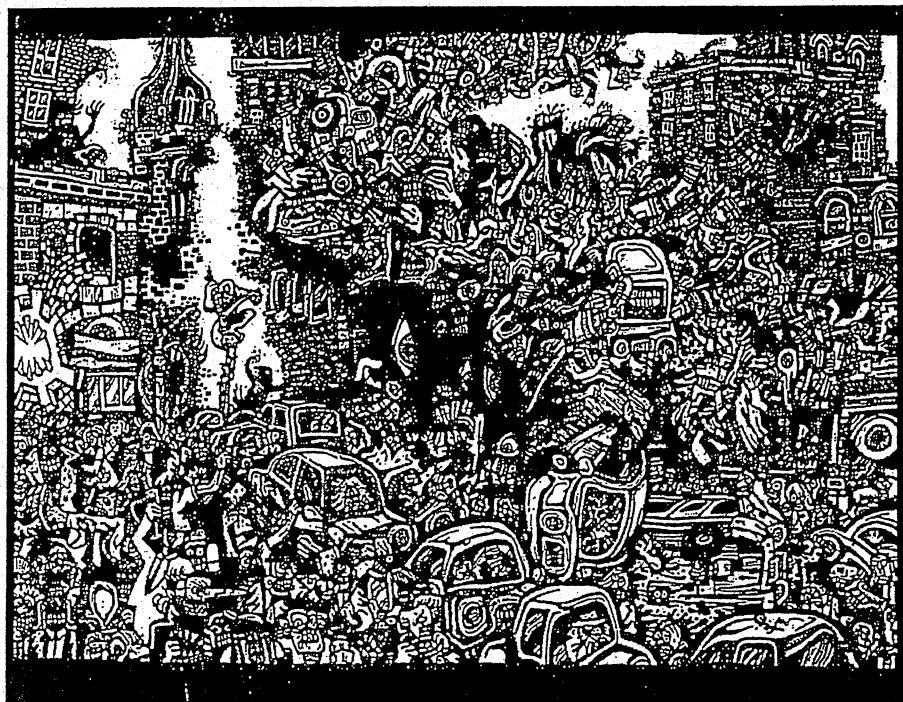


Ramón Germinal

LA MACCHINA URBANIZZATRICE



ISTRIXISTRIX

1. Un mondo da demolire

Durante quel volo notturno, accostandomi al finestrino dell'aereo, ho avuto una visione sconvolgente: nell'oscurità ho scorto una bella linea illuminata che segnalava la fascia litoranea sulla quale volavamo. Luci e cemento si stagliano, di notte come di giorno, nel continuo urbano del litorale mediterraneo. Su scala diversa le fotografie fatte dai satelliti, che dallo spazio esterno osservano la Terra, mostrano sul pianeta una gigantesca festa illuminata che risalta nel nero della notte. Già oggi l'urbanizzazione del mondo è una minaccia più che visibile per l'ambiente naturale e gli esseri viventi che lo abitano, tra cui gli esseri umani. Le statistiche storiche ci indicano che intorno all'anno 1800 solo il 3% della popolazione mondiale viveva in città, mentre nel 2000, in due secoli appena, le aree urbane ospitano ormai tre miliardi di persone, la metà degli abitanti del pianeta. Una minaccia che si è fatta morte e dolore con il manifestarsi, con macabra diversità, di quelle che genericamente ed eufemisticamente vengono chiamate catastrofi. Niente sembra arrestare la crescita urbana; è come se una seconda pelle, con la quale si sta cercando di ricoprire una buona parte della superficie terraquea, fosse tanto naturale quanto le margherite e i boschi.

Nell'anno 1880 New York entrò nel club esclusivo delle città con un milione di abitanti, di cui facevano già parte Londra, Parigi e Berlino. Oggi le città con oltre un milione di abitanti si contano a centinaia; venti regioni metropolitane ne hanno più di dieci milioni e quattro - Città del Messico, San Paolo, Tokyo e Shangai - sono abitate ciascuna da più di venti milioni di persone. La macchina urbanizzatrice si nutre di ingenti quantità di energia, acqua e materie prime; necessita di grandi infrastrutture per facilitare la mobilità motorizzata di persone e merci; ha bisogno di un'infinità di impianti di depurazione per ridurre le nocività di rifiuti e scarichi inquinanti. Il clima si riscalda e la biosfera mostra i suoi limiti nella capacità di assorbire tanta merda, le nocività provocano malattie mortali a milioni di persone; nella guerra dell'automobile muore ogni anno più

gente che in qualsiasi guerra. Una malattia grave colpisce gli esseri umani che vivono in città talmente grandi che non è più possibile camminarci; questa malattia che ci fa sentire impotenti, insignificanti e soli di fronte alla urbe smisurata si chiama solitudine. Di fronte a prospettive così nere, alcuni sguardi si volgono all'indietro in cerca di un futuro primitivo: tornare alla campagna, agli alberi e al nomadismo? Altri invece cercano di riformare il dominio urbanizzatore con... più urbanismo.

Non ci sono boschi a sufficienza per 6 miliardi di cacciatori-raccoglitori e nemmeno le persone hanno voglia di tornare a sostentarsi con bacche e radici. L'utopia dei moderni primitivisti idealizza la vita selvaggia; ricreano, sull'altro lato dello specchio, la figura opposta all'individuo urbanizzato, solitario e senza vincoli sociali, prodotto del nuovo capitalismo. Tornare alla campagna di fronte a una metropoli che ci divora è un'altra delle opzioni che si presentano. Esiste un movimento neo-rurale nelle regioni metropolitane che aspira a vivere in comunità e armonia con la natura. Desideri che sono anche i miei, però non dimentico che le sostanze chimiche più pericolose circolano nell'aria fino all'ultimo angolo del pianeta. Nel latte materno delle esquimesi sono state trovate tracce di PCB simili a quelle delle madri olandesi. E c'è di peggio: le forme di vita urbana hanno colonizzato il mondo rurale; esistono poche differenze nell'alimentazione, nei trasporti, nei divertimenti e nei desideri. La macchina urbanizzatrice, ben al di là dell'imporre ordine e cemento al territorio, adegua mentalità e comportamenti. La mappa è stata completata, non esiste un fuori; tutto rimane all'interno di un mondo urbanizzato. Si può abitare in campagna o in città, ma si può solo vivere lottando per la distruzione di questo mondo urbanizzato.

