



HAL
open science

La griglia, le baracche, le torri neoliberali: la modernità informale di Buenos Aires

Marco Cremaschi

► **To cite this version:**

Marco Cremaschi. La griglia, le baracche, le torri neoliberali: la modernità informale di Buenos Aires. Veronica Pravadelli. Modernità nelle Americhe, RomaTrE-Press, pp.59 - 76, 2016, 9788897524533. hal-01311957

HAL Id: hal-01311957

<https://sciencespo.hal.science/hal-01311957>

Submitted on 4 May 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Americana - Studi

MODERNITÀ NELLE AMERICHE

a cura di
VERONICA PRAVADELLI



Roma TrE-Press

2016

Marco Cremaschi

*La griglia, le baracche, le torri neoliberali:
la 'modernità informale' di Buenos Aires*

L'origine di questo saggio sorge dalla domanda se le città siano mai state moderne; e in particolare, che tipo di modernità le riguardi. In modo simile al noto saggio di Latour¹, la risposta viene cercata in due dimensioni: nel rapporto tra spazio e natura, e in quello tra cittadinanza e società. Lo sfondo di questo interrogativo riguarda la critica al programma di 'purificazione' che il modernismo – sia in urbanistica che in architettura – ha interpretato con convinzione, quasi con ferocia, nei riguardi appunto della natura e della società.

Questa domanda è trattata esaminando Buenos Aires, città moderna spesso presa ad esempio di come il modello moderno della città europea sia stato capace di riprodursi in altre condizioni. L'angolatura che si utilizza, a fronte della vastità del tema, è invece volutamente ristretta al ruolo che la 'forma' della città esercita sulle condizioni sociali²; ancora in modo più ristretto, alla forma della pianta urbana disegnata dalle strade che fonda la distinzione tra spazio pubblico e privato, un'ulteriore ma non arbitraria semplificazione. Inutile ricordare quanto la forma della città sia di interesse per chi si occupa di storia urbana. La preoccupazione qui è più limitata e riguarda quali effetti politici risultino dalle diverse forme assunte dall'organizzazione dello spazio³. Anche questo, non sorprende, è un costante interrogativo dell'urbanistica e delle scienze sociali, al quale sono state date nel tempo risposte molto diverse.

Apparentemente, come molte altre città, Buenos Aires è organizzata in modo regolare, razionale, intorno ad una griglia ortogonale. Particolarità della città è che questo elemento formale e spaziale sembra attraversare quasi indenne fasi molto diverse della storia urbana, tutte caratterizzate da richiami al modernismo probabilmente tra loro inconciliabili. Ammesso che sia mai stato possibile, Buenos Aires non ha di certo costruito un ordine funzionale su questa nitida organizzazione spaziale: il formalismo apparente si coniuga con una gran varietà di forme sociali. In altre parole, l'organizzazione

spaziale della città ha resistito alla zonizzazione funzionale che avrebbe dovuto far corrispondere spazi, luoghi e comportamenti. Anzi, la griglia ha operato come elemento di connessione, se non come meccanismo generativo, che ha consentito il radicamento di tante forme di urbanità diverse, soprattutto nello spazio della strada. Questo processo è conseguenza della particolare marginalità della città rispetto al solco della modernità; e della compresenza tra ibridi *assemblage* di attori e forme culturali.

Quest'ultimo aspetto sembra costituire un elemento di riflessione più vasta e offrire uno spunto di risposta alla domanda di apertura. Buenos Aires illustra bene due casi diversi di processi di ibridazione, separatamente elaborati da Latour e Canclini ma ambedue cruciali nel comprendere la nozione di modernità: la tenace contaminazione di natura e società nelle reti concrete che organizzano gli spazi; la commistione delle diverse temporalità culturali.

1. Mito, modernismo e globalizzazione

Non ci sarebbe bisogno di ricordare il parallelo e i continui rimandi tra modernità e città⁴, se non fosse necessario distinguere tra due nozioni spesso sovrapposte: il processo di cambiamento⁵, come ad esempio la modernizzazione o i processi di urbanizzazione; e la corrispondente riformulazione individuale, di solito indicata dai due termini del modernismo e del modo di vita urbano (*urbanism*). Il carattere specifico della modernità viene riconosciuto appunto nel nesso tra processo storico ed esperienza individuale. Nel prossimo paragrafo, lo stesso nesso sarà discusso anche a proposito della urbanità.

La modernità è la condizione che collega la forza oggettiva della modernizzazione a quello che siamo abituati a chiamare l'esperienza moderna. Ad esempio, la modernità è presentata da Berman come un concetto che media tra due processi trasformativi, e cioè tra il processo materiale di modernizzazione, da un lato, vale a dire le conseguenze delle scoperte scientifiche, dell'innovazione tecnologica, dell'espansione dei mercati capitalistici dei quali migrazione e urbanizzazione sono una manifestazione diretta; e dall'altro, l'esperienza culturale del modernismo, la visione culturale che riflette il cambiamento mai concluso che è generato dal superamento della tradizione. Il modernismo è dunque inteso come l'alterazione della struttura emotiva che collega corpi e menti individuali in un mondo condiviso, un'accelerazione del tempo e dello spazio dove «tutto ciò che è solido si scioglie nell'aria»⁶.

Non sfugge però che la modernità è un concetto storico, e che la modernizzazione, come pure la globalizzazione e l'urbanizzazione, sono processi tortuosi nei quali è possibile rintracciare un'evoluzione, tempi e fasi distinte. Inoltre, la modernità è radicata nello spazio e nel tempo ancorché aspiri a standard universali, con il segno doloroso della violenza impostole dalla sua nascita in Europa. Tutte queste pur sbrigative osservazioni fan sì che, come è stato penosamente elaborato nel corso del Novecento, la coincidenza tra modernità e ragione, sia tutt'altro che garantita.

