

La città del futuro

Lorenzo MATTIOLI

Siamo abituati a valutare i luoghi costruiti della vita dell'uomo, siano essi edifici, città o infrastrutture, saldamente collegati al percorso storico e culturale che si delinea attraverso le scuole di progettazione ed i maestri dell'architettura. A ragione tale percorso è sostenuto dalle opere di architettura, ed ingegneria, costruite e quindi esperibili fisicamente oppure solamente progettate (o teorizzate) ma comunque intelligibili dal punto di vista formale e tecnico, e si snoda attraverso la storia intrecciandosi con le altre attività umane. L'architettura e l'ingegneria moderne, quelle che vanno a definire la storia contemporanea del costruito, ci mostrano livelli tecnologici e formali di qualità sempre più elevata; la rappresentazione grafica dell'idea architettonica, ad ogni scala, si lancia in variopinte e dettagliate formulazioni di realtà virtuale le quali, seppur nella loro intangibilità, suggeriscono che qualsiasi forma rappresentata possa essere realizzata; l'industria per l'edilizia è in grado di affinare le tecniche di esecuzione ed i materiali per la realizzazione di opere sempre più complesse sia in termini di sfida compositiva che di requisiti funzionali.

È interessante però rivedere, quali attori del nuovo millennio, come la nostra contemporaneità, ed il tratto di storia più recente, sia stata interpretata, rappresentata, prevista e forse sognata, anche al di fuori degli ambiti canonicamente deputati. Ambiti nei quali la visione della città è stata trattata non da un punto di vista prettamente di pianificazione o anche di utopia progettuale/programmatica, ma piuttosto con un approccio di tipo commerciale. Non quindi la città come progetto ma *la città come prodotto*.

Probabilmente il periodo storico tra XIX e XX secolo, definito in ambito filosofico come *crisi delle certezze*, sembra aver liberato in alcuni settori, per contro, una sconsiderata fiducia ed aspettativa verso il prossimo futuro. È quindi possibile identificare questo periodo alquanto produttivo in ambito tecnico e tecnologico, sottolineando che tale produttività è spesso stata solamente di idee tanto ambiziose quanto poi dimostratesi fattivamente irrealizzabili. Possono essere presi come riferimenti cronologici, di inizio e declino di quello che forse è possibile definire come un vero e proprio *movimento multidisciplinare di progetto del futuro*, due eventi che si sono svolti durante le fiere mondiali di New York del 1939 e del 1964: il Futurama ed il Futurama II.

Nel 1939 Norman Bel Geddes, che aveva iniziato la sua carriera come scenografo teatrale per divenire poi designer industriale, progettò per la General Motors il padiglione espositivo denominato Futurama.

La Perisfera, una sfera di 55 metri di diametro, conteneva il dettagliatissimo modello di come sarebbe stata una città nel 1960 (Fig. 1). Per 500 metri un nastro trasportatore, corredato di sedute, faceva sorvolare al pubblico un micro mondo con 50000 veicoli ed una attivissima popolazione che si muovevano in un tessuto urbano di grattacieli svettanti, aree verdi, strade sopraelevate a 14 corsie separate dai percorsi urbani e aree di atterraggio per piccoli velivoli; A sancire un vero e proprio evento spazio-temporale, dopo le esortazioni del commento sonoro al percorso "*Strano? Fantastico? Incredibile? Ricordate, questo è il mondo del 1960!*", su molti spettatori campeggiava un distintivo con scritto "*Ho visto il futuro*".



Fig. 1 - Futurama - 1939

Quanto evocato dal Futurama potrebbe essere considerato simile, non nel contenuto ma nell'intento pianificatore, a quanto proposto da Le Corbusier con la Ville Radieuse oppure da Wright con la Broadacre City, ambedue del 1935, ma anche alla antecedente Città Nuova di Sant'Elia del 1914. Un dato sostanziale pone invece queste esperienze su piani interpretativi nettamente differenti: Futurama ha uno *sponsor*, un *committente diretto*. La spinta motrice quindi non è riconducibile ad una riflessione programmatica sull'architettura e sulla città, sulle esigenze mutate delle comunità umane e sulla necessità di prevederle le nuove vie dello sviluppo. Ciò che muove la città del Futurama è la necessità di delineare la città del futuro come un nuovo, meglio organizzato e più esteso sistema di occasioni commerciali. Quanto disegnato da Bel Geddes per la fiera mondiale del 1939 fa parte, o meglio è l'insieme coordinato, di una serie di prototipi, auto, aeroplani, infrastrutture stradali, da lui stesso sviluppati

per la General Motors. Con uno spirito molto più peculiare oltre oceano piuttosto che in Europa, è quindi l'industria a promuovere e stimolare l'invenzione del futuro, fino alla prototipazione di un intero modo di vivere omnicomprensivo, dalla città, alla casa, al trasporto, all'abbigliamento fino al cibo. Ogni innovazione ne presuppone sempre un'altra ed un'altra ancora, e nel complesso non viene in realtà proposta una evoluzione dello stile di vita, ma un radicale e complessivo cambiamento: si dovrà *imparare dal prodotto* anche abbandonando ogni più radicata consuetudine sicuri che ciò migliorerà il quotidiano. L'uomo traslato in meno di mezza generazione nella città del futuro non potrà fare a meno di vivere meglio.