Vani sono i tentativi riformatori di porre un freno all'avanzare del processo urbanizzatore nelle città e nelle regioni attraverso pianificazioni e norme. Leggi e piani regolatori sono sempre stati al servizio della crescita urbana, come qualsiasi apparato dello Stato rispetto al capitale. In un mondo globalizzato la politica territoriale delle regioni e le dinamiche urbane delle città le detta il capitale dagli

uffici finanziari e dalle sedi delle imprese transnazionali. Governi e istituzioni regionali o locali si limitano a facilitare il lavoro della macchina urbanizzatrice, fornendo infrastrutture e servizi. Coscienti di tutto ciò, i reggenti municipali vendono sul mercato mondiale il marchio della propria città, offrono vantaggi agli investitori elaborando piani strategici affidati a prestigiose equipe di urbanisti. La città sostenibile e imprenditrice, diversa e multiculturale, amante della mobilità sociale e della pace, sono le qualità del marchio di città che trionfa oggi; parole, parole e parole riformatrici di altri mondi possibili, perché nell'unico mondo esistente, la macchina urbanizzatrice rade tutto al suolo.

Così, piccone in mano, chi aspira a cambiare la vita ha di fronte a sé un mondo da demolire e il lavoro appassionante di usare materiali di recupero per costruire un *oikos* (1) in cui abitare nel cosmo. Questo compito richiede la conoscenza approfondita del funzionamento della macchina urbanizzatrice e del divenire storico delle città.

2. La città e il tempo storico

In valli e crocevia, sulle sponde di fiumi, laghi e mari, vicino all'acqua potabile si formarono i primi villaggi negli ultimi tempi del Paleolitico. Il cacciatore-raccoglitore e il pastore-patriarca abbandonarono il nomadismo per formare i primi insediamenti umani stabili grazie all'agricoltura, entrando in quello che la storia chiama neolitico. A seconda della crescita degli insediamenti, giunto il momento una parte della popolazione andava via per costruire altri villaggi. Tutto questo cambiò con lo sviluppo della rivoluzione agricola e dell'accumulo di derrate alimentari, dando luogo alla comparsa delle prime città nelle quali l'ansia di crescere non aveva altri limiti che quelli imposti dalla natura e dallo sviluppo della tecnica. Crescita e brame di potere andavano a braccetto nella città

antica. Il Tempio, il Silo e il Palazzo Reale erano all'interno della cittadella fortificata, al riparo dalla popolazione.

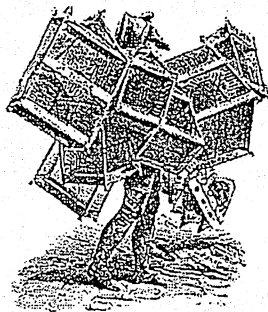
Le città dell'antica Mesopotamia e della valle del Nilo lasciarono alla storia un'eredità di piramidi, templi e palazzi, nei quali si rifletteva l'ispirazione celeste delle menti che ingegnarono queste grandi costruzioni. Imhotep, che diresse la costruzione della prima piramide di pietra di Sakkara, era astronomo e architetto oltre che ministro di Stato. Le conoscenze di astronomia frutto dell'osservazione della volta celeste, fornirono capacità di calcolo matematico; il lavoro di migliaia di schiavi procurò la forza energetica necessaria alla gigantesca macchina umana che eresse la Grande Piramide di Gizeh, in cui solo la maiolica che ricopre la camera interna pesa più di 50 tonnellate. Le prime tracce della macchina urbanizzatrice si trovano nella città antica, nella costruzione della megamacchina e nel suo rapporto con un ordine rigido che includeva tutto. Lewis Mumford, a cui dobbiamo il concetto di "megamacchina" per definire il modello di organizzazione sociale nella Babilonia o nell'Egitto dell'antichità, lo espone con somma chiarezza:

«Nelle grandi opere collettive, come le cerimonie del tempio, era il re che impartiva gli ordini iniziali, che esigeva obbedienza assoluta e puniva qualsiasi trasgressione, anche minima. Era lui solo a avere il potere divino di trasformare gli uomini in oggetti meccanici e di riunire questi oggetti in una macchina. L'ordine emanato dal cielo attraverso il re veniva poi trasmesso a ogni elemento della macchina e creò col tempo una sostanziale unità meccanica in altre attività e istituzioni, che cominciarono a rispecchiare la stessa regolarità che caratterizza i movimenti dei corpi celesti.»

Seguendo Mumford, possiamo definire la macchina urbanizzatrice come una delle "unità sussidiarie" della megamacchina. Oltre a costruire la città celeste e riflettere un ordine divino nelle sue costruzioni, la macchina urbanizzatrice si prese carico di accelerare i sistemi di trasporto mediante la costruzione di canali, acquedotti e strade. I romani passeranno alla storia per le loro grandi opere pubbliche grazie alle quali l'acqua, i cereali, l'olio e il vino venivano

trasportati dalle campagne alle città dell'Impero, rompendo così i principi di prossimità e autosufficienza degli antichi villaggi neolitici. In un percorso a ritroso, collegato al precedente, le centurie romane viaggiavano adoperando le solide opere pubbliche per imporre l'ordine nelle regioni periferiche. Finché non cadde l'impero e l'erba cominciò a crescere per le strade e dalla grande città, dalla Roma imperiale, scapparono perfino i ratti. Il tempo storico tornò a vivere una lunga notte oscura che venne chiamata Medioevo, in cui la prossimità e l'autosufficienza delle campagne si imposero sulla macchina urbanizzatrice.

Con i primi balbettii del capitalismo mercantile, in Europa fioriscono le città commerciali. Le città anseatiche del nord Europa, le città-Stato italiane e quelle che commerciano con l'Africa e l'America sono le protagoniste della prima globalizzazione mercantile della storia. Lo scambio di merci e schiavi si prodiga in tutta l'area mediterranea, in Asia, Africa, America ed Europa, e sono le città portuali quelle che incrementano la loro popolazione e lo spazio fisico che occupano: nel XVII secolo poche città europee avevano più di 100.000 abitanti (Londra, Parigi, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Siviglia, Anversa e Amsterdam) e il loro perimetro non superava quello delle muraglie difensive dei secoli precedenti. L'interscambio mercantile a livello mondiale non implicò l'abbandono del concetto di prossimità per quanto riguarda i rifornimenti basilari di paesi e città; i sistemi di trasporto continuavano a essere le vele nei mari, sfruttando la forza dei venti, e carri e carrette a trazione animale sulla terraferma. La macchina urbanizzatrice si incaricò di costruire in America città coloniali sulle sponde dell'Atlantico per esportare le sue merci alle città europee, però ci vollero ancora un paio di secoli prima che la macchina maledetta uscisse dal suo letargo e mostrasse tutta la sua voracità incrementando la dimensione dei nuclei urbani fino all'inimmaginabile, servendosi di una vertiginosa mobilità.



