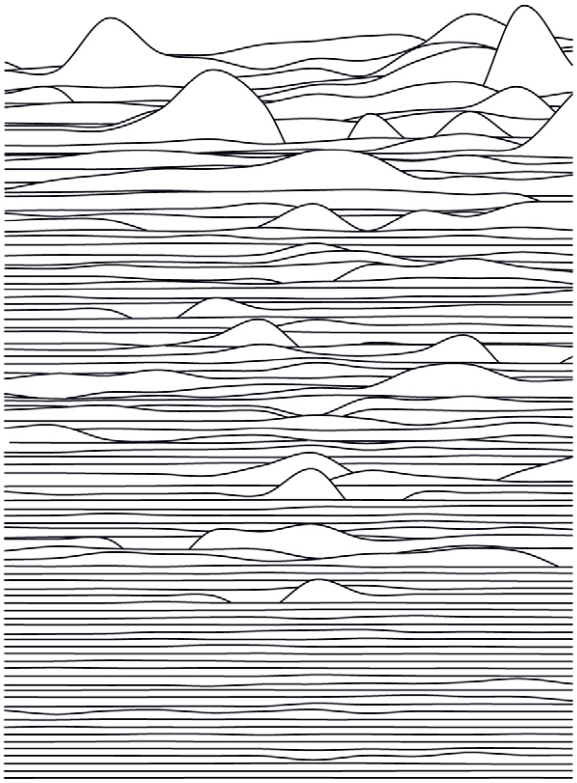


DOVE VIVRÀ METÀ DEL MONDO

Manuale per le *arrival cities*, i casi di Addis Ababa e Malmö

◄ In copertina: i novanta Stati con il più alto numero netto di emigrati. Al primo posto, il Bangladesh.
► In quarta di copertina: i novanta Stati con il più alto numero netto di immigrati. Al primo posto, gli Stati Uniti.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018), World Urbanization Prospects: 2019 Revision, edizione online)

POLITECNICO DI TORINO

Dipartimento di Architettura e Design

Tesi di Laurea Magistrale

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile

A.A. 2018 - 2019

Candidati

Silvia Piersanti, s250747 _____

Samuele Sciarretta, s249530 _____

Relatore

Prof. **Matteo Robiglio**, Politecnico di Torino _____

Correlatori

Prof. **Gabriele Pasqui**, Politecnico di Milano _____

Prof.ssa **Francesca De Filippi**, Politecnico di Torino _____

Prof.ssa **Veronica Skeppe**, KTH (Stoccolma) _____

Prof. **Josep Ferrando**, ETSAB (Barcellona) _____

DOVE VIVRÀ METÀ DEL MONDO

Manuale per le *arrival cities*, i casi di Addis Ababa e Malmö

"Poi, quando la tempesta sarà finita,
probabilmente non saprai neanche tu
come hai fatto ad attraversarla e a uscirne vivo.
Anzi, non sarai neanche sicuro se sia finita per davvero.
Ma su un punto non c'è dubbio.
Ed è che tu, uscito da quel vento, non sarai lo stesso che vi è entrato.
Sì, questo è il significato di quella tempesta di sabbia."

HARUKI MURAKAMI, *Kafka sulla spiaggia* (Torino, Einaudi 2008)

Per domare una tempesta servono i mezzi.
Per questo, ringraziamo il Prof. Robiglio,
per essere stato il vento che ha spinto la nostra barca a prendere il largo,
accompagnandoci all'osservazione fiduciosa dell'orizzonte,
senza riserve né limiti.

Ai correlatori, Prof.ssa Francesca De Filippi e il Prof. Gabriele Pasqui,
cartina nautica da avere sempre in tasca
per poter fare verifiche e avere una conferma sulla rotta da seguire.

Al Prof. Per-Johan Dahl e il Dottorando Matteo Gianotti,
nostri remi di navigazione, mezzi con cui destreggiarsi nel mare
sempre colmo di informazioni e materiale di studio.

Ai Prof. Josep Ferrando e Veronika Skeppe,
spiaggia straniera, scrigno di novità e continui stimoli.

