



EWT/ Eco Web Town

Magazine of Sustainable Design

Edizione SCUT, Università Chieti-Pescara

Registrazione al tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

ISSN: 2039-2656

Forme della sostenibilità urbana in Messico

Tavola rotonda, Casa dell'Architettura Roma, 21 ottobre 2013

Julio Gaeta (Gaeta-Springal Arquitectos), Alfonso López Baz (LBC Arquitectos), Fernando Mendez Bernal (Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México CAM SAM), Félix Sánchez Aguilar ([Sánchez Arquitectos y Asociados](#)), Mario Schjetnan (Grupo de Diseño Urbano), Francisco Serrano (Academia Nacional de Arquitectura de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos), Luby Springall (Gaeta-Springal Arquitectos), Félix Villaseñor Jiménez (Asociación Arquitectos Directores Responsables de Obra), Yuri Zagorin Alazraki (Z Desarrollo + Arquitectura), Veronica Gonzalez Zavala (VGZ[A]arquitectura y diseño) - con Massimo Angrilli (Università G. d'Annunzio), Pepe Barbieri (Università G. d'Annunzio), Alberto Clementi (Università G. d'Annunzio), Cesare Corfone (Università G. d'Annunzio), Livio Sacchi

L. Sacchi (introduzione)

Questo incontro - organizzato dalla rivista *EWT* e ospitato presso la sede dell'OAR, Ordine degli Architetti P.P.C. di Roma e provincia - nasce da uno scambio culturale e professionale che ha visto prima una delegazione dell'OAR ospite del CAM SAM, Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México - Sociedad de Arquitectos Mexicanos a Città del Messico con una mostra e una serie di conferenze, tavole rotonde e dibattiti nel marzo 2013 e, successivamente, nel mese di ottobre dello stesso 2013, una delegazione del CAM SAM a Roma ospite dell'OAR per una analoga serie di eventi. Entrambe le occasioni di incontro si sono rivelate di grande interesse, a testimonianza da una parte di come la cultura architettonica abbia raggiunto un elevato grado di omogeneità anche in Paesi molto lontani, dall'altra di come due città come Roma e Città del Messico, pur così diverse per dimensioni, e due Paesi come l'Italia e il Messico, pur così distanti, condividano invece, nei fatti, temi di importanza cruciale per la scena urbana contemporanea. Nel corso di tali scambi, Città del Messico si è dimostrata una megalopoli problematica, dove le principali questioni del nostro tempo - dallo sviluppo urbano sostenibile alla mobilità, dalla rigenerazione del patrimonio storico alla produzione del nuovo, dal consumo del territorio e delle risorse idriche al proliferare degli insediamenti abusivi - assumono proporzioni gigantesche ma non sono, a ben guardare, poi così diverse da quelle che agitano il dibattito italiano. La condizione messicana odierna ha anzi alcuni vantaggi: si tratta infatti di un Paese che, diversamente dal nostro, appare giovane, motivato e in forte sviluppo, pur essendo al tempo stesso radicato in uno straordinario passato nativo-americano ed europeo, ispanico in particolare, di altissima qualità stilistica e costruttiva e in una modernità straordinariamente libera e propositiva. In Messico si realizza dunque molto e spesso molto bene, in studi attivissimi e sempre pieni di

lavoro: l'architettura della città, arte del fare *par excellence*, non può che ricevere grandi benefici da una tale concretezza costruttiva che manca, purtroppo, a molti progettisti italiani.

Credo che se, forse, i colleghi messicani hanno qualcosa da imparare da noi progettisti italiani, certamente noi abbiamo moltissimo da imparare dai nostri colleghi messicani. Ritengo anche che il numero di *EWT* sul quale questa tavola rotonda sarà pubblicata, non possa che risultare di eccezionale interesse ai fini della comprensione di una metropoli così ricca di tensioni, sia in positivo sia in negativo, e probabilmente meno nota, almeno in Europa, di quanto meriterebbe. È quindi per me un grande onore, oltre che un grande piacere, aprire oggi questa tavola rotonda ospitata presso la Casa dell'Architettura di Roma e dare il benvenuto agli ospiti messicani e italiani che hanno dato la loro disponibilità a intervenire.

F. Mendez Bernal

Vorrei provare a interpretare, oltre al tema della sostenibilità dell'architettura, anche il tema della sostenibilità urbana. Le trasformazioni che stanno avvenendo oggi a Città del Messico sono numerose e di grande intensità.

