

Città e Sedi Umane Fondate tra Realtà e Utopia

A cura di Astrid Pellicano


FRANCO PANCALLO EDITORE

Proprietà letteraria riservata

© by Franco Pancallo Editore - Locri - Italy
Via Mercurio/C.so V.Emanuele, 71 - Tel. 0964.29168
e-mail: fpe@francopancalloeditore.it
website: www.francopancalloeditore.it

Stampato in proprio

FEDERICA LETIZIA CAVALLO

Sea, Sun & City.

Le «città turistiche di fondazione» dell'isola di Minorca

Introduzione. – Il presente contributo verte su un oggetto territoriale ibrido, al cui status contribuiscono, in proporzione variabile e in mutevole equilibrio, almeno tre elementi: l'urbanità, il turismo e la fondazione. Elementi cui va, in questa fattispecie, premesso un ventaglio di precondizioni geografiche fisiche (presenza del mare, della spiaggia), nonché di requisiti climatici (insolazione, temperature, piovosità) favorevoli allo sviluppo dell'attività balneare. Alla luce di tali premesse, questo scritto si propone di dipanare alcuni legami tra città di fondazione e insediamenti turistici balneari. Tutto ciò a partire da un caso di studio specifico, ma che presenta tratti paradigmatici e ricorrenti in contesti costieri non esclusivamente mediterranei. Non sono pochi, infatti, i litorali che accolgono «città delle vacanze» che sono al tempo stesso «città nuove».

Le urbanizzazioni turistico-residenziali dell'isola di Minorca. – L'isola di Minorca, la seconda dell'arcipelago spagnolo delle Baleari, non diversamente da altre località mediterranee, a partire dagli anni Settanta è stata interessata da un processo di sviluppo turistico, la cui maggiore impronta territoriale è costituita dalle cosiddette *urbanizaciones*¹. Marchio territoriale non certo esclusivo dell'isola, le urbanizzazioni sono insediamenti costieri o retro-costieri, pianificati e realizzati tramite un progetto speculativo unitario all'insegna del turismo balneare: «il sorgere di complessi turistici anche in territori ove nessuna attrattiva naturale o umana preesistente aveva mai richiamato flussi di visitatori *comporta* non tanto la trasformazione di un paesaggio preesistente, quanto la vera e propria costruzione di un paesaggio del tutto nuovo, che si pone, ovviamente, in un contesto fisico avente sue peculiari caratteristiche di forma, orografia, idrografi, clima; ma che, al tempo stesso, prescinde in larga parte da essi e costituisce una realtà geografica nuova ed autonoma, esattamente come è del paesaggio urbano; del quale, infatti, la regione turistica può considerarsi una sottospecie» (CORNA PELLEGRINI, 1973, p. 206). E ancora: «in un paesaggio naturale intatto, male accessibile, [...] la città compare quasi improvvisa, non per lento agglomerarsi di funzioni richieste dall'evolvere d'una vasta organizzazione territoriale ma per decisione unitaria e rapida, presa da centrali politiche o economiche poste a grande distanza» (*ibidem*, p. XXXV).

Le urbanizzazioni di Minorca sono 54, disseminate in buona sostanza lungo tutto il perimetro dell'isola, sebbene con un significativo vuoto lungo la costa settentrionale (fig. 1); complessivamente esse occupano una superficie di circa 18 Km² (che, in un'isola di 700 km², equivale al 2,6%)² e vantano una capacità d'accoglienza di circa 100.000 posti letto. Una situazione che denuncia una maturità degli spazi turistici insulari, ma che, tuttavia, non sfocia nelle forme di saturazione, artificializzazione e cementificazione massiccia (talvolta definite come «balearizzazione») riscontrabili ad esempio in vasti tratti del litorale maiorchino.

L'analisi (cartografica, statistica, territoriale) di tali insediamenti e la ricerca sul campo dimostrano che non tutti si esauriscono in mere lottizzazioni turistiche a carattere stagionale. Alcuni, invece, presentano caratteri complessi che vanno «oltre» la lottizzazione. Per tali ragioni, laddove ci si potrebbe attendere una sequela di non-luoghi balneari standardizzati, ci si imbatte in caratteristiche più complesse e differenziate. Una differenziazione che concerne tanto l'impianto, quanto il profilo funzionale.

Dato per appurato il nesso tra urbanità e cosiddetto turismo di massa, è pacifico che molti dei luoghi creati *ex novo* (fondati?) da e per il turismo balneare lungo le coste del Mediterraneo siano essenzialmente luoghi urbani: lo sono dal punto di vista paesaggistico, come anche per gli stili di vita che vi si conducono e per i consumi che vi trovano espressione. Tra gli studi dei geografi italiani che hanno segnato l'acquisizione di questo nesso si segnala, in particolare, quello già citato di Giacomo Corna Pellegrini sulla regione turistica dei lidi ferraresi (1968, ripubblicato nel 1973), caratterizzata da un paesaggio «ludico-urbano»³ e indagata proprio in quanto fenomeno complementare e parallelo a quello della regione città. Nell'introduzione a quell'opera si legge infatti: «La regione turistica è spesso una proiezione secondaria del paesaggio e del modo di vivere urbano: ne esige una netta differenziazione di contesto (proprio in funzione antagonista alla *routine* quotidiana) ma ne impone la continuazione di taluni aspetti (a garantire il legame con il livello sociale vissuto in città)» (CORNA PELLEGRINI, 1973, p. XXVII). Una «contrapposizione-continuazione» (*ibidem*, p. XXVII) basata sulla ricerca della natura (finalizzata al riposo e allo svago) e sulla sua fatale trasformazione in un quartiere urbano. Dal canto suo, Calogero Muscarà ricorda come, a tale proposito, si sia poi spesso parlato di «spiagge urbane, nel senso appunto che le località turistiche venivano considerati dei veri e propri “distaccamenti” urbani, nei quali peraltro si riproducevano anche nelle forme esteriori i caratteri della vita urbana» (MUSCARÀ, 1983, p. 71).