Lo stesso si può dire della metropoli, forma urbana della modernità ma tutt'altro che limpida e razionale. La coincidenza tra metropoli e modernità, e di questa con colonialismo e globalizzazione è un elemento cruciale nella genesi di Buenos Aires, ed è infatti presente in molte riflessioni critiche sul moderno⁷. In effetti, Buenos Aires è stata fondata come avamposto nella nascente organizzazione globale del potere spagnolo; e successivamente, come nodo indipendente nella rete imperiale britannica.

Proprio per mitigare o nascondere il nesso originario tra modernità e violenza, le ricostruzioni della nascita della metropoli sconfinano volentieri nel mito: pare così che la modernità urbana finga soltanto di rifiutare il passato e riproduca la ricerca del mito in altre forme⁸. Termini cruciali per la comprensione della città come densità, urbanità, centralità rivelano – anche ad un veloce scrutinio – i limiti e le incertezze proprie della tecnica e mostrano, al contrario, profonde radici mitiche.

In fasi successive, i caratteri diversi del processo di urbanizzazione emergono con chiarezza dalla successione dei miti fondativi. Alcuni temi fondamentali spesso ripetuti (densità, urbanità, centralità), talvolta presentati addirittura come dispositivi tecnici, rivelano ad un pur rapido esame un'origine mitica tutt'altro che consolidata.

La prima fase è caratterizzata da condizioni di concentrazione e densità, sia nella versione positiva alla Baudelaire (1863) che in quella pessimistica di Engels (1844). La modernizzazione ha investito pesantemente le città e, a partire dalla fine del Settecento, ha provato ad adeguarle al nuovo modo di produzione industriale. Nasce così, per far sì che la città corrisponda 'funzionalmente' al nuovo modo di produzione, la pianificazione urbana, con tutte le implicazioni politiche e ideologiche, piuttosto che mitologiche (un «sogno di razionalità» che ha percorso gran parte della storia moderna⁹) di questa attività. Ciononostante, 'eventi' ed occasioni interferiscono costantemente, essendo le città esposte alla lunga lista di disastri dell'umanità, calamità, guerre, inondazioni e migrazioni onde. Il processo di adattamento viene così a volte ritardato o talvolta accelerato. La densità delle città permane nel tempo come una nozione cruciale,

oggetto del desiderio al tempo stesso aborrito e desiderato.

La seconda fase ha come forma la metropoli in una varietà di riferimenti. Il consolidamento e il conflitto degli imperi coloniali, e la formazione degli stati nazione, porta infatti ad un'accelerazione del processo di urbanizzazione con esiti contraddittori sia nelle nazioni avanzate che in quelle dipendenti¹⁰. È l'epoca interpretata di solito come modernista che coincide con l'apogeo delle avanguardie negli anni Trenta del Novecento, anche qui sottoposte alla celebrazione di una Bauhaus o alla censura di Fritz Lang. Diventano chiare così le relazioni di potere asimmetriche tra centro e periferia, quest'ultima definita proprio come la zona di influenza priva delle caratteristiche metropolitane di urbanità, oggetto costante di studio a partire dal secondo dopoguerra. Carattere del modernismo sarebbe la particolare forma di urbanità che ne caratterizza il centro; ma soprattutto le relazioni di potere asimmetriche tra centro e periferia; di conseguenza, quest'ultima è proprio definita per l'assenza delle caratteristiche metropolitane dell'urbanità. Questa separazione si riflette nel codice funzionalista per il quale la divisione nello spazio garantisce effetti sociali precisi. Così, possiamo intendere la definizione sintetica di urbanistica modernista come quella che «ha cercato di imporre pattern rigidi, astratti e geometrici e separazioni funzionali nell'uso del suolo sulla città»¹¹.

L'ultima fase, ancora confusa, viene denominata come successiva alla precedente (per la nostra riflessione, pare adeguato il termine di post-metropolitano) e si manifesta come l'epoca del decentramento e della dispersione, dove le periferie si irrobustiscono e acquistano alcuni dei tratti di densità e autonomia che erano propri del centro. Echi di questa trasformazione si rintracciano facilmente nelle arti – sia pur in modi sempre più divergenti e con esiti non commensurabili –, basti pensare alla fluida compresenza in *Cosmopolis* di De Lillo a all'apocalisse di 1997. *Fuga da New York* (*Escape from New York*, John Carpenter, 1981). La riflessione geografica più recente, infatti, individua una fase di dissolvimento regionale della città moderna: la postmetropoli illustra la condizione nella quale il centro non integra più le parti ormai eterogenee della città, e non è più conseguentemente il luogo di accumulazione, di potere e di rappresentazione. Soja non a caso afferma che la metropoli moderna «emerge con una personalità divisa»; la regione urbana policentrica della fase attuale ne sarebbe allora il superamento¹².

Buenos Aires affronta queste tre fasi attraverso, apparentemente, lo stesso modello di urbanizzazione. La griglia urbana, l'organizzazione a scacchiera delle strade, è il dispositivo spaziale che ha sorretto l'articolazione tra spazio pubblico e privato fin dalla fondazione della città, la densa città

della storia coloniale. Fatto abbastanza insolito, questa stessa organizzazione sostiene lo sviluppo della città fino all'apogeo della sua modernità; e, ancora più interessante, si proietta nella fase attuale di dispersione e frammentazione quando cominciano ad affiorare i primi dubbi sulla durata e permanenza di questa condizione¹³. La stessa griglia ha retto la piccola e densa città coloniale, la metropoli mercantile dalla urbanità raffinata, e l'attuale e dispersa regione post-metropolitana, una delle più vaste conurbazioni del pianeta. Questo fatto solleva alcuni interrogativi, in particolare se le nozioni cruciali di densità, urbanità, centralità siano influenzate dalla forma della città o al contrario cambino in associazione con le epoche, le fasi di modernizzazione.