Ed infatti venne proprio da un ambiente industriale, seppur industria della fantasia, l'ultimo progetto di città del futuro. Ultimo prima del definitivo abbandono dei progetti utopici ma l'unico sul punto essere realmente realizzato. Tre anni dopo il secondo Futurama, nel 1967, Walt Disney propone al mondo, con un intervento televisivo ricco di *dettagli*, il progetto di EPCOT, acronimo di *Experimental Prototype Community of Tomorrow* (Fig. 2).



Fig. 2 - EPCOT - 1967

Come la denominazione senza indugi evidenzia, il progetto di una città è nel contempo il progetto di una intera comunità. Le parole di Disney enfatizzano fondamentalmente due aspetti per i quali EPCOT rappresenta un futuro auspicabile e necessario, ovverosia che per risolvere i problemi delle vecchie città la soluzione deve essere il loro abbandono per costruire il futuro dallo zero, e par fare ciò al massimo livello deve essere la libera impresa (americana), con i suoi centri di ricerca e sviluppo di nuove tecnologie, a costituire la linfa vitale capace di far crescere e progredire l'intera comunità. Pertanto, secondo il proclama di Disney, la popolazione di EPCOT sarà necessariamente felice, orgogliosa e di conseguenza attivamente partecipe (e parte) di questa comunità/organismo, che infine definisce anche come grande vetrina. EPCOT è pianificata secondo una logica di comunità idilliaca chiusa, rivolta al mondo solo per farsi ammirare; basata non tanto su una visione definibile come urbanistica, ma con una logica che permetta di tessere una fitta trama di occasioni commerciali in continua espansione. Sono previste reti di tra-

sporto di ogni natura, strade, monorotaie, aeroporti, che condurranno comodamente la popolazione dall'abitazione al lavoro, al luogo di svago, allo shopping. Le abitazioni, e così tutti gli edifici, saranno costruite in modo da poter essere facilmente modificabili, non tanto per soddisfare le esigenze degli occupanti o la manutenzione, quanto espressamente per mostrare nuovi prodotti. La città di Disney sarebbe stata il cuore di Disneyworld, che sarebbe a sua volta stato qualcosa di più di un parco divertimenti, ed in effetti lo è divenuta quale padiglione per i visitatori.

Tre anni prima al Futurama II, forti della appena iniziata corsa allo spazio, le città del futuro avevano cominciato a proiettarsi anche su territori inconsueti. Il percorso del pubblico, descritto anche da Oriana Fallaci nel diciottesimo capitolo di *"Se il sole muore"*, questa volta non si limitava a sorvolare un nuovo prototipo di centro abitato, ma veniva fatto volare fino alla Luna per poi discendere negli oceani, arrivando solo in ultimo alla città sulla Terra. In questa occasione il modello era la stessa New York, la quale appariva completamente rasa al suolo, tranne che per alcuni edifici storici (religiosi), compresi i ponti sull'Hudson ed anche l'Empire State Building ed il Rockefeller Center. Al posto della New York del 1964 si poteva osservare una popolazione volante tra grattacieli, monorotaie, eliporti, grandi arterie di comunicazione ed ampi spazi verdi per il divertimento. Se dopo più di venti anni dal primo Futurama, ritenendo magari complici le tragedie della seconda guerra mondiale, non si era ancora arrivati a quella città del futuro che sembrava tanto prossimo, adesso il cammino appariva tanto più facile quanto ancora più ricco di possibilità.

La città del futuro diviene ancora più marcatamente una vera e propria civiltà del futuro. Sono proposte colonie lunari dense di attività e opportunità, città nelle profondità degli abissi così come l'appropriazione di ogni parte del territorio terrestre non ancora costruita. Anche in questa occasione vengono proposti, oltre alle soluzioni, anche i mezzi ed i metodi per addivenire al risultato. Sono descritti e prototipati mezzi da lavoro grandiosi capaci di farsi largo nelle foreste ed automaticamente produrre al loro passaggio strade completamente finite, aerei e treni ad altissima velocità che potranno permettere le connessioni tra i vari centri urbani. Ogni problema di esaurimento delle risorse trova qualche proposta ingegnosa per essere baipassato, ed il depauperamento del pianeta non è ritenuto una questione realmente preoccupante. Se da un lato del pianeta sarebbero state rase al suolo le foreste per insediarvi nuovi centri abitati, dal lato opposto i deserti sarebbero divenuti artificialmente fertili per una nuova agricoltura industriale, oppure la superficie dei mari coltivata con alghe utili a sfamare le popolazioni con un moderno nutrimento tanto salutare quanto organoletticamente asettico. Nemmeno la produzione dell'energia, della quale ogni nuova infrastruttura o mezzo appare famelico, scoraggia, data la enorme fiducia nell'energia atomica.

