

La città, ovvero il fenomeno urbano

Definizione e origine della città

Il "fare urbanistico", che si occupa delle "trasformazioni del territorio", nasce ed ha rilievo nell'occuparsi del "fenomeno urbano".

Il "fenomeno urbano", alla luce delle trasformazioni che lo hanno caratterizzato dal suo sorgere, e per gli sviluppi che ha conosciuto dalla rivoluzione industriale ad oggi, obbliga almeno ad una triplice lettura della città: come individualità, nel rapporto che genera con il contesto di ambiente-paesaggio e, infine, nelle interazioni con le altre città che generano un "fatto urbano" diverso da quello originario.

Chiedersi che cosa sia una città è, all'apparenza semplice, ma più ci si addentra nel fornire una risposta più ci si rende conto della complessità della sua natura e della necessità di metterle in evidenza la molteplicità degli aspetti, che giustifica la molteplicità degli approcci disciplinari che tendono a darne ragione.

Partiamo da una definizione corrente di città: la parola italiana che deriva da quella latina *civitas* ed ha lo stesso etimo della parola "civiltà", così come in greco "politica" deriva da *polis*. Dunque nella tradizione greco-romana si associa il concetto di città a quello di convivenza civile e si considera quest'ultimo come la forma naturale della vita sociale urbana.

Aristotele, in un celebre passo della *Politica*, esprime già questa idea di città radicata nell'eredità culturale ellenica: "...la polis, nata per vivere (per la sopravvivenza), esiste (cioè cresce e si sviluppa) in vista del vivere bene. Perciò ogni polis è un fenomeno naturale". Ed ancora: "L'uomo è un essere politico, fatto per vivere in città, perché solo fra gli esseri viventi ha la parola; chi non è adatto a parteciparvi, o non ne ha bisogno, non può nemmeno dirsi un uomo, ma piuttosto una bestia o un dio".

Nel corso della storia questa definizione di Aristotele costituisce un riferimento costante: ogni fatto importante nasce o si

perfeziona nella città e la città è la forma di convivenza che rende possibile la storia come sequenza significativa di fatti documentati e, appunto per questo, è suscettibile di una spiegazione e di uno sviluppo progettato.

La questione dell'origine della città e dello stato è rimasta al centro dell'attenzione di filosofi e di sociologi, di storici e di economisti, da almeno un secolo e mezzo, da quando cioè si è impostata una ricostruzione dell'evoluzione storica dell'umanità in termini di fasi o stadi di validità universale, che non riflettessero cioè la condizione particolare della civiltà mesopotamica o egizia, indiana o cinese.

Senza ripercorrere lo sviluppo della questione possiamo tuttavia rifarci alla lezione del grande paleontologo britannico Vere Gordon Childe che elaborò il concetto di "rivoluzione urbana" che segna il passaggio dalla barbarie alla civiltà e che segue una "rivoluzione neolitica" che segna il passaggio da uno stadio selvaggio a quello barbarico.

Il concetto chiave di questa rivoluzione, che trae origine dall'ispirazione marxista di Childe, è quello della cosiddetta "accumulazione primaria" (o primitiva o originaria) del capitale". Perché si dia luogo ad un salto (quantitativo e qualitativo) tale da configurare una rivoluzione nel modo di produzione, occorre che la società sia innanzi tutto in grado di produrre e accumulare una sostanziosa eccedenza, e secondariamente che essa decida di utilizzare tale eccedenza non già per maggiori consumi familiari, ma invece per costituire le infrastrutture e per mantenere gli specialisti e i dirigenti artefici della rivoluzione stessa.

Il quadro si può facilmente schematizzare suddividendolo nei due momenti essenziali della produzione di eccedenza e della sottrazione ai consumi familiari. Alla base c'è un progresso tecnologico (fra cui determinante è la questione dell'irrigazione), che applicato ad una zona (come la bassa Mesopotamia) di straordinaria potenzialità agricola, produce

**Nelle pagine precedenti,
veduta del quartiere
dei Navigli a Milano
(foto Stefano Topuntoli).**

grosse eccedenze di cibo. Tali eccedenze vengono utilizzate sia per mantenere una minoranza di specialisti (che per definizione sono "non produttori di cibo"), artigiani, scribi, sacerdoti, funzionari e guerrieri, sia per finanziare le grandi opere di infrastruttura idraulica e di edilizia templare. È il tempio che gestisce questa rivoluzione, assicurando la sua copertura ideologica alla dolorosa operazione di sottrarre l'eccedenza ai consumi dei produttori, per convogliarla verso un'utilizzazione comune.

Questa organizzazione ha reso possibile un salto nello sviluppo demografico, e quindi una crescita degli insediamenti che si presentano da ora in poi distinti in due parti contrapposte: la città e la campagna. Nella città si decide la distribuzione dell'eccedenza prodotta nella campagna; si pratica la scrittura, che permette di fissare e trasmettere le nozioni espresse nel linguaggio; si stabiliscono le forme esemplari dei manufatti e dei comportamenti; si elabora un'attrezzatura materiale che può essere accresciuta e migliorata senza limite, secondo progetti resi stabili dalle registrazioni scritte e dai modelli formali.

Il principio non è diverso da quello che attua oggi il grande salto di modernizzazione di paesi come la Corea del Sud o dalla Cina, che chiedono sacrifici di salario e di assenza di assistenza sociale ai propri abitanti in vista di una concentrazione delle risorse in un apparato infrastrutturale innovativo, in nuove città, in uno sviluppo della base produttiva e tecnologica.

La vicenda del "fenomeno urbano" appare dunque iscritta nei grandi cambiamenti dell'organizzazione produttiva, che trasformano a certi intervalli l'entità numerica e le condizioni di vita della specie umana.

Il processo di urbanizzazione come chiave interpretativa della storia contemporanea

Nell'introduzione ai saggi in onore di Chauncy Dennison Harris, uno studioso di geografia di reputazione mondiale per i suoi contributi alla geografia urbana, scritti nel 1986 dai suoi più vicini colleghi dell'Università di Chicago, Michael P. Conzen mette in luce come i processi evolutivi, continui e complessi, del fenomeno urbano sono parte integrante della maturazione dell'economia mondiale contemporanea (M. Conzen 1989).

Dietro l'integrazione globale dei sistemi regionali di mercato stanno processi di trasformazione urbana sempre più rapidi, che investono praticamente tutto il mondo, di varietà e portata stupefacenti. Un fenomeno ampio che interessa studiosi di numerose discipline che, in maggioranza, concordano nel riconoscere in questo vasto processo di urbanizzazione "la chiave interpretativa della storia contemporanea".