Ci sono grandi aree industriali in corso di bonifica e di rigenerazione; estesi quartieri di residenze unifamiliari in corso di demolizione, al cui posto sorgeranno complessi residenziali compatti e multifunzionali, che aumenteranno la densità della città e renderanno migliore la vita dei suoi abitanti.

A. Clementi

Riguardo al tema della sostenibilità urbana, che è al centro della tavola rotonda, vorrei ricordare che le strategie che si avvalgono dei concetti di *no-carbon development*, *green infrastructure*, *mescolanza funzionale*, *slow mobility* e *zero waste* sono ormai accreditate ovunque, e cominciano a essere praticate sempre più frequentemente tanto in Europa che nel mondo. I modelli del '*sustainable urban design*' fanno ormai parte di una tradizione internazionale che alcuni autori come Arup o Foster stanno cercando di codificare, e che trovano terreno fertile di applicazione in Paesi a elevata sensibilità ambientale come i Paesi del Nord Europa, la Germania, la Francia, ma anche il Canada o la Cina e il Brasile. Ci domandiamo oggi qual è l'esperienza del Messico nel campo della progettazione urbana sensibile alla sostenibilità. Se per caso è maturata negli ultimi tempi un'esplicita politica pubblica al riguardo (come ad esempio è accaduto in Francia con la politica nazionale degli ecoquartieri lanciata da Sarkozy). O se invece sta emergendo una tendenza alla sostenibilità trainata comunque dal mercato privato e da qualche amministrazione locale illuminata. Noi siamo ben consapevoli che la sostenibilità va intesa in modo più complessivo rispetto alla sola dimensione ambientale, e che devono essere messe in gioco anche altre dimensioni importanti come il sociale e l'economico. Poi, per quanto concerne in particolare l'architettura e l'urbanistica, sappiamo di dover impegnarci perché il progetto si riappropri dei valori della sostenibilità senza delegarli eccessivamente alle tecnologie edilizie o energetiche, oppure all'ingegneria impiantistica, come invece sta accadendo ovunque. Sotto questo profilo l'esperienza del Messico sembra interessante, perché -per quanto se ne sa- in questo Paese si sta dedicando grande attenzione all'etica del progetto e alla questione sociale dell'abitare, che rappresenta un nodo centrale delle politiche pubbliche. Se poi consideriamo la piccola scala degli interventi, la loro evolutività e l'incrementalismo dei processi di trasformazione, mi sembra che si possa affermare che va delineandosi una significativa riconoscibilità delle strategie della sostenibilità urbana da parte dell'architettura messicana. Potremmo effettivamente parlare di "una via messicana alla città sostenibile", che la distingue dall'approccio ecologico degli USA e del Canada ?

M. Schjetnan

Il "Modello Messicano" è il prodotto di una realtà complessa, notevolmente condizionato dall'eccezionalità di Città del Messico. Basti pensare al tipo di suolo sul quale si fonda questa città (il cui studio ha fatto

recentemente grandi progressi con importanti avanzamenti nella conoscenza); oppure considerare l'atavica carenza e al tempo stessa la sovrabbondanza di acqua, o ancora il grave inquinamento atmosferico che negli anni Ottanta ha esposto la città a una preoccupante crisi ecologica.

Sono stati conseguiti importanti risultati dalle politiche ambientali, ad esempio per ciò che attiene il recupero della qualità dell'aria, ottenuto mediante una varietà di azioni pubbliche e impegnativi interventi integrati, tra cui il noto *'Plan Pro Aire'* degli anni Novanta. Poi grandi realizzazioni come *'La Ciudad Universitaria'*, il nuovo campus dell'UNAM, di circa settecento ettari, nel quale sono state realizzate importanti opere pubbliche come estesi parchi, parcheggi, reti ciclabili, servizi di trasporto pubblico e altri servizi sociali. Si è dimostrato che questo modello d'intervento, figlio di un pensiero urbano sostenibile e innovativo, può funzionare bene anche su grandi superfici complesse, come il campus stesso, e che questo modello può essere esportato ad altre scale, su territori urbanizzati ancora più grandi e complessi.

