

LE FORME URBANE DELLA SEGREGAZIONE

Appunti su Langa e Harlem

Candidata: Chiara Balducci

Relatore: Prof. Marco Trisciuglio





POLITECNICO DI TORINO

LAUREA MAGISTRALE IN

ARCHITETTURA COSTRUZIONE E CITTÀ (LM-4)

Febbraio 2025

CANDIDATA

Chiara Balducci

RELATORE

Prof. Marco Triscioglio

Questo traguardo segna la conclusione di un percorso che mi ha dato tanto. Un viaggio ricco di momenti felici, resi tali dalle persone che ho incontrato lungo la strada e che hanno contribuito a rendere questi anni indimenticabili. Un ringraziamento al professor Marco Trisciuglio, per la passione e la pazienza dimostrate in questa ultima fase, e a tutte le persone che mi hanno sopportato nei momenti di ansia e difficoltà in questi anni. Una dedica speciale va al gruppo "URBANISTICA", che è stato con me fin dall'inizio e ha continuato a esserci, nonostante tutto.

Questa fine mi spaventava a tal punto da non volerla mai affrontare, ma in fondo è solo l'inizio. Buona fortuna.



Chiara Balducci

**LE FORME URBANE
DELLA SEGREGAZIONE**

Appunti su Langa e Harlem

INTRODUZIONE

L'obiettivo principale di questa ricerca è lo studio delle forme urbane della segregazione, ovvero come le strutture e i modelli urbani possano influenzare la divisione e la marginalizzazione di determinate aree, oppure, al contrario, favorire l'integrazione e la coesione. In particolare, l'analisi si concentra sulle forme della segregazione, esaminando come queste possano concretamente contribuire alla sua formazione nelle città che storicamente rappresentano luoghi di diversità culturale. Lo studio si sviluppa partendo da un'ampia raccolta di dati teorici sulla segregazione urbana, includendo la definizione del fenomeno, le sue cause, le diverse tipologie esistenti, i metodi di misurazione, gli effetti sulle comunità e le modalità con cui essa si manifesta nelle città di tutto il mondo. Sebbene esistano molte definizioni di segregazione urbana, si può affermare che essa è un fenomeno complesso che divide lo spazio sociale, favorendo la polarizzazione invece di comportamenti uniformi. Cioè i gruppi di persone con caratteristiche, opinioni o comportamenti simili si separano sempre più l'uno dall'altro, aumentando le differenze tra i gruppi. Questo porta a una maggiore distanza sociale e alla formazione di gruppi distinti con opinioni e comportamenti sempre più omogenei al loro interno, ma molto diversi tra loro. Non si limita alle divisioni razziali, ma coinvolge anche aspetti religiosi, socioeconomici e di genere. La segregazione non riguarda solo le relazioni tra maggioranze e minoranze, ma può verificarsi anche all'interno delle minoranze stesse. Ad esempio, all'interno di una comunità immigrata possono emergere divisioni basate su fattori come l'origine geografica o il livello socioeconomico. Spesso la pianificazione e alcune misure urbanistiche diventano un potente strumento di segregazione. È importante sottolineare come, queste, se utilizzate per favorire la nascita e il mantenimento della segregazione spaziale non sono sempre facilmente identificabili né univocamente definite, ma

spesso sono ben radicate. Solo in pochi casi, infatti, la segregazione fa parte della politica ufficiale di uno stato ed è perseguita in modo esplicito ai vari livelli di governo territoriale. Più numerose sono, invece, le forme indirette di segregazione, variamente mascherate, ma non per questo meno efficaci e altrettanto pervasive. Le informazioni acquisite dagli studi teorici diventano la base della ricerca. Come punti di riferimento per la dimostrazione operativa dei risultati ottenuti sono stati selezionati due casi studio specifici: il quartiere di Langa a Cape Town e Harlem a New York. Pur essendo oggi realtà molto diverse, entrambe le città condividono una storia di fondazione e colonizzazione simile, fino a quando, nel corso del tempo, le loro strade si sono separate e i modelli di sviluppo urbano hanno preso direzioni differenti. Cape Town e New York sono state scelte non solo per la loro rilevanza storica, ma anche perché sono esempi emblematici ampiamente studiati che rappresentano efficacemente le problematiche tipiche delle città contemporanee. Pur non considerati come modelli teorici ideali, questi casi studio sono stati impiegati per evidenziare gli elementi chiave che possono contribuire a una comprensione più profonda delle dinamiche segregative a livello globale. Infatti l'obiettivo principale non è classificare le città o le metropoli secondo schemi rigidi, ma piuttosto utilizzare questi esempi per avviare un'analisi comparativa che esplori relazioni, differenze e similitudini. L'aspirazione della tesi non è solo quella di esplorare le forme della segregazione urbana e le sue cause, ma intende anche fornire strumenti pratici e strategie per affrontare questo fenomeno. Attraverso l'analisi dei casi studio e l'approfondimento delle dinamiche specifiche di ciascun contesto, l'obiettivo finale è quello di contribuire a una migliore comprensione delle soluzioni adottabili per ridurre la segregazione nelle città, promuovendo modelli urbani inclusivi e sostenibili. Il risultato ottenuto è un metaprogetto che coinvolge le realtà

di Langa e Harlem. Il percorso seguito per la sua elaborazione si articola in diverse fasi, ognuna delle quali ha contribuito alla costruzione di un quadro analitico e progettuale solido e approfondito. La prima fase ha riguardato lo studio delle soluzioni segregative, ossia le strategie adottate nel tempo da politiche economiche, razziali e sociali per dividere e frammentare i tessuti urbani, determinando la nascita di città disconnesse e fortemente polarizzate. Sono state individuate dodici tipologie di segregazione tra le più diffuse a livello globale e analizzate attraverso esempi concreti provenienti da diverse città del mondo. Questo approccio ha permesso di evidenziare le somiglianze e le differenze nelle strategie adottate, offrendo una visione più ampia sulle dinamiche che determinano la separazione spaziale e sociale. Le città, infatti, riflettono le divisioni interne alla società e la loro struttura urbana ne rispecchia le disuguaglianze, traducendole in forme fisiche e spaziali. La seconda fase ha portato alla realizzazione di un catalogo delle strategie operative, una raccolta strutturata di azioni, interventi e requisiti pensata sia come strumento informativo che come supporto operativo per future analisi. In particolare, il catalogo è stato utilizzato per valutare la compatibilità dell'area di studio con possibili interventi di riqualificazione. Esso si compone di sei azioni principali, che delineano un quadro generale delle strategie urbanistiche, dieci interventi che ne specificano l'applicazione e ventitré requisiti che consentono di verificare la compatibilità degli interventi con le caratteristiche di un determinato contesto. L'obiettivo è quello di sviluppare un'urbanistica capace di conciliare passato e futuro, densità e sostenibilità, centralità e innovazione, al fine di ricucire le fratture urbane e creare un tessuto connettivo inclusivo, in grado di accogliere funzioni, attività e relazioni diversificate. Successivamente, si è proceduto alla composizione del grafico di compatibilità, che ha permesso di concretizzare i

risultati dell'analisi e applicarli a un contesto reale. Per ogni intervento individuato nel catalogo, sono stati selezionati quattro requisiti principali, confrontati con le caratteristiche dell'area in esame. Se l'area soddisfa la maggior parte dei requisiti, viene considerata compatibile con l'intervento proposto. A partire da questa valutazione, sono state selezionate le strategie più idonee, posizionandole direttamente sull'area di progetto e identificando i luoghi più adatti alla loro applicazione. Questo processo ha consentito di delineare diverse possibilità progettuali, offrendo un ventaglio di soluzioni adattabili al contesto specifico. La fase conclusiva ha portato alla produzione del metaprogetto, che sintetizza e approfondisce le analisi precedenti, collegando le proposte di intervento alle reali necessità del territorio. Dallo studio dei casi di Langa e Harlem sono emerse osservazioni significative: sebbene alcune caratteristiche possano sembrare simili, le problematiche di fondo sono profondamente diverse, rendendo necessari interventi differenziati e contestualizzati. Questa consapevolezza evidenzia l'importanza di comprendere a fondo la realtà specifica di ciascun contesto prima di proporre soluzioni, per evitare errori di valutazione e garantire interventi realmente efficaci. La ricerca ha inoltre dimostrato come la forma urbana non sia solo il riflesso della segregazione, ma possa anche determinarne l'intensità e persino influenzarne l'esistenza o la scomparsa. Le conclusioni emerse offrono spunti concreti per affrontare il problema, suggerendo strategie che possano essere adattate alle esigenze specifiche di ciascuna area urbana. Le idee e i metaprogetti sviluppati non rappresentano soltanto la conclusione di un percorso di ricerca, ma possono costituire un punto di partenza per iniziative più ampie. Questi concetti, se affinati e implementati da professionisti del settore, potrebbero tradursi in interventi concreti e duraturi, capaci di contrastare le dinamiche della segregazione urbana e promuovere una città più inclusiva e connessa.

INDICE

CAPITOLO

LA SEGREGAZIONE
URBANA

15

1. CHE COS'E' LA SEGREGAZIONE URBANA?	20
2. LE CAUSE DELLA SEGREGAZIONE	22
3. I TIPI DI SEGREGAZIONE	23
4. GLI STRUMENTI DELLA SEGREGAZIONE URBANA	23
5. LE CONSEGUENZE DELLA SEGREGAZIONE	30
6. LE FORME DELLA SEGREGAZIONE	30

CASI STUDIO

CAPE TOWN	38
NEW YORK	48

CAPITOLO II

LE FORME DELLA
SEGREGAZIONE

61

1. CITTA' A CONFRONTO: CAPE TOWN E NEW YORK	66
2. SOLUZIONI SEGREGATIVE	72

CAPITOLO III

STRATEGIE
OPERATIVE

101

1. CATALOGO STRATEGIE	103
2. APPROCCIO OPERATIVO	126

LA SEGREGAZIONE URBANA

Fin dall'antichità, la capacità di costruire è stata fondamentale nella creazione di luoghi abitabili. Vivere significa essere capaci di creare spazio, e questo è essenziale per costruire un luogo che abbia una sua identità. Come precisa Aldo Rossi:

“l'uomo non è solo l'uomo di quel paese e di quella città, ma è l'uomo di un luogo preciso e delimitato e non vi è trasformazione urbana che non significhi anche trasformazione della vita dei suoi abitanti.”
Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Marsilio Editori, Milano, 1966.

CAPITOLO I

Gli insediamenti iniziali erano piccole comunità in cui le persone si raggruppavano per vivere insieme in capanne, dedicandosi alla caccia o alla raccolta. Con lo sviluppo dell'agricoltura, la stratificazione sociale, la specializzazione del lavoro e l'organizzazione degli spazi abitativi rispetto ai luoghi di sepoltura e memoria, questi insediamenti si sono trasformati in vere e proprie città. Ma il significato di "città" va oltre la semplice aggregazione di case e persone. La vera essenza della città risiede nella comunità, nelle leggi e nello Stato che la governa.¹ La politica non può essere assente dell'architettura dei fatti urbani e quindi dalla costruzione della città; la politica infatti costituisce in questo caso il problema delle scelte. Chi decide alla fine l'immagine di una città? La risposta più plausibile, è la città stessa, ma sempre solo attraverso le sue istituzioni politiche.² La città è il risultato di un complesso intreccio tra comunità e individui, architetti e artisti, progettisti e lavoratori, cittadini e rappresentanti politici. Questa è sia il frutto di un ideale civile, sia la manifestazione concreta delle diverse tecniche di organizzazione dello spazio, plasmate di volta in volta dai diversi gruppi sociali o dalle ideologie dominanti. Nell'atto di edificare, l'uomo cerca la comunità, desiderando che la città sia un autentico rifugio per l'abitare.³ Le città, che siano antiche o contemporanee, possono essere definite in modo simile. Ogni città, che ospiti una piccola o una grande comunità, rappresenta l'evoluzione di un'organizzazione umana sempre più complessa. Possiamo considerare la città come un organismo vivente, fatto di pietra, che nasce, cresce, si sviluppa e, eventualmente, muore. "Urbs" e "Civitas": da un lato le pietre, dall'altro i cittadini. L'organismo città è composto da molte parti che lavorano insieme per garantire un funzionamento armonioso e corretto. A quest'ultimo si aggiunge una stratificazione temporale dei luoghi storici, con il riconoscimento delle diverse epoche e degli stili architettonici. Diverse tracce si sovrappongono nello stesso spazio, creando una complessa trama di significati e simboli. Le

città assumono mille forme diverse, ognuna legata alle culture che le rappresentano e ai gusti delle popolazioni che si succedono nel corso della storia umana.⁴ Spesso, però, può succedere che l'armonia tra "Urbs" e "Civitas" si spezzi per una serie di ragioni, portandosi dietro delle conseguenze insignificanti oppure, nel caso della segregazione urbana, devastanti, dal punto di vista della forma della città e quindi dello stile di vita dei cittadini. La città è uno spazio di integrazione sociale e culturale, un luogo innovativo e dinamico, ma è anche stata una potente macchina di distinzione e separazione, emarginazione ed esclusione di gruppi etnici e religiosi, professioni e identità diverse. Ricchi e poveri si incontrano nella città, ma sono sempre più visibilmente distanti.⁵ La segregazione sociale, anche in contesti apparentemente integrati, contribuisce in modo significativo a perpetuare disuguaglianze e pregiudizi. Nonostante le opportunità di interazione offerte da luoghi pubblici e spazi di svago, la mescolanza tra gruppi sociali diversi è spesso limitata. Lo studio di questo fenomeno risulta cruciale per due ragioni fondamentali: in primo luogo, la segregazione restringe l'accesso a risorse essenziali come la salute, l'istruzione e l'occupazione, accentuando le disuguaglianze sociali; in secondo luogo, limitando il contatto tra gruppi diversi, alimenta pregiudizi e favorisce la diffusione di conflitti e discriminazioni.⁶ Le disuguaglianze sociali e le loro evidenti ingiustizie spaziali, insieme alle conseguenze del cambiamento climatico e alla concezione della mobilità come diritto di cittadinanza, rappresentano uno degli aspetti più rilevanti delle metropoli contemporanee.⁷ [Fig.1] La paura e i pregiudizi sono alla base della segregazione, un fenomeno che genera discriminazioni e conflitti. Questa separazione spaziale, che coinvolge gruppi diversi per etnia, religione, reddito e professione, è il risultato di un complesso intreccio di fattori storici, culturali e politici. Le politiche urbane, in particolare, hanno contribuito a consolidare le divisioni sociali, perpetuando disuguaglianze e marginalità [Fig.2].

Smantellare le fondamenta legali della segregazione, tuttavia, non porta inevitabilmente a forme di contatto più frequenti o più positive tra i gruppi. A livello istituzionale, la segregazione può persistere nella residenza, nell'occupazione e nell'istruzione, guidata, tra le altre cose, da pratiche quotidiane di discriminazione. Inoltre, anche in contesti dove l'integrazione

è avvenuta con successo e dove in teoria i membri di diversi gruppi hanno ampie opportunità di interagire, la segregazione può essere reintegrata tramite pratiche quotidiane, informali e guidate dei pregiudizi. Infatti le politiche formali di integrazione sono spesso contrastate da pratiche informali di (ri)segregazione, attuate in vari contesti quotidiani e istituzionali.⁸

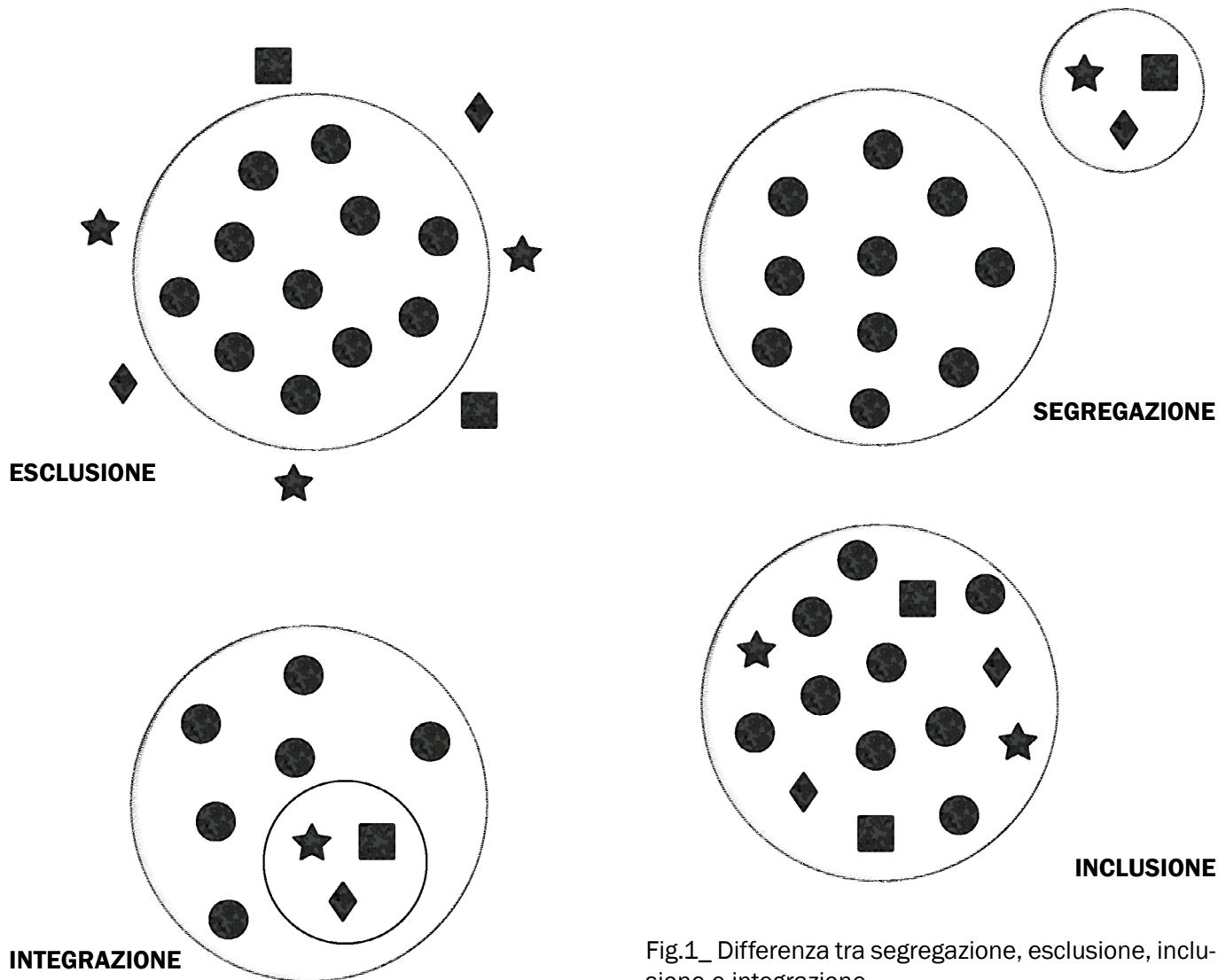
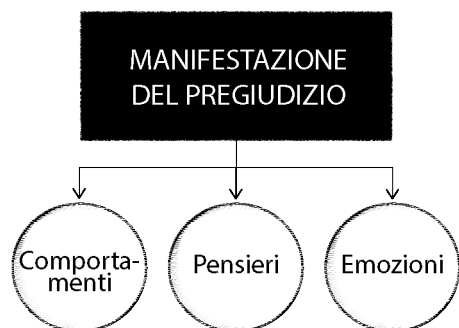
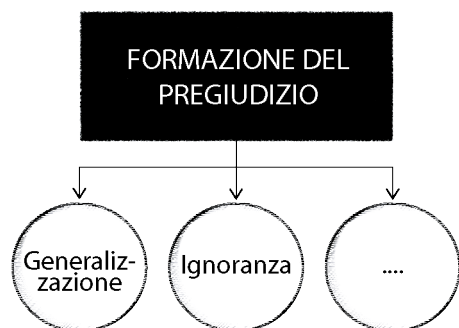
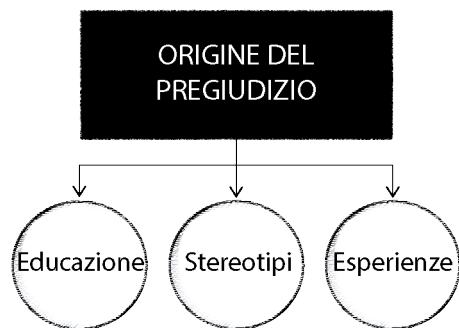


Fig.1

Fig.1_ Differenza tra segregazione, esclusione, inclusione e integrazione.
Fig.2_ Schema del pregiudizio.



Ogni insediamento umano, sia esso ordinato o apparentemente casuale, cela una logica profonda nella sua forma. Osservando la nascita e l'evoluzione di un campeggio, possiamo intuire come le esigenze iniziali e l'interazione tra gli individui plasmino lo spazio. Da una disposizione caotica, si evolve gradualmente un ordine basato sulla specializzazione degli spazi: aree per veicoli, spazi comuni e servizi. Questa tendenza si ripete su scala più ampia negli insediamenti stabili, dove la pianificazione degli spazi pubblici e privati riflette le abitudini, i valori e le relazioni sociali delle comunità. La forma di un insediamento è, dunque, una sorta di "impronta digitale" che rivela la cultura e le modalità di vita di chi lo abita. [Fig.3 e 4] Attraverso la dimensione e la forma e disposizione un insediamento può dirci quali azioni umane sono incoraggiate quali no. La forma di ciò che ci circonda ostacola fisicamente, incoraggia e dirige le nostre azioni.⁹

Si introduce l'obiettivo principale del testo: un'analisi approfondita della segregazione urbana. Saranno esaminate le cause, gli strumenti che la perpetuano e le diverse tipologie emerse nel tempo, illustrati con esempi concreti. Attraverso gli studi di sociologi e urbanisti, e osservando la conformazione delle città, si cercherà di comprendere le dinamiche di questo complesso fenomeno sociale.

Fig.2

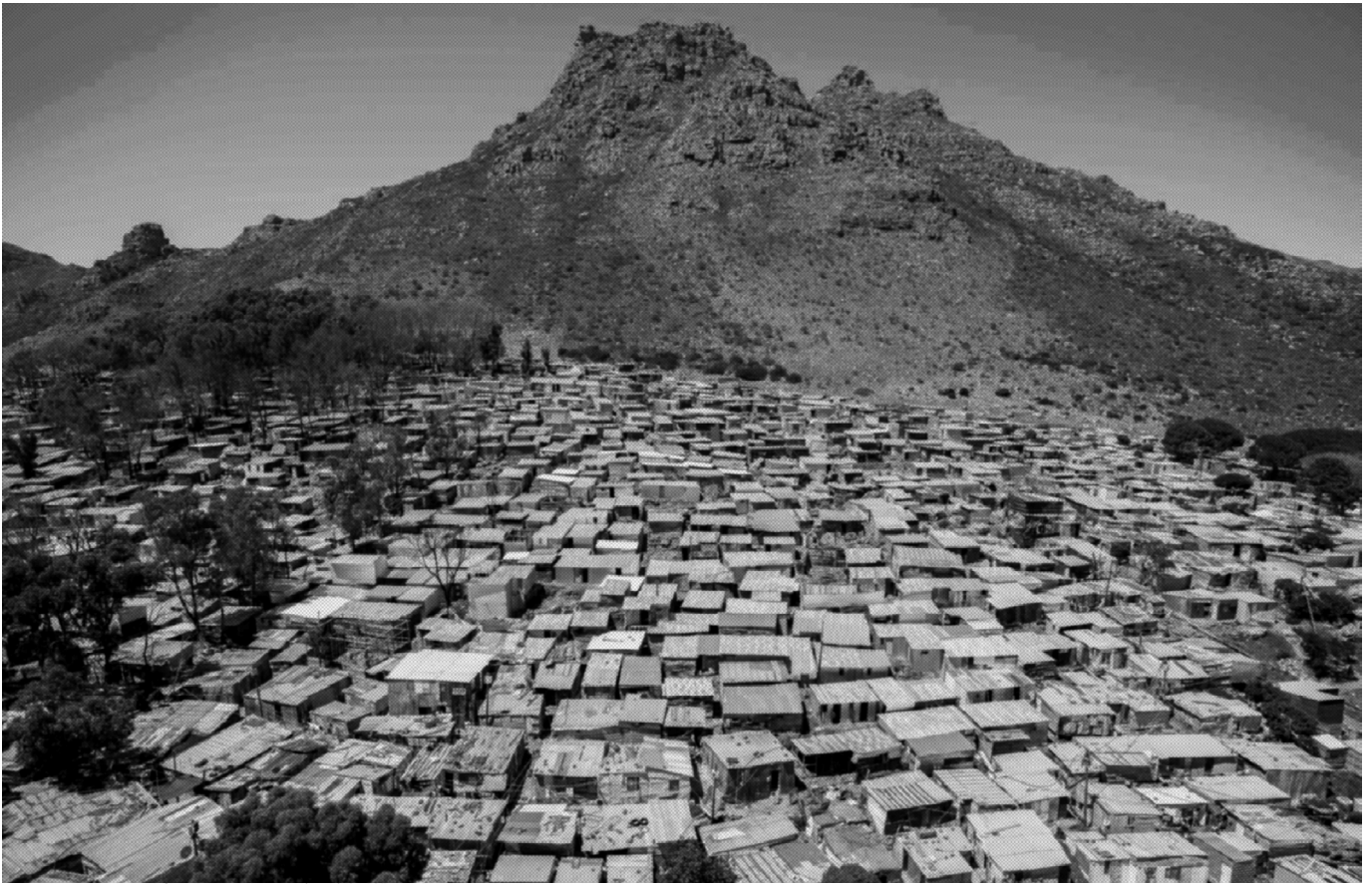


Fig.3

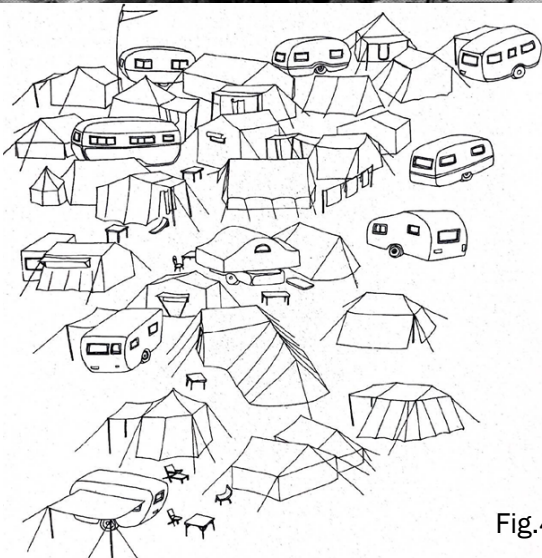


Fig.4

Fig.3-4_ Paragone tra un insediamento informale (Slum che si estendono verso la cima dello Skorsteenberg, la montagna che incombe su IY, Sudafrica) e un parcheggio per case mobili.

1. CHE COS'È LA SEGREGAZIONE URBANA?

L'esperienza comune e la nozione scientificamente dimostrata da studiosi di discipline diverse confermano che i gruppi e le classi sociali non sono distribuiti uniformemente nelle città. Sociologi, geografi ed economisti concordano nell'affermare l'esistenza di uno spazio urbano, lo spazio sociale cioè il luogo dove le persone si incontrano e interagiscono caratterizzato da zone residenziali con forte omogeneità sociale interna e forte disparità sociale l'una rispetto all'altra.¹⁰ I membri di questi spazi hanno relazioni più forti tra loro rispetto a persone di spazi separati. Queste relazioni sono cruciali per l'apprendimento collettivo e la diffusione di informazioni e comportamenti. La segregazione influisce direttamente su come le persone creano e mantengono legami forti, influenzando così le caratteristiche e i comportamenti collettivi dello spazio urbano.¹¹ Tutto ciò rappresenta una componente fondamentale del cosiddetto mosaico urbano. Comunemente, il termine "segregazione" viene utilizzato con una valenza negativa per definire tutte le forme di separazione residenziale imposte a una minoranza, ed è spesso impropriamente confuso con il concetto di "marginalità". Tuttavia, i due concetti non sono sinonimi. La marginalità è legata principalmente a una condizione di precarietà rispetto al sistema produttivo, mentre la segregazione si riferisce alla distribuzione spaziale della popolazione. Un gruppo si dice non segregato quando i suoi membri sono distribuiti in modo relativamente uniforme nel resto della popolazione. Qualunque deviazione da questa uniformità costituisce segregazione e, tanto più grande è la deviazione o la dissimilarità, tanto maggiore è la segregazione. Inoltre, nei casi più gravi, il criterio della localizzazione residenziale non è sufficiente per definire un gruppo come segregato. Oltre alla distribuzione differenziata

sul territorio, la segregazione presuppone un sistema di vincoli legislativi e amministrativi che limitano le possibilità di spostamento di determinati settori della popolazione. Il mancato rispetto di tali vincoli provoca un intervento repressivo, più o meno esplicito, da parte delle istituzioni pubbliche. Un cittadino marginale non è necessariamente segregato, mentre un individuo segregato è, in un certo senso, sempre marginale.¹² Si può riassumere, che la segregazione urbana o spaziale è un fenomeno complesso che si manifesta con la concentrazione spaziale e separazione di gruppi sociali che condividono caratteristiche comuni, come l'etnia, la religione, il reddito o il livello di istruzione, in aree specifiche di una città. Questo processo può essere sia il risultato di scelte individuali, influenzate da fattori culturali, sociali ed economici, sia il prodotto di dinamiche più ampie, come le politiche pubbliche, le discriminazioni e le disuguaglianze sistemiche.¹³ Maggiore è la distanza da una distribuzione uniforme, maggiore è il livello di segregazione. Questa segregazione può verificarsi tra città, quartieri urbani o tipologie edilizie diverse all'interno dello stesso quartiere.¹⁴ Le ricerche in ambito sociologico, economico e geografico hanno evidenziato come la segregazione sia un fenomeno dinamico, influenzato da fattori storici, economici e politici, e che le sue manifestazioni variano a seconda del contesto geografico e culturale. Essa riguarda vari aspetti delle società moderne, influenzata da fenomeni migratori e differenze economiche, e crea sia discrepanze che opportunità di integrazione inter-etnica. Le politiche di integrazione hanno prodotto vari tipi di segregazione, inclusa la concentrazione in ghetti, sobborghi etnici e la convivenza interetnica in aree centrali.¹⁵ In sintesi, la segregazione urbana divide lo spazio sociale, favorendo la polarizzazione invece di comportamenti uniformi. Cioè i gruppi di persone con caratteristiche, opinioni o comportamenti simili si separano sempre più l'uno dall'altro, aumentando le differenze tra i gruppi.

Questo porta a una maggiore distanza sociale e alla formazione di gruppi distinti con opinioni e comportamenti sempre più omogenei al loro interno, ma molto diversi tra loro. In altre parole, invece di diventare più simili l'uno all'altro, i gruppi diventano più estremi e distinti nelle loro caratteristiche e opinioni.¹⁶

Le città hanno storicamente rappresentato luoghi di diversità culturale e, nell'era contemporanea, sono diventate i principali destinatari dei flussi migratori internazionali. Questo fenomeno ha trasformato le città in sistemi complessi, nodi di relazioni transnazionali dove la mobilità di merci, reti e migranti è strutturale.¹⁷ La concentrazione degli immigrati nelle grandi città è stata a lungo studiata da geografi, sociologi e urbanisti. È evidente come minoranze etniche tendano a concentrarsi nelle aree degradate delle città, attratte dai bassi costi degli alloggi e dalla possibilità di adattare spazi abbandonati secondo le proprie esigenze. Questa dinamica facilita la creazione di comunità solidali che supportano l'integrazione sociale e lavorativa dei membri. Nelle metropoli nordamericane, le popolazioni immigrate spesso hanno formato interi quartieri come Little Italy o Chinatown a New York. Questi quartieri hanno funzionato come basi territoriali per le comunità straniere, svolgendo un ruolo significativo nella società. Anche l'industrializzazione ha giocato un ruolo chiave nella segregazione urbana, poiché ha determinato la concentrazione degli immigrati nelle vicinanze dei luoghi di lavoro, spesso nelle zone di transizione tra i centri urbani e i sobborghi. Secondo l'approccio ecologico, i processi economici hanno creato le condizioni per la formazione di "aree naturali" di concentrazione etnica. Negli anni '60 e '70, gli studi hanno evidenziato la disomogeneità dello spazio sociale nelle città statunitensi, con particolare attenzione alla concentrazione della popolazione afroamericana, ma hanno anche considerato le città europee e del terzo mondo, dove si sono sviluppate forme specifiche di segregazione come le favelas e gli slums. Il modello dello

status etnico ha enfatizzato il desiderio di conservare e rafforzare l'identità etnica come causa della persistenza della segregazione residenziale, anche tra gruppi con differenti status economici.¹⁸ [Fig.5]

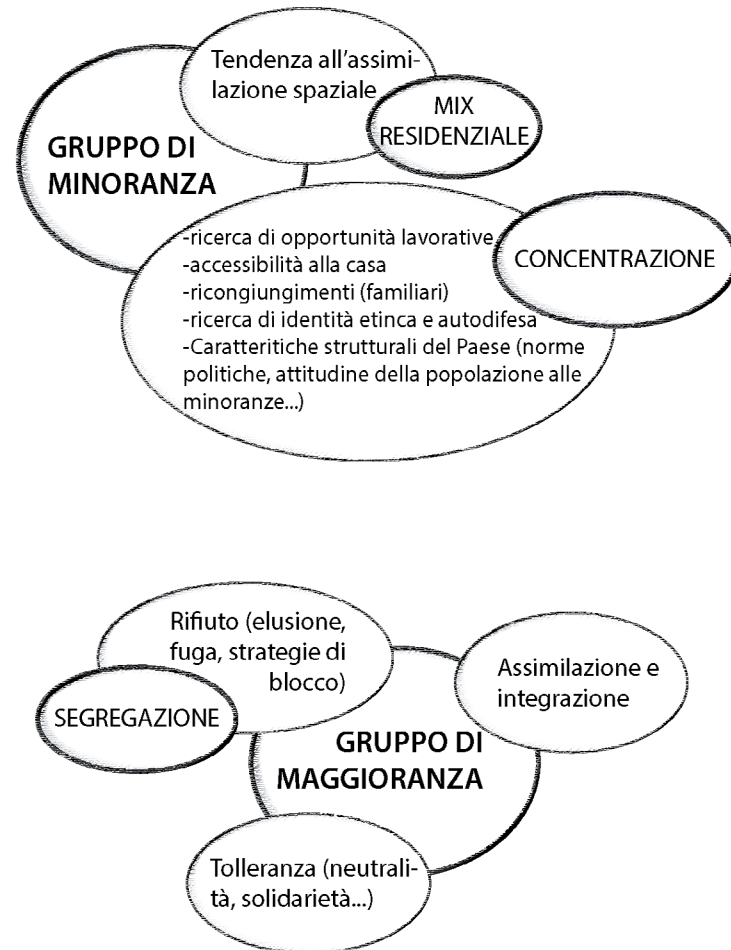


Fig.5

Fig.5_ Schema concettuale sul ruolo dei gruppi di maggioranza e minoranza negli esiti della distribuzione spaziale.

La configurazione della città cambia ogni volta che mutano gli aspetti fondamentali della struttura economica e sociale, modificando i sistemi di solidarietà e intolleranza. Scelta di luoghi inaccessibili, costruzione di barriere, norme di polizia sanitaria e commerciale che limitano ingressi e uscite, inferriate, strade e accessi controllati da password, videocamere e guardie armate, sono tutti strumenti che definiscono lo status di individui e gruppi sociali e i loro spazi.¹⁹ Mentre i gruppi sociali privilegiati possono scegliere liberamente dove vivere, creando enclaves esclusive, i gruppi svantaggiati sono spesso relegati nelle zone più degradate delle città, dove le opportunità sono limitate. Questa disuguaglianza spaziale colpisce in modo particolare le minoranze etniche, che subiscono una doppia discriminazione: per l'appartenenza etnica e per lo status socioeconomico inferiore. L'esistenza della segregazione è verificabile ed è stata empiricamente dimostrata in numerosi casi concreti. Per molte città sono disponibili mappe che delimitano le zone occupate dai diversi gruppi di popolazione. Tuttavia, è meno agevole reperire proposte e progetti di trasformazione territoriale che indichino la segregazione tra gli obiettivi espliciti. La segregazione viene apertamente nominata solo dove e quando è considerata un fenomeno accettabile, ma non appena diviene, almeno ufficialmente, totalmente non tollerabile, si tende a ignorarne l'esistenza o a imputarla a fattori indipendenti e esterni all'urbanistica.²⁰ [Fig.6]

Le misure urbanistiche utilizzate per favorire la nascita e il mantenimento della segregazione spaziale non sono sempre facilmente identificabili né univocamente definite, ma spesso sono ben radicate. Solo in pochi casi, infatti, la segregazione fa parte della politica ufficiale di uno stato ed è perseguita in modo esplicito ai vari livelli di governo territoriale. Più numerose sono, invece, le forme indirette di segregazione, variamente mascherate, ma non per questo meno efficaci e altrettanto pervasive.²¹

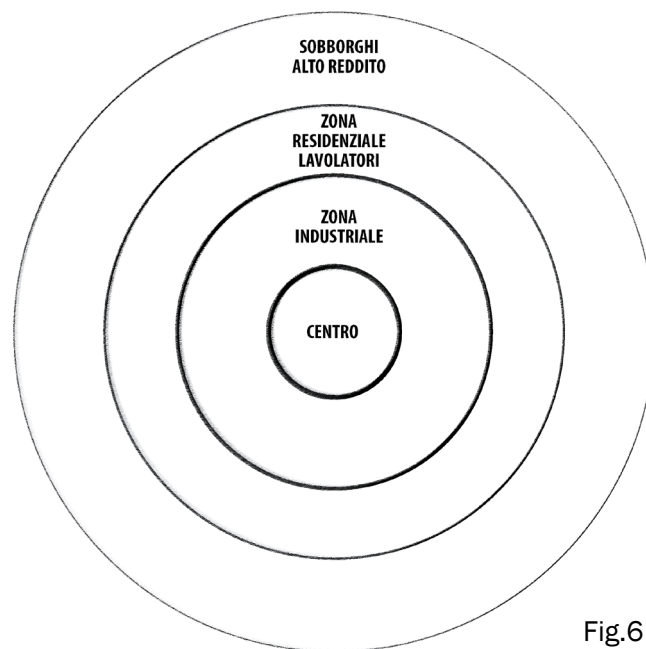


Fig.6

Fig.6_ Attorno al nucleo centrale degli affari e del commercio si dispongono le zone di insediamento della classe lavoratrice e della classe media. I sobborghi sono riservati alla popolazione di più alto reddito. Semplificazione del modello spaziale di Ernest Burgess.

2. LE CAUSE DELLA SEGREGAZIONE

Il complesso fenomeno della segregazione ha radici profonde e le cause che la alimentano sono molteplici e interagiscono tra loro in modo complesso. Le cause che portano alla segregazione possono essere classificate in interne ed esterne. Dove con interne si intende il bisogno di coesione e autodifesa dei gruppi etnici, e per esterne il pregiudizio razziale e svalutazione economica delle aree con alta presenza di immigrati. Tra le cause esterne, le seguenti sono le principali.²² Fattori storici e

politici come le politiche discriminatorie del passato, per esempio le leggi di Jim Crow negli Stati Uniti o l'apartheid in Sudafrica, hanno lasciato un'impronta indelebile nei modelli di insediamento e nelle relazioni sociali. Inoltre, i flussi migratori e i modelli di insediamento storici hanno contribuito alla formazione di comunità etnicamente omogenee. Le disuguaglianze economiche, e quindi le differenze significative nel reddito e nelle opportunità economiche, limitano l'accesso all'alloggio in determinati quartieri, contribuendo alla segregazione. Pratiche discriminatorie nel mercato immobiliare, come il redlining (negazione di prestiti in base all'etnia o alla zona), hanno ulteriormente aggravato questa situazione. In primo piano ci sono i fattori sociali e culturali, i pregiudizi, gli stereotipi e la paura dell'altro alimentano la tendenza a cercare la compagnia di persone simili. L'identità di gruppo, intesa come senso di appartenenza a una comunità, spinge le persone a vivere in prossimità di coloro che condividono i loro valori e le loro esperienze.²⁴

3. I TIPI DI SEGREGAZIONE

La segregazione, un fenomeno complesso e multifforme, si manifesta in diverse sfere della vita sociale, dalla scelta degli amici alle frequentazioni in spazi pubblici. Non si limita alle divisioni razziali, ma coinvolge anche aspetti religiosi, socioeconomici e di genere. Anche in contesti dove le leggi formali hanno abolito la discriminazione, come in Sudafrica post-apartheid, persistono comportamenti di segregazione informale. Gli individui tendono a creare reti sociali omogenee, basate su caratteristiche condivise come l'etnia, la religione o lo status socioeconomico. Questo fenomeno è particolarmente evidente in spazi pubblici come le spiagge, dove i gruppi etnici tendono a occupare aree separate e a evitare interazioni con gli altri. La segregazione non riguarda

solo le relazioni tra maggioranze e minoranze, ma si verifica anche all'interno delle minoranze stesse. Ad esempio, all'interno di una comunità immigrata possono emergere divisioni basate su fattori come l'origine geografica o il livello socioeconomico. La religione è un altro importante fattore di segregazione. In contesti con una forte polarizzazione religiosa, le persone tendono a frequentare luoghi e spazi che riflettono la loro identità religiosa, evitando quelli associati a gruppi religiosi rivali. Le differenze di classe sociale influenzano profondamente le nostre scelte e i nostri comportamenti spaziali. Le persone tendono a frequentare luoghi e spazi che corrispondono al loro status socioeconomico, evitando quelli percepiti come "di altri". Anche il genere e l'etnia interagiscono nel creare modelli di segregazione.²³

4. GLI STRUMENTI DELLA SEGREGAZIONE URBANA

Gli strumenti della segregazione comprendono un insieme di meccanismi sociali, politici ed economici che determinano e perpetuano la disuguaglianza nella distribuzione spaziale dei gruppi sociali. Questi meccanismi si presentano in forme sia formali, come leggi e politiche specifiche, sia informali, come norme sociali e pratiche discriminatorie radicate nel tessuto quotidiano della società. Tali strumenti operano su più livelli, dall'individuale al collettivo, fino a coinvolgere dimensioni strutturali che influenzano profondamente il funzionamento della società. Le conseguenze di questi meccanismi sono devastanti: la segregazione limita le opportunità di mobilità sociale e rende difficile, se non impossibile, l'integrazione tra gruppi diversi. I gruppi sociali svantaggiati si trovano spesso intrappolati in contesti caratterizzati da una povertà di risorse e infrastrutture, il che aggrava ulteriormente le disuguaglianze.

complessa di molteplici fattori fisici, economici, sociali e culturali. Barriere fisiche, come autostrade, ferrovie o muri costruiti per dividere comunità, si intrecciano con strumenti urbanistici come la zonizzazione, che isola i gruppi svantaggiati confinandoli in aree con minori opportunità e servizi. Le politiche urbanistiche non fanno che accentuare tali divisioni: le procedure burocratiche per ottenere permessi di costruzione possono ostacolare lo sviluppo di progetti abitativi accessibili in quartieri più benestanti, escludendo di fatto chi ne avrebbe più bisogno. A questo si aggiunge la distribuzione diseguale di infrastrutture essenziali, come trasporti pubblici, scuole di qualità, spazi verdi e servizi sanitari, che erige ulteriori barriere invisibili ma concrete. L'interazione tra questi elementi crea un circolo vizioso di esclusione, in cui le opportunità di miglioramento socio-economico vengono costantemente limitate per alcune categorie di persone, rendendo la segregazione un fenomeno di lunga durata e difficile da scardinare.

