il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Ritratti di città. Città del Messico, dell'acqua e altri paradossi

Diego Rivera – El mercado de Tlatelolco, Palazzo Nazionale, 1942 (©COM:FOP#Mexico)

Report dalla più popolosa agglomerazione urbana dell'America Latina: una megalopoli costretta a fare i conti con il suo passato, tra fragilità ambientale, drammatiche disuguaglianze e tanta creatività architettonica

CITTA' DEL MESSICO. **Nel Palazzo Nazionale**, al secondo livello del cortile d'onore, **un affresco mostra una veduta di Tenochtitlán**. L'antica capitale azteca fu **dipinta lì dal muralista Diego Rivera**, impegnato sin dal 1929 in un epico ciclo sulla storia del Paese dalle civiltà preispaniche al XX secolo. Alle spalle del trambusto di un mercato **la città si espande su isolotti irregolari, collegati tra loro da ponti e terrapieni. Tutto intorno l'acqua del lago di Texcoco. E le imponenti vette dei vulcani della Sierra Nevada.**
In pochi ricordano che la vasta valle sulla quale sorge oggi la più grande agglomerazione urbana d'America Latina non è altro che il letto di un sistema di laghi. **Gli aztechi avevano** infatti **fondato**, come i veneziani, **la loro capitale sull'acqua**. A quella che un tempo era un'immensa urbe lagunare di 200.000 abitanti fu tuttavia imposto dopo la conquista lo schema coloniale, la griglia regolare, la razionalità europea. Prima i colonizzatori, poi i governi autonomi, infine l'urbanizzazione novecentesca – **in 500 anni i circa 2.000 kmq di lago furono progressivamente drenati**, sancendo così definitivamente la separazione di Città del Messico

da uno dei suoi elementi costituenti: l'acqua. **La storia del prosciugamento artificiale del lago di Texcoco è la storia della Città del Messico di oggi**. Perché racconta la condanna di una città sorta dall'imposizione forzata di modelli di modernizzazione esterni. E perché spiega come mai oggi il tema della **gestione delle risorse idriche** sia diventato il principale punto intorno al quale si gioca lo sviluppo futuro della megalopoli.

Costruire sul letto di un lago

Dal 2015 è in costruzione, sui terreni altamente salini del prosciugato lago di Texcoco, **un nuovo aeroporto intercontinentale su progetto dello studio britannico Foster + Partners in collaborazione con il messicano Fernando Romero**. Una nuova struttura aeroportuale si è resa sempre più urgente, a causa della completa saturazione dell'attuale scalo Benito Juárez. La faraonica struttura in vetro avrà una capacità di 120 milioni di passeggeri all'anno, diventando così **il maggiore scalo aeroportuale d'America Latina**. Nonostante il progetto metta al centro i temi dell'efficienza energetica e della progettazione sostenibile, vari esperti hanno criticato il notevole impatto ambientale della struttura sul già altamente alterato sistema ecologico della Valle del Messico. **Fortemente messa in discussione è stata soprattutto la decisione di trasformare l'attuale lago Nabor Carillo** – risultato dell'unico tentativo di riportare l'acqua in città nel 1965 – **in una laguna di regolazione, secca per la maggior parte dell'anno**. A questo si aggiungono critiche riguardanti i costi del cantiere, i ritardi nell'avanzamento dei lavori, presunte irregolarità nell'assegnazione degli appalti e l'assoluta mancanza, in fase progettuale, di una consultazione popolare.
Non a caso l'*affaire aeroporto* è diventato, lo scorso luglio, uno dei temi caldi delle elezioni presidenziali, che hanno visto vincente Andrés Manuel López Obrador, primo presidente di centro-sinistra della storia del Paese dopo anni di regime *de facto* monopartitico del conservatore PRI. **Il nuovo presidente** -che entra in carica l'1 dicembre 2018- **ha indetto un referendum per decidere le sorti del mega-progetto, il cui avanzamento attuale è al 31%**. Anche se la decisione ha preoccupato diversi cittadini, scettici davanti all'idea di rimettere una scelta di tale portata strategica al giudizio popolare, gli esiti della consultazione, annunciati il 28 ottobre, con quasi il 70% di preferenze hanno auspicato il blocco dei lavori. Ora bisognerà capire come ne terrà conto il governo, visto che la questione è strettamente legata ad altre complesse problematiche urbane, prime fra tutte quelle dell'approvvigionamento idrico e

dell'inquinamento atmosferico.

La condanna della modernità

L'esplosione novecentesca dell'area urbana di Città del Messico, passata **dai 3 milioni di abitanti del 1950 agli attuali 22 milioni**, è avvenuta soprattutto seguendo processi di urbanizzazione informale. Una cementificazione orizzontale che ha portato da un lato al sempre maggiore sfruttamento delle falde acquifere, dall'altro all'impossibilità di recupero delle acque piovane, oggi per la maggior parte scaricate nel sistema fognario. **Mentre interi quartieri sono soggetti a gravi problemi d'inondazioni durante la stagione delle piogge, molti cittadini ricevono acqua in maniera irregolare o non hanno alcun accesso al saturato sistema di approvvigionamento**. Un sovrasfruttamento che spiega perché molti edifici, soprattutto nel centro storico, affondano lentamente nel suolo di diversi centimetri l'anno.
Il violento terremoto del 19 settembre 2017 ha in questo senso improvvisamente messo a nudo le fragilità di una città cresciuta troppo in fretta e, come scriveva Octavio Paz, «*condannata ad essere moderna*». Una fragilità che, tuttavia, va di pari passo con un'energia creativa difficile da riscontrare oggi in altre città d'America Latina. Sul piano urbanistico, per esempio, l'architetto **Alberto Kalach ha sviluppato un progetto di "ritorno alla città lacustre", che prevede l'allagamento dei terreni disabitati del fondale del lago di Texcoco e un nuovo aeroporto su un'isola ubicata al suo centro**. L'enorme superficie d'acqua potrebbe servire da bacino di reflusso per le acque in eccesso in caso d'inondazione e abbasserebbe, grazie alla grande evaporazione, i livelli d'inquinamento cittadini.