3. La città industriale e l'urbanesimo

La popolazione censita nella città di Londra attorno al 1800 non superava il milione di abitanti e nell'ultimo censimento del secolo, ovvero nel 1890, ne contava già 4,5 milioni. Questo incremento della popolazione ha come spiegazione l'emigrazione dalle campagne alle città provocata dalla rivoluzione industriale e dalle innovazioni tecnologiche applicate alla mobilità nei trasporti pubblici, ferrovie, metro e tranvie elettriche. La prima Metropolitana al mondo venne inaugurata nel 1863, quando Londra aveva 2,9 milioni di abitanti. La città industriale presuppone un salto qualitativo nella storia delle città. Per la prima volta infrange l'idea di prossimità e dispone di macchinari necessari a imporre la mobilità motorizzata, costruendo nuove e grandi infrastrutture per alimentare le città in continua crescita.

L'urbe cambia per far spazio prima alle rotaie poi a strade più larghe su cui circoleranno le automobili. Il piccone apre enormi cicatrici nel tessuto urbano e questo si rende schiavo della mobilità motorizzata, distruggendo la città costruita nel corso dei secoli che aveva assimilato, come strati sovrapposti, l'eredità lasciata dalla storia. La città industriale distrugge, isola e divide gli antichi quartieri per lasciare spazio alle nuove costruzioni di ampie strade e a tipologie urbane geometriche. La costruzione del Ensanche di Barcellona e il suo architetto-urbanista Ildefonso Cerdà saranno l'esempio da seguire, come la costruzione in verticale di Le Corbusier.

La crescita illimitata delle città comporta la creazione di grandi infrastrutture nell'insieme del territorio per rifornire i giganti urbani. La mobilità e la velocità raggiunte dagli spostamenti vanno di pari passo con l'accelerazione dell'auto-valorizzazione del capitale mediante la circolazione delle merci. La prossimità, l'auto approvvigionamento e i mercati locali diventano obsoleti rispetto ai grandi benefici resi dalla distribuzione dei prodotti in mercati più grandi, fabbricati con materie prime a basso costo estratte in luoghi lontani. Alcuni decenni più tardi la produzione in serie, massificata,

moltiplicherà l'importanza dei sistemi di trasporto, siano essi reti elettriche, gasdotti, canalizzazione delle acque, ferrovie, strade, porti o aeroporti. La produzione industriale e la concentrazione urbana generano massicce quantità di agenti nocivi per la salute: scarichi urbani e industriali, inquinamento atmosferico e rifiuti solidi. Il perimetro del territorio che rifornisce le città di materie prime, acqua ed energia, che serve da supporto fisico alle infrastrutture di trasporto, e che è il canale di scolo delle attività urbane, è conosciuto dagli esperti dell'ambiente come "impronta ecologica". La città industriale lascia un'impronta nefasta su tutto il territorio in cui si ripercuote, o per meglio dire, come il passo di un elefante in un negozio di ceramiche. Nulla a che vedere con le città precedenti la rivoluzione industriale, dove l'esercizio della prossimità permetteva loro di assomigliare al passo delicato di una ballerina. La macchina urbanizzatrice al servizio della globalizzazione capitalista ha fatto sì che l'impronta ecologica di metropoli, megalopoli e regioni metropolitane sia la biosfera nel suo insieme.

Il sovraffollamento e la vicinanza dell'industria ai nuclei urbani produsse gravi problemi sanitari e rivolte sociali nelle città industriali nella seconda metà del XIX secolo. Nacque così l'urbanesimo, come disciplina per impedire le perturbazioni dell'ordine e la proliferazione di barricate. Nella rivoluzione del 1848, precorritrice della Comune di Parigi del 1871, vennero innalzate più di 4 mila barricate nella "città dei lumi". Le condizioni di vita degradanti dei lavoratori e la loro concentrazione spaziale nella città industriale propiziarono un clima insurrezionale e rivoluzionario. Per la sua utopia Fourier cerca con impazienza un esempio di lavoro non salariato, fatto con passione, e non trova altro di meglio che l'innalzamento di barricate. Victor Hugo, ne *I miserabili*, le ritrae in modo impressionante: «L'occhio che avesse guardato dall'alto in quell'ammasso d'ombra avrebbe forse intravisto qua e là, di quando in quando, chiarori indistinti che facevano risaltare linee spezzate e bizzarre, profili di strane costruzioni, qualcosa di simile a bagliori che andassero avanti e indietro fra le rovine; là erano le barricate». Baudelaire, ne *I fiori del male*, evoca le barricate di Parigi; ricorda «i suoi magici pavé come

fortezze innalzate verso il cielo». Le barricate furono le muraglie difensive degli spazi liberati dal popolo parigino in una città che in breve si sarebbe dotata dei mezzi affinché queste non fossero più possibili.

Nel 1864 il barone Haussmann, responsabile governativo dell'espansione urbana di Parigi, «durante un discorso di fronte alla Camera esprime il suo odio verso la popolazione senza radici della grande città». Walter Benjamin in uno dei suoi testi più azzeccati dal titolo *Haussmann o le barricate* descrive la politica urbanistica di allora:

«L'aumento dei fitti spinge il proletariato nei sobborghi. I quartieri di Parigi perdono così la loro fisionomia specifica. Sorge la cintura rossa. Haussmann stesso si è definito "artista demolitore". (...) Il vero scopo dei lavori di Haussmann era di garantire la città dalla guerra civile. Egli voleva rendere impossibile per sempre l'erezione di barricate a Parigi.»

Haussmann voleva impedire le barricate in due modi. In primis, la maggior ampiezza delle strade avrebbe reso molto difficile innalzarle; secondo, le nuove strade tracciano il percorso più breve tra le caserme e i quartieri operai. I contemporanei battezzarono l'impresa "abbellimento strategico". Pur tuttavia, le barricate ebbero un ruolo importante nel febbraio 1871 durante la Comune. Oggi, nonostante gli impedimenti urbanistici, si continuano a innalzare barricate nelle lotte sociali di molte città del mondo. Curiosamente, il materiale con cui si erigono e incendiano le barricate attuali, lo forniscono i pneumatici di una delle macchine più nocive che abbia conosciuto l'umanità: l'automobile. Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, un milione di morti e 50 milioni di feriti all'anno nel mondo sono provocati dall'uso dell'automobile.

