

Antonio Borgogni, Romeo Farinella, *Le Città Attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano*, FrancoAngeli, Milano, 2017, pp. 152, € 21,00.

Il binomio città-salute, fondamento dell'urbanistica moderna e chiave interpretativa del libro di Borgogni e Farinella *Le Città Attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano*, si sta consolidando nella letteratura scientifica nazionale ed internazionale come uno dei grandi temi della nostra epoca urbana, sollevando questioni complesse da affrontare grazie a strategie e azioni intersettoriali. Attraverso una riflessione ampia e fortemente interdisciplinare sulla dicotomia "corpo urbano-corpo umano", gli autori esplorano le numerose sfide e implicazioni che il vivere in città oggi pone, specialmente in termini di accessibilità e sicurezza, di salute pubblica, giustizia spaziale e libertà di movimento. Per far ciò, il modello della *Città Attiva* viene presentato come soluzione ecologica interdisciplinare alle diverse problematiche urbane contemporanee, prospettando la necessità di una stretta collaborazione tra i settori dell'urbanistica, dei trasporti, dello sport, dell'ambiente, della sanità pubblica, delle politiche economiche, educative e sociali.

La lotta alla sedentarietà e alla pandemia delle malattie croniche non trasmissibili, patologie spesso definite come *ambientali*, così come gli effetti del progressivo inurbamento della popolazione, dell'inquinamento, delle implicazioni della mobilità meccanica, rappresentano le premesse da cui muove questo volume, interrogandosi sulle relazioni e mutue influenze che intercorrono tra la città come cornice fisica della nostra quotidianità e la corporeità espressa da ognuno di noi attraverso il movimento. Di conseguenza, la promozione di ambienti urbani "a misura d'uomo" e capaci di promuovere stili di vita più sani e attivi si pone come una sfida sanitaria, politica e sociale, ma anche e soprattutto *urbana*.

Per un lungo periodo simili connessioni sono state affrontate prettamente nel campo dell'epidemiologia e delle scienze sociali, sportive e dell'attività motoria, relegando in secondo piano il ruolo delle caratteristiche e delle forme degli ambienti costruiti in cui la maggioranza della popolazione mondiale ormai risiede. Tuttavia, la salute e la pratica di attività fisica non sono più, oggi, argomento esclusivo di epidemiologi e scienziati dello sport, ma rappresentano invece un obiettivo prioritario da raggiungere anche grazie ad interventi integrati e multidisciplinari sulle città. Città intese, anche, come fondamentali determinanti di salute e di attività motoria e quindi capaci, se progettate correttamente, di fare prevenzione migliorando al contempo la qualità urbana.

Il modello di città attiva proposto e discusso nel libro affronta il tema della vivibilità urbana attraverso politiche, programmi e progetti urbanistici, architettonici e socio-educativi finalizzati alla sostenibilità, sicurezza, accessibilità e bellezza delle città, garantendo la possibilità a tutti i cittadini di acquisire abitudini e stili di vita più sani e attivi. La città attiva viene presentata dagli autori come uno dei perni di un nuovo paradigma urbanistico fondato sulla riappropriazione degli spazi urbani da parte delle persone, agendo principalmente sugli spazi pubblici e collettivi, sulle infrastrutture e sul contesto sociale: la rete della mobilità urbana, le strade, i parchi, le aree ricreative e sportive, gli spazi informali e le loro connessioni, rappresentano

ambiti che possono favorire o contrastare l'uso attivo del corpo nello spazio pubblico e, di conseguenza, ambiti strategici per il contrasto al declino urbano.

Arricchendo il dibattito già in essere all'interno della *Collana Sport, Corpo e Società* dell'Editore Franco Angeli sui temi città, salute e pratica motoria (si pensi, ad esempio, al volume di Giulio Bizzaglia *La Città che Cammina. Per una sociologia del corpo metropolitano*, 2015), il libro di Borgogni e Farinella denuncia la mancanza di percorsi condivisi tra le discipline sportive e socio-sanitarie e quelle proprie della progettazione urbanistica; una lacuna che porta, spesso, al fallimento o alla scarsa efficacia dei programmi complessi attuati nelle nostre città. Muovendo da una simile consapevolezza, un aspetto significativo e di particolare interesse di questo volume sta proprio nello sguardo multidisciplinare ai temi della prevenzione in ambito urbano che gli autori ci forniscono, in uno spirito di condivisione e confronto.

Scritto a due mani da un architetto-urbanista ed un pedagogista-scienziato dello sport che da anni collaborano su progetti e ricerche incentrate su questi temi, il complemento di titolo del volume, *Percorsi pubblici nel corpo urbano*, racchiude felicemente in sé le parole chiave attraverso cui ne vengono argomentati e declinati i contenuti. L'articolazione del libro rispecchia questa sua caratteristica dualità sviluppandosi in due parti. Nella prima, emerge il ruolo dello spazio pubblico urbano come luogo di espressione collettiva: sociale, ma anche e soprattutto corporea. Attraverso una riflessione sul mutamento delle forme urbane e sui concomitanti significati e implicazioni del camminare e muoversi in città, Romeo Farinella concentra l'attenzione in particolare sullo spazio archetipico della strada e sulle modificazioni che questa ha assunto nelle teorie dell'urbanistica occidentale, specie a cavallo tra il XIX ed il XX secolo. Riferendosi spesso al caso esemplificativo di Parigi, città particolarmente cara all'autore, e all'interno di considerazioni più ampie sullo spazio pubblico come vero elemento strutturale urbano, la strada viene declinata ed indagata nelle sue diverse accezioni: come uno spazio "camminato", quotidiano, promiscuo e riformabile. Uno spazio fisico che risponde a regole precise, ma che viene anche travolto e alle volte sopraffatto da una varietà di pratiche sociali e motorie che contribuiscono a modificare caratteristiche e identità. Il paradigma della strada viene poi declinato come elemento chiave dell'impianto urbano inteso come rete. La città come sistema interconnesso di spazi fisici, funzionali e relazionali; come organismo dinamico che, attraverso una corretta interpretazione e progettazione specie delle sue trame verdi, infrastrutturali e sociali, sia in grado di supportare pratiche e stili di vita attivi.

Nella seconda parte del volume, Antonio Borgogni arricchisce il dibattito dal punto di vista dello svilupparsi di pratiche sociali e motorie all'interno degli spazi pubblici della città, approfondendo i temi dell'uso e dell'appropriazione, spesso informale, del *corpo urbano* da parte dei corpi (umani). Infatti, le riflessioni dell'autore sulla città attiva trovano radici nel consolidamento, specie a partire dagli anni '70 del '900, di dinamiche e pratiche progettuali basate sul ritorno dei corpi nello spazio pubblico, arrivando oggi alla caratterizzazione e identificazione di spazi urbani plasmati, non senza conflitto, da pratiche sportivo-ricreative definibili come postmoderne. Attraverso una ricognizione della letteratura e la restituzione di osservazioni ed esperienze dirette svolte in diverse città europee, Borgogni propone una classificazione originale degli spazi collettivi contemporanei basata

principalmente sulla loro capacità di facilitare e ospitare attività motorio-ricreative di vario genere. In ultimo, lo sguardo del pedagogo ritorna sulle questioni dell'accessibilità diffusa e del diritto alla città già introdotte durante i primi capitoli del libro, assumendo però la prospettiva dell'infanzia e della mobilità indipendente del bambino come indicatore potenziale della città attiva. L'evoluzione dei rapporti tra bambini e città viene tracciata, a partire dal secondo dopoguerra, evidenziando anche i risultati e le ricadute sulla salute e sulle abitudini di pratica motoria di numerosi programmi socio-educativi, in Italia come in altri paesi.

Il capitolo conclusivo riprende le principali tematiche trattate nel libro e le declina in chiave progettuale, fornendo orientamenti, azioni-chiave e criteri operativi attraverso cui rendere le nostre città più attive, vivibili e sane. Facendo uno sforzo di sintesi e mediazione tra i documenti d'indirizzo nazionale ed internazionale esistenti sul tema, gli esiti di ricerche e progetti europei condotti su città pilota ed i numerosi stimoli e spunti di riflessione emersi durante la trattazione, gli autori individuano i principali ambiti d'intervento e le fasi per una progettazione *attiva*. Conclude il volume una breve appendice che riporta, in sintesi, il contenuto e le possibilità di utilizzo di alcuni dei principali documenti e strumenti dell'OMS-Europa per la costruzione di città attive e in salute, così come due progetti europei che hanno visto gli autori direttamente coinvolti nella promozione dell'attività motoria attraverso l'infrastrutturazione leggera degli spazi urbani.

(Elena Dorato)

Rosalba D'Onofrio, Elio Trusiani, *Città, salute e benessere. Nuovi percorsi per l'urbanistica*, FrancoAngeli, Milano, 2017, pp. 229, € 30,50.