4.1_PROCESSI PSICOLOGICI E SOCIALI

La segregazione non è solo il risultato di meccanismi politici ed economici, ma è spesso alimentata da processi psicologici profondamente radicati. Tra questi, gli atteggiamenti negativi e gli stereotipi nei confronti di gruppi diversi giocano un ruolo determinante. Quando le persone sviluppano pregiudizi basati su differenze razziali, religiose o culturali, tendono a evitare il contatto con chi percepiscono come "altro", contribuendo alla creazione di barriere sociali invisibili ma potenti. Un altro fattore psicologico cruciale che alimenta la segregazione è l'identificazione con il proprio gruppo. Le persone tendono a sentirsi più sicure e a proprio agio quando si trovano tra individui che condividono la stessa identità sociale o culturale. Quando percepiscono una minaccia a questa

identità, come la possibilità di perdere privilegi o di vedere sminuita la propria posizione sociale, reagiscono rafforzando i legami interni al gruppo e isolandosi dagli "altri". Questo meccanismo di difesa collettiva porta spesso a un rafforzamento delle divisioni esistenti. Interagire con persone appartenenti a gruppi diversi può suscitare disagio e incertezza. Questo disagio può portare a preferire ambienti omogenei, dove si ha la sensazione di maggiore controllo e familiarità. L'ansia, la paura e l'insicurezza giocano un ruolo altrettanto importante nella motivazione alla segregazione.²⁶

4.2_LA ZONIZZAZIONE DI ESPULSIONE

La zonizzazione, strumento urbanistico apparentemente neutro, è stata spesso utilizzata come arma per rimodellare il tessuto sociale delle città, in particolare per allontanare comunità minoritarie. Oltre a regolare l'accesso residenziale, la zonizzazione è stata impiegata per attuare vere e proprie espulsioni, modificando le destinazioni d'uso di aree prevalentemente abitate da minoranze etniche o razziali. Negli Stati Uniti, ad esempio, la trasformazione di zone residenziali in aree industriali è stata una pratica comune. Un'altra strategia, adottata a Mt. Laurel nel New Jersey, consisteva nel lasciare deliberatamente degradare quartieri abitati da minoranze, per poi dichiararli inadatti alla residenza e giustificare così l'esproprio. L'allargamento delle zone storiche è stata un'ulteriore tecnica, utilizzata per concentrare le pressioni del mercato sui quartieri abitati da minoranze e accelerarne lo spopolamento. Queste pratiche, con l'obiettivo di omogeneizzare la composizione etnica delle città e di favorire lo sviluppo economico, hanno avuto conseguenze devastanti sulle comunità espulse, costringendole a vivere in condizioni di marginalità e a perdere il proprio tessuto sociale.²⁵

4.3_LA ZONIZZAZIONE DI ESCLUSIONE

Anche quando le ordinanze di zonizzazione non contengono norme che esplicitamente impediscono l'insediamento di un determinato gruppo di abitanti, la suddivisione del territorio in zone con specifici divieti e prescrizioni, che singolarmente o nel loro complesso tendono a escludere gli abitanti a reddito più basso e quindi, più o meno direttamente, le minoranze razziali e altri gruppi vulnerabili, rappresenta uno degli strumenti più importanti per conservare o creare aree con popolazione omogenea. Una ricerca nell'area metropolitana di New York ha rivelato che quasi tutte le municipalità suburbane destinano la maggior parte delle loro zone residenziali ad abitazioni monofamiliari. Questo non solo riduce la disponibilità di abitazioni in affitto, ma provoca anche una distribuzione squilibrata delle diverse tipologie abitative. In quattro contee del New Jersey, che circondano la città prevalentemente afroamericana di Newark, solo lo 0,5% della superficie residenziale consente la costruzione di edifici multipiano. I tentativi di combattere ed eliminare questa particolare tecnica di segregazione si sono rivelati difficili, poiché i suoi effetti non sono sempre immediatamente percepibili da coloro che direttamente ne sono vittime. I regolamenti restrittivi sono stati la risposta al tentativo delle persone di colore di accedere alle municipalità suburbane. Per contrastare il capovolgimento dei risultati elettorali provocato dalla massiccia occupazione delle aree centrali da parte degli afroamericani, molte città hanno allargato i propri confini amministrativi e annesso una serie di comunità circostanti, senza però rinunciare alla segregazione. Questo fenomeno è diffuso principalmente negli Stati Uniti e ha dato origine a numerose controversie, dimostrando che, tali provvedimenti possono anche creare i presupposti per successivi interventi di segregazione e risegregazione.²⁷

4.4_BARRIERE FISICHE

I confini sono elementi lineari che separano e definiscono diverse aree, ma che potrebbero anche fungere da percorsi. Essi rappresentano la demarcazione tra due entità distinte, creando interruzioni nella continuità spaziale: rive dei fiumi, linee ferroviarie incassate, bordi di zone edificate, mura cittadine... Piuttosto che essere punti di riferimento centrali, fungono da indicatori esterni. Margini di questa natura possono costruire barriere, più o meno penetrabili, che dividono una zona dall'altra, o possono essere suture, linee secondo le quali due zone sono messe in relazione e unite l'uno all'altra. Questi confini, costituiti da elementi di margine, svolgono un ruolo cruciale nell'organizzazione spaziale, poiché contribuiscono a mantenere coese aree più ampie, come fanno le acque o le mura attorno a una città. I confini possono anche influenzare la frammentazione urbana, accentuando la divisione disordinata dei quartieri. Confini molto marcati, che ostacolano il passaggio da un quartiere all'altro, possono amplificare la percezione di disorganizzazione e isolamento.²⁸ I quartieri hanno contorni di varie specie. Alcuni sono "duri", definiti, precisi. Tale il contorno della Città Vecchia di Dubrovnik in Croazia in quanto area urbana ben definita dai suoi confini fisici, rappresentati dalle antiche mura, e dalla sua struttura urbanistica peculiare, che la distingue nettamente dal contesto circostante. Tutti concordano sulla sua esatta definizione. Altri possono essere "soffici" o incerti, come la mancanza di una linea di demarcazione netta tra Chinatown e Little Italy a New York, unita alla loro vicinanza geografica, ha portato a una mescolanza culturale e commerciale tra i due quartieri, rendendo i loro confini sempre più sfumati. Ancora, altre aree non posseggono affatto contorni, come la Silicon Valley, un agglomerato urbano in continua espansione, non ha confini definiti, ma si estende su un'ampia area della California, sfumando gradualmente nelle zone circostanti.[Fig.7,8,9]

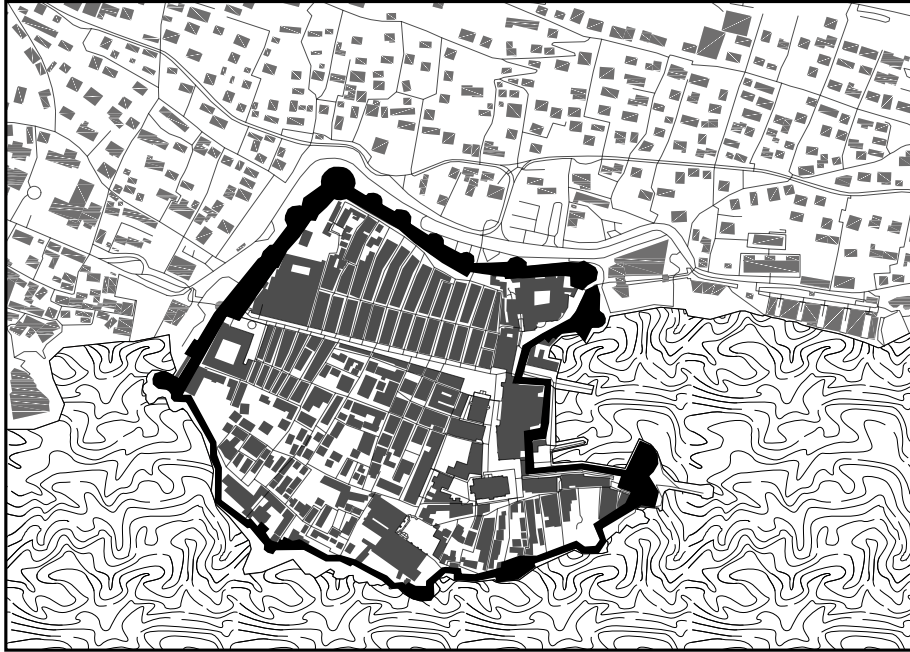


Fig.7



Fig.8



Fig.9

Fig.7_ Contorni “duri”.
Città Vecchia di Dubrovnik in Croazia.
Fig.8_ Contorni “soffici”.
Chinatown e Little Italy a New York.
Fig.9_ Assenza di contorni.
Silicon Valley in California.

4.5_LA LOCALIZZAZIONE DELLE ATTREZZATURE E DEI SERVIZI PUBBLICI

La segregazione spaziale indotta dalle varie forme di zonizzazione può essere raggiunta con maggiore rapidità e risultare più stabile se viene attuata contestualmente una opportuna localizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici. Gli interventi di questo tipo possono essere molteplici; i più diffusi includono l'utilizzo di sistemi a rete come barriera fisica e la fornitura squilibrata dei servizi, con la relativa manipolazione dei bacini di utenza delle scuole. Con "sistemi a rete" si intendono principalmente le vie di comunicazione e trasporto, ma anche le infrastrutture dell'energia elettrica, dell'acqua, della rete fognaria e del gas. In molte città degli Stati Uniti, l'uso degli elementi naturali, come i fiumi, e di alcune attrezzature, come le linee ferroviarie e le installazioni industriali, a fini di segregazione razziale non è una pratica recente. I fiumi Harlem, Cuyahoga e Anacostia rappresentano la tradizionale separazione fra le zone bianche e nere rispettivamente a New York, Cleveland e Washington. Negli ultimi 40 anni, gli interventi pubblici hanno consapevolmente creato ostacoli e restrizioni alle possibilità di movimento delle minoranze. Insieme al rinnovo urbano, che spesso costituisce un'operazione preliminare, la tecnica più ampiamente utilizzata per determinare zone razzialmente omogenee e separate è il tracciato delle autostrade e delle superstrade. La situazione di Atlanta è un esempio particolarmente significativo di come le strade siano state utilizzate con intenzione e con effetti segregativi.²⁹ [Fig.10]

4.6_EROGAZIONE DIFFERENZIATA DEI SERVIZI PRIMARI

L'erogazione spazialmente differenziata dei servizi primari è una tecnica di pianificazione territoriale che ha indubbi effetti sulla distribuzione della popolazione che può essere impiegata per rafforzare o per estendere esistenti fenomeni di segregazione. Negli Stati Uniti l'intenzione di fornire alle zone occupate dai neri attrezzature e servizi di livello inferiore è stata documentata in molte città dove la mancanza di attrezzatura di base, dalla pavimentazione, illuminazione stradale ai marciapiedi, alla fornitura d'acqua le fognature, ha per lungo tempo costituito un metodo efficace per mantenere una rigida segregazione. Fra i servizi di interesse primario, quelle scolastici si sono dimostrati uno strumento di politica territoriale fondamentale per creare o rafforzare la segregazione. La localizzazione degli edifici scolastici e la determinazione dei relativi bacini di utenza e infatti contemporaneamente un effetto della segregazione residenziale e una causa di spostamenti di popolazione che danno origine a nuovi assetti segregati.³⁰ Le scuole situate in quartieri a forte densità immigratoria spesso presentano risultati scolastici inferiori e una reputazione negativa, a causa di condizioni socioeconomiche sfavorevoli, frustrazione degli studenti e carenza di figure di riferimento positive.³¹

4.7_LA POLITICA DELLE ABITAZIONI

Le politiche abitative e le dinamiche del mercato immobiliare svolgono un ruolo cruciale nel plasmare la distribuzione spaziale della popolazione, contribuendo sia alla creazione di aree omogenee che alla loro perpetuazione. Le restrizioni imposte dalla zonizzazione, gli interventi pubblici nei trasporti e nei servizi, così come le differenze di accesso ai segmenti del mercato immobiliare, limitano le possibilità abitative dei vari gruppi sociali. In particolare, le politiche di privatizzazione e la creazione di un mercato immobiliare pubblico spesso hanno accentuato le divisioni spaziali, concentrando determinate minoranze etniche e gruppi socioeconomici in specifici quartieri.

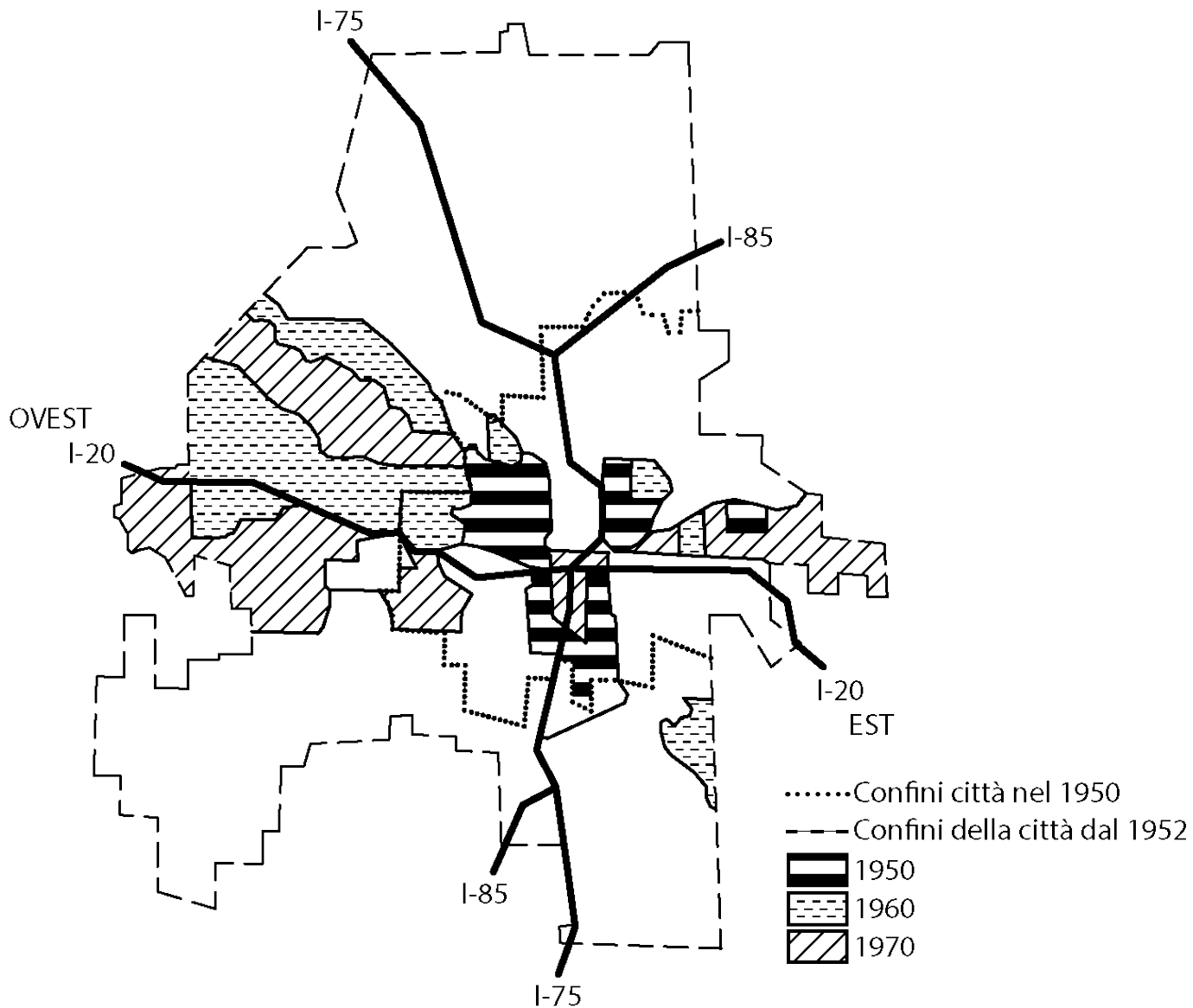


Fig.10_ Atlanta. L'espansione delle zone residenziali dei neri in tutta la città e nella parte occidentale, dal 1950 al 1970. Il confine tra i quartieri bianchi e quelli neri, segnato dall'autostrada Interstate 20, ha funzionato per molti anni come efficace barriera e solo nel periodo più recente è stata oltrepassata.

Questa segregazione territoriale ha conseguenze significative sulla vita delle persone, limitando le opportunità, rafforzando le disuguaglianze e influenzando i rapporti tra gruppi sociali.³⁴

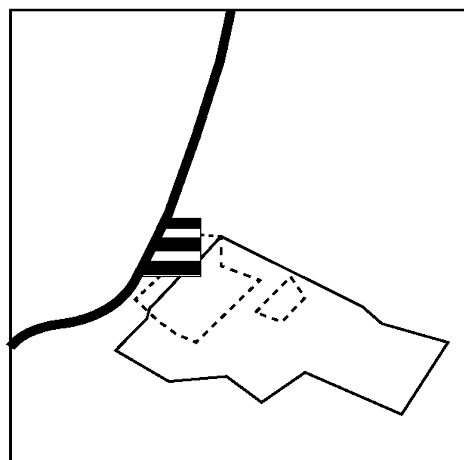
5. LE CONSEGUENZE DELLA SEGREGAZIONE

Le conseguenze della segregazione spaziale sono molteplici e possono variare a seconda del contesto. Tra gli aspetti negativi, si possono individuare le limitazioni sociali in quanto le opportunità di interazione sociale e culturale vengono ristrette, limitando l'accesso a reti relazionali più ampie; le disuguaglianze, dove i gruppi segregati possono subire discriminazioni nell'accesso a servizi essenziali come l'istruzione, la sanità e l'occupazione; stereotipi negativi e quindi la concentrazione di determinati gruppi in specifiche aree può alimentare stereotipi negativi e pregiudizi, influenzando la percezione collettiva di tali gruppi e dei luoghi in cui risiedono. Inoltre, può avere un impatto significativo sull'autostima, sulla salute mentale e sulle aspirazioni individuali. Tuttavia, la segregazione può presentare anche aspetti positivi, come la possibilità di preservare l'identità culturale e di creare comunità coese che sostengono i propri membri. In alcuni casi, la segregazione può favorire lo sviluppo di economie locali e di reti di mutuo soccorso. Le crisi economiche hanno esacerbato le tendenze alla segregazione, soprattutto a causa dei tagli ai servizi sociali e delle politiche abitative che hanno favorito la concentrazione di gruppi svantaggiati in determinate aree. La segregazione spaziale non è solo un fenomeno economico, ma anche sociale e culturale, influenzata da fattori storici, politici e sociali. Negli Stati Uniti, ad esempio, le politiche discriminatorie del passato hanno contribuito alla creazione di quartieri afroamericani e ispanici segregati.

In Europa, le politiche di welfare e le migrazioni hanno modellato in modo diverso i pattern di segregazione.³⁵

6. LE FORME DELLA SEGREGAZIONE

Peter Marcuse, sociologo e urbanista di origine tedesca, ha fornito un contributo fondamentale alla comprensione delle dinamiche della segregazione urbana, proponendo una classificazione che ci aiuta a distinguere tra diverse forme di segregazione e le loro cause.³² Le principali forme della segregazione sono: il ghetto involontario, questa forma di segregazione è caratterizzata da una concentrazione di gruppi svantaggiati, spesso minoranze etniche o classi sociali basse, in aree urbane degradate, con elevati livelli di povertà, disoccupazione e criminalità. Il ghetto involontario è spesso il risultato di politiche discriminatorie, disuguaglianze economiche e processi di gentrificazione che costringono i gruppi più vulnerabili a concentrarsi in determinate aree. Un'altra è l'enclave volontaria, che a differenza del ghetto involontario, è un'area abitata da un gruppo specifico che ha scelto consapevolmente di concentrarsi in un determinato luogo. Questa scelta può essere motivata da ragioni culturali, religiose, economiche o sociali. L'enclave volontaria può rappresentare uno spazio di solidarietà e di preservazione dell'identità culturale, ma può anche rafforzare i confini tra gruppi e ostacolare l'integrazione. Infine la distanza culturale è da considerare come un importante fattore che può favorire la segregazione. Essa si riferisce alle differenze linguistiche, religiose, etniche e a valori culturali più ampi. Maggiore è la distanza culturale tra un gruppo immigrato e la società ospitante, maggiori saranno gli ostacoli all'integrazione e più probabile sarà la formazione di enclaves etniche, come spesso succede nelle colonie.³³ [Fig.11]



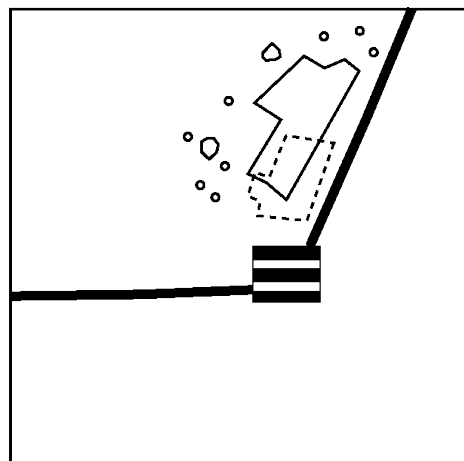
Ghetto



Area iniziale



L'espansione successiva segue il settore con minor resistenza



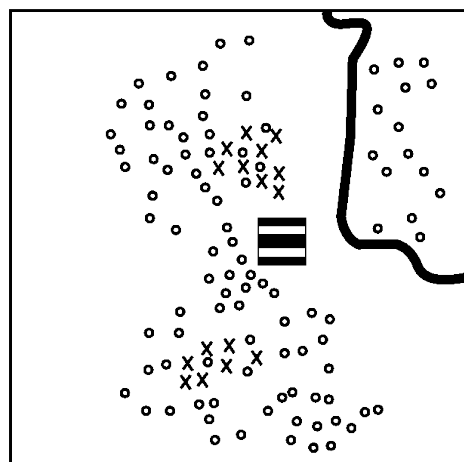
Enclave



Area etnica iniziale



Le aree etniche successive e la conseguente dispersione mantengono il contatto con il nucleo dell'area di segregazione



Colonia



Raggruppamento iniziale



Successiva dispersione



Centro

Fig.11_Schematica rappresentazione delle tre principali forme della segregazione: il ghetto, l'énclave e la colonia. Per ciascuna sono messe in evidenza la posizione rispetto al centro e le diverse modalità di espansione tipica.

NOTE

1. Milani Raffaele, *L'arte della città, il Mulino*, Bologna, 2015.
2. Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Marsilio Editori, Milano, 1966.
3. Milani Raffaele, *L'arte della città, il Mulino*, Bologna, 2015.
4. *Ibid.*
5. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
6. Bettencourt Leonor, Dixon John e Castro Paula, *Understanding how and why spatial segregation endures: A systematic review of recent research on intergroup relations at a micro-ecological scale*. *Social Psychological Bulletin*, 14, article no. e33482, 2019. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: https://oro.open.ac.uk/62479/10/SPB_article_33482_en_1.pdf].
7. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
8. Bettencourt Leonor, Dixon John e Castro Paula, *Understanding how and why spatial segregation endures: A systematic review of recent research on intergroup relations at a micro-ecological scale*. *Social Psychological Bulletin*, 14, article no. e33482, 2019. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: https://oro.open.ac.uk/62479/10/SPB_article_33482_en_1.pdf].
9. Wilson Forrest, *City Planning, the game of human settlement*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1975.
10. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
11. Morales Alfredo J, Dong Xiaowen, Bar-Yam Yaneer, Pentland Alex Sandy, *Segregation and polarization in urban areas*, 2019. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsos.190573>].
12. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
13. Morales Alfredo J, Dong Xiaowen, Bar-Yam Yaneer, Pentland Alex Sandy, *Segregation and polarization in urban areas*, 2019. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsos.190573>].
14. Valli Chiara, *Modelli di segregazione, Concertazione fisica ed esclusione sociale, in due quartieri multietnici di Milano e Stoccolma*, 2010. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: https://www.politesi.polimi.it/bitstream/10589/1462/3/2010_07_Valli.pdf].
15. Chiesa Simona, Restivo Matteo, Duran Francisco, *Segregazione etnica nei contesti urbani*, 2023. [Consultato il: 25-06/2024, Disponibile in: <https://mondointernazionale.org/focus-allegati/segregazione-etnica-nei-contesti-urbani>].
16. Morales Alfredo J, Dong Xiaowen, Bar-Yam Yaneer, Pentland Alex Sandy, *Segregation and polarization in urban areas*, 2019. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsos.190573>].
17. Russo Dionisia, *Concentrazione residenziale e marginalità sociale: l'analisi dei fenomeni di segregazione etnica nello spazio urbano*, 2017. [Consultato il: 25-06/2024, Disponibile in: https://www.ageiweb.it/wp-content/uploads/2019/02/S15_p.pdf#page=67].

18. Motta Patrizia, *Immigrazione e segregazione spaziale: le molteplici prospettive di analisi*, 2006. [Consultato il: 25/06/2024 , Disponibile in: <https://www.ledonline.it/acme/allegati/Acme-06-II-10-Motta.pdf>].
19. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
20. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
21. *Ibid.*
22. Russo Dionisia, *Concentrazione residenziale e marginalità sociale: l'analisi dei fenomeni di segregazione etnica nello spazio urbano*, 2017. [Consultato il: 25-06/2024, Disponibile in: https://www.ageiweb.it/wp-content/uploads/2019/02/S15_p.pdf#page=67].
23. Chiesa Simona, Restivo Matteo, Duran Francisco, *Segregazione etnica nei contesti urbani*, 2023. [Consultato il: 25-06/2024, Disponibile in: <https://mondointernazionale.org/focus-allegati/segregazione-etnica-nei-contesti-urbani>].
24. Bettencourt Leonor, Dixon John e Castro Paula, *Understanding how and why spatial segregation endures: A systematic review of recent research on intergroup relations at a micro-ecological scale*. Social Psychological Bulletin, 14, article no. e33482, 2019. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: https://oro.open.ac.uk/62479/10/SPB_article_33482_en_1.pdf].
25. *Ibid.*
26. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
27. *Ibid.*
28. Lynch Kevin, *The image of the City*, MIT Press Ltd, Massachusetts, 1964 (trad. it. L'immagine della città, Paolo Ceccarelli (a cura di), Marsilio Editori, Venezia, 2023).
29. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
30. *Ibid.*
31. Valli Chiara, *Modelli di segregazione, Concertazione fisica ed esclusione sociale, in due quartieri multietnici di Milano e Stoccolma*, 2010. [Consultato il:25/06/2024, Disponibile in: https://www.politesi.polimi.it/bitstream/10589/1462/3/2010_07_Valli.pdf].
32. Motta Patrizia, *Immigrazione e segregazione spaziale: le molteplici prospettive di analisi*, 2006. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: <https://www.ledonline.it/acme/allegati/Acme-06-II-10-Motta.pdf>].
Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
33. Chiesa Simona, Restivo Matteo, Duran Francisco, *Segregazione etnica nei contesti urbani*, 2023. [Consultato il: 25-06/2024, Disponibile in: <https://mondointernazionale.org/focus-allegati/segregazione-etnica-nei-contesti-urbani>].
34. *Ibid.*
35. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.

BIBLIOGRAFIA RAGIONATA

Per introdurre il concetto di segregazione urbana, ho ritenuto fondamentale esaminare, innanzitutto, il concetto di città. Alla base delle riflessioni sviluppate sono stati due testi essenziali: Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Marsilio Editori, Milano del 1966, e Milani Raffaele, *L'arte della città*, il Mulino, Bologna del 2015. Il testo di Rossi rappresenta un punto di riferimento imprescindibile per comprendere il rapporto tra la struttura fisica della città e la vita dei suoi abitanti. La citazione di Rossi è stata utilizzata per evidenziare come lo spazio costruito influenzi direttamente la vita umana, una premessa necessaria per analizzare le dinamiche di segregazione urbana trattate nel capitolo. Milani, d'altra parte, esplora il concetto di città come opera d'arte e ne sottolinea il ruolo politico ed estetico nella sua costruzione e organizzazione. La sua riflessione sulla città come organismo vivente e come teatro di dinamiche sociali si è rivelata cruciale per comprendere i processi di inclusione ed esclusione che caratterizzano sia le metropoli moderne sia quelle storiche. Un altro contributo significativo è arrivato dall'articolo di Bettencourt Leonor, Dixon John e Castro Paula, *Understanding how and why spatial segregation endures: A systematic review of recent research on intergroup relations at a micro-ecological scale*, *Social Psychological Bulletin* del 2019, che ha introdotto concetti chiave come paura e pregiudizio, identificati come le fondamenta di conflitti e separazioni. Questi fenomeni si intrecciano con i processi di segregazione urbana, alimentando disuguaglianze e tensioni. Per un'analisi più approfondita della segregazione urbana, delle sue cause, strumenti e tipologie, ho utilizzato il volume di Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Bari-Roma del 2013. Secchi analizza come le città moderne siano diventate luoghi di forti contrasti sociali, mettendo in evidenza come lo spazio urbano possa fungere sia da elemento di integrazione sia da strumento di esclusione. La città, infatti, si presenta come un luogo innovativo e dinamico ma, al contempo, come una macchina di distinzione e separazione, emarginazione ed esclusione di gruppi etnici, religiosi e professionali. Questa prospettiva ha fornito una base teorica rilevante per esaminare le dinamiche attuali di segregazione. Gli studi condotti da Morales Alfredo J, Dong Xiaowen, Bar-Yam Yaneer, Pentland Alex Sandy, *Segregation and polarization in urban areas*, *Royal Society Open Science* del 2019, e da Russo Dionisia, *Concentrazione residenziale e marginalità sociale* del 2017, hanno arricchito l'analisi fornendo dati empirici e recenti sul fenomeno della segregazione urbana. Questi contributi hanno permesso di approfondire le cause e gli effetti della segregazione etnica nei contesti urbani, confermando il suo impatto significativo sulle dinamiche sociali e sulle opportunità di interazione tra gruppi. Il libro centrale per l'intero discorso sulla segregazione urbana è stato Somma Paola, *Spazio e razzismo*, FrancoAngeli, Milano, 1991. Questo volume è stato utilizzato per illustrare come le politiche urbane e la distribuzione delle infrastrutture possano consolidare le disuguaglianze sociali ed economiche. La sezione sul redlining e su altre pratiche urbanistiche discriminatorie è risultata particolarmente utile per dimostrare il legame tra urbanistica e segregazione, fornendo una base concreta e storicamente documentata per le argomentazioni presentate.

IMMAGINI

Fig. 3: Unequal Scenes [Consultato il: 22/10/2024, Disponibile in: <https://www.millefoto.com/unequalscenes>].

Fig. 4: Wilson Forrest, *City Planning, the game of human settlement*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1975.]

Fig.5: Valli Chiara, *Modelli di segregazione, Concertazione fisica ed esclusione sociale, in due quartieri multietnici di Milano e Stoccolma*, 2010. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: https://www.politesi.polimi.it/bitstream/10589/1462/3/2010_07_Valli.pdf].

Fig. 6: Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.

Fig. 7: Rielaborazione grafica da Google Maps a cura dell'Autore

Fig. 8: Rielaborazione grafica da Google Maps a cura dell'Autore

Fig. 9: Rielaborazione grafica da Google Maps a cura dell'Autore

Fig. 10: Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.

Fig. 11: Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.

CAPE TOWN e NEW YORK

La selezione dei casi studio, Cape Town e New York, rappresenta un passaggio fondamentale in un percorso di analisi della città contemporanea. Questo approccio non mira a definire rigide tipologie urbane o proporre modelli teorici generalizzati, ma si propone di individuare riferimenti chiave per esplorare la diversità e la complessità delle condizioni urbane all'interno della rete globale. Cape Town e New York sono stati scelti come esempi emblematici per mettere in evidenza temi e caratteristiche che risuonano con molte delle sfide e delle dinamiche urbane contemporanee. Questi casi non si limitano a rappresentare le specificità locali, ma consentono di cogliere sfumature e complessità che arricchiscono il quadro generale delle dinamiche segregative globali. Sebbene si tratti di due contesti differenti, entrambi offrono spunti significativi per comprendere come la segregazione urbana si sviluppi e si manifesti in modi diversi, pur condividendo elementi di una rete globale interconnessa. L'obiettivo principale non è classificare le città o le metropoli secondo schemi rigidi, ma piuttosto utilizzare questi esempi per avviare un'analisi comparativa che esplori relazioni, differenze e similitudini. Questi casi studio, infatti, servono a mettere in luce elementi che possono fungere da guida per chi si interessa alle dinamiche urbane globali, evitando approcci semplificativi o standardizzati.¹

CASI STUDIO

FOCUS

CAPE TOWN

Il Sudafrica è lo stato più a sud del continente africano. Grazie alla sua posizione strategica, ha attirato colonizzatori europei: inizialmente olandesi, seguiti dagli inglesi, che introdussero la schiavitù.[Fig.1]

La composizione multietnica della società sudafricana contemporanea è il risultato di questa storia.² L'espressione "Rainbow Nation" fu coniata per la prima volta dall'arcivescovo Desmond Tutu, premio Nobel per la pace, subito dopo le elezioni politiche del 1994. Con questo termine, Tutu intendeva celebrare la straordinaria diversità culturale e razziale del Sudafrica. Durante l'epoca dell'apartheid, la popolazione veniva classificata in base al gruppo di appartenenza: bianchi, africani neri, coloured (mettici), indiani e asiatici. Anche oggi, molti documenti riportano ancora la dicitura "razza". Tuttavia, la realtà è molto più complessa e non è possibile definire in modo univoco cosa significhi essere sudafricano. In Sudafrica si parlano 11 lingue ufficiali, oltre a molte altre non ufficiali. Questa varietà si riflette anche nelle religioni praticate, nelle tradizioni, nelle culture e nelle etnie che formano il ricco mosaico della società sudafricana. Nella storia recente, l'inclusione di questi gruppi è diventata il simbolo della nazione.[Fig.2]

Fig.1

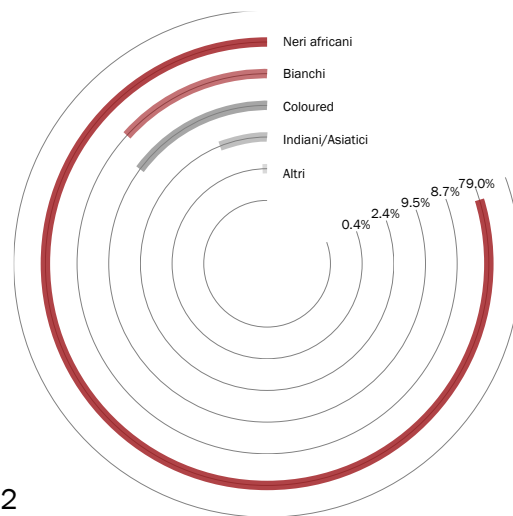


Fig.2

Il Sudafrica è suddiviso in nove province, ognuna con la propria capitale e un governo provinciale che gestisce una serie di competenze locali. Queste province sono: Western Cape, Eastern Cape, Northern Cape, KwaZulu-Natal, Free State, North West, Gauteng, Mpumalanga e Limpopo. [Fig.3] La divisione provinciale riflette le diverse identità culturali, linguistiche e storiche del Paese, cercando di garantire una rappresentanza equilibrata e un'amministrazione efficiente.

Le principali città del Sudafrica sono Cape Town, che funge da capitale legislativa, Pretoria, che è la capitale esecutiva, e Bloemfontein, che è la capitale giudiziaria. Johannesburg, invece, è la città più grande ed è considerata il motore economico del paese.

La città di Cape Town è diventata un simbolo della rinascita del Sudafrica, essendo la capitale legislativa del Paese, è diventata sede della Coppa del Mondo di calcio del 2010 e scelta come Capitale Mondiale del Design nel 2014. Tuttavia, nonostante il suo impegno a diventare una città globale, i livelli di disuguaglianza della città rimangono tra i più alti al mondo, e le autorità locali lottano per affrontare le sfide urbane.³

Fig. 1_Sudafrica (in nero). Collocazione geografica nel contesto globale.

Fig. 2_Composizione etnica del Sudafrica secondo i dati del censimento 2011.

Fig. 3_Divisione provinciale del Sudafrica con le principali città. In evidenza la capitale Cape Town.

LA STORIA IN BREVE



Fig.3

FONDAZIONE 1652

La storia di Cape Town ebbe inizio il 6 aprile 1652, quando la Compagnia Olandese delle Indie Orientali, sotto la guida di Jan van Riebeeck, sbarcò nella Table Bay per stabilire un punto di rifornimento per le navi dirette in Asia. Grazie alla sua posizione strategica all'estremità meridionale dell'Africa, Cape Town divenne rapidamente un'importante tappa di scambio tra Europa e Asia, offrendo acqua fresca, cibo e riparazioni alle navi in transito. I primi coloni olandesi fondarono un piccolo insediamento ai piedi della Table Mountain, che chiamarono "Kaapstad" (Città del Capo). La sua configurazione iniziale seguiva una griglia urbana regolare, organizzata in appezzamenti agricoli di dimensioni precise, 60 metri per 320 metri. [Fig.4] Inizialmente, si dedicarono alla coltivazione della terra e al commercio con le popolazioni locali. Con il tempo, la colonia si sviluppò come un centro commerciale e culturale, attirando coloni da tutta Europa.⁴

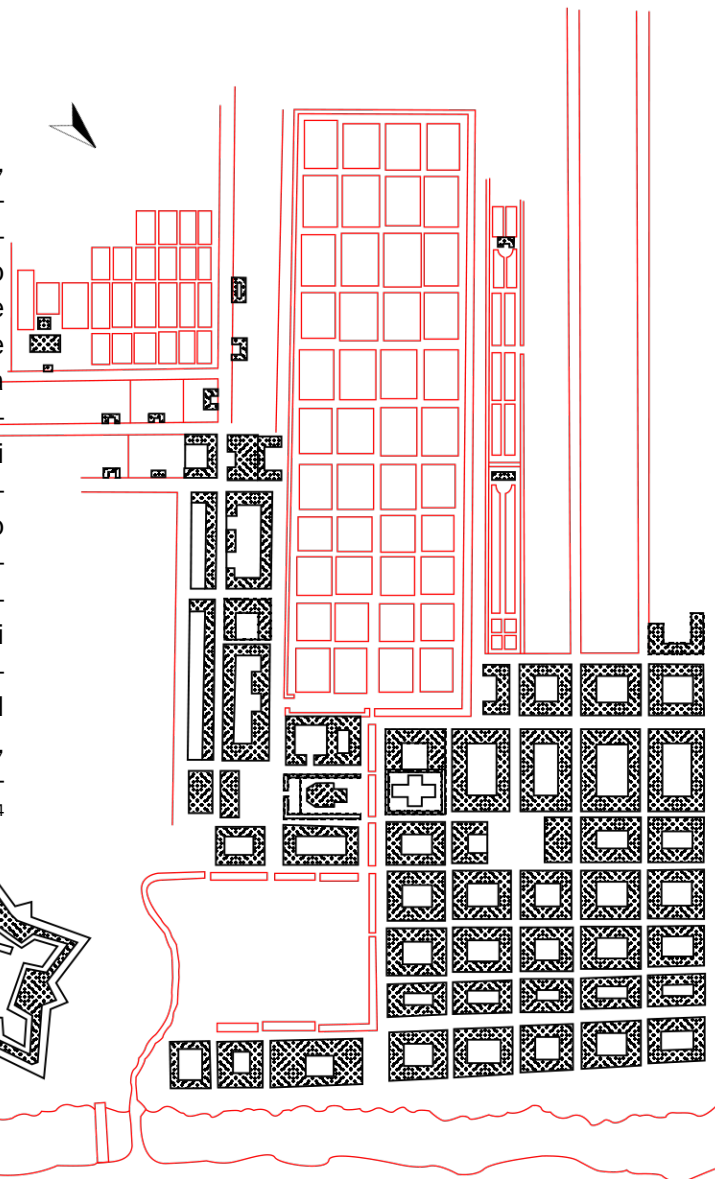


Fig. 4_Cape Town. Mappa di Jacques-Nicholas Bellin del 1750. In nero gli edifici originali della colonia olandese.

Fig. 5_Cape Town. Mappa di Letts, Son & Co. del 1883. In nero l'eredità olandese all'interno del nuovo tessuto urbano sviluppato dagli inglesi.

Fig.4

DOMINIO INGLESE 1806

Nel 1806, le truppe inglesi sbarcarono nella Baia di Blaauberg, situata vicino a Cape Town, portando avanti una serie di azioni strategiche decisive. Qui si scontrarono con le forze olandesi in quella che è nota come la battaglia di Blaauberg. Questo scontro si concluse con una decisiva vittoria per gli inglesi. La sconfitta subita convinse gli olandesi a negoziare la resa, cedendo così il controllo della colonia. Le ragioni della conquista inglese erano molteplici e strategicamente rilevanti. Prima di tutto, la posizione strategica era di importanza cruciale. Questo punto di approdo rappresentava un nodo vitale per le navi che navigavano tra l'Europa e l'Asia. Controllare questa colonia significava dominare una rotta commerciale di primaria importanza, che garantiva agli inglesi un vantaggio significativo nei traffici globali. Un altro fattore determinante fu la minaccia francese. La Francia, in guerra con l'Inghilterra, rappresentava un pericolo concreto per le colonie olandesi. Gli inglesi, preoccupati che l'insediamento potesse cadere sotto il controllo francese, decisero di agire preventivamente, prendendone possesso. Infine, la debolezza della Repubblica Olandese giocò un ruolo chiave. Le guerre con la Francia avevano indebolito significativamente gli olandesi, che non erano più in grado di difendere adeguatamente le loro colonie. Gli inglesi sfruttarono questa vulnerabilità per conquistare Cape Town, consolidando ulteriormente la loro espansione coloniale nel Sudafrica e stabilendo un controllo più sicuro delle rotte marittime internazionali.



ABOLIZIONE DELLA SCHIAVITU' 1836

Nonostante l'abolizione della schiavitù nel 1836, introdotta dagli inglesi stessi, la scoperta dei diamanti e la corsa all'oro nel decennio successivo, seguite dall'epidemia di peste del 1901, trasformarono profondamente la società sudafricana. Questi eventi portarono a nuove forme di sfruttamento e disuguaglianza, aggravando le tensioni sociali e preparando il terreno per l'approvazione, nel 1923, di leggi che sancirono la segregazione razziale e la discriminazione sistematica della popolazione nera. [Fig.5]

Fig.5

SVILUPPO URBANO

Si ripercorre un periodo cruciale nella storia dell'urbanistica e delle politiche sociali di Cape Town, che ha avuto un impatto profondo sulla società sudafricana e sulla formazione delle dinamiche razziali nel paese. La configurazione iniziale seguiva una griglia urbana regolare, organizzata in appezzamenti agricoli di dimensioni precise riflettendo un modello urbanistico europeo ideale. Con il tempo, la città si espanse seguendo la logica della griglia urbana, adattandosi alla variabilità della linea costiera. Nel XX secolo, le nuove espansioni furono caratterizzate da griglie discontinue, disegnate su terreni bassi e bonificati a est del nucleo storico. Questo processo di crescita si spinse fino a False Bay, a sud, contribuendo a definire la complessa morfologia urbana di Cape Town.⁵ Nello specifico, all'inizio del 1900, si tentò di stabilire un accordo sui principi fondamentali per lo sviluppo delle periferie urbane, inclusa la classificazione dei nativi. Tuttavia, questi piani non vennero mai attuati a causa della devastante epidemia di peste del 1901, che distolse l'attenzione dalle questioni urbanistiche. Durante lo stesso periodo, si diffuse lo "Stile revival olandese del Capo", un movimento che mirava a conservare e promuovere gli edifici storici, ispirandosi alle cascate olandesi. Questo movimento, sostenuto dagli inglesi, non era solo una questione estetica, ma aveva l'obiettivo di creare una comune identità tra gli inglesi e i discendenti dei coloni olandesi, rafforzando così il controllo dell'Impero Britannico in Sudafrica. Nel 1911, il movimento "Beautiful City" emerse con l'intento di valorizzare l'estetica urbana della città. La pianificazione urbanistica era guidata da considerazioni estetiche e turistiche, con l'obiettivo di costruire abitazioni modello che rispecchiassero una città ideale. Un momento chiave nella storia sudafricana fu l'approvazione del Native Land Act nel 1913 e dell'Housing Act nel 1920 che permise ai governi locali di accedere



Fig.6

a fondi per costruire alloggi destinati ai poveri, ma le proprietà dovevano essere segregate razzialmente. Tre anni dopo il Native Urban Areas Act richiese alle autorità locali di creare specifiche aree di residenza per i “nativi” e di controllare rigorosamente l’immigrazione di questi ultimi nelle zone urbane. Fino agli anni trenta, non esistette una vera pianificazione urbanistica a Cape Town. Lo sviluppo urbano veniva gestito principalmente attraverso il Comitato dei miglioramenti, che si occupava della suddivisione dei terreni. Il vero cambio di passo avvenne con l’approvazione dello Slum Act tra il 1934 e il 1969, considerato il primo vero piano urbanistico della città. Questo atto autorizzò la demolizione di vari sobborghi interni fatiscenti, con il risultato che le popolazioni nere sfollate vennero ricollocate in complessi residenziali segregati alla periferia urbana. [Fig.6] La città oggi combina una pianificazione urbana storica, in quanto l’eredità olandese continua a influenzare la struttura della città, con un’espansione contemporanea legata ancora all’assetto urbanistico nato dalle profonde disuguaglianze sociali e razziali che hanno segnato la storia del Sudafrica.⁶ [Fig.7]

Fig. 6_Sviluppo del Distretto Sei, fotografia aerea 1935. Il Distretto Sei è un quartiere di espansione del “centro storico” di Cape Town fondato nel 1867 (in alto riconoscibile il Castello di Buona Speranza). In origine quartiere multiculturale fino al 1966, quando il governo dichiarò l’area una “zona esclusivamente bianca”, forzando circa 60.000 residenti neri, indiani e di altre comunità non bianche a lasciare le loro case. Fig. 7_Cape Town, sviluppo urbano del “centro storico” nel 2024. In nero in evidenza l’eredità olandese.

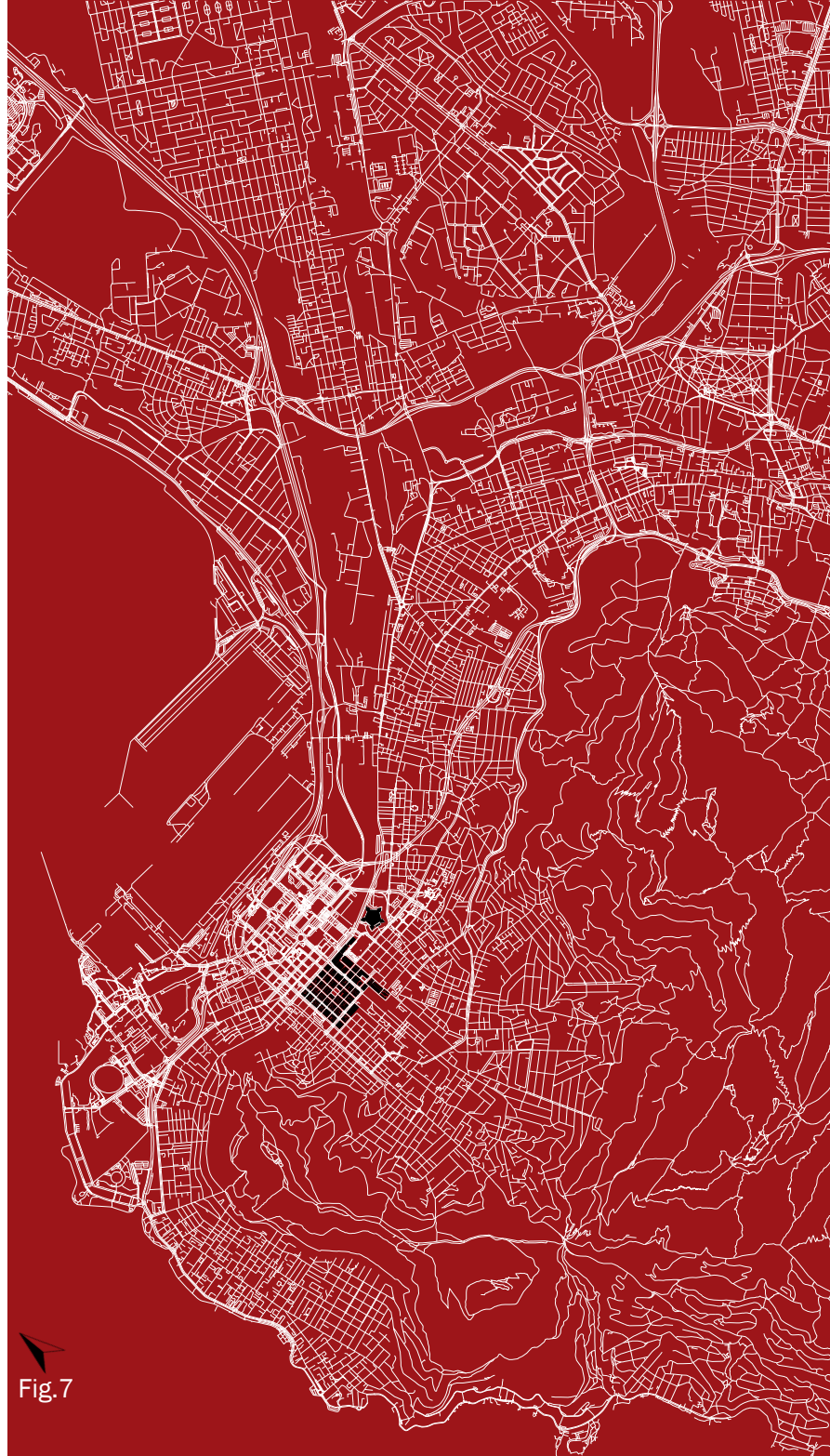


Fig. 7

LA SEGREGAZIONE A CAPE TOWN

La pianificazione urbana e le politiche abitative in Sudafrica, come nel resto del continente africano, sono state fortemente influenzate da concetti, modelli e approcci europei. Questo processo, parte integrante della storia coloniale, ha lasciato un'impronta duratura sul tessuto urbano delle principali città sudafricane e sui modelli di pianificazione urbana utilizzati oggi. Durante l'apartheid, movimenti come le città giardino di Howard e le città radiocentriche, ispirarono comunità in Europa, Sudafrica e Sud America. Le città satellite, come Johannesburg, e altri modelli occidentali promuovevano strategie di segregazione razziale e lo spostamento delle famiglie nere verso le periferie. Gli effetti di queste politiche sono ancora visibili nel tessuto urbano di molte città africane. Nonostante le nuove politiche urbane puntino al cambiamento, continuano a perpetuare una pianificazione che favorisce disuguaglianze, povertà ed emarginazione sociale. Le disuguaglianze sociali e spaziali sono particolarmente evidenti nei modelli abitativi informali di molte città africane, dove la maggioranza della popolazione nera vive. Le township soffrono di gravi problemi di disoccupazione, bassa qualità della vita e carenza di servizi. Ogni anno, milioni di persone muoiono in aree urbane densamente popolate a causa delle condizioni precarie degli alloggi e della scarsa igiene.⁷ Cape Town, capitale del Sudafrica, è una delle città più segregate del mondo. La dominazione coloniale, prima olandese e poi britannica, seguita dal regime dell'apartheid, ha modellato la città secondo ideali razzisti e di segregazione. L'apartheid ha pianificato meticolosamente la segregazione politica e spaziale, influenzando lo sviluppo urbano in modo significativo. Sebbene il regime sia terminato con le elezioni democratiche del 1994, le sue conseguenze sono ancora visibili nella Cape Town contemporanea.



