

# domus

N. 1036 Giugno/June 2019 €10

## Tradizione istantanea

## Instant heritage



Haussmann diventa popolare  
Haussmann becomes popular

L'onere della tradizione  
The onus of heritage

Poesia del paesaggio artificiale  
Artificial landscape poetry



Giugno/June 2019 €10.00 Italy only  
periodico mensile d. usc. 04/06/19

Poste Italiane S.p.A.

Spedizione in Abbonamento Postale  
DL 353/2003 (conv. in Legge 27/02/2004 n. 46),  
Articolo 1, Comma 1, DCB Milano

A €25.00 / B €21.00 / CH CHF 20.00  
CH Canton Ticino CHF 20.00 / D €19.90 /  
E €19.95 / F €16.00 / G €10.00 / J ¥3,300 / NL  
€16.50 / P €19.00 / UK £18.20 / USA \$19.95



Traduttori/Translators  
Paolo Cecchetto  
Patrick Lennon  
Emily Ligniti  
Annabel Little  
Dario Moretti

Si ringraziano/With thanks to  
Antony Bowden  
Barbara Fisher  
Richard Sadleir

# Tradizione istantanea Instant heritage

## Copertina/Cover

Dettaglio di Walking Assembly, di Matter Design e CEMEX Global R&D, 2019. Stampa in 3D di calcestruzzo a densità variabile/  
Detail of Walking Assembly, by Matter Design and CEMEX Global R&D, 2019. 3D-printed in variable-density concrete  
Photo courtesy of Matter Design

## 601 Colophon

## 602 Sommario/Contents

## 604 Editoriale/Editorial

### Reinterpretare il passato/ The past reloaded

Mondo/World  
Testo di/Text by Winy Maas

## 606 Urbanistica/Urbanism

### Hausmann diventa popolare/ Hausmann becomes popular

**White City, Baku**  
Azerbaijan/Azerbaijan  
Testo di/Text by Eve Blau  
Foto di/Photos by Ilkin Huseynov, Iwan Baan

## 616 Urbanistica/Urbanism

### L'onere della tradizione/ The onus of heritage

**Ilija Leonard Pfeijffer, Grand Hotel Europa**  
Venezia, Italia/Venice, Italy  
Testo di/Text by Irene Start  
Foto di/Photos by Federico Suter/Parallelozero

## 624 Urbanistica/Urbanism

### Venezia al massimo/ Maximum Venice

**Venezia/Venice**  
Italia/Italy  
Illustrazione di/Illustration by Lex te Loo,  
The Why Factory @ TU Delft

# Sommario

## 626 Dibattito/Discussion

### L'era delle città/ The era of cities

#### Intervista a Ricky Burdett Interview with Ricky Burdett

Mondo/World  
Testo di/Text by Diana Ibáñez López  
Foto di/Photos by Eitan Abramovich, Pratik Chorge,  
Frédéric Soltan

## 634 Architettura/Architecture

### Il blocco fluido/The fluid block

#### ZUS: la città del temporaneo permanente/ZUS: the city of permanent temporality

Rotterdam, Paesi Bassi/the Netherlands  
Testo di/Text by Elma van Boxel, Kristian Koreman  
Foto di/Photo by Ossip van Duivenbode

## 640 In costruzione/Under construction

### Dov'è la piazza? Where's the plaza?

**Torri Colón/Colón Towers**  
Madrid, Spagna/Spain  
Progetto di/Project by Estudio Lamela

## 642 Architettura/Architecture

### Amore per il paesaggio/ Landscape love

**Hotel Ailila Yangshuo**  
Guangxi, Cina/China  
Progetto di/Project by Gong Dong - Vector Architects  
Foto di/Photos by Chen Hao, Su Shengliang

# Contents

## 650 Architettura/Architecture

### La mente sociale/ The social mind

#### Kanunnik Petrus Jozef Triest Plein

Melle, Belgio/Belgium  
Progetto di/Project by  
architecten de vylder vinnck taillieu  
Testo di/Text by Gideon Boie  
Foto di/Photos by Raimond Wouda