Tuttavia, è legittimo per questi luoghi parlare di «città»? E, nella fattispecie, di «città di fondazione»? La risposta a questi quesiti appare complessa, *in primis* per via dell'annosa questione della definizione di città, entità dall'incidenza territoriale sempre più diffusa e dallo statuto sempre più incerto.

banistica») urbana e gli attributi socio-economici della città non è né un postulato incontrovertibile, né l'inevitabile conseguenza di una relazione causale. Basta uno sguardo all'antichità classica per avvalorare queste osservazioni: i latini prevedevano due termini ben distinti ad indicare i due significati (*urbs* per quello fisico e *civitas* per quello socio-economico), mentre la *πόλις* greca era primariamente una comunità di uomini, in cui il legame con il territorio, con il paesaggio e con la forma fisica della città erano del tutto secondari, non inerenti alla sua essenza (POHLENZ, 1962).

In quest'ottica, si può dire che le urbanizzazioni turistico-residenziali siano *urbes* (in quanto, lo si vedrà più oltre, assumono la morfologia costruttiva della città come insediamento accentrato), ma non sono quasi mai pienamente *civitates* perché non presentano (o non in modo abbastanza maturo o, forse, non hanno ancora sviluppato) tutto il relativo coacervo di funzioni sociali, economiche, finanziarie e di esercizio del potere: dunque, quel «crocevia semantico» di cui parla Dematteis non vi trova piena realizzazione. Semmai è più frequente che la sovrapposizione di strutture turistiche a insediamenti preesistenti dia vita a forme urbane inedite rispetto all'assetto originario (IERACE, 1991): ma non è questo il caso delle urbanizzazioni che sorgono senza precedenti insediativi.

Gulick, riproponendo la questione della definizione di città, giunge alla conclusione che «non esistano modelli quali-quantitativi che possano rendere ragione dell'estrema varietà con la quale la città si è presentata nei secoli e negli ambienti più diversi» (GULICK, 1980, p. 174); il principale elemento che sembra reggere alla prova della multiforme natura urbana è la percezione degli abitanti di vivere in città, di «essere cittadini». Va anche ricordato che, per Gulick come per Christaller e per molti altri, non è importante che l'insediamento sia grande o piccolo, né che sia demograficamente denso. Ciò che conta è il ruolo di mediazione che esso esercita nella rete delle entità territoriali che congiunge il centro con le periferie.

Leeds, dal canto suo, definisce la città come la confluenza di tre forme di differenziazione: la differenziazione di funzioni, la differenziazione della struttura del lavoro (in senso sociale e tecnologico), la differenziazione dei processi istituzionali. In base a questi parametri, il passaggio dall'urbano al non-urbano risulta «dall'indice integrato di queste tre forme di specializzazione» (LEEDS, 1984): dunque, una questione di gradualità e non una cesura netta. Se così stanno le cose, alcune urbanizzazioni turistico-residenziali stanno forse scivolando lungo il *continuum* che conduce verso lo status di città.

Manuel Castells ne *La question Urbaine* (1972), opera che è stata vista un po' come uno degli ultimi tentativi di definire la città, in prospettiva rigorosamente marxista considerava la città come un'unità di consumo collettivo e di riproduzione della forza lavoro. Un'impostazione poi superata dallo stesso Castells, che sposta il fuoco dell'attenzione dalla città, come unità autonoma e ben identifica-

bile, al sistema urbano. L'approccio sistemico, del resto, è stato molto praticato dalla geografia umana contemporanea e non solo in relazione al fenomeno urbano. Di segno simile sono le tendenze che propugnano il passaggio dalla città come singolo agglomerato alla «rete urbana», in cui «ogni “nodo” è spinto a cercare una sua specifica collocazione e a tale scopo deve valorizzare e gestire le proprie “vocazioni”, risorse e condizioni ambientali, in modo da assicurarsi qualche forma di vantaggio comparato nei rapporti di scambio col resto della rete» (DE-MATTEIS, 1988, p. 35). E se le urbanizzazioni turistico-residenziali fossero dei nodi (specializzati nella fornitura di strutture per lo svago e il tempo libero) di una rete che travalica i confini regionali e nazionali? Sotto il profilo delle connessioni esterne, questi insediamenti meritano senz'altro di essere inclusi in una (o più) reti urbane.

Non è questa la sede per insistere sulla definizione di città (o sulla possibilità stessa di fornire una definizione); sembra opportuno, tuttavia, continuare a riflettere sulla questione perché riconoscere la difficoltà di «fissare» un fenomeno urbano sempre più pervasivo e nel contempo, sempre più liquido, non rischi di diventare una rinuncia assoluta. La critica postmoderna ha avuto il merito di mostrare quanto fosse ormai inadeguato al reale il concetto di città così come si era strutturato nel corso della storia moderna dell'Occidente; tuttavia, l'abbandono del modernissimo esercizio di definizione, per quanto incerto, rischierebbe di portare con sé la perdita di una *pars construens* della riflessione sulla città.