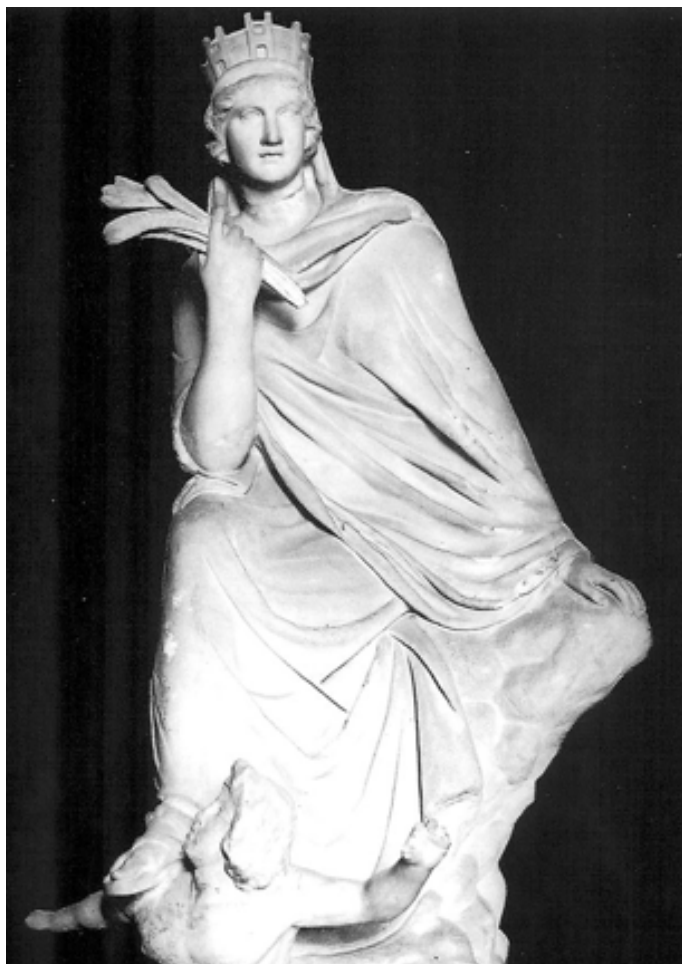
L'urbanizzazione, originariamente inteso come il processo di concentrazione di popolazione nelle città e nelle agglomerazioni urbane, designa ormai la crescita del numero di coloro

che beneficiano dei vantaggi tradizionalmente associati alla città e alle forme di urbanità che essa sviluppa: nella civiltà contemporanea, attraverso i moderni mezzi di comunicazione, costituiti dai media e dai mezzi di trasporto veloce, la quasi totalità della popolazione dei paesi industriali avanzati è toccata dall'urbanizzazione.

Questo fenomeno di concentrazione dell'insediamento, è diverso da regione a regione in quanto modellato dalle condizioni ambientali e da principi di organizzazione dello spazio diversi in relazione alle differenti culture. Questi ambienti, creati (come ricordava Aristotele) dai bisogni dei

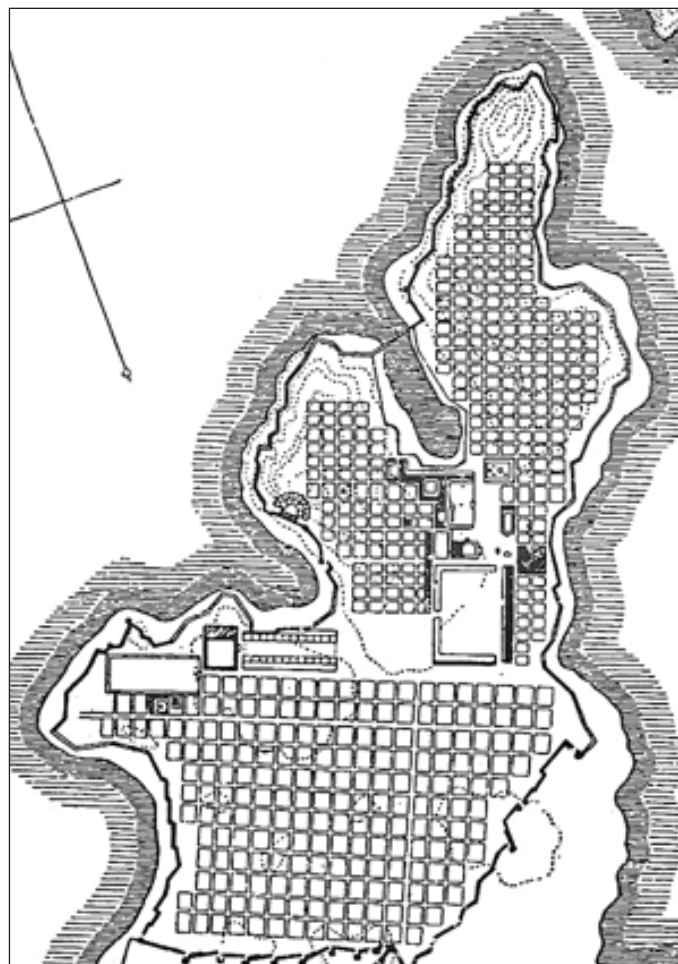


**Schema di città circolare
mediorientale riprodotto da un
bassorilievo assiro ritrovato
negli scavi di Nimrod.**



gruppi umani, tendono a continue trasformazioni, in relazione all'evoluzione dei bisogni stessi. Si tratta di un processo storico che investe ormai tutte le culture, in un modello che suggerisce l'idea di poderose forze capaci di diffondersi globalmente, sia pure con ritmi diversi, in modo da trasformare le società regionali. Secondo Michael P. Conzen "lo sbocco attuale è un modello, una rete globale di insediamenti urbani, regionalmente molto differenziati per morfologia, funzioni e grado di relazione con la società e l'economia mondiale" per cui non possono più essere sufficienti le definizioni funzionaliste quali

Copia romana della Tyche (Fortuna) di Eutychides, come divinità protettrice della città di Antiochia, III secolo A. C.



quelle proposte da un geografo come Georges Chabot, definito negli anni Settanta il maggior geografo francese vivente della tradizione di Vidal de la Blache, autore insieme con Jacqueline Beaujeu-Garnier di un Trattato di Geografia Urbana edito nel 1963 in Francia e pubblicato in Italia nel 1970, nel suo testo *Les Villes* del 1948. La città contemporanea appena uscita dalla seconda guerra mondiale, che rappresentava il risultato di due rivoluzioni industriali della fine del diciannovesimo e del ventesimo secolo, era definita come un "agglomerato urbano divenuto titolare di una o più funzioni urbane".

Ippodamo da Mileto, restituzione grafica delle ricerche archeologiche fatte per la città di Mileto, V secolo A. C.

È la "funzione" ad imporre a questo agglomerato urbano il suo genere di vita e a costituire la sua ragione d'essere; le funzioni sono all'origine stessa delle città e sono così numerose da non poterle enumerare se non attraverso una sommaria classificazione:

1. militare: città-fortezze o porti d'importanza militare;
2. commerciale: città-porto, città-mercato, grandi depositi continentali;
3. industriale: città minerarie, città d'industria;
4. terapeutica, funzione di villeggiatura e di turismo, città di cura, centri di svago;
5. intellettuale e religiosa: città universitarie, centri d'arte, mete di pellegrinaggio;
6. amministrativa e politica: particolarmente evidente nelle città capitali.

Le funzioni di una città possono nel tempo subire evoluzioni, o sostituirsi le une con le altre, o sovrapporsi: "Il porto richiede l'officina, il centro amministrativo diviene rapidamente anche centro di mercato.