Abstract

Dalla Rivoluzione neolitica dei villaggi sumeri, dagli assemblamenti di poche famiglie con primitivi tentativi di organizzazione sociale, passando per le città-stato greche e la loro struttura urbana, fino ad arrivare al primo vero stravolgimento del panorama urbano con la Rivoluzione industriale e la sua espansione geografica incontrollata, le città sono state il sogno proibito di milioni di persone, destinazione finale a cui aspirare per una vita qualitativamente più appagante. La migrazione di milioni di persone dalle zone rurali a quelle urbane si concluderà in questo secolo, e trasformerà l'uomo in una specie urbana. Con esso cambierà irrimediabilmente anche il rapporto tra città e campagna, tra media borghesia e nuova classe operaia, tra città consolidata di matrice storica e sobborghi periferici. Ad una divisione zonale della città corrisponderà una divisione sociale: chi non può permettersi una sistemazione nella città storica, come gli ultimi arrivati dalle campagne alla disperata ricerca di un lavoro, finisce con l'essere segregato nei quartieri di nuova costruzione.
Ed è qui che vivrà metà della popolazione mondiale, nei diaframmi caotici ed informali nati al confine del perimetro urbano, al capolinea dei mezzi pubblici e nei terreni più complicati da raggiungere. Queste *arrival cities* hanno il solo scopo di accogliere le persone nella transizione dalla vita rurale a quella urbana, proiettando la loro esistenza all'interno della magnifica sfera della città, con i suoi ritmi e le sue infinite possibilità. Ma l'urbanizzazione non permette alla città di assorbire nuovi cittadini senza esponenzialmente incrementare la densità dei suoi insediamenti informali. La sua globalità si esprime in molteplici forme ed intensità a seconda del contesto urbano a cui si aggrappa: *slums*, *favelas*, *banlieues*, bassifondi, è qui che avverranno i prossimi grandi boom economici e culturali, o dove i prossimi grandi episodi di violenza e guerra civile avranno luogo.
Ad Addis Ababa, migliaia di persone ogni giorno attraversano

l'immensa complessità della città per raggiungere il posto di lavoro, oppure vengono sfrattati dalle loro baracche e ricollocate in sterili condomini ai margini delle aree meno desiderabili. A Malmö la bassa densità dei sobborghi non permette ai nuovi arrivati di sentirsi parte della città, integrandosi alla cultura e stile di vita locale, ma al contrario chiudendosi in *enclave* etniche.
I livelli di povertà, disagio e complessità sono sicuramente differenti, ma alcune problematiche comuni possono essere evidenziate per la costituzione di un manuale che cerchi di sottolineare le condizioni ideali in cui queste aree possano prosperare e diventare parte integrante delle città.

Indice

"lasciate parlare i dati" 13

L'ANTROPOCENE 23

La proto-urbanizzazione 29

Le città antiche 32

Le città moderne 42

L'inflazione urbana del Terzo Mondo 48

La situazione attuale 53

LA CITTÀ SUPER-LINEARE 71

La città cinetica 82

La formalità dell'informale 88

Le ***arrival cities*** 130

Vita e morte delle grandi *arrival cities* 191

Shenzhen, il fallimento 226

Kibera, l'inadeguatezza 234

The next big thing 242

MANUALE PER UNA ARRIVAL CITY 263

Scelta posizione *arrival city* 270

Caratteristiche *arrival city* 272

Caratteristiche *arrival city*: circolazione 274

Caratteristiche *arrival city*: sicurezza 276

Edifici *arrival city* 278

L'ABITAZIONE 281

L'uso del suolo 292

Soluzioni abitative attuali 302

La flessibilità 316

L'architettura flessibile 322

L'edificio
L'unità
La stanza
L'aspetto tecnologico
Il nucleo di servizio

Caso studio 1 - “Aranya Low Cost Housing” 334

Caso studio 2 - “Montereau” 338

ADDIS ABABA 347

Area di progetto 366

Morfologia urbana 378

La giornata tipo 390

Proposta progettuale 394

MALMÖ 417

Area di progetto 430

Morfologia urbana 436

La giornata tipo 460

Proposta progettuale 464

BIBLIOGRAFIA 505

“lasciate parlare i dati”