Fig.8

La città è un emblema della coesistenza di ricchi e poveri in spazi distinti e paralleli, con Africa ed Europa condensate in un unico luogo, ma senza mescolarsi. Sin dall'inizio, le differenze razziali e sociali furono accentuate con l'uso di schiavi importati dall'Africa, dall'Asia e da altre parti del mondo. Durante il periodo Coloniale prima con il controllo olandese (1652-1795), e poi con la dominazione britannica (1795-1948) la segregazione nasce e si sviluppa portando a restrizioni per la popolazione non europea. La scoperta di diamanti e oro accelerò lo sviluppo economico, ma anche l'emarginazione delle comunità nere. Fino agli anni trenta del Novecento, Cape Town non aveva una pianificazione urbanistica ufficiale. Lo sviluppo urbano era gestito principalmente da Comitati interni che si occupavano della divisione dei terreni, fino al 1926, quando la responsabilità passò all'edilizia e alla sanità pubblica. Prima dell'inizio dell'apartheid nel 1948, erano già state emanate leggi razziali che preannunciavano questo periodo di massimo sviluppo urbano, ma anche di profondo disprezzo per i cittadini. Tra le leggi più significative: la "Native Land Act" del 1913 che impose le prime restrizioni alla popolazione nativa, riservando il 7,3% della superficie del Paese come riserve per i nativi e limitando la loro capacità di acquistare o possedere terreni al di fuori di queste aree. "L'Housing Act" del 1920 mise a disposizione fondi per i governi locali per costruire alloggi per i poveri, segregando però razzialmente le proprietà, con spazi aperti e strade di accesso separate. La legge sulle aree urbane del 1923 obbligò gli africani a vivere in zone designate, richiedendo alle autorità urbane locali di creare residenze apposite e di controllare l'immigrazione in queste aree. Infine la "Slum Act" (1934-1969) creò il primo vero piano urbanistico per demolire sobborghi fatiscenti. Le popolazioni nere sfollate furono ricollocate in complessi residenziali mono-razziali segregati alla periferia urbana, con alcune aree non bianche proclamate "baraccopoli". Con l'introduzione dell'apartheid (1948-1994) vennero introdotte

leggi che formalizzarono la segregazione razziale. Le leggi sull'apartheid includevano il "Group Areas Act", che segregava le aree residenziali sulla base della razza, e "Forced Removals", dove migliaia di persone non bianche furono trasferite con la forza in township come Langa [Fig. 10, 11, 12 e 13], Nyanga, e Gugulethu, lontano dal centro della città.[Fig.8] Con le elezioni democratiche del 1994 la fine dell'apartheid e l'elezione di Nelson Mandela segnarono un nuovo inizio per il Sudafrica. Tuttavia, le eredità della segregazione sono ancora visibili. Ancora oggi la città continua a lottare con la disuguaglianza economica e sociale, con molti ex township, come la più grande Khayelitsha [Fig. 9], ancora segnati dalla povertà e dalla mancanza di servizi. Cape Town rappresenta un esempio complesso di come la segregazione razziale e sociale possa essere profondamente radicata nella storia urbana e come le sue conseguenze possano perdurare anche dopo la fine ufficiale delle politiche discriminatorie.⁸



Fig.9



LANGA

Fig.10

Fig. 8_Mappa che individua le future township di Maitland Garden village, Ndabeni, Pinelands, Langa e Bokmakirie nel 1900.

Fig. 9_ Suddivisione geografica di Cape Town:

1. City Bowl
2. Atlantic Seabord
3. Southern Suburbs
4. Peninsula
5. Cape Flat
6. Helderberg
7. Northen Suburbs
8. Blaauwberg
- m. Table mountain national park

Localizzazione della più grande township di Cape Town, Khayelitsha nel sobborgo di Cape Flat.

Fig. 10_ Cape Town 2024. Evidenziato il quartiere di Langa, in modo da visualizzare la localizzazione rispetto al centro della città.

Fig. 11_ Layout di Langa nel 1927. In rosso i due punti di riferimento e riconoscimento del quartiere: la ferrovia e le baracche disposte a croce.

Fig. 12_ Immagini aerea Langa 2024. In rosso la ferrovia e le baracche rappresentative della township disposte a croce oggi.

Fig. 13_ Immagine aerea Langa 2024, zoom su un isolato. In rosso, come riferimento, le baracche rappresentative della township disposte a croce.



Fig.12



Fig.13

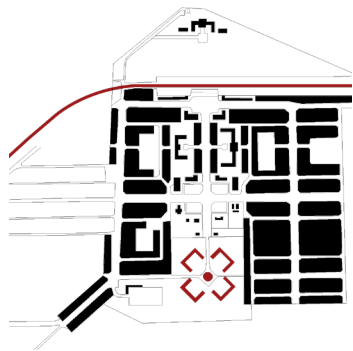


Fig.11

FOCUS

NEW YORK

New York City, spesso semplicemente chiamata New York, è una delle metropoli più influenti del mondo. Nonostante non sia la capitale dello stato di New York, è il suo cuore pulsante e rappresenta uno dei centri nevralgici degli affari globali. Geograficamente, New York è situata in una posizione strategica sull'estuario del fiume Hudson, un luogo che offre vantaggi unici sia per il commercio marittimo che per la penetrazione all'interno del territorio nordamericano. L'estuario è un punto di accesso privilegiato all'Oceano Atlantico, che ha permesso alla città di sviluppare uno dei porti più importanti del mondo, la Baia di New York. Quest'area, formata dall'estuario del fiume e circondata da grandi isole come Manhattan, Long Island e Staten Island, era ideale per la fondazione di un insediamento. La scelta di Manhattan come primo luogo di insediamento non fu casuale. La sua posizione era facilmente difendibile, e l'isola offriva terreni coltivabili, risorse come acqua dolce e materiali da costruzione, e un accesso diretto sia alle vie d'acqua interne che alle rotte marittime transatlantiche.⁹ [Fig. 14]

New York è sempre stata un polo di attrazione, non solo per lo sviluppo economico, il commercio e gli scambi, ma soprattutto per le persone.

Fig.14

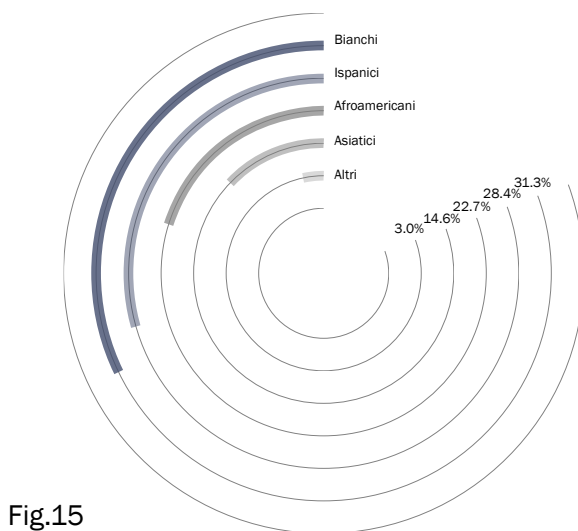


Fig.15

L'immigrazione e la migrazione hanno alimentato la crescita della città. I quartieri di New York hanno svolto un ruolo cruciale come punti di accesso per nuove popolazioni, offrendo collegamenti vitali con il lavoro, l'abitazione, le reti sociali e l'istruzione.¹⁰ La composizione etnica della città riflette la sua storia di immigrazione. Più di un quarto della popolazione è nata all'estero, rendendo New York una delle città più diversificate al mondo. Comunità latine, afroamericane, asiatiche ed europee convivono nei cinque boroughs. [Fig. 15]

La città è suddivisa amministrativamente, ma anche socio-economicamente, in cinque distretti (borough) che svolgono come enti locali i compiti di base all'interno della più generale amministrazione comunale. Al contempo, ogni distretto corrisponde ad una singola contea, la quale copre unicamente le mansioni di amministrazione periferica dello Stato di New York. I cinque grandi distretti da sono: Manhattan, Brooklyn, Queens, il Bronx e Staten Island. Ogni quartiere è un microcosmo a sé, con la propria identità, cultura e storia, contribuendo all'unicità e alla complessità della città. Tuttavia, la storia di questi quartieri rivela anche episodi di esclusione e segregazione. [Fig. 16]

Fig. 14_ Stato di New York (in nero). Collocazione geografica nel contesto globale.

Fig. 15_ Composizione etnica di New York City secondo i dati di censimento 2024.

Fig. 16_ La divisione amministrativa di New York City con i 5 distretti.

LA STORIA IN BREVE

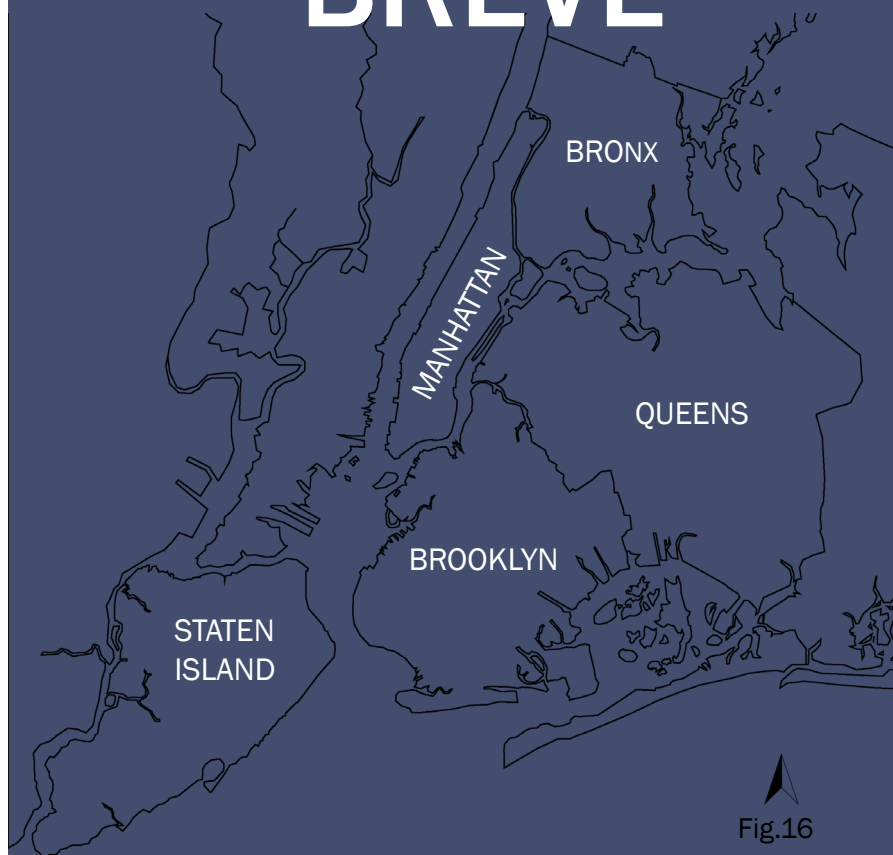


Fig.16

FONDAZIONE 1624

La storia di New York ha inizio ben prima dell'arrivo degli europei. L'area era abitata da gruppi di nativi americani, tra cui i Lenape. Questi gruppi indigeni vivevano da secoli lungo il basso corso del fiume Hudson e nell'area dell'attuale isola di Manhattan, sostenendosi attraverso l'agricoltura, la caccia e la pesca. Il 1624 segna un punto di svolta nella storia di questa terra. Fu in quell'anno che Peter Minuit, un navigatore olandese, concluse uno degli affari immobiliari più noti della storia: acquistò l'isola di Manhattan dai Lenape per un valore di soli 24 dollari in merci. Su questo lembo di terra, Minuit fondò l'insediamento di Nieuw Amsterdam (nuova Amsterdam), che rapidamente si sviluppò come un fiorente centro commerciale, soprattutto per il commercio delle pelli. I coloni olandesi non persero tempo e costruirono case, chiese e scuole, creando una comunità vivace e dinamica. Grazie alla sua posizione strategica, Nieuw Amsterdam divenne un porto cruciale per la Compagnia Olandese delle Indie Occidentali, attirando mercanti e coloni da ogni parte del mondo.¹¹ [Fig. 17]

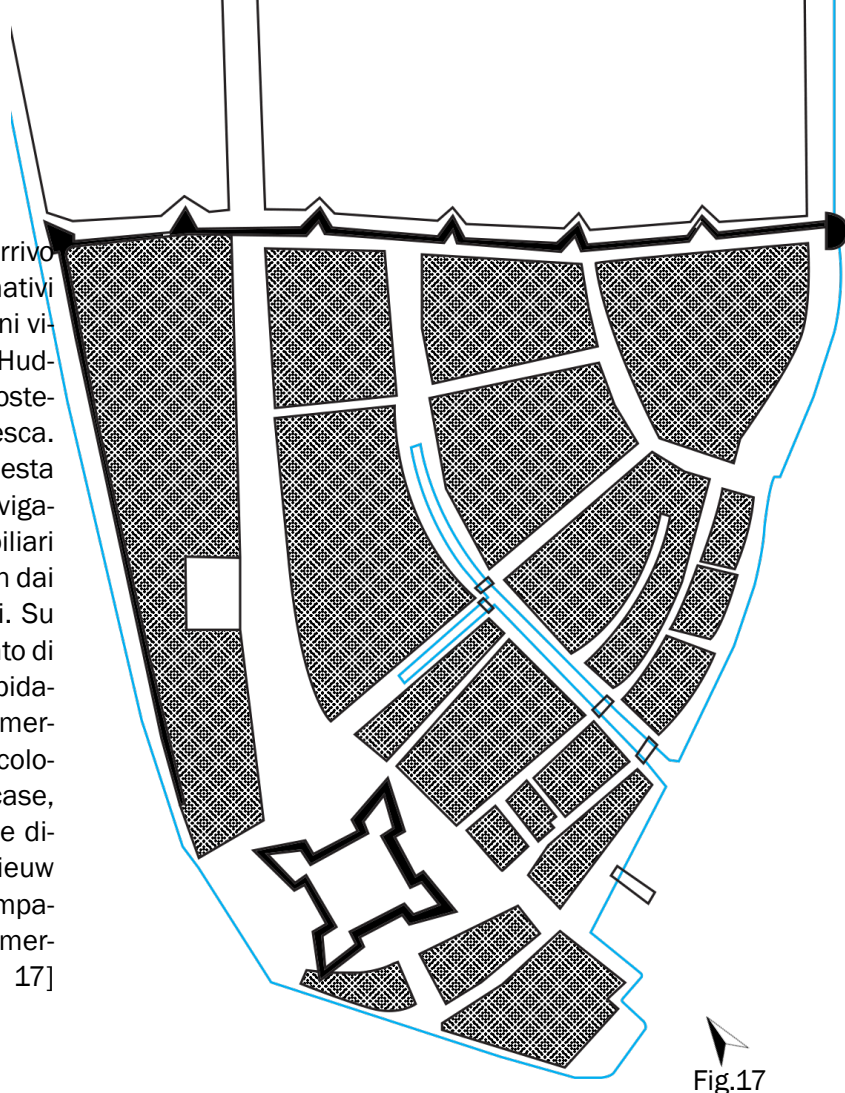


Fig.17


Fig. 17_Nieuw Amsterdam. Mappa del 1660. Da un'iconografia dell'isola di Manhattan di Phelps Stokes, 1498-1909. In nero gli edifici originali della colonia olandese.

Fig. 18_Commissioner's Plan, Simeon De Witt, 1811. New York City, porzione meridionale dell'isola di Manhattan non alterata dal Commissioner's Plans. In nero l'eredità olandese all'interno del nuovo tessuto urbano sviluppato dagli inglesi.

DOMINIO INGLESE 1664

Nel 1664 gli inglesi conquistarono l'insediamento di Nieuw Amsterdam, ribattezzandolo New York, in onore del duca di York, fratello del re Carlo II. La conquista di Nieuw Amsterdam avvenne in modo relativamente pacifico. Gli olandesi, consapevoli di non poter difendere adeguatamente la colonia da un attacco militare inglese, decisero di negoziare una resa. Questo passaggio di potere, pur sancendo la dominazione inglese, non cancellò immediatamente il carattere olandese della città, che continuò a influenzare la cultura locale per molti anni a venire. Le ragioni furono diverse e tutte estremamente strategiche. Innanzitutto, la rivalità commerciale. La Compagnia Olandese delle Indie Occidentali era un potente concorrente della Compagnia Inglese delle Indie Orientali. Conquistare Nieuw Amsterdam significava per gli inglesi ottenere un vantaggio nel commercio marittimo, controllando una delle rotte più importanti dell'epoca. In secondo luogo, l'espansione coloniale. Gli inglesi erano impegnati in una rapida espansione delle loro colonie in Nord America, e Nieuw Amsterdam, con la sua posizione geografica strategica, rappresentava un tassello cruciale per il controllo della regione. Infine, questioni di confine. Le dispute territoriali tra le colonie olandesi e inglesi erano frequenti, e la conquista di Nieuw Amsterdam fu vista dagli inglesi come una soluzione definitiva per risolvere questi conflitti, stabilendo il loro predominio nell'area. [Fig. 18]

Fig.18



La dominazione inglese durò fino alla conquista dell'Indipendenza da parte delle colonie, che segnò la data di nascita degli Stati Uniti d'America; questo periodo, lungo poco più di un secolo, vide un notevole sviluppo della città, che divenne un importante porto commerciale e registrò un notevole incremento della sua popolazione di origine europea, al contrario di quella indigena che declinava costantemente. New York aveva assunto il ruolo di porta degli Stati Uniti, riconosciuto ufficialmente con la donazione, da parte della Francia, della statua della Libertà inaugurata nel 1886.¹²

SVILUPPO URBANO

Con la nuova dominazione inglese, la città inizia un periodo di espansione che porta alla necessità di un piano di sviluppo urbano. Nel 1811 viene concepito il Commissioners' Plan, noto anche come Manhattan Grid Plan. Questo piano rappresentò un cambiamento radicale nella pianificazione urbana della città. Ideato da una commissione di tre persone incaricata dal governo di New York, il piano aveva l'obiettivo di organizzare lo sviluppo di Manhattan, un'isola destinata a crescere rapidamente. Il Manhattan Grid Plan introdusse una griglia regolare di strade e lotti che si estendeva da Houston Street a 155th Street, coprendo gran parte dell'isola. Questa griglia non solo semplificò l'espansione urbana, ma rese anche Manhattan una città facile da navigare, con strade ordinate e numerate, offrendo una base solida per la crescita e il progresso che New York avrebbe sperimentato nei decenni a venire. Il piano della griglia era più uno strumento per regolare l'uso del territorio che un sistema di circolazione. Manhattan dimostra l'incredibile potere anticipatorio della griglia. Questo principio di divisione del territorio, applicato fino alla fine dell'espansione americana, rafforzò notevolmente la preferenza per i layout a griglie nella pianificazione urbana, è questo sulle tre scale della nazione, della regione e della città.¹³[Fig. 19] Mentre la città si sviluppava vertiginosamente, si fece sempre più evidente la necessità di creare spazi verdi dove i cittadini potessero rilassarsi e trovare sollievo dal ritmo frenetico della vita urbana. Nel 1853, la città di New York indisse un concorso per il miglior progetto per un grande parco pubblico. Tra le varie proposte, fu scelto il progetto di Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux. La loro visione per Central Park non era semplicemente quella di un'area verde, ma di un'oasi che combinasse armoniosamente elementi naturali con strutture artificiali dedicate al tempo libero e



Fig.19

al divertimento. Il loro progetto non solo rispondeva alle esigenze della città, ma definiva un nuovo standard per i parchi urbani in tutto il mondo. [Fig. 20] Il Commissioners' Plan del 1811 e la creazione di Central Park rappresentano due momenti distintivi nella storia di New York. Il primo gettò le basi per una città che avrebbe continuato a crescere in modo ordinato e funzionale, mentre il secondo donò a Manhattan il suo polmone verde, uno spazio che continua a offrire respiro e bellezza agli abitanti e ai visitatori.¹⁴ Emerse inoltre la necessità di sviluppare aree funzionali e specializzate, mirate a decentralizzare le attività commerciali e industriali all'interno dei confini urbani. Questo avrebbe permesso di potenziare i centri commerciali situati fuori Manhattan e di creare nuovi distretti produttivi. Tuttavia, va sottolineato che la commissione incaricata della pianificazione non disponeva dell'autorità per affrontare i problemi di New York come un sistema integrato, che comprendesse l'intera area metropolitana. Questa limitazione ha impedito una visione d'insieme fondamentale per una pianificazione efficace. Di conseguenza, nonostante le trasformazioni avviate, la città si trovò presto a fronteggiare i primi problemi, tra cui il sovraffollamento e la formazione dei primi slum.¹⁵

Fig.19_Commissioner's Plan per Manhattan del 1807. E' evidente la maglia originale della parte meridionale di Manhattan, infatti il Commissioners' Plan non ha alterato la struttura del Greenwich Village e l'area sotto North Street, estremamente popolata all'epoca. Il quartiere porta avanti l'eredità storica delle prime costruzioni della città. Si può anche notare l'assenza di Central Park.

Fig.20_Mappa della fine degli anni Sessanta del Novecento, si avvicina all'idea di New York che abbiamo oggi. Si può notare come la porzione meridionale dell'isola sia quasi del tutto inalterata, e soprattutto la costruzione di Central park nel cuore di Manhattan.

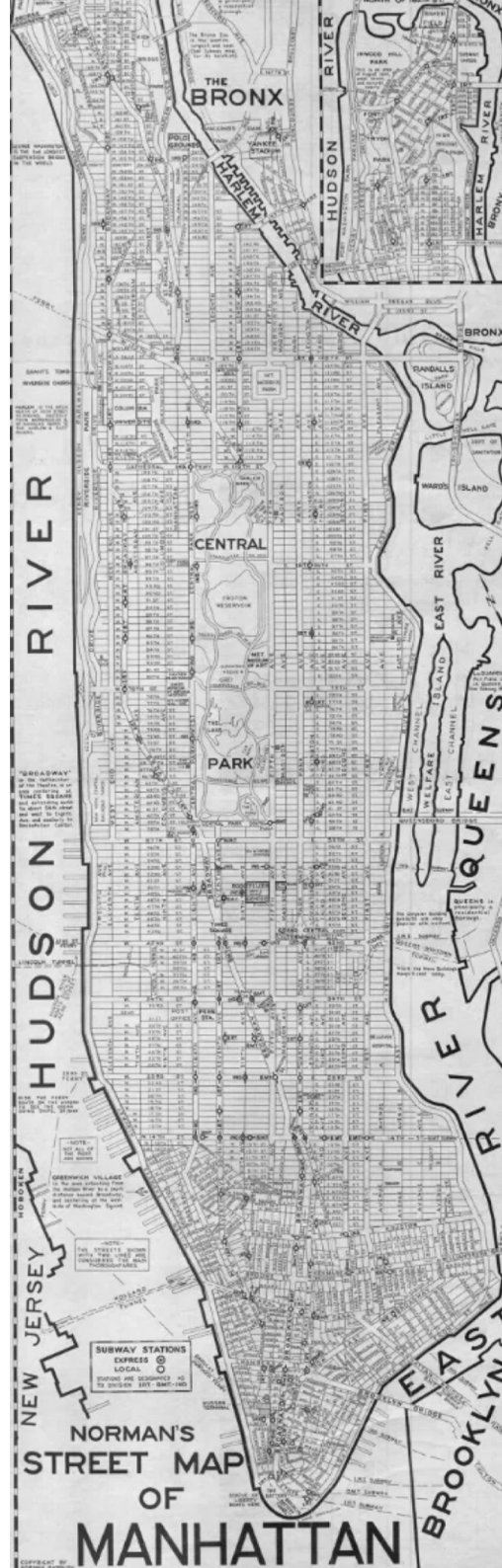


Fig.20

LA SEGREGAZIONE A NEW YORK

La segregazione urbana è stata tradizionalmente studiata mappando dove vivono le persone nelle città, utilizzando dati di censimento o indagini. Molti studi mostrano che la distribuzione razziale e di reddito nei quartieri ha modellato l'evoluzione delle città americane. Le politiche e i comportamenti di mercato hanno rafforzato la segregazione dei gruppi sociali, influenzando la mobilità economica, la salute ambientale e la democrazia. La migrazione dei bianchi e dei più ricchi verso le periferie ha aumentato la povertà nei centri urbani e impedito l'integrazione delle comunità più povere. Molti effetti negativi sono attribuiti alla segregazione. Ad esempio, lo spostamento delle aziende verso le periferie limita il flusso di informazioni, denaro e opportunità nelle città, aggravando la povertà urbana. Inoltre, le aree povere, con terreni più economici, attraggono strutture inquinanti che peggiorano la salute delle comunità. Infine, le giurisdizioni spesso favoriscono aree ricche, impedendo una rappresentanza equa nei processi decisionali per i gruppi sociali distinti.¹⁶ New York è sempre stata una calamita non solo per lo sviluppo economico, il commercio e gli scambi, ma soprattutto per le persone. L'immigrazione e la migrazione hanno alimentato la crescita e contribuito a stabilizzare questa regione diversificata durante i momenti di instabilità, crisi e declino. La città, in particolare Manhattan, è percepita e immaginata nell'immaginario collettivo come una città ben organizzata. Questo non solo grazie alla griglia urbana stabilita già dal 1811 con il Commissioners' Plan, ma soprattutto per i suoi quartieri caratteristici, situati in un'ordinata cornice di fiumi e strade.¹⁷ Non sorprende che la megalopoli sia orgogliosa di essere un luogo di diversità. Entrando nel dettaglio, mentre le forze della migrazione e dell'immigrazione sono state aspetti centrali della crescita e della diversificazione della città,

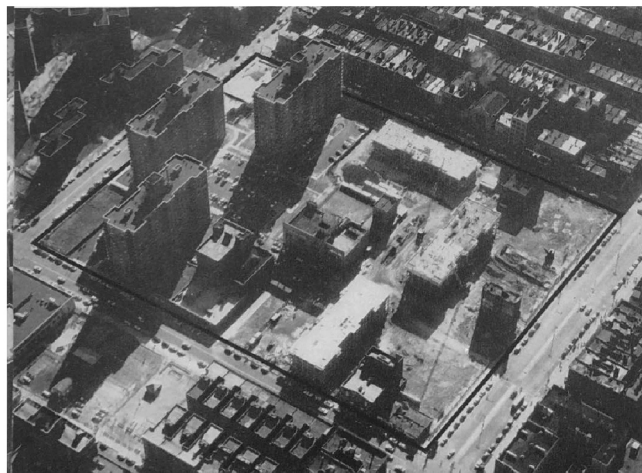


Fig.21

la politica pubblica e i mercati privati hanno utilizzato questa crescita e diversificazione per diffondersi pubblicamente nei quartieri della regione. I quartieri sono serviti come punti critici di accesso per nuove popolazioni, collegando le persone al lavoro, all'abitazione, alle reti sociali e all'istruzione. Tuttavia, la storia dei quartieri di New York rivela anche storie di esclusione e disinvestimento. Questa diversità è caratterizzata da paradossi che emergono a causa dell'intersezione tra razza e immigrazione. È a livello di quartiere che questi paradossi vengono sperimentati. Pertanto, sebbene New York sia una megalopoli diversificata, è anche un territorio di disuguaglianze. I cicli di crescita e declino sono stati affrontati con scelte politiche sia progressiste che regressive. Di conseguenza, questa megalopoli non è un territorio monolitico, ma composto da diversi quartieri che vengono costantemente rimodellati. I quartieri sono visti come contenitori all'interno dei quali confluiscono persone, infrastrutture e attività economiche. Il quartiere rappresenta uno spazio geografico, costituito da beni che sono modellati da politiche che strutturano direttamente il flusso delle persone e i loro modelli di insediamento. Insieme, il mix di persone, politica e servizi è servito ad attrarre, bloccare, escludere o respingere le popolazioni. È a questa scala più locale che si può capire come New York sia diventata una regione caratterizzata sia dalla diversità che dalla segregazione. I modelli che vediamo oggi sono il risultato di scelte politiche riguardanti l'uso del territorio, la zonizzazione e l'edilizia abitativa. Insieme, hanno influenzato come e dove vivono le persone, cosa viene costruito e cosa no. La legge sugli appartamenti, l'edilizia pubblica, la regolamentazione degli affitti, gli alloggi a prezzi accessibili, la zonizzazione e le politiche di integrazione degli immigrati hanno tutti avuto un ruolo nel modellare i quartieri della megalopoli. New York ha una lunga storia di utilizzo della politica di zonizzazione per regolare e controllare l'uso del territorio.

Il Commissioners' Plan del 1811, creato per il nucleo urbano, tracciava le strade di Manhattan a nord da Houston Street ad Harlem. A quel tempo, molte parti della città dovevano ancora essere sviluppate. Il piano potrebbe essere visto come uno sforzo iniziale per controllare la crescita attraverso la creazione di una rete di strade più ordinata e per fornire un quadro per lo sviluppo e la vendita dei beni immobili. Le aree residenziali dense sono cresciute in prossimità dei centri per l'impiego e i nuovi arrivati tendevano a stabilirsi in quartieri con popolazioni simili, attraverso processi noti come migrazione a catena. I nuovi arrivati sono attratti dai legami culturali e dall'accesso al lavoro, all'alloggio e ai trasporti. I quartieri erano anche strutturati da proprietari privati, che indirizzavano i nuovi arrivati verso le abitazioni. Il piano del 1811 tracciava le strade e i viali e, sebbene imponesse le dimensioni dei lotti, non imponeva l'uso, la densità o l'ingombro. Di conseguenza, in alcune parti della città furono costruite case popolari densamente abitate dal settore privato vicine al nucleo urbano, mentre le case unifamiliari furono costruite alla periferia delle aree edificate, lontane dal caos delle fabbriche per accogliere i residenti più ricchi, principalmente bianchi. Questi primi piani di zonizzazione erano considerati utilitaristici, creati ai fini della crescita economica e dello sviluppo, ma servivano anche a modellare i primi contorni fisici della megalopoli e dei suoi quartieri. Poiché queste griglie non richiedevano cortili, luce naturale, ventilazione o addirittura impianti idraulici, ciò che emerse furono comunità di case popolari affollate, che erano private, redditizie e spesso non sicure. Nel 1867 si contavano circa 15.000 case popolari nel centro, che nel 1894 avrebbero ospitato 143.2 persone per miglio quadrato. La razza si interseca con il reddito in modi potenti su scala di vicinato. Il quartiere di Harlem, ad esempio, era già diventato una delle comunità afroamericane più densamente popolate della megalopoli all'inizio degli

anni trenta. [Fig. 23]Queste popolazioni migranti sono arrivate ad Harlem attraverso la spinta della migrazione a catena, dall'accesso agli alloggi nei quartieri della megalopoli stessa. La segregazione a New York non solo era diffusa e legale, ma il governo e la politica pubblica contribuivano a crearla.[Fig. 21] C'erano cartelli per soli bianchi nei condomini di Manhattan, alleanze razzialmente restrittive nelle proprietà in tutta la regione, clausole per soli bianchi, annunci di lavoro segregati, hotel e ristoranti per soli bianchi nel cuore di Manhattan e assegnazioni di posti segregati da parte delle compagnie aeree. Questi modelli di concentrazione residenziale razziale ed etnica sono stati modellati dai proprietari terrieri privati che si alimentavano attraverso la migrazione e l'immigrazione a catena. Proprietari senza scrupoli stipavano queste popolazioni in spazi sempre più piccoli, mentre gli agenti immobiliari indirizzavano le popolazioni in quartieri specifici come Harlem, escludendole dall'accesso agli alloggi in altre parti della città. La zonizzazione veniva spesso utilizzata per truffare, controllare la crescita, aumentare il valore dei terreni e limitare i movimenti della popolazione in base alla razza, all'etnia e alla classe. Insieme, questi fattori hanno prodotto modelli razziali ed etnici molto diversi nella megalopoli. Un'altra metodologia di controllo è stato l'approccio finanziario: vennero create una serie di mappe che classificavano alcuni quartieri come meritevoli di credito e altri come rischiosi. I quartieri identificati come a rischio erano in gran parte aree a basso reddito, mentre le comunità suburbane più ricche diventavano siti per investimenti residenziali. Queste mappe sono state utilizzate dalle istituzioni finanziarie per determinare dove sarebbero stati forniti mutui per la casa. Il risultato è stato che nei quartieri a basso reddito affluivano pochi soldi. Pertanto, sono stati i quartieri urbani dominati dalle minoranze a soffrire di più a causa di queste politiche, mentre quelli suburbani bianchi sono diventati per la maggior parte i luoghi

privilegiati per gli investimenti. Ovviamente, queste politiche hanno avuto un impatto duraturo sui tipi di segregazione che si possono vedere ancora oggi nella megalopoli. Altre metodologie ancora sono stati sussidi federali per i sistemi autostradali che contribuirono ad approfondire queste divisioni consentendo lo sviluppo di strade, che i comuni usarono in alcuni casi per separare i quartieri bianchi da quelli neri, rafforzando la segregazione residenziale.¹⁸ [Fig. 22]

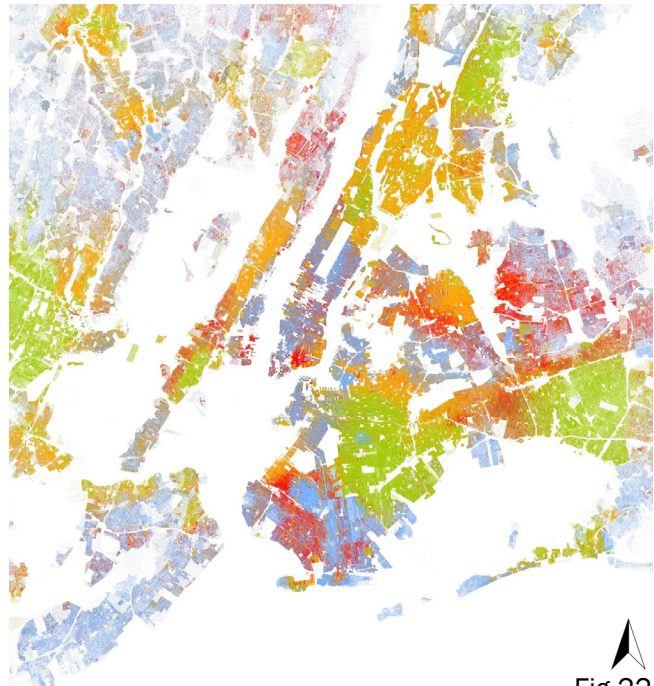


Fig.22

Fig. 21_Interventi di esproprio ed acquisizione da parte di enti pubblici di siti slum per la riqualificazione con capitale privato. Alcuni esempi (dall'alto verso il basso): Harlem, North Harlem e Morningside.

Fig. 22_Mappa del Cooper Center dell'Università della Virginia mostra la geografia razziale degli Stati Uniti con un punto per ogni persona residente negli Stati Uniti durante il censimento del 2010 (blu=bianchi, verde=neri, arancione=ispanici, rosso=asiatici).
Fig. 23_In evidenza il quartiere di Harlem nel 2024.

HARLEM

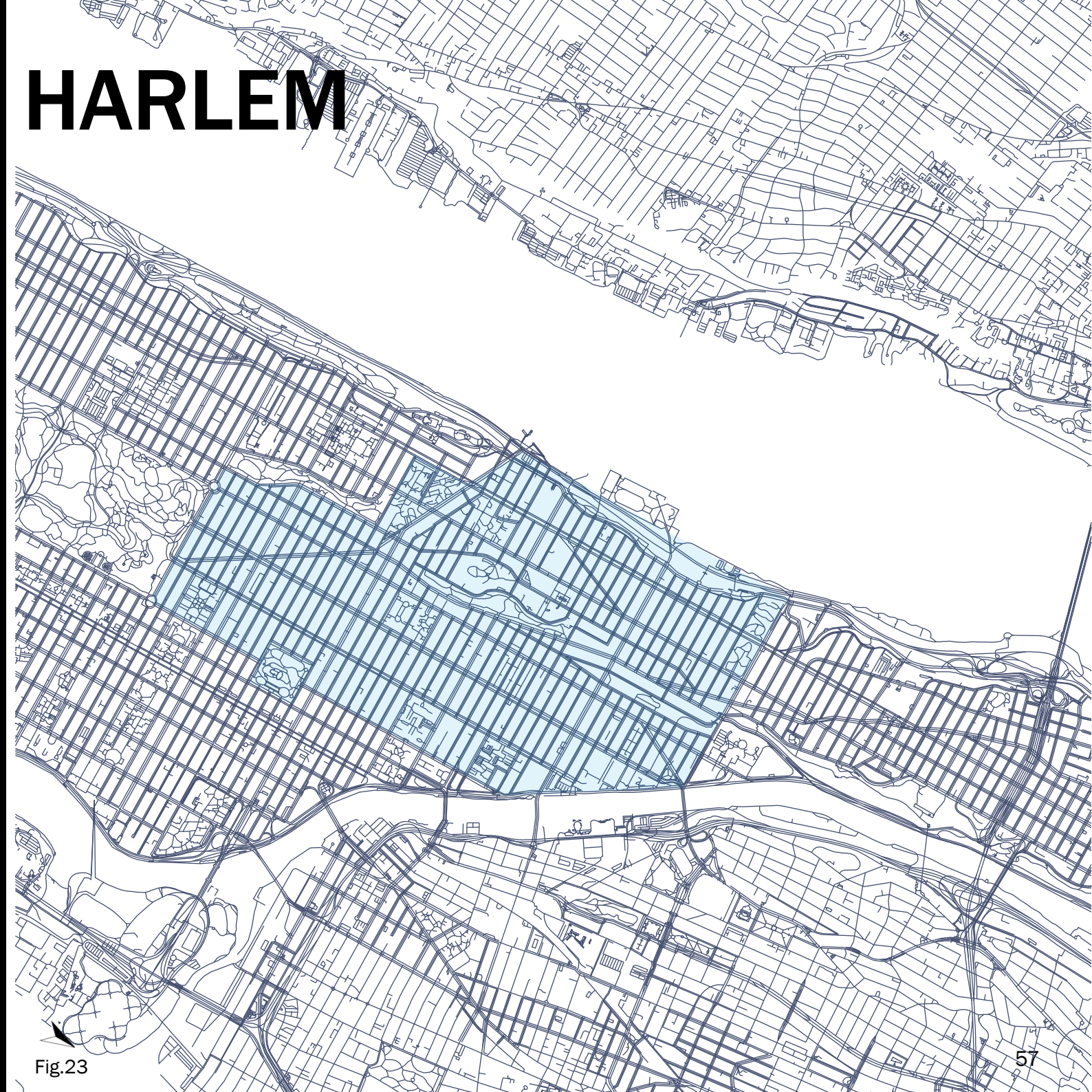


Fig.23

NOTE

1. Del Monaco Anna Irene, *Città e limes. Roma-Beijing-New York*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2012.
2. Bodino Miriam, Tesi di Dottorato in Architecture. *History and Project, Reframing the role of public open space as a tool for urban restructuring. The case of Cape Town*, Politecnico di Torino, 2019. [Disponibile in: <https://iris.polito.it/handle/11583/2729318>].
3. Holt-Biddle David, *ALTRE CULTURE! SUDAFRICA*, Modellini editore, Milano, 2007.
4. Busquets Joan, Dingliang Yang Michael Keller, *Urban Grid. Handbook for Regular City Design*, Oro Edition, Harvard University, 2018.
5. *Ibid.*
6. Coetzer Nicholas, *Buiding Apartheid. On Architecture and Order in Imperial Cape Town*, ASHGATE, England, 2013.
7. Totaforti Simona, *Urban Planning in Post-Apartheid South African Cities: The Case of Johannesburg*, in "Open Journal of Political Science", Vol.10 No.3, July 2020 [Consultato il: 07/07/2024, Disponibile in: <https://www.scirp.org/journal/paperinformation?paperid=101407>].
8. Coetzer Nicholas, *Buiding Apartheid. On Architecture and Order in Imperial Cape Town*, ASHGATE, England, 2013.
9. Gisotti Giuseppe, *La fondazione delle città. Le scelte insediative da Uruk a New York*, Carocci editore, Roma, 2016.
10. Jacobs Jane, *The death and life of great American cities*, Random House, New York, 1960.
11. Gisotti Giuseppe, *La fondazione delle città. Le scelte insediative da Uruk a New York*, Carocci editore, Roma, 2016.
12. *Ibid.*
13. Salat Serge, *Cities and forms. On sustainable urbanism*, Editeurs des Sciences et des Arts Hermann, 2011.
14. Del Monaco Anna Irene, *Città e limes. Roma-Beijing-New York*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2012.
15. Saarinen Eliel, *The city: its growth, its decay, its future*, Cambridge (Mass.), MIT, 1965.
16. Morales Alfredo J, Dong Xiaowen, Bar-Yam Yaneer, Pentland Alex Sandy, *Segregation and polarization in urban areas*, 2019. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsos.190573>].
17. Lynch Kevin, *The image of the City*, MIT Press Ltd, Massachusetts, 1964 (trad. it. L'immagine della città, Paolo Ceccarelli (a cura di), Marsilio Editori, Venezia, 2023).
18. Gross Jill Simone e Savitch V. Hank, *New York*, Agenda Publishing, Newcastle, 2023.

IMMAGINI

Fig. 1: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore.

Fig. 2: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore di dati presenti nell'Enciclopedia Treccani [Consultato il: 18/12/2024, disponibile in: [https://www.treccani.it/enciclopedia/sudafrica_\(Atlante-Geopolitico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/sudafrica_(Atlante-Geopolitico)/)].

Fig. 3: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore.

Fig. 4: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore da Busquets Joan, Dingliang Yang Michael Keller, *Urban Grid. Handbook for Regular City Design*, Oro Edition, Harvard University, 2018, p.58.

Fig.5: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore da Old Maps Online [Consultato il 18/12/2024, disponibile in: <https://www.oldmapsonline.org/en/maps/48159e51-b348-5276-87d7-6904aeca3c05?year=1883&gid=66c-c488b-b8c3-50b0-85d2-2cb4620419bc#position=13.0035/-33.91624/18.39863/3.7>]

Fig.6. Coetzer Nicholas, *Buiding Apartheid. On Architecture and Order in Imperial Cape Town*, ASHGATE, England, 2013, p. 85.

Fig. 7: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore.

Fig. 8: Coetzer Nicholas, *Buiding Apartheid. On Architecture and Order in Imperial Cape Town*, ASHGATE, England, 2013, p. 185.

Fig. 9: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore.

Fig. 10: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore.

Fig. 11: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore da Coetzer Nicholas, *Buiding Apartheid. On Architecture and Order in Imperial Cape Town*, ASHGATE, England, 2013, p. 199.

Fig. 12: Langa Township Cape Town Sud Africa [Consultato il: 18/12/2024, disponibile in: <https://www.fotoori.com/blog/langa-township-cape-town-sud-africa>].

Fig. 13: Langa Township Cape Town Sud Africa [Consultato il: 18/12/2024, disponibile in: <https://www.fotoori.com/blog/langa-township-cape-town-sud-africa>].

Fig. 14: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore.

Fig. 15: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore di dati presenti United States Census Bureau [Consultato il: 18/12/2024, disponibile in: <https://www.census.gov/quickfacts/table/3651000,36,00>].

Fig. 16: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore.

Fig. 17: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore da Old Maps Online [Consultato il 18/12/2024, disponibile in: <https://www.oldmapsonline.org/en/maps/8f06ae10-cc81-4e88-b574-9020bcc491a7?year=1883&gid=6a602a22-b046-4477-b238-8cc8b5e3ff13#position=14.2944/40.70564/-74.01175/-52.76&year=1660>]

Fig. 18: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore da Joan Busquets, Dingliang Yang Michael Keller, "Urban Grid. Handbook for Regular City Design", Oro Edition, Harvard University, 2018, p. 104.

Fig. 19: Salat Serge, *Cities and forms. On sustainable urbanism*, Editeurs des Sciences et des Arts Hermann, 2011.

Fig. 20: Rivista Studio [Consultato il 18/12/2024, disponibile in: <https://www.rivistastudio.com/250-anni-di-mappe-di-new-york-foto/>].

Fig. 21: *Title I, progress: quarterly report on slum clearance projects under title I of the housing act of 1949 as amended*, Committee on slum clearance, New York, 1960.

Fig. 22: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore da NYC URBANISM [Consultato il 18/12/2024, disponibile in: <https://www.nycurbanism.com/blog/2020/2/10/map-mondays-racial-dot-map>].

Fig. 23: Rielaborazione grafica a cura dell'Autore.

LE FORME DELLA SEGREGAZIONE

“Il mondo è un’immensa città. Tuttavia, e altrettanto vero che ogni grande città è un mondo con la sua diversità etnica, culturale, religiosa, sociale ed economica. [...] Oggi una grande metropoli accoglie e divide tutte le varietà di disuguaglianze del mondo. È una città mondo.”

Augé Marc, Nonluoghi, Elèuthera, Milano, 1992.