E può anche succedere che certi agglomerati finiscano per concentrare su di sé tutte queste funzioni, o press'a poco; in questo caso si ha la creazione di un tipo nuovo che viene anche chiamato della grande città (Großstadt) o della metropoli (metropolitan town), in cui diventa difficile distinguere le funzioni elementari e se queste diverse funzioni abbiano un reciproco influsso". (G. Chabot 1970). Una definizione di città che tiene conto esclusivamente della sua funzione, in quanto tende a considerare come città un qualsiasi agglomerato non appena quest'ultimo divenga un centro anche di una sola delle funzioni sopra enumerate.

La funzione originaria ne attira altre e, in conclusione Chabot ristabilisce la nozione fondamentale della necessità della coesistenza di diverse attività perché il loro insieme costituisca una città. Tale nozione porta in se stessa l'idea di una reciproca influenza intellettuale e morale fra gli abitanti che si occupano di diverse attività e costituisce per Chabot un discrimine che porta ad escludere giustamente ogni elemento demografico, dal momento che non è il numero degli abitanti in se stesso a fare una città, ogni riferimento alla sua estensione, com'è naturale nel mondo contemporaneo nel quale la grande città non ha limiti chiaramente definibili e, infine,

ogni componente affettiva, per il fatto che la città è divenuta così grande che i suoi innumerevoli abitanti non partecipano più dei medesimi sentimenti.

A questo proposito Yves Renouard nel suo libro *Le città italiane dal X al XIV secolo* sostiene che la città greco romana comprendeva agli inizi dell'era cristiana due elementi: una cittadella di dimensioni molto ridotte, che qualche volta era completata da un complesso di muraglie esterne, dove si innalzavano i santuari della divinità protettrice della città e che costituiva un centro fortificato di difesa (Acropoli, Campidoglio) ed un'espansione irregolare ed indefinita di abitazioni e di monumenti pubblici, ai piedi di questa cittadella e all'esterno delle mura. La città non possedeva limiti ben precisati: l'abitante dell'Attica era membro della polis ateniese e vi esercitava i suoi diritti di cittadino, anche se abitava a diversi chilometri di distanza dal centro urbano; la città era dunque un'entità non tanto materiale, quanto piuttosto morale e giuridica che non poteva definirsi:

– né in base a dati topografici, anche nel caso in cui possedesse dei monumenti di grande importanza (l'agorà o il forum con i loro templi, curie, basiliche, statue di cittadini benemeriti e di grandi uomini);

– né in base all'attività dei suoi abitanti, dal momento che certi coltivatori delle campagne erano cittadini, e che, in opposto, certi abitanti della città erano proprietari fondiari;

– né in base al numero dei suoi abitanti, dal momento che vi sono città immense, come Roma, e di piccolissime.

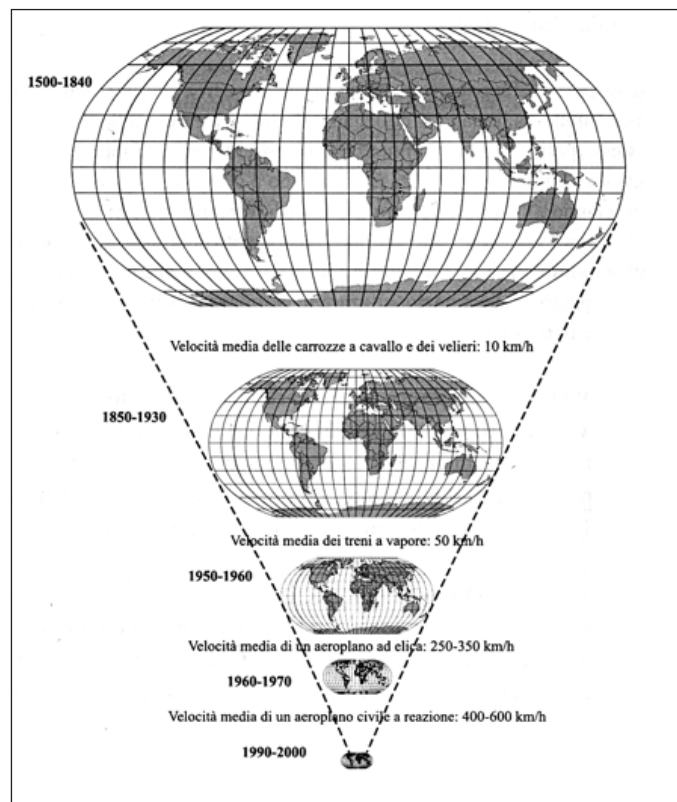
D'altro canto, è nella città che l'individuo è *polites*, *civis*, per contrasto con il selvaggio (l'uomo delle selve): egli sentiva di appartenere ad un mondo organizzato, godeva della pienezza dei suoi diritti di uomo in quanto cittadino ed in ogni singola città lo faceva nell'ambito di una organizzazione caratterizzata da divinità proprie, da monumenti propri, da festività proprie. Una affinità nata dall'educazione e fondata in egual misura sull'orgoglio campanilistico e sul sentimento religioso creava il legame affettivo fra l'individuo e la città, e costituiva il principale motivo di coesione di queste comunità; nessuno esaltava se stesso più facilmente che nell'ambito cittadino, ricco, grazie agli abitanti più facoltosi, di statue, di monumenti, di giochi: apparato dal quale essi tutti traevano motivo di gloria.

La città come accumulazione di esperienze storiche

La città è presente nella maggior parte delle civiltà e spesso viene considerata come la loro espressione più completa così che tendiamo a chiamare città fenomeni assai diversi l'uno dall'altro: città è detta quella le cui origini, prima ancora che nella "rivoluzione urbana", situata da Gordon Childe nella Mesopotamia del III millennio a.C., possono essere fatte risalire nelle vestigia archeologiche di Gerico o di Catal Hoyuk in Anatolia, città sono dette i fenomeni urbani della nostra epoca. Pertanto, come dice Marcel Roncayolo, Direttore dell'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales e insegnante di Urbanistica all'Università di Parigi-Nanterre, dal momento che questo concetto è applicato a realtà storiche assai diverse, occorre precisare "la pertinenza del termine e della nozione corrispondente".

La città, in quanto soddisfa esigenze quasi universali della vita sociale, può venire considerata come il dispositivo topografico e sociale capace di rendere efficaci al massimo l'incontro e lo scambio tra gli uomini o, per usare il linguaggio dell'economia neoclassica, la città "massimizzerebbe l'interazione sociale": la prossimità e l'agglomerazione moltiplicherebbero i mezzi di azione di una società.