◄ John Tukey (1915-2000), matematico statunitense che svolse un ruolo importante nello sviluppo della statistica di metà Novecento. (*https://it.wikipedia.org/wiki/John_Wilder_Tukey*)

L'ossessione sviluppata dall'epoca contemporanea per i numeri ha oramai oltrepassato le pareti delle aule universitarie di matematica. Ovunque venga rivolto il proprio sguardo, percorrendo le strade della propria città o guardando la televisione, siamo circondati da numeri. Che siano le percentuali dei saldi dei negozi o la batteria rimanente sul proprio smartphone, questa dipendenza da cifre ha oramai assunto i caratteri di una patologia (ha un nome, aritmomania: o l'impulso coatto a numerare oggetti, a eseguire calcoli matematici, e simili).[1]
La statistica più di tutte le discipline matematiche ha riscosso un notevole successo a partire dal secolo scorso. Dall'economia e finanza fino alle più banali statistiche sportive, il campionamento dei dati e la loro analisi influenza i mercati, le decisioni strategiche di aziende e le tattiche di allenatori. Con la comparsa dei primi calcolatori, antenati dei moderni computer, la raccolta dei dati ha raggiunto dimensioni molto estese in termini di volume, velocità e varietà, riuscendo a mettere in relazione enormi quan-

1 *Aritmomania*, su ""Treccani.it-Enciclopedie on line", Istituto dell'Enciclopedia Italiana, visitata il 15 Settembre 2019. *http://www.treccani.it/enciclopedia/urbanizzazione*

tità di dati eterogenei, strutturati e non strutturati, allo scopo di scoprire i legami tra fenomeni diversi.[2] Sono i *big data*, oggi campo di lavoro di interi corsi universitari e professioni molto richieste.
Questa ossessione è facilmente comprensibile: la statistica trova la sua ragione d'esistenza nell'operare in condizioni di incertezza o non completa conoscenza.[3] L'essere umano per sua natura è spaventato da ciò che non può controllare o comprendere, i numeri servono a dargli tranquillità, accompagnandolo su determinate scelte e rassicurandolo di aver preso la decisione migliore con le informazioni a sua disposizione.

La potenza di questa disciplina risiede proprio nel delinearci il futuro basandosi sulla lettura del passato. Lo specchio temporale posto in ascissa ai diagrammi cartesiani raramente comprende un periodo che dal passato arriva fino ai giorni nostri. Piuttosto posiziona la situazione attuale a metà del periodo di analisi, dividendo in modo univoco alla sua sinistra quello che è il passato, certo in quanto basato su dati scientificamente analizzati, e alla sua destra quello che è il futuro, incerto ma basato sempre sui dati analizzati del passato e quindi ragionevolmente possibile. Queste analisi sono un forte strumento di persuasione non solamente nello spingerci ad immaginare, e talvolta rassegnarci, al futuro in quando già scritto, ma soprattutto nell'accettare il presente in cui viviamo. Secondo la legge dei grandi numeri, mentre è molto difficile prevedere con certezza un singolo evento, come la morte di una particolare persona, è però possibile prevedere con grande accuratezza il risultato medio di molti eventi similari.[4] Dati alla mano, il mondo in cui viviamo ora non poteva essere diverso. Era già stato previsto che il debito pubblico avrebbe raggiunto tale cifra, o che un determinato partito avrebbe raggiunto quella percentuale di consensi.

