

Riapriamo il dibattito sull'urbanistica a Brescia – 3

Il legame della città fra passato e presente

di Carlo Simoni

«Non si vuole presentare il risultato di un'indagine condotta da uno *storico*», ma «il prodotto di un'esercitazione da architetto», non una sintesi ma «sei esercizi di analisi»; contrariamente a quanto annuncia la dichiarazione che lo apre, *La città negata* si propone, anche, come uno dei più seri, senz'altro dei più stimolanti lavori di storia locale apparsi negli ultimi anni. E questo per diverse ragioni.

Innanzitutto perché il libro è percorso dal senso del legame fra passato e presente, da una percezione che non si traduce in formulazioni astratte o petizioni di principio, ma si concretizza in un proposito preciso che guida la ricerca: quello di studiare le «*radici*» culturali attraverso le quali si alimenta, più o meno avvertitamente il lavoro di oggi».

«Più o meno avvertitamente», che può significare più o meno consapevolmente, ma anche in modo più o meno avvertito, attento, documentato. L'itinerario che Zaniboni ci propone non è infatti ricco solo di consapevolezza, non si tratta unicamente di un percorso di conoscenza, ma anche di una proposta di metodo, di una dimostrazione di quella capacità di andirivieni fra ieri e oggi che è decisiva nel lavoro storico, almeno in un lavoro storico che non eluda il compito costante di una ricerca del proprio senso, dei propri scopi culturali e civili.

Tutto il libro è intessuto di prove di questa capacità. La necessità di dimensionare la città, ad esempio, di attrezzarla in funzione delle esigenze poste dall'evoluzione economica e sociale risulta ricorrente e fa così apparire la situazione della metà degli anni Venti per alcuni versi simile a quella degli ultimi anni Cinquanta e, quel che più conta, a quella della fine dello scorso decennio. E non si tratta solo di una analogia di circostanze, ma anche di una continuità culturale profonda, consistente nell'atteggiamento che formula proposte operative basandosi sul valore (ritenuto o preteso) fondamentale delle grandi infrastrutture in rapporto alla struttura fisica della città: si tratta di un «mito tecnologico» – avverte l'autore – che «è tornato a farsi vivo» con l'ipotesi del metrobus.

Ma il caso più significativo di raffronto che porta alla constatazione di una continuità compare quando si paragona la politica urbanistica della ricostruzione con quella del fascismo e si deve ammettere che l'assunto di base è lo stesso, che anche dietro demolizioni come quella del vecchio ospedale agisce la convinzione che «la struttura antica sia *manipolabile e sostituibile* con nuovi tessuti appartenenti a scale di intervento moderne».

Non si tratta tuttavia, né di questo né negli altri casi segnalati, della

rilevazione di una continuità che comunque appartiene al passato. Ci sono altri nessi, più attuali, e inquietanti: l'analisi della vicenda di Brescia due, di «un nuovo centro direzionale che reinneschi la rendita, come deve periodicamente accadere in ogni organismo urbano che *si rigenera*», rimanda alla questione del maggiore nucleo di aree ex industriali: «il comparto Milano ed il suo milione, circa, si metri cubi che restituisca prospettive da miracolo edilizio». (È significativo – occorre notare – il fatto che il futuro di questa parte della prima periferia torni un'altra volta nella trattazione e ancora, con lucido pessimismo, come probabile occasione di innesco di meccanismi di rendita).

Gli esempi che l'autore propone, per quanto diversi, non sono dunque giustapposti o tenuti insieme solo dall'impegno critico, ma finiscono per delineare una sorta di «tradizione culturale della città», fatta di intervento duro e distruttivo ma anche di minuta, continua erosione nel centro storico, e di considerazione delle aree esterne come territorio da colonizzare, come «patumiera della città consolidata».

Il disinteresse per le periferie

Si mette così in luce la radice di un atteggiamento tuttora diffuso e operante: la scarsa, o comunque subordinata considerazione delle periferie, l'abitudine a pensare la città come l'aggregato coincidente con la vecchia città murata e il territorio urbano “oltre il ring” – diremmo oggi – come irrilevante per l'immagine della città, o irrecuperabile, o “ridisegnabile”, come una lavagna vuota o che si può comunque cancellare. Le manifestazioni di questo atteggiamento sono numerose: dal piano del gruppo romano di Aschieri nel '27, che non si preoccupa di stabilire suture fra l'intorno senza qualità del Vantiniano e la città storica, alle posizioni assunte dalla giuria del concorso, che riterrà di non dar eccessivo peso al problema della sistemazione dei Ronchi; dalla scelta del piano del 1954, di concentrare le sue proposte sul centro e abbandonare l'espansione urbana «al valore assoluto dell'interesse privato e delle rendite», alla costruzione del cavalcavia di via Saffi che rappresenta, all'inizio degli anni Sessanta, un'occasione clamorosamente mancata di creare luoghi al posto di limitarsi a connettere semplicemente spazi.