Che il tema della salute e del benessere sia all'ordine del giorno lo possiamo riscontrare quotidianamente sia in televisione che sulla carta stampata. Si tratta di un benessere individuale legato agli stili di vita, finalizzato a migliorare la nostra autostima e, di conseguenza, le nostre prestazioni nella compagine sociale. Più raramente si parla del benessere delle fasce più deboli della nostra società, come ad esempio agli anziani: componente sempre più rilevante e numerosa. In realtà, come si evidenzia nel testo di D'Onofrio e Trusiani, in questi anni ricerche e azioni inerenti la costruzione e condivisione di politiche orientate alla salute e al benessere diffuso e sociale hanno caratterizzato le agende di numerose istituzioni internazionali e locali, così come i dibattiti sugli stili di vita che, ad esempio, se troppo sedentari, posso essere determinanti di varie patologie. Le malattie cardiocircolatorie rappresentano una delle maggiori cause di morte a livello mondiale e la sedentarietà causa circa 600.000 morti l'anno nei cinquantatré paesi dell'Area Europea dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, in considerazione anche dell'alto tasso di obesità presente, spesso anche nei bambini. Le implicazioni economiche sulla sanità pubblica di "stili di vita" di tale natura sono oramai evidenti, riconosciuti e quantificati come ci rammentano Edward e Tsouros nella loro guida *Una città "in salute" è una città attiva*. Se associamo a questa riflessione il fatto che i tassi di urbanizzazione nel mondo sono in costante crescita ci rendiamo conto del come le forme della vita urbana e l'organizzazione delle città, pensiamo solamente al tema della mobilità, siano determinanti nel promuovere e stimolare stili di vita più o meno

orientati alla promozione della salute. Il tema della salute e del benessere torna dunque ad essere un problema di “diritto alla città” da parte di tutti: giovani e anziani, donne e uomini, poveri e ricchi.

Del resto, non si tratta di un tema nuovo per l’Urbanistica, anzi potremmo dire che su di esso si è formata la disciplina nel XIX secolo, quando l’“igiene urbana” diviene una questione primaria da affrontare per il risanamento delle nuove città industriali. L’Urbanistica e la “Salute Pubblica”, nella maniera in cui le concepiamo oggi, sono settori fondamentali per la predisposizione, il mantenimento ed il miglioramento di appropriate condizioni di vita della popolazione, che in tutto il mondo si sta configurando sempre più come urbana; discipline che, nel corso dei secoli, si sono intrecciate tra loro e spesso sovrapposte per riuscire ad affrontare sfide che, altrimenti, difficilmente sarebbero state vinte. Si tratta di due campi di riflessione e azione che, nella loro complessità e varietà, sono stati generati dagli stessi movimenti di riforma urbana attivi fin dalla prima metà del XIX secolo.

Il lavoro di D’Onofrio e Trusiani costituisce un importante punto di partenza per l’approfondimento delle strette relazioni tra la pianificazione urbana e il miglioramento della qualità della vita, partendo dai temi del benessere e della salute. Il testo fornisce un quadro ampio e articolato di casi riguardanti reti di esperienze e politiche urbane che hanno posto questo tema al centro di strategie e progetti locali. La comparazione di casi costituisce uno degli approcci più fertili per comprendere la diffusione di azioni che, nel nostro caso, significano ricerca di relazioni tra ambienti urbani e persone, tra pratiche culturali ed educative, aspettative sociali e promozione di attività motorie quotidiane.

Se i marciapiedi costituiscono potenzialmente la più grande palestra di una città, la promozione di stili di vita attivi, specie fra gli anziani, costituisce una precondizione per una città sana grazie alla qualità dello spazio pubblico che, associata al perseguimento di politiche sostenibili di mobilità urbana, costituisce uno dei contributi basilari di un’urbanistica in grado di promuovere salute e benessere. Uno degli aspetti più problematici dell’urbanistica risiede nella difficoltà di associare la definizione di politiche e strategie alla realizzazione di progetti concreti in grado di modificare l’assetto e l’organizzazione di una città o di un settore urbano introducendo trasformazioni in grado di rafforzare la complessità e la qualità degli spazi di vita. Questo lo riscontriamo frequentemente nella difficoltà di associare le politiche di settore, come sono quelle nell’ambito della sanità pubblica, ma potremmo citare anche le politiche infrastrutturali e relative alla mobilità, all’interno di una visione integrata e multidisciplinare in grado di prevedere e associare azioni con interventi di trasformazione e rigenerazione in grado di consentire, se non addirittura stimolare, questi stili di vita improntati alla salute e al benessere sociale.

Lo scambio di esperienze e la costituzione di reti di interesse che coinvolgono città e istituzioni costituisce dunque uno dei presupposti della condivisione di strategie e azioni in grado di coinvolgere le comunità locali orientando l’attenzione verso la condivisione di obiettivi come quelli che si possono riscontrare in movimenti quali le *Healthy Cities* europee o, in Italia, la Rete delle Città Sane (RCS). Il libro di cui stiamo parlando ha questo indubbio merito, ovvero di fornirci un quadro di esperienze e di riflessioni che hanno visto alcune città mettere al centro delle loro strategie il tema della «città sana», definendo attorno ad esso delle scelte di pianificazione che costituiscono un contributo preciso alla costruzione di ambienti

urbani sostenibili. Certo non esistono formule e ricette «a priori», ma esistono delle buone regole da applicare. Rispondendo ad obiettivi generali di qualità riguardanti: l'organizzazione delle città, la salubrità dell'aria, la sicurezza, la diffusione dei servizi socio-sanitari, la mobilità urbana, la produzione locale di cibo e così via, si possono elaborare strategie e progetti in grado di promuovere la rigenerazione urbana. A questo proposito non sarà possibile non confrontarsi con aspetti quali il consolidamento di una città compatta, in grado di garantire e incentivare forme di mobilità ciclo-pedonale, e la promozione di un'interazione sociale alla scala della città e del quartiere, promuovendo i processi partecipativi e consolidando una reale percezione di sicurezza. Il perseguimento, infine, della qualità dello spazio pubblico costituisce uno degli aspetti strutturali più importanti, certamente necessario per arricchire la dotazione urbana di tali spazi ma soprattutto per favorire la costruzione di reti, sistemi di connessione e corridoi tra spazi pubblici e aree verdi.

Se l'obiettivo dichiarato dell'OMS è quello di portare la salute dentro tutte le politiche che riguardano la vita e l'organizzazione degli spazi di vita, il compito per l'Urbanistica e per chi si occupa dell'amministrazione delle città è assai gravoso e impegnativo, ma imprescindibile. La ricognizione di esperienze proposte dagli autori del testo costituisce pertanto un importante patrimonio di esperienze che associano le politiche nazionali in materia di salute e di urbanistica dei paesi indagati con le azioni locali di cui si sono fatte promotrici numerose città in Europa. Ovviamente la situazione è diseguale e, come spesso si riscontra, il livello di elaborazione e di realizzazione di interventi è più ricco e articolato nel Nord Europa. In ogni caso, quando si confrontano esperienze diviene importante e necessario proporre delle chiavi interpretative che gli autori individuano negli strumenti di piano e di progetto e nel come le problematiche della salute interagiscono e influenzano i contenuti dei piani urbanistici ricercando e favorendo l'interazione tra i diversi settori dell'amministrazione che si occupano di pianificazione e sanità pubblica. Un secondo importante aspetto riguarda il ruolo delle comunità locali nei processi decisionali e la loro effettiva capacità di orientare tali processi; infine la messa a punto di buone pratiche costituisce la terza chiave interpretativa. In questo caso, se da un lato appare interessante indagare la loro effettiva capacità di fornire risposte in chiave locale, dall'altro è necessario valutare l'esportabilità di esperienze locali e specifiche, nella prospettiva di rafforzare forme di cooperazione e collaborazione tra città e territori in ambito europeo e internazionale.

Queste chiavi di lettura hanno consentito di analizzare le esperienze messe in campo da sette città europee e una associazione intercomunale, mentre per quanto riguarda l'Italia si è approfondita l'esperienza della Rete delle Città Sane che ha coinvolto diverse città di media grandezza e due aree metropolitane (Torino e Milano) con obiettivi e azioni giustamente orientati alla promozione della salute e di una città sostenibile, cercando di orientare e guidare le politiche e i processi e dunque di non subirli passivamente. La salute, come ci ricorda l'OMS, costituisce un intreccio tra le diverse forme di benessere: fisico, mentale e sociale e al conseguimento di questo obiettivo complesso sono chiamate numerose istituzioni (aziende sanitarie pubbliche, amministrazioni locali, università, scuole, associazioni, ecc.) attraverso forme di collaborazione che dovranno divenire sempre più intense. In questi vent'anni di attività della Rete Città Sane tali aspetti sono stati sviscerati in numerosi appuntamenti e hanno favorito la nascita di riflessioni ed esperienze

parallele e interagenti, ma nel nostro paese sovente lo scollamento tra strategie complesse e realizzazione di interventi conseguenti è deficitaria e anche l'acquisizione dell'importanza di tale tema non appare ancora del tutto metabolizzata in piani e progetti.

(Romeo Farinella)

Marina D'Errico, *L'utopia tropicale: Khartoum. Colonia britannica 1898-1910*, Terra Ferma, Crocetta del Montello (prefazione di Lionello Puppi), 2015, pp. 114, € 15.

«Il potere ha sempre bisogno del segreto» e lo svela «quando è divenuto inoffensivo» (Magris, 2014, pp. 16-20). Così potremmo sintetizzare la lettura che l'autrice ci propone in merito al secondo tentativo britannico di fondazione della città di Khartoum, con la certezza, tuttavia, di lasciare molte questioni in sospeso. Il testo bilingue (inglese e italiano) ruota attorno ad una 'finzione', una peculiare e non rara strumentalizzazione delle teorie e delle pratiche dell'urbanistica coloniale. Pratica tecno-politica con pretese disciplinari, l'urbanistica si presta a discorsi rituali, legittima spesso strategie logistiche e di dominio a scala vasta (in questo caso continentale) assieme a forme selettive di *apartheid* e di sfruttamento a livello locale. Nascondendosi dietro retoriche igieniste e di sicurezza, si avvale di repertori simbolici che resistono al tempo quando tradotti in architetture.