CAPITOLO II

Il mondo può essere visto come un'immensa città, un mondo-città, in cui gli spazi urbani fungono da riflesso della complessità della società globale. Tuttavia, è altrettanto vero che ogni grande città è un microcosmo a sé stante, caratterizzato da una straordinaria varietà etnica, culturale, religiosa, sociale ed economica.¹ Ogni quartiere, ogni strada, racconta una storia diversa, frutto della mescolanza e della convivenza di persone provenienti da ogni angolo del mondo. Oggi, circa la metà della popolazione mondiale, che ammonta a 8 miliardi di persone, vive in aree urbane, e le previsioni indicano che entro il 2050 questa percentuale salirà al 70%. Questo esodo verso le città è spesso motivato dalla ricerca di opportunità lavorative, accesso ai servizi e migliori condizioni di vita.² Tuttavia, se da un lato la crescita delle città porta con sé innovazione, progresso economico e sviluppo infrastrutturale, dall'altro amplifica le disuguaglianze sociali ed economiche, contribuendo a creare nuove sfide. Un fenomeno preoccupante legato all'urbanizzazione incontrollata è il proliferare degli slum, quartieri informali caratterizzati da abitazioni precarie, sovraffollamento e mancanza di servizi essenziali come acqua potabile, elettricità e fognature.³ In questi contesti, le condizioni di vita sono estremamente difficili, e le opportunità di miglioramento quasi inesistenti. Non a caso, parlando delle città moderne, si fa spesso riferimento a "quartieri difficili", ghetti, povertà e sottosviluppo. Questi quartieri non sono altro che il risultato tangibile delle disuguaglianze che attraversano le metropoli.⁴ Le grandi metropoli riflettono tutte le contraddizioni del mondo contemporaneo: da una parte, ospitano centri di potere e quartieri d'affari connessi alla rete globale, in cui il lusso e la tecnologia regnano sovrani; dall'altra, mostrano tracce evidenti di sottosviluppo, simili a quelle riscontrabili nei paesi meno avanzati. È così che il concetto di "città-mondo" si scontra con l'illusione di un mondo-città armonico e interconnesso, rivelando una realtà frammentata e profondamente diseguale.⁵

Nonostante la percentuale di persone che vivono negli slum sia leggermente diminuita, passando dal 25,4% al 24,2% tra il 2014 e il 2020, il numero totale degli abitanti di questi quartieri continua a crescere, soprattutto a causa dell'espansione urbana. Attualmente, circa 1,1 miliardi di persone vivono in slum, e se questa tendenza non verrà invertita, si prevede che entro il 2050 tale cifra potrebbe raggiungere i 3 miliardi. [Fig.1]

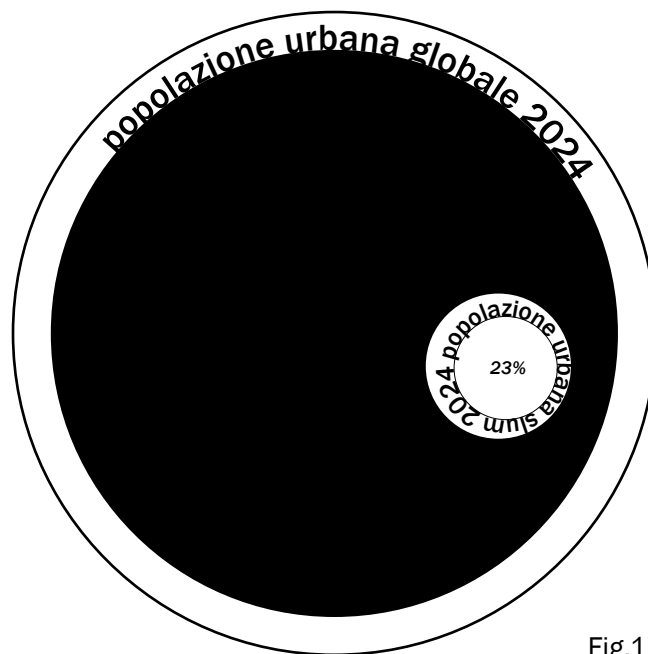


Fig.1

La crescente polarizzazione socio-economica che osserviamo nelle società moderne si traduce spesso anche in una segregazione spaziale. In molte città del mondo, la separazione tra "ricchi" e "poveri" non si limita all'aspetto economico, ma si manifesta in modo tangibile attraverso una netta divisione geografica. Questi fenomeni non sono nuovi, ma oggi assumono contorni sempre più evidenti.⁶ La crescita delle città e delle aree metropolitane ha portato con sé

un'urbanizzazione spesso incontrollata, che accentua le divisioni sociali e economiche. Un mondo migliore è possibile solo se si prende piena consapevolezza della necessità di combattere le disuguaglianze sociali, non solo a parole, ma con azioni concrete. Solitamente, si ritiene che contrastare o eliminare le disuguaglianze sociali sia compito di politiche economiche e sociali specifiche, che l'urbanistica può solo supportare. Tuttavia, sarebbe un errore sottovalutare il ruolo che l'urbanistica stessa può avere nell'aggravare o attenuare queste disuguaglianze. La pianificazione della città, infatti, dovrebbe essere il punto di partenza per ogni politica che miri a ridurle. La struttura fisica di una città, infatti, può determinare il grado di accesso ai servizi, le opportunità di mobilità sociale e la qualità della vita dei suoi abitanti.⁷ Interpretare l'attuale complessità urbana come uno stadio di trasformazione significa riconoscere che le città sono sistemi dinamici, in continua evoluzione. Ogni fase di crescita e cambiamento passa attraverso processi di formazione e deformazione, che sono necessari per adattarsi alle nuove esigenze della società e dell'ambiente. Le forme architettoniche e urbane che vediamo oggi non sono altro che tappe temporanee di un processo continuo, che si adatta alle condizioni economiche, sociali e ambientali. Questo costante mutamento crea un tessuto urbano che evolve nel tempo, con un ordine intrinseco che regola le relazioni tra gli edifici e il loro contesto.⁸ La responsabilità della pianificazione urbana è particolarmente evidente in relazione alle situazioni di segregazione abitativa che si osservano in molte città.⁹ In molti paesi, infatti, la principale risposta alla compresenza di gruppi etnici e sociali diversi è stata, con il contributo determinante dell'urbanistica, la creazione di spazi segregati. Questi spazi separati non sono casuali: sono il risultato di precise decisioni politiche ed economiche che tendono a rafforzare la divisione tra i gruppi sociali e a isolare quelli economicamente e socialmente più vulnerabili.¹⁰ La forma di una città riflette non solo

la sua storia e la sua cultura, ma anche le dinamiche sociali ed economiche che la caratterizzano. Il modo in cui sono pianificati gli spazi urbani influisce direttamente sulle interazioni tra le persone, sull'accesso ai servizi essenziali e sulle opportunità di miglioramento delle condizioni di vita. Questo rende cruciale comprendere come la struttura urbana influisca sulla segregazione sociale e su quella economica, così da poter progettare città più inclusive e sostenibili nel lungo periodo.¹¹ [Fig.2]

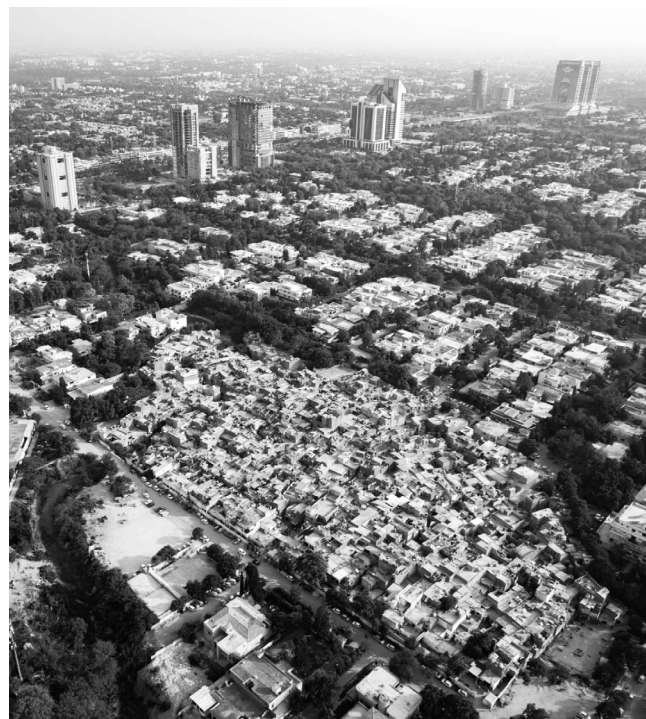


Fig.2

Fig.1_Grafico a bolla_La bolla grande per la popolazione urbana totale globale nel 2024, con una porzione interna che rappresenta gli abitanti degli slum nel 2024.

Fig.2_Slum cristiano al centro della città pianificata di Islamabad, capitale del Pakistan.

Se si continua su questa logica si può paragonare la città a una forma di vita. Se si prende in considerazione il fatto che esiste un principio fondamentale che regola l'ordine dell'universo. Se questo principio è rispettato, la vita funziona bene: tutto cresce, migliora e si evolve. Ma se questo equilibrio si rompe, iniziano i problemi. Questo vale sia per il nostro corpo, dove le cellule possono ammalarsi e causare malattie come il cancro, sia per le città, dove il caos e la cattiva organizzazione portano alla nascita di baraccopoli.¹² [Fig.3]

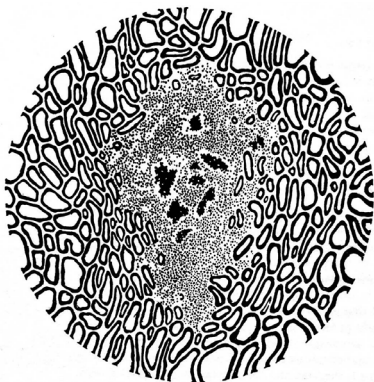


Fig.3

L'urbanistica, nel suo ruolo di disciplina che governa lo sviluppo delle città, non può limitarsi a riproporre modelli stilistici convenzionali. Deve piuttosto concentrarsi sugli spazi di confine, su quelle aree in trasformazione, dove emergono nuove dinamiche sociali. Gli spazi urbani non sono statici, ma si trasformano in risposta alle esigenze mutevoli della popolazione e alle pressioni economiche e politiche. Ogni intervento urbanistico, specialmente quelli legati al controllo dell'uso del suolo, è decisivo nel rafforzare o modificare la distribuzione spaziale della popolazione.¹³ La segregazione razziale e sociale, infatti, non è un fenomeno statico, ma un processo in continuo sviluppo. I gruppi sociali con elevato status possono separarsi quando lo desiderano, sviluppando autonomamente i propri spazi, spesso in aree di pregio

e ben collegate. Al contrario, i gruppi con status sociale più basso si trovano a vivere in quartieri degradati, spesso nei settori peggiori della città: quelli più inquinati, meno serviti e dotati di infrastrutture scadenti. Questo crea una divisione profonda all'interno del tessuto urbano: da un lato, aree privilegiate, ben pianificate e ricche di servizi; dall'altro, quartieri marginalizzati, che concentrano povertà e degrado. Questa disparità spaziale ed economica riflette e rafforza le disuguaglianze sociali, limitando le opportunità di chi vive in condizioni di svantaggio e creando una vera e propria barriera alla mobilità sociale.¹⁴ Non si possono considerare le città semplicemente viste come contenitori neutri. La loro forma, la loro organizzazione e la loro pianificazione influenzano profondamente le vite delle persone che vi abitano. [Fig.4]

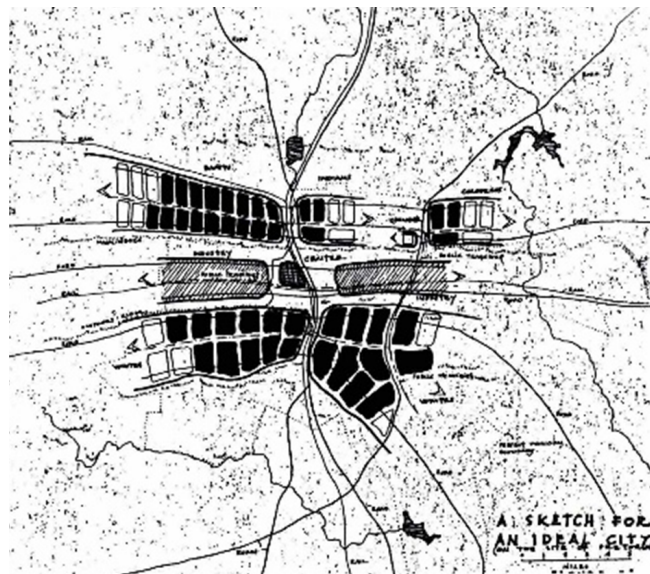


Fig.4

Un fenomeno inverso, in cui diversi gruppi sociali convivono nello stesso spazio urbano nonostante le crescenti disparità economiche, è raro. La mescolanza abitativa è un'eccezione e non la norma, soprattutto nelle grandi metropoli. Nelle aree più sviluppate del

pianeta, senza dover ricorrere alle immagini estreme di slum asiatici, favelas sudamericane o township sudafricane le ingiustizie sociali si manifestano come vere e proprie ingiustizie spaziali: il divario economico si traduce in un divario territoriale.¹⁵ Con il tempo, le città hanno iniziato a espandersi creando sobborghi, dove i residenti potevano acquistare case unifamiliari dotate di un piccolo appezzamento di terreno. Tuttavia, questa scelta ha comportato un prezzo: la dipendenza quasi esclusiva dall'auto privata per spostarsi. I moderni piani di zonizzazione urbana hanno accentuato questa dinamica, prevedendo enormi aree destinate a un'unica funzione (residenziale, commerciale, o industriale) distribuite lungo percorsi dedicati. Queste aree suburbane monofunzionali possono essere paragonate, in termini urbani, a ciò che i biologi definiscono monocultura, cioè un ambiente privo di diversità genetica. Ambienti così semplici e uniformi mancano della complessità necessaria per un'evoluzione e uno sviluppo continui, risultando statici e poco adattabili ai cambiamenti o alle nuove esigenze sociali.¹⁶ [Fig.5] Un esempio storico significativo riguarda gli insediamenti ebraici, spesso collocati vicino alle aree di mercato, dove gli ebrei potevano sfruttare le loro competenze commerciali. Le costruzioni, già di bassa qualità, erano abitate da persone impegnate in attività economiche informali, spesso ai margini della legalità. Queste dinamiche sociali contribuivano alla diffusione della piccola delinquenza, fenomeni che ritornarono anche dopo l'assegnazione dei quartieri agli ebrei. La conformazione stessa degli edifici, con spazi stretti e sovraffollati, favoriva questa marginalità.¹⁷ L'intolleranza, infatti, non si limita a dividere gli individui, ma influisce direttamente sugli spazi che abitano. Essa separa le attività economiche, isola edifici, frammenta spazi pubblici e allontana le persone, creando una città spezzata. La sequenza di povertà, sovraffollamento, degrado fisico e morale, malattie e trascuratezza edilizia è un ciclo che si

autoalimenta. Gli edifici, una volta fatiscenti, attirano condizioni di vita precarie, perpetuando la marginalità e rendendo necessario, agli occhi di alcuni, interventi drastici per "riqualificare" questi quartieri, senza però affrontare le vere cause del degrado.¹⁸



Fig.5

Fig.3_Disintegrazione del tessuto cellulare. Crescita microscopica di slum.

Fig.4_Pretoria. Schema di città ideale segregata da realizzare sul sito di Pretoria. In posizione opposta rispetto ad un'area mediana occupata dal centro degli affari e dalle zone industriali si trovano, da una parte, i quartieri dei bianchi e, dall'altra, quelli dei neri, degli asiatici e dei coloured, a loro volta separati tra loro da ferrovie e autostrade (Somma Paola, Spazio e Razzismo, FrancoAgnelli, Milano, 1991.)

Fig.5_Tolman Ben, "Suburbs", (inchiostro su carta 76x50 in.), 2012.

1. CITTA' A CONFRONTO: CAPE TOWN E NEW YORK

Nelle metropoli moderne, la differenza tra “ricchi” e “poveri” diventa sempre più evidente, e queste disuguaglianze sociali si manifestano in modo particolarmente drammatico sul piano spaziale. Le città, pur essendosi sviluppate in periodi differenti, affrontano problemi analoghi legati alla distribuzione delle risorse, alle politiche del lavoro, alla spesa pubblica e alle politiche fiscali. A questi fattori si aggiungono le politiche istituzionali, che possono rafforzare o indebolire i diritti di cittadinanza e, di conseguenza, influenzare le disuguaglianze. Questa divisione, tuttavia, non può essere ridotta a una semplice distinzione economica. Entrambi i gruppi hanno identità complesse, che non si possono definire solo in base al loro ruolo nel processo produttivo, come accadeva in passato con la borghesia e la classe operaia. Ricchezza e povertà non sono categorie speculari: ciò che definisce la ricchezza non sempre definisce la povertà, e viceversa.¹⁹ Nonostante ciò, la tendenza dei popoli, attraverso i secoli, a privilegiare un'identità rispetto a tutte le altre ha già prodotto danni profondi. Questa inclinazione ha alimentato violenze razziali, conflitti intercomunitari, terrorismo religioso, repressione degli immigrati e, in generale, la negazione dei diritti umani fondamentali. L'architettura stessa delle città riflette queste dinamiche²⁰: un edificio non è solo una costruzione fisica, ma simboleggia la consapevolezza di una collettività della propria identità. È un atto deliberato di autorappresentazione, rivolto sia verso l'interno della comunità che verso l'esterno; si riconoscono immediatamente i quartieri ricchi e quelli poveri, le aree abitate da minoranze e quelle considerate malfamate. Le dinamiche che portano alla creazione di quartieri privilegiati e aree marginalizzate sono il risultato di scelte politiche e sociali che si accumulano nel tempo.²¹

L'appartenenza dell'individuo a una comunità si concretizza nella partecipazione ai riti collettivi e nell'accesso ai luoghi pubblici e ai servizi. Nelle città, essere cittadini implica automaticamente il diritto di accedere a questi spazi comuni. Tuttavia, il bisogno umano di riconoscersi e differenziarsi dagli altri ha portato alla formazione di gruppi e fazioni, che si aggregano intorno a codici e valori propri. Questo processo di divisione sociale contribuisce a rafforzare le disuguaglianze, che si riflettono non solo nelle condizioni di vita, ma anche nella stessa conformazione fisica della città. Nella città europea, però, i confini tra i quartieri non sono mai netti: le trasformazioni sono graduali, e spesso ceti e culture differenti convivono nello stesso spazio urbano.²² Uscire dai confini nazionali e osservare realtà internazionali, molto diverse tra loro, è utile per comprendere e analizzare meglio i fenomeni urbani. L'Italia stessa è già piena di differenze interne, ma conoscere altre situazioni può offrire spunti importanti. Le differenze tra le varie nazioni sono spesso significative e le soluzioni adottate a livello locale possono essere difficili da comparare. Tuttavia, è sempre più evidente che emergono somiglianze, sia nei problemi territoriali che nei metodi per affrontarli, così come negli strumenti utilizzati per gestire le città in continua evoluzione.²³ L'attenzione si focalizza in particolare sulle grandi città e sui complessi problemi che ne caratterizzano il funzionamento e la governabilità. Per offrire un'analisi più dettagliata, sono state scelte due metropoli emblematiche: New York e Cape Town [Fig 6-7]. Queste città rappresentano contesti urbani profondamente studiati, la cui evoluzione nel tempo permette di comprendere chiaramente le dinamiche sociali, economiche e spaziali che influenzano le loro trasformazioni. New York e Cape Town, pur appartenendo a contesti geografici e culturali differenti, condividono elementi strutturali comuni, come il metodo di fondazione e i loro fondatori, oltre a molte delle sfide tipiche delle



Fig.6



Fig.7

grandi città, come la gestione della crescita urbana, la segregazione spaziale, e le disuguaglianze sociali. L'analisi di queste due realtà ci permette di osservare come politiche urbane differenti possano condizionare lo sviluppo di queste città e il benessere dei loro abitanti. Le città del sud del mondo, spesso caratterizzate da una crescita demografica esplosiva e da una carenza di infrastrutture, sviluppano forme di resilienza e adattamento che possono essere fonte di ispirazione anche per le città del nord. Dall'altra parte, le metropoli del nord del mondo offrono modelli di gestione urbana e innovazioni tecnologiche che potrebbero essere applicati con successo anche nei contesti più difficili del Sud.²⁴ Sia Cape Town che New York condividono una storia comune come città coloniali, inizialmente colonie olandesi e successivamente inglesi. In entrambe, la zonizzazione e, in particolare, la zonizzazione razziale è stata utilizzata come uno strumento di controllo urbano. Nelle città coloniali, l'area residenziale riservata ai nativi è sempre stata separata dal settore definito "europeo", riflettendo una netta distinzione tra colonizzatori e colonizzati. La nascita e lo sviluppo della zonizzazione come principale strumento di gestione dell'uso del suolo è strettamente legata al riconoscimento della sua capacità di garantire la segregazione sociale e razziale. Questo strumento urbanistico ha consentito di consolidare il controllo dei coloni sulle risorse e di mantenere un ordine sociale gerarchico, dove una parte specifica della popolazione, i coloni europei, deteneva il monopolio della supremazia politica. I colonizzatori europei introdussero modelli spaziali che rendevano fisicamente percepibile la distanza sociale tra le varie comunità, con l'obiettivo di consolidare la propria posizione di controllo. La segregazione è diventata un tratto distintivo della città coloniale, tanto che le differenze tra i vari tipi di insediamento passavano in secondo piano rispetto al principio dominante della separazione tra la città "europea" e quella "non europea".

Questo modello segregativo non era semplicemente una conseguenza naturale dello sviluppo urbano, ma il risultato diretto di precise decisioni politiche. Anche con la fine ufficiale del colonialismo, il modello della città segregata è rimasto profondamente radicato. Spesso, la segregazione etnica viene sostituita da una segregazione di classe, che continua a plasmare le città post-coloniali.²⁵ Un esempio emblematico di questa continuità è Cape Town, dove, nonostante la fine dell'apartheid e l'abolizione del regime razzista, la città rimane frammentata da quelle politiche di esclusione sociale e geografica che erano state introdotte in precedenza. Cape Town rappresenta un esempio significativo di come la forma della città possa essere plasmata da politiche di segregazione e che, nonostante i cambiamenti politici, continuano a influenzare la struttura urbana. Mentre il "centro storico" di Cape Town è ben sviluppato e ben servito, la porzione sud-est della città risente ancora dell'eredità dell'apartheid, con gravi carenze di servizi. Molte famiglie abitano in insediamenti informali o baracche nelle ex township dove non tutti, ancora oggi, hanno accesso all'acqua corrente, a un collegamento al sistema fognario e all'elettricità. Lo sviluppo metropolitano di Cape Town ha seguito in modo significativo il percorso di molte città nordamericane. Negli anni Sessanta, il governo sudafricano, ispirandosi al sistema autostradale americano, ha incentivato la decentralizzazione del centro tramite la costruzione di infrastrutture stradali per favorire una mobilità agevole a una minoranza ricca. Molti altri fattori hanno incentivato il processo di decentramento tra cui gli alti costi degli affitti e dei terreni nel centro, un'urbanizzazione disorganizzata che ha disperso la città, costringendo gli impiegati a spostarsi frequentemente con mezzi privati o pubblici in assenza di un trasporto pubblico capillare.²⁶ Uno dei luoghi che mostra questa eredità è il quartiere di Langa. Fondato nel 1927, Langa è la township più antica di Cape Town, progettata durante il periodo dell'apartheid

Town, progettata durante il periodo dell'apartheid per ospitare esclusivamente la popolazione nera. Questo quartiere fu creato per separare fisicamente ed economicamente i neri dai bianchi, rientrando pienamente nel modello di segregazione spaziale tipico delle città coloniali e, successivamente, dell'apartheid. La forma di Langa riflette le politiche segregative che la governavano: il quartiere è isolato dai principali centri urbani e commerciali di Cape Town, diviso dalla città "bianca" da ampie zone di vuoto e da barriere infrastrutturali, come strade e ferrovie, che fisicamente ed economicamente isolavano la popolazione nera. Le abitazioni costruite a Langa erano di dimensioni ridotte, di bassa qualità e pensate per ospitare un gran numero di persone in spazi angusti, favorendo condizioni di sovraffollamento e privando i residenti di servizi essenziali. Langa, come molte altre township sudafricane, venne costruita in modo tale da favorire un controllo rigido sulla popolazione nera, mantenendola ai margini della città sia fisicamente che socialmente. Gli spazi comuni erano scarsi, e l'accesso ai servizi pubblici, come scuole, ospedali e trasporti, era estremamente limitato. Questa separazione non era solo geografica, ma anche economica e culturale. Nonostante la fine dell'apartheid e l'abolizione delle leggi razziali, la segregazione di Langa rimane evidente anche oggi. Le disuguaglianze create durante il periodo coloniale e dell'apartheid si sono incancrenite nel tessuto urbano della città e la forma fisica del quartiere, con le sue strade strette, le case affollate e la mancanza di spazi verdi o infrastrutture adeguate, riflette una storia di esclusione e discriminazione.²⁷ Anche New York, pur con una storia e un contesto differente, non è immune a dinamiche simili. Sebbene la segregazione razziale non sia stata formalmente sancita come a Cape Town, la città ha visto una crescente concentrazione sociale, che ha reso evidenti le divisioni di classe e razza. Quartieri come Harlem sono emblematici di come le trasformazioni

economiche e le politiche di sviluppo urbano possano perpetuare forme di segregazione.²⁸ Uno dei primi punti di riferimento nella storia urbanistica di New York è il "Commissioners' Plan" del 1811, il primo piano ufficiale per lo sviluppo della città. Questo piano prevedeva una rigida griglia stradale nella parte settentrionale di Manhattan, con blocchi uniformi. La topografia naturale fu completamente ignorata e gli spazi aperti destinati a parchi pubblici erano limitati, tanto che alcuni lotti furono successivamente edificati. L'obiettivo del piano era facilitare la speculazione immobiliare, rendendo i lotti uniformi e facilmente vendibili. Da quel momento in poi, molte delle decisioni urbanistiche presero in considerazione principalmente gli interessi privati. Un esempio emblematico è Central Park, che venne realizzato principalmente per aumentare il valore delle proprietà circostanti e rimuovere attività economiche a bassa redditività. Anche le reti di trasporto furono pianificate principalmente da compagnie private, con l'obiettivo di massimizzare i profitti. La forma della città di New York, che si sviluppò in gran parte secondo logiche di profitto e speculazione immobiliare, ha sempre generato divisioni socio-spaziali. La segregazione non era solo economica, ma anche razziale e culturale, come dimostra chiaramente il caso di Harlem. Harlem è un esempio particolarmente rilevante di segregazione spaziale e sociale all'interno di New York. All'inizio del XX secolo, Harlem era un quartiere di lusso abitato prevalentemente da bianchi, ma nel corso degli anni divenne il centro della comunità afroamericana più importante al di fuori dell'Africa. Il quartiere subì una trasformazione significativa quando migliaia di afroamericani si spostarono dal sud degli Stati Uniti verso il nord industrializzato in cerca di migliori opportunità. Tuttavia, questa comunità visse in condizioni di segregazione e disuguaglianza. L'accesso alla proprietà fondiaria e a opportunità economiche era fortemente limitato per i neri, e il quartiere cominciò a degradarsi.

Il razzismo istituzionalizzato e le pratiche discriminatorie, come il redlining (pratica con cui le banche negavano prestiti o assicurazioni agli abitanti di quartieri a predominanza nera), contribuirono a mantenere la comunità nera in condizioni di povertà e isolamento sociale. La mancanza di investimenti pubblici, unita a politiche che favorivano lo sviluppo di altre aree della città, contribuì a rendere Harlem una delle aree più povere e marginalizzate di New York.²⁹ Il problema principale è che la città non è più un luogo di partecipazione, ma di espropriazione da parte di una classe dominante, e da un insieme di interessi economici, che non è realmente interessata a fare della città un luogo per la coabitazione delle differenze. Poiché i diritti di proprietà implicano il potere di escludere, i gruppi senza proprietà diventano alienati dal potere politico.³⁰ Negli ultimi decenni del XX secolo, Harlem fu colpita da un fenomeno di gentrificazione, con il ritorno di bianchi di classe medio-alta. In particolare, il West Side, attorno a Columbus Avenue e Central Park, vide l'arrivo di nuovi residenti benestanti, insieme all'area occidentale nei pressi della Columbia University. Questo fenomeno attirò l'attenzione degli operatori immobiliari, che si resero conto del potenziale di Harlem come zona ben localizzata e con prezzi molto inferiori rispetto ai quartieri limitrofi. Tuttavia, questo processo di gentrificazione venne aspramente criticato dai residenti storici, per i quali Harlem non rappresentava solo un luogo di residenza, ma un simbolo culturale e sociale. La segregazione di Harlem, quindi, non è solo una questione economica, ma anche culturale. Gli abitanti storici vedono il quartiere come un punto di riferimento identitario, che viene progressivamente eroso dal cambiamento urbanistico.³¹ La struttura spaziale di una città non è mai neutra, ma riflette e rafforza le relazioni di potere all'interno di una società. Anche dopo la fine ufficiale della segregazione razziale o coloniale, le disuguaglianze sociali possono persistere attraverso la segregazione

spaziale, mostrando che la geografia urbana è strettamente legata alla giustizia sociale.

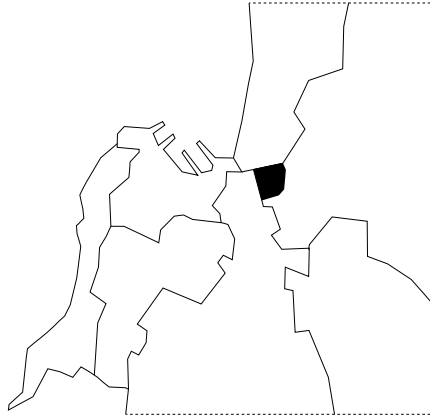
Fig.6_Mappa della densità di New York. Le aree più scure della mappa indicano le zone caratterizzate da una maggiore densità abitativa, come è evidente nella parte centrale (Manhattan), dove la concentrazione di edifici e abitanti è particolarmente elevata. Al contrario, man mano che ci si allontana verso le periferie, la densità abitativa diminuisce progressivamente, lasciando spazio a tessuti urbani meno compatti, con edifici più distanziati. Questo gradiente di densità riflette la struttura tipica delle grandi metropoli americane, dove i centri urbani presentano un'alta concentrazione di popolazione e attività, mentre le zone periferiche sono costituite da interi quartieri con funzione residenziale con un tessuto più rarefatto.

Fig.7_Mappa densità Cape Town. Le aree più scure della mappa rappresentano le zone con una maggiore densità abitativa. A differenza di New York la densità è più elevata nelle periferie. Queste aree periferiche corrispondono spesso ai siti delle vecchie township che nel tempo si sono trasformate in vasti slum. Qui, l'espansione urbana è caratterizzata da un'edilizia informale e da condizioni abitative precarie.

Fig.8_Dettaglio del quartiere di Langa, a Cape Town. La separazione tra il quartiere e le aree residenziali più benestanti è resa evidente dalla presenza di barriere fisiche significative, come ampie strade a scorrimento veloce e linee ferroviarie.

Fig.9_Dettaglio del quartiere di Harlem, a New York. In questo caso è evidente un'altra forma di segregazione urbana, rappresentata da una barriera verde. Quest'area verde, pur offrendo potenzialmente uno spazio di connessione e svago, assume un ruolo divisorio a causa di una progettazione inadeguata e della mancanza di collegamenti efficaci con il tessuto circostante.

Langa



Harlem

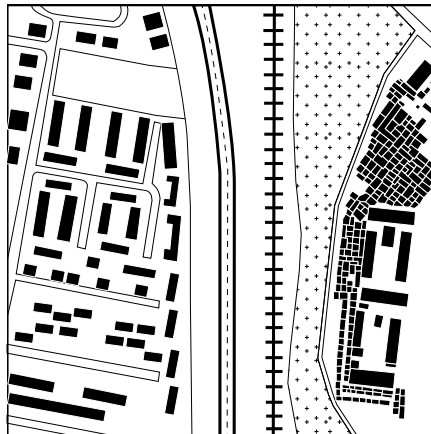
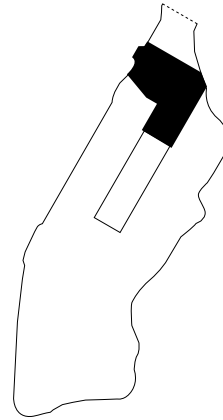


Fig.8

Fig.9

2. SOLUZIONI SEGREGATIVE

Confrontare le città di diverse regioni del mondo permette di avere una visione più ampia, utile a cogliere sia le similitudini sia le differenze nelle strategie adottate per affrontare problemi comuni. Alcune città del Centro e Sud America, per esempio, offrono una rappresentazione evidente dei processi di distinzione e di esclusione/inclusione sociale. Le smart city statunitensi e le Alphaville brasiliane utilizzano una retorica che enfatizza la sicurezza e la qualità ambientale come pilastri nella costruzione di una “nuova società”. Tuttavia, mentre queste città ipertecnologiche promettono soluzioni innovative, le gated communities, che spesso nascono come parte integrante di tali visioni, negano il concetto stesso di città aperta e inclusiva. Le gated communities, insieme alle favelas e ai quartieri poveri, rappresentano la separazione spaziale e le politiche di distinzione che caratterizzano la nuova società. Questo fenomeno non è circoscritto solo ad alcune aree geografiche; è presente in tutto il mondo, da città statunitensi fino a metropoli del Medio Oriente, come Il Cairo, dove si assiste alla crescente diffusione di quartieri privati, spesso separati fisicamente da muri, accessibili solo previa certificazione dell'identità e delle relazioni sociali. Palazzi protetti da codici di accesso e quartieri chiusi da barriere fisiche sono ormai la norma in molte città globali, simboli evidenti della frammentazione sociale e spaziale. In questo scenario urbano, si delinea una divisione netta tra la città dei ricchi e quella dei poveri. Le gated communities, isolate e sicure, sono espressione della crescente disuguaglianza e della paura del diverso. Questo modello di sviluppo urbano porta alla creazione di una città diffusa e dispersa, dove la frammentazione è un tratto distintivo. Una società sempre più

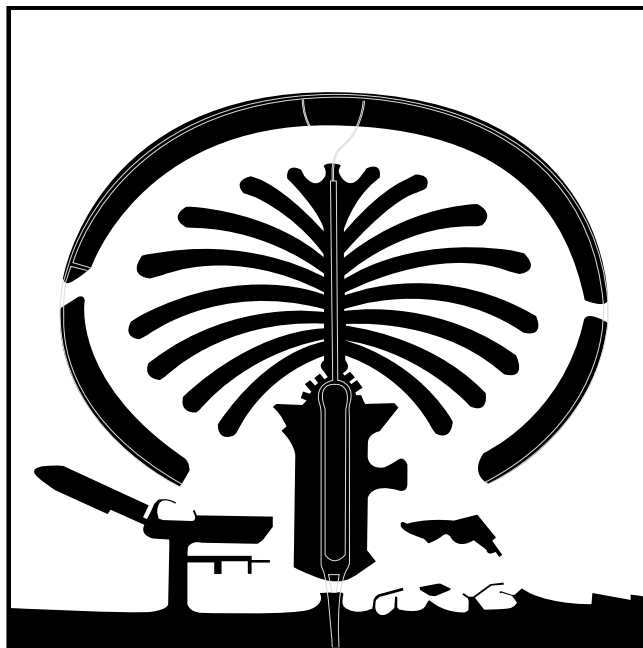


Fig.10

individualista, attenta alla privacy e alla costruzione del proprio “piccolo mondo”, tende a escludere chi proviene da un contesto più vasto e globale.³² [Fig10] Le barriere spaziali, visibili e invisibili, diventano parte della vita quotidiana: muri, cancelli e accessi controllati dominano l'urbanistica contemporanea. Negli Stati Uniti, ci sono vere e proprie città private, mentre in America Latina, così come in altre parti del mondo, si moltiplicano i quartieri recintati dove l'accesso è riservato solo a chi può certificare la propria appartenenza. Questo isolamento non è solo sociale, ma anche fisico.³³ I ricchi tendono a costruire le loro città in aree precedentemente non urbanizzate, lontane dal caos della città esistente. A New York, lungo la Upper Fifth Avenue, a Parigi nel sedicesimo arrondissement, a Londra a Belgravia, o a Vienna lungo il Ring, l'élite urbane hanno scelto aree privilegiate per vivere, lasciando ai poveri zone

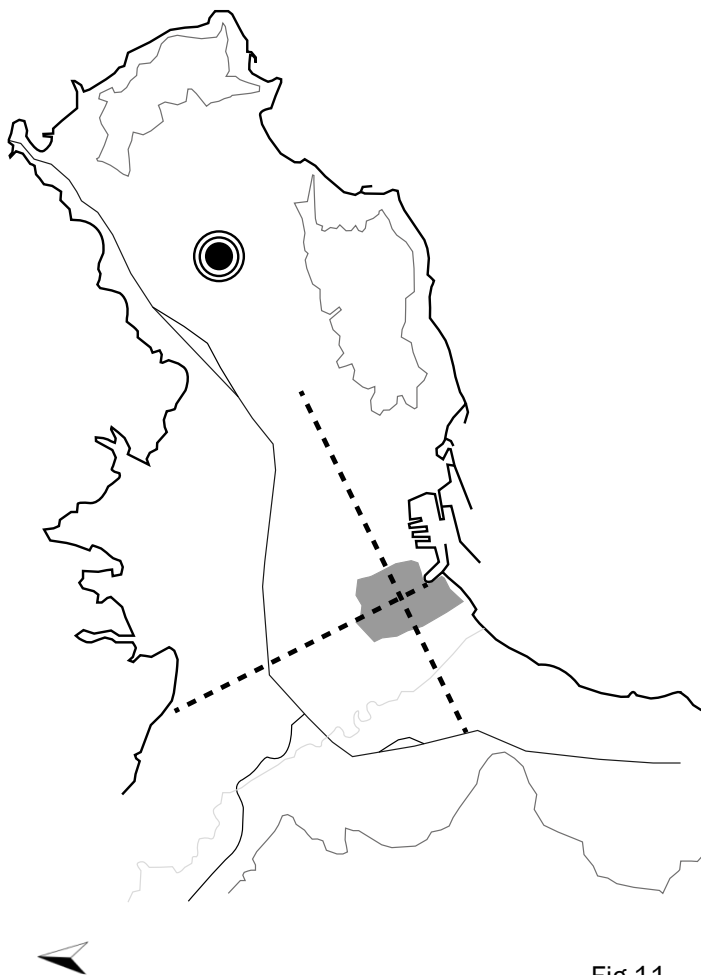


Fig.11

Fig.10_Esempio di gated communities. Le isole artificiali a Dubai: Palm Islands. Progetto ideato dalla società statale Nakheel Properties composto da tre isole artificiali che accolgono comunità residenziali chiuse e sorvegliate tipiche delle zone residenziali di lusso, dove l'accesso è regolato per garantire l'esclusività degli abitanti.

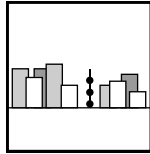
Fig.11_ Lo ZEN 1 nasce tra il 1958 e il 1970, il quartiere è stato costruito lontano dal centro cittadino di Palermo, in un'area agricola, creando già un isolamento geografico e sociale. Con l'espansione dello ZEN 2 nel 1968, la segregazione si è accentuata: mancanza di servizi, degrado e assenza di infrastrutture hanno fatto di questa zona un simbolo di esclusione. La "segregazione a matricosa" che caratterizza lo Zen si sviluppa su tre livelli: al macro-livello, il quartiere nel suo complesso è separato dalla città; al meso-livello, lo ZEN 1 inizia ad integrarsi, mentre lo ZEN 2 resta fortemente marginalizzato; al micro-livello, all'interno dello stesso ZEN 2 si distinguono i gruppi di residenti legittimi e abusivi, alimentando ulteriori divisioni. Negli anni recenti, l'apertura di un centro commerciale ha attenuato l'isolamento, offrendo nuovi spazi di socializzazione, ma la segregazione strutturale persiste, con profonde disuguaglianze sociali che continuano a definire lo Zen come un esempio di marginalizzazione urbana. (Picone Marco, Una segregazione paradossale e multi-scalare: il caso del quartiere ZEN di Palermo "Méditerranée" (Aix-en-Provence, France), 2016, pp.37-46.)

marginali e degradate. Queste aree riservate alle classi meno abbienti spesso sorgono in luoghi geologicamente instabili, umidi e mal serviti dai trasporti pubblici, vicini a cimiteri, ferrovie, autostrade, viadotti o grandi industrie. Sono le parti della città con una “cattiva reputazione”, che, storicamente, sono state assegnate alle classi sociali più svantaggiate. Questa segregazione spaziale riflette le dinamiche di potere e le disuguaglianze economiche che caratterizzano il tessuto urbano moderno.³⁴ Il risultato di queste politiche urbanistiche non è solo la separazione fisica tra ricchi e poveri, ma anche una profonda disconnessione sociale. Per prendere un modello vicino, lo Zen di Palermo è un esempio emblematico di segregazione urbana, che si manifesta su più livelli.³⁵ [Fig11] Il concetto di “ghetto” entra spesso in gioco quando si analizzano dinamiche sociali e urbane. Questo termine, ampiamente utilizzato nella sociologia, nell’urbanistica critica e nel giornalismo, descrive realtà abitative e sociali molto diverse tra loro.³⁶ Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, la povertà non è un elemento essenziale per definire un ghetto. In alcuni casi, infatti, vi risiedono persone benestanti. Esistono due principali tipologie di ghetti: i “ghetti duri”, che sono mantenuti attraverso politiche di segregazione forzata, seppur rari, e i “ghetti deboli” o “dispersi”, più comuni, caratterizzati da minori concentrazioni razziali. Il dibattito sul ghetto si arricchisce ulteriormente quando si mettono a confronto i ghetti statunitensi con aree simili di altre parti del mondo, come le banlieues francesi o le favelas brasiliane. I ghetti americani sono spesso il prodotto del disinvestimento e della segregazione razziale, e rappresentano una sorta di riserva di lavoratori non qualificati per l’industria. La segregazione, in questo caso, aveva una funzione specifica: mantenere una forma di subordinazione lavorativa. Le favelas brasiliane, invece, sono più etnicamente diversificate e si trasformano

rapidamente, offrendo un contesto dinamico e fluido. Questa diversità tra i vari contesti urbani offre l’opportunità di riflettere sui ruoli diversi che questi quartieri giocano nei rispettivi sistemi sociali ed economici.³⁷ Uno dei punti cruciali che emerge in queste riflessioni è la rappresentazione dicotomica del ghetto: da una parte viene visto come uno spazio di repressione, dall’altra come uno spazio di autorappresentazione. Superando la logica dello stigma come unica chiave di lettura, si apre la possibilità di considerare il ghetto anche come un luogo di resilienza, dove le comunità si organizzano per sopravvivere e mantenere la propria identità in un contesto spesso ostile.³⁸ È interessante notare come il termine “ghetto” abbia origine dal contesto ebraico, dove veniva utilizzato per indicare il quartiere in cui erano costrette a vivere le comunità ebraiche, segregate dal resto della società. Questo era un luogo imposto, regolato da leggi precise e fisicamente chiuso. In contrasto, il quartiere ebraico “libero” era un luogo dove le persone si riunivano volontariamente per proteggersi, facilitare la pratica religiosa, educare i figli e mantenere le proprie tradizioni alimentari e rituali. Da questa origine specifica, il termine “ghetto” è stato esteso per descrivere tutte quelle minoranze etniche che, per preservare le proprie tradizioni, costumi e religioni, si sono trovate a dover confrontarsi con una società circostante che, nella migliore delle ipotesi, chiedeva loro di assimilarsi, spesso perdendo parte della propria identità. Col tempo, il termine “ghetto” ha assunto un significato più ampio, estendendosi a descrivere non solo le comunità etniche, ma anche categorie sociali emarginate per vari motivi, dall’economia alla cultura. È diventato simbolo di esclusione e isolamento, ma anche di resistenza e conservazione culturale. Questa ambivalenza rende il concetto estremamente complesso e ricco di sfumature, riflettendo la realtà di comunità che vivono ai margini della società, ma che, allo stesso tempo,

mantengono un forte senso di appartenenza e identità.³⁹ Detto ciò, limitarsi a confrontare due città (New York e Cape Town) riduce decisamente la profondità dell'analisi. Quando invece includiamo altre grandi metropoli, come quelle asiatiche, africane o del Sud America, ci si rende conto che le dinamiche urbane in questi contesti sono spesso ancora più complesse e sfaccettate. Esistono forti legami strutturali tra le città del Nord e del Sud del mondo, legami che emergono chiaramente quando si affrontano sfide comuni come l'urbanizzazione rapida, le disuguaglianze sociali e le problematiche ambientali. Nonostante ciò, le soluzioni segregative adottate variano in base al contesto politico, economico e culturale di ciascuna regione, rendendo l'analisi comparativa un importante strumento per comprendere meglio le dinamiche di segregazione urbana globali.⁴⁰ Sono stati esaminati una serie di elementi, fisici e non, che influiscono profondamente sulla configurazione delle città. Attraverso l'analisi di esempi concreti, emerge chiaramente che queste dinamiche sono spesso espressioni di forme di segregazione. Le città, infatti, non sono solo il risultato di un'evoluzione spontanea, ma anche di precise scelte urbanistiche e sociali che mirano a creare divisioni, separazioni e compartimentazioni. Per riassumere ciò che segue, uno degli elementi più comuni di segregazione urbana è rappresentato dai muri di separazione, vere e proprie barriere fisiche che, in molti casi, assumono la forma di infrastrutture imponenti o di zone di vuoto, come aree verdi urbane o parchi. Questi spazi, apparentemente destinati alla natura o al tempo libero, finiscono spesso per diventare confini che separano quartieri ricchi da quartieri poveri. Anche gli elementi naturali, come fiumi, laghi, boschi o montagne, vengono spesso utilizzati come confini naturali per accentuare queste divisioni sociali, contribuendo a creare delle vere e proprie isole urbane.

Oltre alle barriere fisiche visibili, esistono forme di segregazione più sottili e studiate, che derivano da politiche urbanistiche come la zonizzazione. Questo strumento, apparentemente neutro, permette di destinare determinate aree della città a specifiche funzioni (residenziali, commerciali, industriali) e spesso diventa un modo per separare i quartieri benestanti da quelli meno abbienti. Un altro meccanismo di segregazione è rappresentato dal cambiamento del tessuto urbano, spesso legato ai processi di gentrificazione. È un fenomeno che si ripete in molte città globali e che contribuisce ad approfondire le fratture del tessuto urbano. Queste forme di segregazione, sebbene diverse nella loro manifestazione, condividono un obiettivo comune: separare gruppi sociali ed economici, spesso sulla base di differenze razziali, di reddito o di status. Le città moderne, in questo senso, riflettono le divisioni della società, con spazi fisici che diventano il simbolo delle disuguaglianze che le attraversano. Le forme della segregazione urbana non sono solo il risultato di scelte architettoniche o urbanistiche, ma riflettono dinamiche sociali ed economiche profonde. Le città diventano lo specchio delle divisioni interne alla società, e la loro configurazione spaziale rispecchia le disuguaglianze che le caratterizzano.

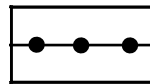


BARRIERE FISICHE

MURI

A Nomzamo, una township situata nelle periferie a sud di Cape Town, migliaia di persone vivono in condizioni estremamente difficili. Le abitazioni sono perlopiù baracche di lamiera, costruite su terreni sabbiosi, spesso privi di acqua corrente e altri servizi essenziali. Questo scenario non è raro nelle township del Sudafrica, dove l'eredità dell'apartheid continua a influenzare profondamente la struttura socio-economica del paese. Un esempio emblematico della divisione sociale della città, in quanto il quartiere risulta totalmente separato dal contesto circostante attraverso soluzioni segregative come strade e infrastrutture di divisione, ma soprattutto, Nomzamo è isolata da una barriera fisica, un muro di cinta reale e tangibile dal quartiere benestante adiacente. Le barriere si definiscono come quelle fasce di territorio urbanizzato caratterizzate da linee di discontinuità che rendono difficile, faticoso, pericoloso o addirittura impossibile l'attraversamento.⁴¹ La città stessa è considerata una delle più divise del mondo, con disuguaglianze marcate che separano i ricchi dai poveri. Questa situazione mette in luce le profonde disparità socio-economiche che persistono nella società sudafricana. L'eredità dell'apartheid non è ancora stata superata, e le township rappresentano un doloroso promemoria di questa divisione.

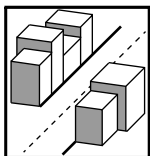
LEGENDA



BARRIERE FISICHE: muri, recinzioni, reti di protezione, barriere elettrificate, argini artificiali, filo spinato, ecc..