Urbanesimo e urbanità sono due parole che hanno la stessa origine. La prima riguarda una disciplina per mantenere l'ordine nel tessuto urbano, non solo l'ordine pubblico ma anche la crescita ordinata della città attenendosi alla specializzazione spaziale, pianificando future zone industriali, commerciali, residenziali, rurali e attrezzature pubbliche. L'urbanità si riferisce alle "buone maniere e cortesia" con cui si esprimono e si comportano gli abitanti delle città;

qualità civilizzate che l'urbe assegna ai suoi abitanti rispetto ai comportamenti "selvaggi" propri del mondo rurale in cui abbonda "*el pelo de la dehesa*" (2). L'urbanità è il risultato della produzione di ordine da parte dell'urbanesimo; non l'urbanità delle buone maniere e della migliore educazione del cittadino, perfettamente dimostrata al volante di un'auto di fronte un semaforo rosso al momento di un gigantesco ingorgo, ma l'urbanità come espressione di sottomissione all'ordine, alle regole di convivenza che regolano il modo in cui vogliono che viviamo nella città. La regolazione del traffico ne è il miglior esempio. Una volta imposta la specializzazione spaziale, nella città la mobilità motorizzata cresce esponenzialmente. L'auto e i trasporti pubblici motorizzati diventano imprescindibili per andare al lavoro, al centro commerciale, al cinema o alla maxi-discotheca. Schiavo della tecnologia, per spostarsi l'abitante dell'urbe sale su un veicolo motorizzato, spostamento che è regolato da segnali semaforici automatizzati; mentre lungo il tragitto pannelli elettronici gli segnaleranno i luoghi adatti a parcheggiare.

L'automobile ha avuto una grande ripercussione spaziale fin dalle sue prime produzioni, però è a partire dalla sua fabbricazione in serie che la macchina urbanizzatrice si dispiega con tutta l'intensità, tanto all'interno delle città per sotterrare i selciati sotto l'asfalto e costruire viali a più corsie, quanto nell'insieme del territorio dove i sentieri si trasformeranno in strade e le strade in autostrade con l'intento di unire i punti forti, laddove abbondino la produzione e il consumo a maggior beneficio del capitale. Ramón Fernández Durán ci racconta, in *La explosión del desorden*, la ripercussione spaziale e sociale del fordismo:

«L'automobile viene inventata alla fine del XIX secolo, ma è solo a partire dal 1910 che inizia la sua produzione in serie con Henry Ford, fatto che trasformerà in modo sostanziale non solo la dimensione e la fisionomia della città, ma anche la maniera di produrre e i modi di vivere delle società industrializzate durante il XX secolo. Questo fatto marcherà così tanto la società contemporanea dei paesi del Centro al punto che questa viene definita come modello fordista di produzione, essendo l'automobile il suo cuore tecnologico».

La crescita urbana nella società industriale impone la costruzione di reti di risanamento e drenaggio nelle città, così come reti di fornitura di acqua e grandi dighe per immagazzinare questa risorsa in montagna, dato che l'acqua vicina alle città è stata svalORIZZATA dalle attività industriali, dalle discariche urbane e decenni più tardi da un'agricoltura che usa e abusa di sostanze chimiche. L'acqua ormai non è accessibile e gratuita, motivo per cui le persone perdono autonomia e libertà nell'approvvigionarsi e dipendono in modo assoluto da un apparato tecnologico (pompe meccaniche, potabilizzatori, depuratori, ecc.) per soddisfare una necessità biologica, fondamentale nella vita. A partire dall'elettricità generata in piccole centrali idroelettriche e distribuita attraverso reti locali o regionali, la macchina urbanizzatrice, attenendosi alle necessità industriali e urbane, costruisce reti ad alta tensione che collegano prima tutta una nazione e più tardi interi continenti, trasportando l'elettricità dalle centrali termiche, idroelettriche, nucleari o da parchi eolici. Interconnettività sarà la parola "magica" che illumina la notte del pianeta. Nella città industriale l'abitante è un mammifero sopraffatto dalla macchina urbanizzatrice.

4. Globalizzazione e territorio urbano

La ripercussione spaziale del fordismo vede il suo apogeo nei decenni dello "sviluppo" (anni '50, '60 e '70) del XX secolo. La crescita urbana e le infrastrutture di trasporto si consolidano nei paesi industrializzati, mentre diminuisce la popolazione agraria. Le città europee e le infrastrutture danneggiate dalla seconda guerra mondiale vengono ricostruite, e pochi anni dopo cinque paesi fondano il Mercato Comune, antesignano di quella che oggi conosciamo come Unione Europea, a cui appartengono già 25 Stati, la maggior parte dei quali con la stessa moneta, l'euro, e un solo mercato senza barriere commerciali. Mentre i mercati si espandono

cresce il bisogno di collegarli, la lobby imprenditoriale preme sull'UE e questa accetta le sue richieste approvando piani per la costruzione di reti europee di trasporti. Le prime infrastrutture cercano di evitare "incidenti" geografici (Pirenei, Alpi, Canale della Manica, Mar Baltico, ecc.) che impediscono l'aumento del traffico e della velocità delle merci in transito verso il loro destino. Grandi tunnel e ampi ponti saranno la risposta tecnologica a una natura capricciosa. Per continuare progetteranno Treni ad Alta Velocità per il trasporto della fauna manageriale tra le grandi città europee; l'ampliamento dei porti in cui accogliere la valanga di merci in circolazione tra i continenti, e di aeroporti per soddisfare le necessità di trasporto rapido della prima industria del mondo, il turismo. Proseguendo l'orientamento della politica dei trasporti del XX secolo, che favoriva la strada, la maggior parte degli investimenti è destinato a strade e autostrade. La macchina urbanizzatrice costruisce l'armatura che da sostegno alla globalizzazione capitalista.

Le grandi città si spandono sul territorio "a macchia d'olio" e le rispettive aree metropolitane si uniscono fisicamente. Ciò si deve all'aumento della zonificazione spaziale con insediamenti di villette a schiera in cui aspira a vivere la classe media. È il sogno della città giardino degli urbanisti libertari anglosassoni della fine del XIX secolo, costituito dai commercianti di mattoni del XXI secolo. Questo modello richiede una fitta rete di strade, di approvvigionamento e risanamento delle acque, di elettricità e telefonia, ecc...

Dall'area passiamo alla regione metropolitana, definita questa come un territorio molto urbanizzato — che comprende diverse città — su cui esercita la sua influenza la stessa attività economica, con uno o diversi nodi che le danno accesso alla rete dell'economia globale. Ad esempio, Barcellona è lo snodo logistico di una regione metropolitana che abbraccia da Valencia a Marsiglia; Malaga è lo snodo di una regione metropolitana dedicata fondamentalmente al turismo che va da Algeiras ad Almeria, passando per Antequera e Granada. Una regione metropolitana è una rete territoriale molto urbanizzata, collegata tramite infrastrutture multiple e

equipaggiamenti: autostrade e superstrade sulla fascia litoranea e tra le città; interconnessa con reti elettriche, di gas e acqua; campi da golf, parchi tematici – tra cui quelli che la legge definisce naturali – e un grande aeroporto internazionale sono alcune delle infrastrutture e equipaggiamenti che sono l'essenza della regione metropolitana turistica nella quale risiedo. La macchina urbanizzatrice compatta e collega le regioni metropolitane del pianeta; in esse vive la metà della popolazione mondiale con la tendenza a diventare la maggioranza. Il resto sono spazi vuoti e scollegati.