E la fondazione? – Alle questioni sopra esposte si sommano le difficoltà connesse all'adozione di criteri per definire la «città fondata» o, in senso più ampio, la sede umana «di fondazione». Criteri che risultano non sempre dirimenti e che necessitano di una declinazione storica: le città di fondazione antiche differiscono (per modelli, scopi, impulsi realizzativi) da quelle medievali, moderne, contemporanee. A tale proposito per l'epoca contemporanea è stato, giustappunto, osservato che «le città di fondazione non costituiscono un insieme nettamente delimitato, distinguibile sulla base dell'evidenza rispetto ad altri piani e progetti riguardanti l'addizione di grandi parti urbane alla città esistente o la realizzazione di insediamenti tematici, come le città del loisir e del turismo» (MITTNER, 2003, p. 10).

La letteratura geografica al riguardo ci consegna alcuni elementi. Le stazioni balneari sorte da lottizzazioni e che presentano un popolamento esclusivamente stagionale non sono città (e quindi neppure città di fondazione). In ambito francofono si parla di *comptoir touristique*, di *marinas*; in ambito ispanofono si parla appunto di *urbanizaciones turísticas*, ma talvolta (e qui si insinua qualche cortocircuito semantico) anche di *ciudades de vacaciones*, termine peraltro spesso usato per indicare quelli che in italiano si definiscono «villaggi-vacanze». In quest'ultimo caso, che si scelga la metafora del villaggio o quella della città, si vuole designare un modello

di *residence-hotel* dallo sviluppo spaziale diffuso con un'offerta integrata e organizzata di attività sportivo-ricreative (la famigerata «animazione»).

Tuttavia, esistono casi particolari di insediamenti balneari che vengono, invece, correntemente ed esplicitamente definiti come città. Tra questi, il caso paradigmatico, almeno in contesto mediterraneo, è sicuramente quello de La Grande Motte nel Dipartimento dell'Herault in Languedoc-Roussillon (fig. 2). Questo imponente progetto (immaginato fin dal 1936, concepito negli anni Sessanta e realizzato nei primi anni Settanta sotto la guida dell'architetto Jean Balladur) è, infatti, considerato a tutti gli effetti l'equivalente costiero delle *villes nouvelles* (RACINE, 1980; PICON, 1993) che nascono nella seconda metà del Novecento in particolare nella regione parigina (5 in Ile de France, 4 in altre province). È pur vero che La Grande Motte è un caso particolare, forse un *unicum* nel Mediterraneo, in quanto si tratta di una grande iniziativa pubblica di *welfare*, realizzata per impulso statale con intenti espliciti di democratizzazione della vacanza del tutto assenti in altri casi. Le urbanizzazioni turistiche sono di norma speculazioni immobiliari private, per quanto inserite più o meno coerentemente (ma talvolta pure contraddittoriamente o illegalmente) in un contesto di pianificazione territoriale all'insegna della valorizzazione turistica.

In ogni caso, i caratteri che renderebbero possibile assimilare le urbanizzazioni turistiche (di Minorca e più in generale) a città, o sedi umane, di fondazione si possono suddividere in:

- caratteri originari (cioè presenti *ex ante*, *in nuce* fin dal progetto): ovvero caratteri urbanistici e di impianto, caratteri di concezione.
- caratteri evolutivi (cioè assunti *ex post* e almeno parzialmente indipendentemente dalle intenzioni progettuali): ad esempio, caratteri di residenzialità stabile, esistenza di una comunità socialmente coesa, presenza di funzioni commerciali, di servizi o amministrative...

Infatti, se è pur vero che il turismo crea luoghi, quegli stessi luoghi mostrano un'evoluzione che può anche travalicare le originarie funzioni turistiche. A questo proposito è paradigmatica l'evoluzione de La Grande Motte: inaugurata come stazione balneare da De Gaulle nel 1967, successivamente divenuta Comune, questa località ha attraversato fasi di crisi come destinazione turistica, ma ha contemporaneamente consolidato il proprio assetto urbano e la propria consistenza demografica (fino ai 7.000 *grand-mottois* attuali⁴). Quanto mai significative suonano le parole pronunciate dal sindaco in occasione del trentennale, per così dire, "amministrativo" della città (divenuta comune il 1 ottobre del 1974): «Un tempo la Grande Motte rappresentava la vacanze per tutti, oggi deve incarnare la qualità della vita» (Henry Dunoier, sindaco della città, nel discorso pronunciato il 1 ottobre 2004)⁵.

Le urbanizzazioni di Minorca presentano questi caratteri, originari ed evolutivi, che consentono di assimilarle a città di fondazione? Certamente non tutte e



Fig. 2 – La Grande Motte (Languedoc-Roussillon), vera «città balneare di fondazione», si presenta come un insieme di alloggi, infrastrutture e servizi, stilisticamente coerente grazie al lieto motif delle forme piramidali e arcuate. (Foto: <http://www.ot-lagrandemotte.fr>)



Fig. 3 – Un'urbanizzazione turistico-residenziale non elitaria minorchina. Del secolare rapporto tra insediamento urbano e presenza dell'acqua non resta che il livello elevato dei consumi idrici connessi al turismo. La balneabilità, infatti, è artificialmente dilatata dalle piscine, pressoché ubiquitarie nonostante gli standard abitativi non elevati. (Foto: ESCANDELL)



Fig. 4 – L’urbanizzazione turistica neo-mediterranea di Binibeca Vell, con gli edifici bianchi addossati sulla scogliera, richiama motivi architettonici e iconografici che spaziano dalla Grecia a Capri. L’insieme centra l’obiettivo pittoresco: si tratta, infatti, di un’immagine riprodotta in cartoline e guide turistiche. (Foto: CAVALLO)

non nella stessa misura. Ciò discende dalla marcata differenziazione che caratterizza questi luoghi solo apparentemente intercambiabili.