2. *Urbanità e resistenza*

Buenos Aires dunque attraversa le varie fasi della modernità con apparentemente la medesima organizzazione urbana. Questo vuol dire che non sono cambiati i modi di vita? Evidentemente no, ma per continuare occorre ripercorre rapidamente la nozione di urbanità, in analogia a quanto già fatto per quella di modernità. È bene però precisarne i confini e, con l'occasione, chiarirne il nesso con la nozione di modernità che, come visto, ha subito un trattamento parallelo a quello del modo di vita urbano. Entrambe le nozioni sono coinvolte in una ragnatela di sfumature sovrapposte, che presentano in modo confuso delle definizioni a volte consonanti o, al contrario, alternative. Sul piano concettuale, come pure su quello lessicale, con non poche incertezze per la sovrapposizione imperfetta tra lingue diverse, si dovrebbe invece distinguere tra urbanizzazione, urbanità, e urbanistica¹⁴.

L'urbanizzazione consiste dunque nel processo storico di crescita delle strutture fisiche della città, e il modo di vita urbano nella sua riformulazione soggettiva. Con lo stesso ruolo che Berman riconosce alla nozione di modernità¹⁵, l'urbanità collega il processo di urbanizzazione (nei termini canonici di Wirth: dimensione, densità e l'eterogeneità) alle forme di vita urbana¹⁶. L'urbanità, come già visto della modernità, è dunque la condizione che collega il processo materiale di urbanizzazione, che nell'epoca industriale ha coinciso con quello di modernizzazione, e l'esperienza culturale, l'esperienza della città, del modo di vita urbano. La varietà dei modi di vita urbani, in particolare, è un buon esempio delle implicazioni della modernità. Infine, l'urbanistica (intesa prevalentemente come una dottrina, ma raramente definita con la stessa precisione di altre discipline) indica al tempo stesso il modo di organizzare il sapere e

la relativa pratica di organizzazione della società nello spazio. Il bisticcio tra le due nozioni (dottrina e pratica) dipende ancora una volta dal fatto che si parla di una specifica invenzione moderna, un codice esperto che ha avuto la pretesa di organizzare spazi e comportamenti a partire dalla rottura costituita dalla rivoluzione industriale.

La zonizzazione territoriale della società e degli individui non è un'invenzione moderna, dal momento che tutti i tipi di regole sociali hanno creato (in un modo o nell'altro) un certo tipo di zonizzazione nello spazio. Per esempio, un margine spaziale è stato tracciato in tutte le epoche tra gli spazi dell'intimità e la dimensione pubblica. Ogni città è stata peraltro definita da una zonizzazione sacra e di censi. La questione riguarda invece come interpretiamo questa zonizzazione; e quindi si pone la domanda iniziale, di quale effetto abbia lo spazio sulla cultura urbana.

Le forme spaziali infatti segnano i confini tra usi dissimili e regolano la distanza tra individui e risorse comuni. Questo dispositivo spaziale ha sempre eccitato la fantasia dei riformatori urbani, come degli antropologi, e le sue proprietà sono sembrate suscettibili di supportare i più diversi modi di organizzazione sociale. Spesso, la forma della pianta è stata messa in relazione diretta con la forma politica, come nel caso del cerchio concentrico delle società egualitarie.

Un semplice determinismo potrebbe ipotizzare un'influenza riduttiva e uni-lineare delle condizioni materiali sullo stato culturale e mentale, una posizione che torna a volte in superficie in modo inaspettato. A lungo ha infatti prevalso la lettura strutturalista (e fuorviante) dei rapporti tra spazio e cultura, il cui metodo è ben esposto dalla straordinaria ricostruzione che Lévi-Strauss seppe fare dell'organizzazione spaziale dei villaggi Bororo¹⁷. Secondo questo atteggiamento, la posizione nello spazio definisce un ruolo sociale e una forma della cultura, e tutto il sistema assume la forza cogente di una cosmogonia. Questa prospettiva è viziata però da un determinismo potente, che appare ormai superato; e un determinismo simile, più funzionalista il primo, più storicista il secondo, lo ritroviamo nelle definizioni prevalenti di territorio. Un determinismo che fa appunto corrispondere un'intera cosmogonia a una configurazione spaziale, ma che appare oggi poco sostenibile di fronte alle nuove configurazioni del territorio.

Il codice si basa su una ideologia funzionalista per la quale una divisione nello spazio garantirebbe effetti sociali precisi¹⁸. L'enfasi sulla regolarità è un nodo cruciale: infatti, si riconosce oggi prevalentemente che la corrispondenza tra forme e significati non è né interamente determinata, come voleva il positivismo; né necessariamente arbitraria o occasionale, come risulterebbe in semiologia. Questa relazione spesso ma pragmatica è

consistente ancorché non priva di tranelli e contraddizioni¹⁹.

Quello che Tallen considera modernista è per l'appunto la regolarità degli spazi e, soprattutto, la presunzione funzionalista della corrispondenza di questi con le attività; una corrispondenza, cioè, deve essere scientifica, ovvero 'pura', e che non deve ricorrere a criteri tradizionali, occasionali, estetici o emotivi. E sarebbe allora il processo latouriano di purificazione che legittima la pretesa di edificare un sapere rigoroso degli usi appropriati.

La più celebre realizzazione del modernismo in America Latina è Brasilia. Questa, e non Buenos Aires, è la città archetipica del modernismo. La città concepita dal potere centrale, risultato di un forte impegno del governo federale. Come una dichiarazione politica, è stata considerata una simbolizzazione di successo delle aspirazioni nazionali.

I risultati pratici sono molto più contraddittori; anche nel caso di Brasilia, la costruzione della città ha perversamente riprodotto le fratture sociali che avrebbe dovuto superare²⁰. Per quanto riguarda la struttura della città e la sua architettura, le ipotesi idealistiche sul mix sociale, le funzioni e l'estetica si traducono polemicamente in spazi distanti dalle premesse e dalle promesse²¹. Secondo Holston, le «strade appaiono come un vuoto continuo e le costruzioni come figure scultoree»²²: una buona approssimazione degli esiti del programma di purificazione.