Da questo punto di vista, città può manifestarsi in un luogo di culto comune da parte di gruppi di persone fino a quel momento separati, che acquisti carattere permanente, o nell'insediamento stabile di un mercato, o nella concentrazione degli organi di decisione e di gestione di una società industriale, oppure nell'affermarsi di una città come capitale di uno stato: ammette quindi contenuti variabili e porta a riflettere sulla natura storica delle città in quanto ogni società ha mezzi e motivi suoi specifici per accrescere lo scambio e gli incontri. Ne deriva che la città cambia da una civiltà all'altra, da un periodo all'altro e le forme urbane sono il prodotto della storia; in questo senso nel termine "città" non è racchiuso un significato rigorosamente univoco, quanto piuttosto "l'accumularsi di una somma di esperienze storiche" (M. Roncayolo, 1978). Oggi appare in larga misura superato il concetto di opposizione tra città e campagna; l'assetto del territorio e delle polarità urbane implicano un'organizzazione collettiva ed il passaggio ad un'urbanizzazione che appare in molti contesti generalizzata porta a definire il complesso rurale-urbano "rurbanizzazione".



Ma la città può leggersi sotto altri diversi profili: l'approccio macrourbanistico nega che la sua natura possa essere colta unicamente leggendo all'interno dei suoi confini in quanto sta nelle relazioni, più o meno strette, con lo spazio che la circonda, nei rapporti intrecciati con altre città, eventualmente, come nel caso della metropoli greca, con spazi lontani.

L'approccio microubanistico vede come la città non possa essere ricondotta ad un'idea limitatamente funzionalista, in quanto è riduttivo, se non anche distorcente, considerarla come insieme di oggetti urbani o una combinazione di funzioni; assenza della città è tenere raccolta una popolazione caratterizzata da una certa composizione demografica, sociale o etnica; essere una forma di comunità e, in certi casi, di coesistenza di comunità; avere, per principio, natura essenzialmente politica, come del resto l'etimologia polis proviene

Gli effetti delle innovazioni dei trasporti sulle distanze, in termini di tempo, dal 1500 al 2000 (fonte: C. Formica, 1999).

da una parola che significa 'cittadella' e si lega a politeia, mentre "civis" evoca originariamente il parente, il compagno.

Fustel de Coulanges ricorda che "cittadinanza" e "città" non erano sinonimi presso gli antichi: la "cittadinanza" era l'associazione religiosa e politica delle famiglie e delle tribù, la "città" era il luogo di riunione, il domicilio, e soprattutto il santuario dell'associazione, così che l'obiettivo dei fondatori di utopie di città ideali, da Platone e Aristotele a Tommaso Moro o a Fourier, era appunto non la forma fisica della città ma l'organizzazione sociale nel suo insieme.

L'economia spaziale e la sociologia urbana (soprattutto con lo sviluppo dell'ecologia urbana nella Scuola di Chicago degli anni Venti) hanno insegnato a considerare non è più la singola città, nei suoi aspetti morfologici e funzionali ma bensì il dispositivo urbano nei suoi aspetti relativamente costanti, sia all'interno della città, sia nel sistema dei rapporti fra città.

D'altro canto, la città stessa, come insieme finito e topograficamente distinto, fa luogo al concetto di "tendenza insediativa" che privilegia il processo sociale nel suo insieme come oggetto di ricerca. Se, da un punto di vista microurbanistico, la città rivela, attraverso i suoi paesaggi, una struttura, un assetto, delle specificità interne, dal punto di vista macrourbanistico considera come un tutto la città nelle sue relazioni con il territorio circostante e con le altre città.

Ciò porta ad una certa trasformazione del bagaglio disciplinare dell'urbanistica: agli strumenti della convenzionale indagine urbana si affiancano nuove categorie di indagine, i rapporti tra spazio costruito e spazio aperto vengono letti nell'insieme, in quanto la città non è più circondata dall'estensione rurale che è altro da sé.

Questa condizione insediativa, può essere letta come "città diffusa", costituita di "frammenti di paesaggio rurale intrapolati nelle maglie di un'edificazione intermittente", e quindi entro un processo di progressiva, ineluttabile, totalizzante urbanizzazione; può, al contrario essere letta storicizzando una tendenza insediativa diffusiva e puntando ad una "ricentralizzazione" degli insediamenti, come la condizione di una "città che ha uso di campagna" e, per contro, di una campagna che ha "uso di città" (G. Redaelli, 1992) così da vederne emergere soprattutto gli aspetti di un antico policentrismo su cui costruire la città del futuro.

Diviene indispensabile accettare la dimensione del movimento, non solo nello spazio ma anche nel tempo, non trovandosi più soddisfacenti risposte nella univocità statica delle relazioni tra forma e funzione. Non è più possibile pensare alla città "al singolare", occorre una lettura "al plurale" dove convivono diverse scale di intervento.

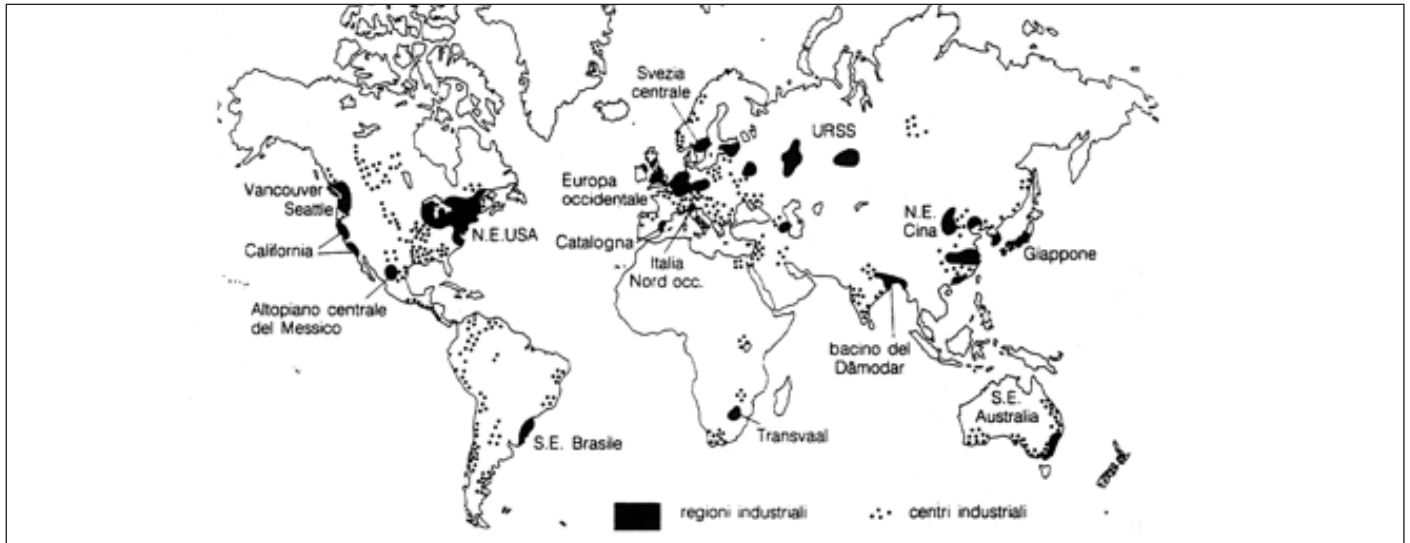
Alla causalità lineare del progetto della cultura del Movimento Moderno occorre sostituire una complessità di approcci, in cui le relazioni, non solo trasportistiche ma anche informazionali e decisionali, costituiscono la città nello stesso modo (e con la stessa necessità di progetto) dei monumenti e degli edifici pubblici. Se "il fondamento della società urbana, delle ideologie che sostengono, giustificano o modellano la città, delle rappresentazioni di coloro che la abitano o la frequentano, può essere colto soltanto superando la frattura nell'articolazione tra l'interno e l'esterno" (M. Roncayolo 1978), la scomparsa di questa opposizione, che costituisce uno dei segni caratteristici della città contemporanea, non può essere letta come segno dell'attuale crisi della città, ma sta semmai a segnalare il grado della sua trasformazione ed evoluzione secondo i bisogni nuovi della società.