## 658 Architettura/Architecture

### Ombrelloni urbani/ Urban sunshades

#### Mercato giornaliero di Dandaji/ Dandaji daily market

Dandaji, Niger  
Progetto di/Project by Atelier Masomi  
Foto di/Photos by Maurice Ascani

## 664 Paesaggio/Landscape

### Poesia del paesaggio artificiale/Artificial landscape poetry

#### Giardino botanico Art Biotop/ Botanical Garden Art Biotop

Tochigi, Giappone/Japan  
Progetto e foto di/Project and photos by  
Junya Ishigami + Associates

## 674 Arte pubblica/Public art

### Graffiti contro la gentrificazione/Graffiti against gentrification

#### International Public Art Festival

Città del Capo, Sudafrica/Cape Town, South Africa  
Testo di/Text by Neo Maditla  
Foto di/Photos by Melissa Cucci, Yaan Macherez

Giugno  
da pagina 601 a pagina 712  
June  
from page 601 to page 712

## 680 La scelta del critico/Pick of the crit

### Stampa 3D collettiva/ Collective 3D printing

#### Cinque progetti stampati in 3D/ Five 3D-printed projects

Stati Uniti/USA  
Progetti di/Projects by Matter Design, Emerging Objects  
Testo di/Text by Geoff Manaugh  
Foto di/Photos by Matter Design,  
Matthew Millman Photography

## 686 Prodotti per la città del futuro/Future city products

### Urbanistica senza attrito/ Frictionless urbanism

#### Cinque visioni per una mobilità urbana aerea/Five visions for aerial urban mobility

Mondo/World  
Testi di/Texts by Felix Madrazo, Alessio Lana,  
Andrea Cotrufo

## 694 Cinema

### Vivere nel traffico aereo/ Air traffic life

#### Il quinto elemento/The Fifth Element

Regista/Director Luc Besson  
Case di produzione/Production companies  
Columbia Pictures, Gaumont



## 696 Evento/Event

### Venti prove/Twenty tests

#### Padiglione della Serpentine 2019/ Serpentine Pavilion 2019

Londra, Regno Unito/London, United Kingdom  
Testo, ricerca, elaborazioni grafiche di/  
Text, research, infographics by  
Stefano Andreani

## 703 Rassegna

### Una stanza en plein air/ An open-air room

A cura di/Presented by Giulia Guzzini

## 712

### Una foto alla volta/One photo at a time Progress

Swakopmund, Namibia  
Dalla serie Progress/From the Progress series  
Foto di/Photo by Leah Kennedy  
A cura di/Presented by Raffaele Vertaldi

**Dibattito**  
Forma urbana e società  
urbana  
*Retrofitting per città  
e periferie*  
Rafforzare il ruolo della  
pianificazione

**Intervista  
a Ricky Burdett**  
Testo  
Diana Ibáñez López

**Discussion**  
Urban form and urban  
society  
*Retrofitting cities and  
suburbs*  
Strengthening the role of  
planning

**Interview with  
Ricky Burdett**  
Text  
Diana Ibáñez López

# L'era delle città

## The era of cities



Photo: Frédéric Sottan/Corbis via Getty Images

## Qualsiasi discussione relativa alla sostenibilità deve reintrodurre la pianificazione come disciplina politica e progettuale al centro delle agende degli architetti

**Diana Ibáñez López: Winy Maas ha lanciato *Domus 2019* affermando che “Tutto è urbanistica”. Sei d'accordo?**

Ricky Burdett: Magari fosse vero! In senso generale, l'urbanistica implica una comprensione del rapporto tra forma urbana e società urbana. È un legame tra un modo di essere, uno stile di vita e la struttura fisica delle città: questa, almeno, è la maniera in cui io la concepisco. Ma se guardiamo a chi sta effettivamente modellando l'ambiente costruito, penso che non tutti siano d'accordo su questo concetto. Se quella dichiarazione significa che qualsiasi cosa associata alle nostre vite e al mondo ha a che fare con le città, allora da un lato è condivisibile, dall'altro no. Il programma “Urban Age” che dirigo si sta occupando dell'Africa di oggi, un continente in cui il tasso di urbanizzazione è del 42%. Ma ciò significa che il 58% del territorio del Paese non è urbanizzato. E anche all'interno dell'ambiente urbano ci sono modi di essere che possiamo definire “non urbanistici”.