CAPE TOWN
Township di Nomzamo

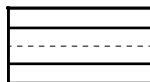


INFRASTRUTTURE

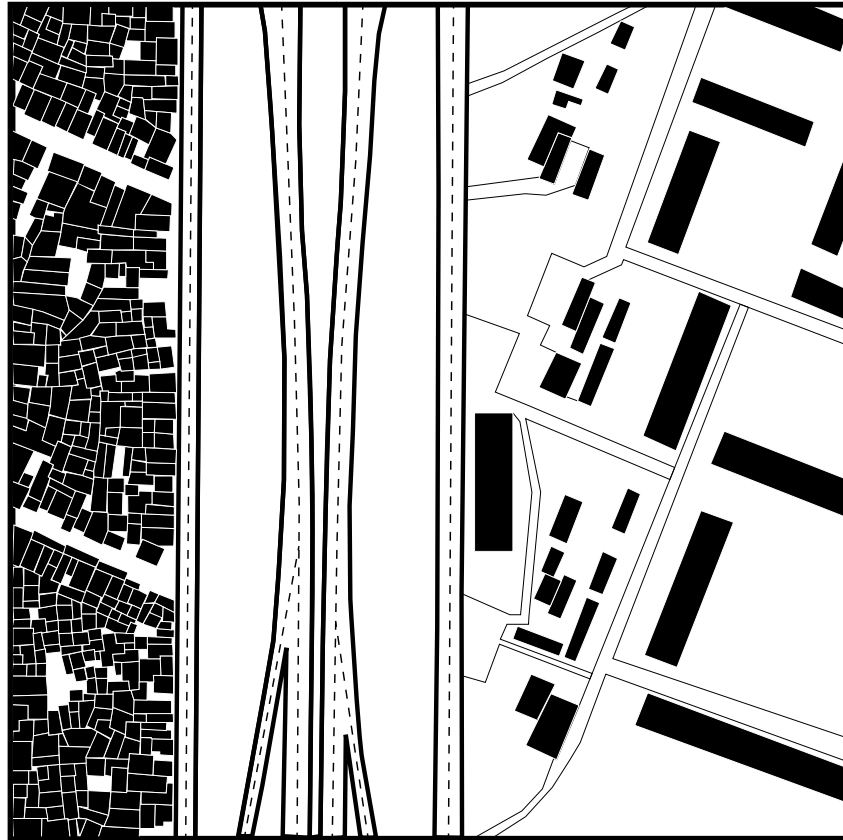
STRADE E AUTOSTRADE

L'Argentina è un paese con un ricco patrimonio culturale e una storia vibrante, ma è anche un paese che ha lottato a lungo contro le disuguaglianze sociali ed economiche. Questo fenomeno è particolarmente evidente nella sua capitale, Buenos Aires, dove il contrasto tra ricchezza e povertà è visibile in molti quartieri. Mentre alcune zone della città sono caratterizzate da lussuose abitazioni e infrastrutture moderne, in altre i residenti faticano ad accedere ad alloggi a prezzi accessibili. Molte persone sono costrette a vivere in appartamenti a basso reddito o, nei casi più estremi, in insediamenti informali alla periferia della città. In alcuni casi, però, questi insediamenti si trovano proprio accanto al centro urbano, rendendo ancora più palpabile il divario economico. A Buenos Aires, la segregazione urbana si manifesta in modo netto, con quartieri ricchi che confinano con zone molto povere, separati solo da infrastrutture come autostrade, scali ferroviari o barriere improvvisate, a volte semplici recinzioni di filo spinato. Le radici della disuguaglianza in Argentina sono strettamente legate alla storia politica ed economica della nazione. A metà del XX secolo, una serie di crisi economiche e instabilità politiche, tra cui colpi di stato, inflazione galoppante e politiche economiche erratiche, portò a un drastico declino degli standard di vita e a un aumento significativo della povertà e della disuguaglianza. Le disuguaglianze non riguardano solo il reddito, ma si riflettono anche nell'accesso ai servizi essenziali, all'educazione e alla sanità.⁴²

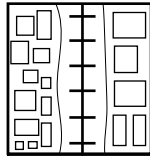
LEGENDA



STRADE E AUTOSTRADE: strade e autostrade ad alto traffico senza attraversamenti pedonali, ponti o sottopassi di passaggio, ecc..



BUENOS AIRES
Barrio 20

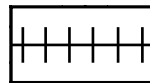


LINEE FERROVIARIE

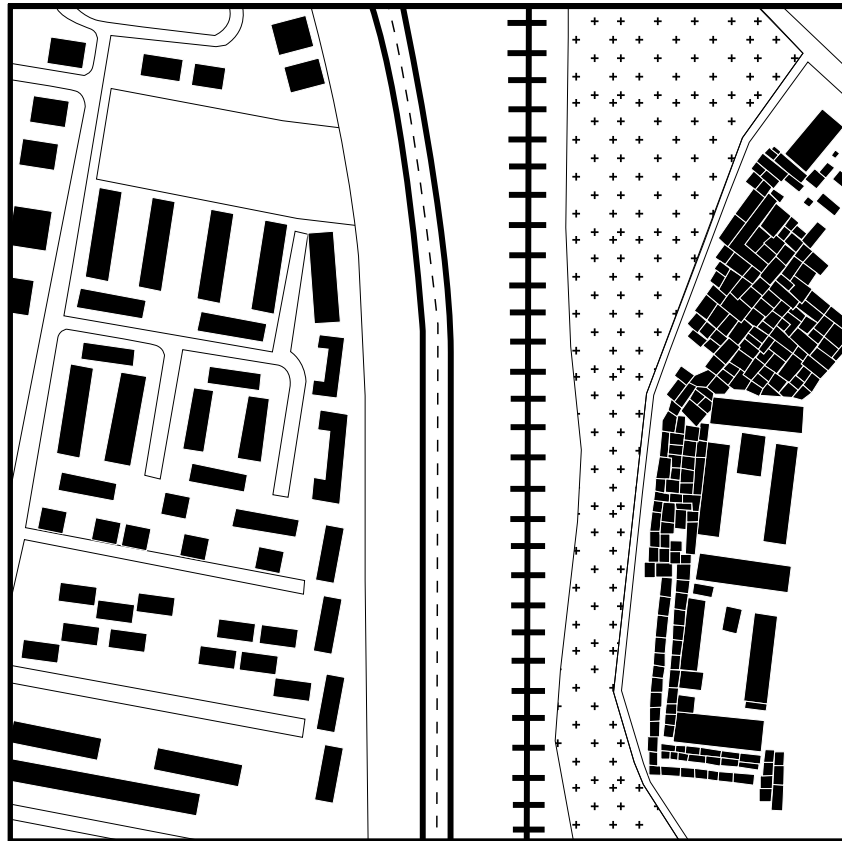
BINARI FERROVIARI

Langa, una delle più vecchie township di Cape Town, è il risultato di una pianificazione urbanistica intenzionalmente progettata per isolare la comunità nera dal resto della città durante l'apartheid. Strade, ferrovie e vuoti urbani sono stati utilizzati come barriere fisiche per separare Langa dalle aree circostanti. Ad esempio, la Ferrovia del Capo corre lungo il confine occidentale di Langa, agendo come una barriera di separazione tra la township e i quartieri residenziali più benestanti. Questa infrastruttura, non solo facilita la mobilità dei pendolari, ma funge anche da confine netto che demarca la divisione socioeconomica tra Langa e le zone limitrofe. Allo stesso modo, strade principali come la Settler's Way (N2), un'importante arteria stradale, rappresentano un altro esempio di come le infrastrutture siano state utilizzate per isolare Langa. Questa strada separa fisicamente il township dalle aree commerciali e residenziali adiacenti, rendendo difficile l'integrazione. Inoltre, i vuoti urbani, cioè grandi spazi di terreno non edificato, o come in questo caso, grandi cimiteri, funzionano come cuscinetti che mantengono una distanza dai quartieri più sviluppati, perpetuando l'isolamento. Questi spazi vuoti, spesso sottoutilizzati o lasciati incolti, rafforzano la sensazione di disconnessione e marginalizzazione.

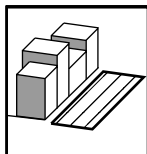
LEGENDA



BINARI FERROVIARI: binari ferroviari che attraversano aree urbane, assenza di passaggi a livello, di sottopassi e sovrappassi, ecc..



CAPE TOWN
Township di Langa



CORRIDOI VERDI

PARCHI

Ad Harlem, storicamente uno dei quartieri più importanti per la comunità afroamericana a New York, la segregazione è stata rafforzata non solo da barriere socioeconomiche ma anche da separazioni fisiche, come parchi e zone verdi principalmente. Queste aree, concepite originariamente come spazi pubblici per la ricreazione, hanno spesso agito come linee di demarcazione che hanno contribuito all'isolamento di Harlem dal resto della città. Un esempio significativo è rappresentato dal Morningside Park, situato lungo il confine occidentale di Harlem. Questo parco, che corre lungo una ripida scarpata, ha fisicamente diviso Harlem da Morningside Heights, sede della Columbia University, un'area tradizionalmente più bianca e benestante. La morfologia del parco rende difficile il collegamento tra queste due aree, rinforzando così l'isolamento sociale e culturale di Harlem. Inoltre, i vuoti urbani e le aree verdi che si sviluppano lungo la Harlem River Drive contribuiscono a segregare ulteriormente il quartiere, separandolo dal resto di Manhattan a est.

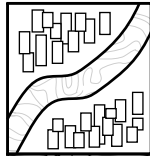
LEGENDA



CORRIDOI VERDI: aree verdi senza sentieri, boschi e foreste densi, aree abbandonate, vegetazione invasiva, barriere vegetali, ecc..



NEW YORK
Harlem



CORSI D'ACQUA

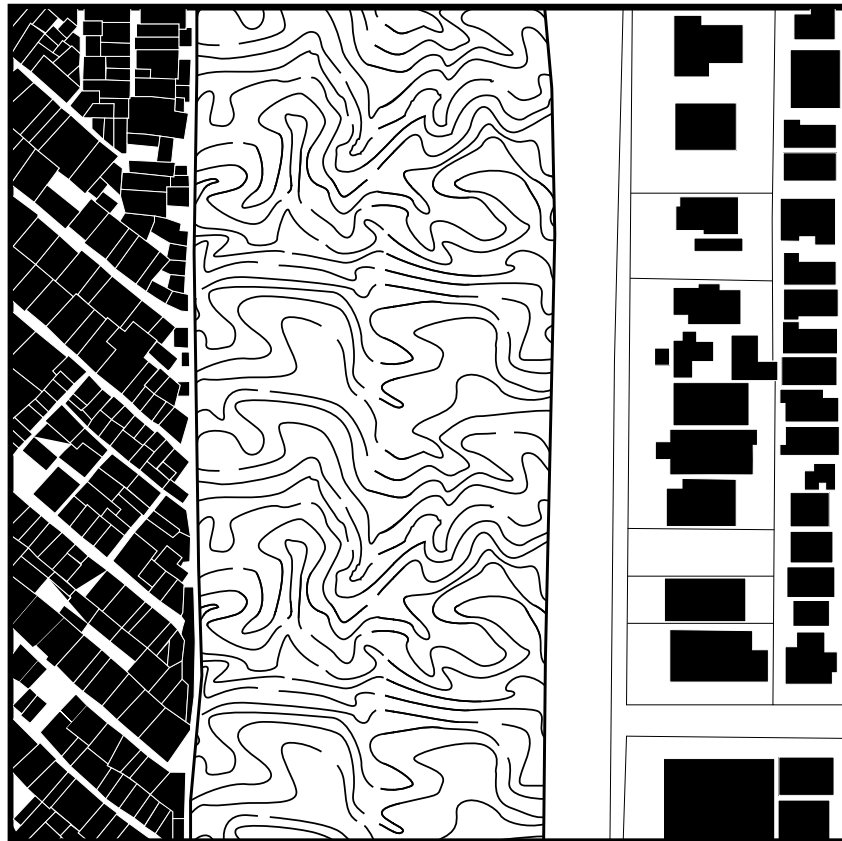
FIUMI

Danau Sunter Barat, noto anche come Sunter West Lake, rappresenta uno dei laghi più significativi di North Jakarta. Questo specchio d'acqua gioca un ruolo fondamentale nel sistema idrico locale, fungendo sia da riserva per il controllo delle inondazioni sia per l'irrigazione. La presenza di laghi come questo fa parte della strategia di Giacarta per affrontare le inondazioni ricorrenti, un problema significativo che affligge la città a causa della sua particolare geografia e delle sfide legate alla pianificazione urbana. Giacarta, tuttavia, racconta una storia di contrasti. Nel Sudirman Central Business District, l'orizzonte è caratterizzato da numerosi grattacieli che simboleggiano la rapida crescita economica e la modernizzazione della città. In netto contrasto, le aree come Ciliwung rivelano una realtà diversa: qui, baraccopoli costruite con materiali di fortuna si ergono su palafitte, testimoniando l'estrema povertà e l'informalità degli alloggi per i meno fortunati. In questi luoghi, i residenti vivono senza accesso a servizi di base, come servizi igienici o elettricità regolare, spesso esposti a condizioni precarie e alle famigerate inondazioni che caratterizzano la città.⁴³

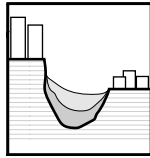
LEGENDA



FIUMI: fiumi che attraversano le città e senza infrastrutture di attraversamento, con argini alti e ripidi, inquinati o con forti correnti, ecc..



GIACARTA
Danau Sunter Barat

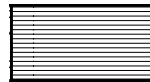


TOPOGRAFIA

DISLIVELLI

La periferia occidentale di Città del Messico è il riflesso di una società complessa, diversificata e profondamente diseguale. Questa zona è caratterizzata da profonde valli e strade tortuose che si arrampicano sulle montagne, creando un paesaggio unico dove si mescolano scenari urbani estremamente contrastanti. I sobborghi di Santa Fe sono un esempio lampante di questa eterogeneità: ogni cresta montuosa ospita sviluppi urbani differenti, a volte simili per le loro caratteristiche economiche, altre volte radicalmente opposti. Proprio come Rio de Janeiro, la geografia di Città del Messico ha un ruolo centrale nella vita della città. Da un lato, funge da protettore, separando le comunità e offrendo rifugi sicuri; dall'altro, agisce come un avversario, accentuando le divisioni sociali e rendendo più difficile l'integrazione tra i diversi strati della popolazione. A Santa Fe, per esempio, moderni condomini di lusso, dotati persino di eliporti sui tetti, si affacciano su valli dove si trovano abitazioni popolari, evidenziando il divario tra chi vive nell'opulenza e chi lotta per i bisogni fondamentali.⁴⁴

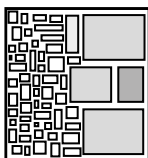
LEGENDA



DISLIVELLI: rilievi, valli profonde, bacini e dislivelli naturali, canyon profondi, gole strette, ecc..



CITTA' DEL MESSICO
Santa Fe



DIVISIONI SOCIO-ECONOMICHE

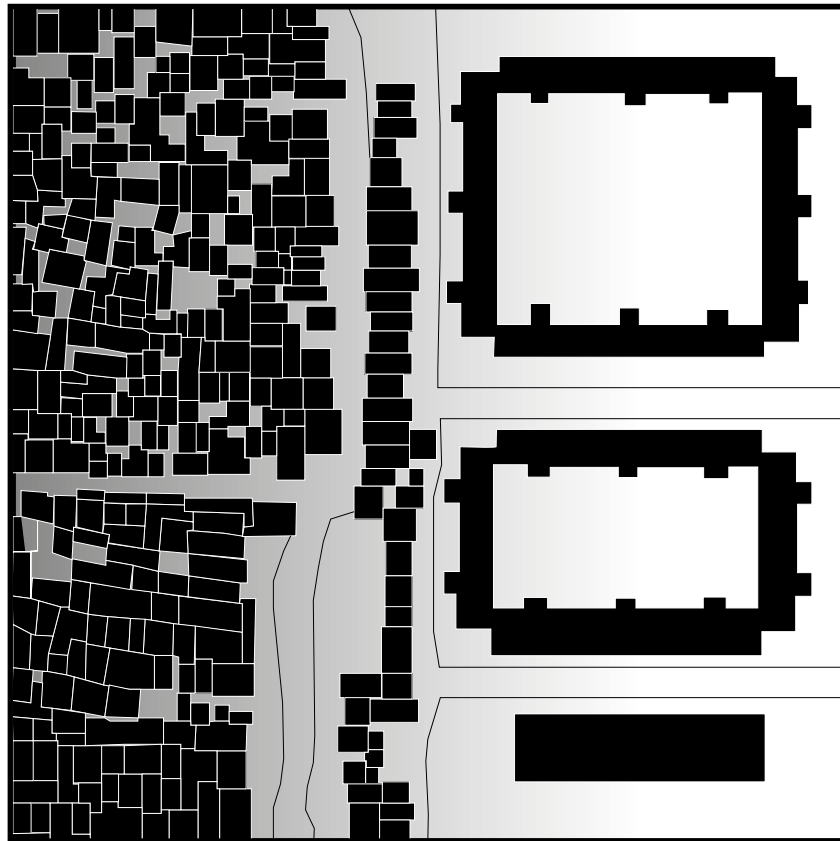
TESSUTO URBANO

In India, la disuguaglianza economica è tra le più estreme al mondo: il 10% più ricco della popolazione detiene il 77% della ricchezza nazionale totale. Nel 2017, il 73% della ricchezza generata è andato all'1% più ricco, mentre la metà più povera della popolazione, circa 67 milioni di persone, ha visto solo un aumento dell'1% nella propria ricchezza. Questi dati rivelano una realtà economica profondamente diseguale, in cui la ricchezza è concentrata nelle mani di pochi, mentre la maggioranza rimane esclusa dai benefici della crescita economica. Questo divario è particolarmente evidente nell'area che circonda il complesso di Bandra Kurla, a Mumbai. Qui si mescolano segni di estrema ricchezza ed estrema povertà: tra consolati generali, sedi di aziende internazionali e la Borsa Nazionale, si trovano anche baraccopoli dove le condizioni di vita sono estremamente precarie. Le baraccopoli indiane, come quelle di Dharavi, sono luoghi complessi e contraddittori, in cui industria e miseria convivono.⁴⁵

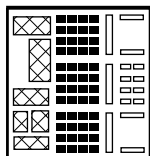
LEGENDA



DIVISIONI SOCIO-ECONOMICHE: tessuto urbano frammentato dal cambio improvviso di tipologia urbana, densità, ricchezza, ecc..



MUMBAI
Bandra Kurla



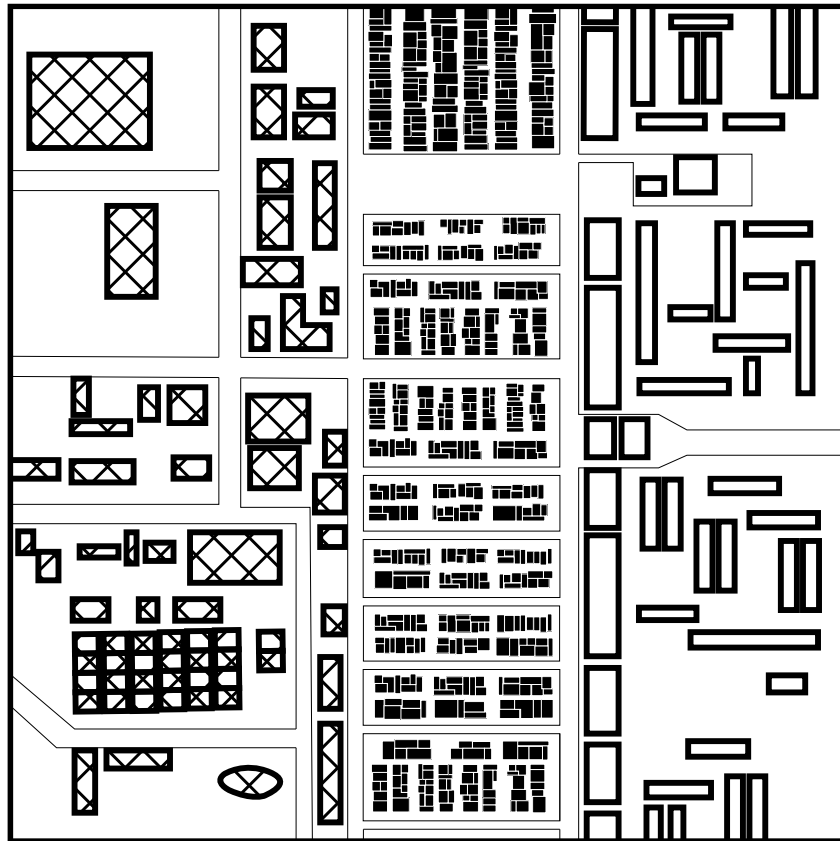
ZONIZZAZIONE

Il Brasile, con una popolazione che supera i 211 milioni di persone, e si estende su una superficie vastissima. Questa grandezza si riflette anche nella sua diversità culturale ed etnica. Il brasiliano medio ha origini che spaziano dall'Europa all'Africa, dagli indigeni ai migranti asiatici, una fusione che ha dato vita a un patrimonio culturale incredibile, con tradizioni religiose, culinarie e artistiche che combinano l'antico e il nuovo, il tradizionale e il moderno. Nonostante questa ricchezza culturale, il Brasile è un Paese profondamente diseguale. Milioni di persone vivono in favelas, baraccopoli spesso situate in prossimità di ville lussuose e spiagge frequentate da persone benestanti, o in aree completamente dimenticate dal governo e dalla società.⁴⁶ Un caso interessante di questa disuguaglianza strutturale è rappresentato dalla capitale, Brasilia. Progettata negli anni '60 con un'architettura moderna e funzionale, Brasilia è un esempio di come la pianificazione urbana possa essere utilizzata per creare, volutamente o meno, forme di segregazione. La città è divisa in zone ben definite per i diversi ceti sociali: quartieri residenziali per la classe dirigente e aree distanti per i lavoratori e la popolazione meno abbiente.

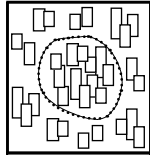
LEGENDA



ZONIZZAZIONE: separazione netta tra aree residenziali, industriali e commerciali.



BRASILIA

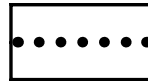


COMPLESSI CHIUSI

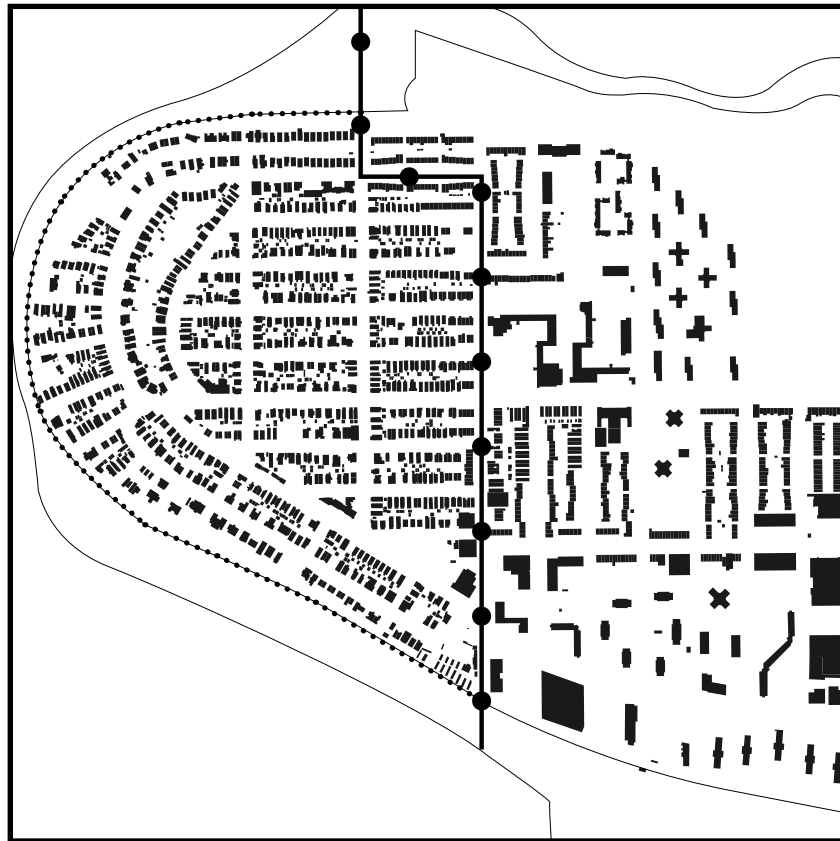
GATED COMMUNITIES

Sea Gate, situato all'estremità di Coney Island, è uno dei pochi quartieri privati di New York City, e questo lo rende un caso emblematico delle disuguaglianze e della segregazione che caratterizzano la città. In un contesto urbano dove la diversità è uno dei tratti distintivi, Sea Gate rappresenta un'eccezione: il quartiere è per l'83% abitato da persone di etnia bianca, in netto contrasto con il resto di Coney Island, dove prevalgono le comunità nere e ispaniche. Questa situazione riflette una delle sfide più grandi di New York: le disuguaglianze razziali e socio-economiche che attraversano i suoi quartieri. Da una parte, quartieri come Sea Gate, isolati e benestanti, che vivono in una sorta di bolla rispetto alla diversità e alla complessità del resto della città. Dall'altra, comunità che, nonostante vivano a pochi isolati di distanza, affrontano problemi di accesso ai servizi, alloggi inadeguati e una minore protezione legale. ⁴⁷

LEGENDA



COMPLESSI CHIUSI: quartieri prevalentemente residenziali, recintati e sorvegliati che limitano l'accesso ai non residenti.



NEW YORK
Sea Gate

Sono state menzionate le soluzioni segregative, evidenziando le diverse forme in cui si manifestano più frequentemente. Come supporto, sono stati forniti alcuni esempi esplicativi per chiarire meglio i concetti esposti. Inoltre, è stata presentata una legenda per facilitare la comprensione dei simboli utilizzati nel disegno, che semplifica e riassume le principali forme di segregazione. Le soluzioni segregative citate sono tra le più conosciute e facilmente riconoscibili ad occhio nudo, come strade, ferrovie e barriere fisiche, ma esistono molte altre forme di segregazione, meno evidenti ma altrettanto potenti. Un esempio classico è rappresentato dai superblocchi come l'Unité d'Habitation di Le Corbusier, concepiti come enormi complessi autosufficienti dove gli abitanti potevano trovare tutto il necessario per vivere senza dover interagire con l'ambiente esterno, eccetto per il lavoro. Questo tipo di architettura tende a creare una forma di isolamento fisico e sociale, in cui gli abitanti si disconnettono dalla città circostante. Anche i vuoti urbani o spazi non edificati sono spesso utilizzati come strumenti per mantenere una distanza fisica e simbolica tra le diverse comunità. Un esempio storico è lo smantellamento del muro di Berlino, dove lo spazio che un tempo era una barriera fisica divenne, per un lungo periodo, un'area vuota e inutilizzata che continuava comunque a fungere da separazione tra le due parti della città. Allo stesso modo, grandi spazi vuoti come i parcheggi o i complessi commerciali negli Stati Uniti possono fungere da elementi divisorii, separando quartieri residenziali dalle aree commerciali o industriali per la loro imponente estensione. Un altro esempio di segregazione può essere il cambio di tipologia edilizia, visibile in molte città del mondo, dove all'improvviso si passa da edifici alti e moderni a strutture più vecchie e mal tenute, segnalando il confine invisibile tra quartieri ricchi e poveri. Questo fenomeno può essere osservato in città come Los Angeles, dove il passaggio da Downtown agli Eastside evidenzia un netto cambiamento

nello stile degli edifici e nella qualità degli spazi pubblici, marcando la divisione sociale. Infine, esistono forme di segregazione molto più sottili e complesse, come la presenza o meno di illuminazione pubblica, che può rendere un quartiere più o meno sicuro, o la disposizione dei servizi pubblici e delle infrastrutture per la sicurezza. Anche la localizzazione delle scuole gioca un ruolo chiave: istituti scolastici di alta qualità spesso si trovano nei quartieri più benestanti, mentre nelle aree più povere l'accesso a un'istruzione di qualità è limitato. Un altro esempio emblematico è il fenomeno della gentrificazione, in cui quartieri storicamente poveri vengono riqualificati e resi più accessibili ai ceti medi o ricchi, spesso costringendo i residenti originari ad abbandonare la zona. Queste forme di segregazione, anche se meno visibili rispetto a barriere fisiche evidenti, plasmano ugualmente la vita urbana, contribuendo a mantenere profonde disparità sociali ed economiche.

Fig. 12_Fotografie aeree di (partendo dall'alto proseguendo da destra verso sinistra): Brasilia, quartiere Barrio 20 a Buenos Aires, quartiere Langa a Cape Town, quartiere Nomzamo a Cape Town, quartiere Bandra Kurla a Mumbai, Sea Gate di New York, quartiere Harlem a New York, Santa Fe a Città del Messico e il quartiere Danau Sunter Barat a Giacarta.

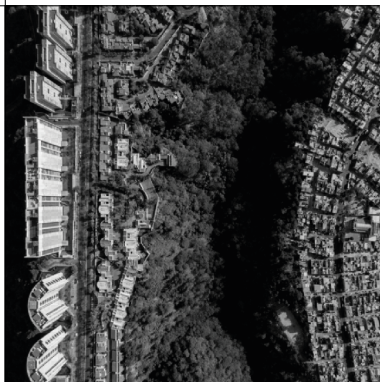


Fig.12

NOTE

1. Augé Marc, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano, 1992.
2. Will Media [Consultato il: 22/10/2024, Disponibile in: <https://willmedia.it/>].
3. *Ibid.*
4. Augé Marc, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano, 1992.
5. *Ibid.*
6. Università degli studi di Roma “La Sapienza”, *Roma, Parigi, New York. Quale urbanistica per le metropoli?*, Gangemi editore, Roma, 1968.
7. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
8. D’Alfonso Ernesto (a cura di), *Attualità della forma urbana*, Electa, Milano, 1995.
9. Vecchiarelli Diletta e Tarsi Elena, *Superare il ghetto: analisi della segregazione abitativa dei lavoratori agricoli nella provincia di Foggia*, in “CRIOS : critica degli ordinamenti spaziali”, 2021-11 (21), pp.70-85.
10. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
11. Romano Marco, *L’ estetica della città europea: forme e immagini*, Einaudi, Torino, 1993.
12. Saarinen Eliel, *The city: its growth, its decay, its future*, Cambridge (Mass.), MIT, 1965.
13. D’Alfonso Ernesto (a cura di), *Attualità della forma urbana*, Electa, Milano, 1995.
14. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
15. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
16. Salat Serge, *Cities and forms. On sustainable urbanism*, Editeurs des Sciences et des Arts Hermann, 2011.
17. Fantozzi Micali Osanna, *La segregazione urbana. Ghetti e quartieri ebraici in Toscana*, Alinea editrice s.r.l., Firenze, 1995.
18. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
19. *Ibid.*
20. Romano Marco, *L’ estetica della città europea: forme e immagini*, Einaudi, Torino, 1993.
21. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
22. Romano Marco, *L’ estetica della città europea: forme e immagini*, Einaudi, Torino, 1993.
23. Università degli studi di Roma “La Sapienza”, *Roma, Parigi, New York. Quale urbanistica per le metropoli?*, Gangemi editore, Roma, 1968.
24. *Ibid.*
25. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
26. Charlesworth Esther, *City Edge: case studies in contemporary urbanism*, Architectural Press, Burlington, 2005.
27. Coetzer Nicholas, *Buiding Apartheid. On Architecture and Order in Imperial Cape Town*, ASHGATE, England, 2013.
28. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
29. Università degli studi di Roma “La Sapienza”, *Roma, Parigi, New York. Quale urbanistica per le metropoli?*, Gangemi editore, Roma, 1968.

30. Lord Kathleen, *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*, in "Labour", 2007, Vol.59, p.290-292.
31. Università degli studi di Roma "La Sapienza", *Roma, Parigi, New York. Quale urbanistica per le metropoli?*, Gangemi editore, Roma, 1968.
32. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
33. Augé Marc, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano, 1992.
34. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
35. Picone Marco, *Una segregazione paradossale e multi-scalare: il caso del quartiere ZEN di Palermo*, "Méditerranée" (Aix-en-Provence, France), 2016, pp.37-46.
36. Vecchiarelli Diletta e Tarsi Elena, *Superare il ghetto: analisi della segregazione abitativa dei lavoratori agricoli nella provincia di Foggia*, in "CRIOS : critica degli ordinamenti spaziali", 2021-11 (21), pp.70-85.
37. Hutchison Ray e Haynes Bruce, *The Ghetto: Contemporary Global Issues and Controversies*, Westview Press, Colorado, 2011.
38. Vecchiarelli Diletta e Tarsi Elena, *Superare il ghetto: analisi della segregazione abitativa dei lavoratori agricoli nella provincia di Foggia*, in "CRIOS : critica degli ordinamenti spaziali", 2021-11 (21), pp.70-85.
39. Fantozzi Micali Osanna, *La segregazione urbana. Ghetti e quartieri ebraici in Toscana*, Alinea editrice s.r.l., Firenze, 1995.
40. Università degli studi di Roma "La Sapienza", *Roma, Parigi, New York. Quale urbanistica per le metropoli?*, Gangemi editore, Roma, 1968.
41. Spigai Vittorio, *L'architettura della non città. Ridisegnare le periferie*, CittàStudiEdizioni, Milano, 1995.
42. Unequal Scenes [Consultato il: 22/10/2024, Disponibile in: <https://www.millefoto.com/unequalscenes>].
43. *Ibid.*
44. *Ibid.*
45. *Ibid.*
46. *Ibid.*
47. *Ibid.*

BIBLIOGRAFIA RAGIONATA

In questo capitolo, dedicato alle forme della segregazione urbana, ho scelto di partire dalla citazione di Augé Marc in *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano del 1992. Con il concetto di “città-mondo”, Augé esplora la bipartizione tra la globalizzazione degli spazi urbani e la frammentazione sociale che ne deriva, mettendo in luce il tema delle contraddizioni insite nelle metropoli contemporanee. Questo riferimento è stato fondamentale per evidenziare come le città non siano semplici aggregati fisici, ma riflessi delle tensioni sociali, economiche e culturali del mondo globale. Per approfondire queste dinamiche, è stato necessario affiancare alla riflessione di Augé una serie di dati statistici ed esempi concreti, utili a classificare e comprendere meglio le diverse forme della segregazione urbana. Tra i testi fondamentali utilizzati, spicca Secchi Bernardo, con *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Bari-Roma, 2013. Secchi analizza con precisione come le città moderne si trasformino in teatri di disuguaglianze sempre più marcate, evidenziando le profonde divisioni socio-spaziali che separano i ricchi dai poveri. La sua opera offre una prospettiva chiara e strutturata sul ruolo dell'urbanistica nel perpetuare o mitigare queste disuguaglianze. L'analisi dei casi studio è stata arricchita dall'utilizzo di testi specifici per le due città principali prese in esame, Cape Town e New York. Tra le fonti principali si considerano Charlesworth Esther, *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, Architectural Press, Burlington, 2005, e Coetzer Nicholas, *Building Apartheid. On Architecture and Order in Imperial Cape Town*, ASHGATE, England del 2013. Entrambi i volumi offrono una visione dettagliata dell'evoluzione delle città e del ruolo dell'architettura nella definizione delle gerarchie sociali e spaziali. Inoltre, Somma Paola con *Spazio e Razzismo*, FrancoAngeli, Milano del 1991, fornisce una lettura critica delle politiche urbane discriminatorie che hanno strutturato la segregazione in molti contesti urbani. Per un approccio comparativo e globale, è stato consultato il volume dell'Università degli Studi di Roma “La Sapienza”, *Roma, Parigi, New York. Quale urbanistica per le metropoli?*, Gangemi Editore, Roma, 1968. Questo testo ha permesso di inquadrare le dinamiche delle metropoli in una prospettiva internazionale, mettendo in relazione esperienze diverse ma accomunate da sfide simili in termini di disuguaglianze urbane. Un contributo fondamentale è arrivato anche da opere che analizzano l'evoluzione storica e culturale dell'urbanistica. Salat Serge in *Cities and Forms: On Sustainable Urbanism*, Hermann, Paris, 2011, esplora come le forme urbane influenzino la qualità della vita e la coesione sociale, sottolineando l'importanza di una pianificazione sostenibile per promuovere l'inclusione. Allo stesso modo, Romano Marco in *L'arte di costruire la città: L'urbanistica nella storia della cultura occidentale*, Marsilio, Venezia, 1993, mette in evidenza come le scelte estetiche e politiche abbiano modellato le città nel corso della storia, fornendo un quadro utile per comprendere le radici delle disuguaglianze urbane contemporanee. Per completare l'analisi e arricchire gli esempi, ho utilizzato fonti visuali e cartografiche, principalmente attraverso Google Maps e il sito internet Unequal Scenes, che raccoglie un vasto archivio di fotografie aeree di scene di disuguaglianza in tutto il mondo. Queste immagini hanno rappresentato una base essenziale per il ridisegno delle mappe e per l'illustrazione di soluzioni segregative, evidenziando con chiarezza i confini fisici e simbolici delle divisioni urbane.

IMMAGINI

Fig. 2: Unequal Scenes [Consultato il: 22/10/2024, Disponibile in: <https://www.millefoto.com/unequalscenes>].

Fig. 3: Saarinen Eiel, *The city: its growth, its decay, its future*, Cambridge (Mass.), MIT, 1965, p.16.

Fig. 4: Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.

Fig.5: De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.

Fig.6. World Population Density Interactive Map [Consultato il: 16/12/2024. Disponibile in: <https://luminocity3d.org/WorldPopDen/#3/20.00/10.00>].

Fig. 7: World Population Density Interactive Map [Consultato il: 16/12/2024. Disponibile in: <https://luminocity3d.org/WorldPopDen/#3/20.00/10.00>].

Fig. 8: Rielaborazione grafica da Google Maps a cura dell'Autore.

Fig. 9: Rielaborazione grafica da Google Maps a cura dell'Autore.

Fig. 10: Rielaborazione grafica da Google Maps a cura dell'Autore.

Fig. 11: Picone Marco, *Una segregazione paradossale e multi-scalare: il caso del quartiere ZEN di Palermo, "Méditerranée"* (Aix-en-Provence, France), 2016, pp.37-46.

Fig. 12: Unequal Scenes [Consultato il: 22/10/2024, Disponibile in: <https://www.millefoto.com/unequalscenes>].

STRATEGIE OPERATIVE

“Piuttosto che aspettare e sperare che l’oggetto si dissolva (mentre contemporaneamente se ne producono versioni diverse in quantità mai viste) sarebbe più ragionevole in molti casi cercare di inserire l’oggetto in una matrice o texture principale in modo che sia gli edifici che gli spazi possano coesistere dialetticamente. Una dialettica in cui nessuna delle componenti è sconfitta, che consenta la convivenza della pianificazione esplicita con la spontaneità non pianificata.”

Rowe Colin & Koetter Fred, Collage city, The MIT Press, Cambridge, Massachussets e il Saggiatore, Milano, 1978.

CAPITOLO III

Le città sono spazi di incontro e contaminazione, laboratori di creatività e innovazione. È in esse che nascono nuove forme espressive, architetture innovative e linguaggi ibridi, riflessi di una società in continua trasformazione.¹ Tuttavia, queste potenzialità non sempre vengono sfruttate. La pianificazione urbana spesso si rivela disattenta o incapace di rispondere alle esigenze della collettività, dando vita a spazi privi di senso e funzionalità. Un esempio emblematico è la gestione degli spazi aperti. Inizialmente, l'espansione urbana prometteva luoghi più salubri rispetto alle città tradizionali, ma questa visione si è spesso tradotta in aree verdi inutilizzabili, inserite in contesti alienanti come vasti parcheggi o edifici isolati. Tali spazi, invece di favorire l'inclusione, finiscono per rappresentare simboli di separazione e disuguaglianza. Le disuguaglianze si riflettono anche nella distribuzione degli spazi abitativi.² La segregazione su base economica, etnica o religiosa crea sobborghi distinti per valore immobiliare, alimentando fenomeni estremi come le comunità recintate o, all'opposto, le baraccopoli. Questi insediamenti, spesso etichettati come errori del passato, continuano a proliferare in seguito a nuovi progetti urbanistici che replicano metodi fallimentari. Invece di migliorare le condizioni di vita, tali interventi accentuano il disagio e la frammentazione sociale. Per contrastare questi scenari, è necessario un cambio di paradigma. Le città devono essere progettate come spazi inclusivi, vivibili e sostenibili, capaci di garantire equità e benessere. Questo richiede una pianificazione consapevole e lungimirante, orientata alla riqualificazione di aree degradate e alla creazione di connessioni significative tra le persone.³ Tuttavia, la difficoltà di immaginare soluzioni innovative è spesso legata a una percezione errata: quella di considerare il caos urbano come irrecuperabile. Una delle sfide più complesse riguarda la segregazione razziale e sociale, che non è una disfunzione occasionale ma una componente strutturale dell'urbanistica.

Questa dinamica è stata storicamente utilizzata per spostare i conflitti sociali dal mondo del lavoro a quello abitativo, perpetuando disuguaglianze. Per cambiare questa realtà, è necessario adottare pratiche mirate, capaci di favorire l'integrazione.⁴ Un approccio efficace deve abbracciare la complessità della contemporaneità, evitando soluzioni che rifiutino il confronto con il passato e con le realtà urbane esistenti. Ignorare la frammentazione del tessuto urbano, dalle periferie alle città diffuse, equivale a escludere una parte essenziale della società. Solo attraverso un dialogo costruttivo con il passato e con le condizioni attuali sarà possibile superare il caos del presente e immaginare città più eque e integrate.⁵ È in questo delicato equilibrio tra frammentazione e integrazione, caos e creatività, che le città contemporanee possono trovare la loro strada per crescere e trasformarsi. Affrontando le sfide più difficili, esse possono diventare luoghi di opportunità per chi le vive e per chi le progetta, riflettendo i valori di una società più giusta e inclusiva.⁶ Si illustrano una serie di soluzioni puntuali, applicabili nei contesti urbani più diversi, per affrontare e mitigare la segregazione spaziale. Queste strategie saranno spiegate attraverso esempi concreti e catalogate con l'obiettivo di offrire una visione chiara delle opportunità che anche i luoghi di divisione possono rappresentare. L'analisi di tali interventi si concentrerà su approcci integrati, capaci di riconnettere le comunità e valorizzare gli spazi emarginati. Ad esempio, la rigenerazione di aree degradate può avvenire tramite la creazione di spazi pubblici multifunzionali, come parchi urbani, piazze inclusive, ecc. Iniziative di questo tipo dimostrano come un'attenta progettazione possa non solo trasformare luoghi inaccessibili, ma anche fungere da catalizzatore per l'inclusione sociale e la crescita economica. Attraverso interventi mirati sarà possibile trasformare i luoghi di divisione in spazi di opportunità, promuovendo una visione di città più inclusiva e resiliente.

1. CATALOGO STRATEGIE

La disconnessione tra spazi, funzioni e componenti urbane ha condotto a una progressiva perdita delle differenze: tra luoghi, destinazioni d'uso, regole ed eccezioni. Questa mancanza di connessione determina un paesaggio urbano omogeneo anche in contesti che, per geografia e storia, dovrebbero esprimere profonde diversità.⁷ Gli assi viari principali, spesso progettati per favorire il traffico veicolare, attraversano le periferie senza creare spazi di mediazione, privando queste aree di una rete connettiva simile a quella che caratterizza i centri urbani, dove percorsi e edifici si intrecciano in modo organico. Le periferie, dominate da monofunzionalità, presentano un'eccessiva concentrazione di edifici residenziali rispetto ad altre destinazioni d'uso. Ciò genera paesaggi privi di riferimenti, amplificando il senso di alienazione sociale. La bassa densità edilizia combinata con un'elevata densità abitativa dà origine a spazi disumanizzanti, dove la ripetizione di edifici multipiano accentua il disagio e la deprivazione. Sebbene la monofunzionalità non sia di

per sé un fattore di degrado, essa rappresenta una fragilità nella rete di relazioni urbane, limitando l'interazione e l'integrazione tra le diverse parti della città. Anche la concentrazione di grandi infrastrutture periferiche come centri commerciali, cinema, grandi parcheggi, per esempio, non costituisce una soluzione. Sebbene attraggano visitatori, generano flussi prevalentemente veicolari che non favoriscono la nascita di polarità locali o connessioni ampie. Per superare queste criticità, è necessario introdurre spazi intermedi, gerarchie tra le parti e luoghi di mediazione, elementi che conferiscono identità ai centri urbani e stimolano una maggiore vivacità funzionale e sociale.⁸ [Fig.1] Alcuni progetti propongono nuove modalità di intervento, dove gli spazi collettivi emergono dal dialogo con il costruito esistente. Attraverso la definizione di nuovi volumi e l'inserimento di piazze e percorsi, tali interventi mirano a ricucire il tessuto urbano, arricchendolo con una varietà di funzioni e destinazioni d'uso. L'integrazione di attori differenti (pubblici e privati) favorisce la nascita di comunità attive durante l'intero arco della giornata, trasformando lo spazio collettivo in un luogo di aggregazione dinamico e rispondente alle necessità sociali.⁹ Questi interventi, tuttavia, non sono solo tecnici. Essi pongono domande fondamentali sull'identità della città, contrapponendo anonimato a riconoscibilità, densità a rarefazione, centralità a dispersione. La densità urbana può diventare una risorsa preziosa per migliorare la qualità

Fig. 1_Lo Zen 1 e lo Zen 2 nel 2024. La costruzione di luoghi di attrazione come il centro commerciale e il velodromo in prossimità del quartiere non sono stati sufficienti a eliminare o almeno diminuire in parte lo stato di segregazione dello Zen.