L'autrice racconta con stile quasi-romanzato la progettazione della seconda Khartoum britannica verso la fine del XIX secolo. E lo fa leggendo la mappa di una città di contro-fondazione come se fosse un innesto (non solo uno «stendardo piantato nel suolo dalla mano del vincitore») che si contrappone ad una città reale, islamica (Omdurman), di cui letture superficiali ignorano aspetti simbolici, capacità di autosufficienza e rigenerazione. La prima, abbandonata nel 1882 ed origine dell'attuale Khartoum nord, era stata costruita in contrapposizione alla città storica di Omdurman, luogo solo sfiorato nei secoli precedenti dalla civiltà meroitica e dalla lunga presenza cristiano-copta (Abu Sin and Davies, 1991). Oggi, sulla Y rovesciata della confluenza del Nilo Bianco con il Nilo Azzurro, segnata dall'isola di Tuti, si attesta la grande conurbazione formata da tre città: intersezione divenuta strategica nel giro di due millenni con le oscillazioni della cultura nubiana, le penetrazioni romane, gli intensi scambi con il Punt e il regno saabeo.

Ma sono le esplorazioni geografiche del XVIII e XIX secolo, in particolare la ricerca delle sorgenti dei due Nilo, che creano le basi per l'ultimo ciclo di colonizzazione in Africa. Il doppio racconto di Moorehead (1960; 1962) mantiene il suo fascino e documenta l'interesse inglese per l'intero bacino del Nilo. In *White Nile* le ricerche di Burton, Speke, Baker, fino al famoso incontro di Stanley con Livingstone, si accompagnano alla costruzione del Canale di Suez, alla nomina di Gordon come governatore generale del Sudan da parte di Khedivè Ismail, la sua impietosa sconfitta ad opera dei Dervisci, a cui segue la "vendetta" di Kitchener: militare, ma soprattutto simbolica. In *Blue Nile* la storia è breve, ma complementare alla prima. Inizia nel XVIII secolo e finisce nel 1869, un periodo in cui avvengono molte cose: lo scozzese Bruce è impegnato nella ricerca delle sorgenti del Nilo Blu, si consuma l'infruttuosa spedizione egiziana di Napoleone Bonaparte, mentre il viceré turco Mohammed Ali invia il figlio alla conquista del Sudan. Nei pressi delle

sponde del Nilo Blu l'imperatore etiopico Theowdros II sfida gli inglesi stimolando l'epica (e lenta) spedizione di Napier con il triste epilogo di Magdala nel 1868. Queste vicende consentono alla regina Vittoria di controllare un territorio che da Alessandria d'Egitto raggiunge gli altopiani ugandesi. Per la prima volta il Nilo del geografo El-Idrisi diventa una sorta di *highway* dall'Africa Centrale al Mediterraneo e al Mar Rosso, con Khartoum nodo "isolato" di rilevante importanza strategica e logistica: una via africana all'India attraverso il canale di Suez. Così, sembra diventare più che un'ipotesi l'unificazione geografica dei possedimenti mediante l'avveniristico progetto di ferrovia da Città del Capo al Cairo, incrociando la trasversale francese Congo-Mar Rosso, con la connessione saheliana o sub-saheliana Oceano Atlantico-Mar Rosso. In un simile quadro geopolitico diventa realtà l'arrogante e miope principio di "effettività" codificato dal Congresso di Berlino del 1878, seguito dalla Conferenza del 1884-85, detta anche "Conferenza dell'Africa Occidentale", secondo la quale i territori appartengono a chi li occupa per primo. Dell'arroganza europea debordano i libri di storia e le tardive riletture di quanto è accaduto. Ma è dalla miopia proto-industriale che maturano processi politici di grande momento: il gioco dei confini (i cui effetti influiscono sulle attuali fragili "tregue"), l'acuirsi del contenzioso sull'uso delle acque del Nilo e i primi sintomi di crisi del ciclo egemonico britannico ben descritto da Arrighi (2008, p. 101). In questo ciclo l'Inghilterra opera da «contenitore giuridico delle organizzazioni-guida capitalistiche» nel grande bacino fluviale, celandosi dietro la maschera turco-egiziana. Tuttavia, sfruttare in modo strategico il nuovo nodo logistico richiede un progetto di città di fondazione difendibile, fortemente militarizzata, in cui passano in secondo piano gli aspetti simbolici e di rappresentanza, ma anche quelli igienico-sanitari, architettonici, climatici e di accessibilità ordinaria. Diversamente da quanto accadeva in India più o meno negli stessi anni, anche gli interessi economici diventano trascurabili. Una conferma viene dal limitato interesse per la coltivazione del cotone (uno dei principali *cash crop* del paese) e dalla scarsa propensione all'investimento in infrastrutture, servizi e attività economiche, diversamente da quanto facevano, ad esempio, gli Italiani in Africa Orientale.

Il disegno urbano predisposto dopo la vittoria anglo-egiziana nel 1898 sotto la guida di Kitchener è coerente con questo quadro strategico e logistico e lo motiva con il suo impianto fisico-funzionale. Gli aspetti macro si connettono a quelli micro. In primo luogo, il progetto della nuova capitale intende ridimensionare, se non cancellare del tutto, l'ambiguità della presenza britannica in Sudan, mettendo di fatto in discussione il trattato del *Condominium* anglo-egiziano. Con il progetto e la consapevolezza di una indiscussa egemonia si «getta definitivamente la maschera» indossata nelle "spedizioni", affermando una centralità geo-politica africana da connettere a quella asiatica. Ciò rende possibile l'avvio di una 'necessaria' transizione fondata sulla repressione di ogni istanza di *mahdismo* con il vilipendio della tomba del Mahdi a Omdurman, ma soprattutto con la presunta cancellazione dell'immaginario profetico della civiltà araba e della religione islamica nelle sue manifestazioni eretiche. Questi due obiettivi, la legittimazione della presenza britannica in Sudan e la transizione verso un accordo con l'Islam ortodosso, richiedono un progetto sociale che pone al centro la formazione di una nuova borghesia, composta da una classe di piccoli proprietari immobiliari e da una *native administration*, con perno formativo nel Gordon College. La nuova classe di piccoli

proprietari immobiliari dovrebbe formarsi con la rigorosa applicazione dell'*Housing and Town Planning Act* nei quartieri dei nativi, ma anche nel nuovo quartiere per gli operai del cantiere ferroviario. Questa classe dovrebbe diventare «the best and cheapest intelligence agent to the Government» anche se avrà bisogno di un interprete molto abile: la comunità libanese in grado di parlare disinvoltamente arabo e inglese. Sembra, tuttavia, che l'amministrazione britannica non sia del tutto certa della fattibilità politica del progetto e tradisca questa incertezza nello stesso piano urbanistico di ri o contro-fondazione della città. Il piano viene presentato alla Conferenza del Royal Institute of British Architects (Riba) di Londra del 1910, conferenza organizzata dal ministro Burns, padre dell'*Housing and Town Planning Act* del 1909. Questa legge avrebbe abolito definitivamente nel suolo inglese le insalubri *back-to-back houses*, ma con effetto parziale e selettivo nelle colonie. Lo schema del piano è a doppia griglia e ricorda l'*Union Jack*: la griglia principale è di tipo ippodamico (o ippodameo), mentre la seconda, sovrapposta alla prima con rotazione di circa 45°, è romboidale con vertici su convenzionali punti di intersezione.

Com'è noto, la pianta ippodamica rappresenta uno schema planimetrico regolare, attento all'orientamento solare, tipico della città di nuova fondazione nel mondo greco ed ellenistico dal VII al III secolo a.C. Le strade si intersecano ad angolo retto delimitando isolati a forma quadrata o rettangolare, e identificando edifici e luoghi pubblici. Lo schema "storico" si basava su tre assi longitudinali adattati all'orografia, orientati in direzione est-ovest. Questi venivano intersecati da assi perpendicolari, orientati in direzione nord-sud. Come ricorda Aristotele, lo schema prefigurava l'ordine sociale di una città ideale che non avrebbe dovuto superare i 10.000 abitanti organizzati in tre classi: artigiani, agricoltori e armati, a cui si aggiungevano gli schiavi. Il suo isomorfismo non era solo geometrico, ma sociale e politico, in quanto la soglia demografica garantiva una uguale accessibilità, da ogni punto, ai luoghi centrali. Era questo uno dei connotati della *polis*, una forte relazione di significato fra forma geometrica, distribuzione spaziale delle funzioni pubbliche e accessibilità. Si trattava a tutti gli effetti di una "mappa di valori" ripresa da molte esperienze urbanistiche nel XVIII e XIX secolo.