L'importanza delle strade non può essere sottovalutata. È solo la perversione dei moderni, si può ricostruire seguendo i suggerimenti di Latour, che ha imposto a Brasilia un programma univoco di 'purificazione'. Brasilia riduce notoriamente l'organizzazione delle strade a due assi principali che formano una figura, la croce o l'uccello, subito utilizzato come mito di fondazione. Lo schema nega la griglia e la riporta al suo elemento singolare: la città coincide con le strade lineari che negano appunto lo spazio di relazione. Perfino l'unico incrocio è svilito a nesso infrastrutturale e negato come luogo centrale; volutamente gli viene negato qualsivoglia valore funzionale e simbolico. I due assi veicolano con il minimo di impedimenti la circolazione automobilistica, favorita da tutta una serie di facilitazioni regolative e funzionali come sensi unici e complanari. I lotti sono invece esclusivamente riservati a proteggere gli edifici dal traffico, separando nettamente i percorsi pedonali da quelli automobilistici.

Nulla di più diverso da Buenos Aires, città di moltitudini che si auto-organizzano su una griglia densa di possibili interconnessioni ed estesa all'infinito. Da questo punto di vista, Buenos Aires è l'opposto di Brasilia, e può quindi aspirare a rappresentare un diverso modello di modernità per l'America Latina. I due modelli si reggono su una distinzione difficile ma importante: quella che distingue tra spazio moderno e spazio modernista.

La griglia ortogonale di strade di Buenos Aires consente infatti una verifica del programma moderno; Brasilia esemplifica le più selettive ambizioni del modernismo.

Al contrario del funzionalismo, infatti, altri approcci molto influenti negli studi urbani hanno enfatizzato combinazioni diverse tra spazi irregolari e usi misti, non solo possibili ma frequenti: storici e geografi presentano frequentemente casi interessanti nelle città medievali, delle medine storiche, ma altri tipi di approccio ne riconoscono la pertinenza e resistenza nella città attuale, nonostante appunto i pur contraddittori tentativi modernisti di purificarla. La città 'porosa' di Benjamin è solo uno di questi esempi. In questi casi, si sostiene che il legame tra organizzazione spaziale e cultura sia pragmatico, processuale e dialettico; e che la cultura modifichi *à rebours* l'organizzazione che l'avrebbe originata. In che modo avvenga questa retroazione è naturalmente la questione cruciale.

Questa retroazione avviene a Buenos Aires per le strade che, a differenza di Brasilia, sono il luogo della vita sociale, sono lo spazio pubblico (molto più delle rare e cerimoniale piazze), costituiscono il fondamento fisico di un ordine comune. Tra le caratteristiche, infatti, che ordinano lo spazio urbano di Buenos Aires una delle principali è l'organizzazione a griglia, a scacchiera delle strade, localmente chiamato il *damero*. Naturalmente, anche le costruzioni giocano un ruolo altrettanto importante: rendono possibile la vita privata e, come mostra, la storia della città, rendono possibile conciliare la confusione privata degli spazi con la permanenza dell'ordine comune.

In definitiva, la forma urbana di Buenos Aires garantisce che lo spazio della strada sia pervasivo, garantisca un'interfaccia continua tra pubblico e privato, e dia appiglio a tutte le manifestazioni di solito associate allo spazio pubblico nella vita quotidiana. Inoltre, il grande parco pubblico lineare lungo il fiume moltiplica queste possibilità di attività comuni e fornisce le opportunità per localizzare le grandi attrezzature collettive, dallo zoo all'ippodromo. Invece, l'espressione delle attività più ritualizzate o collettive (le cerimonie pubbliche, la vita politica) trova luogo nei pochi, significativi spazi cerimoniali della città, in particolare la Plaza de Mayo e l'Avenida 9 de Julio.

3. La griglia come principio

La scacchiera delle strade è forse la dimostrazione più evidente, più potente e più suggestiva della organizzazione moderna delle città. Nel caso

di Buenos Aires, la pianta ha la caratteristica forma della griglia coloniale spagnola, il *damero*, con isolati quadrati di 129 mq di lato e una rete di strade parallele e perpendicolari.

Non è rilevante ai fini di questo saggio la distinzione formale tra le due modalità principali della griglia: regolare, ortogonale, come nella Mileto di Ippodamo o a Manhattan, esempio celebrato del delirio della modernità²³; o irregolare, deformata, ma topologicamente equivalente, come in tutti i centri storici, sia che degradino dal modello di fondazione come nel caso delle colonie romane, sia che evolvano organicamente per crescita progressiva, come a Venezia.

Quello che è rilevante è la differente funzione della griglia rispetto ad altre forme spaziali. La griglia segna infatti un modello spaziale diverso da, per esempio, l'organizzazione lineare, del quale Brasilia offre una variante; o l'altrettanto mitico schema circolare. In tutti i casi la domanda è quali effetti tali modelli comportino sulla vita associata. Per esempio, la cerchia concentrica frequente nel mito corrisponde a società gerarchiche che riconosco un valore nella posizione rispetto appunto al 'centro', qualsiasi elemento materiale o sacrale lo definisca (il tempio, la sorgente o la dimora del capo). La griglia segna invece il superamento del vincolo di prossimità e parla di un'altra società, che distribuisce non più la prossimità attraverso la distanza, ma una nuova risorsa rara: l'accesso all'informazione così come comunicato tra eguali nello spazio comune delle strade²⁴. Nella contemporaneità, nella società cosiddetta dei flussi, lo spazio pare perdere importanza perché né la prossimità, né il contatto *de visu* paiono avere la medesima importanza di un tempo. La forma urbana contemporanea, di cui qui ovviamente non si tratterà, si dilata di conseguenza su lunghezze e spazi astratti e incommensurabili.