Proseguendo su questa introduzione, in uno specifico momento tra il 2006 ed il 2007 è avvenuto un evento irreversibile che mai era capitato nei più di cinquemila anni di storia dell'essere uma-

2 *Big Data*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 settembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Big_data*

3 *Statistica*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 settembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Statistica*

4 J. Bernoulli, *Ars conjectandi*, opus posthumum, Basilea, Impensis Thurnisiorum Fratrum, 1713, p. 42.

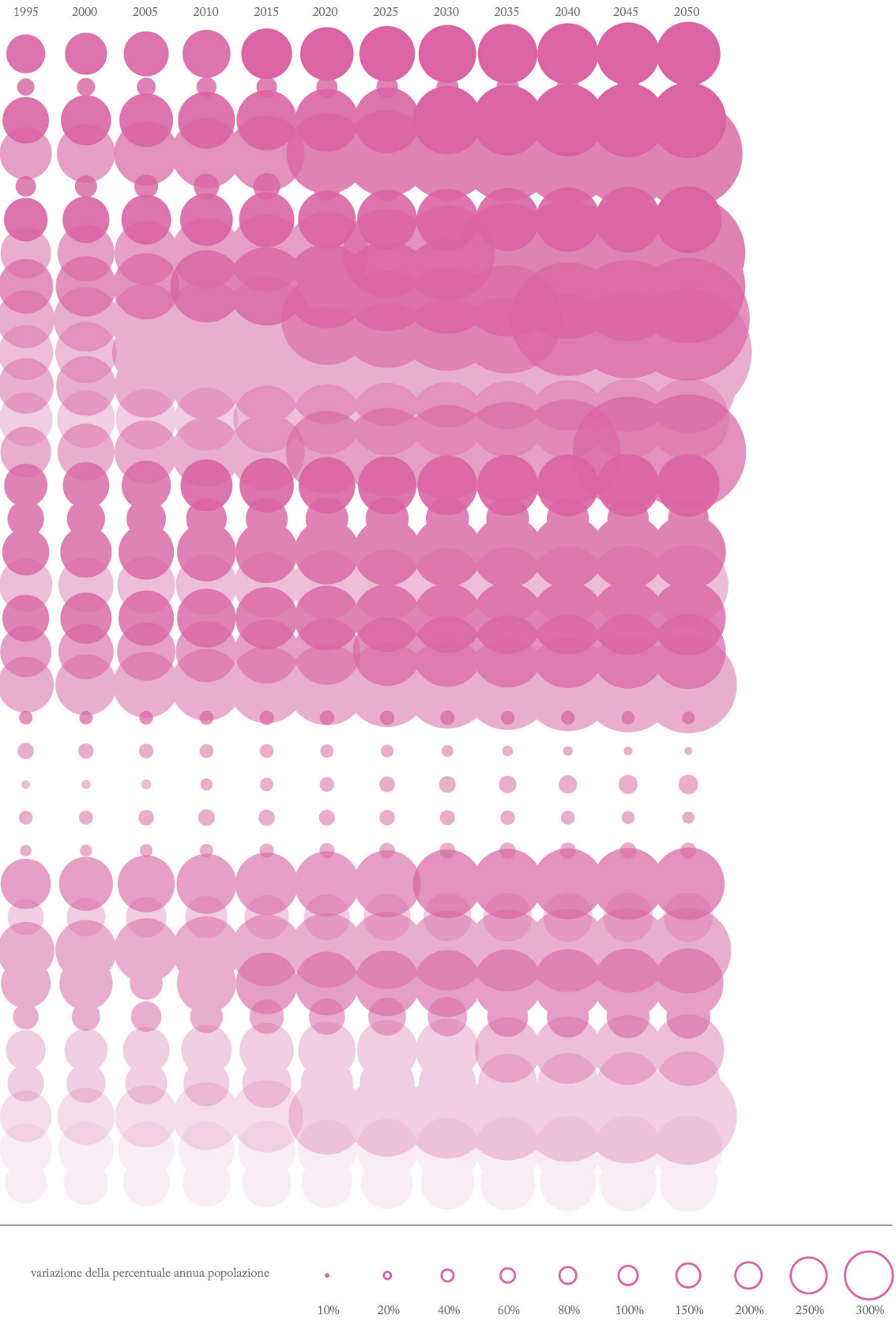
no sul pianeta Terra: a livello mondiale, la nascita di un bambino/a aveva statisticamente la stessa possibilità di avvenire in una zona rurale o in una zona urbana.
Tale percentuale può sembrare poco rilevante, considerando che era già stata raggiunta ad inizio del secolo scorso dagli Stati Uniti e a metà del medesimo secolo anche dalla quasi totalità degli stati dell'Europa. Infatti l'aspetto su cui riflettere è la portata mondiale di questo fenomeno, che è passato da una probabilità di nascere in "città" del 33% nel 1960, al 50% nel 2007, e raggiungerà un drammatico 68% nel 2050.[5]