A questo proposito, infatti, è possibile operare una classificazione delle 54 urbanizzazioni insulari incrociando parametri quali l’epoca di realizzazione, il *target* di utenza, la tipologia di struttura ricettiva prevalente, lo stadio raggiunto nel ciclo di vita delle località turistiche secondo la formulazione di Butler (1980). Da ciò si ottengono, per dirla con Marinelli, dei «tipi geografici di urbanizzazione turistica» (CAVALLO, 2007):

- *Urbanizzazione turistico-residenziale elitaria*: dall’edificato basso, rado e immerso nel verde in cui prevalgono le ville unifamiliari con piscina.

- *Urbanizzazione turistico-residenziale non elitaria*: con seconde case dagli standard abitativi medi (villette, magari bi- o pluri-familiari) (fig. 3).

- *Urbanizzazione mista attrezzata*: con offerta variegata e utenza composita, caratterizzata da concentrazione e varietà di servizi non solo turistici.

- *Polo alberghiero*: che ospita in maniera pressoché esclusiva hotel di considerevoli dimensioni (corpo pluripiano se edificato negli anni Settanta e strutture basse e diffuse se edificate negli anni Ottanta-Novanta).

- *Urbanizzazione neo-mediterranea*: governata dall’esplicita volontà tematica di conferire ai complessi di alloggi turistici forma e aspetto di un insediamento mediterraneo (fig. 4).

– *Nucleo locale*: di matrice spontanea risalente ai primi del Novecento, le cui micro-architetture vernacolari sono tradizionalmente adibite alla villeggiatura della popolazione locale.

Alcune di queste tipologie sfuggono del tutto (o sono solo tangenziali) al concetto di città (o sede) di fondazione: ad esempio il polo alberghiero, che presenta una specializzazione estrema, o il nucleo locale, che nasce come aggregazione non pianificata.

Tuttavia, altre tipologie (e in particolare altri singoli casi) sembrano rispondere almeno ad alcuni criteri prevalentemente indicati in letteratura per la definizione delle città o delle sedi di fondazione; ciò almeno nell'accezione che questo termine tende ad assumere nel Novecento, quando gli aneliti alla costruzione della città ideale lasciano il campo a orientamenti più pragmatici.

Dunque: quali sono i caratteri della città di fondazione novecentesca che appaiono validati per alcune urbanizzazioni turistiche di Minorca? Un primo carattere consiste nell'esistenza di un progetto d'insieme che insiste su un territorio privo di precedenti forme insediative: la fondazione per poter essere definita tale è necessariamente *ex nihilo*. Infatti, le urbanizzazioni sono letteralmente spuntate dal nulla in aree costiere localmente denominate *marines*: garighe ad alto grado di naturalità, sostanzialmente inutilizzate a fini produttivi (fatta eccezione per uno sporadico pascolo estensivo) e del tutto manchevoli di un qualsiasi insediamento accentrato. Che sia sottolineato o meno da atti simbolici quali la posa della prima pietra o l'inaugurazione ufficiale, è essenziale che si possa individuare un momento fondativo abbastanza preciso (quantomeno l'anno di fondazione)⁶.

Un secondo elemento della città di fondazione riscontrabile in alcune urbanizzazioni consiste nella volontà progettuale (talora implicita, talaltra palese) di riprodurre concettualmente l'impianto di una città. Di base, ci si trova di fronte a «un tipo di insediamento che si rifà ad un piano preciso di sfruttamento e valorizzazione delle zone interessate, predisponendo adeguate infrastrutture (in primo luogo viabilistiche) e servizi comuni, nonché imponendo alla edificazione di singoli edifici regole precise, in armonia con il disegno urbanistico generale» (CORNA PELLEGRINI, 1973, p. 257). In linea di massima, «la forma è dettata dalla geometria, quasi sempre indifferente all'orografia del sito ma funzionale alla rapidità dei movimenti, al massimo sfruttamento dei lotti» (GRESLERI, 2007, p. 14): gli schemi ippodamei, polibiani e vitruviani, pur volgarizzati, rimangono un punto di riferimento. Tuttavia, se talvolta le piante di questi nuclei sono tendenzialmente acefale e meramente improntate alla massima "valorizzazione" del suolo edificabile, talaltra è invece riconoscibile una centralità, una polarizzazione funzionale, una scansione significativa di spazi «pieni» e «vuoti». In una parola, si ravvisa una volontà di mimesi della città. O quantomeno di un'idea di città.

Non si può infatti dimenticare come la concezione di una città, seppur balneare, ponga la questione dei modelli e dei riferimenti (PICON, 1993). Una tematica ben illustrata dalle urbanizzazioni ascrivibili alla tipologia neo-mediterranea. Questi insediamenti sono un *patchwork* di motivi e citazioni di una urbanità mediterranea non meglio geograficamente precisata o almeno di una sua consolidata e pittoresca iconografia. Ecco allora la presenza di piazzette interne, di vicoli più o meno stretti e tortuosi (calli o carugi?), di affacci al mare che culminano nei moli. A Minorca, l'urbanizzazione Binibeca Vell (denominata anche *Poblado de Pescadores*) è senz'altro l'esempio più riuscito di questo modello, al punto da essere divenuta (ancora una volta al di là delle intenzioni) una delle attrazioni turistiche più visitate dell'isola. Il «villaggio dei pescatori» è, infatti, meta di un buon numero di turisti, per lo più inconsapevoli di trovarsi in un nucleo non tradizionale, né legato all'attività alieutica (in un'isola, peraltro, dove le vocazioni produttive pre-turistiche sono state essenzialmente agricole o industriali). Si tratta, semmai, di «una “seconda generazione” di iperrealità, fuori dalle mura degli spazi chiusi e della razionalità rigidamente confinata dei vecchi parchi tematici, un'iperrealità che si è impadronita delle geografie e delle biografie del quotidiano» (SOJA, 2001, p. 347).