Dall'auto, all'aeroplano fino all'uso domestico, il reattore nucleare risulta ovviamente il miglior generatore di energia possibile (Fig. 3).

Il messaggio, in vero recepito, è che tutta l'industria, di qualsiasi settore, deve avere il comune intento di progettare le varie componenti funzionali all'omnicomprensivo *progetto*, dato che ciò rappresenta una ben coordinata occasione di guadagno. È indifferente che un certo modello di auto serva per il nuovo tipo di autostrada o vice versa.



Fig. 3 - Maquette della Ford Nucleon - 1960

La città dei Futurama e di Disney® viene quindi proposta e rappresentata con metodi e mezzi indirizzati a suscitare clamore. L'approccio è chiaramente *pubblicitario*: i modelli ed i disegni poco possiedono di realmente tecnico, si avvicinano maggiormente al fumetto che all'urbanistica. I plastici ed i diorami presentati al Futurama del 1964 al fine di rappresentare il prossimo futuro molto hanno in comune con le scene della serie animata britannica *I Thunderbirds* (serie animata con marionette utilizzando la tecnologia chiamata "Supermarionation"), prodotta per l'appunto nel biennio 1964-65 da Gerry Anderson (che però collocava temporalmente gli eventi narrati a circa 60 anni di distanza). Non solo nell'idea e nel progetto, ma anche nella loro rappresentazione le città dei Futurama hanno un intento propagandistico. Ciò che viene rappresentato non deve essere (e si può dire non lo sia stato) una occasione di dibattito sul tema della pianificazione della città ma un tentativo di seduzione nei confronti del grande pubblico per assuefarlo ad un nuovo modello di vita.

Dal punto di vista tipologico, o se si vuole del design, si riscontra essenzialmente un linguaggio comune per ogni prodotto industriale, il comune denominatore è quasi sempre l'*aerodinamica*. Forme affusolate, rotondità o appendici alari sono presenti non solo nei veicoli, prescindendo dal fatto che spesso anche per questi risultino oltretutto aerodinamicamente inutili se non svantaggiose, ma anche negli edifici o negli arredi; la forma a disco volante delinea le abitazioni quanto le aeromobili (Fig. 4).

La città inoltre appare costituita da uno sparuto numero di tipologie architettoniche, o meglio la tendenza è ovviamente verso la massima



Fig. 4 - Casa Futuro di Matti Suuronen - 1968

verticalità degli edifici, ma, dovendo appartenere ad un unico grande gesto progettuale, questi sono descritti con un comune linguaggio. I prototipi delle città dei due Futurama non mostrano una via edificatoria. In effetti risulta difficile intuire come, con quali fasi temporali e tempistiche, possano essere realmente costruite, dato che il loro potenziale di possibile funzionamento è manifesto solo se complete in ogni parte e, a ragione di quanto affermato da Disney® per EPCOT®, comunque realizzabili solo su terra vergine. Onde ovviare a tale, forse consapevole, problematica venne proposto dall'architetto Hal Moggridge il progetto, commissionato nel 1968 dalla industria inglese Pilkington Glass Company, della Sea City (Fig. 5).



Fig. 5 - Sea City di Hal Moggridge - 1968

Moggridge definisce un sistema di frangiflutti tale da preservare le strutture dal moto delle acque e disegna una macrostruttura ad anfiteatro, eretta su palafitte in acque relativamente basse, di quasi 60 metri capace di contenere sia le residenze che gli ambienti di lavoro ed ogni apparato per una idilliaca vita sull'oceano, dato che le strutture in vetro, ovvia richiesta della committenza, permettono di mantenere un clima sempre mite nella laguna. Nei suoi presupposti questo complesso ha addirittura un governo autonomo per i circa 25000 abitanti previsti, tanto più autonomo se la struttura è insediata in corrispondenza di siti di estrazione di combustibili in grado di rifornire la comunità degli approvvigionamenti energetici. La città del futuro diviene con la Sea City una vera e propria città

stato, luogo ideale probabilmente per gli scontenti della civiltà contemporanea.

Parallelamente alla città prototipata dall'industria si mostrano, in maniera meno coreografica, i progetti e le ipotesi di pianificazione delle scuole di architettura.