**Qual è il futuro delle città?**

Una piccolissima percentuale di città che verranno realizzate nei prossimi decenni sarà completamente nuova, costruita su terre vergini come Brasilia, Canberra o le New Towns degli anni '60 nel Regno Unito. La maggior parte sarà costituita da estensioni, espansioni e adattamenti di centri urbani esistenti e di città minori. La sfida sarà su come farli crescere senza che perdano il loro DNA urbano. Se pensiamo che il 90% di tutta la crescita urbana avrà luogo in Africa o in Asia, in ambienti prevalentemente non pianificati, allora la nozione di ciò che la città futura sarà va riconsiderata.

**Identifichi l'espansione con un enorme problema sociale ed ecologico, con la riduzione della densità, dello spazio aperto e dei servizi pubblici. Come affronteranno l'espansione le città future? È possibile apportare modifiche all'attuale espansione incontrollata?**

Certo, l'espansione incontrollata è un problema. I colleghi del “NYU Urban Expansion Program” gestito da Solly Angel hanno dimostrato che negli ultimi 25 anni le popolazioni urbane sono raddoppiate, mentre l'impronta urbana è quintuplicata. Le persone si trasferiscono in città per sfruttare la complessità e la massa critica che costituiscono un ambiente urbano, e questa stratificazione è difficile da creare da zero. Il *retrofitting* è parte integrante di questo modello di crescita. Oggi non esiste una correlazione diretta tra le idee sulle città sostenibili e la maggior parte di ciò che sta realmente accadendo. Questo perché costa

meno costruire su terreni agricoli. Pensiamo ai sobborghi di Istanbul, Mumbai o Lagos: il loro sviluppo è solo un ammasso di costruzioni senza infrastrutture – non un vero quartiere urbano –; peggio ancora, si alterano i modelli di spostamento e la quantità di elementi necessari sul terreno. C'è solo un modo per affrontare tutto ciò, ma è una parola fuori moda: la pianificazione. Qualsiasi discussione relativa alla sostenibilità deve reintrodurre la pianificazione come disciplina politica e progettuale al centro delle agende degli architetti. Nel 1943, mentre le bombe cadevano su Londra e la città aveva raggiunto un picco di 8.600.000 abitanti, il grande urbanista Patrick Abercrombie prese la decisione di tracciare una linea intorno alla capitale, la *Green Belt* (“cintura verde”), su cui non si poteva costruire, con una serie di città-satellite collocate oltre il suo perimetro. Quando durante le mie conferenze parlo di queste cose, la gente rimane letteralmente a bocca aperta.

**Perché?**

Perché l'idea che sia possibile controllare la crescita con una decisione politica è tanto semplice quanto potente. La gente dice: “Ohhh! Ma perché non possiamo farlo anche qui?”. La realtà è che pochissimi Paesi sono in grado d'implementare soluzioni efficaci, perché quel tipo di decisioni richiede un allineamento tra Governo nazionale e amministrazione municipale: quindi entriamo nella sfera della politica. Per contenere l'espansione incontrollata c'è bisogno di una mano decisa dal punto di vista della pianificazione; ed è qui che a volte la tensione tra chi decide e ciò che la comunità vuole trascina in direzioni completamente diverse.

**Sì, ai margini della *Green Belt* c'è un rapporto teso con la visione di Londra, che mira a ridurre l'uso dell'automobile e ad aumentare la densità.** E in una città senza pianificazione urbanistica devi moltiplicare quella tensione per 100!

**Sei ottimista?**

Estremamente ottimista. Innanzitutto, perché lo sono di base. Poi lo sono anche riguardo alle città, perché rimangono l'unico posto in cui le persone si trasferiscono in città per sfruttare la complessità e la massa critica che costituiscono un ambiente urbano, e questa stratificazione è difficile da creare da zero. Il *retrofitting* è parte integrante di questo modello di crescita. Oggi non esiste una correlazione diretta tra le idee sulle città sostenibili e la maggior parte di ciò che sta realmente accadendo. Questo perché costa

cose. Per altri versi, è per questo che una città è molto più capace di essere resiliente – per usare un termine che non mi piace. Può modificarsi radicalmente in modo molto più rapido di una nazione.