Questi dati appena descritti sono poco rappresentativi della complessità ed intensità del fenomeno che più di tutto il resto, e forse solamente a parità del cambiamento climatico, influenzerà il ventunesimo secolo. È infatti scendendo più nel dettaglio delle proiezioni che organizzazioni come UN-Habitat e World Bank[6] ciclicamente pubblicano, e ponendo attenzione sugli *Small Data* piuttosto che sui *big*, che si riesce ad apprezzare, ma soprattutto temere, la portata di questo processo. Proseguendo sul medesimo riferimento temporale, e distinguendo tra Paesi sviluppati e in via di sviluppo,[7] i primi sono passati dal 61% nel 1960, 76% nel 2007 e 86% nel 2050. Mentre i Paesi in via di sviluppo sono partiti da un 22% nel 1960, 44% nel 2007, 65% nel 2050. Ulteriori preoccupazioni possono emergere quando si mettono da parte le percentuali e si analizzano il numero di persone che abitano in queste ultime regioni: più di 6,5 miliardi di persone su un totale mondiale di 7,71 miliardi.
È quindi evidente come questo fenomeno, a cui viene dato il nome di urbanizzazione e che verrà ampliamente descritto nel prossimo capitolo, interessi principalmente i Paesi in via di sviluppo e quelli sottosviluppati, e come questi si troveranno entro la fine del secolo ad assumere un ruolo sempre più centrale nelle dinamiche mondiali. L'analisi dei dati è di fondamentale importanza per capire il futuro a cui è destinata l'umanità, e come dietro a quelle che sembrano solamente percentuali legate alle nascite in una zona geografica o un'altra, vi sono in realtà fattori economici e soprattutto politici.

