguenza della competizione interurbana, al crescere di questa si accentua l'importanza delle differenze, che dovrebbero essere viste come opportunità da sfruttare per emergere nella competizione e avviare nuove politiche di sviluppo e di interazione tra attori globali e locali⁶.

⁵ Cfr. François ASCHER, *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éditions Odile Jacob, 1995.

⁶ Cfr. ID., *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día* (version española de Maria HERNANDEZ DIAZ), S. A. Madrid, Alianza

Altri studiosi, con visioni meno ottimistiche del rapporto tra gli spazi della contemporaneità e della competizione economica a livello mondiale, pensano che si vada producendo, in realtà, uno spostamento verso l'omogeneizzazione dei luoghi piuttosto che una loro differenziazione.

Per Bernardo Secchi il ventesimo secolo non è tanto il secolo della distruzione della specificità dei luoghi e dei contesti, quanto della loro banalizzazione e continua riproducibilità «offerta all'osservazione distratta dei loro abitanti e visitatori»⁷. Nel 1992 Marc Augé, antropologo francese, scrive un testo fondamentale in tale senso: *I non luoghi. Spazi dell'anonimato* in cui i nodi intermodali, gli spazi legati alle infrastrutture, sono definiti come luoghi dell'anonimato, indifferenti ai luoghi, agli utenti, uguali a se stessi e anonimi, così come anonimi divengono i loro fruitori, mettendo in luce una condizione attuale dell'umanità in cui si passa dall'individualità alla genericità. Per induzione ci si può porre la seguente domanda: «La città contemporanea è come l'aeroporto contemporaneo ("tutti uguali")? E' possibile definire teoricamente questa convergenza? E, in caso affermativo, a quale configurazione ultima tende?»⁸. È questo l'incipit di un testo intitolato *La città Generica* scritto, ancora una volta, da Rem Koolhaas.

Circa vent'anni dopo *Delirious New York*, il ragionamento di Koolhaas sulle strutture profonde della metropoli contemporanea introduce un ulteriore livello di analisi in cui nella contrapposizione tra il concetto di identità a quello di genericità è a quest'ultima che deve essere riconosciuta dignità di studio.

Infatti, in questo senso, l'identità, divisa in parti sempre più piccole da una famiglia sempre più numerosa (la società attuale) è considerata come un'opprimente eredità del passato, forse priva di valore, da tempo e svuotata di ogni significato:

Più forte è l'identità, più è vincolante, più recalcitra di fronte all'espansione, all'interpretazione, al rinnovamento, alla contraddizione. L'identità diventa un faro, fisso, inflessibile: può cambiare la sua posizione o il segnale che emette solo a prezzo di destabilizzare la navigazione⁹.

Secondo il ragionamento di Koolhaas, la contemporaneità non

Editorial, 2004.

⁷ Bernardo SECCHI, *La città del ventesimo secolo*, Roma - Bari, Laterza, 2006.

⁸ Rem KOOLHAAS - Bruce MAU, *S, M, L, XL*, a cura di Jennifer SIGLER, New York - Rotterdam, Monacelli Press - 010 Publishers, 1995 (trad. it. "La città Generica" in *Domus*, 791, marzo 1997).

⁹ *Ibidem*.

riesce a costituire la percezione dell'identità poiché soccombente di fronte alla storia e al contesto. Il passato, però, risulta essere troppo piccolo per essere "abitato" e condiviso da chi vive in quel momento:

L'identità concepita come questo modo di condividere il passato è un'affermazione perdente: non solo in un modello stabile di continua espansione demografica c'è proporzionalmente sempre meno da condividere, ma la storia stessa possiede una emivita odiosa: più se ne abusa meno si fa significativa, finché i suoi vantaggi depauperati diventano dannosi. Questo assottigliamento viene esasperato dalla massa in costante crescita di turisti, una valanga che, alla ricerca perpetua del "carattere", macina identità di successo fino a ridurle in polvere senza significato¹⁰.