Ma fino a quando l'accesso allo spazio pubblico della strada rivestirà una qualche importanza per la comunicazione e la circolazione dei corpi, e certo continuerà a rivestirlo a lunga, la forma della griglia è importante. Ciascun modello è selettivo e, di conseguenza, impone il rispetto di regole sociali diverse, ancorché sovente di regole desuete risalenti agli imperativi di epoche trascorse e non necessariamente funzionali a quelli attuali. Pur elencando brevemente i caratteri principali della griglia di Buenos Aires appaiono immediatamente alcuni inciampi: la griglia regolare pare anelare omogeneamente all'infinito, più ancora di quella celebre di Manhattan, sebbene in alcuni punti si pieghi alla geografia creando così luoghi di particolare interesse; è pressoché priva di gerarchie tra le strade, come quella greca di Ippodamo, con poche, perduranti e significative eccezioni²⁵; adotta gli stessi lotti quadrati tipici del colonialismo spagnolo, che

sono stati anche della Barcellona anarchica ed egualitaria di Cerdà, ben poco funzionali al mercato edilizio perché d'ostacolo allo sfruttamento intensivo del suolo, e perché costringono gli operatori edili a negoziare tra loro e a contemplare almeno in principio la possibilità di lasciare del suolo ineditato (al centro dell'isolato).

Gli storici argentini hanno studiato le relazioni tra lo sviluppo della cultura urbana e l'organizzazione dello spazio; è fuori dubbio infatti che la città offra un caso eccellente di una cultura urbana moderna. In questa prospettiva, però, l'accento è posto sugli aspetti ideologici: nella ricostruzione di Gorelik²⁶, la griglia rappresenta l'ordine astratto della tradizione spagnola e si contrappone alla vastità anomica della pampa riproducendola al tempo stesso in modo sottile e complicato. Una chiara intenzione moltiplicatoria di una natura che, nel caso della pampa, si presenta come un'eccellente approssimazione della *tabula rasa*.

Inoltre, la griglia esprime l'impegno universalista del primo modernismo, che garantirebbe una regola valida per tutti, assicurando l'equilibrio tra le strade, ovvero lo spazio dove lo stato esercita la sua autorità, e le proprietà private dove trova dei limiti. La struttura di base della città, la griglia delle strade e il gran parco pubblico²⁷ costruito in parallelo e prossimità al fiume, sono gli artefatti storici di supporto a queste operazioni, sia materiali che simboliche. Un secolo più tardi, sempre secondo Gorelik, la griglia era diventata il manufatto materiale che permetteva la possibilità dello spazio pubblico e la chiave per l'integrazione sociale e culturale dei quartieri; negli anni Trenta, l'organizzazione dei locali, di quartieri, ha iniziato a differenziare la griglia urbana consolidata. La griglia in particolare sorreggerebbe una particolare cultura urbana che deve molto alle strade, che hanno offerto appiglio alla particolare sfera pubblica e sostenuto l'espressione della cultura urbana nel tango e nella letteratura²⁸, tutti e due elaborate da emigranti in una nazione profondamente dinamica e popolare: per Gorelik la griglia genera la possibilità dello spazio pubblico e dell'integrazione culturale e sociale.

La griglia ha assicurato una regola valida nel periodo della prima modernità a Buenos Aires, grossomodo fino agli anni Trenta. Da allora, altri elementi spaziali e trasformazioni urbane sono venuti progressivamente a qualificarla diversamente. Forme diverse di urbanità, dalle quali gli storici ricavano gran parte degli spunti originali della moderna cultura argentina, coesistono nella stessa organizzazione. Oggi, la stessa griglia regge una regione urbana profondamente diversa²⁹. Altri ordini spaziali si sono sovrapposti, taluni iper, altri postmoderni, ma con effetti complessivamente diversi, se non opposti, all'aspirazione universalista della modernità.

La griglia, buona metafora di una economia liberale e populista, è stata accogliente; le strade sono l'area regolata, tutto il resto è consentito agli individui e ai loro usi, per quanto possano presentarsi in conflitto tra loro. In questo senso, il *damero* appare un dispositivo molto 'moderno', che serve egualmente svariati obbiettivi: la modernizzazione, l'emancipazione, la ristrutturazione, la democratizzazione e l'espansione³⁰. E sostiene, al tempo stesso, la variante classica dell'urbanità modernista (vernacularmente associata al romanzo e al tango) come pure le varianti comunitarie o post-metropolitane. Un dispositivo flessibile e adattabile, che ha finora sostenuto forme di urbanità comunitaria e cosmopolita, ma che inizia a mostrare alcuni elementi di usura quando confrontato con le tensioni della dispersione regionale e dell'isolamento comunitario.

4. *Modernità informale*

Almeno altre due componenti influenzano infatti la forma urbana contemporanea di Buenos Aires agendo in direzione contraria alla griglia: la concentrazione di parte dei cittadini in zone chiuse, siano questi i marginali che realizzano quartieri informali (*villas miserias*), o piuttosto i benestanti che si rinchiodano nelle *gated communities*³¹ dei sobborghi affluenti; e i recenti sviluppi edilizi apportati dal processo di globalizzazione neo-liberista, in particolare gli scintillanti edifici a torre per uffici e residenze.

Gli insediamenti informali hanno una lunga storia di Buenos Aires, a causa delle numerose crisi politiche ed economiche che la città ha assistito. Tuttavia, un maggiore sforzo avverso alle abitazioni informali è stata intrapreso dai militari fin dagli anni Settanta, quando la dittatura ha eseguito una brutale riprogettazione della organizzazione urbana. L'esercito voleva operare una ristrutturazione urbana che affrontasse la questione del controllo politico della città e disponeva della forza per demolire la maggior parte degli insediamenti informali centrali. I governi democratici hanno cercato poi di affrontare la questione degli alloggi informale stabilendo che alcuni diritti sociali fossero inclusi nella costituzione della città.

La difesa delle *villas* è stata sostenuta da attivisti e funzionari come un modo di offrire una soluzione abitativa in aree vicino ai posti di lavoro per coloro che non hanno accesso all'alloggio di mercato³². Inoltre, nel periodo successivo alla crisi finanziaria del 2001, dure lotte sociali hanno contrassegnato lo sviluppo dei movimenti urbani³³. Politiche di regolarizzazione significano in primo luogo la delimitazione e riconoscimento dei confini degli insediamenti, per rivendicare il diritto alla proprietà del

suolo e procedere infine a migliorare gli edifici privati e i servizi pubblici.