M. Angrilli

L'Unione Europea sta favorendo e finanziando molto i progetti di *smart city* e *smart building*. Esistono esperienze, a qualsiasi scala, che si misurano con temi simili, edifici e spazi pubblici "intelligenti" anche in Messico?

F. Serrano

Condivido il fatto che la sostenibilità sia qualcosa di fondamentale nel futuro dell'edilizia e dell'urbanistica. Ma ciò che non condivido, anzi non mi piace affatto, è il grande business della certificazione e del finanziamento che sta prendendo piede a livello sia locale che globale (da LEED a CasaClima). I promotori degli interventi sono costretti a ottenere delle qualificazioni, puramente politiche e quantitative, poiché anche le imprese immobiliari sono portate a investire di più affinché i loro edifici rispondano a particolari caratteristiche, di tipo globale, certificabili e certificate, piuttosto che guardare ad elementi che potrebbero avere una maggiore utilità in un dato luogo ed in un preciso momento.

A. Clementi

La prima modernità ha cambiato le forme dell'architettura e dell'urbanistica, aprendosi in modo rilevante al rinvenimento delle lecobuseriane 'condizioni della natura'. C'è da chiedersi se oggi la sostenibilità è di nuovo capace d'indurre una trasformazione dei modelli di configurazione degli edifici e delle città, trascendendo il passato e reinterpretandolo criticamente alla luce del nuovo contesto della contemporaneità. O se invece la mutazione rimane confinata al solo campo delle tecnologie e delle ingegnerie ambientali.

M. Schjetnan

I temi della sostenibilità ambientale stanno cambiando il paradigma della progettazione architettonica, portando l'architettura a riflettere molto di più sull'etica e meno sull'estetica. All'inizio del nuovo millennio eravamo tutti impressionati dalle architetture dello *star-system* che usavano materiali e tecnologie provenienti da tutto il mondo in nome dell'estetica dell'edificio. Tuttavia nelle scuole d'Architettura più all'avanguardia d'America si cominciava già a progettare gli edifici sulla base di considerazioni di natura etica, contribuendo così al mutamento di prospettiva. D'altronde, prima che si cominciasse a subire il fascino abbagliante e glamour delle *"architetture globali"*, un buon progetto, così come un buon paesaggio, era giudicato soprattutto per il suo valore etico. L'architettura va interpretata come un paesaggio, mai uguale a se stesso, che cambia colore in base alle stagioni e muta in modo naturale, così come muta in noi la sua percezione. Questo è il cambiamento che ci dobbiamo aspettare dall'architettura sostenibile, un cambiamento rapido, perché le nuove generazioni pretendono buone condizioni di vita e sono portatrici di buone idee.

A. Clementi

Sono d'accordo che la nostra contemporaneità ci impone una maggiore attenzione all'economia dei mezzi, anche espressivi, quindi un ritorno all'etica della sobrietà e del rigore sociale. Tuttavia non dobbiamo dimenticare che un *“progetto sostenibile”* - in termini di costi di costruzione – costa generalmente tra il 20% e il 30% in più di un *“progetto normale”*, e che è fiorito un nuovo mercato in Europa fatto di investitori disposti a pagare di più per prestazioni abitative migliori. Questo mercato purtroppo non è alla portata di tutti, soprattutto se fa capo esclusivamente all'offerta privata. Ad esempio, la politica degli eco-quartieri francesi, promossa dallo Stato durante il governo Sarkozy, è stata duramente criticata perché si è rivelata adatta soprattutto a un ceto medio-alto che poteva permettersi di pagare il maggior costo di una *“casa sostenibile”* godendo dei benefici della natura. Quel genere di ecoquartieri non sembra dunque una risposta adeguata al problema della domanda sociale di abitazioni, e solleva delicate questioni politiche in materia di eguaglianza nell'accesso al bene casa. Si può contenere il costo dell'edificazione sostenibile, senza per questo rinunciare alle qualità ambientali?

M. Schjetnan

Certo che è possibile abbattere i costi di costruzione. Ad esempio, il nostro studio di architettura ha progettato un complesso per uffici recuperando un'area post industriale, evitando così di occupare nuovo suolo, una scelta questa che già in partenza ha ridotto di molto i costi. Abbiamo realizzato un edificio autosufficiente idricamente ed energeticamente, ne abbiamo fatto un modello di sostenibilità e di riuso delle risorse, da riprodurre nei luoghi vicini che soffrono anch'essi di scarsità d'acqua.