Dalla città industriale alla regione metropolitana, la macchina urbanizzatrice si è servita di una cornice legale adatta ai suoi fini. L'urbanesimo viene regolato attraverso piani generali di ordinamento urbano di competenza municipale, però sempre subordinati agli interessi speculativi delle imprese costruttrici e alle opere di grandi infrastrutture soggette all'“interesse generale”, finanziate in gran parte dallo Stato e dirette dal Ministero per le Opere Pubbliche o Infrastrutture. In seguito alla crescita delle concentrazioni urbane la legislazione fa ulteriori concessioni nel caso dei piani regolatori del territorio che abbiano un ambito limitato alle regioni o comunità autonome, lasciando fuori da tale pianificazione le grandi infrastrutture di competenza statale, co-finanziate e a volte progettate dall'UE. Chi in realtà detta le politiche territoriali sono le grandi compagnie transnazionali per allargare i loro affari, le imprese

che fanno parte della stessa macchina urbanizzatrice e i centri di potere incaricati di fabbricare ordine per il dominio urbano. Lavorano al suo servizio sociologi, geografi, ingegneri, architetti, psicologi, antropologi, biologi, un'intera legione di esperti che contribuisce alla disciplina urbanistica.



5. Urbanesimo carcerario

Le grandi città sono parecchio vulnerabili, tanto per la dipendenza tecnologica nel rifornirsi e nel gestire le proprie nocività, quanto per i comportamenti disordinati degli abitanti dell'urbe: attacchi alla proprietà, condotte fuori dalla norma, crimini, sommosse, rivolte, ecc. Non ci sono carceri sufficienti ad assicurare l'ordine che la macchina urbanizzatrice cerca di garantire, però si può trasformare la città in un carcere tramite l'urbanesimo carcerario. In nome della sicurezza si vuole occultare la vulnerabilità a cui deve piegarsi l'interconnettività. Qualunque guasto, sabotaggio o atto di terrorismo in elementi essenziali della interconnessione suppone un guasto a catena. Con un blackout in una grande città smettono di funzionare il trasporto pubblico, gli ascensori, gli elettrodomestici, gli acquedotti e i depuratori, ecc. Qualsiasi sistema di trasporto si trasforma in un'arma di distruzione di massa: gli aerei l'11 settembre, i treni l'11 marzo.

La società tecnologica è la più vulnerabile tra quelle conosciute, anche se in una piccola parte del pianeta il consumo e le svariate apparecchiature di sicurezza diano la sensazione contraria. La dipendenza dal denaro rende vulnerabile una gran parte della società dato che né un tetto né il cibo sono garantiti; un futuro rubato dalla degradazione dell'ambiente ci rende più vulnerabili di fronte alle catastrofi, agli incidenti e alle malattie; le città nelle quali vive più della metà della popolazione mondiale posseggono milioni di installazioni inclini a diventare obiettivi terroristici, per cui nonostante la progressiva militarizzazione di queste enclavi, le grandi città sono molto vulnerabili.

Vulnerabili si sentono le persone con delle proprietà di fronte all'esistenza precaria di migliaia di persone che, ribaltando la frase di Proudhon, rubano alla proprietà. Ancor più vulnerabili ci sentiamo quando possiamo perdere la vita in un vicolo o in una scuola per mano di gente qualificata come "deviante". La prima risposta del potere è la militarizzazione del territorio, la creazione di ogni sorta di

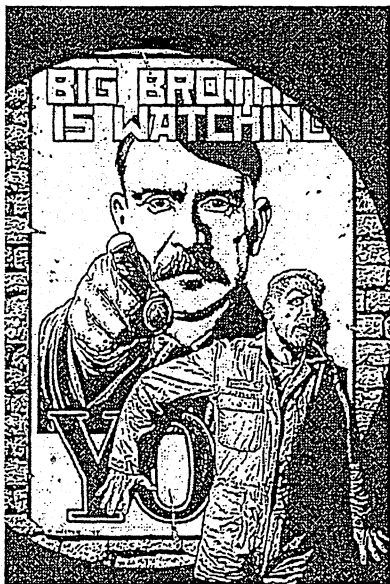
polizia pubblica o privata, come avvenne nella maggior parte del XX secolo. Da alcuni decenni si adoperano tecniche complementari come l'urbanesimo carcerario: l'intreccio urbano pianificato come luogo di reclusione sottoposto a vigilanza costante tramite supporti costruttivi (barriere, muri, inferriate) tecnologici e polizieschi. In caso di rivolta o sommossa entrano in azione le unità poliziesche anti-sommossa, che hanno rapido accesso alle periferie urbane dove si innalzano, come alveari, le cellette verticali del ghetto accanto a piazze piccole come i patio di qualsiasi prigione. Le forze poliziesche di intervento hanno le loro caserme in prossimità delle vie di grande comunicazione.

L'evoluzione dell'urbanesimo, da Haussman fino ad oggi, facilita il dispiegamento della polizia nella metropoli. La maggior parte della polizia locale è destinata a vigilare e mantenere la fluidità del traffico su ruote, indispensabile alla vita metropolitana. Il gusto dei manifestanti ad interrompere senza permesso il traffico e riappropriarsi della strada ha come risposta immediata la carica degli agenti anti-sommossa. La catena di montaggio della fabbrica ha il suo equivalente nel traffico su ruota delle città-fabbrica della riproduzione sociale. Troppo importante per affidarla a mani umane, la gestione e il controllo del traffico è automatizzata, lasciando alla polizia i compiti di vigilanza, fare le multe (in alcune città già lo fanno dei macchinari) e provocare ingorghi quando i semafori si guastano.

Il poliziotto di quartiere pretende di essere un'altra figura del rione, come il bottegaio, l'edicolante, lo spazzino o la parrucchiera. Sono gli occhi dei commissariati nelle strade e di solito agiscono nei quartieri delle classi medie e nel centro città. Nelle periferie la polizia pattuglia in automobili e furgoni, e nei quartieri "duri" le forze dell'ordine compiono solo incursioni, consci di essere in territorio "nemico". Il dispiegamento poliziesco nel tessuto urbano si adegua ai livelli di inclusione/esclusione sociale di ciascun quartiere. Tuttavia la maggior parte delle squadre di polizia lavora in commissariati, caserme o sedi centrali, accumulando informazioni, manipolando documenti e *file*, trascrivendo intercettazioni telefoniche, visionando

pellicole, controllando i dispositivi tecnologici di vigilanza nelle città.