Questi principi non valgono per la nuova Khartoum per diverse ragioni. Come indicato in tavola C del piano riportato da Norberg-Schulz (1979) l'unica piazza è Abbas *square*, in posizione leggermente asimmetrica, mentre i principali edifici amministrativi si concentrano a nord lungo una fascia parallela al Nilo, ancor oggi segnata da una sequenza di splendidi mogani. La soglia non è demografica, né geografica (la città volge le spalle al Nilo Blu), ma militare: cinque caserme localizzate lungo il tracciato ferroviario accerchiano la città, lasciando libera solo la parte golenale ad occidente, inondata stagionalmente dalle acque del Nilo Bianco. L'autrice sottolinea questo aspetto, evidenziando come il dibattito londinese patrocinato da Riba e Royal Engineering fosse del tutto fuorviante ed ideologico (ben al di là della risibile 'missione civilizzatrice'), in quanto ciò che interessava non era tanto la città e il suo rapporto con un *hinterland* desertico, e tanto meno l'ibridazione del razionalismo moderno con l'architettura tropicale, quanto il nodo strategico e logistico per il rafforzamento della posizione britannica nel continente africano. In una fase oramai avanzata del capitalismo europeo, fa sorridere la discussione fra impianto a griglia e morfologie organiche: il primo, gerarchico, adattativo e impositivo per la sua astrattezza; il secondo attento alla prospettiva e

alla rete degli spazi pubblici, un impianto “operativo” che potrebbe agevolmente diventare anche armatura eco-sistemica. L’impianto è, invece, incrementale e selettivo. La *Town Lands Ordinance* del 1899 e la normativa seguente specificano (pena l’esproprio) il prezzo minimo degli edifici da costruire, l’impiego obbligatorio di materiali spesso non tradizionali come la terra cruda usata nelle costruzioni di ‘terza classe’, nella vecchia Omdurman o in ciò che restava di Khartoum nord.

È del tutto strumentale anche il dibattito su reti e tessuti: sul fatto che la sovrapposizione delle due griglie determini ingestibili lotti triangolari, la combinatoria di conflitti alle intersezioni a “zampa di corvo” e la necessità di ricorrere ad imponenti *round-about* di tipo haussmanniano. L’impianto risulta decisamente sovradimensionato rispetto alla mobilità quotidiana in entrata e in uscita e sembra disegnato apposta per garantire l’ingresso in condizioni eccezionali: in particolare, per un agevole controllo militare dello spazio urbano, per la difesa contro un nemico interno. Le diagonali configurano, infatti, un sistema viario sovrapposto, ancorato alle caserme esterne, che consente il rapido ingresso in città e la convergenza sui palazzi governativi. Anche Abbas *square* muta di significato diventando una potenziale “piazza d’armi”. Le strade dirette verso l’esterno, verso sud e verso est, sembrano andare verso il nulla, mentre si intravedono due aree di espansione: una ad ovest verso il Nilo Bianco nella vasta area golenale, l’altra a sud verso il cuneo desertico formato dalla confluenza dei due fiumi. La popolazione indigena viene sistemata all’esterno, in aree distinte, lontane l’una dall’altra, ma comunque nel raggio di controllo militare. «Dietro le quinte: il vuoto», così commenta l’autrice rinviando al testo fotografico di Daly e Hogan (2005), documentato repertorio della filosofia britannica nella vita quotidiana. E’ forse il commento più pertinente di una città allora impaurita, di uno spazio «in cui la violenza dello stato d’eccezione pretendeva di operare al servizio della civiltà».

(Domenico Patassini)

Riferimenti bibliografici

- Abu Sin M.E. and Davies H.R.J. (1991). *The future of Sudan’s capital region: a study in development and change*. Khartoum: University Press of Khartoum.
- Arrighi G. (2008). *Adam Smith a Pechino. Genealogie del ventesimo secolo*. Milano: Feltrinelli (ed. or. in inglese 2007).
- Daly M.W. and Hogan J.R. (2005). *Images of Empire. Photographic Sources for the British in the Sudan*, Leiden: Brill.
- Magris C. (2014). *Segreti e no*. Milano: Bompiani.
- Mbembe A. (2016). *Necropolitica*. Verona: Ombre Corte.
- Mellino M. (2016). *Postcoloniale. il Manifesto*, 6/12/2016.
- Moorehead A. (1960). *The White Nile*. London: Hamish Hamilton.
- Moorehead A. (1962). *The Blue Nile*. London: Hamish Hamilton.
- Njoh A. J. (2007). *Planning power, town planning and social control in colonial Africa*. London: UCL Press.
- Norberg-Schulz C. (1979). *Genius loci. Paesaggio, ambiente, architettura*. Milano: Electa.

Heleni Porfyriou, Marichela Sepe (eds.), *Waterfronts Revisited. European ports in a historic and global perspective*, Routledge, London-New York, 2017, pp. 266, € 123,09.

Al fine di delineare uno studio sulla città portuale contemporanea che dedichi particolare attenzione alle trasformazioni degli spazi fronte mare, un approccio condivisibile è quello del volume curato da Heleni Porfyriou e Marichela Sepe che prende avvio valutando le diverse riconversioni di aree dismesse dal porto a partire dagli anni '60 del '900. Prima negli Stati Uniti e poi in Europa, l'impianto dei porti subiva rilevanti mutamenti alla luce dell'evoluzione tecnologica del commercio marittimo e di nuove logiche del mercato globale. Questo rendeva rapidamente obsolete vaste aree adibite alla trasformazione e allo scambio delle merci innescando meccanismi di decentramento o rimozione delle strutture operative con conseguente disuso del *waterfront* e del suo patrimonio edilizio.

Questa ondata di dismissioni rendeva nuovamente disponibili vaste aree a contatto con il mare, spazi segnati dall'impronta operativa, veri e propri vuoti urbani tra porto e città (Secchi, 1984). La diffusione di questo fenomeno su scala globale imponeva un modello di riconversione per le aree e i manufatti abbandonati dal porto. Come illustra Stephan V. Ward nel sesto capitolo, è il progetto di rigenerazione dell'Inner Harbor di Baltimora a divenire esemplare in questo senso, sia per l'ambizione di restituire il *waterfront* alla città, sia per il complesso insieme di investimenti messi in campo dagli amministratori soprattutto nel settore turistico-culturale. Da allora l'approccio di Baltimora è promosso e applicato in numerosi altri contesti in tutto il mondo. L'esportazione del modello in Europa negli anni '80, però, ne mette in crisi le impostazioni di base e, come esplicitato nell'introduzione, mostra che il *waterfront* era spesso un elemento alieno e distante dalle economie locali e dall'apparato storico dei luoghi.

È quindi proprio nella valutazione del *Baltimore model* che si chiarisce il proposito del volume: rivedere l'approccio strategico nei confronti del *waterfront* in una prospettiva complessa di valorizzazione della componente storica che lega le due realtà e, contestualmente, attualizzare le pratiche urbane alla luce della scala territoriale in cui i porti operano.

È indubbio che le azioni di riconversione riguardassero anche l'identità dei luoghi rigenerati e la ricerca di una nuova immagine della città. In questo senso, il "do a Baltimore" (Schubert, 2014) è un modello di rigenerazione standardizzato che portava alla realizzazione di spazi "in serie". Come illustrato nell'introduzione, questo non solo configurava porzioni di città separate dal nucleo consolidato, ma soprattutto generava spazi clonati in tutto il mondo, *waterfront* pressoché identici in termini di programma funzionale e disegno urbano. Luoghi "ripuliti" dal passato portuale e riconsegnati alla città sotto forma di risarcimento per i molti disagi arrecati dal porto. Paesaggi del consumo per crocieristi in cui ogni parametro era regolato per generare esperienze percettive memorabili nel minor tempo possibile.

I progetti di *waterfront* ambivano a sanare un rapporto deteriorato pur nascendo da eventi occasionali, celebrazioni o festival; nella prospettiva attuale è possibile valutare le ricadute ma anche i limiti di tali pratiche. La dismissione del porto storico e l'inserimento di funzioni a prevalente vocazione urbana al suo posto, infatti, non proponevano una soluzione in tema di relazione città-porto, bensì allontanavano il

“problema” originando nuove barriere e occupando nuovi tratti di costa in seguito al trasferimento del porto.

Il volume affronta il tema della dismissione e riconversione di aree portuali proponendo un sostanziale superamento di modelli preordinati e una differenziazione degli approcci al fine di accordarli alle peculiarità di ogni contesto. Metodologicamente il volume raccoglie una collezione di saggi che illustrano esperienze di rigenerazione spaziando dal contesto mediterraneo a quello sudamericano e dell'estremo oriente. Sembra quindi emergere una prevalente volontà di diversificare il panorama complessivo e offrire un quanto più vasto spettro di soluzioni alternative. Al tempo stesso, però, l'apparente assenza di un criterio di selezione critico, cioè in grado di fornire una guida interpretativa al ragionamento che ci si propone di condurre, rende l'insieme dei racconti slegati e difficilmente confrontabili. Piuttosto, una selezione effettuata seguendo alcuni aspetti peculiari (la scala dell'intervento, il processo attuato, la tipologia di enti coinvolti o anche aspetti morfologico-funzionali specifici dei luoghi) avrebbe permesso di costruire un *corpus* di esperienze più eloquenti e funzionali a supportare la tesi dello studio.

Riguardo all'efficacia delle riconversioni di aree dismesse dal porto, è davvero complesso parlare di successo o insuccesso di queste operazioni. Si è già discusso in merito ai limiti del *Baltimore model* e, in linea con il pensiero di Ward, riconoscere la debolezza di questo approccio permette lo sviluppo di un processo di apprendimento autentico. Eppure è evidente che in alcune città portuali la rigenerazione portava risultati positivi anche in un più ampio arco temporale. In questo senso, i fattori della buona riuscita si ricercano nel supporto che le prime trasformazioni ricevevano negli anni successivi all'evento e nella costruzione di un solido insieme di servizi e strutture che permettevano all'impianto iniziale di evolversi e adattarsi. Di certo i progetti di *waterfront* muovevano le loro azioni da una netta contrapposizione tra la città e il porto e contribuivano a radicare la percezione nociva dell'infrastruttura operativa e la sostanziale negazione del paesaggio e dell'identità portuale del luogo. In questi termini non si può parlare di successo, bensì della creazione di un ulteriore confine tra città e porto, non fisico e legale, ma simbolico e mentale.