Più tardi, i governi nazionale e cittadino hanno adottato un'agenda neoliberista che ha spianato la strada per la rapida trasformazione della città attraverso processi di spostamento dolorosi. La frammentazione territoriale nega l'universalità di una città moderna. La frammentazione è stata favorita dalla costruzione di comunità chiuse, alla periferia della città, l'abbellimento dei luoghi turistici, e dalla *gentrification* dei vecchi quartieri centrali.

Come risultato, la città è divisa in piccole comunità mentre l'organizzazione urbana è proiettata su una scala sempre più ampia. Insedimenti compatti, come nella città europea storica e insediamenti dispersi, come nello sprawl del Nord America, sono combinati in una ristrutturazione perenne di regioni urbane, dove le classi sociali potrebbero diventare spazialmente più vicine ma socialmente più divise³⁴.

La regolamentazione urbana non è mai neutrale o uniforme; esso dipende infatti dalla rappresentazione dello spazio e dalla rappresentazione degli attori³⁵. Un tale proiezione ideologica, però, cambia nel tempo; la griglia è la stessa, la funzione e gli effetti sono ridefiniti. Infrastrutture moderne come le autostrade hanno spazzato via vaste parti della città, imponendo una 'super rete' a scala regionale e promuovendola riorganizzazione della struttura della città; tuttavia, non sono riusciti a imporre un nuovo ordine tale. I recenti sviluppi neoliberisti spiccano in una forma orgogliosamente e classicamente isolata; e sebbene la città demograficamente non cresca più, il numero di abitazioni è aumentato del 50% e le 'torri neoliberali' rappresentano ormai la maggior parte delle nuove costruzioni³⁶.

Tutti questi insediamenti sfuggono dunque al modello moderno, e negano l'ordine e la fluidità della griglia, negando in particolare il rapporto tra spazio privato e pubblico; e curiosamente, si tratta di forme apparentemente diverse, premoderne e marginali in un caso, opulente e avanzate nell'altro. In ogni caso, tendono a negare la continuità delle strade, l'organizzazione regolare dello spazio e la distinzione delle funzioni.

Ma alla fine, l'organizzazione spaziale di Buenos Aires resta compromessa da queste alterazioni? La risposta che pare possibile dare è che la forza della organizzazione spaziale della città sta proprio nella capacità di accogliere regimi e forme spaziali diverse. La forma attuale della città – la somma di torri speculative, la frammentazione derivante dalla somma di *barrios cerrados*, i grandi progetti parzialmente governati – è una manifestazione della sovrapposizione e contaminazione tra moderno e postmoderno. Qualunque sia il modello di razionalità che ha prodotto in origine queste differenti fenomeni e temporalità diverse, certamente eterogenee nei casi delle

villas, dei *barrios* o delle torri, è la loro combinazione nel corso del tempo e le loro eventuali 'ibridazioni' che costituiscono la natura della Buenos Aires contemporanea. E Buenos Aires è certamente il risultato del loro processo di ibridazione, il contrario di quello che il modernismo urbanistico avrebbe voluto produrre.

Il modernismo, à la Brasilia; ma non la modernità. La forza di Buenos Aires è infatti di non scegliere tra i diversi modelli di modernità depositati al suolo. Questa ibridazione è particolare, e pare un elemento di curiosa coincidenza tra le riflessioni di Latour e Canclini, che pur lo intendono in modi diversi. Nel campo urbano, la riflessione sugli *assemblage* e gli ibridi di attori sociali umani e non è appena agli inizi, ma è chiaro il motivo di interesse per il carattere materiale dell'azione sociale nello spazio.

La griglia, il parco, il quartiere, l'*esquina* stessa (come tutte le reti tecnologiche e i sistemi di supporto alla vita urbana) sono in questo senso degli ibridi materiali che esistono solo per la combinazione di elementi materiali e culturali, ancorché variamente e implicitamente considerati dagli approcci tecnici e politici³⁷. Ma sono anche degli ibridi culturali, nel senso che aggiunge Canclini come mescolanza di temporalità diverse, della cultura della tradizione e della modernità. Pratiche ibride che conservano e mescolano elementi tradizionali aprendosi altresì al consumo di massa dell'epoca attuale e postmoderna; non sono contrapposizioni esclusive, tantomeno fasi temporali o settori distinti, ma piuttosto modi che si sovrappongono e mescolano, creando appunto: «un'eterogeneità multi-temporale della cultura moderna che è conseguenza di una storia nella quale la modernizzazione ha operato alcune volte mediante la sostituzione del tradizionale con l'antico»³⁸. La sua preoccupazione principale, tuttavia, è di emancipare le pratiche culturali dalla missione 'folclorica' della conservazione della identità. Poco più di dieci anni più tardi, si aggiunge una connotazione politica, e le pratiche ibride appaiono contribuire al movimento contro le logiche dominanti della finanza internazionale e del turbo capitalismo.

La modernità di Buenos Aires è dunque fatta di materiali e tempi diversi. La coesistenza di tempi diversi è il nocciolo della informalità e al tempo stesso della particolare modernità di Buenos Aires. In parte, per ragioni storiche e di lungo periodo: globalizzazione e modernità sono, come suggerisce Dussel, strettamente legate l'uno all'altra, e l'America Latina ha giocato un ruolo fondamentale nell'organizzazione del modernismo eurocentrico globale. In parte, invece, per i caratteri specifici della realtà argentina; una «modernità periferica», come descrive Sarlo³⁹, anche perché Buenos Aires moderna accetta questo insormontabile *decalage* e raramente cerca di imporre un modello

di urbanità attraverso il disegno della sua urbanistica.