La vicenda del "fenomeno urbano" appare iscritta nei grandi cambiamenti dell'organizzazione produttiva, che trasformano a certi intervalli l'entità numerica e le condizioni di vita della specie umana.

I processi evolutivi, continui e complessi, del fenomeno urbano sono parte integrante della maturazione dell'economia mondiale contemporanea; dietro l'integrazione globale dei sistemi regionali di mercato vi sono processi di trasformazione urbana sempre più rapidi, che investono praticamente tutto il mondo, di varietà e portata stupefacenti, così da riconoscere in questo processo di urbanizzazione "la chiave interpretativa della storia contemporanea" (M. Conzen 1989).

L'urbanizzazione è da intendersi, ormai, più che come processo di concentrazione di popolazione nelle città e nelle agglomerazioni urbane, come crescita del numero di coloro che beneficiano dei vantaggi tradizionalmente associati alla città e alle forme di urbanità che essa sviluppa.

Questo processo è diverso da regione a regione in quanto modellato dalle condizioni ambientali e da principi di organizzazione dello spazio diversi in relazione alle differenti culture.



Ciò significa che le forme urbane sono il prodotto della storia, così che è necessario riflettere sulla natura storica delle città in quanto ogni società ha mezzi e motivi suoi specifici per accrescere lo scambio e gli incontri, ogni città cambia da un periodo all'altro, da una cultura-civiltà all'altra.

Lo sviluppo dell'ecologia urbana nella Scuola di Chicago, a partire dagli anni Venti, ha portato a un approccio che pone al centro dell'attenzione non la singola città, nei suoi aspetti morfologici e funzionali, bensì il dispositivo urbano nei suoi aspetti relativamente costanti.

La composizione spaziale che costituisce il carattere specifico della città può leggersi da allora sotto due diversi profili: il primo, proprio dell'approccio microubanistico, che rivela, attraverso i suoi paesaggi, la struttura, e le specificità interne di ogni singola polarità urbana, il secondo, che potremmo ricondurre all'approccio macroubanistico, che vede la città in relazione con lo spazio che la circonda, con altre città, eventualmente con spazi lontani e che nelle sue relazioni con il territorio circostante e con le altre città è "vista come un tutto".

Nella lettura dei rapporti tra le gli insediamenti occorre dunque leggere i fasci di relazione più o meno intensi che costituiscono i sistemi insediativi come reti urbane caratterizzate dalla presenza di insediamenti strettamente gerarchizzati, come

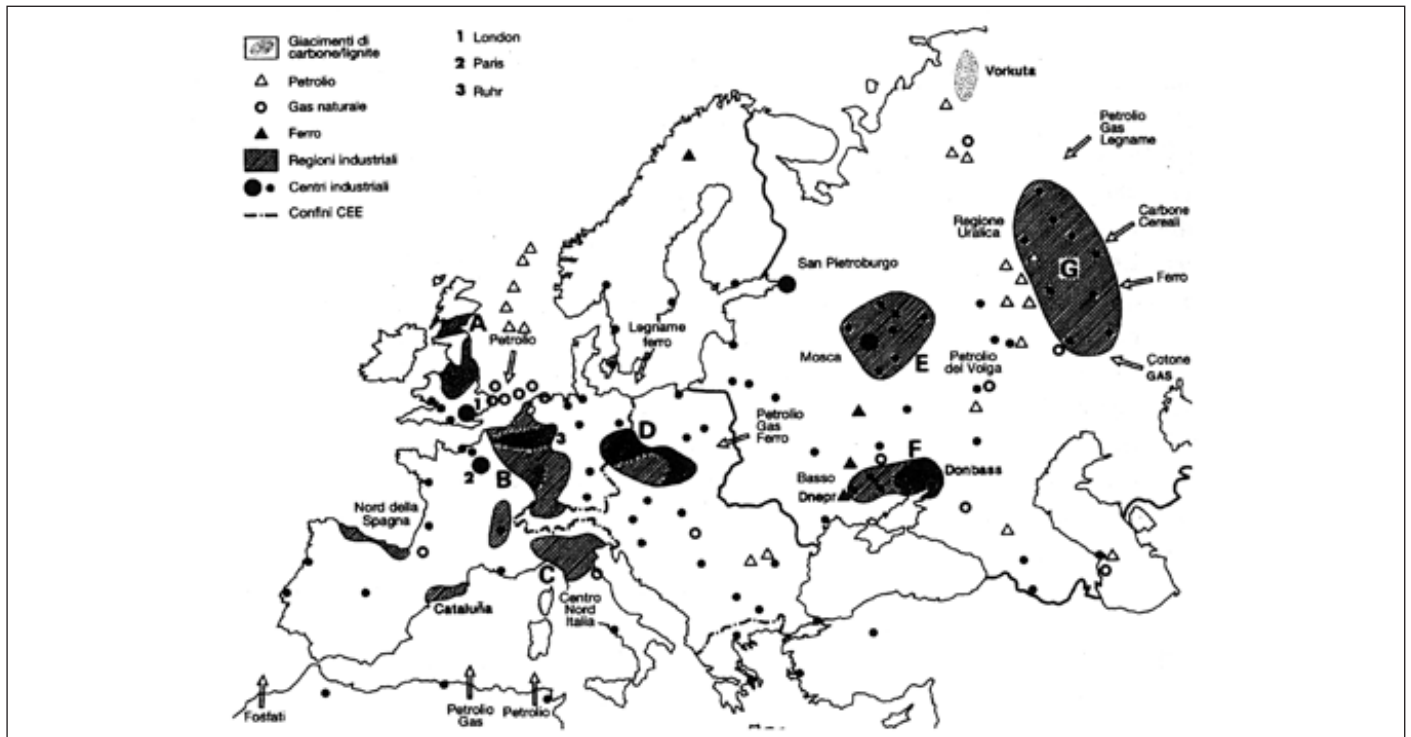
nel caso delle reti urbane piramidali, o di città di rango più o meno eguale, come nel caso delle reti urbane policentriche. Da questa lettura deriva che molte aree metropolitane non sono riconducibili a questo modello insediativo e, ciò che più conta, una lettura forzata in questo senso porta a strategie urbanistiche poco produttive di esiti o fuorvianti.