Dagli esempi riportati si ricava un eloquente insegnamento comparando i modelli di governo che guidavano le riconversioni. È possibile notare, infatti, il grado di condivisione attraverso cui comune e autorità portuale gestivano la transizione da un'area operativa dismessa all'impianto di un nuovo tassello urbano. È importante osservare come in alcuni casi (Genova ad esempio) il suolo portuale veniva sdemanializzato e le azioni portate avanti dalla città in un'ottica di sostanziale compensazione¹. In altri casi più recenti e non parte del volume (il *CityPorts Stadshavens* a Rotterdam) (Daamen and Vries, 2012), il processo è invece condiviso e la componente portuale ha un ruolo centrale nelle trasformazioni originando porzioni di città eterogenee, reali rappresentazioni della natura ibrida della città portuale contemporanea.

¹ Si fa riferimento al Protocollo d'Intesa per la conversione a usi urbani del porto storico che Regione Liguria, Comune di Genova e Consorzio del Porto conclusero nel 1985; fu l'atto preliminare alla cosiddetta “riappropriazione” dell'affaccio a mare da parte della città (Bobbio, 2005).

In linea generale il volume parte da un presupposto condiviso: superare l'impostazione del *Baltimore model* e delineare linee di intervento aggiornate in tema di spazi fronte mare. Ciò che appare ancora parziale, invece, è la costruzione di un ragionamento a monte capace di delineare un punto di osservazione che si interessi del *waterfront*, ma ancor prima della natura composita della città portuale contemporanea. Appare indispensabile oggi riconoscere l'odierna dimensione della relazione urbano-portuale e, necessariamente, rivisitare la dicotomia "città-porto". In questo modo emerge una nuova visione in cui la città portuale è una *forma urbis in progress*, un organismo condizionato dall'incertezza del mercato, dalla rapidità di produzione e logistica e da innumerevoli fattori incorporati nel suo palinsesto territoriale. A maggior ragione, numerosi autori (Broeze, 1985) concordano sull'idea che le città portuali sono configurazioni urbane "altre", organismi che assumono regole di formazione indipendenti dai parametri di costruzione urbana e possiedono sufficienti peculiarità da costituire una categoria urbana distinta. In questa logica assume valore il concetto di *otherness* espresso da Dirk Schubert (Schubert, 2017). Un'alterità che si definisce attraverso l'opposizione di figure diverse e distanti, una condizione che nasce dal contrasto e si solidifica nel *waterfront*, e ancor di più nell'interesse dell'organismo urbano-portuale. Attraverso questa impostazione è possibile cogliere la condizione molteplice della città portuale che diviene un ingrediente rilevante non solo in un'ottica simbolico-identitaria, ma anche nell'elaborazione di strumenti di trasformazione sensibili al dinamismo e alla pluralità delle città portuali contemporanee.

(Beatrice Moretti)

Riferimenti bibliografici

- Secchi B. (1984). Un problema urbano: l'occasione dei vuoti. *Casabella*, 53: 18-21.
- Schubert D. (2014). Three contrasting approaches to urban redevelopment and waterfront transformations in Hamburg: "string of pearls", Hafencity and IBA (International Building Exhibition). In: ISOCARP, Review 10, 48-60.
- Bobbio R. (2005). Complessità di rapporti e iniziative di integrazione fra la città e il porto di Genova. *Portus*, 10: 35-41.
- Daamen T. and Vries I. (2012). Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27: 4-13.
- Vries I. (2014). From Shipyard to Brainyard. The redevelopment of RDM as an example of a contemporary port-city relationship. In: 3th Sefacil Publication, Port-City Governance, Part 2: Sharing International Experiences, 107-126.
- Broeze F. (1985). Port cities: the search for an identity. *Journal of Urban History*, 11: 209-225.
- Ducruet C. (2011). The port city in multidisciplinary analysis. In: Bruttomesso R., Alemany J., a cura di, The Port City of the XXIst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City. RETE Publisher, Venezia, 32-48.
- Murphey R. (1989). On the evolution of the port city. In: Broeze, F., *Brides of the sea: port cities of Asia from the 16th-20th centuries*, NSWU – New South Wales University Press, 223-247.

Schubert D. (2017). The transformation of North-western European Urban Waterfronts – Divergence and Convergence of Redevelopment Strategies. In: Porfyriou H., Sepe M., a cura di, *Waterfronts Revisited. European ports in a historic and global perspective*, London: Routledge, 205.

Leonardo Malatesta, Giorgio Trevisan, Andrea Pozza e Claudio Ricardo De Castro, *Viaggio nelle basi segrete della NATO West Star e Back Yard*, Pietro Macchioni Editore, Varese, 2015, pp. 143, € 15,00.

Il libro “Viaggio nelle basi segrete della NATO West Star e Back Yard” affronta un tema, quello delle basi militari e della difesa aerea in Italia durante il periodo della Guerra Fredda, sul quale non esiste una specifica bibliografia di riferimento derivata da fonti ufficiali e la cui divulgazione è stata frenata, fino a pochi anni fa, dal segreto che interessa le aree militari. Questo testo aiuta il lettore a capire le logiche militari e politiche che erano alla base della strategia NATO al tempo della Guerra Fredda e delle conseguenze che hanno avuto per il nostro Paese. L’attribuzione all’Italia del ruolo di partner privilegiato nell’ambito dell’Alleanza Atlantica, in virtù della posizione geografica di “cerniera del Mediterraneo”, rispondeva all’esigenza della NATO di trovare un paese europeo disponibile a condividere o almeno a legittimare eventuali missioni future nel Medioriente, scaricando su di esso almeno una parte del peso che implicava il confronto nel Mediterraneo con l’URSS.

Tra i provvedimenti adottati dalla NATO in Italia per inibire o quantomeno contenere la minaccia di invasione sovietica proveniente dalla cosiddetta “soglia di Gorizia”, si annoverava la costituzione dei comandi delle Forze Terrestri Alleate del Sud Europa (FTASE) e della 5° Forza Aerea Tattica Alleata (V ATAF). Conseguentemente, tale strategia portò alla realizzazione di siti segreti protetti dai quali dirigere, in caso di attacco, le operazioni militari in condizioni di sicurezza. Ed è proprio su questi due siti protetti che è stato scritto questo volume. Gli autori, coadiuvati dall’aiuto di ex militari (tra cui il generale Gerardino De Meo, ultimo comandante di “West Star”), indagano in maniera approfondita la storia di due basi ubicate rispettivamente nei comuni veronesi di Affi e Grezzana e denominate “West Star” e “Back Yard”. Entrambe le aree, le cui denominazioni erano state scelte dai militari americani, rappresentavano i due bunker segreti del FTASE: il cui progetto è stato ideato tra il 1958 e il 1960 e la cui realizzazione ha richiesto sei anni (dal 1960 al 1966). Anche in tempo di pace i due bunker sono stati operativi 24 ore su 24, fino alla loro dismissione.

La “West Star” (nome scelto per contrapposizione al concetto di “Stella Rossa”) si trova ubicata nell’entroterra del monte Pascal ed è stata dismessa dalla NATO nel 2007: ad oggi viene gestita dal V Reparto Infrastrutture del Ministero della Difesa (con sede a Padova), ma sostanzialmente rimane un contenitore privo di funzioni. Con i suoi 13.000 metri quadrati di estensione è stato il bunker più grande d’Italia ed era in grado di ospitare in caso di guerra circa 500 persone, tra civili e militari. L’impianto doveva servire da comando in caso di attacchi nucleari, chimici e batteriologici e offrire un sicuro rifugio al comando operativo congiunto nello scacchiere nord-orientale italiano (con sede a Verona) e quindi poter ospitare in

sicurezza lo Stato Maggiore. La base “Back Yard” di Grezzana invece, è stata scavata nella roccia del Monte Vicino, in una ex miniera, a circa 300 metri di altezza, rimase in funzione fino al 2000 ed è attualmente affidata in gestione all’Agenzia del Demanio.

In primo luogo, il libro si costituisce come una raccolta di foto inedite e disegni dei due bunker e, soprattutto, come una fonte aggiornata in materia di storiografia militare (in particolare, del filone della storia della società militare) suddividendo i riferimenti nella seguente maniera: “bibliografie e opere generali”, “fortificazione permanente: storia”, “storia delle forze armate nella Guerra Fredda” e “la difesa dell’Italia nella Guerra Fredda”. In secondo luogo, si configura come una sorta di banca dati sulla quale potersi riferire per aprire nuove linee di ricerca per approfondire la conoscenza della storia del Nord-Est Italia della seconda metà del XX secolo. Tra l’altro, questo lavoro appare importante per gli amministratori dei territori in cui ricadono le basi: la sfida del XXI secolo sarà quella di trovare una nuova destinazione d’uso a questi ambiti di territorio localizzati in zone prevalentemente boscate. La difesa antiatomica in Italia non ha mai avuto un ruolo operativo perché, fortunatamente, non ebbe luogo il tanto temuto conflitto atomico tra le due superpotenze della Guerra Fredda. Dopo la caduta del muro di Berlino, la Back Yard e la West Star, nonostante avessero cessato il loro compito strategico, rimasero comunque luoghi invalicabili, “top secret”, cui si conosca l’esistenza, ma non la funzione e la storia.