J. Gaeta

Oltre al tema edilizio e residenziale, Città del Messico sta lavorando molto negli ultimi anni sul tema della mobilità, tentando di invertire “il paradigma dell'automobile”. Il tema della mobilità è cruciale perché riguarda una moltitudine di pendolari che entrano ogni giorno in centro città per lavorare, e ha pesanti ripercussioni sul funzionamento della città e sul suo inquinamento atmosferico. Influenza anche l'architettura degli spazi pubblici, ma soprattutto si riflette sugli equilibri sociali, e sul livello di sicurezza e abitabilità della metropoli. Già a partire dagli anni Sessanta, fu avviata la realizzazione di un grande sistema di trasporto sotterraneo, con una rete metropolitana che oggi muove quasi quattro milioni di passeggeri al giorno. Più recentemente un'importante politica è stata quella del “MetroBus”, che integra il trasporto di superficie con quello sotterraneo, utilizzando sei linee di *metrobus* che movimentano circa un milione di passeggeri al giorno.

M. Schjetan

Un'altra politica della mobilità che sta ottenendo un grande successo è “EcoBici”, partita otto anni or sono, con un programma pilota per alcune aree dotate di duemila biciclette pubbliche, e giunta oggi a un parco di circa ventiquattromila biciclette. Pur essendo un'iniziativa pubblica, gran parte dei fondi per la sua realizzazione provengono dal privato. La cosa straordinaria è che in un contesto sociale ed urbano difficile come il nostro, queste biciclette vengono utilizzate intensamente, e la perdita di mezzi per danneggiamento o furto è stata solo del 2%, praticamente vicina allo zero. L'utilizzo di queste biciclette è possibile attraverso un abbonamento annuale con un prezzo molto basso. Si tratta di un'iniziativa che ha riscosso grande successo anche grazie al fatto che la popolazione è molto giovane, Città del Messico è una metropoli universitaria, con decine di università. Ogni anno aumenta la domanda e l'offerta di piste ciclabili urbane.

L. Springall

Un aspetto fondamentale della nuova urbanistica è l'azione condotta sullo spazio pubblico, un'azione commisurata alle vite e ai bisogni dei cittadini, come nel caso degli interventi sulla mobilità ciclabile o sul trasporto pubblico, che consentono di ridurre la sensazione di ghetto o periferia anche nelle aree urbane più povere e trascurate.

F. S. Aguilar

Nelle città occorre attrarre talenti, tecnologia e tolleranza. Penso al lavoro di Sant'Elia che influenzò la sua generazione o Yona Friedman che ha influenzato tutto il secolo scorso, e mi chiedo perché non possiamo anche noi provare a immaginare un nuovo modello di città, concepito in modo diverso da quello corrente, fatto di strati di epoche diverse che a poco a poco hanno creato l'immagine attuale e che si devono riorganizzare. Credo ci sia un'incoerenza di fondo tra l'architettura dello star system e quello che siamo chiamati a fare quotidianamente, manca l'interazione con i bisogni dei cittadini e con le criticità dei contesti in cui sorgono le architetture. E ora la gente lo sta capendo.

J. Gaeta

Occorre anche cercare di abbattere muri e recinti lungo le strade, riducendo barriere e frontiere tra pubblico e privato. A Città del Messico si inizia a percepire questo desiderio anche da parte dei privati, che pur costruendo per sé stessi, tendono a rendere percepibile la dimensione collettiva degli spazi realizzati.

P. Barbieri

È interessante questo sentimento di nuova considerazione del ruolo dello spazio privato e pubblico, che nell'area mediterranea ha importanti precedenti, una per tutti l'interpretazione di Napoli da parte di Benjamin, rappresentata come una città porosa fatta di continui scambi tra pubblico e privato. Forse oggi, data la rilevanza delle questioni ambientali, si dovrebbe aggiungere anche lo scambio energetico pluridirezionale tra piccolo e grande. Questo tema sta interessando peraltro anche città più rigide come New York e in particolare Manhattan, in cui i piani terra dei grandi edifici stanno diventando spazi pubblici spesso raggruppati in piccole entità urbane miste per offrire al pubblico aree estese e con una molteplicità di funzioni, piuttosto che semplici blocchi edilizi. Credo che anche in Messico questo approccio allo spazio pubblico sia rilevante, soprattutto se promosso da buone politiche private e pubbliche.