**Hai contribuito a riconfigurare l'istituzione dell'ufficio del sindaco di Londra per portarla a quello che è oggi. Che cosa pensi che possa ottenere un sindaco?**

Oggi, 8 aprile, con il lancio della sua Ultra Low Emissions Zone (ULEZ), Londra ha introdotto una delle norme più all'avanguardia di sempre. È una cosa straordinaria, che contribuirà a impedire che 36.000 persone muoiano d'infarto ogni anno nel Regno Unito. 36.000! Ecco perché sono ottimista sul fatto che una politica possa essere implementata, così come i progetti, in modo tale da poter apportare cambiamenti. E, a meno che tu non voglia ascoltare i piagnucolosi sostenitori della destra, le persone credono nel cambiamento; preferiscono vivere in una città dove i loro figli non moriranno per le malattie respiratorie. Questo cambiamento è incrementale. Prendi Bogotá. Potremmo parlare di Enrique Peñalosa, attuale sindaco della capitale colombiana, una figura carismatica alla George Clooney che ha introdotto la *Ciclovía* (pista ciclabile) e gli autobus TransMilenio. Ma non è stato il solo a farlo: fa parte di quella serie di sindaci che, dalla metà degli anni Novanta, hanno portato avanti un progetto basato su ciò che la loro città voleva essere.

**Nell'introduzione a *The SAGE Handbook of the 21st Century City* (2017) sottolinei la citazione “non esiste un oggetto ‘urbano’ comune”. Puoi spiegare questo concetto?**

C'è la radicata presunzione che le città siano tutte uguali, che se ne possa parlare come se fossero esattamente lo stesso tipo di organismo, e che quindi – e questo è il pericolo – che le soluzioni possono essere simili. Le città sono come gli organismi umani: ognuna è completamente diversa dall'altra. L'espressione *toolkit for cities* (“un set di attrezzi per la città”) mi fa rizzare i capelli! La trovo estremamente problematica. Purtroppo, più lavoro facciamo in tutto il mondo con “LSE Cities”, più ci troviamo davanti a soluzioni fatte con lo stampino, e questo è ciò a cui persone come Winy Maas, io e altri siamo fortemente contrari.

**In *Shaping Cities in an Urban Age* (2018) affermi che quasi l'80% dell'infrastruttura urbana che sarà presente nel 2050 deve ancora essere co-**

**struita. Quanto di tutto ciò potremmo già riconoscere e quanto deve ancora essere immaginato?** Qui l'ottimismo e il ruolo delle città si uniscono davvero. Se siamo creativi e coraggiosi, l'immaginazione offre ogni sorta di opzioni future. Non abbiamo bisogno di riciclare vecchie idee. La Banca Mondiale finanzia gli schemi di espansione stradale a suon di centinaia di milioni di dollari. Mentre un seminario di Urban Age si svolgeva a Mumbai nel 2007, la città ottenne un enorme finanziamento per costruire 273 – non lo dimenticherò mai, 273! – cavalcavia. In una città come Mumbai, sai già che un cavalcavia ti porta solamente da un ingorgo a un altro. Non risolve nulla! Confronta questo intervento con la decisione di Addis Abeba d'investire fondi cinesi in un sistema di metropolitana leggera. Io l'ho usata: non è ancora una rete estesa, ma si tratta di un ottimo inizio. Ed è una scelta completamente diversa. Oppure prendiamo il piano ULEZ lanciato oggi a Londra: questa decisione è molto importante, perché altre città ci guardano. Ho appena saputo che New York sta per introdurre la Congestion Charge! Le città possono costituire modelli di riferimento. La statistica secondo cui l'80% delle infrastrutture deve essere costruito entro il 2050 viene da Nick Stern – un

Pagine 626-627: veduta di Makoko nella laguna di Lagos, Nigeria. Nato nel XVIII secolo come villaggio di pescatori, Makoko è ora un insediamento autonomo e, con i suoi 300.000

abitanti, costituisce il più grande *slum* della Nigeria. In questa pagina: traffico sulla Eastern Express Highway di Mumbai, 2017