Legenda:

- | | | | |
|---|----------------------|---|--------------------|
|  | Edifici residenziali |  | Edifici informali |
|  | Aree verdi |  | Servizi aggiuntivi |

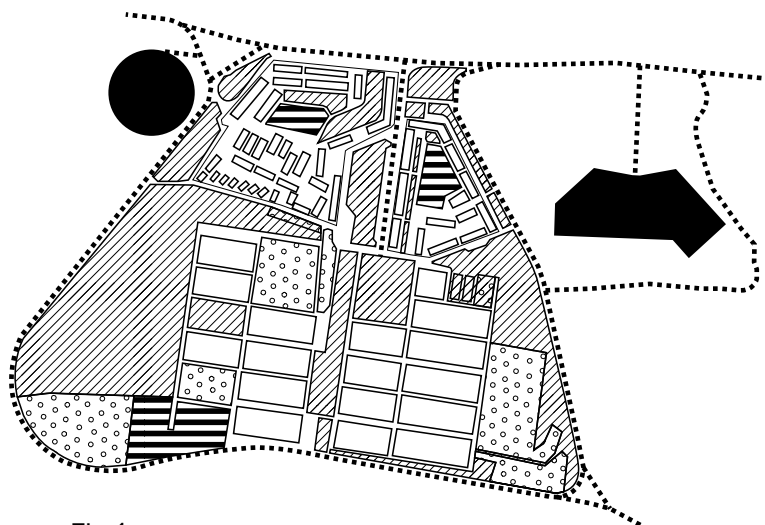
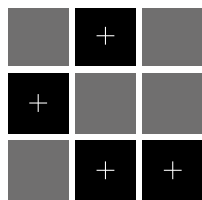


Fig.1

della vita, ridurre l'impatto ambientale e rafforzare il senso di comunità. Parallelamente, il recupero di una centralità fisica, sociale e culturale è essenziale per contrastare l'anonimato che permeano molti contesti urbani contemporanei. La sfida è costruire un'urbanistica capace di conciliare passato e futuro, densità e sostenibilità, centralità e innovazione. Questo equilibrio richiede un approccio dialogico alla progettazione, in cui decisioni e azioni siano il frutto

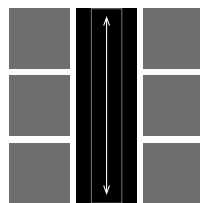
di interazioni sinergiche tra discipline, prospettive e competenze.¹⁰ L'obiettivo è riparare le fratture urbane e creare un tessuto connettivo in grado di accogliere funzioni, attività e relazioni diversificate.¹¹ Le strategie operative si possono sintetizzare in alcune azioni chiave con i relativi interventi e requisiti: densificare, riqualificare, connettere, eliminare, includere e nascondere.[Fig.2] Ogni intervento non deve essere inteso come una soluzione definitiva, ma come



DENSIFICARE

DENSIFICAZIONE DEI TESSUTI URBANI

- Tessuto urbano discontinuo
- Presenza di vuoti urbani
- Carattere monofunzionale
- Connettività inefficiente



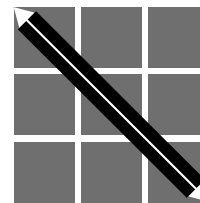
RIQUALIFICARE

RIQUALIFICAZIONE DEI CORSI D'ACQUA

- Presenza di corsi d'acqua abbandonati o degradati
- Tessuto urbano frammentato
- Densità abitativa e sociale alta
- Accessibilità limitata

RIQUALIFICAZIONE DEL VERDE URBANO

- Presenza di vuoti urbani
- Carenza di aree verdi accessibili
- Degrado urbano e ambientale
- Adattabilità a nuove funzioni



CONNETERE

CONNETERE ATTRAVERSO INFRASTRUTTURE

- Presenza di barriere fisiche
- Area periferica o marginalizzata
- Inadeguatezza dei trasporti pubblici
- Tessuto urbano frammentato

CONNETERE ATTRAVERSO PERCORSI

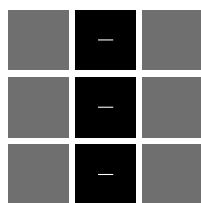
- Presenza di barriere fisiche
- Scarsa attrattività degli spazi pubblici
- Accessibilità limitata
- Adattabilità a nuove funzioni

CONNETERE ATTRAVERSO ARCHITETTURE

- Presenza di barriere fisiche
- Tessuto urbano frammentato
- Connettività inefficiente
- Adattabilità a nuove funzioni

parte di un processo in evoluzione che tiene conto della complessità e delle dinamiche mutevoli della città. Soluzioni puntuali, elaborate attraverso l'analisi di esempi concreti, possono fornire una base per costruire un catalogo di azioni adattabili alle specificità di ogni contesto urbano. Questi interventi, pur nascendo dall'azione imperfetta del presente, pongono le basi per un futuro in cui città più sostenibili, connesse e inclusive possano emergere.¹²

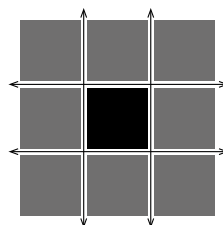
Fig. 2_Schema riassuntivo delle 6 azioni, dei 10 interventi e dei 23 requisiti presi in considerazione.



ELIMINARE

DETRAZIONI URBANE

- Presenza di barriere fisiche
- Degrado urbano e ambientale
- Necessità di riqualificazione urbana
- Scarsa attrattività degli spazi pubblici



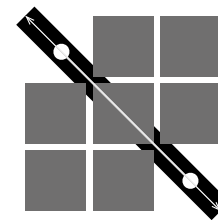
INCLUDERE

INCLUDERE SERVIZI PUBBLICI

- Area periferica o marginalizzata
- Mancanza di infrastrutture o servizi pubblici centralizzati
- Spazi pubblici inutilizzati o sottoutilizzati
- Carattere monofunzionale

INCLUDERE AREE COMMERCIALI

- Carattere monofunzionale
- Presenza di commercio informale attivo
- Spazi pubblici inutilizzati o sottoutilizzati
- Densità abitativa e sociale alta



NASCONDERE

NASCONDERE

INFRASTRUTTURE

- Connettività inefficiente
- Spazio limitato in superficie
- Patrimonio da preservare
- Necessità di infrastrutture moderne senza impatto visivo

Fig.2

AZIONE

DENSIFICARE



INTERVENTO

DENSIFICAZIONE DEI TESSUTI URBANI



REQUISITI

- Tessuto urbano discontinuo
- Presenza di vuoti urbani
- Carattere monofunzionale
- Connettività inefficiente



L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "densificazione dei tessuti urbani" come soluzione alla segregazione urbana, si distingue per un tessuto urbano frammentato, in cui edifici isolati si alternano a vaste porzioni di terreno inutilizzato, creando una discontinuità che compromette l'armonia e l'integrazione dello spazio costruito. Gli spazi vuoti, spesso rappresentati da lotti abbandonati, strutture dismesse o terreni sottoutilizzati, non solo interrompono la continuità fisica, ma incidono anche sulla percezione di sicurezza e sul senso di appartenenza della comunità. Di solito, questo contesto è ulteriormente aggravato dal carattere monofunzionale della zona, con aree destinate esclusivamente ad un'unica funzione, come residenziale o industriale, che limita le opportunità di interazione sociale. La mancanza di una diversificazione funzionale contribuisce a generare un ambiente poco attrattivo, in cui gli spazi pubblici sono scarsamente presenti e l'offerta di servizi risulta insufficiente. A ciò si aggiunge una debole connettività, con infrastrutture che non riescono a superare le barriere fisiche o simboliche rappresentate da grandi arterie stradali, ferrovie o corsi d'acqua. Questo isolamento fisico si traduce in una difficoltà di accesso ai servizi e alle altre parti della città.

Con l'aumento costante della popolazione urbana, la necessità di sviluppare nuove abitazioni, scuole e uffici si fa sempre più pressante. Per decenni, questa sfida è stata affrontata espandendo le città verso l'esterno, costruendo nuovi quartieri nelle periferie e spesso sacrificando preziosi spazi naturali. Tuttavia, questa strategia di crescita orizzontale presenta numerosi limiti, tra cui la perdita di paesaggi significativi, una crescente frammentazione urbana e un impatto negativo sulla qualità della vita. Un'alternativa valida è rappresentata dalla densificazione urbana, un processo che potremmo definire come un'espansione verso l'interno. Questo approccio non prevede di cancellare totalmente il passato, ma di considerare l'ambiente costruito come una parte di un processo dove ogni intervento aggiunge un nuovo capitolo a una storia già iniziata.¹³ La densità, infatti, non è un nemico: può essere un potente strumento per creare città più vitali, sostenibili e connesse. Nei centri urbani, la densità si manifesta attraverso una rete articolata di connessioni e funzioni diversificate, elementi che contribuiscono a costruire un'identità forte. Al contrario, le periferie spesso soffrono di rarefazione, con tessuti urbani disarticolati e carenti di quelle connessioni nodali che rendono vivi gli spazi urbani.¹⁴ La densificazione consente di completare, compattare e valorizzare il tessuto urbano, migliorando il rapporto tra edifici e spazi aperti. Non si tratta di una semplice crescita quantitativa, ma di una strategia qualitativa che punta a generare figure urbane significative e a costruire identità condivise. Questo processo è particolarmente rilevante per le periferie, dove l'inserimento di nuove funzioni e strutture può trasformare luoghi marginalizzati in spazi dinamici e attrattivi.¹⁵ Un mosaico di nuovi interventi, realizzati nei vuoti urbani o negli spazi interstiziali, può contribuire a rinnovare e arricchire le trame esistenti, creando una città più inclusiva e policentrica. Un aspetto fondamentale di questo approccio è la diversificazione funzionale.¹⁶

Le periferie possono essere rilanciate non solo attraverso nuovi edifici, ma anche grazie all'inserimento di spazi culturali, aree ricreative e attività commerciali accanto a quelle residenziali. Questa contaminazione di funzioni aiuta a superare la monofunzionalità tipica delle aree periferiche, promuovendo un ambiente sociale ed economico più vivace e sostenibile.¹⁷ La soluzione non risiede nel costruire sempre di più, ma nel fare un uso migliore e più intenso del patrimonio edilizio esistente. Un esempio è il quartiere Bicocca di Milano. Questo progetto rappresenta una delle più importanti operazioni di riqualificazione urbana in Europa. Avviato negli anni '80, il piano è stato guidato dall'architetto Vittorio Gregotti e ha trasformato un'area industriale storicamente legata agli impianti Pirelli in un moderno quartiere multifunzionale. La presenza di residenze, uffici, spazi universitari (come l'Università di Milano-Bicocca), e attrazioni culturali come il Teatro degli Arcimboldi ha creato un tessuto urbano denso e variegato. La riqualificazione ha privilegiato un uso più efficiente

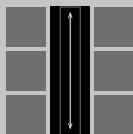
dello spazio esistente, mantenendo una coerenza estetica e funzionale e introducendo elementi che promuovono la socialità e l'interazione tra le persone. In questo caso, il recupero del tessuto urbano ha trasformato una zona marginale in un nuovo polo attrattivo, in grado di coniugare memoria storica e innovazione. Un altro esempio significativo è rappresentato dal progetto Quinta Monroy a Iquique, in Cile, realizzato nel 2003 dall'architetto Alejandro Aravena e il suo team Elemental. In questo caso, l'idea di costruire "mezze case" semplici e accessibili ha segnato un approccio innovativo al problema abitativo. Le abitazioni, progettate per occupare metà di un lotto, offrono una base solida che i residenti possono espandere nel tempo in base alle proprie esigenze. Questa strategia ha permesso di rispondere alle sfide economiche e sociali delle famiglie a basso reddito, promuovendo allo stesso tempo un senso di appartenenza e responsabilità, fornendo uno spazio fisico adattabile alle trasformazioni delle famiglie, cruciale per favorire il loro sviluppo economico e sociale.¹⁸ [Fig.3-4]



Fig.3



Fig.4



REQUISITI

- Presenza di corsi d'acqua abbandonati o degradati
- Tessuto urbano frammentato (in prossimità del corso d'acqua)
- Densità abitativa e sociale alta
- Accessibilità limitata

L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "riqualificazione dei corsi d'acqua" come soluzione alla segregazione urbana, si distingue per la presenza di un corso d'acqua che, anziché rappresentare un elemento vitale e unificante, è stato relegato a una condizione marginale e degradante. La situazione dell'area è aggravata dalla frammentazione urbana circostante: il corso d'acqua divide fisicamente i quartieri limitrofi, creando barriere che ostacolano la mobilità, l'interazione sociale e l'accesso agli spazi verdi, rafforzando così una disconnessione che penalizza la coesione del tessuto cittadino. Nonostante queste criticità, la vicinanza del corso d'acqua a quartieri densamente popolati rappresenta un'opportunità unica. In queste zone, dove le necessità di spazi pubblici e di miglioramento della qualità della vita sono particolarmente sentite, la riqualificazione delle fasce fluviali potrebbe avere un impatto diretto e positivo sugli abitanti, trasformando l'area in un punto di riferimento sociale, ambientale e culturale. Tuttavia, l'accesso limitato al corso d'acqua, spesso ostruito, rappresenta una sfida significativa. La mancanza di percorsi pedonali o ciclabili adeguati e l'invisibilità del fiume rispetto al contesto urbano limitano la fruizione di questo spazio, impedendogli di svolgere un ruolo attivo nel miglioramento della città.

Nei contesti urbani, le fasce lungo i corsi d'acqua rappresentano spesso una risorsa poco sfruttata ma con un enorme potenziale per la riqualificazione. Mentre le città storiche hanno spesso celebrato il rapporto tra il fiume e il tessuto urbano, sfruttandolo come elemento identitario e funzionale, i sobborghi moderni e le aree di più recente sviluppo tendono a relegare i lungo-fiume a spazi marginali. In questi contesti, i corsi d'acqua appaiono frammentati e abbandonati, in uno stato di degrado che li assimila agli spazi residuali sotto i viadotti autostradali. Tuttavia, proprio questi spazi possono trasformarsi in nuovi paesaggi urbani lineari, capaci di ridisegnare il volto della città e di offrire nuove opportunità di connessione e qualità della vita. Questi vuoti urbani, che a prima vista appaiono come fratture nel tessuto urbano, possono essere reinterpretati come segni distintivi. Attraverso interventi mirati, le barriere fisiche e visive dei corsi d'acqua possono essere trasformate in elementi di continuità, capaci di riconnettere aree precedentemente separate e di creare un'identità forte per il contesto urbano. È un processo che unisce la valorizzazione del paesaggio naturale con il miglioramento dell'infrastruttura urbana, conferendo agli spazi una nuova funzione e un nuovo significato.¹⁹ Un esempio di questo approccio innovativo è rappresentato dal progetto di Wacker Drive e Riverwalk a Chicago, un modello di integrazione tra infrastrutture urbane e paesaggio fluviale. Realizzato originariamente nel 1926 su progetto di Edward H. Bennett e successivamente aggiornato e ampliato fino al 2016 dagli Sasaki Associates, il Wacker Drive è una strada multilivello che separa il traffico automobilistico per migliorare l'efficienza della circolazione e ridurre il rumore. Il livello superiore è dedicato al traffico locale, mentre quello inferiore accoglie il traffico commerciale e ad alta velocità, lasciando più spazio alla fruizione urbana. Accanto a questa infrastruttura, il Chicago Riverwalk costituisce un intervento di riqualificazione esemplare. Si tratta di uno spazio

pubblico continuo lungo la riva sud del fiume Chicago, progettato per ricollegare la griglia urbana al paesaggio fluviale e offrire ai cittadini una varietà di attività e funzioni. Ogni tratto del Riverwalk, separato dai ponti lungo un percorso di 125 metri, è caratterizzato da funzioni specifiche: terrazze per la sosta, piazze sull'acqua, moli per kayak, ristoranti all'aperto e persino un giardino galleggiante con zone umide. Questo progetto dimostra come le infrastrutture urbane possano essere ripensate per diventare spazi pubblici multifunzionali, capaci di migliorare non solo l'estetica del contesto urbano ma anche la qualità della vita dei cittadini. Il Riverwalk rappresenta un esempio emblematico di come un intervento ben pianificato possa trasformare una barriera in un'opportunità, offrendo un modello replicabile per altre città che vogliono valorizzare le loro risorse fluviali e ridisegnare la relazione tra natura e urbanità.²⁰ [Fig.5-6]



Fig. 3_Quinta Monroy, Iquique, Cile, Alejandro Aravena, Elemental (2003). Le unità originali progettate per essere ampliate dai residenti.

Fig. 4_Quinta Monroy, Iquique,Cile, Alejandro Aravena, Elemental (2003). Ampliamenti delle unità originarie completate dai residenti.

Fig. 5_Riverwalk, Chicago, Stati Uniti, Edward H. Bennett (1926/2016). Vista dall'alto con in evidenza i ponti di collegamento che collegano le due rive del fiume lungo un percorso di 125m.

Fig. 6_Riverwalk, Chicago, Stati Uniti, Edward H. Bennett (1926/2016). Riqualificazione del fiume attraverso nuovi spazi con funzioni specifiche: terrazze per la sosta, piazze sull'acqua, moli per kayak, ristoranti all'aperto e un giardino galleggiante con zone umide.

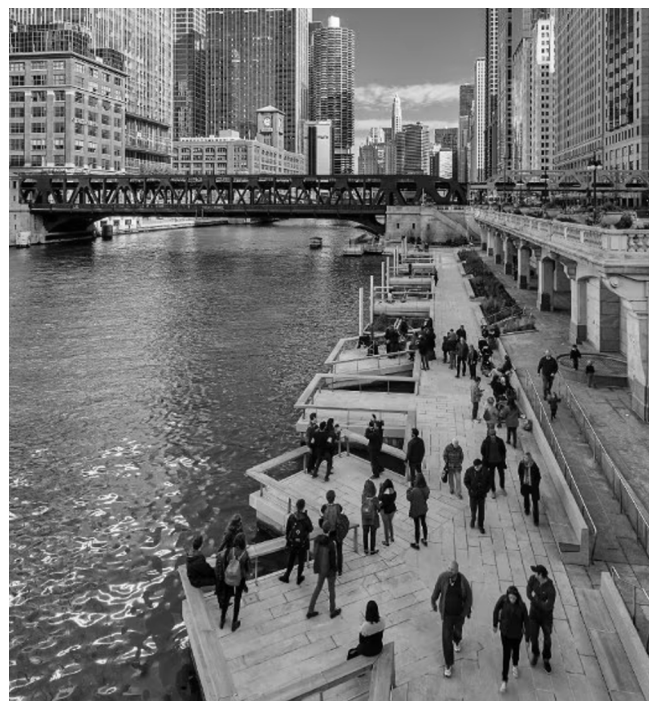
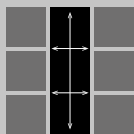


Fig.5-6



REQUISITI

- Presenza di vuoti urbani
- Carenza di aree verdi accessibili
- Degrado urbano e ambientale
- Adattabilità a nuove funzioni

L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "riqualificazione del verde urbano" come soluzione alla segregazione urbana, si configura come uno spazio urbano frammentato, caratterizzato dalla presenza di vuoti urbani che interrompono la continuità del tessuto cittadino. Questi spazi, possono includere terreni abbandonati, interstizi urbani non utilizzati e aree industriali dismesse, e rappresentano un potenziale inespresso che può essere trasformato in risorse vitali per la città. Un'altra caratteristica necessaria è scarsità di aree verdi accessibili che privano i residenti di luoghi di svago e relax necessari per migliorare la qualità della vita e favorire l'integrazione sociale. Spesso, questo tipo di ambiente urbano soffre di problematiche significative come inquinamento atmosferico, isole di calore e degrado complessivo, rendendo urgente un intervento di riqualificazione. Questo contesto, tuttavia, offre un'opportunità unica grazie alla sua adattabilità a nuove funzioni. Gli spazi disponibili possono essere ripensati per accogliere usi multifunzionali, integrando attività sportive, ludiche, culturali e di relax, capaci di rispondere alle esigenze di una comunità diversificata e in evoluzione.

Il vuoto, nel contesto dello spazio contemporaneo, diventa protagonista, non come semplice assenza ma come elemento essenziale per modellare un territorio ricco di significati e opportunità. È uno spazio progettuale capace di promuovere nuove modalità di interazione, un luogo in cui si possono costruire connessioni, relazioni e nuove esperienze.²¹ Tra gli elementi che meglio definiscono questo nuovo approccio, il verde svolge un ruolo fondamentale. Giardini, orti privati, viali alberati e grandi spazi pubblici rappresentano componenti essenziali per arricchire l'immagine della città e conferirle qualità estetiche e funzionali. Tuttavia, nonostante il loro potenziale, i grandi spazi verdi pubblici, troppo spesso, restano privi di un vero controllo progettuale, riducendosi a interstizi informi o vuoti residuali, frutto di un'espansione urbana disordinata. Restituire a questi spazi dignità e un disegno riconoscibile significa trasformarli in veri e propri progetti architettonici. Ogni dettaglio contribuisce a creare ambienti rigenerati e armoniosi: dalla selezione delle specie vegetali alla distribuzione di alberi e cespugli, fino alla scelta di elementi d'arredo come giochi d'acqua e illuminazione. Così, il verde smette di essere solo uno spazio di transito o separazione e diventa un luogo vivo, in cui natura e città convivono, offrendo agli abitanti un ambiente piacevole, utile e socialmente significativo.²² Tra i progetti che incarnano questa visione spiccano alcuni esempi emblematici. Il Jardín del Turia a Valencia, inaugurato nel 1986 dall'architetto Ricardo Bofill, è nato dal recupero del letto prosciugato del fiume Turia. Trasformato in un vasto parco lineare, offre spazi per attività sportive, culturali e ricreative, ridando vitalità a un'area precedentemente abbandonata. [Fig. 7] Il Parc de la Villette a Parigi, realizzato nel 1987 su progetto di Bernard Tschumi, combina paesaggi verdi con elementi architettonici futuristici, offrendo un'esperienza multisensoriale che ridefinisce il ruolo del parco urbano. [Fig. 8] Infine, uno dei progetti più celebri è senza dubbio la High Line di

New York completata nel 2009 e progettata dallo studio Diller Scofidio + Renfro. Questo parco lineare ha trasformato un vecchio viadotto ferroviario abbandonato in un affascinante percorso verde sospeso, con una rete di spazi pubblici e vegetazione che collega i quartieri e genera nuove connessioni sociali. Progetti come la High Line dimostrano come il vuoto possa essere reinterpretato e valorizzato. Il parco non solo collega quartieri precedentemente disgiunti, ma aggiunge un nuovo livello infrastrutturale al paesaggio urbano di Manhattan, sovrapponendosi agli strati esistenti e arricchendo la città con una rete di processi, strutture fisiche e relazioni spaziali. Questo approccio contrasta la logica rigida delle strade contemporanee, introducendo uno strato vivo e dinamico che ridefinisce la percezione dello spazio urbano.²³ [Fig.9]

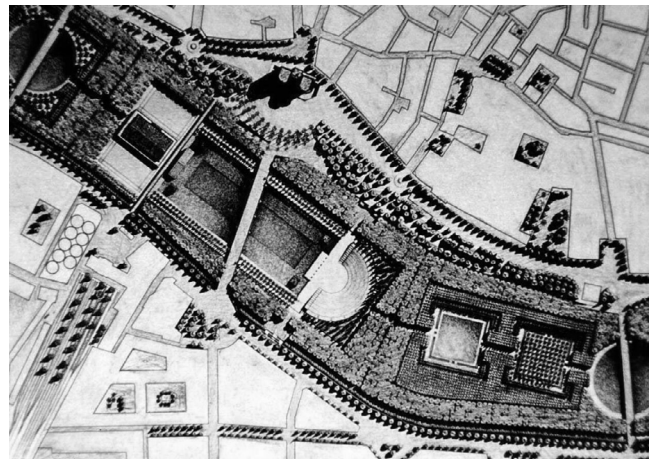


Fig.7

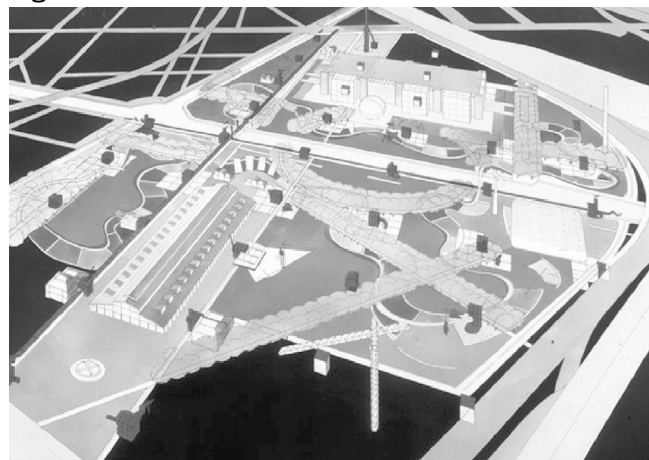


Fig.8

Fig. 7_ Jardín del Turia, Valencia, Spagna, Ricardo Bofill (1986). Disegno di una porzione di progetto dell'architetto Ricardo Bofill.

Fig. 8_ Parc de la Villette, Parigi, Francia, Bernard Tschumi (1987). Sistema di "punti" disperso sovrapposto a un sistema di linee che enfatizza il movimento attraverso il parco.

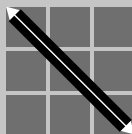
Fig. 9_ High Line, New York, Stati Uniti, Diller Scofidio + Renfro (2009). Foto aerea del progetto terminato.



Fig.9

AZIONE

CONNETTERE



INTERVENTO

CONNETTERE ATTRAVERSO INFRASTRUTTURE

GRANDE SCALA

REQUISITI

- Presenza di barriere fisiche
- Area periferica o marginalizzata
- Inadeguatezza dei trasporti pubblici
- Tessuto urbano frammentato

L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "connettere attraverso infrastrutture" come soluzione alla segregazione urbana, si distingue per la presenza di barriere fisiche, costituite principalmente da infrastrutture come ferrovie, autostrade o fiumi, frammentano lo spazio urbano, limitando le connessioni tra i quartieri e ostacolando sia la mobilità che l'interazione tra le comunità. Questa frammentazione fisica si traduce in una separazione sociale, aggravata dalla marginalità dell'area, spesso localizzata ai confini urbani, dove l'accesso ai servizi essenziali è scarso e la qualità della vita risente di un evidente isolamento economico e sociale. Il tessuto urbano disgregato amplifica il senso di esclusione, con aree scollegate tra loro e prive di continuità spaziale, impedendo una coesione funzionale e sociale. L'inefficienza del trasporto pubblico contribuisce ulteriormente a questa situazione, poiché i collegamenti esistenti risultano insufficienti o inadeguati a garantire una mobilità fluida verso il centro urbano o altre aree strategiche della città. Questa carenza infrastrutturale riduce le opportunità per i residenti, limitando il loro accesso al lavoro, all'istruzione e alle attività culturali.

Nel contesto urbano contemporaneo, spesso caratterizzato da gesti autonomi e frammentari, il concetto di collegamento aiuta a ridare coerenza allo spazio, tessendo relazioni tra infrastrutture, scale locali e globali, e livelli diversi della città.²⁴ Un esempio emblematico di questa connessione è l'attraversamento delle figure urbane esistenti da parte delle infrastrutture. Come accadeva con gli acquedotti romani, tali elementi non si limitano a svolgere funzioni pratiche, ma diventano parte integrante del paesaggio, definendo nuove relazioni tra le diverse parti della città.²⁵ Oggi le grandi città sono spesso segnate dalla presenza di grandi infrastrutture e manufatti che frammentano il tessuto urbano, creando barriere fisiche e sociali. Integrare queste strutture in progetti di riqualificazione è una sfida che richiede un approccio interdisciplinare, capace di unire competenze tecniche con strategie di miglioramento ambientale e sociale. Ripensare queste infrastrutture trasformandole da elementi ostili a risorse funzionali può ridefinire il volto di intere aree, collegando tessuti segregati e rendendo accessibili nuovi spazi di aggregazione.²⁶ L'integrazione tra velocità della mobilità e lentezza della vita quotidiana permette di progettare spazi che non siano solo funzionali, ma anche luoghi di interazione e identità. Attraverso un progetto attento, è possibile trasformare frammentazione e discontinuità in una figura urbana coerente e riconoscibile, valorizzando le differenze e rendendole parte di un sistema integrato. Questa visione è capace di generare nuove relazioni tra parti urbane autonome e diverse, stimolando scambi e arricchimenti reciproci.²⁷ Un esempio significativo è la Metrocable di Medellín, una rete di funivie costruita per superare le barriere fisiche e sociali dei quartieri collinari della città. Iniziata nei primi anni duemila, questa infrastruttura ha migliorato l'accessibilità al centro cittadino, riducendo il tempo di viaggio e favorendo l'inclusione economica e sociale dei residenti. La Metrocable

ha dimostrato che l'innovazione nella mobilità può diventare un catalizzatore per lo sviluppo urbano e sociale, trasformando la percezione delle periferie e ispirando interventi simili in altre città del mondo. Questo progetto mostra come le infrastrutture, da semplici elementi funzionali, possano diventare strumenti di connessione, identità e rigenerazione, in grado di ridefinire il rapporto tra le diverse parti della città e creare un ambiente urbano più coeso e inclusivo.²⁸ [Fig.10] Il secondo esempio è il progetto per l'urbanizzazione della città di Algeri elaborato da Le Corbusier e Pierre Jeanneret tra il 1934 e il 1938. Si tratta di un intervento visionario, concepito per affrontare le nuove scale urbane e le esigenze della modernità. L'idea centrale era trasformare un'infrastruttura (un'autostrada sopraelevata) in una struttura architettonica capace di accogliere funzioni abitative e urbane. Questa infrastruttura non è più un semplice elemento funzionale, ma diventa parte integrante del paesaggio, ridefinendo polarità, centralità e connessioni. Sebbene visionario per la sua epoca, questo progetto anticipava riflessioni contemporanee sull'architettura come strumenti di trasformazione del territorio.²⁹ [Fig.11]



Fig.10



Fig.11

Fig. 10_ Metrocable, Medellín, Colombia (2004).

Fig. 11_ Progetto per l'urbanizzazione della città di Algeri elaborato da Le Corbusier e Pierre Jeanneret tra il 1934 e il 1938.



INTERVENTO

CONNETTERE ATTRAVERSO PERCORSI

MEDIA SCALA

REQUISITI

- Presenza di barriere fisiche
- Scarsa attrattività degli spazi pubblici
- Accessibilità limitata
- Adattabilità a nuove funzioni

L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "connettere attraverso percorsi" come soluzione alla segregazione urbana, si distingue per la presenza di barriere fisiche che interrompono la continuità del tessuto urbano, separando il quartiere dal resto della città e limitando il libero movimento delle persone e delle attività. Spesso gli spazi pubblici, anonimi e sottoutilizzati, mancano di elementi di attrattività che possano favorire la socializzazione e la vitalità e la scarsità di aree verdi, la mancanza di percorsi pedonali sicuri e l'assenza di infrastrutture per la mobilità ciclabile rendono l'ambiente poco invitante e funzionale. Inoltre, l'accessibilità complessiva risulta limitata, con collegamenti pedonali e ciclabili insufficienti e una rete di trasporti pubblici inefficiente, che non risponde adeguatamente alle necessità della popolazione locale. Nonostante queste problematiche, il quartiere offre però significative opportunità di trasformazione. La presenza di spazi residuali, come parcheggi inutilizzati, terreni incolti o aree dismesse, rappresenta una base concreta per interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana. Tali spazi possono essere ripensati come nodi strategici per la connessione del quartiere al resto della città, migliorando la qualità della vita e favorendo l'aggregazione sociale.

Le strade e le piazze stanno riconquistando un ruolo centrale nella configurazione urbana contemporanea, emergendo come luoghi strategici di connessione, socializzazione e identità collettiva. In una città in continua trasformazione, questi spazi pubblici diventano i fulcri di nuovi intrecci ambientali e sociali, arricchendo i contesti preesistenti e rafforzando i legami tra le persone. La strada urbana e la piazza, riletti in chiave contemporanea, non sono più solo luoghi di transito, ma punti di snodo per la comunità, dove si costruisce la memoria del luogo e si coltivano nuove relazioni. Il percorso urbano, in questa prospettiva, si trasforma in un'esperienza progressiva, attenta ai dettagli che ne caratterizzano l'inizio, il tragitto e la conclusione. La progettazione non si limita a organizzare connessioni fisiche, ma si concentra su un'intensificazione degli eventi urbani, creando sequenze che conferiscono ritmo e gerarchia agli spazi attraversati.³⁰ Così, il cammino stesso diventa parte integrante della vita urbana, capace di raccontare una storia e di promuovere interazioni significative tra i cittadini. L'organizzazione consapevole di questi materiali urbani permette di trasformare spazi anonimi in luoghi di aggregazione e vitalità.³¹ E' possibile intervenire anche sui quartieri periferici in cui, sebbene i miglioramenti nei trasporti pubblici e l'ampio utilizzo dell'auto privata abbiano mitigato alcuni problemi, la marginalità relazionale e la mancanza di attrattività continuano a persistere. Per superare questa condizione di isolamento, è necessario adottare strategie integrate che valorizzino le connessioni pedonali e ciclabili, migliorino la qualità degli spazi pubblici e incentivino una diversificazione funzionale. La sfida consiste nel trasformare i limiti fisici in opportunità progettuali, creando spazi aperti e accessibili che favoriscano l'interazione sociale e culturale. Attraverso interventi mirati, il quartiere può evolvere da luogo marginale a parte attiva della città, contribuendo al benessere collettivo e alla

creazione di una città più inclusiva e sostenibile.³² Un esempio emblematico di progetto di connessioni urbane ben riuscito è Central Park a New York, un'area verde di 341 ettari situata nel cuore di Manhattan. Questo parco, progettato da Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux e inaugurato nel 1858, non rappresenta solo un'oasi di natura in un contesto altamente urbanizzato, ma anche un'opera straordinaria di connessione sociale, culturale e ambientale. Situato in posizione centrale, funge da ponte tra quartieri di diversa estrazione sociale e culturale, offrendo un luogo neutro e accessibile. I suoi percorsi multifunzionali, che includono sentieri pedonali, piste ciclabili e strade, creano una rete fluida che collega punti d'interesse come laghi, prati e aree ricreative. Il parco è anche uno spazio di interazione sociale, ospitando eventi e attività che favoriscono lo

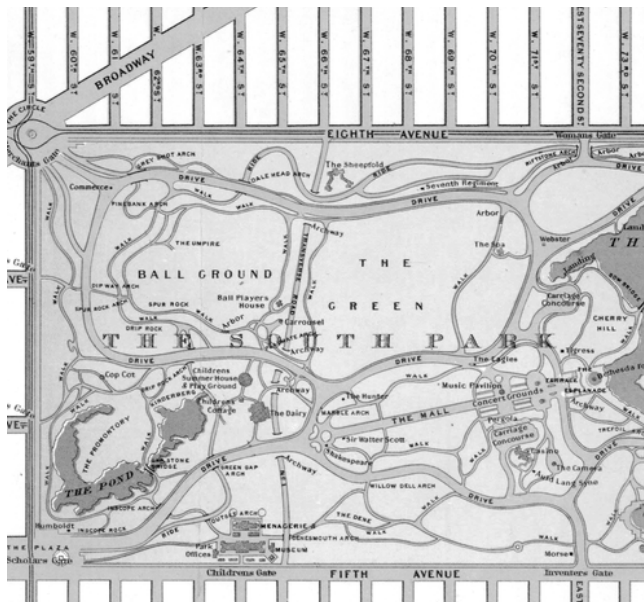


Fig.12

scambio culturale e il senso di comunità. [Fig.12] Un altro esempio innovativo di percorsi di connessione è il Ponte della Libreria a Rotterdam (The Luchtsingel). Ponte pedonale lungo 400 metri progettato come una fusione tra infrastruttura e spazio pubblico, questo ponte non è solo un elemento funzionale che ha permesso di ricollegare tre distretti nel cuore della città, ma un luogo di incontro e cultura. La sua struttura integra una biblioteca pubblica e spazi per eventi, offrendo un'esperienza unica ai visitatori. [Fig.13]

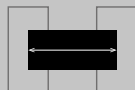
Fig. 12_ Central Park, New York, Stati Uniti, Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux (1858). Estratto di mappa di Central Park nel 1865. In evidenza i percorsi di collegamento interni e con le strade esistenti.
Fig. 13_ The Luchtsingel, Rotterdam, Olanda, ZUS (2011).



Fig.13

AZIONE

CONNETTERE



INTERVENTO

CONNETTERE ATTRAVERSO ARCHITETTURE PICCOLA SCALA

REQUISITI

- Presenza di barriere fisiche
- Tessuto urbano frammentato
- Connettività inefficiente
- Adattabilità a nuove funzioni

L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "connettere le architetture" come soluzione alla segregazione urbana, si presenta come un esempio di frammentazione urbana e sociale, dove barriere fisiche come ferrovie, autostrade o corsi d'acqua senza adeguati attraversamenti interrompono la continuità spaziale del quartiere. Queste divisioni infrastrutturali non solo limitano la mobilità, ma rafforzano le separazioni tra le comunità, creando confini netti che possono riflettere disparità culturali, economiche o urbanistiche. L'isolamento dei quartieri residenziali dalle aree commerciali o di servizio accentua ulteriormente la frammentazione. Inoltre, i flussi di mobilità risultano congestionati e inefficienti, con limitazioni evidenti per pedoni e ciclisti e una carente integrazione tra i trasporti pubblici e le reti pedonali. La congestione veicolare aggrava la situazione, rendendo difficoltosi gli spostamenti. Nonostante le problematiche le infrastrutture presenti, come ponti, stazioni e sottopassi, rappresentano una risorsa potenziale da trasformare in spazi vivibili e di valore identitario attraverso interventi mirati, queste strutture possono essere ripensate non solo come elementi funzionali, ma come nodi urbani capaci di favorire la socialità, migliorare l'accessibilità e conferire un senso di appartenenza al quartiere.

Questi spazi possono diventare piattaforme per l'apprendimento, il gioco, la partecipazione civica e la creazione di un senso condiviso di appartenenza. Una comunità che vive in spazi ben connessi è più coesa, inclusiva e dinamica, capace di affrontare meglio le sfide sociali e urbane.³³ Connettere e integrare in architettura significa creare un dialogo fluido tra luoghi, persone e attività, trasformando gli spazi in veri e propri nodi di scambio sociale e culturale.³⁴ Questo approccio apre possibilità interessanti per ripensare il tessuto urbano contemporaneo. Il Ponte Vecchio di Firenze è un esempio straordinario di infrastruttura che si trasforma in spazio urbano. Costruito nel 1345, non è solo un ponte che collega due sponde dell'Arno, ma una vera estensione del tessuto urbano, grazie alla presenza delle botteghe artigiane che lo costeggiano. Esso rappresenta una continuità fisica e simbolica, integrando spazio e funzione in un'unità armoniosa. Lo stesso principio è stato ripreso in progetti più recenti, come la Stazione Tiburtina a Roma, dove una struttura-ponte consente alla città di superare una barriera ferroviaria, restituendo alla collettività uno spazio ricco di funzioni.³⁵ Tuttavia, molte città affrontano ancora il problema delle barriere urbanistiche, spesso artificiali, come le infrastrutture ferroviarie e le strade a scorrimento veloce. Questi elementi frammentano il tessuto urbano, ostacolando la mobilità e danneggiando l'estetica della città. Le stazioni ferroviarie, in particolare, rappresentano un caso significativo: da un lato, sono essenziali per la mobilità, dall'altro, occupano grandi porzioni di territorio, generando fenomeni degenerativi come emarginazione sociale o criminalità.³⁶ Eppure, le stazioni possiedono un potenziale inespresso. In molte città europee, si stanno sperimentando approcci innovativi per trasformare queste aree in centri di relazione sociale e scambio culturale. Un esempio notevole è il terminal ferroviario di Porta Susa a Torino (2006-2013), progettato da Silvia d'Ascia Architecture. Questa struttura in vetro

e acciaio non è solo un punto di transito, ma un nodo strategico che connette i diversi livelli della mobilità urbana. Integrando la linea metropolitana, il trasporto pubblico e i flussi pedonali, Porta Susa è diventata un modello di connessione architettonica, trasformando il distretto circostante in un'area dinamica e funzionale. Gli spazi pubblici adiacenti sono stati riorganizzati per promuovere la socialità e l'accessibilità, contribuendo a un modello urbano più inclusivo.³⁷ [Fig.14-15]

Fig. 14_Stazione di Porta Susa, Torino, Italia, Silvio d'Ascia Architecture (2006-2016). Foto a volo di uccello della stazione ferroviaria e del contesto circostante.

Fig. 15_Stazione di Porta Susa, Torino, Italia, Silvio d'Ascia Architecture (2006-2016). Sezione di progetto.



Fig.14

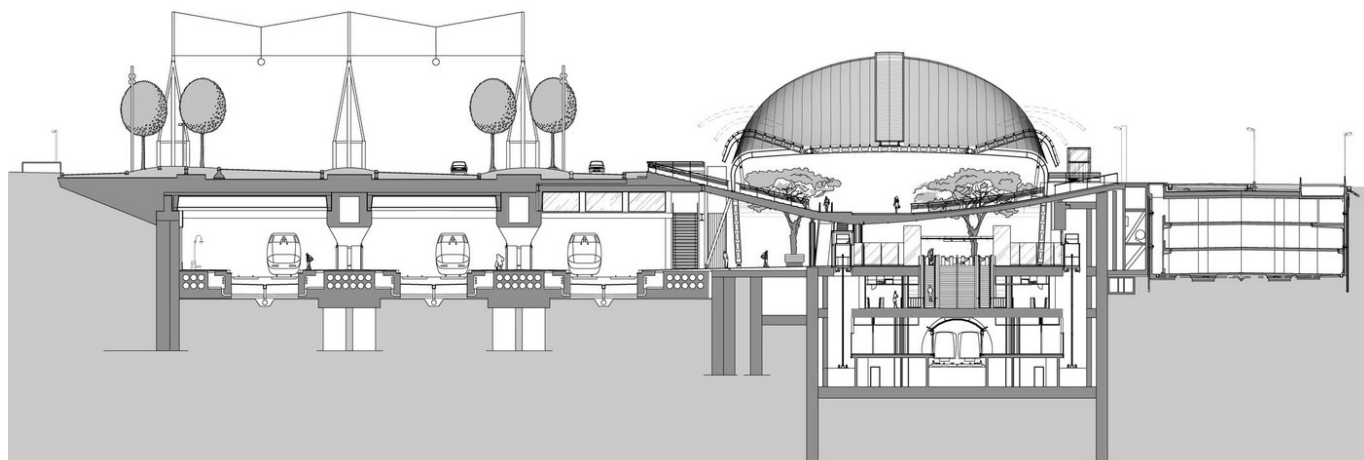


Fig.15

AZIONE

ELIMINARE

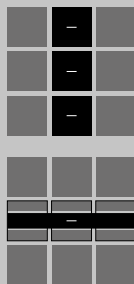
INTERVENTO

DETRAZIONI URBANE

REQUISITI

- Presenza di barriere fisiche
- Degrado urbano e ambientale
- Necessità di riqualificazione urbana
- Scarsa attrattività degli spazi pubblici

L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "detrazioni urbane" come soluzione alla segregazione urbana, si presenta come un contesto urbano segnato da una combinazione di criticità fisiche, simboliche e funzionali che ostacolano il suo sviluppo e la qualità della vita al suo interno. La presenza di barriere fisiche, come muri, edifici abbandonati o infrastrutture ingombranti, si accompagna a separazioni simboliche che rafforzano la disconnessione tra le comunità e impediscono l'integrazione sociale e culturale. La decadenza dell'area è evidenziata da edifici obsoleti o inutilizzati, che non svolgono più alcuna funzione utile e costituiscono un freno al potenziale di rigenerazione urbana. Questi spazi non sfruttati rappresentano un'opportunità mancata e aggravano il degrado generale, rendendo indispensabile un intervento di riqualificazione. L'area necessita una riqualificazione urbana che superi la segregazione sociale ed economica, creando nuove opportunità per gli abitanti e attrattività per nuovi investimenti. In questo contesto, la valorizzazione degli spazi pubblici e naturali emerge come una leva strategica per rigenerare il tessuto urbano. Parchi, piazze e percorsi pedonali possono essere creati o recuperati all'interno degli spazi inutilizzati, trasformandoli in luoghi di incontro, socialità e riconnessione con l'ambiente naturale.



Creare valore aggiunto attraverso la sottrazione può sembrare una contraddizione, ma rappresenta una pratica che, se applicata con sensibilità e visione, può produrre risultati sorprendenti in architettura e urbanistica. Generalmente si associa l'architettura all'atto di costruire, ma l'eliminazione di elementi può sbloccare nuove potenzialità, riducendo l'uso di risorse e ottimizzando l'efficienza energetica. Un esempio storico iconico è l'opera di Georges-Eugène Haussmann nella Parigi del XIX secolo. La sua trasformazione della città non si basò solo sull'aggiunta di infrastrutture moderne, ma anche sulla demolizione di interi quartieri medievali per creare ampi boulevard. Questa operazione migliorò la qualità della vita attraverso una maggiore ventilazione, una migliore igiene e un controllo più efficace del traffico. Tuttavia, ciò che venne sottratto lasciò un vuoto simbolico, dimostrando che, anche ciò che si elimina può contribuire alla narrazione di uno spazio. La sottrazione non riguarda solo le città, ma anche il design e le trasformazioni personali. La rimozione di elementi superflui o obsoleti può catalizzare un cambiamento radicale, rivelando potenzialità nascoste. In un contesto contemporaneo, la sottrazione assume una nuova rilevanza. L'idea di una distruzione creativa offre risposte innovative a sfide come il calo demografico e la sostenibilità. La demolizione di edifici abbandonati o inutilizzati può liberare spazi per nuovi usi, ricollegare aree urbane frammentate o persino restituire alla natura ciò che era stato occupato dall'uomo. Questi interventi riducono l'impatto ambientale e contribuiscono a creare città più vivibili e resilienti.³⁸ La sottrazione, dunque, non è un semplice atto di eliminazione, ma un processo che richiede visione strategica. Si tratta di trasformare il vuoto in un'opportunità, di utilizzare spazi sottratti come piattaforme per nuove connessioni, identità e significati. La rottura di barriere fisiche e simboliche diventa così un potente strumento di riqualificazione, capace di ridefinire l'immagine e

l'identità dei luoghi. Un progetto di riqualificazione urbana efficace non si limita a colmare il vuoto, ma lo utilizza per costruire un sistema integrato di percorsi, piazze e spazi aperti che dialogano tra loro. Ogni elemento si intreccia in una narrazione collettiva che arricchisce l'esperienza della città, favorendo un'identità condivisa e inclusiva. L'obiettivo finale è creare città dinamiche e aperte, capaci di accogliere le diversità e riflettere le trasformazioni dei propri abitanti, rendendo la sottrazione un mezzo per costruire comunità più coese e prospere.³⁹ Nel 1996, l'Irlanda del Nord viveva un periodo storico estremamente delicato, segnato dalla crescente tensione tra le comunità cattolica e protestante. La città di Belfast era divisa da "muri della pace", barriere fisiche costruite per separare i due gruppi, che vivevano in quartieri distinti, alimentando una diffidenza reciproca. Nonostante i negoziati di pace la questione di come affrontare le divisioni fisiche e simboliche nei contesti urbani rimaneva un tema irrisolto.



Fig.16

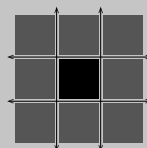
In questo scenario, un progetto urbanistico ha cercato di affrontare direttamente il problema delle barriere, analizzando le dinamiche sociali e la storia dei confini. Il progetto si concentrava principalmente sulle aree di Shankhill e Falls, due quartieri separati dai "muri della pace", ma che un tempo erano legati dalla presenza di un fiume centrale per l'industria tessile della città. Tuttavia, con il declino dell'industria tessile, il fiume, un tempo simbolo di unione, venne progressivamente nascosto dai muri. Il progetto mirava a riscoprire il potenziale di connessione del fiume attraverso la demolizione di alcune sezioni dei muri.⁴⁰ Il progetto non si limita a modificare l'aspetto fisico della città, ma rappresenta un tentativo di guarire le ferite del passato, trasformando un simbolo di divisione in un segno di unità e rinascita.⁴¹ [Fig.16-17] Fig. 16_ "Muro della pace" Le linee di frontiera del conflitto sono diventate linee di divisione fisica. Fig. 17_ Proposta di progetto. Demolizione della barriera e creazione di un nuovo spazio pubblico.



Fig.17

AZIONE

INCLUDERE



INTERVENTO

INCLUDERE SERVIZI PUBBLICI

REQUISITI

- Aree periferiche o marginalizzate
- Mancanza di infrastrutture o servizi pubblici centralizzati
- Spazi pubblici inutilizzati o sottoutilizzati
- Carattere monofunzionale

L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "includere servizi pubblici" come soluzione alla segregazione urbana, si presenta solitamente come un quartiere periferico e marginalizzato, caratterizzato da un isolamento fisico e sociale che lo separa dal resto della città, tutto ciò è ulteriormente aggravato dal carattere monofunzionale della zona, con aree destinate esclusivamente ad un'unica funzione, come residenziale o industriale, che limita le opportunità di interazione sociale. Inoltre, il quartiere soffre della mancanza di infrastrutture e servizi pubblici centralizzati. Le scuole, i centri civici e gli ambulatori sono disperse sul territorio, rendendo difficile per gli abitanti accedere ai servizi di base. Un altro elemento problematico sono gli spazi pubblici inutilizzati o sottoutilizzati, come piazze o giardini poco valorizzati, che potrebbero invece diventare luoghi vitali per attività sociali, ricreative, culturali e commerciali, se adeguatamente progettati.