L'omogeneizzazione, fenomeno apparentemente accidentale, quali valori potrebbe portare in sé? La genericità potrebbe condurre a liberare approcci ad aree come le periferie e svincolarli dal continuo confronto col centro, in special modo nella contrapposizione tra una centralità "buona" perché riferibile ad un carattere identitario ed una fascia lontana da questo, la periferia, priva di tali valori, generica e non riconoscibile. E se, invece, suggerisce Koolhaas, una volta liberatisi da questo peso culturale si potesse ragionare più liberamente e, criticamente, su quali dinamiche possano essere considerate in quell'universo complesso che è la città contemporanea?

Le ultime vibrazioni che emanano dal centro esausto impediscono la lettura della periferia in quanto massa critica. Non solo il centro è per definizione troppo piccolo per svolgere i compiti che gli vengono assegnati, ma non è nemmeno più il vero centro: è un miraggio gonfiato oltre misura sulla strada dell'implosione; e tuttavia la sua illusoria presenza nega legittimazione al resto della città¹¹.

Questa forma generica della metropoli che si prefigura all'orizzonte è compatibile con il rapporto stabilitosi tra città e mercato mondiale? Spesso si è detto che il fenomeno della globalizzazione avrebbe imposto la località come valore aggiunto. Si sarebbe, pertanto, in presenza di una contraddizione tra le teorie di Koolhaas e le dinamiche del mercato globale. Tuttavia, ad una più attenta osservazione, lo sviluppo delle realtà del sud-est asiatico, la Cina e l'India, in primo luogo, mostra come le città emergenti si conformino

¹⁰ *Ibidem.*

¹¹ *Ibidem.*

ad un modello generico, che è quello della città occidentale, di cui esaspera i caratteri "generici" e di omogeneizzazione per migliorare le proprie capacità attrattive, rendendosi competitive in quanto copie estremizzate delle megalopoli dell'occidente, così come la ricostruzione di metropoli europee quali, ad esempio, la Berlino riunificata che ha generato una città indifferente al proprio passato.

In definitiva, genericità, necessità di rispondere a leggi economiche, per cui l'attrazione dei capitali è fattore primario, complessità e contemporaneità dei fenomeni e dei paesaggi urbani possono essere studiati e compresi?

Da tempo, l'urbanistica e l'architettura dibattono su questi fenomeni con risultati contraddittori, le discipline stesse si pongono domande sugli strumenti con cui governare tali processi.

I fenomeni che discendono dalle diverse nature del paesaggio metropolitano sono diversi ma, negli ultimi anni, la teoria si è soffermata sull'analisi delle condizioni prodotte dall'autorganizzazione, dall'ibridizzazione e dalla mutazione delle strutture consolidate. I costrutti che ne sono derivati hanno messo in luce la necessità di approcci multidisciplinari, proprio poiché la natura dei dati che confluiscono attualmente nel progetto possono avere origine non architettonica: la definizione di situazioni "possibili" o "potenziali" è attualmente incorporata alle condizioni concrete e materiali del progetto per cui elementi specifici e controllabili convivono con fattori non definiti, casuali, non connessi, in cui trame, reti, dati, entità sociali, culturali, "politiche" ed economiche possono presentarsi indifferenti le une alle altre. Il compito dei pianificatori e dei progettisti continua ad essere quello di introdurre una certa nozione di organizzazione dello spazio, mediante la definizione di sistemi di regole e strategie metodologiche aperte che considerino i fattori di origine architettonica ed i sistemi di natura non architettonica come imprescindibilmente legati. L'interesse per le logiche complesse non deve essere confuso con un'accettazione del disordine o come alibi per rinunciare alla proposizione di segni globali, va inteso, invece, come punto di partenza di un'attitudine operativa, basata sulla definizione di protocolli che intervengano sulle azioni in divenire costante, sui sistemi che controllano le forme e le strutture che non devono essere prodotti in stretta osservanza alle discipline ed ai codici cui esse appartengono, ma come risultato di processi trasversali e multidisciplinari in cui l'unica possibile valutazione dei risultati sarà quantificata dagli effetti reali e non da condizioni fenomenologiche o critiche poste a priori.