Pages 626-627: view of Makoko in Lagos Lagoon, Nigeria. Established in the 18th century as a fishing village, Makoko is now an autonomous settlement and, with its 300,000 inhabitants, constitutes

the largest slum in Nigeria. This page: traffic on the Eastern Express Highway in Mumbai, 2017

collega della LSE, un economista puro – il quale nell'ultimo decennio di lavoro si è convinto che la soluzione risieda nel modo in cui realizziamo *fisicamente* le nostre città. Per comprendere la forma urbana, o come espanderla, affermo con decisione che è necessario concentrarsi su ciò che costituisce il suo tessuto costruito. In questo senso sono tradizionalista. Nick Stern è molto chiaro nel sostenere che alcune decisioni, in particolare se finanziate da agenzie insensibili alla sostenibilità, c'imprigioneranno in modelli di comportamento profondamente insostenibili: costruire strade oppure ferrovie; investire o non investire in motori meno inquinanti; e soprattutto, investire o non investire in politiche che limitino l'espansione incontrollata anziché promuoverla o permetterla. C'è tutta una serie d'interventi che può essere fatta e che richiede inventiva e creatività. Ma anche coraggio, perché significa andare contro interessi acquisiti.

**Cosa pensi della protesta contro il cambiamento climatico del 1 aprile alla Camera dei Comuni da parte di attivisti nudi? La protesta può essere uno strumento efficace?**

Ha fatto notizia, ma porterà a qualche cambiamento? Il mese scorso oltre 1.000.000 di

persone hanno marciato attraverso la mia città per avanzare esplicitamente la richiesta di un secondo referendum sulla Brexit – 1.000.000 di persone! – e letteralmente, ho controllato, nessun giornale, tranne *The Guardian*, ha riportato la notizia in prima pagina. C'è il problema di ciò che ha la priorità all'interno di qualsiasi sistema politico: quando un milione di persone protesta e non succede niente, o nessuno ne parla, penso che ci sia qualcosa di sbagliato nei nostri valori.

**Ricky Burdett** è professor of Urban Studies alla London School of Economics (LSE) e direttore di “Urban Age Program” e di “LSE Cities”. Ha curato la 10. Biennale di Architettura di Venezia; dal 2001 al 2016 è stato consulente architettonico del sindaco di Londra ed è stato consulente capo per l'architettura e l'urbanistica in occasione delle Olimpiadi di Londra 2012. Con Philipp Rode ha curato la pubblicazione *Shaping Cities in an Urban Age*, Phaidon, London 2018.

**Diana Ibáñez López** è visiting professor al Royal College of Art e alla Central Saint Martins di Londra, e professore associato alla The Why Factory di TU Delft. Dirige anche progetti di architettura e urbanistica presso l'associazione artistica no-profit Create London.



Photo Pratik Chopra/Hindustan Times via Getty Images

## Any argument around sustainability must reintroduce planning as a political and a design discipline, at the heart of architects' agendas

**Diana Ibáñez López: Winy Maas launched *Domus 2019* with the statement “Everthing is urbanism.” Do you agree with him?**

Ricky Burdett: I wish that were true! Urbanism implies an understanding of the relationship between urban form and urban society, broadly speaking. It's a connection between a way of being, a way of life, and the physical structure of cities. That's how I read it, anyway. And I don't think, if you look at who is actually shaping the built environment, that everyone buys into that notion. If it is a statement about the fact that anything to do with our lives and the world has to do with cities, that's partly true – but also not. Urban Age is doing work on Africa where, today, 42 per cent of the continent is urbanised. That means 58 per cent isn't. And even within the urban there are very non-urbanistic ways of being.

**What is the future of cities?**

A very small percentage of cities built in the next decades will be completely new, built on virgin land like Brasilia, Canberra or the 1960s New Towns in the UK. The majority will be extensions, expansions and adaptations of existing urban centres and smaller towns. The challenge will be how to make them grow without losing their urban DNA. If you think that 90 per cent of all urban growth will happen in Africa or Asia, in mainly unplanned environments, then the notion of what the future city might be needs to be reconsidered.