Progettare spazi pubblici multifunzionali è una delle chiavi per rafforzare il senso di comunità e migliorare la qualità della vita nelle aree marginalizzate. Un esempio concreto di come questo concetto possa essere applicato è la Biblioteca España a Medellín, Place Rogier a Bruxelles e il One-north a Singapore. Questi luoghi mostrano come la riqualificazione degli spazi pubblici, pensata in modo strategico e intenzionale, possa trasformare aree degradate in punti di riferimento sociali e culturali. Lo spazio pubblico, per essere veramente efficace, deve essere sviluppato con una visione chiara. Un piccolo giardino pubblico, per esempio, se progettato correttamente, dovrebbe essere sufficientemente grande da offrire diverse attività, come aree ombreggiate durante l'estate grazie agli alberi, percorsi per passeggiate e spazi per praticare sport.⁴² La qualità di questi spazi è data dalla loro capacità di adattarsi a diverse esigenze e di diventare luoghi di incontro, relax e interazione. Per progettare una città realmente integrata, è fondamentale andare oltre la logica degli interventi isolati, che vedono scuole, centri civici, chiese e ambulatori separati in aree verdi distanti tra loro. L'obiettivo dovrebbe essere quello di ripristinare l'unità della vita collettiva, creando reti di connessioni che collegano queste strutture attraverso nuovi percorsi o l'ampliamento di quelli esistenti. In questo senso, la progettazione urbana dovrebbe prevedere viali e piazze centrali, che diventino i nodi attorno ai quali gli edifici pubblici si distribuiscono in modo armonioso e funzionale. Questo approccio contribuisce a superare la frammentazione tipica delle periferie, spesso causata dalla divisione delle competenze di gestione, e crea spazi pubblici riconoscibili e con una forte identità visiva.⁴³ Place Rogier, situata di fronte alla Stazione Nord di Bruxelles, è un esempio emblematico di questo tipo di trasformazione. Negli anni '50, quando la stazione ferroviaria venne spostata, la piazza divenne un grande vuoto, un ampio spazio privo di identità e

circondato da alti edifici anonimi. Questa condizione di abbandono e disconnessione richiedeva un intervento radicale. Gli architetti hanno introdotto una grande tettoia rotonda con un diametro di 64 metri, che non solo offre riparo dal vento e dalla pioggia, ma diventa anche un simbolo di protezione e coesione. La piazza, grazie a questo intervento, ha acquisito un nuovo carattere distintivo, diventando un punto di riferimento per la città. Inoltre, un altro aspetto fondamentale del progetto è la creazione di una passeggiata verde che collega la piazza ai suoi dintorni, trasformando lo spazio da semplice punto di passaggio a un luogo di incontro e interazione. Oltre a questi miglioramenti visivi e ambientali, il progetto ha anche un'importante

dimensione funzionale. La piazza è diventata un nodo che collega diversi strati di infrastrutture sottostanti, come strade, binari ferroviari e metropolitana, creando un flusso continuo di persone che attraversano il luogo. Il patio coperto dalla tettoia diventa il cuore pulsante che integra orizzontalmente e verticalmente i vari livelli di attività urbana. Grazie a questa connessione, la piazza non è solo un punto di transito, ma un luogo che favorisce l'interazione tra diverse dimensioni della città.⁴⁴[Fig.18-19]

Fig. 18_ Place Rogier, Bruxelles, Belgio, Xaveer de Geyter Architects (2006-2018).

Fig. 19_ Place Rogier, Bruxelles, Belgio, Xaveer de Geyter Architects (2006-2018). Planimetria.



Fig.18

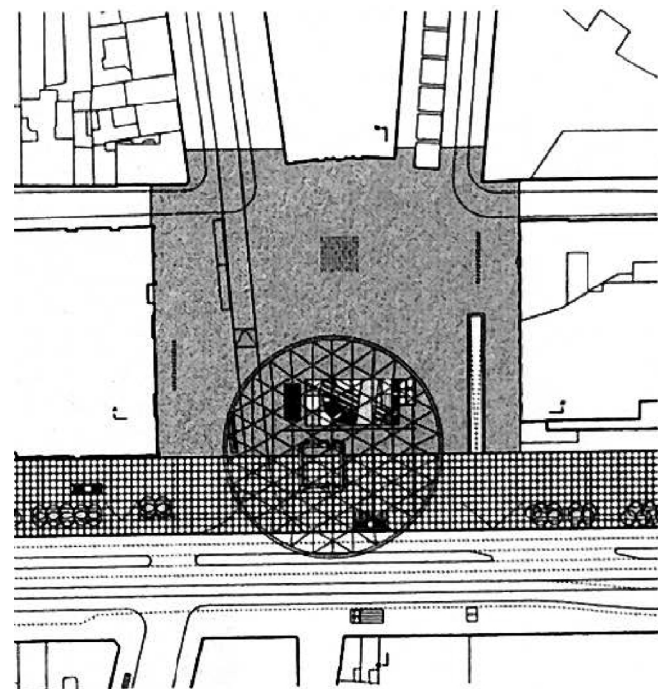
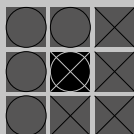


Fig.19

AZIONE INCLUDERE



INTERVENTO INCLUDERE AREE COMMERCIALI

REQUISITI

- Presenza di commercio informale attivo
- Spazi pubblici inutilizzati o sottoutilizzati
- Densità abitativa e sociale alta
- Carattere monofunzionale

L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "includere aree commerciali" come soluzione alla segregazione urbana, si caratterizza per una vivace presenza di commercio informale, che si sviluppa in modo spontaneo nei luoghi pubblici, ma che soffre della mancanza di una struttura fisica e legale adeguata. Questo tipo di commercio, pur essendo parte integrante della vita quotidiana, non riesce a esprimere pienamente il suo potenziale, in quanto non trova un adeguato supporto urbanistico che lo regoli o lo integri nel tessuto cittadino. Accanto a questo fenomeno, si riscontra la presenza di spazi pubblici sottoutilizzati o residuali, che potrebbero rappresentare una risorsa importante se riqualificati per accogliere aree commerciali organizzate. Di solito la densità abitativa e sociale elevata con il carattere monofunzionale residenziale del quartiere rende particolarmente urgente la creazione di spazi di aggregazione e di servizi quotidiani, come aree commerciali di qualsiasi tipo, che rispondano alle esigenze della popolazione locale.

La riqualificazione urbana rappresenta un'opportunità per ripensare lo spazio pubblico e collettivo, trasformandolo in un contesto capace di rafforzare la socialità e promuovere l'integrazione. Attraverso un processo di risemantizzazione, gli spazi anonimi e residuali, così come i punti di ritrovo spontanei e i servizi pubblici, possono essere riconfigurati per costituire un ambiente più articolato, ricco di eventi e caratterizzato da una gerarchia chiara di luoghi riconosciuti. Questa strategia mira a consolidare e connettere tali spazi per favorire una vita di comunità dinamica e inclusiva.⁴⁵ Un elemento cruciale per il successo di questo approccio è il riconoscimento delle dinamiche economiche informali, che rappresentano una componente vitale dell'economia cittadina. In passato, le attività informali erano spesso regolate attraverso licenze che ne limitavano l'operatività a specifiche aree della città, imponendo un pagamento per l'uso dello spazio pubblico. Con il nuovo approccio, si è cercato di integrare queste attività nell'economia formale attraverso la creazione di mercati e strutture dedicate, progettate per accogliere e valorizzare il commercio informale. Questo modello prevede una rete di mercati collegati ai sistemi di trasporto pubblico e privato, per garantire accessibilità e fluidità negli spostamenti, migliorando al contempo la funzionalità urbana.⁴⁶ L'architettura, in questo contesto, diventa un "facilitatore" di usi, offrendo spazi che si prestano a interpretazioni diverse nel tempo. La forma urbana è necessaria per garantire adattabilità e riconoscibilità, ma da sola non è sufficiente a promuovere socialità. L'efficacia di un progetto risiede nella capacità di essere abbastanza grande da rispondere a istanze collettive e sufficientemente piccolo da preservare una coerenza formale. Questo equilibrio consente all'architettura di assumere un ruolo sociale e culturale, favorendo relazioni e promuovendo identità condivise.⁴⁷ Ripensare il centro urbano come luogo d'incontro, inclusione e prosperità diventa essenziale

affrontare le sfide economiche e sociali contemporanee. Interventi di questo tipo possono ridurre le disuguaglianze, migliorare la qualità della vita e rispondere alle esigenze della comunità con soluzioni innovative e sostenibili. Attraverso questa visione, lo spazio pubblico diventa non solo un luogo di passaggio, ma un fulcro vitale per la città e i suoi abitanti.⁴⁸ Un esempio emblematico è il Mercato della Boqueria a Barcellona, uno spazio nato nel 1836 come mercato all'aperto e trasformato nel tempo in un luogo simbolico della città. Un altro esempio significativo è

il Markthal di Rotterdam, progettato nel 2014 da MVRDV, una struttura iconica che combina un mercato coperto con abitazioni, spazi commerciali e servizi pubblici, dimostrando come l'architettura possa integrare funzioni diverse e generare un nuovo dinamismo urbano.[Fig.20-21]

Fig. 20_ Markthal, Rotterdam, Olanda, MVRDV (2014). Foto esterni e distribuzione centrale interna. Fig. 21_ Markthal, Rotterdam, Olanda, MVRDV (2014). Modello 3D. Nonostante la forma particolare, il Markthal è stato costruito mediante casseformi a tunnel standard.



Fig.20

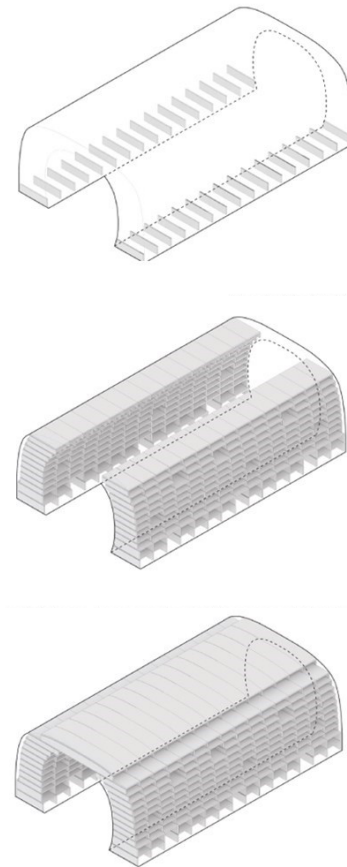
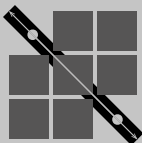


Fig.21

AZIONE

NASCONDERE



INTERVENTO

NASCONDERE INFRASTRUTTURE

REQUISITI

- Connettività inefficiente
- Spazio limitato in superficie
- Patrimonio da preservare
- Necessità di infrastrutture moderne senza impatto visivo



L'area da prendere in considerazione a favore dell'intervento di "nascondere infrastrutture" come soluzione alla segregazione urbana, si distingue per l'elevata densità di traffico e il congestionamento, che affliggono l'area e non possono essere risolti facilmente con interventi superficiali. La superficie disponibile è limitata, e le aree pubbliche risultano già saturate, lasciando poco spazio per nuove infrastrutture o aree verdi. In un contesto simile, l'utilizzo degli spazi sotterranei emerge come una strategia vantaggiosa per alleggerire la pressione sulle superfici e rispondere alle necessità di trasporto e servizi. Questi interventi avrebbero il vantaggio di ridurre l'ingombro visivo e mantenere il paesaggio urbano più armonioso, senza alterare l'aspetto esteriore degli edifici storici, un altro elemento caratterizzante dell'area. Il patrimonio storico, infatti, deve essere preservato con attenzione, e l'uso di soluzioni sotterranee permetterebbe di sviluppare infrastrutture moderne senza compromettere il valore architettonico o l'integrità visiva delle zone protette.

La necessità di infrastrutture moderne è quindi evidente, ma è altrettanto fondamentale minimizzare l'impatto visivo. A partire dagli anni '60 in Europa, la tendenza modernista di abbattere il tessuto urbano storico per fare spazio alla ricostruzione ha mostrato le sue controindicazioni. La demolizione indiscriminata di edifici storici ha lasciato un forte senso di perdita nelle comunità, e l'architettura moderna, che inizialmente simboleggiava il progresso, ha cominciato a perdere il suo fascino. Spostando l'attenzione dall'apparenza verso ciò che è nascosto, si aprono possibilità per un'architettura innovativa, che non si sente vincolata a replicare o competere con il passato. Ad esempio, dietro facciate storiche, nei tetti, nei vicoli nascosti e nei cortili interni, ci sono spazi preziosi dove nuove funzioni e idee possono emergere. Questi luoghi, invisibili dall'esterno, rappresentano un terreno fertile per espressioni architettoniche libere dalla necessità di fare il verso a ciò che è stato. Un altro orizzonte promettente è il sottosuolo, che offre una grande opportunità per creare spazi funzionali ed estetici senza le limitazioni della facciata visibile. Il sottosuolo, spesso trascurato, può rispondere alle esigenze del presente.⁴⁹ Un altro concetto progettuale interessante è quello della sovrapposizione, che si esprime attraverso il metodo dei layer. Questo approccio non si limita a stratificare elementi, ma cerca di generare nuove identità e centralità, favorendo una sintesi tra locale e globale, tra mobilità e abitare. La sovrapposizione, infatti, consente di intrecciare tempi e scale diverse, costruendo legami tra infrastrutture e spazi urbani. Le infrastrutture, lungi dall'essere trasformate in qualcosa di altro, devono essere integrate formalmente e funzionalmente in un sistema che comprenda anche spazi aperti e manufatti edilizi, costruendo continuità tra elementi eterogenei, dando loro un significato condiviso.⁵⁰ Un esempio di sovrapposizione di questo tipo è il progetto di rinnovamento del centro storico dell'Aia

che soffriva di un traffico eccessivo, causando congestionamenti in alcune aree. La soluzione adottata è stata l'introduzione di uno strato sotterraneo, con la costruzione di binari del tram, stazioni sotterranee e parcheggi, tutti integrati in una rete infrastrutturale estesa per oltre 1.250 metri sotto terra. Questo intervento non si è limitato a risolvere un problema tecnico, ma ha trasformato il sottosuolo in un dialogo con il tessuto storico visibile, evitando che l'infrastruttura sotterranea rimanesse solo un elemento funzionale e insignificante. Le stazioni sotterranee del tram, concepite come spazi elevati, sono diventate veri e propri centri urbani,

con ampie visuali e ottimi collegamenti, che, pur essendo invisibili all'esterno, arricchiscono la città. [Fig.22] Il concetto di città invertita, che emerge da questo esempio, invita a riflettere su come lo spazio urbano possa essere sfruttato in modo più efficiente e creativo. Questo approccio dimostra che anche gli spazi nascosti possono diventare luoghi di valore e significato, migliorando la qualità della vita urbana e arricchendo l'esperienza di chi li attraversa.⁵¹

Fig. 22_Tunnel sotterraneo del tram, L'Aia, Olanda, OMA/Ren Koolhaas, Floris Halkemade Partners (1994-2004).

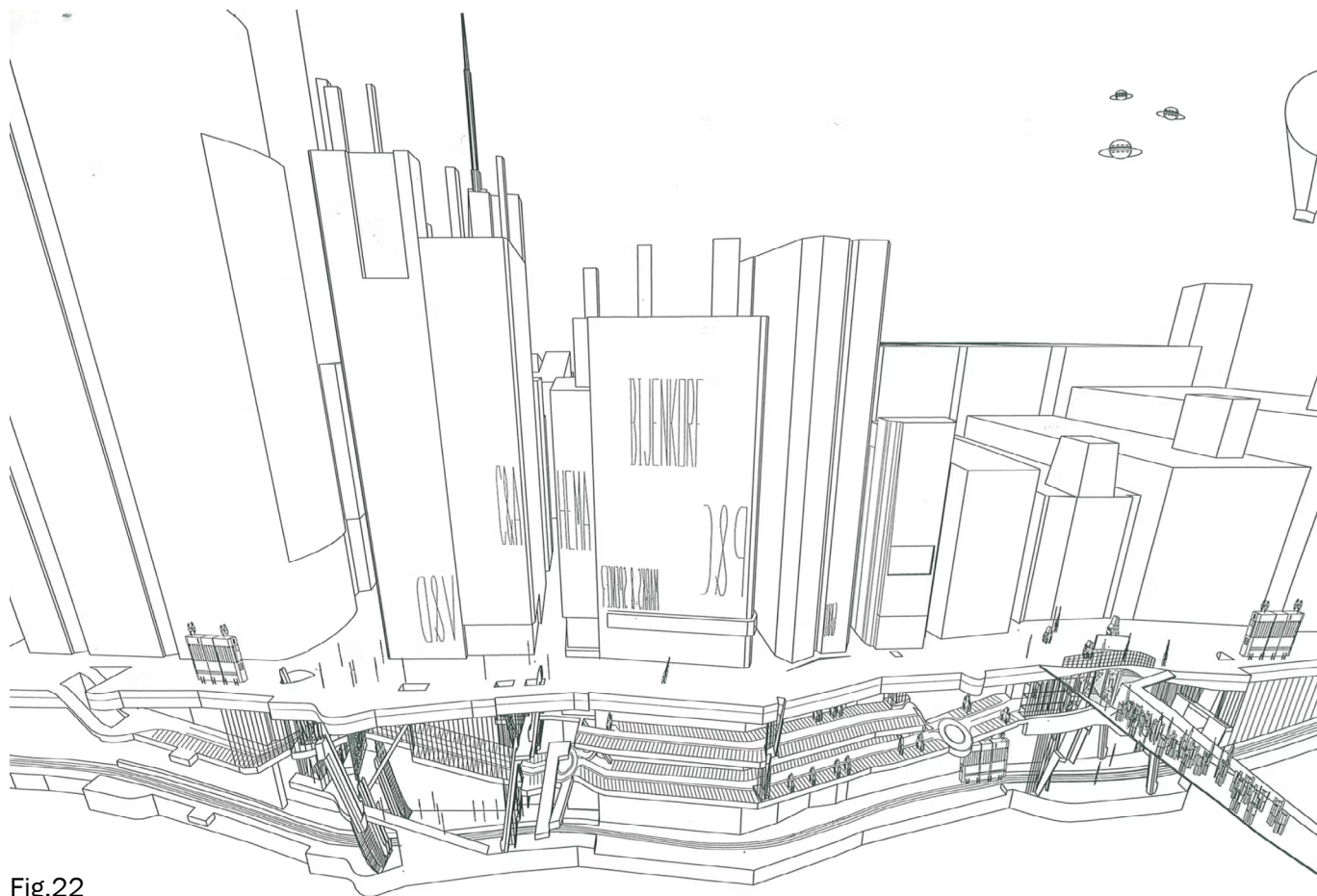


Fig.22

2. APPROCCIO OPERATIVO

Nel capitolo precedente sono state analizzate le soluzioni segregative, intese come strategie attuate nel tempo da politiche economiche, razziali e sociali per dividere e frammentare i tessuti urbani, portando alla creazione di città divise e disconnesse. Tuttavia, uno degli ostacoli principali risiede nella difficoltà di stabilire una relazione significativa tra i quartieri segregati e il contesto circostante.⁵² Spesso, la peculiarità linguistica o insediativa di un singolo oggetto architettonico non è sufficiente a stabilire continuità o discontinuità con l'ambiente urbano più ampio. In molti casi, l'architettura si limita a occupare lo spazio assegnato, soddisfacendo la funzione per cui è stata progettata, ma perdendo il suo valore sociale e simbolico. Il vero problema, dunque, è trovare un modo per ricomporre questa frammentazione e ricondurla a un orizzonte di senso condiviso, che consenta agli abitanti di riconoscersi nel territorio che abitano. In questa prospettiva, le azioni progettuali identificate (densificare, riqualificare, connettere, eliminare, includere e nascondere) assumono un ruolo cruciale. Ciascuna di queste azioni rappresenta uno strumento per costruire relazioni, identità e significati all'interno di un tessuto urbano complesso e frammentato. Attraverso interventi mirati, è possibile affrontare le sfide della città contemporanea rispondendo ai bisogni della collettività e favorendo l'integrazione degli spazi segregati.⁵³ Nonostante ciò, non esiste una soluzione unica e universale per affrontare le problematiche urbane, poiché ogni contesto richiede un'analisi specifica basata sulle caratteristiche dell'area presa in esame. Inoltre, quelle presentate sono solo una piccola parte delle forme risolutive esistenti, sono le più utilizzate. Questo metodo si propone di analizzare tali caratteristiche, indipendentemente dal luogo, e di stabilire, qualsiasi gli interventi più compatibili da effettuare.

Non si tratta di un processo automatico o di un algoritmo che elabora dati per produrre risultati statistici, ma di una strategia che richiede competenze tecniche per individuare e interpretare i fattori chiave di un'area, confrontandoli con i requisiti prestabiliti. Il cuore di questo approccio è rappresentato dalla creazione di un catalogo, il cui scopo principale è quello di fornire una lista strutturata di azioni, interventi e requisiti che possono essere utilizzati sia a titolo informativo sia come strumento operativo per analisi successive. Questo catalogo, sviluppato in dettaglio nel paragrafo precedente, è organizzato su tre livelli principali: azioni, che costituiscono un macrogruppo di strategie utilizzate nell'urbanistica per organizzare e progettare le aree urbane; interventi, che dettagliano in modo più specifico le azioni e requisiti, che consentono di valutare la compatibilità degli interventi con le caratteristiche di un'area. Per ogni intervento, sono stati individuati quattro requisiti principali, e l'area in esame sarà considerata compatibile con un intervento se soddisfa la maggior parte di questi requisiti. [Fig. 23] Dopo questa prima fase, in cui vengono selezionati gli interventi più adatti per l'area individuata, si passa a una fase successiva più operativa. Qui si inizia a sperimentare le soluzioni scelte direttamente sull'area di progetto, identificando i luoghi dove applicarle concretamente e costruendo così diverse possibilità progettuali. Infine, il lavoro si conclude con un metaprogetto, che rappresenta una visione d'insieme in cui, tra i vari interventi analizzati, se ne sceglie uno in particolare da sviluppare nel dettaglio. Questo permette di approfondire le proposte più promettenti e di collegarle meglio al contesto e ai bisogni reali del territorio. Questo metodo è applicabile a contesti urbani di qualsiasi città. Nel presente studio, vengono proposti i due casi precedentemente introdotti, Langa a Cape Town e Harlem a New York, che offrono spunti interessanti per esaminare dinamiche di segregazione spaziale e sociale.

Fig. 23_Schema della compatibilità.

Osservando lo schema emergono alcune osservazioni di carattere generale che risultano particolarmente utili in questa fase preliminare. In primo luogo, appare evidente come ogni soluzione segregativa è legata a diversi interventi, e viceversa. Questo dimostra quanto i fenomeni urbani siano complessi e richiedano un approccio che tenga conto di diverse prospettive e competenze. Le molteplici connessioni evidenziate indicano che una strategia operativa efficace non può essere semplice o isolata, ma deve essere il risultato di una combinazione di interventi integrati. Entrando nel dettaglio, si nota che gli interventi legati all'azione di "connettere" (connettere attraverso infrastrutture, connettere attraverso percorsi e connettere attraverso architetture). Sono particolarmente versatili, in quanto riescono ad adattarsi a molte situazioni

diverse. Questo sottolinea la loro importanza all'interno delle politiche di rigenerazione urbana. Al contrario, alcuni interventi come le detrazioni urbane, si rivelano invece meno flessibili. Essendo soluzioni molto drastiche, possono essere applicati solo in situazioni estreme e devono essere valutati con attenzione, considerando i loro effetti a livello sociale, economico ed ambientale. Interventi più specifici, come la riqualificazione dei corsi d'acqua, risultano particolarmente utili in casi in cui questi elementi naturali rappresentano delle vere e proprie barriere nel territorio. D'altra parte, soluzioni segregative come le divisioni socio-economiche o la zonizzazione appaiono più astratte rispetto ad altre e affrontarle richiede interventi mirati, come la densificazione dei tessuti urbani e l'inclusione dei servizi pubblici, che devono essere pianificati con un approccio inclusivo e su tempi medio-lunghi.

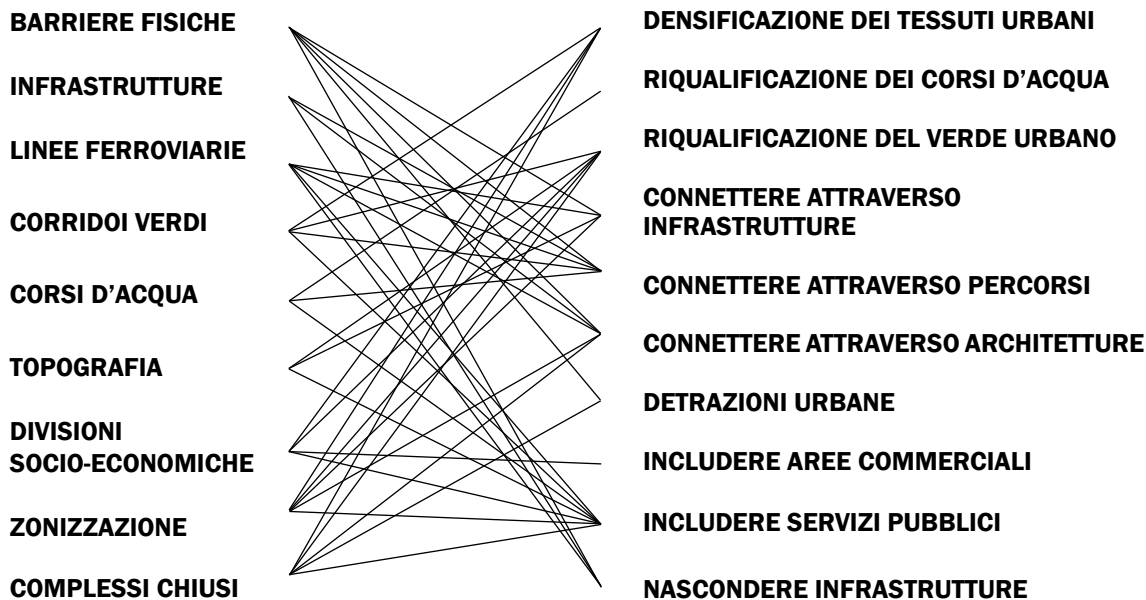
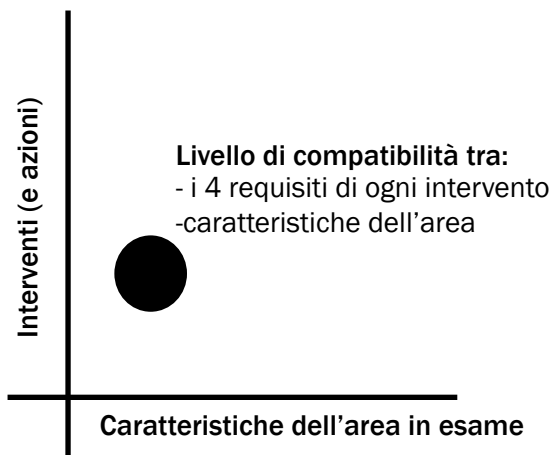


Fig.23

Nel caso del quartiere di Langa, che si trova nella prima fascia di espansione della città a est del “centro storico”, la segregazione urbana è evidente e riconducibile a soluzioni segregative storicamente deliberate durante l’apartheid. L’analisi dell’area si concentra su una porzione specifica del quartiere, selezionata per le problematiche evidenti che la caratterizzano. Sono state individuate sei caratteristiche principali, non esaustive, ma particolarmente significative nel contesto specifico, che hanno contribuito a creare o ad accentuare la segregazione del quartiere.



REQUISITI

- 1- Presenza di barriere fisiche
- 2- Area periferica o marginalizzata
- 3- Carattere monofunzionale
- 4- Tessuto urbano frammentato
- 5- Tessuto urbano discontinuo
- 6- Densità abitativa e sociale alta
- 7- Accessibilità limitata
- 8- Presenza di vuoti urbani
- 9- Necessità di riqualificazione urbana
- 10- Connettività inefficiente
- 11- Degrado urbano e ambientale
- 12- Carenza di aree verdi accessibili
- 13- Adattabilità a nuove funzioni
- 14- Inadeguatezza dei trasporti pubblici
- 15- Scarsa attrattività degli spazi pubblici
- 16- Mancanza di infrastrutture o servizi pubblici centralizzati
- 17- Spazi pubblici inutilizzati o sottoutilizzati
- 18- Presenza di commercio informale attivo
- 19- Presenza di corsi d’acqua abbandonati o degradati
- 20- Spazio limitato in superficie
- 21- Patrimonio da preservare
- 22- Storia culturale e tradizioni di mercato
- 23- Necessità di infrastrutture moderne senza impatto visivo

LEGENDA



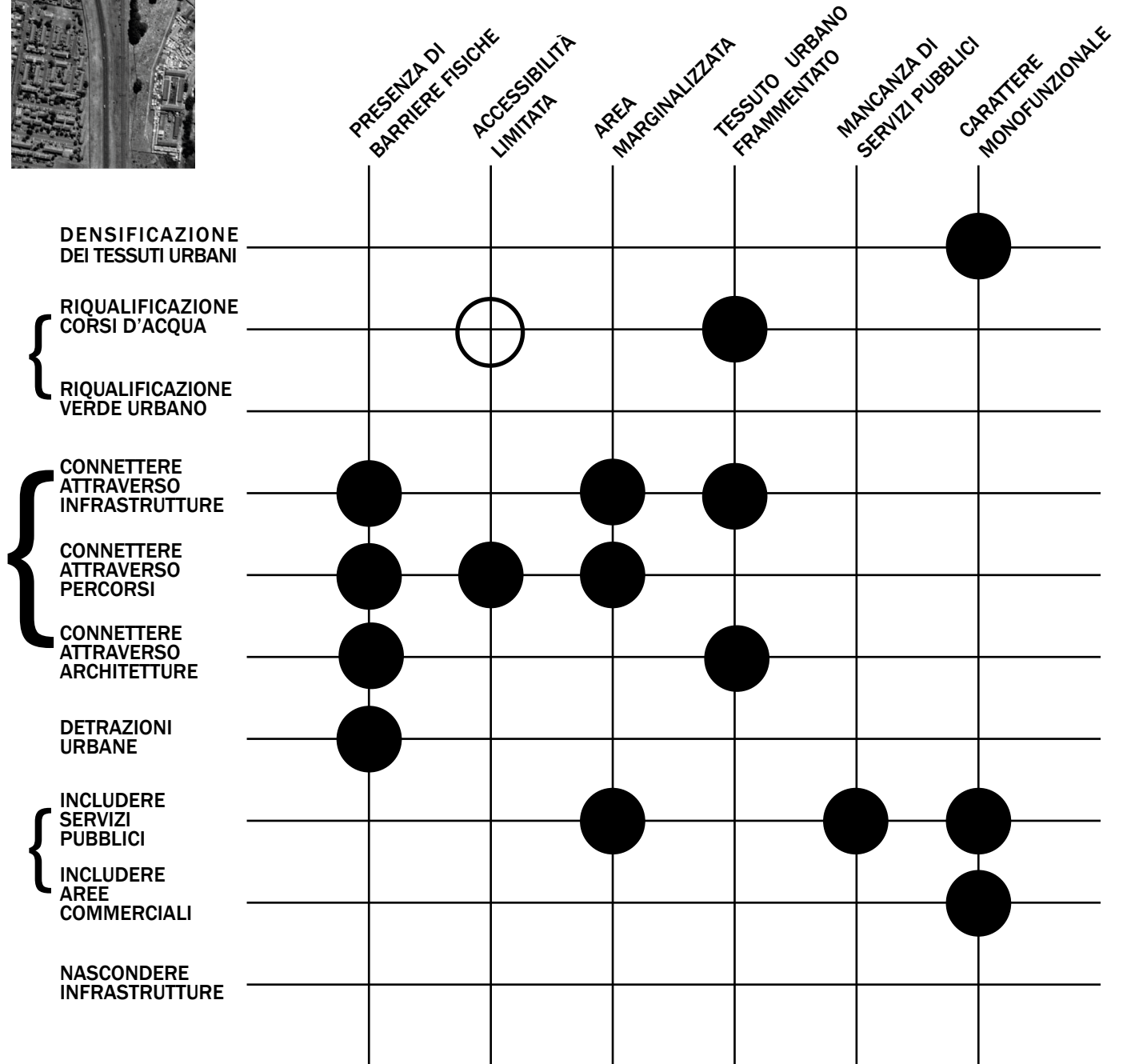
-  Requisito pienamente soddisfatto
-  Requisito parzialmente soddisfatto

GRAFICO DELLA COMPATIBILITÀ

Langa



CARATTERISTICHE

Langa

Osservando le mappe e fotografie disponibili, emerge come Langa risulti fisicamente isolata dal resto del tessuto urbano. Uno dei problemi principali è la presenza di barriere fisiche; si evidenziano l'autostrada e la ferrovia, che circondano l'intero quartiere e, anziché fungere da infrastrutture di connessione, lo separano dal resto della città. A queste si aggiungono vuoti urbani strategicamente posizionati, come il cimitero, che rafforzano ulteriormente l'isolamento fisico dell'area. Questo isolamento non è solo geografico, ma anche sociale ed economico. Nonostante Langa si trovi all'interno del tessuto urbano, il quartiere appare frammentato e marginalizzato. L'accessibilità è limitata, sia per la carenza di infrastrutture adeguate sia per l'assenza di un sistema di trasporto pubblico efficiente. Questa mancanza, unita a una forte carenza di servizi di prima necessità, aggrava la condizione di segregazione. Inoltre, il carattere monofunzionale del quartiere, prevalentemente residenziale, riduce ulteriormente le opportunità per i suoi abitanti, lasciando poco spazio per lo sviluppo di attività economiche o sociali che potrebbero integrarlo maggiormente con il resto della città. Tra le caratteristiche più evidenti di quest'area, selezionate sulla base dei requisiti del catalogo, spiccano:

- la presenza di barriere fisiche;
- l'accessibilità limitata;
- il carattere di area marginalizzata;
- un tessuto urbano frammentato;
- la mancanza di servizi pubblici;
- il carattere monofunzionale.

Questi fattori, combinati, non solo testimoniano una segregazione storica, ma continuano ad alimentare un divario tra Langa e il resto del contesto urbano.

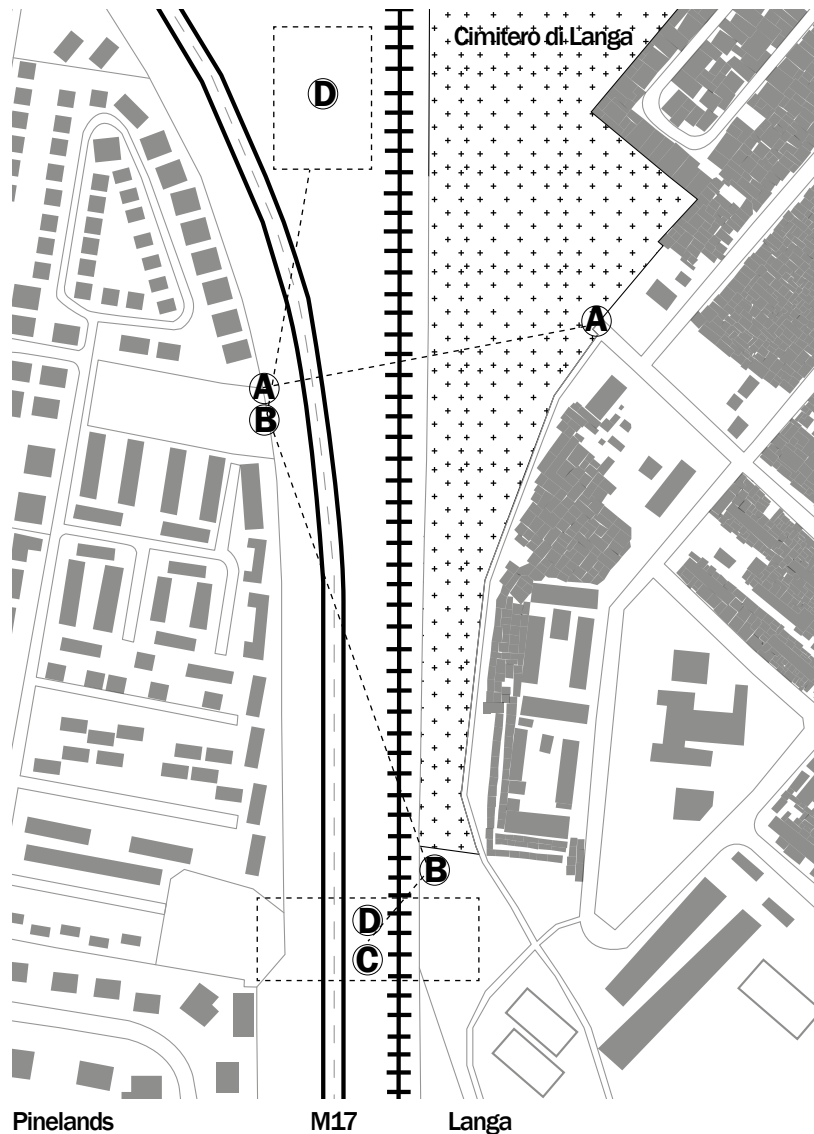
INTERVENTI COMPATIBILI

Langa

L'analisi svolta tramite la schematizzazione e la correlazione delle caratteristiche principali del quartiere di Langa con i requisiti degli interventi suggerisce alcune osservazioni generali utili per comprendere le esigenze di questa area e individuare strategie per superare le attuali condizioni di segregazione urbana. Dallo schema emerge chiaramente un'elevata compatibilità per gli interventi appartenenti all'azione "connettere". Questi interventi, che mostrano il maggior numero di requisiti soddisfatti, evidenziano come la necessità primaria per il quartiere sia quella di migliorare la connettività. Di conseguenza, un primo approccio progettuale potrebbe concentrarsi sulla creazione di connessioni a diverse scale, ripristinando il collegamento tra Langa e i quartieri limitrofi. Un'altra area di intervento con alta compatibilità è rappresentata dall'inclusione di servizi pubblici. Questa esigenza nasce dalla quasi totale assenza di tali strutture e dal carattere monofunzionale dell'area. L'introduzione di servizi pubblici non solo risponderebbe a un bisogno pratico della comunità locale, ma potrebbe anche fungere da catalizzatore per l'integrazione sociale. Al contrario, interventi come "detrazioni urbane", "inclusione di aree commerciali" e "riqualificazione dei corsi d'acqua" presentano una compatibilità limitata. Per quanto riguarda la riqualificazione dei corsi d'acqua, la mancanza di un fiume o di un sistema idrico rilevante rende questo tipo di intervento non applicabile. Gli interventi legati alle detrazioni urbane e all'inclusione di aree commerciali risultano meno significativi poiché le necessità dell'area non richiedono demolizioni o la creazione di spazi commerciali, che rischierebbero di servire principalmente i quartieri più ricchi confinanti. È più urgente affrontare le questioni legate alla connessione e all'integrazione sociale. Infine, interventi come la "riqualificazione del verde

LOCALIZZAZIONE INTERVENTI COMPATIBILI

Langa



A_connessioni carrabili

Per migliorare la connessione dell'area, caratterizzata da barriere fisiche come l'autostrada e la ferrovia, si propone la realizzazione di strade carrabili che non richiedano la demolizione delle infrastrutture esistenti. Soluzioni come percorsi sotterranei o strade rialzate permetterebbero di superare questi ostacoli, mantenendo la continuità dello spazio.

B_percorsi sopraelevati

Inserimento di percorsi pedonali sopraelevati per superare le barriere fisiche presenti e collegare in modo strategico i servizi essenziali. Questi percorsi, integrati nel contesto urbano, garantirebbero accessibilità, sicurezza e continuità degli spazi pubblici.

C_architetture di collegamento

Realizzazione di un edificio a ponte multifunzionale, pensato come un elemento architettonico strategico. Questa struttura non solo fungerebbe da connessione fisica tra due aree separate, ma rappresenterebbe anche uno spazio vivo e dinamico, capace di ospitare diverse funzioni.

D_servizi pubblici

Inserimento di servizi di prima necessità, come supermercati e farmacie è essenziale per favorire l'integrazione sociale tra i quartieri, insieme a una nuova fermata ferroviaria per migliorare la mobilità. Inoltre, spazi dedicati allo svago e alla cultura, come biblioteche e cinema, possono diventare punti di incontro per la comunità.



urbano” e il “nascondere infrastrutture” risultano attualmente poco compatibili. Tuttavia, non vanno esclusi del tutto: potrebbero rivelarsi utili in una fase successiva, una volta applicate le strategie iniziali di mitigazione. Questi interventi hanno il potenziale per valorizzare elementi naturali, recuperare aree verdi abbandonate e creare connessioni metropolitane sotterranee. Tuttavia, se non ben integrati in una visione d’insieme, rischiano di non produrre gli effetti desiderati. L’analisi suggerisce che, nel caso di Langa, gli interventi prioritari debbano concentrarsi sul miglioramento della connettività e sull’integrazione sociale.

Interventi compatibili

- A** Connettere attraverso infrastrutture
- B** Connettere attraverso percorsi
- C** Connettere attraverso architetture
- D** Includere servizi pubblici

Interventi potenzialmente compatibili

- e** Riqualificazione verde urbano
- f** Nascondere infrastrutture

Interventi non compatibili

- X** Densificazione dei tessuti urbani
- X** Detrazioni urbane
- X** Riqualificazione corsi d’acqua
- X** Includere aree commerciali

Fig.24

METAPROGETTO

Langa

Completata la fase preliminare di analisi, si avvia una fase operativa che traduce i risultati in azioni concrete. Per Langa, un quartiere completamente isolato, la strategia vincente potrebbe essere la creazione di percorsi rialzati o sotterranei per collegare i servizi condivisi con i quartieri adiacenti.

Parte I

Per evitare che l’inserimento di nuovi servizi peggiori la marginalizzazione di Langa, essendo una zona più povera, è essenziale puntare su strutture di prima necessità. Tra queste, un’area sanitaria con ambulatori e una farmacia, centri civici, luoghi di culto o una nuova stazione ferroviaria, tutti servizi pensati per essere utili sia alla popolazione benestante che a quella meno abbiente.

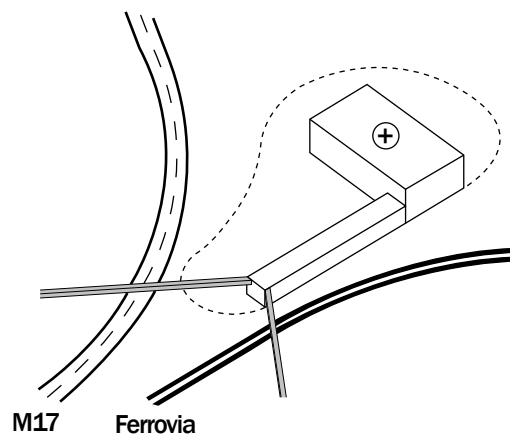


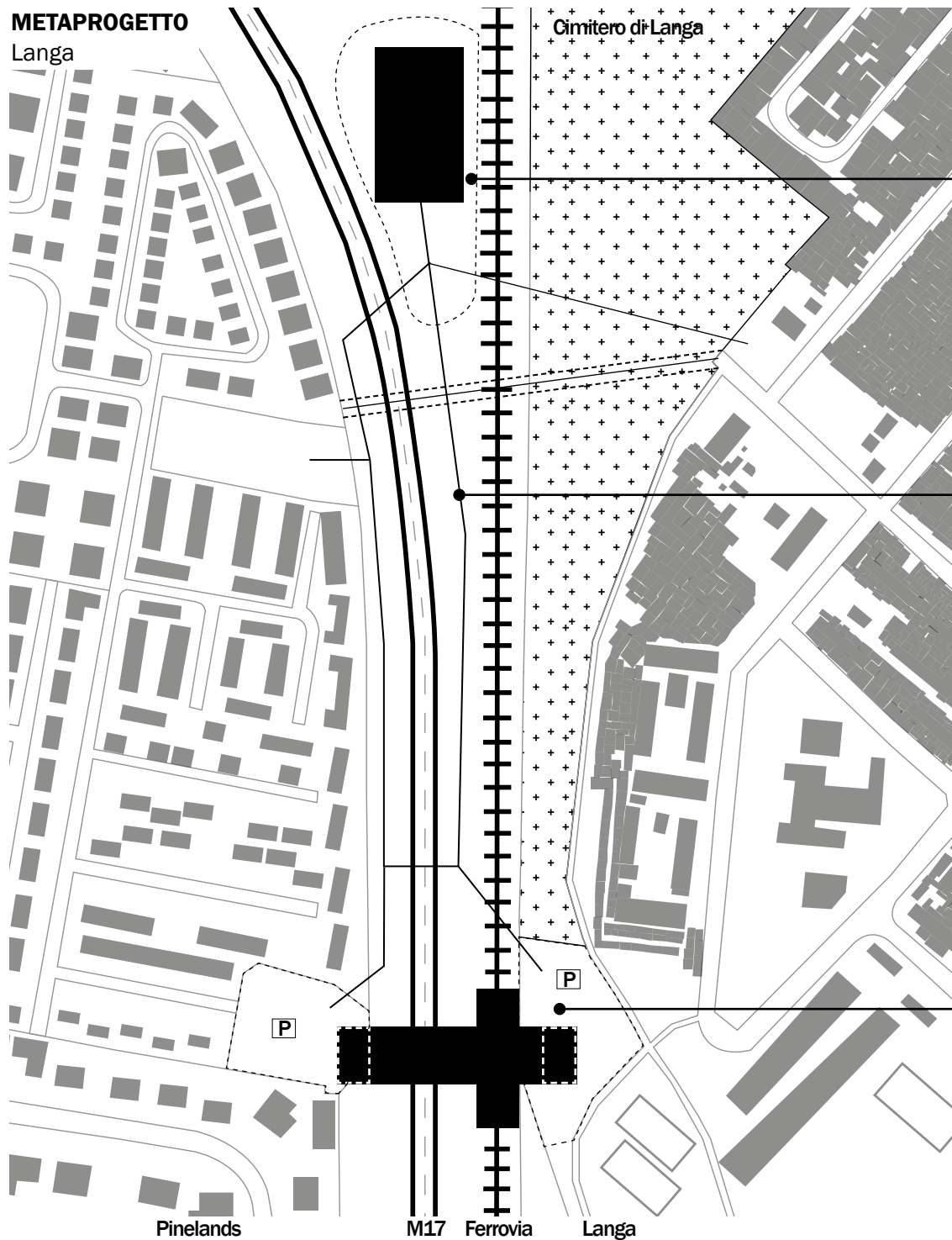
Fig.25

Parte II

Un’area particolarmente adatta a ospitare interventi di connessione si trova al di sotto del cimitero, dove sono presenti vuoti urbani con un forte potenziale di integrazione e che per motivi evidenti non possono semplicemente essere eliminati.

METAPROGETTO

Langa



Parte I

Servizi di prima necessità

- Ambulatori
- Luoghi di culto
- Supermercati
- Centro civico
- Biblioteca
- Area gioco esterna

Parte II

Percorsi di collegamento

- Ponti
- Passerelle rialzate

Parte III

Edificio a ponte multifunzionale

- Fermata ferroviaria
- Spazi coworking
- Ristoranti
- Cinema
- Servizi
- Parcheggi e area verde



Per non sprecare questa opportunità, dei tunnel sotterranei carrabili di collegamento rappresentano una possibile soluzione. Ma anche passerelle rialzate e ponti di collegamento pedonali e ciclabili che sovrastano la zona dell'autostrada (M17) e della ferrovia rappresentano un'occasione interessante.