L’intento degli autori del libro è che, grazie al lavoro svolto per aprire uno squarcio sulla storia della Guerra Fredda, le autorità statali e locali possano aprire dei tavoli di concertazione il cui fine sarebbe arrivare, in una prima fase, ad un accordo per poter aprire i siti al pubblico e, in una seconda fase, alla trasformazione dei bunker in musei: ovvero centri di conoscenza su una fase storica molto importante della seconda parte del secolo scorso, sul conflitto tra il blocco occidentale e sovietico. Tra i casi studio dai quali prendere spunto si annoverano due esempi. Da un lato, l’ex base “Tuono” di Folgaria (Trento), riconvertita oggi a museo dedicato al periodo 1947-1991 e al sistema di difesa missilistico Nike-Hercules, realizzato con il supporto dell’Aeronautica Militare italiana. Dall’altro lato, il bunker di gallerie sotterranee “Soratte” di Sant’Oreste (Roma), ex rifugio antiaereo costruito in epoca fascista (antrimenti denominato “officine protette del Duce”) e successivamente, nel 1967, modificato per assumere l’aspetto di bunker antiatomico, capace di ospitare il Governo italiano e il Presidente della Repubblica in caso di attacco atomico sulla capitale.

Dopo essere stato acquisito dall’amministrazione locale, il bunker è stato oggetto di un progetto di recupero e di allestimento di un museo storico diffuso, denominato “Percorso della memoria”, gestito dall’associazione locale “Bunker Soratte”.

(Federico Camerin)

Matteo Basso, *Grandi eventi e politiche urbane. Governare “routine eccezionali” un confronto internazionale*, Guerini e Associati, Milano, 2017, pp. 244, € 24,00.

Il manifestarsi di un grande evento è al contempo, in ogni sua parte, consuetudine ed eccezionalità: a mettere in luce questa visione di duplice natura è la recente

pubblicazione di *Grandi eventi e politiche urbane – Governare “routine eccezionali” un confronto internazionale* di Matteo Basso. L'autore esalta un paradosso che viene solitamente sottovalutato: sebbene i grandi eventi avvengano con cadenza periodica, siano tema di dibattito pubblico e consolidati nelle pratiche comuni, sono ancora concepiti quali fatti episodici, straordinari che implicano misure “eccezionali” – in termini di strategie di trasformazione urbana, economica, politica – quasi fossero “meccanismi di rottura dell'ordinario”. Ne trova la conferma dopo attente ricerche che hanno esaminato quali configurazioni assumono i processi di pianificazione e governo dei grandi eventi in diverse città ospitanti e in quale misura questi costituiscano processi straordinari di trasformazione urbana.

«Il concetto di routine eccezionale con cui si è proposto di leggere il processo organizzativo dei grandi eventi può essere impiegato per l'interpretazione di una molteplicità di trasformazioni spaziali che interessano la città contemporanea» (p. 195). Per questo motivo egli si pone un altro importante quesito: una volta terminato il grande evento, è possibile trasporre quanto si è appreso dalle politiche attuate “ante” e “in itinere” nei processi ordinari di trasformazione urbana?

Portatori di informazione e risposte sono per l'autore tre casi ben specifici: i Giochi Olimpici di Londra 2012 e di Shanghai 2008 e l'Esposizione Universale di Milano 2015. La ricerca, di tipo “esplorativo”, evidenzia le diverse fasi della manifestazione, conducendo interviste ad evento concluso – all'avvio dunque della fase di riconversione nel caso londinese, a posteriori – per studiare quale eredità rimane oggi a Shanghai – e in corso, per quanto riguarda la fase riorganizzativa durante lo svolgimento di Expo a Milano. I tre diversi contesti offrono realtà diverse e non direttamente paragonabili tra loro per le differenti specificità di ognuna, in termini di connotazioni geomorfologiche, strutture economiche, sociali, culture giuridiche e regimi di pianificazione; tuttavia, questi si sviluppano come ottimi punti di osservazione per comprendere meglio le infinite sfaccettature che un fenomeno di immensa portata, qual è lo svolgersi di un grande evento, comporta sia sul piano locale che su quello internazionale.

L'obiettivo risulta quello di raccogliere quanti più elementi possibili, attraverso l'analisi di documenti e rassegne stampa, sopralluoghi, incontri pubblici ed indagini sul campo per farne un bagaglio di pratiche reali e riconoscibili, per comprendere quali meccanismi si mettono in moto in concomitanza di tale fenomeno, come vengono affrontati e quali ricadute hanno nelle diverse fasi di sviluppo.

A supporto del quesito che ruota attorno alla dimensione di “eccezionalità” di un grande evento sono raccolte, all'interno del saggio, le riflessioni e i pareri di studiosi che già si sono soffermati su questo aspetto: visti i caratteri di importanza e di influenza, le diverse manifestazioni devono potersi catalogare e riconoscere nella loro singolarità, ma possono essere correlate tra loro proprio mettendo come denominatore comune il carattere di avvenimento straordinario. Un altro aspetto però si intreccia e contrasta questa caratteristica: la presenza di “stati di eccezione” nei processi organizzativi, nelle reti di attori e negli organismi di controllo, gestione e finanziamento porta comunque ad esiti che sono simili a quelli generati da una molteplicità di grandi operazioni urbanistiche. Inoltre, l'autore si interroga su come un evento programmato, ricercato e fortemente rincorso per poterselo aggiudicare, possa avere intrinsecamente ancora oggi questa accezione di un qualcosa fuori

dall'ordinario, per il quale devono essere prese misure, propriamente dette, "eccezionali".

Il nucleo centrale del saggio ripercorre brevemente lo sviluppo nel tempo di Giochi Olimpici ed Esposizioni quali strumenti di politica urbana, attrattori di risorse ed interessi, promotori d'immagine di ambizioni politico/amministrative e delle ricadute ed eredità che questi hanno comportato; più lungamente vengono invece esaminati i tre casi scelti a modello, al fine di individuare per ognuno il processo di candidatura, il network di élite politico-economiche locali e sovralocali, le metodologie di programmazione ed intervento, gli obiettivi perseguiti e quelli effettivamente raggiunti. Viene così messo in evidenza quanto influisca il contesto del paese di appartenenza nell'affrontare tutto il percorso di sviluppo dell'evento: la manifestazione - e tutto il bagaglio di strategie e alterazioni che si porta con sé - risponde ad esigenze ben specifiche della città/nazione candidatasi, ma deve altrettanto essere inclusa in una visione più ampia che preveda una *governance* sul lungo periodo per evitare l'isolamento dell'evento e promuovere la relazione con il territorio in cui questa avviene. Essa rappresenta infatti un'attività complessa sia per la scala delle trasformazioni urbanistico-infrastrutturali prodotte, sia per la pianificazione "globalizzata" in cui intervengono regimi di regolamentazione internazionali e livelli di governo locali; i primi forniscono regole e parametri standard di organizzazione e gestione, mentre i secondi rispondono ogni volta in maniera differente ed unica rispetto a realtà contestuali diverse.

L'autore sottolinea come i grandi eventi abbiano costituito un passaggio ricorrente nel processo di modernizzazione delle città occidentali a partire dal XIX secolo, come siano divenuti pratica comune per far fronte a crisi e situazioni socio-economiche instabili e oggi incarnino una delle tante manifestazioni per spingere i processi di globalizzazione delle città. Storicamente, i grandi eventi rappresentano circostanze di trasformazione spaziale e, con esse, occasione di realizzazione di interventi architettonici simbolici capaci di permanere nell'immaginario collettivo delle generazioni a venire e rimarcabili quali strumenti di politica urbana e internazionale: «Essi diventano così dei "laboratori" di sperimentazione di stili urbanistico-architettonici, materiali e soluzioni ingegneristiche innovative, quasi sempre affidati a progettisti di fama internazionale (Chalkey e Essex, 1999; Guala, 2002a; 2002b; 2015; Muñoz, 2011)» (p. 47).

La contrapposizione e la compresenza di routine ed eccezionalità divengono sempre più evidenti man mano che l'autore estrapola elementi dalle sue analisi: individua per punti i fondamenti nei processi di pianificazione connessi all'organizzazione di un grande evento, soffermandosi laddove si riconoscono pratiche e problematiche che generalmente non si presentano in un'ordinaria operazione urbanistica. I condizionamenti derivanti da regolamentazioni e organismi di controllo internazionali e di gestione *ad hoc* sono un esempio riconosciuto che si riflette sull'architettura del modello di *governance* dell'evento e che si sovrappone al tradizionale riparto di ruoli, competenze e responsabilità tra gli attori di politiche urbane: è quanto emerge dal caso dei Giochi Olimpici di Londra, durante i quali i poteri legislativi, giudiziari ed esecutivi sono ripartiti ad un modello "per agenzie" studiato *ad hoc*. Nel caso milanese invece, individua soluzioni organizzative simili a quelle che si ritrovano in una molteplicità di esperienze di trasformazione urbana in tutto il contesto italiano, sottolineando la presenza di una cultura amministrativa

e di pianificazione consolidata; tuttavia, il processo di sviluppo delle diverse fasi di gestione di Expo 2015 permette di definirlo quale evento caratterizzato da un governo “para-emergenziale”.

Infine, l'autore esprime la difficoltà di giungere a conclusioni stabilite come definitive, poiché «Le vicende di Londra, Milano e Shanghai qui presentate non sono infatti concluse. Le ipotesi interpretative non sono che un'istantanea di un processo in mutamento: replicate in futuro, altre ricerche potrebbero confermare – così come smentire – parte dei risultati cui si è giunti» (p. 189). Il suo intento non è quello di stabilire giudizi su quanto è stato fatto in questi casi, né di decretare riferimenti normativi applicabili quali standard per le esperienze future, ma comprendere in che misura il processo organizzativo di un grande evento manifesti differenze rispetto alle trasformazioni urbane ordinarie, attraverso l'analisi delle soluzioni istituzionali attuate e perseguite in fase di preparazione, di sviluppo e l'osservazione delle modifiche spaziali associate. Quanto sostenuto appare perciò collegato ad un discorso complessivo più ampio, che ancora interroga sulla sua valenza e possibilità di generalizzazione: le dinamiche che interessano le città contemporanee.