**You identify sprawl as a huge social and ecological issue, with densities dropping, reduced open space and stretched public services. How can future cities address sprawl? Can existing sprawl be retrofitted?**

Yes, sprawl is an issue. Colleagues at the NYU Urban Expansion Program run by Solly Angel have shown that over the past 25 years urban populations have doubled, while urban footprint has multiplied by five. People move to cities to take advantage of the complexity and critical mass that constitutes a city, and this multilayeredness is difficult to create from scratch. Retrofitting is very much part of this growth model. Today there's no direct correlation between ideas about sustainable cities and most of what is actually happening. That's because it is cheaper to build on agricultural land: think of the outskirts of Istanbul, or Mumbai or Lagos. You get development which is only just that – it's not a piece of city – without the infrastructure and, worse, you stretch movement patterns and

the amount of stuff you need on the ground. There's only one way to deal with that, and it's an unfashionable word: planning. Any argument around sustainability must reintroduce planning as a political and a design discipline, at the heart of architects' agendas. In 1943, when bombs were dropping on London and it had reached a peak of 8.6 million people, the great planner Patrick Abercrombie took the decision to draw a line around London – the Green Belt – on which you couldn't build, with satellite cities beyond. When I lecture about these things, people's mouths literally don't close.

**Why?**

Because the notion that you can control growth with a policy statement is so simple and so powerful. People say: “Ohhh! Why can't we do it here?” The reality is that very few countries can – because you need an alignment between national and city government to take that sort of decision. So we enter the world of politics. To contain sprawl you need a strong hand from the planning point of view; this is where the tension between who decides and what the community feels sometimes pull you in completely different directions.

**Yes, on the fringes of the Green Belt there is a tense relationship to London Plan thinking on reducing car use and increasing density.**

Multiply that tension a hundredfold in cities without planning regulation!

**Are you optimistic?**

I'm extremely optimistic. A), full stop. And B), for cities. Why? Because cities remain the one place where people come together and have creative ideas. The cynic asks: which Nobel Prize was won in a village? One of the great luxuries of working at the LSE is the level of genuine inventiveness you get around cities. Things happen! My optimism comes from observation, not just ideology, that you can actually get things done. And that's why a city, by the way, is much more able to be – and it's not a term I like – resilient. It can turn itself around much more quickly than a country.

**You helped establish the institution of the Mayor of London as it is today. What can a mayor achieve?**

Today, 8 April, London has done one of the most avant-garde things ever, with the launch of its Ultra Low Emission Zone (ULEZ). It's an extraordinary thing that will help stop 36,000 people

dying of a heart attack every year in the UK. 36,000! That's why I'm optimistic that policy can be implemented, as can projects, in such a way that you can make change. And, unless you're listening to the right-wing vote complainers, people believe in the change; they prefer to live in a city where their children won't die of respiratory diseases. This change is incremental. Take Bogotá. You could talk about Enrique Peñalosa, current Mayor of Bogotá, a charismatic George Clooney-like figure who introduced the Ciclovía (cycleway) and the TransMilenio buses. But he didn't do it alone: he was one of a number of mayors who from the mid-1990s carried forward a project of what that city wanted itself to be.

**In the introduction to *The SAGE Handbook of the 21st Century City* (2017), you pick out the quote “There is no common ‘urban’ object.” Can you unpack this?**

There is a strong assumption that cities are all the same thing; that you can talk about cities as if they are exactly the same sort of organ. Therefore – and this is the danger – that solutions can be similar. Cities are like human organisms: we are all completely different. The phrase “toolkit for cities” makes my hair stand on end! I find it so problematic. Unfortunately, the more work we do around the world with LSE Cities, the more we find cookie-cutter solutions, and that's what people like Winy, myself and others strongly object to.