Ad aiutarci in questa lettura stanno le nozioni di "spazio" e di "tempo", ma nella misurazione delle distanze tra le città, e anche all'interno della stessa città, conta soprattutto la misura del tempo. Lo spazio conquistato dall'uomo negli spostamenti a piedi era giornalmente di 10 km. I 600 km di distanza tra Milano e Roma sono percorsi nel giro di un'ora dai molti, nuovi pendolari del terziario avanzato, che quotidianamente fanno la spola tra le due città e che organizzano la giornata così da assicurarsi il ritorno a casa in serata. Altrettanto non può dirsi tra Milano e New York che obbliga, con le sue sette ore d'aereo, a quanti hanno i consueti rapporti di lavoro a spezzare in due la propria settimana lavorativa.

Lo spazio urbano nel quale si svolge la vita quotidiana è sottoposto alle stesse leggi: mano a mano che i mezzi di trasporto sono diventati più veloci e affidabili, la città si è dilatata.

Su Londra gravitano periferie di villette perché una rete ferroviaria assai capillare ha permesso alla città di allargarsi in oriz-

**Le aree urbane del mondo
corrispondenti alle principali
regioni industriali
(fonte: C. Formica, 1999).**



zontale in una metropoli infinita e ben organizzata. La dimensione del tempo fa sì che la riconosciamo tale così che in un'ora da ogni parte di questa periferia si raggiunge la parte centrale della città.

Altrettanto può dirsi di altre forme di assetto insediativo: un insieme di città, che si sono solo dilatate trascinando conurbativamente oltre le originarie mura in un intorno più o meno vasto, che lasciando ampi spazi le une dalle altre, tuttavia consentano relazioni temporali contenute nell'arco di un'ora, fanno leggere l'estensione dei confini di una nuova città circoscritta dalle nuove "mura virtuali" definite attraverso la dimensione temporale.

Ogni policentrismo, ben strutturato da un sistema intermodale di trasporti, consente di far funzionare l'insieme delle polarità urbane come un'unica città in quanto si garantiscano spostamenti nel "tempo assoluto urbano" di un'ora. Con un sistema ferroviario, che abbia caratteristiche di metropolitana regionale, la dimensione spaziale della città policentrica può dilatarsi, come in Germania o in Olanda o in Italia, fino a raggiungere i 150 chilometri di diametro.

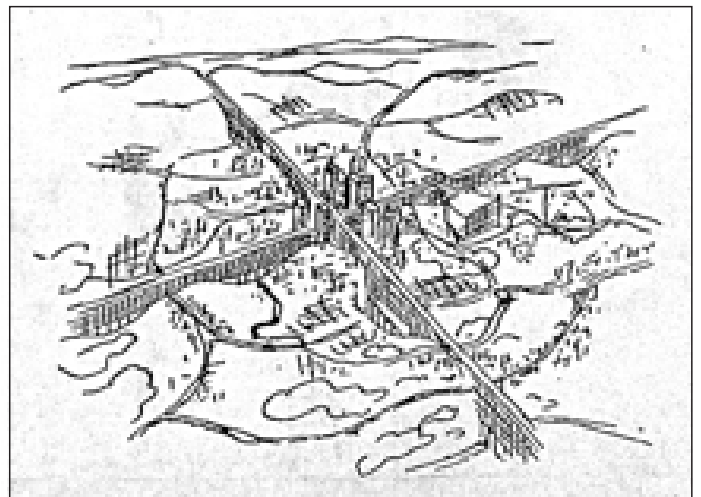
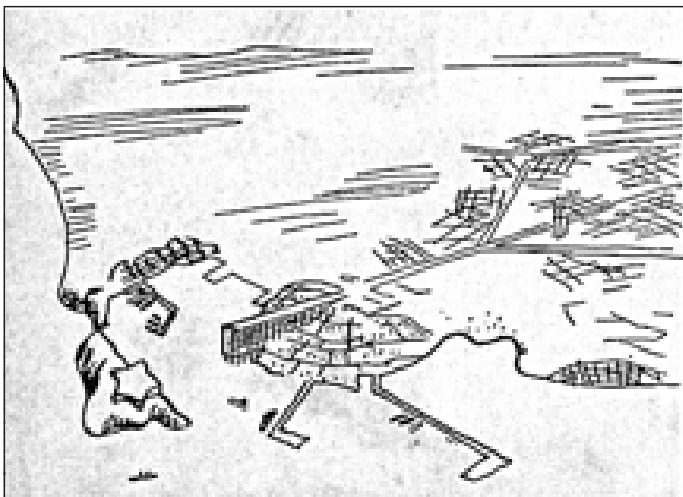
A definire i policentrismi urbani l'accessibilità trasportistica è condizione necessaria ma non sufficiente in quanto ad essa debbono unirsi altre caratteristiche che permettono di distin-

guere una città policentrica da una metropoli, o da una città diffusa, che della metropoli costituisce l'immagine speculare. Contano altrettanto l'accessibilità decisionale, cioè la necessità di operare con un sistema di decisioni derivante dalla pluralità dei soggetti istituzionali individuabili e l'accessibilità informativa, cioè la pluralità dei processi informativi derivanti dalla "pluralità degli sguardi sul mondo filtrati attraverso l'identità geografico-culturale" di ciascuna riconosciuta polarità urbana che partecipi del policentrismo (G. Redaelli, 1992).

In realtà metropolitane indiscusse, come New York, Londra, Parigi, o Los Angeles, la cittadella delle decisioni o quella delle informazioni è facilmente identificabile, vi è, in altre parole, una verticalizzazione delle principali funzioni dominanti, da cui dipende l'intera regione urbana che è quindi un sistema di periferie dipendenti da un centro, anziché un sistema di centri decisionali che abbiano il medesimo peso e che distribuiscano equipotenzialmente il processo decisionale sul territorio.

Ma se è chiara la nozione di metropoli, come centro al quale facciano riferimento indifferenziate periferie, qual è l'amalgama che identifichi un policentrismo rispetto a quello che potrebbe essere identificato in un sistema di polarità disgiunte territorialmente che abbiano conosciuto una espansione diffusiva in ciascuno dei loro interni a formare degli aloni confusi?

**Le aree urbane europee
corrispondenti alle principali
regioni industriali
(fonte: C. Formica, 1999).**



Le Corbusier, l'Utopia urbana
della macroarchitettura, 1929-
1930.

La tracimazione dalle polarità non è specifica di questo o quel contesto: è avvenuta a Milano e nelle città lombarde di corona ed ha riguardato i centri delle 11 principali delle città giapponesi, dove 81 dei 131 ku dei sono in declino demografico, come testimonia Shinzo Kiuchi (M. Conzen 1989), quindi occorre leggere altri significati, altre connotazioni facendosi aiutare dalla natura e dallo sviluppo storico degli insediamenti, da questo gioco di sovrapposizioni e di elisioni che costituiscono il palinsesto urbano.

Città e reti di città

Gli insediamenti di un determinato paese sono legati tra loro da fasci di relazioni più o meno intense in modo tale da formare delle reti urbane. In base ai livelli funzionali individuati possono essere distinti tre tipi di reti urbane: piramidale, policentrica, incoerente.

La rete piramidale è caratterizzata dalla presenza di insediamenti di ogni rango e dimensione, ma strettamente gerarchizzati. Essa, cioè, presenta una struttura insediativa che si articola nei seguenti elementi: una larga base di centri rurali dotati di funzione soltanto locali, quindi un certo numero di centri intermedi, dotati di funzioni meno locali, e infine, al vertice della piramide, una grande città che accentra le funzioni specializzate e più elevate.