Le attività dell'urbanesimo carcerario raggiungono la loro massima espressione nelle politiche integrate per cambiare la faccia dei quartieri marginali che, a causa delle vicissitudini della crescita urbana o per i cambiamenti nelle attività delle città, sono situati in spazi centrali molto appetitosi per gli speculatori necrofagi. È nota a tutti la conversione del *barrio Chino* di Barcellona nel Raval. Scomparve il quartiere delle puttane, dei Makinavaja, (3) degli abitanti vecchi e impoveriti, per re-incarnarsi in una grande fabbrica turistica con il suo museo (MACBA), ristoranti e negozi bohemien, gallerie d'arte e un vicinato di artisti. Questo cambiamento è stato diretto dai piani urbanistici di riforma della zona che hanno avuto come protagonisti le razzie poliziesche, gli investimenti speculativi, la degradazione accondiscendente del quartiere; tutto ciò cadde sulle spalle degli abitanti, espulsi nelle periferie urbane. Per dare al Raval tipicità e diversità in un cantone del quartiere sopravvivono alcune puttane, vicino alla zona "paki", espressione maggioritaria della "multiculturalità" immigrante. Attualmente, nel quartiere dei "tremila alloggi" di Siviglia, si intraprende un altro piano di riforma urbanistica diretta da un Commissario municipale che coordina le attività poliziesche, la formazione occupazionale, l'integrazione sociale e le opere necessarie per porre fine alla "meritata fama" di questo quartiere. Periodiche occupazioni poliziesche, con retate e pulizia del quartiere, proposte di sgombero e trasferimento degli abitanti in altri quartieri dell'area metropolitana, costruzione di una residenza universitaria in cui abbondano gli studenti di Assistenza sociale e tutto quanto necessario a disattivare il ghetto dei "tremila".



I dispositivi tecnologici sono essenziali all'urbanesimo carcerario. Le banche dati che accumulano quanto c'è di più significativo del percorso "vitale" di un abitante dell'urbe, i localizzatori geografici per indicare dove sei in questo momento, le telecamere di videosorveglianza, le tessere di accesso, i controlli elettronici delle uscite permettono il controllo sociale delle persone in ambiente urbano.

I registri della proprietà urbana, quelli delle nascite, matrimoni e decessi nelle chiese e nei tribunali, gli archivi militari e di polizia, gli uffici di rilascio dei documenti d'identità, gli archivi dell'Agenzia tributaria e della Sicurezza Sociale erano luoghi pieni di fascicoli in cui si potevano seguire le tracce di una persona, dopo interminabili giornate (giorni, settimane, mesi) tra scartoffie e burocrazia. Finché arrivò prima il computer, poi internet. Con i dati offerti dal documento nazionale d'identità, da patente, passaporto, bancomat, dalla tessera sanitaria, dalla dichiarazione annuale dei redditi, dal censimento municipale, dal Censo, dalla posta elettronica, dal contratto di luce, acqua e telefono, e dagli archivi giudiziari e di polizia si può sapere quasi tutto di qualsiasi persona e all'istante, grazie all'informatizzazione e connessione tra le grandi banche dati rese possibili dalle reti di telecomunicazioni. Le tendenze a far diventare obbligatori i dati dell'iride e del DNA nei documenti d'identità alimentano i sogni del potere di trasformare le banche dati nell'ossatura informativa del Grande Fratello, nell'"Occhio" che tutto vede in Metropolis. Però, fortunatamente, come la luna anche noi esseri umani abbiamo un lato oscuro che non si lascia trasparire né vedere di fronte a nessuna luce, nemmeno depositare in una banca.

I servizi di informazione geografica si avvalgono di una nuova tecnologia satellitare per la localizzazione immediata: è il GPS che permette di portare sullo schermo del computer la mappa della città divisa in quadratini, che a loro volta si dividono e suddividono in quadratini più piccoli che si possono allargare secondo la volontà dell'utente, per mostrare isolati, strade, automobili o individui in movimento. Il GPS venne adoperato dall'esercito israeliano per

l'omicidio selettivo di dirigenti palestinesi che in quel momento stavano usando il telefono cellulare, lo stesso che fecero i russi per abbattere un capo ceceno. Il sistema viene adoperato anche in nuovi esperimenti, come nel localizzare prigionieri in libertà condizionale facendo loro indossare bracciali muniti del dispositivo GPS. Serve per navigare e uccidere, ma soprattutto per controllare il movimento delle persone. In un incubo da fantascienza ecco comparire una popolazione in cui ogni persona ha un impianto nel proprio corpo attraverso cui viene controllata, in ogni momento si sa dove si trova e cosa fa.

Le telecamere di videosorveglianza e le tessere di accesso sono i dispositivi tecnologici più usati nello spazio urbano, sia pubblico sia privato. Le telecamere di videosorveglianza hanno come priorità quella di vigilare spazi strategici per il funzionamento della città come spazio produttivo. Vedendo la metropoli come una grande fabbrica, le sue catene di montaggio saranno le reti di trasporto e comunicazione. Nelle stazioni di metro, autobus e treni, in porti e aeroporti, su tangenziali, autostrade, strade e vie a grande scorrimento, sulle centraline telefoniche e sulle grandi antenne dei ripetitori abbondano le telecamere come i funghi nel bosco. La conoscenza, fattore chiave che fa spiccare la città-impresa come spazio privilegiato della produzione, richiede l'attenzione delle telecamere di videosorveglianza. Anche i perimetri esterni dei centri di ricerca sembrano dei boschi.

La città è per tradizione lo spazio della riproduzione sociale. È questa la funzione ricoperta dai quartieri, da scuole e ospedali, da mercati, vie e piazze. Spazi pubblici per favorire tanto la disciplina quanto la cooperazione sociale. Spazi che devono essere sorvegliati perché nell'incontro tra le persone fiorisce la sovversione; può circolare anonimamente "l'altro", terrorista, delinquente o anormale. Negli istituti e nelle università, in strade e piazze, l'"occhio tecnologico" ha trovato sistemazione, ci vigila: sia nelle zone urbane di élite come nel più volgare portinaio elettronico.