Il terzo carattere delle città di fondazione che si ritrova in alcune urbanizzazioni è la presenza, non solo stagionale, di funzioni tipicamente urbane: funzioni relative al lavoro, alla ricreazione, alla vita associativa, ma prima di ogni altra la funzione della residenza stabile. Infatti, molte urbanizzazioni di Minorca, pur rivelando un'alternanza stagionale delle presenze, hanno assunto un carattere misto turistico-residenziale. La «città fantasma», deserta da ottobre a maggio, tende a diventare un cliché in via di superamento. La componente residenziale si è andata rafforzando negli anni con l'aumento degli abitanti stabili, tanto isolani quanto stranieri (prevalentemente di nazionalità britannica). A questo proposito si tenga conto che sono ormai oltre 5.500 gli stranieri comunitari (e oltre 3.100 sono britannici)⁷ ufficialmente residenti a Minorca, su una popolazione complessiva di 88.434. A costoro vanno aggiunti i numerosi cittadini che, pur non avendo rinunciato alla residenza originaria, sono stabilmente domiciliati nell'isola (ma su questo dato mancano statistiche attendibili). In ogni caso, per entrambe le categorie (residenti e domiciliati comunitari) la localizzazione abitativa preferenziale sono le urbanizzazioni costiere: ciò non stupisce se si considera che spesso avviene il passaggio da seconda casa a residenza stabile e che le urbanizzazioni offrono buoni standard residenziali rispondenti alle aspettative di questi nuovi minorchini (si pensi, ad esempio, ai *migrants de retraite*). Non diversamente, una certa quota della popolazione locale preferisce questi nuclei tanto ai centri storici, quanto all'insediamento rurale isolato. Sono ormai numerose le urbanizzazioni dove la popolazione residente copre oltre il 10% dei posti letto complessivi. È il caso di alcune tra le maggiori urbanizzazioni (Cala'n Porter, Torre del Ram, Cales Piques, ciascuna con oltre 500 residenti), mentre in altre contigue a Ciutadella,



Fig. 5 – Il tempio all’aperto dell’urbanizzazione Los Delfines. Talvolta, nella fondazione di queste città turistiche non manca una replica della *plantatio ecclesiae*, i cui esiti possono rivelarsi stridenti per via dell’accostamento con altri corredi della vacanza balneare (qui un take away cinese). (Foto: CAVALLO)

ma di scarsa estensione, tali percentuali raggiungono il 30%. Per contro, è pur vero che la consistenza della popolazione permanente delle urbanizzazioni è pur sempre limitata in termini assoluti e il divario con la popolazione avventizia turistica (che in alta stagione si aggira sulle 100.000 unità) rimane importante.

In ogni caso, di pari passo con l’incremento della popolazione residente, si registra pure un certo sviluppo dell’offerta commerciale non solo stagionale. In particolare, le urbanizzazioni ascrivibili alla tipologia «mista attrezzata» presentano un vero *RBD – Recreational Business District* (STANSFIELD e RICKERT, 1970) e, principalmente per tale ragione, rivestono spesso una funzione di centralità specializzata rispetto ad altre urbanizzazioni turistiche contigue come pure rispetto ai nuclei interni; per dirla con Christaller si tratta di «località centrali periferiche». Significativa è pure la presenza di altri servizi (sanitari, bancari) e di impianti sportivi fruiti anche (talvolta quasi esclusivamente) dalla popolazione minorchina (si pensi al Tennis Club di Ciutadella che si trova nell’urbanizzazione di Cala’n Blanes), nonché il maturare di rivendicazioni nei confronti delle amministrazioni locali (specie in merito ai servizi di trasporto pubblico, di manutenzione e ai servizi ambientali). Sovente i vettori di queste istanze sono le *asociaciones de vecinos*, associazioni spontanee ma formalizzate di residenti (dotate di statuti, presidenti o portavoce, assemblee verbalizzate...) che divengono in tal modo soggetto identitario di autoriconoscimento, ma anche attore politico collettivo. Altri indizi significativi in tal senso possono essere ravvisati nella presenza di luoghi di culto: non tanto l’improbabile tempio di Los Delfines (fig. 5), insolito corredo della va-



Fig. 6 – Il monolinguisimo di molte insegne disseminate nelle urbanizzazioni minorchine rivela in primo luogo la prevalenza del mercato turistico britannico, ma è anche relazionato con l'aumento di residenti stranieri. (Foto: CAVALLO)

canza balneare, quanto le chiese utilizzate anche fuori stagione (la cappella di Na Macaret o quella di San Esteve a Alcalfar). Né meno rivelatrice è la presenza di feste popolari che rispecchiano in tutto e per tutto il protocollo folklorico e cerimoniale delle tradizionali feste dell'isola: dalle esibizioni dei cavalli di razza minorchina al suono della banda (*il jaleo*) che richiamano pubblico da altre località, all'allestimento di cene comunitarie per i residenti, ai fuochi d'artificio, ai giochi per i bambini. In particolare la festa di Cala'n Porter, che si tiene ogni anno dal 1973, ha ormai acquisito una popolarità tale da essere a tutti gli effetti inserita nel calendario estivo che vede il succedersi delle feste dei vari nuclei di popolamento tradizionale dell'isola. Le feste cominciano con quella di San Giovanni (Ciudadella, 23 e 24 giugno) e non si chiudono più, come un tempo, con le *Festes de Gracia* di Maó (6-9 settembre), ma, appunto, con quelle di Cala'n Porter, il terzo fine settimana di settembre.