**In *Shaping Cities in an Urban Age* (2018), you say that nearly 80 per cent of the urban infrastructure that will exist in 2050 has yet to be built. How much of it might we recognise, and how much of it has yet to be imagined?**

Here optimism and the role of cities really come together. If we are creative and courageous, the imagination provides all sorts of future options. We don't need to recycle old ideas. The World Bank funds road expansion schemes, to hundreds of millions of dollars. When *Urban Age* was in Mumbai, the city got a massive grant for 273 – I'll never forget it – 273 overpasses. In a city like Mumbai, you know that an overpass is just going to take you from one traffic jam to another. It's not going to solve anything! Compare that to the city of Addis Ababa investing with Chinese loans in a light rail system. I've used it: it's not extensive yet but it's a hell of a start. That's a completely different choice. Or ULEZ launched in London today... This decision is very important because other cities watch us. I heard just now that New York is about to accept the Congestion

Charge! Cities can constitute role models. The statistic that 80 per cent of infrastructure needs to be built by 2050 comes from Nick Stern, a colleague at the LSE, and who has become convinced over the last decade of work – and he is a pure economist – that how we make our cities *physically* is going to be the solution. To understand the shape of the city, or how you might extend it or expand it, I would argue strongly that you need to focus into what constitutes the built fabric of the city. In that sense I'm traditional! And Nick Stern is very clear that some decisions, particularly if they are funded by agencies that are sustainability-blind, will lock us into patterns of behaviour that are deeply unsustainable: road-building versus rail; investing in engines which are less polluting, or not; and most importantly of all, investing in policies which contain sprawl rather than promote or allow it. There is a whole series of things that can be done which do require invention and creativity. But also courage, because you're going against vested interests.

**What did you think of the nude anti-climate change protest in the House of Commons on 1 April? Can protest be effective?**

It hit the headlines, but has it made any change? Last month over a million people marched through my city to make a very clear call for a second referendum – a million people! – and literally, and I checked it, no newspaper except *The Guardian* had it on their front page. There is an issue of what gets prioritised within any political system: when a million people protest and nothing happens, or no-one talks about it, I think we have our values wrong.

**Ricky Burdett** is professor of Urban Studies at the London School of Economics, director of the Urban Age Project and LSE Cities. He curated the 10th Venice Architecture Biennale, was architectural adviser to the Mayor of London from 2001 to 2006, and was chief adviser on architecture and urbanism for the London 2012 Olympics. With Philipp Rode he is coeditor of *Shaping Cities in an Urban Age*, Phaidon, London 2018.

**Diana Ibáñez López** is a visiting lecturer at the Royal College of Art and Central Saint Martins in London, and an associate of The Why Factory at TU Delft. She also heads architecture and urbanism projects at arts charity Create London.

Sotto: Ricky Burdett all'Arsenale di Venezia, 2018. Pagine 632-633: una strada di Bogotá con la compresenza di soluzioni alternative per per gli spostamenti urbani, un progetto fortemente sostenuto dall'attuale sindaco Enrique Peñalosa. La

carreggiata di sinistra è parte della rete della Ciclovía che ogni domenica è riservata a pedoni, ciclisti e skater; la carreggiata di destra è invece utilizzata dai TransMilenio bus, mezzi di trasporto pubblico rapido con corsie preferenziali

Below: Ricky Burdett at the Arsenale in Venice, 2018. Pages 632-633: a road in Bogotá that simultaneously accommodates alternative solutions for moving around the city. The project is keenly supported by the current mayor Enrique Peñalosa. The left-hand carriageway

is part of the Ciclovía network that is reserved for pedestrians, cyclists and skaters every Sunday. The right-hand lane is used by the TransMilenio buses, a means of rapid public transport with dedicated lanes