Una modernità incompleta e reticente, che mai si dispiega interamente. Si ritrova, in questo passaggio, un'argomentazione analoga a quella sollevata, non di recente, sulla specificità della città mediterranea⁴⁰. Una città che è sfuggita alla razionalizzazione fordista e ha mantenuto caratteri della tradizione resistendo alla erosione moderna del passato. Proprio questo carattere diviene elemento di forza, quasi un vantaggio competitivo, per scimmiettare il gergo degli economisti liberisti, nel contesto del postmoderno. Città come Barcellona e Bilbao mostrano però come si possa recuperare il ritardo rispetto allo sviluppo fordista e coniugare caratteri della tradizione e della modernità, riconciliare tempi e culture che il modernismo aveva scisso.

Una delle possibili conclusioni è che le città, le città del Sud in particolare, sono sempre più tradizionali, moderne e postmoderne allo stesso tempo: sono sempre più caratterizzate dalla compresenza di temporalità diverse. Sempre seguendo Latour, si rende necessaria una nuova costituzione delle cose, un riconoscimento della coesistenza di 'cose' che pertengono a temporalità diverse proprio perché le città «non sono mai state moderne»: anzi, proprio perché le arti del design (l'architettura e l'urbanistica tra le altre) si sono sempre occupate di ibridi, pur faticando a dar conto e veste teorica a questa attività⁴¹.

¹ Cfr. B. LATOUR, *Nous n'avons jamais été modernes*, Editions La Découverte, Paris 1991, trad. it *Non siamo mai stati moderni*, Elèuthera, Milano 1995-2009 (nuova edizione rivista).

² Cfr. M. CREMASCHI, *Esperienza comune e progetto urbano*, Angeli, Milano 1994.

³ L. MAZZA, *Centenary Paper: Plan and constitution – Aristotle's Hippodamus: Towards an 'Ostensive' Definition of Spatial Planning*, in «Town Planning Review», LXXX, n. 2, 2009, pp. 113-141.

⁴ Tra la sterminata letteratura, cfr. D. FRISBY, *Cityscapes of Modernity: Critical Explorations*. Polity Press, Cambridge-Oxford 2001.

⁵ H.U. GUMBRECHT, *Modern, Modernität, Moderne*, in *Geschichtliche Grundbegriffe*, a cura di O. Brunner, W. Conze, R. Koselleck, vol. IV, Klett-Cotta, Stuttgart 1978, pp. 93-131, cit. in D. FRISBY, *Modernità*, voce nella *Enciclopedia delle scienze sociali*, vol. V, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 1996, pp. 754-761.

⁶ M. BERMAN, *All that is Solid Melts into Air: the Experience of Modernity*, Simon and Schuster, New York, 1982, trad. it. *L'esperienza della modernità*, Il Mulino, Bologna 1985.

⁷ E. DUSSEL, *The Invention of the Americas: The Eclipse of the "Other" and the Myth of Modernity*, Continuum, New York 1995.

⁸ Iain Chambers ha concisamente precisato che «the metropolis is, above all, a myth, a tale, a telling that helps some of us to locate our home in modernity, there to find the new gods, the new myths...». I. CHAMBERS, *Border Dialogues: Journeys in Postmodernity*,

Routledge, New York 1990, 2013, p. 9.

⁹ M.C. BOYER, *Dreaming the Rational City: The Myth of American City Planning*, MIT Press, Cambridge 1986.

¹⁰ I. FARIAS, S. STEMMLER, *Deconstructing 'Metropolis': Critical Reflections on a European Concept*, in *Thick Space: Approaches to Metropolitanism*, a cura di D. Brantz, S. Disko, G. Wagner-Kyora, Transcript, Bielefeld 2012.

¹¹ E. TALEN, C. ELLIS, *Beyond Relativism: Reclaiming the Search for Good City Form*, in «Journal of Planning Education and Research», XXII, n. 1, 2002, pp. 36-49, p. 40.

¹² E.W. SOJA, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell, Oxford 2000.

¹³ Per un'introduzione dal punto di vista storico e sociologico: F. ALIATA, *La ciudad regular, Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires postrevolucionario, 1821-1835*, Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires 2006; A. GORELIK, *Miradas sobre Buenos Aires, Siglo XXI*, Buenos Aires 2004; P. PÍREZ, *Buenos Aires metropolitana: política y gestión de la ciudad*. Centro editor de América latina, Buenos Aires 1994.

¹⁴ Bisogna annotare, a rischio di pedanteria che spesso l'urbanità (originariamente sinonimo di gentilezza e civiltà) tende ad essere equiparata a urbanizzazione e al corrispondente, peculiare stile di vita in contrasto con la tradizione e la cultura popolare. E che il modo di vita in parte corrisponde al termine inglese *urbanism*, come nell'esempio già citato di Wirth, ma non ha diretto equivalente in italiano. Inoltre, l'*urbanism* è sempre più spesso utilizzato come uno slogan disciplinare moda invece di urbanistica, un modo di organizzare temi di ricerca (aggettivato in molte versioni come: *new, landscape, everyday, open-source* o *subaltern urbanism*), o per indicare una posizione ideologica o filosofica specifica.

¹⁵ BERMAN, *All That Is Solid*, cit.

¹⁶ M. CREMASCHI, *Urbanità e spazio pubblico*, in «Archivio di studi urbani e regionali», n. 94, 2009.

¹⁷ «Il villaggio circolare di Kejara è tangente alla riva sinistra del Rio Vermelho [...] Un diametro del villaggio, teoricamente parallelo al fiume, divide la popolazione in due gruppi [...] un secondo diametro, perpendicolare al precedente, taglia ancora le metà secondo un esse nord-sud [...] Ogni clan ha dunque la sua posizione nel cerchio delle case: è Cera o Tugaré, della parte a monte o di quella a valle, oppure diviso ancora in due sottogruppi a causa di quell'ultima divisione che, sia da una parte che dall'altra, passa attraverso le abitazioni di un determinato clan», C. LÉVI-STRAUSS, *Tristes tropiques*, Plon, Paris 1955, trad. it. *Tristi tropici*, Il Saggiatore, Milano 1960, p. 245.

¹⁸ TALEN, ELLIS, *Beyond Relativism*, cit.