Gli elementi citati (e altri ancora che meriterebbero ulteriore approfondimento) in relazione al terzo carattere delle città di fondazione, ovvero la presenza di funzioni tipicamente urbane, concorrono a restituire l'immagine di un paesaggio costruito, di un nucleo originariamente funzionale alla ricreazione di esponenti di una civiltà urbana, ma progressivamente rifunzionalizzato alla vita urbana in ogni suo aspetto.

Insedimenti tur-urbani. - Bastano le citate caratteristiche delle urbanizzazioni minorchine, talvolta non eclatanti e non riscontrabili tutte insieme, per parlare di città di fondazione? La domanda va più correttamente scissa: una prima questione è se si possa o meno parlare di «città» e una seconda se si possa parlare di «sedi di fondazione».

Claude Chaline (1985) parlava di *villes nouvelles monovalentes*, riferendosi alle città industriali e ai centri per la ricerca scientifica e tecnologica: perché non includere tra le «città di fondazione monovalenti» anche le urbanizzazioni turistiche? Del resto, già negli anni Settanta, Corina Pellegrini osservava: «talora i centri turistici sviluppatasi esclusivamente come tali sono diventati delle vere e proprie città» (CORINA PELLEGRINI, 1973, p. 208); ma aggiungeva: «tuttavia resta in essi caratteristica l'assenza o la scarsità di attività produttive del secondo settore che, nelle città, sono per solito localizzate in periferia» (*ibidem*). Se oggi, non diversamente da allora, manca qualcosa per affermare che le urbanizzazioni turistiche siano, a tutti gli effetti, città, non si tratta del settore secondario (ormai quasi scomparso dagli orizzonti urbani a noi familiari); sono, semmai, i servizi rari che latitano, come i centri di potere; è una certa stratificazione sociale che manca, mentre la consistenza demografica è spesso scarsa (ma per quanto ancora?). Più corretto sarebbe forse parlare di «località turistiche di fondazione».

In questa sede, tuttavia, ci si è presi la libertà di utilizzare provocatoriamente la definizione di «città turistiche di fondazione»: con essa si vuole sottolineare una qualità che travalica la mera vocazione turistica, una natura «tur-urbana» (per fare il verso a cacofonici ma fortunati aggettivi compositi). Territori sub-urbani, peri-urbani, rur-urbani, ex-urbani (nel senso dell'*exopolis* di Soja)... la città proietta sé stessa al di fuori dai propri confini e, al contempo, in questa diffusione sembra annacquare, perdere coesione e identità. Ci sono pezzi di città fuori dalle città: in quelle che furono campagne, certo, ma anche negli insediamenti turistici. E alcuni di questi frammenti di città sono effettivamente stati fondati, sebbene suoni stridente l'accostamento di un simile termine a un complesso di residence, piscine, ristoranti e seconde (ma anche prime) case a ridosso di una spiaggia. Siamo soliti riservare il campo semantico della fondazione a luoghi più blasonati, più antichi, meno prosaici. Domanderemmo «Quando è stata fondata Alessandria d'Egitto?» ma non «Quando è stata fondata Cala Galdana?» (o Porto Cervo in Costa Smeralda); ricorreremmo ad alternative più stemperate, come «realizzata», «costruita».

L'incertezza di definizione di tali insediamenti (a Minorca e non solo) costituisce perciò una questione tuttora aperta: a rigore non rispondono pienamente alle caratteristiche codificate della città di fondazione novecentesca, ma non sono neppure riducibili alle più classiche forme della stazione balneare stagionale. Quella che potrebbe sembrare una mera questione di definizione, pone, peraltro, altri e ben più urgenti ordini di problemi. Il problema della gestione delle trasformazioni sociali e funzionali che avvengono in questi «bozzoli urbani» (SOJA, 2001, p. 361). Ad esempio, alcune urbanizzazioni elitarie sembrano evolvere verso le *gated community*, altre non elitarie assumono parzialmente i connotati di città-satellite gravitanti sui centri di Mahon e Ciutadella. Né è irrilevante il fatto che buona parte della popolazione straniera non extracomunitaria residente a Minorca sia localizzata proprio nelle urbanizzazioni, con la tendenza talvolta alla forma-

zione, non solo durante la stagione turistica, di *enclave* chiuse e alloggiotti rispetto all'intorno territoriale (fig. 6).

Un altro problema concerne le relazioni di questi nuclei costieri con gli insediamenti insulari storici, prevalentemente interni: un rapporto in bilico tra dinamiche di reciproca indifferenza, integrazione e concorrenza (quest'ultima si rileva, ad esempio, in un certo travaso di popolazione locale dai centri storici interni alle urbanizzazioni costiere). Un aspetto cruciale, a tale proposito, è quello dei trasporti pubblici che dovrebbero garantire collegamenti efficienti e permanenti con le urbanizzazioni, pena il predominio assoluto della mobilità automobilistica. La motorizzazione degli spostamenti è tanto più paradossale in un contesto insulare di queste dimensioni e caratterizzato da una struttura viaria «a lisca di pesce» con un'arteria longitudinale centrale dove convergono vie di collegamento con i singoli nuclei costieri.