5 United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018), *File 21: Annual Percentage of Population at Mid-Year Residing in Urban Areas by Region, Subregion, Country and Area, 1950-2050*, in *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*, edizione online

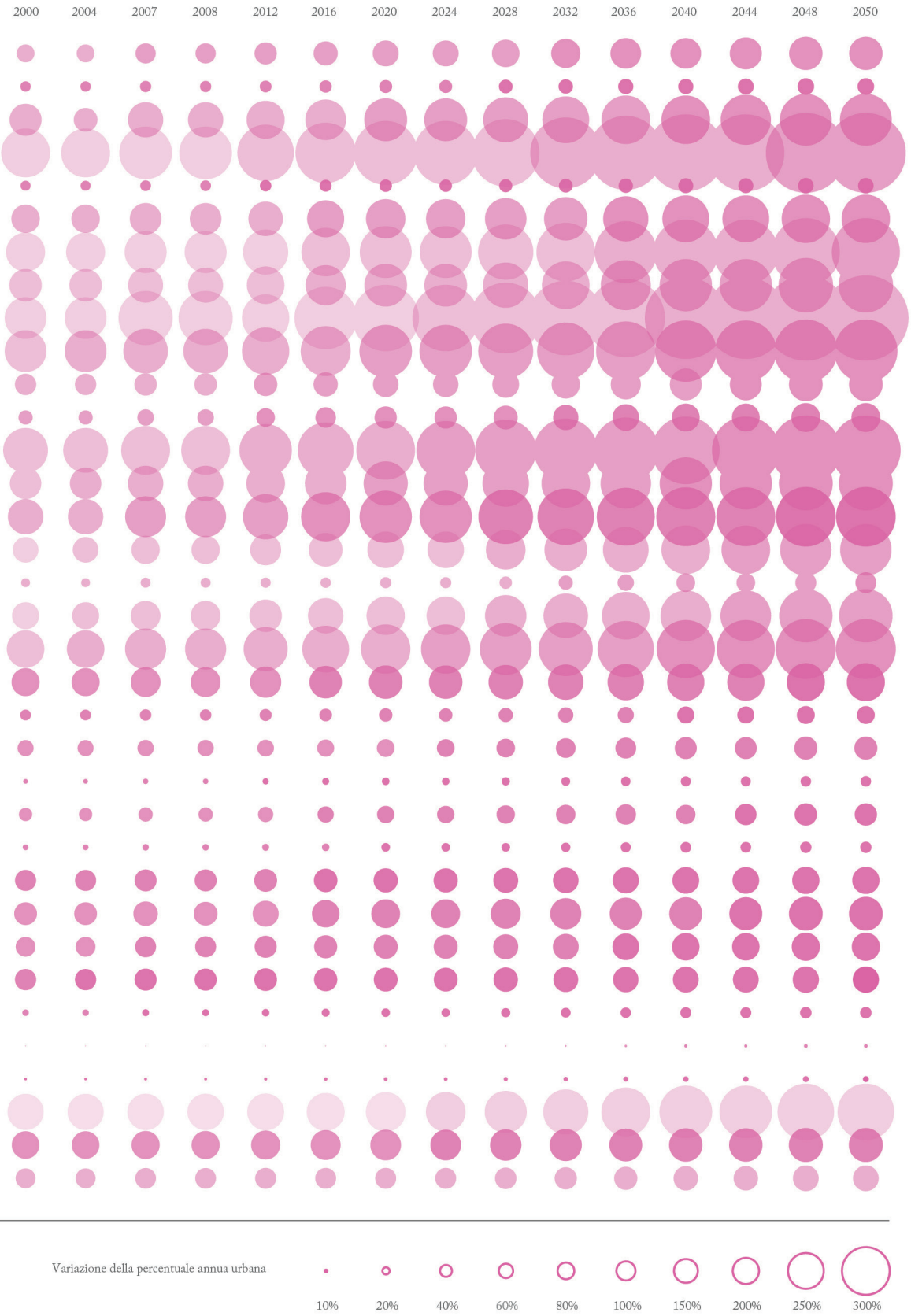
6 UN-Habitat, il Programma delle Nazioni Unite per gli Insediamenti umani, è un'agenzia delle Nazioni Unite il cui compito è favorire un'urbanizzazione socialmente ed ambientalmente sostenibile e garantire a tutti il diritto di una casa dignitosa. (Sito ufficiale *Un-Habitat*). World Bank, la Banca Mondiale, fa parte delle agenzie specializzate delle Nazioni Unite e ha l'obiettivo di lottare contro la povertà e organizzare aiuti e finanziamenti agli stati in difficoltà. (Sito ufficiale *World Bank*)

7 Tale distinzione viene effettuata sull'indice di sviluppo umano (in inglese: *HDI-Human Development Index*), un indice comparativo dello sviluppo dei vari Paesi calcolato tenendo conto dei diversi tassi di aspettativa di vita, istruzione e reddito nazionale lordo procapite, ed utilizzato come strumento standard per misurare il benessere di un Paese. (Sito ufficiale: *United Nations Development Programme*)

1950
1955
1960
1965
1970
1975
1980
1985
1990
WORLD
More developed regions
Less developed regions
Least developed countries
High-income countries
Middle-income countries
Low-income countries
AFRICA
Eastern Africa
Middle Africa
Northern Africa
Southern Africa
Western Africa
ASIA
Eastern Asia
South-Central Asia
Central Asia
Southern Asia
South-Eastern Asia
Western Asia
EUROPE
Eastern Europe
Northern Europe
Southern Europe
Western Europe
LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN
Caribbean
Central America
South America
NORTHERN AMERICA
OCEANIA
Australia/New Zealand
Melanesia
Micronesia
Polynesia
Popvolazione totale
≥1M
≥10M
≥50M
≥100M
≥400M
≥700M
≥1000M
≥4000M
≥7000M
≥10000M