F. Serrano

Credo che per la vostra rivista, a questo punto, dovrete porre questa domanda cruciale: *che fare dell'automobile?* Perché alla luce di quello che abbiamo sostenuto sulla necessità di rilanciare gli spazi al suolo per un loro uso collettivo, bisogna chiedersi prima di tutto come risolvere il problema assillante del traffico urbano. La questione dell'auto nella città latinoamericana è tremenda, soprattutto perché i trasporti pubblici funzionano male, e si deve far fronte a una domanda quotidiana di circa quattro milioni di persone che vengono in città per lavorare, impiegando in media due ore per raggiungere le proprie destinazioni, e altrettante per ritornare a casa. Questa situazione è evidentemente insostenibile, anche per le gravi conseguenze ambientali generate.

F. S. Aguilar

In realtà sarebbe meglio pensare a una metropoli policentrica, in cui abitare il più possibile in prossimità degli spazi di lavoro. A Città del Messico sono fatti in questo modo quattro distretti, ma tutti gli altri sono ben lontani da questo modello virtuoso.

M. Schjetnan

È insostenibile che i pendolari siano costretti a impegnare quattro ore del proprio tempo di vita quotidiano per spostarsi dalle abitazioni ai luoghi di lavoro. Ma ancor prima di questa insufficienza del trasporto urbano c'è proprio la questione dell'auto, il cui uso sta crescendo anno dopo anno, generando enormi problemi, dall'inquinamento acustico alla congestione della città.

P. Barbieri

Lo spazio diventa pubblico quando si cerca di dare risposte a questioni che riguardano tutti. Ciò induce a spostare l'attenzione verso l'idea che ogni parte della città, ogni progetto, piccolo o grande che sia, deve partecipare a un metabolismo generale in cui non esiste più l'edificio che funziona bene e quello che funziona male, ma deve sempre più esistere un ciclo metabolico urbano corretto, con tutti i suoi attributi di forma. A questo aggiungo un altro tema di riflessione: in Italia siamo quasi tutti d'accordo che bisogna lavorare sul tessuto esistente piuttosto che occupare nuove superfici libere, e che occorra recuperare il valore degli spazi aperti e dei vuoti come sistema. Inoltre è cresciuta la consapevolezza che il suolo non debba più essere considerato soltanto una superficie sulla quale appoggiare l'edificio, ma un supporto con il quale l'edificio si misura condizionando la propria forma. Quali sono le vostre esperienze da questo punto di vista?

V. G. Zayala

Ci sono progetti molto interessanti, a una scala più di dettaglio, che propongono il recupero de 'los bajos', cioè spazi di risulta al piano terra e nei sotterranei degli edifici. Sono stati sempre spazi interstiziali di scarso interesse economico, ma che oggi stanno offrendo grandi opportunità di riqualificazione sostenibile da un punto di vista sociale e ambientale, e sono tutti finanziati da operatori pubblici.

P. Barbieri

La strategia quindi, sarebbe utilizzare spazi residuali per accrescere la multifunzionalità della città?

F. Serrano

La mixité e il policentrismo sono molto utili e coerenti con l'obiettivo di far funzionare meglio la metropoli, innanzitutto perché riducono il numero di spostamenti all'interno della città. Questo è un tema di grande importanza per noi architetti che siamo stati attori principali nella possibile trasformazione di alcuni quartieri dormitorio del ceto medio, in aree di elevata intensità di usi culturali, commerciali, lavorativi ed educativi. L'articolazione multicentrica permette alla popolazione di soddisfare i propri bisogni vivendo in una sola area urbana, senza essere costretta a muoversi all'interno dello spazio metropolitano complessivo. Così, pur abitando una metropoli a estensione illimitata, chi risiede in quartieri multifunzionali non è obbligato a percorrere troppi chilometri nell'arco di una giornata. Per capire meglio il nuovo spirito di Città del Messico, mi sembra comunque interessante guardare i nuovi 'fatti architettonici' di piccola scala, che sono una grande novità in diversi quartieri come la Condesa o come Polanco. La Condesa, ad esempio, ha sofferto duramente la tragedia del terremoto del 1985, restando praticamente deserta per diversi anni, fino a quando è stata ricolonizzata da giovani intraprendenti, in cerca di uno stile di vita più moderno e creativo. Questi giovani hanno valorizzato il quartiere, donandogli la capacità di interpretare ed assorbire un nuovo modello di quotidianità urbana.