(Irene Traffano)

Donato Di Ludovico, *Il Progetto Urbanistico. Prove di innovazione per il futuro della città*, Aracne Editrice, Canterano (RM), 2017, pp. 366, € 24,00.

“Il Progetto Urbanistico” (Aracne, 2017) di Donato di Ludovico, attraverso oltre trecentocinquanta pagine ricche di immagini e citazioni, sviluppa sia un'ampia ricognizione sulla crisi della città e dell'Urbanistica sia una interessante ricerca verso una possibile ricomposizione delle tante istanze contraddittorie che, non da oggi, lacerano la città come il mondo stesso dell'urbanistica e della pianificazione. Al centro di questa ricomposizione c'è lo strumento che lui chiama, appunto, “Progetto Urbanistico”. Il tentativo è coraggioso e, almeno nello specifico contesto disciplinare, assai ambizioso. Inevitabilmente, quindi, l'esito lascia ancora aperte diverse questioni. Vediamole di seguito più approfonditamente.

Il libro si articola in tre parti: la prima, La città del posturbano; la seconda, La Città e nuovi Modelli sociali; la terza, Prospettive di innovazione urbanistica.

Nella prima parte si definisce, con la nozione di “posturbano”, l'esito cui è giunta l'evoluzione della città moderna. Seguendo la temporalizzazione di Ascher (2013), Di Ludovico ci presenta la città della prima modernità – la città ottocentesca –; quella della seconda modernità, che è quella in cui si dispiegano, su larga scala spaziale e sociale, i principi della industria fordista e dove l'istituzione statale si occupa di determinare, attraverso l'urbanistica, un controllo sistematico degli aspetti spaziotemporali che regolano la vita lavorativa, l'abitare e la vita sociale e, infine, quella della terza modernità (o del postmoderno) che chiama città del posturbano. Questa, per l'autore, sembra costituire una promessa di emancipazione dai vincoli di uno stato e di un fordismo a razionalità totalizzante. In essa il tessuto urbano viene reinterpretato come un “palinsesto” di forme del passato rispetto a cui, il vecchio piano regolatore (appartenente alla seconda modernità), rischia di operare semplificazioni inaccettabili e dove, invece, è assai preferibile tentare ricomposizioni parziali a partire da strumenti diversi dal piano e più concentrati sul “progetto per

parti” della città. L’esito del posturbano sembra essere quella fase che si sviluppa in sintonia con il più recente ciclo di globalizzazione spinta e che vede fenomeni di deterritorializzazione e di metropolizzazione procedere assieme anche se, nota giustamente l’autore, vi è chi trascura i primi e si concentra solo sui secondi considerando l’affermarsi delle grandi città e financo delle magaregioni, come il migliore dei mondi possibili (Florida, 2008; Glaeser, 2013).

Nella parte seconda, dedicata alla “Città e nuovi modelli sociali”, la critica passa dal livello delle città e degli stati a quello continentale europeo. Anche il “modello sociale” proposto dall’UE sembra imploso, a seguito della crisi finanziaria e socio-economica degli ultimi dieci anni, ricollocando le sue problematiche sotto il controllo di stati neo-sovrani che oggi sovraordinano e ingabbiano le potenzialità e promesse del “progetto europeo” *tout court*. Di fronte alla sua “rinazionalizzazione”, anche l’utopia della pianificazione di uno “spazio europeo”, a suo tempo promosso e promesso dallo Schema di Sviluppo Spaziale Europeo (l’SSSE) e dalle Agende territoriali con, al centro di tutto, i temi e gli obiettivi del policentrismo, della coesione e della cooperazione territoriale, sembra definitivamente naufragato. Oggi, queste istanze di “terza via” di matrice “delorsiana” sembrano negate dal prevalere delle tendenze accentratrici del mercato, da una parte (con il rafforzamento e ulteriore concentrazione delle attività più avanzate nelle megacities europee se non nelle “megaregioni”) e dai neosovranismi dei singoli Stati, dall’altra.

Nella parte terza, dedicata alle “Prospettive di innovazione urbanistica”, l’attenzione si concentra sugli strumenti di una nuova Urbanistica ed in particolare sulla proposta che è al centro del libro e cioè il Progetto Urbanistico (PU). Qui l’autore, condividendo la definizione di Michele Sernini, parla di un Progetto con la P maiuscola come «strumento di progettazione degli assetti delle città in una dimensione diversa da quella strutturale con i settori agricoli e naturali circostanti, ma anche “strumento” capace di realizzare la saldatura tra progetto sociale e progetto di architettura» (p. 224). A questa definizione forte se ne affiancano altre, nel corso della trattazione, per la verità non sempre molto coerenti tra di loro. Quella che si appoggia a una lunga citazione di Maurizio Morandi (2009) sembra definitiva e vede il “progetto urbanistico” come strumento che si fa carico della “dimensione collettiva dell’abitare” e, in particolare, dello spazio pubblico aperto ma che, diversamente dalla “saldatura” ricercata da Sernini, punta a differenziarsi dal “progetto architettonico” (che contiene da subito tutti i significati e che rimane anche sufficientemente stabile nel processo di attuazione) perché non è definito una volta per tutte e rimane aperto e flessibile (p. 230).

Riprendiamo il discorso dal posturbano. Intanto, la frammentarietà del posturbano, nata come forma di molteplicità emancipativa da una città moderna a controllo e razionalità unica, si dimostra alla lunga deleteria in quanto finisce per far trionfare, alla fine, solo il gesto eclatante delle archistar, diventate, per certi versi, emblema ma anche maschera della stessa metropolizzazione spinta all’eccesso. Questa, del posturbano, è, quindi, una terza modernità dove, del moderno e della sua memoria, non rimane molto, ma di cui rinasce una certa nostalgia. Nell’ultimo decennio infatti, sostiene Di Ludovico, si è cominciato a parlare anche di crisi del postmoderno e di superamento del posturbano verso forme di città che si richiamano certamente, in taluni casi, al pre-moderno ma dove anche, in concomitanza con la (o forse proprio a causa della) crisi, la ripresa di un “nuovo realismo” (Ferraris, 2012)

può aprire ad un necessario bilanciamento degli eccessi di “costruttivismo” postmoderno che, in ultima analisi, sembrano aver rinunciato ad ogni forma di emancipazione per piegarsi spesso solo agli interessi della finanza speculativa.

La deterritorializzazione, come fenomeno e come processo, rimane un po’ in ombra eppure ha riguardato anche molti territori che si erano distinti, a partire dagli anni ’70, per propri ed autocentrati modelli di sviluppo produttivo e sociale. Quei territori, infatti, a partire in particolare dalla metà degli anni ’90, vengono investiti pesantemente da fenomeni di delocalizzazione manifatturiera e di terziarizzazione finanziaria (i grandi centri commerciali esterni alle città). Ma oggi, dopo dieci anni di profonda crisi della stessa globalizzazione, mentre la grande città sembra ancora attratta dal mito inesauribile di una trasformazione continua alimentata dalla finanza globale, la riflessione su un nuovo ordine urbano sembra ripartire più dal territorio che dalla grande città e cioè dalla riconsiderazione della natura, dell’agricoltura, dei temi ambientali (anche micro come le prestazioni ecologiche di edifici ed insediamenti), dalle reti delle “blue e green infrastructure”, in una prospettiva di sempre maggiore autosufficienza energetica e ambientale e come condizioni basiche di una resilienza urbana e territoriale di cui la mobilità sostenibile e la rete ecologica sembrano costituire le scelte di base.

Da una parte, quindi, si hanno le mega cities o megaregioni, e, dall’altra le strategie di riqualificazione (o meglio rigenerazione) del territorio postfordista nella prospettiva di una nuova resilienza urbana.

La proposta dell’autore, di fronte a queste nuove sfide, è il PU e l’argomentazione della proposta è ampia e documentata anche se non annulla del tutto la sensazione che si voglia caricare il PU di troppe aspettative. E, cioè, sia di tutte le esigenze a cui avrebbe dovuto rispondere il Piano (le garanzie stabili dei diritti di cittadinanza nell’ordinamento spaziale) – ma che non è riuscito a soddisfare – sia di tutte quelle a cui può rispondere il Progetto (l’efficacia puntuale, l’apertura ad una pluralità di significati e di attori, la flessibilità operativa ecc.). Tutte ragioni plausibili e valide e di cui siamo tutti perfettamente consapevoli. Ma le aspettative sono tante, forse troppe. Alcune di queste sono probabilmente destinate a rimanere illusorie ed altre rischiano di collocarsi su un fronte alternativo rispetto a quello a cui può dare reale soddisfazione il PU proprio in quanto “progetto”. Un sincretismo, insomma, che a noi pare improbabile. Il Progetto, infatti, nonostante le aspettative che lo vorrebbero veder coprire anche altre esigenze ed altri diritti, è coerente con una urbanistica che si pone in alternativa a quella che non rinuncia al dovere di regolare la città nel suo insieme. Se si parteggia per il Progetto (ancorché per relazionare “parti di città” diverse) è difficile poi pensare alla città come corpo da ricondurre a unità strutturale magari a superamento dei diversi squilibri e fratture che la ripercorrono nella sua forma posturbana.