La rete urbana policentrica presenta diverse città di rango più o meno eguale, ciascuna delle quali si relaziona con un certo numero di centri di ordine inferiore. La presenza di una rete urbana ben articolata e gerarchizzata, viene considerata ottimale per lo sviluppo economico di una regione, poiché la città di rango più elevato per comunicare con il suo territorio si appoggia ad una serie di città medie e piccole che costituiscono da un lato gli anelli di trasmissione delle conoscenze tecnico scientifiche elaborate nella grande città, dall'altro di coesione territoriale.

Tipiche reti urbane policentriche possono essere considerate l'area della Rhein-Ruhr in Germania, costituito da Colonia (977.000), Bonn (287.000), Dortmund (608.000), Essen (648.000), Düsseldorf (590.000), Mönchen-Gladbach (258.000), Krefeld (224.000); il Ranstad in Olanda, costituito da Amsterdam (712.000), Rotterdam (576.000), Den Haag (457.000), Utrecht (236.000), Haarlem (157.000).

C'è chi ha ritenuto di leggere nell'area urbana milanese il carattere di un'area metropolitana, considerando Milano ed un suo intorno, che corrisponde all'incirca alla suo territorio provinciale, che ha una popolazione di soli 3.500.000 abitanti: non è chi non veda, tuttavia, che questa "Grande Milano" sarebbe una delle più piccole aree metropolitane del mondo.

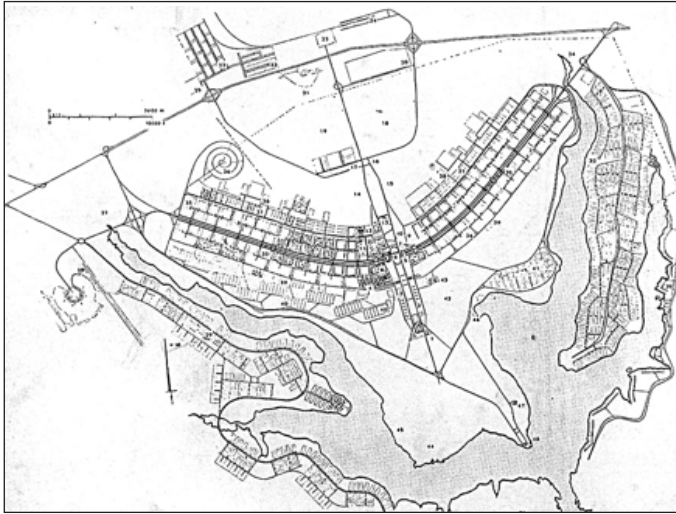
A questa visione si sono ispirati ad esempio gli studi condotti sulla struttura insediativa dell'architetto Luigi Verri che, attorno alla metà degli anni Sessanta ha prodotto una lettura che ha messo soprattutto in evidenza il processo conurbativo del triangolo tra Milano, Varese e Como, come espressione della nuova metropoli.

Riguardando ad un contesto più vasto, che pregiudizialmente non escluda oltre il 50% della popolazione regionale, l'area urbana milanese-lombarda è tuttavia più assimilabile ad un modello di città policentrica: Milano (1.300.000), Varese (90.000), Como (95.000), Lecco (52.000), Bergamo (121.000), Brescia (206.000), Pavia (85.000), Novara (103.000), Piacenza (108.000) e i le principali città intermedie, assimilabili a poli del 3° ordine, nell'insieme con 7 milioni e mezzo di abitanti, avrebbero una popolazione non lontana da città-metropoli europee di pari rango, come Londra e Parigi.

La rete delle relazioni che lega le polarità lombarde deriva da un rapporto stretto che ha sempre caratterizzato la storia delle città lombarde, anche a dispetto, in certi periodi storici, dell'appartenere a domini diversi. Nel 1400 al Ducato appartenevano Bellinzona, Novara, Parma, Piacenza Crema e Cremona (ma non Bergamo e Brescia che appartenevano alla Repubblica veneziana), nell'Ottocento, riunite tutte le città lombarde erano riunite sotto il Lombardo-Veneto, tranne Novara nel Regno di Sardegna e Piacenza nel Ducato di Parma.

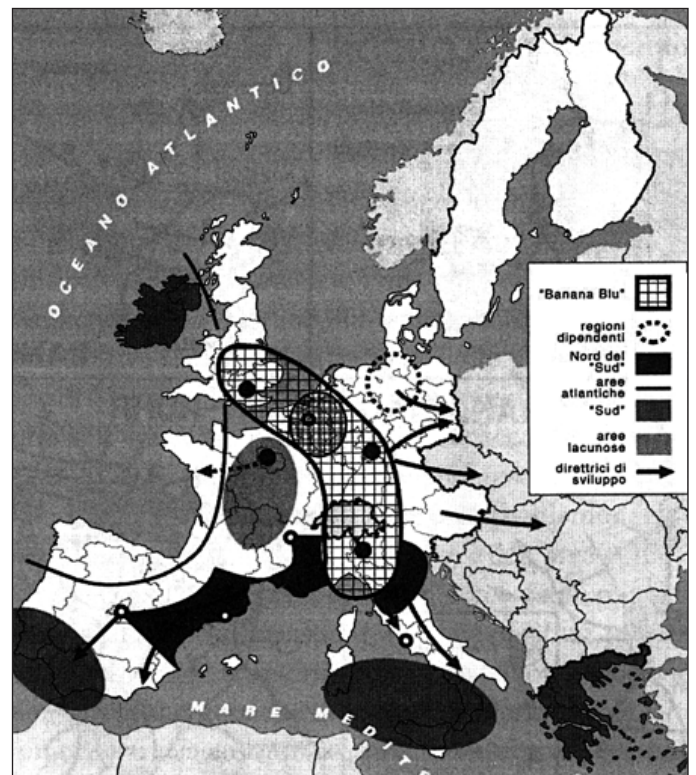
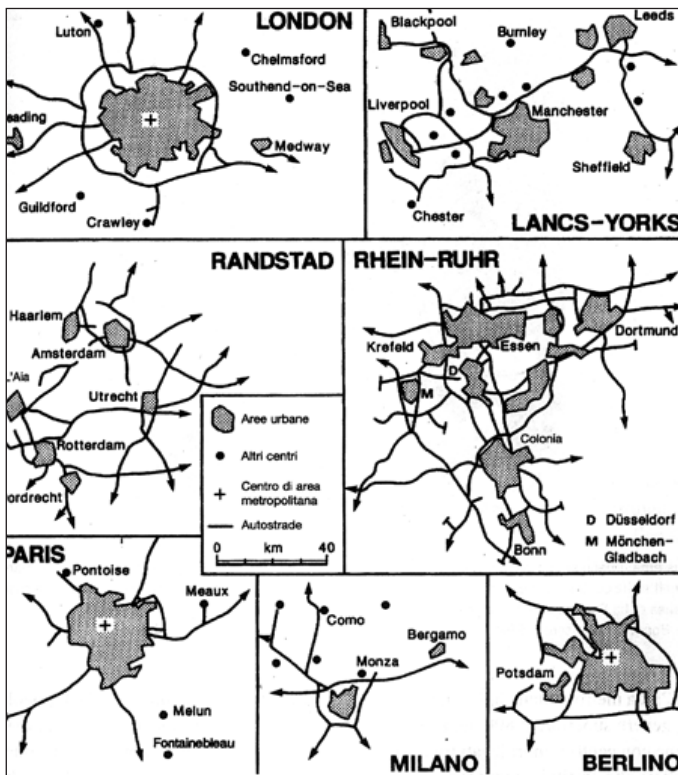
Misurare l'interazione spaziale tra Milano e le città circostanti, cioè ciò che genera flussi materiali, di persone e merci, e flussi immateriali, come misura del policentrismo è un esercizio difficile.