Non meno rilevante è il problema del degrado di alcune urbanizzazioni, in taluni casi evidente nell'obsolescenza delle strutture edificate e delle infrastrutture viarie. Interventi di manutenzione, restauro, sistemazione e arredo urbano (talvolta apprezzabili e riusciti come quelli di Cala Galdana) dovrebbero essere integrati, ove possibile, con la mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici connessi soprattutto alle realizzazioni dei primi anni Settanta. A tal fine non vanno escluse le operazioni di *esponjament* sulla falsariga di quelle già attuate a Maiorca (e in particolare nel comune di Calvià): si tratta, sostanzialmente, di demolizione selettiva di edifici o interi isolati, spesso ospitanti vecchie strutture di accoglienza turistica ormai fatiscenti, che consentono di diradare il costruito, lasciando degli spazi di transizione, ad esempio tra la sabbia e il cemento, o di includere dei giardini urbani in un tessuto che ne è privo. L'idropolitica, la gestione dell'acqua, caratterizzata dalla conflittualità che contrappone usi agricoli, industriali, civili e turistici (tanto più in un contesto di tendenziale scarsità come un'isola mediterranea) è un altro aspetto legato a doppio filo alle urbanizzazioni turistiche: città fondate sull'acqua, come avviene dagli albori della storia urbana; ma questa volta si tratta dell'acqua delle piscine, onnipresenti a garanzia di una balneabilità sostitutiva rispetto alle spiagge troppo affollate (fig. 3).

Per concludere, non va sottovalutato il problema del controllo e del contenimento delle pressioni speculative finalizzate alla realizzazione di nuove urbanizzazioni, in un contesto che conserva importanti serbatoi di naturalità e paesaggi tradizionali di pregio (tanto che l'isola ha meritato lo status di Riserva di Biosfera Unesco). L'equivoco semantico per cui «sviluppare un'area» equivale alla sua urbanizzazione deve essere definitivamente superato in favore di altre linee di sviluppo. La città diffusa, anche quella turistica, va gestita e contenuta per evitare che nuovi litorali vengano trasformati in *waterfront* urbani, ma anche che le campagne insulari, ancora agricole, siano investite da processi pervasivi di rururbanizzazione.

Conclusion. – Secondo Le Corbusier la ragione è sempre dalla parte degli abitanti, anche qualora essi facciano di un quartiere urbano un uso diverso da quello per il quale era stato pensato: si riferiva ai quei fenomeni di ri-complessificazione e ri-uso che talvolta investono tessuti urbani progettati per uno specifico scopo. Non pochi segnali suggeriscono che ciò stia avvenendo anche in alcune urbanizzazioni minorchine: tanto da suggerire l'opportunità di aggiungere alle fasi del ciclo di vita delle località turistiche di Butler (scoperta, sviluppo, consolidamento e stagnazione) un'eventuale ultima fase qualitativamente altra, quella della colonizzazione non turistica, della ri-funzionalizzazione urbana. Non si tratta qui di stabilire se gli attori di questo processo abbiano torto o ragione nell'abitare stabilmente e contribuire a trasformare in città le urbanizzazioni turistiche. Si tratta, piuttosto, di cogliere, monitorare ed indirizzare questa tendenza, che può rivelarsi feconda (perché è in grado di restituire una nuova vita a località turistiche in declino e di riconnettere queste *exclave* al tessuto territoriale locale), ma può anche avere altri e meno apprezzabili esiti.

Le criticità sopra menzionate (e altre ancora) inducono a prendere in considerazione l'opportunità del superamento della differenziazione tra urbanizzazioni turistiche (costiere) e nuclei tradizionali (interni), ancora vigente nella pianificazione (soprattutto nel *Plà Territorial Insular*): «sebbene la popolazione e gli usi predominanti dei due parchi immobiliari siano diversi, è pur vero che [...] le acque si stanno mischiando e la domanda turistica giunge sino all'interno delle isole. Dal canto loro, i residenti locali, con sempre maggiore frequenza, si trasferiscono, per tutto l'anno, lungo le coste» (RULLAN, 2005). Sembra giunto il momento di prendere atto di questi processi (che includono la tendenza di alcune urbanizzazioni turistico-residenziali ad evolvere verso uno statuto urbano), per non ritrovarsi, ancora una volta, con una pianificazione che rincorre a fatica e cerca di tamponare la realtà, piuttosto che indirizzarla strategicamente. Ecco un'indicazione implicita che giunge dalle «città turistiche di fondazione» dell'isola di Minorca.

Note

¹ D'ora in avanti il termine urbanizzazione, calco di *urbanización*, verrà qui utilizzato come sinonimo di quest'ultimo (oltre che, secondo il contesto, nell'accezione che ha di norma in lingua italiana). Questa scelta è dettata dal fatto che le possibili traduzioni risultano in qualche modo più restrittive: ad esempio «lottizzazione» indica la mera suddivisione di un terreno in lotti in vista della sua utilizzazione edilizia (indipendentemente dall'entità e dalla tipologia dell'operazione), mentre «stazione turistica» indica genericamente un luogo di soggiorno per villeggiatura (non necessariamente edificato *ex nibilo* per questo scopo). Inoltre, il termine urbanizzazione (diversamente da lottizzazione e stazione turistica) restituisce immediatamente il senso della natura

fondamentalmente urbana dei paesaggi, degli impianti e degli stili di vita.

² Se venissero concretizzati i margini di edificabilità previsti nel 2003 (cosa in parte già avvenuta, ma in parte in via di ridimensionamento) si coprirebbero altri 3,8 km², arrivando a una superficie totale di 22 km², pari al 3,24% della superficie insulare (dati calcolati a partire dal *Pla Territorial Insular* del 2003).

³ Secondo un'aggettivazione mutuata in parte da Huizinga (1938).

⁴ Si tenga anche presente che nel 2002 la municipalità ha varato un progetto di ammodernamento e rilancio (con uno stanziamento complessivo di 80 milioni di euro distribuiti su 13 anni), sulla base del quale si prevede di raggiungere il raddoppio della popolazione residente.