¹⁹ CREMASCHI, *Esperienza comune e progetto urbano*, cit.

²⁰ A. BALDUCCI, *Brasilia, la città (non) pianificata*, in *Brasilia: un'utopia realizzata, 1960-2010*, a cura di A. Balducci et al., Electa, Milano 2010.

²¹ Il disegnatore di Brasilia Lucio Costa rivendica una coesistenza programmatica che pare però opposta alle sue pratiche: «l'automobile non costituisce più un nemico inconciliabile dell'uomo: l'auto è stata addomesticata [...] diventa 'inumana', minacciosa e ostile nei confronti dei pedoni quando è posta all'interno di un sistema di traffico caotico. Sebbene sia necessario mantenere un certo livello di separazione, in alcune circostanze e per reciproca convenienza, la coesistenza può, a volte, essere indispensabile», L. COSTA, *La Memória descritiva do Plano piloto de Brasilia*, 1957, trad. it. in *Brasilia: un'utopia realizzata*, cit., p. 121.

²² J. HOLSTON, *The Modernist City, An Anthropological Critique Of Brasilia*, Chicago UP, Chicago, 1989, p. 125.

- ²³ R. KOOLHAAS, *Delirious New York*, Electa, Milano 2000 (ed. orig. 1978).
- ²⁴ F. FARINELLI, *Geografia: un'introduzione ai modelli del mondo*. Einaudi, Torino 2003.
- ²⁵ Oltre alle diagonali, che non hanno l'incisività di quelle di Barcellona, le due vie che grossomodo corrispondono al cardo e al decumano della città, *Rivadavia* e *9 de julio*, sono considerate rispettivamente la più lunga e la più larga strada del mondo.
- ²⁶ A. GORELIK, *La grilla y el parque: Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires 1998.
- ²⁷ Il parco proporrebbe il modello comunitario della condivisione delle amenità, un'equalizzazione dell'accesso a beni comuni su base civica. L'organizzazione razionale della maglia ortogonale di strade si staglia contro i blocchi caotici di aggregati edilizi ospitati dagli isolati quadrati. Le costruzioni che affollano gli isolati costituiscono i *barrio*, i quartieri urbani dove si ricostruisce un'identità a cavallo tra il quotidiano urbano, il mito della pampa e la proiezione nostalgica del paese di emigrazione. Sono due regni complementari; l'ordine e la fluidità della sfera pubblica sono stati pensati per limitare e completare l'anarchia, la discontinuità e la varietà all'interno degli isolati. GORELIK, *La grilla y el parque*, cit.
- ²⁸ Infatti, la cultura della città negli anni '30 era estremamente ricca e vibrante. Due rappresentazioni principali, però, hanno lottato per interpretare questo processo di differenziazione: da un lato, il quartiere progressivo, il luogo moderno, sostenuto dalle politiche riformiste del tempo; dall'altro, l'immagine romantica della letteratura e del tango, che si opponeva a un'idea negativa di progresso, e qualificava il *barrio* come un deposito di ricordi del passato. Nel primo caso, la griglia era lo strumento per livellare opportunità, di distribuire le proprietà; nel secondo, era il supporto per equalizzare le differenze. In entrambi i casi, i contenuti ideologici e tecnici sono stati ugualmente importanti. Sul tema, B. SARLO, *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*, Nueva Visión, Buenos Aires 1998.
- ²⁹ M. WELCH GUERRA, *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*, Walter-Gropius-Lehrstuhl, Ed. Biblos Buenos Aires, 2005.
- ³⁰ N.G. CANCLINI, *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, Grijalbo, México 1990. Nel sottotitolo del libro, al posto di strategie, si potrebbe leggere meglio tattiche alla de Certeau.
- ³¹ N. LIBERTUN DE DUREN, *Planning à la carte: The Location Patterns of Gated Communities around Buenos Aires in a Decentralized Planning Context*, in «International Journal of Urban and Regional Research», XXX, n. 2, 2006, pp. 308-327.
- ³² A. SEHTMAN, *La reproducción política de la precariedad urbana; el caso de la Villa 31 (1996-2007)*, Master Thesis, Georgetown University 2009.
- ³³ C. GATTI, *Costruendo l'(auto)organizzazione territoriale: Movimenti e cittadinanza urbana tra settori medi e popolari a Buenos Aires*, Dissertazione di dottorato, Università Roma Tre, Roma 2010.
- ³⁴ P. PIREZ, *Buenos Aires: Fragmentation and Privatization of the Metropolitan City*, in «Environment and Urbanization», XIV, n. 1, 2002, pp. 145-158.
- ³⁵ WELCH GUERRA, *Buenos Aires a la deriva*, cit.
- ³⁶ A. SEHTMAN, *Una ciudad librada al mercado*, in «Le Monde Diplomatique-Cono Sur», n. 164, febbraio 2013.
- ³⁷ B. LATOUR, *Paris ville invisible*, Les Empêcheurs de penser en rond & La Découverte, Paris 2009.
- ³⁸ N.G. CANCLINI, *Diferentes, desiguales y desconectados. Mapas de la interculturalidad*, Gedisa, Barcelona 2004, p. 74.

³⁹ SARLO, *Una modernidad periférica*, cit.

⁴⁰ L. LEONTIDOU, *Alternatives to Modernism in (Southern) Urban Theory: Exploring In-Between Spaces*, in «International Journal of Urban and Regional Research», XX, n. 2, 1996, p. 178-195.

⁴¹ «For a philosopher, space is a series of coexistence or cohabitations. [...] now we are in the time of space in the sense that cohabitation of all of the things that were supposed to be past are now simultaneously present. I think that is a very big change for Designers – in the large sense of the word – because now you have to create the conditions of cohabitation, of building a completely new space where you have to breathe». Bruno Latour, citato in T. GHOSN, J. EL HADI, S. RAMOS, *The Space of Controversies, Interview with Bruno Latour*, in «New Geographies», n. 0, 2008, pp. 122-135.