Questo discorso sulla rinuncia o sull'incapacità dell'architettura di creare luoghi, di dare senso alle porzioni di territorio via via edificate o attrezzate, si può tuttavia trasferire a tutta l'espansione del secondo dopoguerra, affidata che fosse a privati a enti pubblici o cooperativistici, villaggi Marcolini e quartieri Iacp compresi, dunque, sia pure con eccezioni come quelle rappresentate da alcuni interventi in via Collebeato e a Torricella.

La constatazione, e la documentazione, di questo più o meno esplicito disinteresse per le periferie è la via che consente di formulare un giudizio di grande equilibrio ma anche di disincantato realismo su S. Polo: un'operazione di grande novità, una lezione per molti versi, capace tuttavia di suscitare, paradossalmente, il dubbio di rappresentare l'ennesima traduzione dell'«atteggiamento della città borghese racchiusa entro le mura che considera *altro da sé* quella congerie di aree, strade, case, fabbriche che è la periferia del ventesimo secolo». E come la concezione da cui è sorto S. Polo, così non sono apparse aliene da questo “pregiudizio” le forze di opposizione al governo locale, «prigioniera della valutazione (“marxista”) che considera l'urbanistica come conseguenza di altri fatti» come “sovrastruttura” (o non affette piuttosto da un

non sopito idealismo – sarebbe forse il caso di chiedersi – che ama più parlare di patrimonio artistico della città che della sua complessiva e concreta fisionomia, e finisce ancora una volta per avere a cuore la Brescia delle chiese, dei palazzi e dei musei assai più che quella dei quartieri nei quali vive la stragrande maggioranza della popolazione?)

Le molte letture cui *La città negata* si presta, le suggestioni diverse che ne derivano fanno di questo lavoro un esempio inequivocabile della capacità di pensare politicamente il passato (politicamente nel senso più pieno del termine, ma, in questo caso, anche in connessione alla dimensione di esperto, di operatore della polis, quale è l'autore). Zaniboni riesce capace infatti non solo a guardare (e farci guardare) con occhi diversi «problemi apparentemente consunti», ma è anche conscio del fatto di condurre un esame «spietato» di alcune vicende urbanistiche dell'ultimo secolo e di sovvertire così le regole di un dibattito stanco e «pieno di blandizie ed autogiustificazioni».

Pensare politicamente il passato

Il libro si offre dunque come una prova della possibilità di pensare politicamente il passato, ma anche di pensare storicamente il presente, sempre con occhio distaccato e insieme appassionatamente partecipe, lieve nei toni e serio nelle implicazioni: non è un abuso, in questo libro, la citazione ricorrente delle *Città invisibili* di Calvino.

Anche l'opera storiografica che si pretende sintesi in realtà ha operato scelte drastiche sia nei contenuti che nel metodo: negli «esercizi» di Zaniboni le scelte sono dichiarate esplicitamente, ma i temi privilegiati, i momenti sui quali ci si sofferma, il gioco continuo dei rimandi fanno di questo libro un'opera conchiusa, un discorso tanto coeso e pregnante da rendere legittimo il porre alla fine quesiti fondamentali e indifferibili.

Che cosa resta, qual è il destino della capacità bresciana di fare le cose? Una capacità ingannata dai fasti del ventennio, illusoriamente soddisfatta da una pervicace capacità di autolegittimarsi, messa in imbarazzo dagli esiti di S. Polo, stretta oggi da «un nuovo primitivismo urbano» in forza del quale «ognuno costruisce per sé e sul suo»?

La risposta è in qualche modo tracciata nelle ultime righe del libro: «all'interno delle varie operazioni vengono privilegiati i parametri operativi, istituzionali, gestionali (...) il coraggio che è nelle opere si rivela disattento alle idee che ne costituiscono il fondamento (...) la insopprimibile propensione al fare, senza vincoli di ordine collettivo ed impedimenti teorici sembra di nuovo tornata alla ribalta».

Sono parole che credo vadano assunte come un invito, un'indicazione di metodo, da applicare da subito a quanto sta sul tappeto, forse già in quel lavoro, che in questi mesi attende gli amministratori pubblici, relativo alle varianti al piano regolatore e all'esame delle osservazioni in proposito formulate.