Gli spazi interni – pubblici o privati – sono oggetto dell'attenzione delle telecamere di video-sorveglianza per proteggere la proprietà,

principalmente dal furto, da chi non passa allo sportello o alla cassa. Succede questo nei centri commerciali e nei trasporti pubblici, dove le telecamere, oltre a svolgere il loro compito di sorveglianza, servono come elemento di dissuasione. "Il crimine non paga", recitava un serial radiofonico degli anni '50, così come oggi martellano il cervello con l'occhio onnipresente che tutto vede. La dissuasione è una specie di rassegnazione al dominio tecnologico, un elevare la tecnica delle telecamere di sorveglianza alla categoria dell'occhio inquadrato nel triangolo divino.

Completano l'arsenale del controllo tecnologico le carte elettroniche, le cellule fotoelettriche, gli allarmi e i tornelli o meccanismi di entrata e uscita da edifici e trasporti. Quando la sicurezza è portata all'estremo, per accedere in determinate aree si utilizzano chiavi digitali, identificatori delle impronte o dell'iride, strumenti sofisticati che sono minoritari nello spazio urbano. È molto diffusa la tessera dei trasporti per accedere a metro, treni, tram o autobus, così come il bancomat in modo da portarsi dietro solo il denaro necessario e non esiste libreria, per quanto piccola sia, che non disponga del controllo elettronico dei suoi libri alle uscite. Vigilano la proprietà e seguono le tracce delle persone. L'utopia libertaria di "abbasso le mura delle prigioni" può essere messa in pratica: di prigioni non ne mancheranno con l'urbanesimo carcerario, nella sua pretesa di trasformare le città in un grande carcere.

Malgrado tutto ciò, la saggezza popolare si evolve e ha molta inventiva al momento di rubare nei supermercati, praticare il *simpa(gare)* o scoprire angoli oscuri per gli amori furtivi, dove le telecamere e gli altri aggeggi tecnologici incontrano solo ombre. Se i fidanzati tiravano pietre contro i lampioni, in manifestazioni e atti sovversivi abbondano i passamontagna, i fazzoletti e le maschere per non essere riconoscibili dall'"occhio". E in tutte le carceri si costruiscono tunnel, si cercano punti di fuga, compresa quella che ci propone l'urbanesimo carcerario.

6. La città dell'ordine e del consenso

Dalla città degli dei alla città impresa la produzione dell'ordine è legata non solo all'atto repressivo ma alla capacità di consenso sociale che determinati progetti costruttivi sono in grado di suscitare tra le persone, nel mobilitare la cittadinanza come imprenditori di un'impresa comune: la città che rinnova, riabilita e costruisce la macchina urbanizzatrice. Il simulacro di cielo nella città delle Piramidi e dei Templi come nel caso di Sumer, in grado di ospitare la maggior parte della popolazione durante le cerimonie religiose, dovette abbagliare le persone che venivano dai villaggi. La città degli dei consentì agli abitanti dei villaggi di trascendere la loro mera esistenza biologica e continuità sociale, per dargli un destino cosmico. Ogni *oiko* abitava nel cosmo.

L'asservimento degli esseri umani a un destino scritto nelle stelle ha il suo corrispettivo nella città su mandato divino. Come ci racconta Lewis Mumford ne *Il mito della macchina* la gente poteva sentirsi orgogliosa di partecipare all'impresa di costruzione:

«Grandi edifici le cui pareti di argilla cotta erano rivestite da brillanti vernici, o addirittura d'oro, incrostate a volte di pietre semipreziose e abbellite da sculture monumentali di leoni o di tori, dominavano le nuove città mesopotamiche, e in ogni luogo comparivano costruzioni analoghe, di forme e materiali diversi. Questi edifici alimentavano ovviamente l'orgoglio comunale: per interposta persona, il più umile manovale dei nuovi centri cerimoniali partecipava a queste imprese del potere, a questi miracoli di arte, assistendo quotidianamente a una vita infinitamente superiore a quella che poteva conoscere il contadino o il pastore».

Altrettanto orgogliosi si sarebbero sentiti gli scalpellini che innalzarono le cattedrali nelle città dell'Europa cristiana, o i piastrellisti che riempivano di splendide mattonelle i giardini e le fontane dell'Alhambra. Molto più vicino nel tempo, il modesto volontario di Barcellona passeggiando per la facciata marittima della città si ricorderà che fece parte di un'impresa comune chiamata

Olimpiadi del 1992.

Con l'ingresso nella Modernità, i valori civici e l'urbanità dell'abitante delle città furono scelti come modelli per l'impresa comune di porre fine al feudalesimo. Dalla città rinascimentale a quelle attuali, i diritti e i doveri della cittadinanza saranno le fondamenta delle moderne Costituzioni. Nella città industriale il consenso sociale si forgia intorno all'idea di Progresso. Se c'è un progetto comune nel secolo XIX e in buona parte del XX, è quello di progredire. Se la campagna è "arretrata", la città è progresso. Le costruzioni realizzate nelle città per celebrare le Esposizioni Universali sono l'immagine migliore del Progresso, dell'Industria e della Tecnologia.

La città di Parigi diventa l'anfitrione ideale delle Esposizioni Universali. Sono luoghi di pellegrinaggio al feticcio della merce, come ci dice Benjamin:

«Le esposizioni universali sono precedute da esposizioni nazionali dell'industria, di cui la prima ha luogo nel 1798 sul Campo di Marte. Essa nasce dall'intento di "divertire le classi operaie e diventa per loro una festa di emancipazione". La classe operaia è in primo piano come cliente. L'ambito dell'industria dei divertimenti non si è ancora formato. (...) La fantasmagoria della civiltà capitalistica tocca la sua espansione più radiosa nell'esposizione universale del 1867».

Centoventicinque anni dopo, nel 1992, l'Esposizione Universale di Siviglia si celebra sotto il motto della "Età delle scoperte": 500 anni di Progresso e Scienza per creare un cosmo tecnologico che domina la vita umana. L'Expo 92 porta sottobraccio tangenziali, autostrade, una zona edificata da prestigiosi architetti cablata con le fibre ottiche, e il primo TAV della penisola che unisce la città alla capitale dello Stato. Sono i regali della macchina urbanizzatrice. C'è voluto poco perché Siviglia e la sua gente, narcisista come nessun altro, amante delle tradizioni, dei funerali e delle fiere, aderisse con fervore alla festa del progresso tecnologico e del consenso che fu Expo 92.