È difficile, inoltre, capire come un Progetto volutamente parziale, in una città riconosciuta come irriducibilmente frammentaria, possa anche costruire, in una prospettiva neocontrattuale, un nuovo “patto di cittadinanza” (p. 211) e fissare non solo obiettivi ma anche regole unitarie e valide per tutti e per tutte le parti della città. L’autore è conscio del dualismo ed infatti propone di affrontare l’unità sistemica e di rappresentare il “patto di cittadinanza” con altri strumenti ed, in particolare, attraverso “Piani di area vasta strutturali/strategici”. Ma poi, sulla base dell’esperienza francese del *projet urbain*, auspica un PU flessibile (anche nella sua

versione di “progetto di territorio”) capace di verificare/modificare il “piano strutturale”. Per arrivare a tanto, sostiene, il piano strutturale deve, a sua volta, tornare ad essere uno strumento estremamente flessibile e pronto ad accogliere le modifiche dei progetti urbanistici e di territorio [...]. E tale flessibilità deve essere anche il faro del piano operativo (p. 247). Qui sembra che la flessibilità pragmatica tipica dello strumento utilitarista, debba trasferirsi e sovraordinare anche lo strumento neocontrattuale che, invece, per definizione, dovrebbe mantenere, come sostiene in altra parte l’autore richiamandosi a Luigi Mazza, una sua autonomia dalle strategie ed una sua intrinseca “inflexibilità”. Per l’autore, concetti come “stabilità”, “rigidità”, “inflexibilità”, sembrano però difficilmente recuperabili all’interno di un sistema di pianificazione. Meglio riservarli solo al sistema delle conoscenze che deve conservare, invece, un giusto distacco da ogni elemento previsivo/strategico. Questa istanza, sostenuta con forza dall’autore, non è, peraltro, poca cosa nel panorama della cultura urbanistica se solo si pensa all’uso arbitrario e strumentale che spesso si è fatto degli apparati analitici e conoscitivi “interni al piano”. Ma qui si aprirebbe un altro discorso.

In conclusione si può dire che, se è vero che il piano regolatore (soprattutto nella sua componente strutturale) rappresenta, al di là di tutto ciò di cui, spesso inutilmente, si è fatto carico nel tempo, l’utopia di una regolazione stabile ed unitaria del territorio ed anche indipendente dagli interessi in gioco perché sovraordinata a questi, in nome di un superiore “interesse pubblico”, il “progetto” nelle sue varie declinazioni, rappresenta il suo contrario e cioè la risposta coerente e conforme alla instabilità ed alla frammentazione. *Tertium non datur*. La contraddizione tra piano regolatore e progetto per parti sembra essere, ancora una volta, una contraddizione logica che non si può risolvere artatamente. E, se è vero che il progetto non accetta più di essere sovraordinato dal piano, invertire le parti mettendo il piano (urbanistico) al servizio del progetto (urbanistico) sembra, francamente, un ribaltamento dialettico assai discutibile.

In un contesto post-crisi dove, la frammentarietà e l’individualizzazione della città contemporanea (più volte richiamate dall’autore), ha portato, da una parte, alla sostanziale stasi, se non declino, delle città europee di media e piccola taglia e, dall’altra, alla esasperazione di un processo di redistribuzione verso l’alto e verso il centro (centrato sulle grandi città) ed in cui l’incapacità delle istituzioni statali ad esprimere un qualche nuovo modello di sviluppo si impone e prevarica anche il modello sociale europeo – impedendo di fatto ogni seria strategia di giusto riequilibrio policentrico –, non si capisce come il “progetto”, da solo, possa rappresentare un’idea integrata di città e una omogenea qualità urbana. Sarà dunque, il PU, nella declinazione datane da Di Ludovico, capace di trasformare quella che a noi pare un’insanabile contraddizione tra piano e progetto, in una sintesi possibile? Per l’autore, che coraggiosamente e meritoriamente si è inerpicato su un sentiero difficile e tortuoso (che comunque andava percorso), evidentemente sì. Rimane il dubbio che la soluzione del dualismo non stia tanto nel trovare una sintesi sincronica tra strumenti incompatibili quanto, piuttosto, nella convivenza conflittuale tra contrari se non nel leggere i cicli dell’urbanistica in una loro inevitabile processualità che comporti anche una alterna dominanza dei due strumenti.

(Sandro Fabbro)

Jean François Pérouse, *Istanbul planète. La ville-monde du XXIe siècle*, La Découverte, Paris, 2017, pp. 220, 18 €.

Ufficialmente presentato come geografo urbano e “turcologo”, Pérouse è direttore dell’IFEA (Istituto Francese di Studi Anatoliani) e vive a Istanbul dalla fine degli anni ’90. È altresì autore di *La Turquie en marche* (La Martinière, 2004) e di *Erdogan. Nouveau père de la Turquie?* (Ed. Nouvelles François Bourin, 2016).

Conoscendo l’autore e la sua opera ci si rende conto che si tratta di un antropologo/etnografo estremamente fine, dotato anche di una particolare sensibilità per ogni tipo di conoscenza delle scienze umane, politiche e sociali.

La sua passione per capire Istanbul e la Turchia passa attraverso un’osservazione continua scevra da pregiudizi e giudizi di valore seguendo un punto di vista che rinvia alla geografia/antropologia politica di Erodoto e a Spinoza (*Non ridere, nec lugere, neque detestari, sed intelligere*). La sua descrizione della città e del paese abbraccia tutto: la storia ufficiale e la storia sociale, la letteratura antica e quella contemporanea, la lingua, nonché i processi di cambiamento economici, sociali, culturali e quindi politici.

Ciò è rivelatore del fatto che per capire in modo approfondito un oggetto di ricerca talmente complesso quale l’universo contraddittorio e assai differenziato quali sono Istanbul e la Turchia, non si può non attingere a tutte le conoscenze reperibili cercando di esercitare, con modestia, il proprio spirito critico con rigore e pazienza per comprendere il significato di ciò che di volta in volta appare come un fatto sociale totale (per dirla con Marcel Mauss) o un *fatto politico totale*.

Questa è la ragione per cui il titolo del libro è *Istanbul planète et ville-monde*. Ma non si tratta più della *Paris capitale du XIX siècle* di Walter Benjamin, poiché qui Pérouse raccoglie la sfida di raccontare le trasformazioni di una città come la coesistenza di tutto e il contrario di tutto in ogni campo.

Trasformazioni rapide, a tratti sconvolgenti, caratterizzate dalla violenza e dalla travolgente crescita demografica ma, talvolta, dall’evoluzione persino pacifica e divertente. Una città che in poco più di vent’anni ha visto triplicare il numero dei suoi abitanti, che è stata il luogo in cui è nato e cresciuto il cosiddetto nuovo sultano della Turchia che, da figlio di una modesta famiglia di inurbati è diventato un capo ricco e potente, leader dei milioni di inurbati, i “terroristi” provenienti dalle diverse e lontane campagne turche suoi elettori fedeli a cui ha permesso l’accesso all’alloggio (perché padrone della gigantesca TOKI²).

Raccontare Istanbul e la Turchia è senz’altro una scommessa temeraria: storie incrociate di una città il cui passato non è meno ricco di quello di Roma e che oggi è marcata da dimensioni multiple, innumerevoli sfaccettature, nonché personaggi e fatti i più diversi e spesso sorprendenti.

L’Istanbul di Pérouse non ha nulla a che vedere con i luoghi celebri di un immaginario che l’appiattisce in clichés o nei luoghi comuni di questa immensa metropoli del Mediterraneo. L’Istanbul di questo libro ha cambiato radicalmente le sue dimensioni e le sue funzioni rispetto a tutta la letteratura che se n’è occupata finora. Una Istanbul che va ben aldilà di quella raccontata da Pamuk.

² Si veda: <https://graphcommons.com/graphs/5a97ca55-91f8-4d1c-ac18-c01a090e0af/eMBED?auto=false>.

Oltre allo sviluppo vertiginoso e distruttivo dell'ambiente (quanto quello del suo sultano e della sua reggia che vuole sminuire i fastosi ma eleganti edifici del passato), la città è il teatro/laboratorio della costruzione sociale e politica della "nuova Turchia". Si sa che tutte le grandi città del mondo sono una realtà a parte rispetto al resto del paese cui appartengono, ma allo stesso tempo ne sono l'espressione più complessa.

Pérouse mostra che Istanbul non ha soltanto una "funzione specchio" della Turchia del passato e del presente, ma è anche rivelatrice di tutti gli sconvolgimenti che sono avvenuti nei paesi dell'Est dopo la fine dell'URSS, in Iran come in Iraq, in Siria come nel resto del Medio Oriente, nei paesi del Mediterraneo e persino in Africa.

A Istanbul ci sono persone provenienti da ogni parte e che vanno dappertutto, compresi i turchi che arrivano da ogni angolo del paese, persone in fuga dalle guerre permanenti e quanti – ricchi e meno ricchi – che vi vengono per shopping e affari. Qui fervono le sperimentazioni musicali, artistiche e letterarie più singolari, ma si praticano altresì le atrocità più inaudite contro la cultura e i diritti umani.

Sono i luoghi nei quali si può capire meglio che la storia di ogni società non è che coesistenza di sperimentazioni a volte pacifiche e spesso violente della vita associata degli esseri umani che possono produrre risultati diversissimi, effimeri e permanenti, come il politico attualmente al potere da un lato e i giovani delle rivolte di Gezi Park e il patrimonio artistico-architettonico dell'Istanbul storica dall'altro.

(Salvatore Palidda)