Fino ad un recente passato gli economisti territoriali hanno cercato di stimare l'entità di tali flussi mediante modelli di tipo gravitazionale: i flussi proporzionali alla popolazione delle città che entrano in relazione e inversamente proporzionali al quadrato della loro distanza non sono che una pallida rappresentazione della città materiale che la storia ci ha lasciato in eredità.



La massa costituita dalla popolazione non è sufficientemente rappresentativa ed è necessario ricorrere a correttivi di diverso tipo (reddito pro capite, livello di istruzione, ecc.) che verifichino a posteriori i flussi realmente misurati. La distanza non è solo l'intervallo fisico che separa due località, ma la facilità di spostamento e il costo del trasporto.

Se i flussi materiali sono costituiti da spostamenti di persone e merci e richiedono una rete di infrastrutture, come strade ferroviarie, porti aeroporti, ecc. i flussi immateriali, sempre più importanti, utilizzano sistemi (telefono, media, e-mail) indifferenti ai fattori di distanza. Nel complesso le condizioni si sono dimostrate talmente diversificate che i modelli gravitazionali sono oggi giudicati scarsamente rappresentativi e di scarsa utilità. La rete urbana incoerente è caratterizzata da deboli rapporti gerarchici tra le città, ognuna delle quali presenta una propria peculiarità funzionale per le specifiche condizioni in cui è sor-



In alto, Lucio Costa, progetto per Brasilia, come città del futuro, sintesi dell'architettura contemporanea e di un avanzato programma politico ed economico, 1956.

Schemi di sistemi urbani policentrici e di città metropoli in Europa (fonte: Formica, 1999).

La "banana blu" europea, il sistema urbano che va dall'Inghilterra all'Italia centrale, e il corridoio

mediterraneo da Barcellona alla Pianura Padana (fonte: Formica, 1999).

ta e si è sviluppata. Tra loro quindi non esiste coesione perché non vi sono, o risultano scarse, le relazioni economiche. Ciò si verifica soprattutto, nei paesi arretrati, in cui ogni città domina su un territorio limitato svolgendo funzioni più o meno analoghe, per lo più amministrative o minerarie, e molto spesso esiste uno stacco netto tra il centro di rango elevato (la capitale di Stato o il capoluogo di regione) e gli altri insediamenti. In queste aree, in altri termini, mancano o sono scarsamente rappresentati i centri urbani delle classi intermedie.

Con città diffusa, antitesi di ogni possibile concetto di rete urbana, si indica, in particolare nei paesi a forte sviluppo, la dispersione degli insediamenti (residenziali, produttivi, commerciali) e delle infrastrutture su un territorio più vasto di quello tradizionalmente urbano, nel quale si perde il gradiente che regolava il passaggio dalla città alla campagna, o addirittura si attenuano (o si capovolgono) i rapporti storici di gerarchia tra centro principale e periferia o centri maggiori.

All'opposto abbiamo le grandi città che sorgono in mezzo a vasti spazi vuoti di centri urbani sono le *primate cities*, dal termine inglese con cui nel passato si indicava il *primate*, o arcivescovo, che esercitava la sua autorità su una regione molto vasta o su un intero paese. Esse, nelle dimensioni demografiche, di solito superano molte volte la seconda città dello stato (15 volte nel Messico, da 5 a 10 volte in Angola, Guinea, Tanzania, Perù, ecc.) e ospitano gran parte dell'intera popolazione nazionale.

In particolare, le grandi città dei paesi in via di sviluppo, a differenza di quelle dei paesi industrializzati, dal punto di vista funzionale non si presentano come luoghi di produzione, ma come sedi di attività terziarie: svolgono un ruolo prevalentemente politico-amministrativo e accolgono le sedi delle grandi compagnie che gestiscono le miniere, le piantagioni, i trasporti, le banche e il commercio all'ingrosso. I posti di lavoro che offrono, legati quasi esclusivamente ai servizi o a piccolo lavoro artigiano, sono a bassa qualificazione: la popolazione formata da una ristretta classe di privilegiati (burocrati, militari, grandi proprietari, commercianti) è dunque attorniata da una moltitudine di persone immigrate in cerca di sopravvivenza e per quanto basse siano le opportunità che la città offre loro sono sempre preferibili a quelle offerte dalle campagne di provenienza.

Metropoli e megalopoli

L'area metropolitana indica una densità territoriale che, dotata di una densità di popolazione in genere superiore agli 800 ab/km², comprende una o più agglomerazioni o conurbazioni insieme con centri minori legati tra loro da rapporti funzionali. La superficie che costituisce un'area metropolitana può essere molto vasta: quella di Londra si estende su un raggio di circa 100 km e conta oltre 7.000.000 di abitanti.

I geografi hanno anche definito un'entità nuova costituita dalle megalopoli. Con tale termine indicano un insieme di diverse agglomerazioni o aree metropolitane connesse tra loro da intensi legami economici. La megalopoli è assimilata ad una nebulosa urbana in cui città grandi e piccole, insieme con insediamenti industriali e strutture commerciali si alternano con una sequenza ininterrotta, talvolta per centinaia di chilometri raggiungendo una popolazione complessiva di decine di milioni di abitanti.

Secondo alcuni geografi un'area estesamente urbanizzata si può definire megalopoli se raggiunge 10 milioni di abitanti, secondo altri deve possedere almeno 25 milioni di abitanti. Se si accetta quest'ultima soglia demografica, le megalopoli presenti sulla superficie terrestre risultano cinque: due nel Nord America, una in Europa e due in Asia.

Nel Nord America si avrebbero: la megalopoli atlantica, che si estende per oltre 800 km da Boston a Washington con 50 milioni di persone; la megalopoli laurenziana, situata nella valle del fiume S. Lorenzo, da Montreal fino a Chicago sulle sponde dei Grandi Laghi.

Nell'Europa si svilupperebbe la megalopoli definita per la sua forma "banana blu", un sistema urbano costituito da una lunga dorsale che va dall'Inghilterra ai paesi Bassi e alla Germania per finire nell'Italia centrale, dove di incrocia con un'altra area fortemente urbanizzata che si espande dalla costa mediterranea della Spagna all'Alto Adriatico attraverso la Pianura Padana.