Un laboratorio di idee

Se questa proposta è rimasta su carta, altri progetti a scala urbana hanno riattivato in maniera significativa diverse aree della città. Sul lato del trasporto pubblico alle 12 linee di metropolitana esistenti si sono aggiunte a partire dal 2005 sette linee di *Metrobús*– il sistema di trasporto veloce di tipo *Bus rapid transport*. Dal 2010 Città del Messico possiede poi il più grande sistema di *bike sharing* d'America Latina, che sotto il nome di *EcoBici* è cresciuto esponenzialmente di anno in anno, arrivando a contare oggi quasi 7.000 biciclette.
Anche sul fronte architettonico la città è diventata un laboratorio internazionale di sperimentazione culturale. Mentre i giovani studi di progettazione messicani aumentano di

giorno in giorno, la città attrae architetti stranieri che approfittano di un mercato in espansione e di una grande libertà professionale. Dopo i pasticci postmoderni e neo-barraganiani della generazione di Ricardo Legorreta, giovani studi tra i quali **Ambrosi Etchegaray**, **Frida Escobedo** o **Fernanda Canales** si sono dimostrati capaci di reinterpretare la forte cultura autoctona in chiave contemporanea e mai banale. Una generazione di creativi stranieri ha poi scelto Città del Messico come luogo di lavoro: il francese **Emmanuel Picault**, la spagnola **Isabel Abascal**, l'argentino **Abel Perles**, il belga **Wonne Ickx**, il tedesco **Max von Werz** sono solo alcuni dei nomi che arricchiscono, con il loro contributo, una scena architettonica ormai globale.

Uno sviluppo squilibrato

L'ondata di rinnovamento che sta attraversando la città presenta tuttavia tante luci quante ombre. Da un lato interessa infatti quasi esclusivamente le aree a reddito alto e medio-alto. Dall'altro si concretizza in **grandi interventi puntuali e disconnessi tra loro**, spesso portati avanti dagli interessi di potenti attori privati. Se lo sfavillante quartiere di *Nuevo Polanco* finanziato dal magnate delle telecomunicazioni **Carlos Slim** ha dato spazio a edifici di grande caratura come il **Museo Jumex di David Chipperfield** (2013), si è fatto anche tragicamente **simbolo**, con le sue torri di multinazionali e appartamenti di lusso, **della scellerata disuguaglianza economica della città e del Paese intero**. Non poi così diversa è la questione legata all'esplosione immobiliare del *Paseo de la Reforma*, l'haussmanniano viale del centro città, lungo il quale **sono in costruzione decine di grattacieli** su progetto di studi nazionali e di grandi nomi quali Richard Meier e Norman Foster. L'ammasso di neoliberiste torri *curtain-wall* condizionate non può che richiamare alla mente l'epoca del cosiddetto **Porfiriato**, quando architetti italiani come Adamo Boari venivano incaricati di "europeizzare", con capitelli e timpani in marmo, il "barbaro" centro città.

Se si accetta insomma che la disuguaglianza è, ed è purtroppo sempre stata, presupposto della società e quindi dell'architettura messicana, l'attuale fervore di Città del Messico ha dell'incredibile. E in misura ancora maggiore proprio perché i fili spinati intorno alle case, i vetri specchiati e la foschia giallastra dello smog rimangono a testimoniare silenziosamente i dolorosi anni novanta, segnati dalla crisi economica del 1994, il collasso ambientale e l'esplosione della violenza del narcotraffico. Come da questo difficile

passato Città del Messico sia diventata in pochi anni un polo culturale e di creazione architettonica di riferimento a scala mondiale dimostra **le capacità di questa megalopoli apparentemente sempre sull'orlo del tracollo eppure stracolma di forze creative**. E mentre alla Mostra del Cinema di Venezia trionfa il delicato racconto urbano *Roma* di Alfonso Cuarón e a Londra Frida Escobedo ha portato, con il suo Serpentine Pavilion, le suggestioni dell'architettura messicana al centro di Hyde Park, agli architetti è rimesso il compito di disegnare il futuro di questa antica megalopoli d'acqua. Così tragicamente sempre uguale a se stessa, eppure oggi così diversa.

Autore

Leonardo Lella

Architetto e curatore. Formato in Architettura all'Università Roma Tre e alla TUM di Monaco, ha realizzato soggiorni di studio ad Amburgo e a Città del Messico. Interessato all'ambito curatoriale come a quello editoriale, ha fatto parte tra il 2015 e il 2018 della redazione della rivista tedesca "Baumeister" per la quale ha coperto principalmente l'attualità architettonica italiana, francese e latino-americana. Nel 2018 ha lavorato a Venezia per la Biennale di Architettura e ha contribuito a Roma alla riapertura della testata "l'architetto". Ha contribuito a numerose pubblicazioni di architettura contemporanea tra cui "Francis Kéré: Radically Simple" (a cura di A.Lepik, Hatje Kanz, 2017) e scrive regolarmente per riviste e siti di settore. Dal 2019 è assistente curatore al centro di architettura Arc en rêve di Bordeaux