Da *addetti ai lavori*, l'atteggiamento, quando non di provocazione intellettuale, come i lavori degli Archigram, è più *misurato* e circostanziato. Il progettista circoscrive il proprio ambito di azione entro i limiti della pianificazione urbana e del progetto di complessi o macrostrutture, come ravvisabile nelle già citate Ville Radieuse e Broadacre City, tentando di dimostrare una tesi e non di vendere un'idea.

Sicuramente tenendo ben presenti le prospettive di sviluppo tecnologico, magari plausibili, trovano quindi espressione sia teorica che concreta diversi modelli o interventi locali. Nel 1960 l'architetto giapponese Kenzo Tange redige il progetto per l'espansione della città di Tokyo all'interno della baia.

In questo caso è l'esigenza di nuova superficie edificatoria a spingere verso uno studio di fattibilità per poter ricollocare su superfici artificiali varie funzioni del complesso urbano al fine di decongestionare l'esistente. Secondo Tange il complesso di interventi sarebbe inoltre stato sostenibile in relazione al vertiginoso aumento del costo dei terreni nella *vecchia* Tokyo.

Il differente approccio si intravede anche nel programma di realizzazione, con il primo passo destinato allo spostamento nelle nuove strutture degli edifici destinati alla funzione pubblica, ed il successivo insediamento delle residenze per aggiunte successive di macrostrutture. Queste ultime progettate con il tentativo di dare alla popolazione un minimo grado di libertà interpretativa per le abitazioni così da non dare luogo ad impersonali alveari sull'acqua.

Anche nel disegno si apprezza un quadro urbano, per quanto ardito, frutto sia di analisi funzionale che di programmazione realizzativa (Fig. 6).



Fig. 6 - Piano per la baia di Tokyo di Kenzo Tange - 1960

Anche Tange in merito alle infrastrutture non può fare a meno di ipotizzare viabilità meccanizzate di considerevoli dimensioni, ma non introduce l'uso di nessun mezzo che non sia

plausibilmente verosimile a breve scadenza. Pensando alla costruzione dell'isola artificiale che ospita l'aeroporto Kansai di Renzo Piano ma anche all'attuale sviluppo di Dubai su lotti di terreno sottratti al Golfo Persico (Fig. 7), il progetto di Tange non appare poi così inverosimile come invece appare ancora oggi la New York del Futurama.

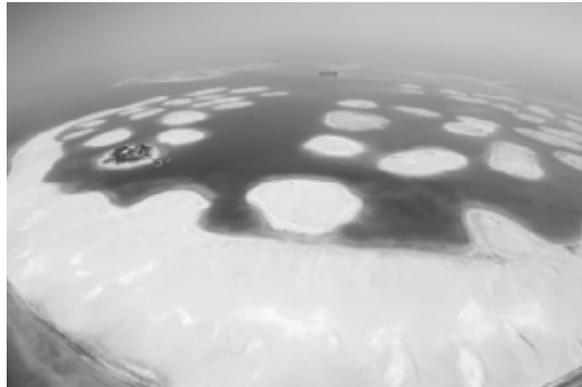


Fig. 7 - "The World" Dubai - 1960

Oggi, allo scadere delle previsioni dei Futurama le grandi metropoli contemporanee sono paragonabili alle *città del futuro* così come un villaggio Masai può essere paragonato ad una città rinascimentale. Anche solo da un punto di vista formale, confrontando il crescente caos visuale delle città contemporanee con quell'ordinato disegno funzionale (formalmente analogo ai circuiti stampati), è notevole tale distonia.

Certamente può essere venuto meno il raggiungimento di alcuni obiettivi tecnologici, soprattutto in merito ai trasporti ed alla produzione di energia dato che attualmente la questione ambientale è giustamente preponderante su ogni altra scelta strategica di invasione del territorio; resta di fatto che probabilmente è la comunità umana, di per se eterogenea e variopinta, che difficilmente si presta, seppur venendone anche occasionalmente affascinata, ad essere tralata in blocco in *Mondo Nuovo* di uniforme felicità organizzata.

EPCOT è molto più vicina alle utopie negative di Aldous Huxley (c.f.r. *Brave New World* 1932), che risolvono con un benessere narcotico il disagio della civiltà moderna, piuttosto che ad un disegno o pianificazione urbana a grande scala.

Lorenzo MATTIOLI, nato a Firenze nel 1974, si è laureato in Ingegneria Edile nel 2002 presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Firenze, ad oggi è ingegnere attivo sia come professionista nell'ambito della progettazione architettonica e strutturale per opere di ristrutturazione e di nuova edificazione sia come docente a contratto dei corsi di Tecniche della Rappresentazione e Composizione Architettonica per il dipartimento di Ingegneria Civile della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Firenze.