⁵ Tra le città di fondazione che compenetrano e, al tempo stesso, superano la città turistica, al di fuori del contesto mediterraneo, è possibile citare, ad esempio, Seaside (Florida) nel golfo del Messico. Le architetture, la localizzazione, le infrastrutture di questa operazione immobiliare fondativa concorrono a restituire l'idea di un luogo dove si vive come «in vacanza tutto l'anno».

⁶ Tuttavia, secondo alcuni autori l'atto esplicito, «gesto che si attua con precisi cerimoniali laici e religiosi», costituisce un requisito fondamentale per definire il fenomeno delle città di fondazione (GRESLERI, 2007, p. 14).

⁷ Il totale degli stranieri residenti a Minorca nel 2006 (secondo i dati dell'*Instituto Nacional de Estadística*) è di 12.543 unità, ma 7.688 sono extracomunitari la cui localizzazione abitativa esclude quasi totalmente le urbanizzazioni, concentrandosi invece nei nuclei tradizionali.

Riferimenti Bibliografici

- BUTLER R. W., *The concept of a tourist-area cycle of evolution: implications for the management of resources*, in «The Canadian Geographer», n. 24 (1980), pp. 5-12;
- CASTELLS M., *La questione urbana*, Padova, Marsilio, 1974;
- CAVALLO F. L., *Isole al bivio. Minorca tra balearizzazione e valore territoriale*, Milano, Unicopli, 2007;
- CHALINE C., *Le villes nouvelles dans le monde*, Paris, PUF, 1985;
- CONSELL INSULAR DE MENORCA, *Menorca, un projecte territorial sostenible. Memòria del Pla Territorial Insular*, Menorca, CIME, 2003;
- CONSELL INSULAR DE MENORCA, *Pla Territorial Insular de Menorca*, Menorca, CIME, 2003;
- CORNA PELLEGRINI G., *La ricerca geografica urbana. Contributi per una metodologia*, Milano, Vita e Pensiero, 1973;
- CORNA PELLEGRINI G., *Studi e ricerche sulla regione turistica – I lidi ferraresi*, in CORNA PELLEGRINI G., op. cit., 1973, pp. 191-317 (prima edizione 1968);
- DEMATTEIS G., *La scomposizione metropolitana*, in MAZZA L. (a cura di), *Le città nel mondo e il futuro delle metropoli*, Milano, Electa, 1988, pp. 33-42;
- DUBAULT F., *Hérault – La Grande Motte fêtes ses 30 ans*, in «France 3 Dossiers», 2004 (<http://sud.france3.fr/dossiers/5066236-fr.php>);
- DUHAMEL P., *Les lieux touristique*, in STOCK M. (coord.), *Le tourisme. Acteurs, lieux et enjeux*, Paris, Belin, 2003, pp. 33-82;
- GRESLERI G., «Ordine e destino della città fondata» in CULOTTA P., GRESLERI G., (a cura di), *Città di fondazione e plantatio ecclesiae*, Bologna, Editrice Compositore, 2007, pp. 14-43;
- GULICK J., *Urban Domains: Environments that Defy Close Definition*, in PRESS I., SMITH M.E. (a cura di), *Urban Place and Process, Readings in the Anthropology of Cities*, New York, Macmillan Publishing, 1980;

- HUIZINGA J., *Homo ludens*, Torino, Einaudi, 2002 (ed. orig. 1938);
- IERACE I. (a cura di), *La regione turistica*, Padova, Cedam, 1991;
- LEEDS A., *Cities and Countryside in Anthropology*, in RODWIN L., HOLLISTER R.M. (a cura di), *Cities of the Mind*, Plenum Press, New York-London 1984;
- LOZATO-GIOTART J. P., *Geografia del turismo. Dallo spazio vissuto allo spazio consumato*, Milano, Franco Angeli, 1999 (ed. orig. 1993);
- MITTNER D., *Le città di fondazione nel Novecento*, Torino, Testo&Immagine, 2003;
- MUSCARÀ C., *Gli spazi del turismo*, Bologna, Patron, 1983;
- PICON A., *Territoire, ville et architecture balnéaire. L'exemple de la Grande Motte*, in «Les Cahiers de la Recherche architecturale», n. 32/33, 1993, pp. 59-72;
- POHLENZ M., *L'uomo greco*, Firenze, La Nuova Italia Editrice, 1962;
- RULLAN O., *Una técnica urbanística para contener el crecimiento residencial en espacios con fuerte presión inmobiliaria*, in «Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y ciencias sociales», n. 194, 2005 (<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-32.htm>);
- SEGÚ I AZNAR M., *Arquitectura i urbanisme*, in AA.VV., *Welcome! Un segle de turisme a les Iles Balears*, Palma de Mallorca, Fundació La Caixa, 2001, pp. 49-67;
- SOBRERO A. M., *Antropologia della città*, Roma, Carocci, 1992;
- SOJA E., *Inside Exopolis*, in MINCA C. (a cura di), *Introduzione alla geografia postmoderna*, Padova, Cedam, 2001 (ed. orig. 1992);
- STANSFIELD A., RICKERT E., *The recreational business district*, Journal of leisure research, n. 2, 1970, pp. 213-225.

Siti internet

- <http://dicotourisme.ifrance.com>
<http://disurbia.blogalia.com>
<http://www.cime.es>
<http://www.finestraturistica.com>
<http://www.lagrandemotte.fr>
<http://www.pimemenorca.org>
<http://www.seasidefl.com>

*Finito di stampare nel mese di dicembre 2009 nel
Centro stampa Franco Pancallo Editore - Locri (RC)
Carta Fedrigoni Arcoprint edizioni da 85 gr. / mq
Copertina carta Fabriano Acquerello da 160 gr. / mq
Printed in Italy*

Collaborazione di Germana Curulli e Alessandro Origlia