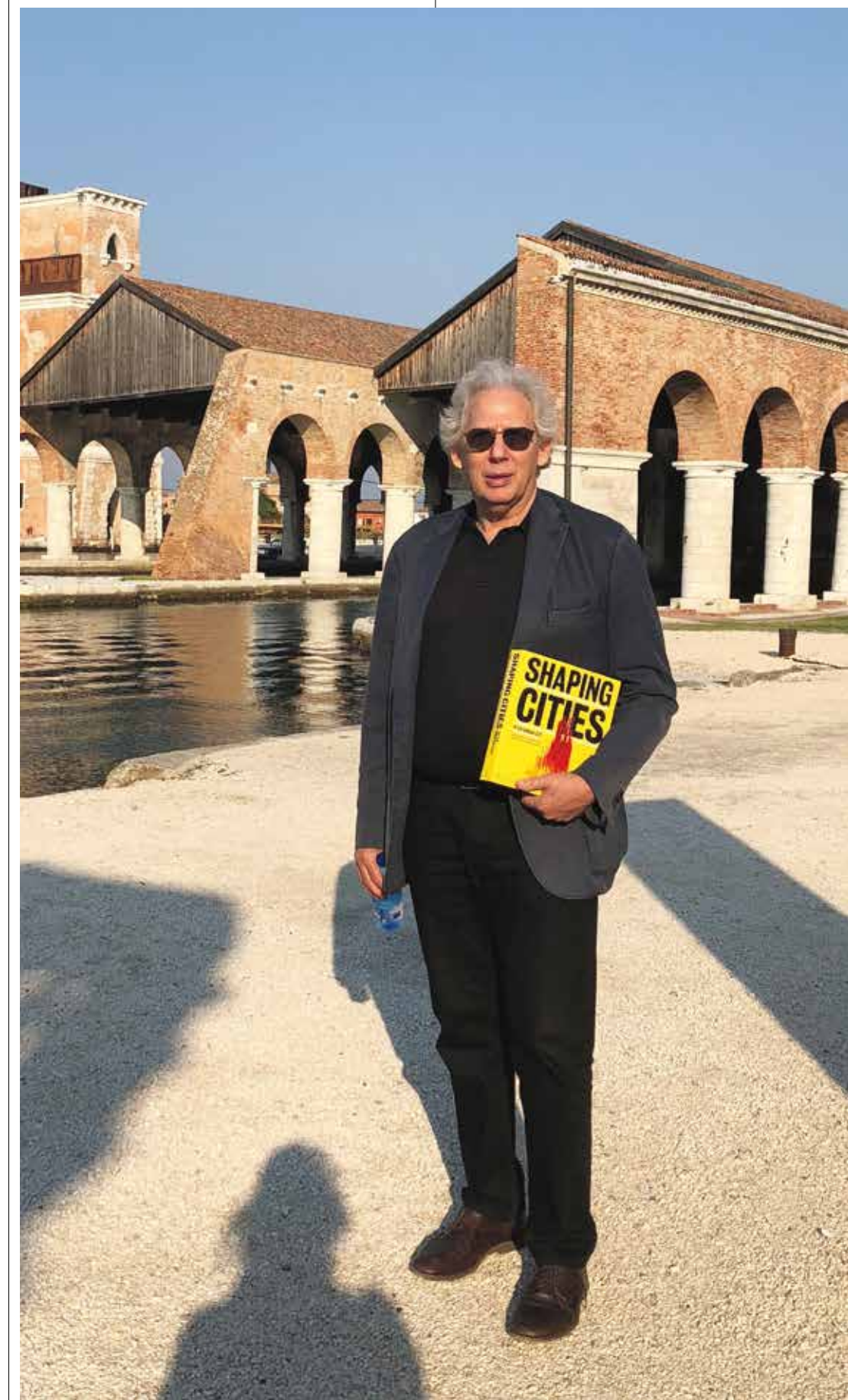




Photo: Eitan Abramovich/AFPA/Getty Images

**5 mld/bn**  
di persone vivranno  
nelle città nel 2030  
people will be living in  
cities by 2030

**90**  
% dell'intera crescita  
urbana avrà luogo in  
Africa o in Asia  
% of all urban growth  
will be in Africa or Asia

**40**  
% degli abitanti delle  
città vivrà in  
baraccopoli senza  
servizi di base nel  
prossimo decennio  
% of city dwellers  
will live in slums without  
basic services in the  
next decade

**80**  
% delle infrastrutture  
urbane del 2050 deve  
ancora essere  
costruito  
% of 2050's urban  
infrastructure still  
needs to be built

**42**  
% del continente  
africano è urbanizzato  
% of the African  
continent is urbanised

**120**  
km di asfalto a Bogotá  
sono convertiti in  
Ciclovía (pista ciclabile)  
ogni domenica  
km of tarmac  
are turned into Ciclovía  
(cycle lanes) in Bogotá  
every Sunday

**89**  
% di incidenti stradali in  
meno a Bogotá  
dall'introduzione del  
sistema di autobus  
TransMilenio  
% reduction in traffic  
fatalities since the  
launch of Bogotá's  
TransMilenio bus  
system