F. S. Aguilar

Da una tragedia è nata una nuova opportunità per La Condesa, un nuovo modo di "apprezzare la città", ad opera di persone giovani, colte, educate, cosmopolite, portatori di un nuovo tipo di società. Ciò è accaduto senza che nessuno lo prevedesse e lo progettasse, senza accordi preliminari. La Condesa è interessante

anche dal punto di vista dell'Architettura, da un giorno all'altro hanno iniziato a sorgere edifici sempre più interessanti, uno accanto all'altro. Possiamo definire questi piccoli cambiamenti, come *'microubanistica non pianificata'*: all'improvviso in una piccola strada succede "qualcosa", un'architettura, e tutto il quartiere vuole andare a vivere in quella strada. Senza che nessuno abbia preso decisioni preventive, nascerà un'architettura migliore al fianco della prima che ha dato l'impulso. Il progetto e il disegno non pianificato hanno iniziato a produrre un nuovo valore economico, sociale ed ambientale, che si è aggiunto al valore di rendita del suolo e dell'immobile.

A. Clementi

La conclusione di questa tavola rotonda consegna alcune riflessioni per alcuni versi sorprendenti. La sostenibilità praticata in Messico non rinvierebbe soltanto all'applicazione degli standards internazionali di prestazioni ambientali misurati dai sistemi d'accreditamento di origine inglese e nordamericana, che anzi oggi sono stati apertamente criticati per le logiche di mercato che implicitamente veicolano. In modo assai più interessante, sembrerebbe essere all'origine di un ritorno della riflessione disciplinare sulle responsabilità dell'architettura nei riguardi delle questioni sociali più urgenti, e in particolare al suo possibile contributo alla riduzione delle ineguaglianze che caratterizzano la città contemporanea. In questo senso la sostenibilità declinata in Messico, non troppo diversamente peraltro da quanto sta avvenendo in Brasile, sembra reinterpretare criticamente una missione sociale che l'architettura e l'urbanistica della modernità hanno sempre cercato di affermare, seppure talvolta equivocando la natura dei bisogni umani da intercettare, oppure sbagliando nel forzare eccessivamente il ruolo dei sistemi di offerta nei confronti delle varieghe aspettative dei diversi gruppi sociali che si contendono l'uso dello spazio urbano.

Il tema centrale delle strategie della sostenibilità urbana diventa allora non soltanto l'accompagnamento progettuale di una nuova green economy mirata al contenimento dei consumi energetici e idrici, o alla riduzione degli inquinamenti ambientali. Per l'architettura sembra contare ancora di più il suo possibile contributo al miglioramento della condizione abitativa soprattutto delle fasce sociali più svantaggiate, agendo non solo sulla residenza ma anche sulle condizioni di mobilità negli spostamenti tra casa e lavoro, e sulla disponibilità di servizi sociali per un welfare più equo e sostenibile socialmente. Cioè sul modello insediativo da adottare, favorendo il policentrismo e la diversificazione delle strutture insediative che dovrebbero riarticolare le gerarchie funzionali della metropoli esistente. Mi sembra una coraggiosa riassunzione di responsabilità, che se per un verso tende a sovraccaricare il ruolo degli architetti e degli urbanisti, per un altro verso li impegna a rispondere alle domande sociali di uso dello spazio urbano prima ancora che di efficienza ambientale degli edifici. Non so se questo tentativo di sintesi coglie nel segno della questione della sostenibilità urbana, per come viene percepita e praticata in Messico oggi. Ma certo che l'immagine emersa dalla tavola rotonda sembra accreditare una "via messicana al progetto urbano sostenibile" che è sostanzialmente proiettata sulla dimensione sociale più ancora che su quella ambientale o economica. E in questo senso si differenzia sensibilmente dalla via europea e nordamericana, inducendoci ad arricchire ulteriormente il dibattito su un concetto ancora fluido, che ha bisogno di consolidarsi compiutamente per essere davvero alla base di una nuova cultura del progetto per la città.









Mario Schjetnan

Francisco Serrano

Alfonso López Baz



Veronica Gonzalez Zayala

Yuri Zagorin Alazraki

S

Eco Web Town, N° 8, III 2013