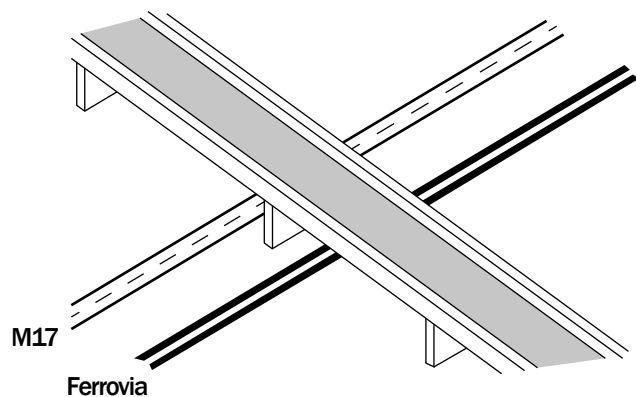


Fig.26

Parte III

Alla scala architettonica, si propone la costruzione di un edificio a ponte multifunzionale, pensato come elemento architettonico strategico. Questa struttura fungerebbe non solo da connessione fisica tra due aree separate, ma anche da spazio vivo e dinamico per favorire l'interazione sociale. Al suo interno potrebbero essere ospitati servizi pubblici, aree per eventi, spazi di coworking, caffetterie e luoghi di incontro, trasformandolo in un punto di riferimento per la comunità. Inoltre, l'edificio potrebbe integrare una nuova fermata ferroviaria, diventando un elemento cardine per la mobilità e la coesione sociale. Mentre esternamente si può predisporre uno spazio verde con dei parcheggi da entrambi i lati. Questo approccio richiama il concetto connettivo alla base del progetto della stazione di Porta Susa a Torino, un esempio di architettura di collegamento multifunzionale che unisce praticità e attrattività urbana.

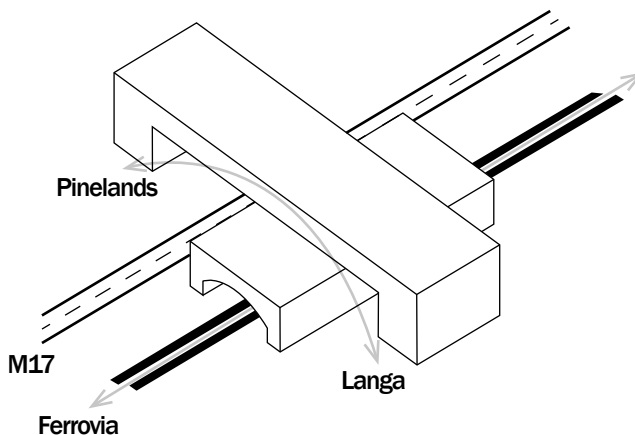


Fig.27

Le soluzioni segregative adottate a Langa risultano particolarmente marcate, richiedendo un approccio progettuale che punti a mitigare le disuguaglianze attraverso interventi mirati e inclusivi. Il metaprogetto sviluppato si basa sulla creazione di luoghi di attrazione e punti focali, come una zona che accoglie i servizi essenziali di prima necessità, pensata per soddisfare le esigenze della comunità locale e migliorare la qualità della vita. Un elemento chiave di questa visione è rappresentato dall'edificio a ponte, una struttura multifunzionale concepita non solo come collegamento fisico tra due quartieri, ma anche come spazio attrattivo e vivace, in grado di richiamare e coinvolgere anche i non residenti delle aree collegate. Per superare le barriere fisiche, l'approccio progettuale prevede soluzioni che sfruttano sia percorsi sopraelevati che passaggi sotterranei, rispettando la configurazione esistente e minimizzando l'impatto sulle infrastrutture chiave di Cape Town, come l'autostrada e la ferrovia, la cui demolizione non è un'opzione praticabile. Sebbene la marginalizzazione di Langa non possa essere completamente

eliminata, è possibile ridurre gli effetti attraverso l'introduzione di elementi architettonici e urbanistici che promuovano l'integrazione e l'interconnessione. Questo approccio alla segregazione urbana, che si estende su tre fasi: il grafico della compatibilità, la localizzazione degli interventi e infine il metaprogetto, punta a trasformare Langa in un luogo non solo più accessibile, ma anche più inclusivo attraverso un ragionamento che parte e si sviluppa sulle caratteristiche specifiche dell'area.

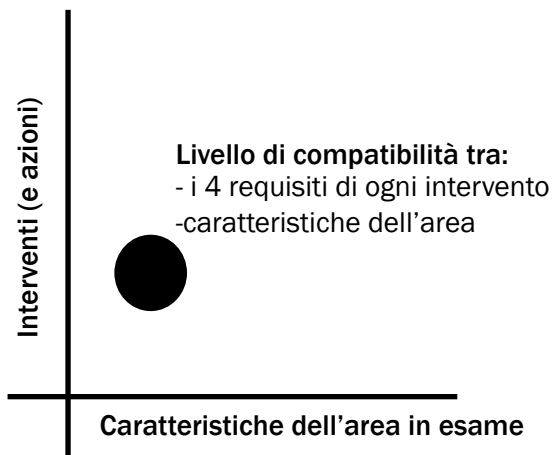
Fig. 24_ Schema riassuntivo dei risultati del grafico della compatibilità di Langa.

Fig. 25_ Schema rappresentativo della parte I del metaprogetto. Area dedicata ai servizi di prima necessità con collegamenti attraverso passerelle rialzate.

Fig. 26_ Schema rappresentativo della parte II del metaprogetto. Passerella rialzata pedonale e ciclabile.

Fig. 27_ Schema rappresentativo della parte III del metaprogetto. Edificio a ponte multifunzionale che ingloba una nuova stazione ferroviaria.

Nel caso di New York la segregazione urbana appare meno evidente rispetto a Cape Town, grazie alla griglia urbana introdotta dal Commissioner's Plan nel 1811, che ha fornito una base organizzativa più inclusiva per la città. Tuttavia, la segregazione persiste, seppur in forma più sottile e legata a fattori come il reddito e la razza. Un esempio emblematico è il quartiere di Harlem, storicamente conosciuto come quartiere prevalentemente afroamericano e separato dal resto della città. Sebbene oggi Harlem sia più integrato dal punto di vista razziale, i segni della segregazione storica sono ancora visibili.



REQUISITI

- 1- Presenza di barriere fisiche
- 2- Area periferica o marginalizzata
- 3- Carattere monofunzionale
- 4- Tessuto urbano frammentato
- 5- Tessuto urbano discontinuo
- 6- Densità abitativa e sociale alta
- 7- Accessibilità limitata
- 8- Presenza di vuoti urbani
- 9- Necessità di riqualificazione urbana
- 10- Connettività inefficiente
- 11- Degrado urbano e ambientale
- 12- Carenza di aree verdi accessibili
- 13- Adattabilità a nuove funzioni
- 14- Inadeguatezza dei trasporti pubblici
- 15- Scarsa attrattività degli spazi pubblici
- 16- Mancanza di infrastrutture o servizi pubblici centralizzati
- 17- Spazi pubblici inutilizzati o sottoutilizzati
- 18- Presenza di commercio informale attivo
- 19- Presenza di corsi d'acqua abbandonati o degradati
- 20- Spazio limitato in superficie
- 21- Patrimonio da preservare
- 22- Storia culturale e tradizioni di mercato
- 23- Necessità di infrastrutture moderne senza impatto visivo

LEGENDA



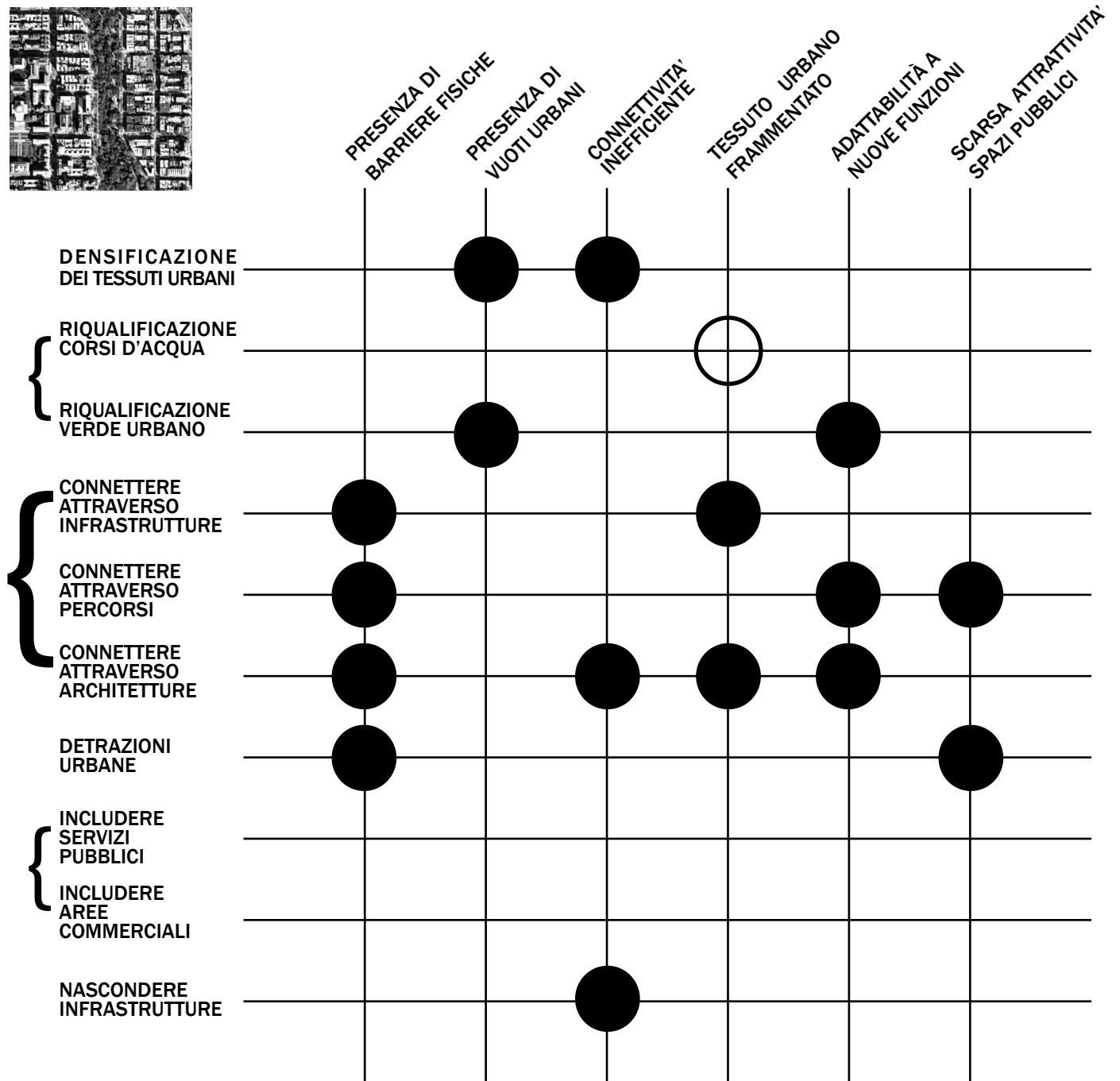
-  Requisito pienamente soddisfatto
-  Requisito parzialmente soddisfatto

GRAFICO DELLA COMPATIBILITÀ

Harlem



CARATTERISTICHE

Harlem

Uno degli ostacoli più significativi nella zona è rappresentato da Morningside Park, un'area verde che funge da confine tra Harlem e Morningside Heights, un quartiere di Manhattan noto per ospitare gran parte delle strutture della Columbia University. Nonostante il suo valore come spazio naturale, il parco agisce come una barriera fisica e sociale a causa di una progettazione inadeguata, che lo rende poco accessibile e scarsamente integrato con il tessuto urbano circostante. La sua conformazione e la mancanza di connessioni efficienti contribuiscono a un senso di isolamento, ostacolando la continuità tra i quartieri e rendendo difficile il passaggio da una zona all'altra. Inoltre, nelle grandi città come New York, le aree verdi di ampia estensione sono molto importanti, in quanto scarse e se non adeguatamente pianificate, rischiano di trasformarsi in spazi poco sicuri, difficili da attraversare e privi di attrattiva per i residenti e i visitatori. Un ulteriore problema è rappresentato dall'interruzione brusca delle strade carrabili che, invece di agevolare la mobilità, genera congestione del traffico e disordine urbano. Nel caso di Harlem, le caratteristiche più evidenti, selezionate sulla base dei requisiti del catalogo includono:

- la presenza di barriere fisiche;
- la presenza di vuoti urbani;
- una connettività inefficiente
- un tessuto urbano frammentato;
- una scarsa adattabilità a nuove funzioni;
- una limitata attrattività degli spazi pubblici.

In questo caso, l'analisi considera la schematizzazione e la correlazione delle caratteristiche principali del quartiere di Harlem con i requisiti degli interventi previsti attraverso il grafico della compatibilità.

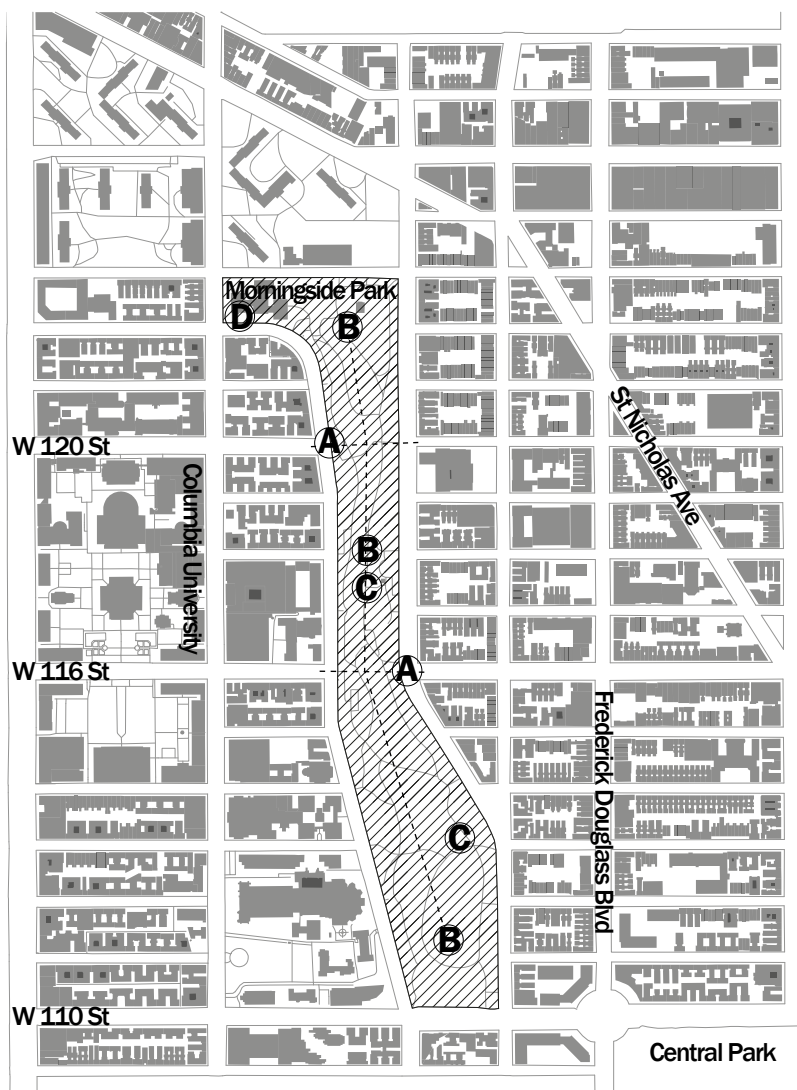
INTERVENTI COMPATIBILI

Harlem

Lo schema ottenuto consente di confrontare i risultati e trarre osservazioni significative. Anche in questo contesto, emerge un'elevata compatibilità con gli interventi legati all'azione "connettere", che soddisfano pienamente numerosi requisiti su tutte e tre le scale di azione. Ciò evidenzia come Harlem, pur essendo un quartiere denso, necessiti di ulteriori infrastrutture e strategie per ottimizzare l'uso dello spazio libero, rispondere alla pressione demografica e migliorare sia l'accessibilità interna sia l'integrazione sociale tra culture e stili di vita diversi. A New York, le aree verdi rivestono un'importanza fondamentale, soprattutto per interrompere la griglia regolare e soffocante di strade ed edifici. Questi spazi devono essere valorizzati non come barriere, ma come luoghi di svago che favoriscano l'incontro e il relax. La città offre numerosi esempi di successo in cui il vuoto è stato trasformato in un elemento connettivo di grande valore, il più famoso è sicuramente Central Park. Nel caso specifico di Harlem, il Morningside Park rappresenta un elemento già accessibile e in buono stato, il che implica una compatibilità media con interventi di riqualificazione del verde urbano. Tali interventi, sebbene utili per migliorare ulteriormente gli spazi verdi del parco, non appaiono prioritari rispetto ad altre necessità del quartiere. Gli interventi che prevedono la riqualificazione dei corsi d'acqua risultano di rilevanza limitata, poiché questi elementi naturali non rivestono un ruolo essenziale nella morfologia di Harlem. Analogamente, le detrazioni urbane non appaiono necessarie, poiché non si riscontra un'esigenza di rimuovere strutture esistenti. Inoltre, gli interventi legati all'azione "includere" mostrano una compatibilità ridotta. Manhattan, e quindi Harlem, è già dotata di una rete

LOCALIZZAZIONE INTERVENTI COMPATIBILI

Harlem



A_connessioni carrabili

Aggiunta di strade che favoriscano una connessione più efficace e la percorribilità, anche carrabile, dell'area verde. Tuttavia, per preservare l'integrità e la continuità dello spazio pubblico, si propongono percorsi che non interrompano l'armonia del parco. A tal fine, si potrebbero considerare soluzioni sotterranee o percorsi realizzati a un livello differente rispetto a quello del parco, garantendo così un equilibrio tra funzionalità e tutela degli spazi destinati alla comunità.

B_percorsi interni

Inserimento di percorsi interni che, oltre a facilitare il movimento all'interno dell'area, siano progettati per collegare in modo strategico i punti focali e i servizi già esistenti. I percorsi potrebbero essere realizzati anche in forma rialzata, offrendo così una visione panoramica del parco e creando una nuova esperienza per i visitatori.

C_architetture di collegamento

Per favorire l'interazione sociale all'interno del parco, si propone la costruzione di ponti, pedane e strutture coperte progettate come spazi dedicati all'incontro e all'organizzazione di eventi.

D_riqualificazione parco

Per valorizzare l'area, riqualificazione tramite arredo urbano moderno, pulizia del verde e sostituzione degli elementi degradati. L'aggiunta di specchi d'acqua migliorerebbe l'estetica e offrirebbe spazi di relax, mentre un sistema di illuminazione efficiente garantirebbe sicurezza e fruizione serale.



capillare di servizi pubblici e spazi necessari per la comunità. Per questo motivo, anche il supporto economico informale, tipico di aree con economie emergenti, passa in secondo piano. Infine, l'implementazione di soluzioni sotterranee è un intervento che in questo caso risulta meno urgente, dato il contesto già altamente urbanizzato e strutturato di Manhattan. In sintesi, la priorità per Harlem, e in particolare per l'area selezionata, che rappresenta in modo evidente la segregazione urbana del quartiere, risiede nel miglioramento delle connessioni urbane e sociali, ottimizzando le risorse esistenti e favorendo una maggiore integrazione tra i suoi abitanti e il contesto metropolitano circostante.

Interventi compatibili

- A** Connettere attraverso infrastrutture
- B** Connettere attraverso percorsi
- C** Connettere attraverso architetture

Interventi potenzialmente compatibili

- D** Riqualificazione verde urbano
- e** Nascondere infrastrutture

Interventi non compatibili

- X** Densificazione dei tessuti urbani
- X** Detrazioni urbane
- X** Riqualificazione corsi d'acqua
- X** Includere aree commerciali
- X** Includere servizi pubblici

METAPROGETTO

Harlem

Completata la fase preliminare di analisi dell'area, che prevede il grafico della compatibilità e la conseguente localizzazione degli interventi risultati compatibili, si procede con una fase operativa che traduce i risultati ottenuti in azioni concrete. Per Harlem, la strategia principale, adottata nel metaprogetto, è l'implementazione di connessioni a varia scala, con particolare attenzione al contesto del Morningside Park. Questo parco si trova in un'area strategica, circondato da attrazioni iconiche come Central Park a sud e la Columbia University a ovest, che rappresentano due punti focali per il successo del progetto.

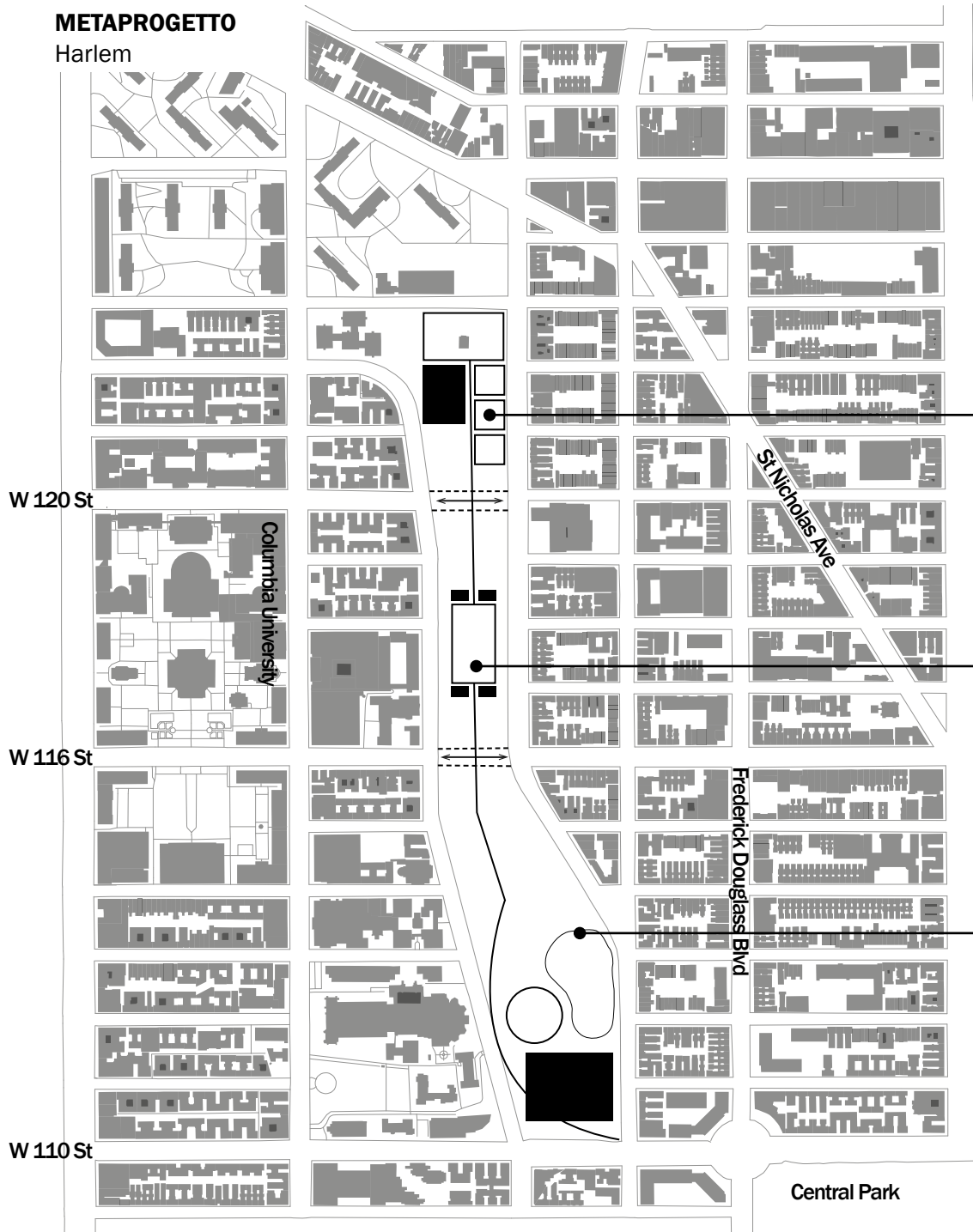
Parte I

Per migliorare la connessione e ridurre traffico e congestioni, si propone la creazione di collegamenti carrabili all'altezza della 116 St e della 120 St. Per garantire la continuità dello spazio e la sicurezza dei pedoni, questi collegamenti carrabili potrebbero essere progettati su un livello differente rispetto al parco, sfruttando soluzioni sopraelevate o sotterranee. Questa scelta progettuale consentirebbe di preservare l'integrità e la fruibilità dell'area verde, che già si trova rialzata rispetto al livello stradale, creando una separazione chiara e funzionale tra le diverse modalità di utilizzo dello spazio. Un approccio che si ispira ad esempi come Central Park a New York, dove i percorsi pedonali e carrabili convivono senza interferenze, e il Jardín del Turia a Valencia, un parco lineare trasformato in un'oasi urbana grazie alla deviazione del traffico su livelli separati. Questi modelli dimostrano come sia possibile armonizzare la mobilità urbana con la creazione di spazi sicuri, accessibili e piacevoli senza compromettere il contesto. La creazione di queste connessioni carrabili porta alla suddivisione del parco in tre aree distinte, utilizzabili per valorizzare al meglio il suo potenziale.

Fig.28

METAPROGETTO

Harlem



Parte III

Area sport
• Campi da gioco all'aperto
• Palestra/piscina al chiuso
• Bagni pubblici attrezzati

Parte II

Area studio/relax
• Prato
• Aule studio
• Chioschi

Parte I

Area svago
• Area coperta per eventi
• Specchio d'acqua
• Attrazioni turistiche

Central Park



La zona sud, vicina a Central Park, potrebbe ospitare attrazioni turistiche come strutture coperte per eventi, specchi d'acqua, skate park o una pista di pattinaggio, diventando un'area attrattiva e creando una continuità con il celebre parco.

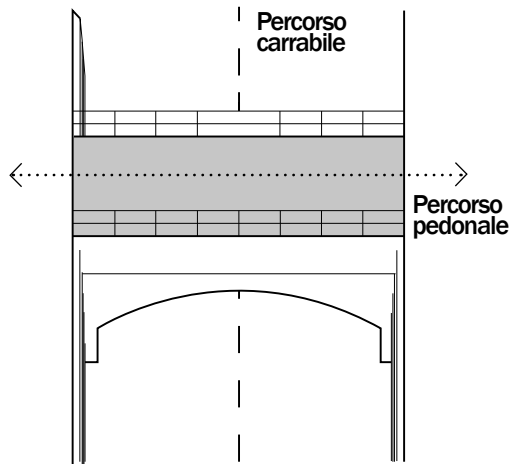


Fig.29

Parte II

La parte centrale, situata esattamente in corrispondenza dell'isolato occupato dalla Columbia University, potrebbe essere trasformata in uno spazio multifunzionale pensato per soddisfare le diverse esigenze degli studenti. Si prevede la disposizione di sale per lo studio autonomo, oltre a chioschi dove acquistare snack o bevande e aree ristoro accoglienti per socializzare e fare una pausa. Inoltre, un'ampia zona verde centrale, con un prato ben curato potrebbe essere destinata e attrezzata per il relax, lo svago e per pic-nic, offrendo un ambiente informale e piacevole dove gli studenti possano rigenerarsi dopo ore di studio o semplicemente trascorrere del tempo all'aria aperta in compagnia.

Parte III

Infine, la parte nord potrebbe diventare un punto di riferimento per gli sportivi, con campi da gioco all'aperto e strutture coperte, anche a disposizione delle scuole vicine.

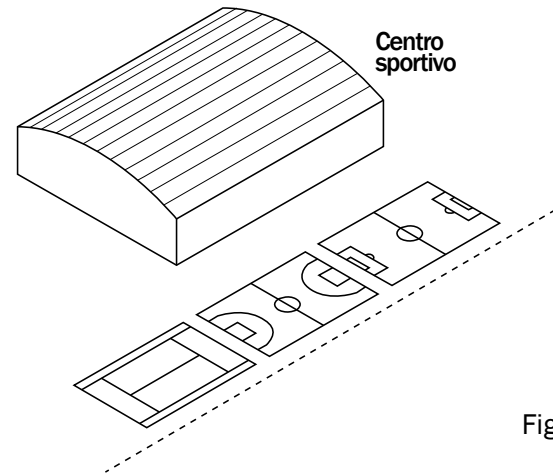


Fig.31

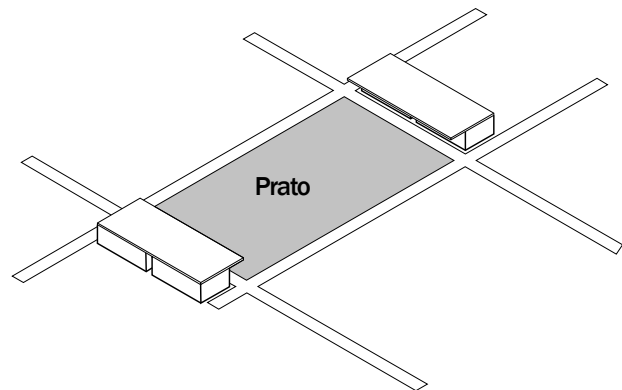


Fig.30

Queste tre sezioni sarebbero unite da percorsi pedonali e ciclabili che si estendono per tutta la lunghezza del parco. Tutti questi interventi sarebbero integrati da una riqualificazione generale del parco, con particolare attenzione alla pulizia, alla manutenzione del verde, all'inserimento di un sistema di illuminazione efficiente e al miglioramento della sicurezza. Questo approccio mira a creare un'area funzionale, sicura e inclusiva, in grado di rispondere alle diverse esigenze della comunità e dei visitatori, trasformando un elemento di divisione a uno di inclusione. Questa potrebbe rappresentare una delle possibili idee progettuali, strutturata in modo completo e accompagnata da un metaprogetto dettagliato. In questo scenario, il vero protagonista è il parco, che da elemento divisorio si trasforma in un elemento integrativo, capace di ridefinire il rapporto tra le diverse parti della città. Non è più soltanto uno spazio verde, ma diventa un nodo strategico di connessione, in grado di favorire l'interazione sociale, l'accessibilità e la continuità urbana integrandosi con il tessuto circostante e assumendo una funzione centrale nello sviluppo

di un ambiente urbano più inclusivo e armonioso. Non è più soltanto uno spazio verde, ma diventa un nodo strategico di connessione, in grado di favorire l'interazione sociale, l'accessibilità e la continuità urbana integrandosi con il tessuto circostante e assumendo una funzione centrale nello sviluppo di un ambiente urbano più inclusivo e armonioso.

Fig. 28_ Schema riassuntivo dei risultati del grafico della compatibilità di Harlem.

Fig. 29_ Schema rappresentativo della parte I del metaprogetto. Collegamenti carrabili progettati su un livello differente rispetto al parco. Questa scelta progettuale consente di preservare l'integrità e la fruibilità dell'area verde attraverso ponti e passerelle.

Fig. 30_ Schema rappresentativo della parte II del metaprogetto. Zona multifunzionale dedicata agli studenti con area verde centrale attrezzata per lo svago e il relax.

Fig. 31_ Schema rappresentativo della parte III del metaprogetto. Area dedicata allo sport con campi da gioco coperti e coperti.

NOTE

1. Charlesworth Esther, *City Edge: case studies in contemporary urbanism*, Architectural Press, Burlington, 2005.
2. Salat Serge, *Cities and forms. On sustainable urbanism*, Editeurs des Sciences et des Arts Hermann, 2011.
3. Saarinen Eliel, *The city: its growth, its decay, its future*, Cambridge (Mass.), MIT, 1965.
4. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAngelli, Milano, 1991.
5. Olivo Aldo, *Patchspace. Dai nonluoghi alle connessioni urbane*, Prospettive Edizioni, Roma, 2011.
6. Charlesworth Esther, *City Edge: case studies in contemporary urbanism*, Architectural Press, Burlington, 2005.
7. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
8. Di Giulio Roberto con Boeri Andrea, Forlani Maria Cristina, Gaiani Alessandro, Manfron Vittorio, Pagani Roberto, *Paesaggi Periferici. Strategie di rigenerazione urbana*, Quodlibet, Macerata, 2013.
9. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
10. Olivo Aldo, *Patchspace. Dai nonluoghi alle connessioni urbane*, Prospettive Edizioni, Roma, 2011.
11. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
12. Rowe Colin & Koetter Fred, *Collage city*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts e il Saggiatore, Milano, 1978.
13. Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020.
14. Di Giulio Roberto con Boeri Andrea, Forlani Maria Cristina, Gaiani Alessandro, Manfron Vittorio, Pagani Roberto, *Paesaggi Periferici. Strategie di rigenerazione urbana*, Quodlibet, Macerata, 2013.
15. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
16. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
17. Di Giulio Roberto con Boeri Andrea, Forlani Maria Cristina, Gaiani Alessandro, Manfron Vittorio, Pagani Roberto, *Paesaggi Periferici. Strategie di rigenerazione urbana*, Quodlibet, Macerata, 2013.
18. Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020.
19. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
20. Joan Busquets, Dingliang Yang Michael Keller, *Urban Grid. Handbook for Regular City Design*, Oro Edition, Harvard University, 2018.
21. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
22. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
23. Cavallo Roberto, Komossa Susanne, Marzot Nicola, Berghauser Pont Meta, Kuijper Joran, *New Urban Configuration*, Delft University Press, Delft, 2014.

24. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
25. Olivo Aldo, *Patchspace. Dai nonluoghi alle connessioni urbane*, Prospettive Edizioni, Roma, 2011.
26. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
27. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
28. Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020.
29. Olivo Aldo, *Patchspace. Dai nonluoghi alle connessioni urbane*, Prospettive Edizioni, Roma, 2011.
30. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
31. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
32. Di Giulio Roberto con Boeri Andrea, Forlani Maria Cristina, Gaiani Alessandro, Manfron Vittorio, Pagani Roberto, *Paesaggi Periferici. Strategie di rigenerazione urbana*, Quodlibet, Macerata, 2013.
33. Cavallo Roberto, Komossa Susanne, Marzot Nicola, Berghauser Pont Meta, Kuijper Joran, *New Urban Configuration*, Delft University Press, Delft, 2014.
34. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
35. Olivo Aldo, *Patchspace. Dai nonluoghi alle connessioni urbane*, Prospettive Edizioni, Roma, 2011.
36. Spigai Vittorio, *L'architettura della non città. Ridisegnare le periferie*, CittàStudiEdizioni, Milano, 1995.
37. Joan Busquets, Dingliang Yang Michael Keller, *Urban Grid. Handbook for Regular City Design*, Oro Edition, Harvard University, 2018.
38. Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020.
39. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
40. Cavallo Roberto, Komossa Susanne, Marzot Nicola, Berghauser Pont Meta, Kuijper Joran, *New Urban Configuration*, Delft University Press, Delft, 2014.
41. Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020.
42. Salat Serge, *Cities and forms. On sustainable urbanism*, Editeurs des Sciences et des Arts Hermann, 2011
43. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
44. Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020.

45. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
46. Charlesworth Esther, *City Edge: case studies in contemporary urbanism*, Architectural Press, Burlington, 2005.
47. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
48. Charlesworth Esther, *City Edge: case studies in contemporary urbanism*, Architectural Press, Burlington, 2005.
49. Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020.
50. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
51. Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020.
52. Di Giulio Roberto con Boeri Andrea, Forlani Maria Cristina, Gaiani Alessandro, Manfron Vittorio, Pagani Roberto, *Paesaggi Periferici. Strategie di rigenerazione urbana*, Quodlibet, Macerata, 2013.
53. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.

BIBLIOGRAFIA RAGIONATA

Dopo aver analizzato le diverse soluzioni segregative, ho dedicato un capitolo alla creazione di un catalogo di strategie per affrontare il problema della segregazione urbana. Questo capitolo si apre con una citazione tratta da *Collage City* di Rowe Colin e Koetter Fred (The MIT Press, Cambridge, Massachusetts e Il Saggiatore, Milano, 1978), scelta per sottolineare l'importanza di affrontare il problema in modo immediato, inglobandolo nel tessuto urbano circostante al fine di mantenere una continuità dialettica. Questo approccio pone l'accento sulla necessità di integrare piuttosto che isolare, favorendo una trasformazione che mantenga un dialogo tra le diverse parti della città. Le riflessioni esposte nel capitolo si basano su contributi significativi come quelli di Olivo Aldo, con il suo *Patchspace. Dai nonluoghi alle connessioni urbane*, Prospettive Edizioni, Roma, 2011, e di Giammarco Carlo e Isola Aimaro, autori di *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993. Il catalogo proposto si articola su tre livelli principali: azioni, interventi e requisiti. Ogni azione include uno o più interventi, ciascuno dei quali è spiegato dettagliatamente e associato a esempi progettuali di riferimento, tratti da opere fondamentali come *Urban Grid. Handbook for Regular City Design* di Busquets Joan, Yang Dingliang e Keller Michael, Oro Edition, Harvard University del 2018 e *Rewriting Architecture 10+1 Actions. Tabula Scripta* di Alkemade Floris, Michiel van Iersel, Minkjan Mark e Ouburg Jarrik, Valiz, 2020. Questi testi si sono rivelati particolarmente utili grazie alla loro ricchezza di riferimenti progettuali concreti. I requisiti, invece, sono stati sviluppati in autonomia, come conseguenza diretta degli interventi introdotti nel catalogo. Questo metodo ha permesso di strutturare un sistema coerente e applicabile, in grado di guidare l'elaborazione delle strategie. Una volta completato il catalogo, il discorso si sposta al paragrafo successivo, dove le analisi teoriche vengono tradotte in azioni operative e applicate ai casi studio. In questa sezione, le osservazioni e le conclusioni sono

frutto principalmente delle riflessioni personali dell'autore, supportate dalle analisi precedenti e dai contributi di testi come *Paesaggi Periferici. Strategie di rigenerazione urbana* di Di Giulio Roberto con Boeri Andrea, Forlani Maria Cristina, Gaiani Alessandro, Manfron Vittorio e Pagani Roberto, Quodlibet, Macerata, 2013 e *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente* di De Amicis Giacomo, PubliComm, Savona, 2015. Questo percorso di analisi e applicazione rappresenta un tentativo concreto di trasformare il problema della segregazione urbana in un'opportunità progettuale, proponendo soluzioni integrate che possano essere di riferimento per interventi futuri.

IMMAGINI

Fig. 1: Rielaborazione grafica da Google Maps a cura dell'Autore.

Fig. 3: Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020, p.88.

Fig. 4: Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020, p.89.

Fig. 5: Domus web [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: <https://www.domusweb.it/it/architettura/2022/07/26/la-rigenerazione-del-riverwalk-di-chicago-corona-un-sogno-lungo-cento-anni.html>].

Fig. 6: Domus web [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: <https://www.domusweb.it/it/architettura/2022/07/26/la-rigenerazione-del-riverwalk-di-chicago-corona-un-sogno-lungo-cento-anni.html>].

Fig. 7: Pragmatika [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: <https://pragmatika.media/it/sady-turii-grandioznyj-gradostroitelnyj-proekt/>].

Fig. 8: Bernard Tschumi Architects [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: <https://www.tschumi.com/projects/3>].

Fig. 9: Area [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: <https://www.area-arch.it/high-line-2/>].

Fig. 10: Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020, p.291.

Fig. 11: Zetaesse [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: <https://www.zetaesse.org/post/algeri-lecorbusier>].

Fig. 12: Villegiardini [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: <https://www.villegiardini.it/frederick-olmsted-architetto-paesaggista/>].

Fig. 13: Domus web [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: https://www.domusweb.it/it/architettura/2015/08/14/zus_the_luchtsingel.html].

Fig. 14: Archdaily [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: https://www.archdaily.com/481986/porta-susa-tgv-station-silvio-d-ascia/55a3bd0ae58ece1fd2000005-porta-susa-tgv-station-silvio-d-ascia-photo?next_project=no].

Fig. 15: Joan Busquets, Dingliang Yang Michael Keller, "Urban Grid. Handbook for Regular City Design", Oro Edition, Harvard University, 2018, p.625.

- Fig. 16: Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions*. *Tabula scripta*, Valiz, 2020, p.56.
- Fig. 17: Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions*. *Tabula scripta*, Valiz, 2020, p.56.
- Fig. 18: Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions*. *Tabula scripta*, Valiz, 2020, p.287.
- Fig. 19: Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions*. *Tabula scripta*, Valiz, 2020, p.287.
- Fig. 20: MVRDV [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: <https://www.mvrdv.com/projects/115/markthal>].
- Fig. 21: MVRDV [Consultato il: 13/01/2025. Disponibile in: <https://www.mvrdv.com/projects/115/markthal>].
- Fig. 22: Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions*. *Tabula scripta*, Valiz, 2020, p.122.

BIBLIOGRAFIA

1. Jacobs Jane, *The death and life of great American cities*, Random House, New York, 1960.
2. Lynch Kevin, *The image of the City*, MIT Press Ltd, Massachusetts, 1964 (trad. it. L'immagine della città, Paolo Ceccarelli (a cura di), Marsilio Editori, Venezia, 2023).
3. Saarinen Eiel, *The city: its growth, its decay, its future*, Cambridge (Mass.), MIT, 1965.
4. Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Marsilio Editori, Milano, 1966.
5. Università degli studi di Roma "La Sapienza", *Roma, Parigi, New York. Quale urbanistica per le metropoli?*, Gangemi editore, Roma, 1968.
6. Wilson Forrest, *City Planning, the game of human settlement*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1975.
7. Rowe Colin & Koetter Fred, *Collage city*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts e il Saggiatore, Milano, 1978.
8. Somma Paola, *Spazio e Razzismo*, FrancoAgnelli, Milano, 1991.
9. Augé Marc, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano, 1992.
10. Romano Marco, *L' estetica della città europea: forme e immagini*, Einaudi, Torino, 1993.
11. Giammarco Carlo e Aimaro Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1993.
12. Fantozzi Micali Osanna, *La segregazione urbana. Ghetti e quartieri ebraici in Toscana*, Alinea editrice s.r.l., Firenze, 1995.
13. Spigai Vittorio, *L'architettura della non città. Ridisegnare le periferie*, CittàStudiEdizioni, Milano, 1995.
14. D'Alfonso Ernesto (a cura di), *Attualità della forma urbana*, Electa, Milano, 1995.
15. Charlesworth Esther, *City Edge: case studies in contemporary urbanism*, Architectural Press, Burlington, 2005.
16. Holt-Biddle David, *ALTRE CULTURE! SUDAFRICA*, Modellini editore, Milano, 2007.
17. Lord Kathleen, *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*, in "Labour", 2007, Vol.59, p.290-292.
18. Salat Serge, *Cities and forms. On sustainable urbanism*, Editeurs des Sciences et des Arts Hermann, 2011.
19. Olivo Aldo, *Patchspace. Dai nonluoghi alle connessioni urbane*, Prospettive Edizioni, Roma, 2011.
20. Hutchison Ray e Haynes Bruce, *The Ghetto: Contemporary Global Issues and Controversies*, Westview Press, Colorado, 2011.
21. Del Monaco Anna Irene, *Città e limes. Roma-Beijing-New York*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2012.
22. Coetzer Nicholas, *Buiding Apartheid. On Architecture and Order in Imperial Cape Town*, ASHGATE, England, 2013.
23. Di Giulio Roberto con Boeri Andrea, Forlani Maria Cristina, Gaiani Alessandro, Manfron Vittorio, Pagani Roberto, *Paesaggi Periferici. Strategie di rigenerazione urbana*, Quodlibet, Macerata, 2013.
24. Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Bari-Roma, 2013.
25. Cavallo Roberto, Komossa Susanne, Marzot Nicola, Berghauser Pont Meta, Kuijper Joran, *New Urban Configuration*, Delft University Press, Delft, 2014.
26. Milani Raffaele, *L'arte della città*, il Mulino, Bologna, 2015.

27. De Amicis Giacomo, *Vecchie periferie. Nuovi luoghi. Figure e connessioni per la trasformazione della città esistente*, PubliComm, Savona, 2015.
28. Gisotti Giuseppe, *La fondazione delle città. Le scelte insediative da Uruk a New York*, Carocci editore, Roma, 29. Picone Marco, *Una segregazione paradossale e multi-scalare: il caso del quartiere ZEN di Palermo*, “Méditerranée” (Aix-en-Provence, France), 2016.
30. Busquets Joan, Dingliang Yang Michael Keller, *Urban Grid. Handbook for Regular City Design*, Oro Edition, Harvard University, 2018.
31. Floris Alkemade, Michiel van Iersel, Mark Minkjan e Jarrik Ouburg, *Rewriting architecture 10+1 actions. Tabula scripta*, Valiz, 2020.
32. Vecchiarelli Diletta e Tarsi Elena, *Superare il ghetto: analisi della segregazione abitativa dei lavoratori agricoli nella provincia di Foggia*, in “CRIOS : critica degli ordinamenti spaziali”, 2021-11 (21).
33. Gross Jill Simone e Savitch V. Hank, *New York*, Agenda Publishing, Newcastle, 2023.

SITOGRAFIA

1. Motta Patrizia, *Immigrazione e segregazione spaziale: le molteplici prospettive di analisi*, 2006. [Consultato il: 25/06/2024 , Disponibile in: <https://www.ledonline.it/acme/allegati/Acme-06-II-10-Motta.pdf>].
2. Valli Chiara, *Modelli di segregazione, concertazione fisica ed esclusione sociale, in due quartieri multietnici di Milano e Stoccolma*, 2010. [Consultato il:25/06/2024, Disponibile in: https://www.politesi.polimi.it/bitstream/10589/1462/3/2010_07_Valli.pdf].
3. Russo Dionisia, *Concentrazione residenziale e marginalità sociale: l'analisi dei fenomeni di segregazione etnica nello spazio urbano*, 2017. [Consultato il: 25-06/2024, Disponibile in: https://www.ageiweb.it/wp-content/uploads/2019/02/S15_p.pdf#page=67].
4. Bodino Miriam, Tesi di Dottorato in Architecture. *History and Project, Reframing the role of public open space as a tool for urban restructuring. The case of Cape Town*, Politecnico di Torino, 2019. [Disponibile in: <https://iris.polito.it/handle/11583/2729318>].
5. Bettencourt Leonor, Dixon John e Castro Paula, *Understanding how and why spatial segregation endures: A systematic review of recent research on intergroup relations at a micro-ecological scale. Social Psychological Bulletin*, 14, article no. e33482, 2019. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: https://oro.open.ac.uk/62479/10/SPB_article_33482_en_1.pdf].
6. Morales Alfredo J, Dong Xiaowen, Bar-Yam Yaneer, Pentland Alex Sandy, *Segregation and polarization in urban areas*, 2019. [Consultato il: 25/06/2024, Disponibile in: <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsos.190573>].
7. Totaforti Simona, *Urban Planning in Post-Apartheid South African Cities: The Case of Johannesburg*, in "Open Journal of Political Science", Vol.10 No.3, July 2020 [Consultato il: 07/07/2024, Disponibile in: <https://www.scirp.org/journal/paperinformation?paperid=101407>].
8. Chiesa Simona, Restivo Matteo, Duran Francisco, *Segregazione etnica nei contesti urbani*, 2023. [Consultato il: 25-06/2024, Disponibile in: <https://mondointernazionale.org/focus-allegati/segregazione-etnica-nei-contesti-urbani>].
9. Will Media [Consultato il: 22/10/2024, Disponibile in: <https://willmedia.it/>].
10. Unequal Scenes [Consultato il: 22/10/2024, Disponibile in: <https://www.millefoto.com/unequalscenes>].