La città degli imprenditori è una città che avanza e unisce la cittadinanza grazie a progetti: Expo 92, Olimpiadi di Barcellona, Forum 2004, Almeria 2005 ecc. Inculcano ai loro volontari le qualità

dello sforzo individuale, del lavoro d'equipe, della competitività che vengono riflesse nella diffusione mediatica dello sport. Perché la città-impresa compete con le altre e si offre alla società-rete come luogo privilegiato per la logistica, il turismo o l'installazione di parchi tecnologici. Per raggiungere questi obiettivi ci sono i piani strategici delle città che prescrivono infrastrutture, nuove attrezzature, riforma degli spazi, riabilitazione di singoli edifici e intere zone; in definitiva "più legna" per la macchina urbanizzatrice. Si chiede alla gente sforzo individuale e cooperazione sociale. La città-impresa abita nella metropoli ed è qualcosa di più di una forma di dominio; la sua funzione si estende a dispositivo di cattura del sapere sociale che, paradossalmente, mette a nudo il capitale come dominio.

La città-impresa è sempre all'opera, non bisogna dimenticare i grandi benefici che porta alle imprese edili, e getta le reti per catturare il sapere generale mediante la cooperazione e il consenso. Marc Trafull, in *Por una política nocturna*, riferendosi a Barcellona ci spiega il perché del ritmo frenetico e dei martelli pneumatici nelle strade, un *tempo*-macchina:

«Il sindaco Clos, che ci dice da tempo che dovremmo cominciare ad abituarci al fatto che in un significativo tot per cento della città ci siano permanentemente lavori, non sta facendo altro che rendere esplicito fino a che punto oggi il processo di valorizzazione debba piegarsi a questo *tempo*. Non si tratta più del fatto che strade, piazze o edifici abbiano bisogno di determinati interventi per aumentare o ristabilire il loro valore d'uso; ma del dove, quando e in funzione di quali circostanze si interviene per realizzare l'equazione che vincola il mantenimento, la miglioria o la degradazione dello spazio urbano a un determinato volume d'affari da ottenere per il territorio metropolitano nel suo insieme (...) La città-impresa si trasforma così in un dispositivo di cattura del sapere generale e in un acceleratore e modulatore di questo sapere sotto forma di particelle adeguate ai ritmi imposti nel processo di valorizzazione: adeguate infine al tempo-macchina; mera successione di crome in chiave neutra e accentuate alternativamente, formando sequenze a due tempi identiche e interminabili: progettazione-materializzazione /

progettazione-materializzazione / progettazione-materializzazione /
chum-ba / chum-ba / chumba: bacalao».

Non è casuale, ma più che una casualità, che sia la musica tecno quella che piace di più alle orecchie addomesticate.

La macchina urbanizzatrice distrusse la prossimità mediante la crescita urbana, imponendo la mobilità motorizzata e l'interconnettività tra le infrastrutture di trasporto, trasferimento o reti, diede supporto fisico all'urbanesimo carcerario e alla città dell'ordine e del consenso. Con tutto questo si sono ridotte l'autonomia e la libertà delle persone, contribuendo a rompere vincoli sociali che permettono di vivere in comunità e costringendo la maggior parte della popolazione mondiale a risiedere in un contesto urbano molto vulnerabile. Una proposta sovversiva parte dal destrutturare, smontare, decostruire la metropoli e la megalopoli, tornare a recuperare la prossimità e scollegarsi da quel che ci rende più dipendenti, siano esse infrastrutture, tecnologie o attività articolate dal potere. Manca un'alleanza contro il dominio tecnologico, tra le persone che lottano e resistono contro l'avanzata della macchina urbanizzatrice.

Granada, 5 aprile 2004

NOTE

1. dal greco *oikos*, casa, ambiente naturale; forma il prefisso di molte parole come ecologia, economia, ecc. (n.d.t.).

2. Abitudini che conservano le persone di campagna; rustichezza o rozzezza di chi ha origini rurali, riferito a chi non si è raffinato come abitante della città. In senso figurato si usa per indicare chi, per quanto voglia apparire civilizzato o moderno, dimostra subito la sua origine villana. La *dehesa*, dal latino *defensa*, è la "terra destinata al pascolo" e compare in lingua castigliana fin dall'anno 924 (n.d.t.).

3. In Spagna, personaggio protagonista di una nota striscia di fumetti, e in seguito di film e telefilm, ispirato al criminale dei bassifondi londinesi Mackie Messer protagonista de *L'Opera da tre soldi* di Bertholt Brecht (n.d.t.).

BIBLIOGRAFIA

Lewis Mumford, *Il mito della macchina*, Milano, il Saggiatore, 1969.

Marc Trafull, *Por una política nocturna*, www.sindominio.net/ofic2004.

Santiago López Petit, *El infinito y la nada*, Barcellona, 2003.

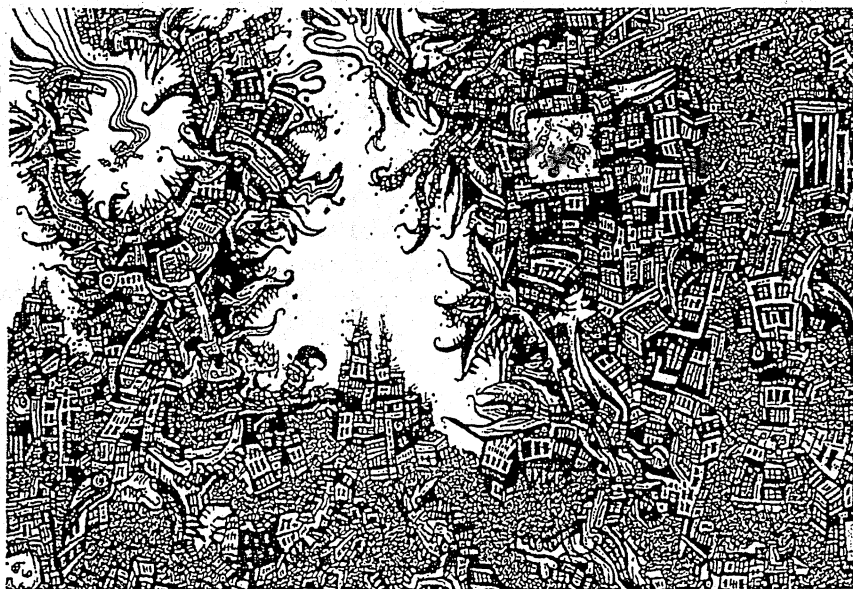
Ramón F. Durán, *La explosión del desorden: la metrópoli como espacio de la crisis global*, Madrid, 1993.

La máquina urbanizadora è tratto da:

Vivir en el alambre y otros escritos (2005, Biblioteca Social Hermanos Quero - Muturreko Burutazioak).

Biblioteca Hermanos Quero

C/ Acera del Triunfo 27 – Apdo. 364 - 18001 Granada



NESSUNA PROPRIETÀ
F.I.P. VIA S. OTTAVIO 20 – TORINO
GIUGNODUEMILADODICI
ISTRIXISTRIX@LIBERO.IT