1995
2000
2005
2010
2015
2020
2025
2030
2035
2040
2045
2050
variazione della percentuale annua popolazione
10%
20%
40%
60%
80%
100%
150%
200%
250%
300%

1960
1964
1968
1972
1976
1980
1984
1988
1992
1996
WORLD
More developed regions
Less developed regions
Least developed countries
High-income countries
Middle-income countries
Low-income countries
AFRICA
Eastern Africa
Middle Africa
Northern Africa
Southern Africa
Western Africa
ASIA
Eastern Asia
South-Central Asia
Central Asia
Southern Asia
South-Eastern Asia
Western Asia
EUROPE
Eastern Europe
Northern Europe
Southern Europe
Western Europe
LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN
Caribbean
Central America
South America
NORTHERN AMERICA
OCEANIA
Australia/New Zealand
Melanesia
Micronesia
Polynesia
Popolazione residente in area urbana
≥10%
≥20%
≥30%
≥40%
≥50%
≥60%
≥70%
≥80%
≥90%
≥100%


2000
2004
2007
2008
2012
2016
2020
2024
2028
2032
2036
2040
2044
2048
2050
Variazione della percentuale annua urbana
10%
20%
40%
60%
80%
100%
150%
200%
250%
300%

◄◄ Popolazione totale e variazione percentuale annua della popolazione.
◄ Popolazione urbana totale e variazione percentuale annua della popolazione urbana.
(Dati estrapolati da: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018), *World Urbanization Prospects: e 2018 Revision,* edizione online)

L’antropocene

Prima di immergersi all'interno di un tema complesso e sfaccettato come quello dell'urbanizzazione, è bene dedicare del tempo nel definirlo aiutando così a capire e circoscrivere il proprio campo di ricerca.
Nel precedente capitolo sono stati utilizzati termini che necessitano ancora di essere descritti in maniera precisa, e per quanto questa introduzione possa sembrare banale e scolastica, è necessaria onde evitare possibili fraintendimenti che potrebbero portare a conclusioni lontane da quelle proposte.
L'urbanizzazione è definita dai demografi come l'incremento percentuale della popolazione che vive in zone urbane rispetto alla popolazione totale,[1] e se questa è una definizione che lascia poco all'interpretazione personale ed è difatti universalmente ritenuta valida e di conseguenza applicata, quando si parla di "zona urbana" nessuna definizione è utilizzata a livello internazionale e quindi diversi sono i criteri per cui essa viene così definita a seconda dello Stato di riferimento.

1 C. Tacoli et al., *Urbanisation, rural-urban migration and urban poverty*, London, International Institute for Environment and Development, 2015, p.7.

La tradizionale distinzione tra aree urbane e rurali all'interno degli Stati in passato era basata sull'assunzione che le aree urbane, a prescindere da come siano definite, offrono un differente stile di vita e normalmente un più alto standard di qualità della vita di quello che può essere trovato nelle aree rurali. Purtroppo, nei Paesi sviluppati ed industrializzati questo confine negli anni si è fatto sempre più debole ed ambiguo, e quindi altri criteri sono stati presi in considerazione a seconda dello Stato in questione. Sarebbe molto lungo e poco utile ai fini della ricerca elencare i criteri specifici di anche solo una parte delle Nazioni mondiali, ma basti sapere che generalmente tali criteri riguardano la popolazione residente in un determinato territorio, la densità abitativa, il tipo di attività presenti, le caratteristiche fisiche, il livello di infrastrutture o la combinazione di alcuni di questi criteri.[2]

Delle 232 "aree" riconosciute dalla "Commissione statistica" delle Nazioni Unite (che non fanno riferimento a Stati riconosciuti ma ad aree geografiche con omogeneità in numero di abitanti, densità e statistiche demografiche), più di 100 utilizzano il primo dei criteri elencati: area urbana è definita tale un insediamento che supera una soglia minima di abitanti, la quale è un numero stabilito tra 2000 e 5000 abitanti. Questo valore può però cambiare drasticamente a seconda dello Stato di riferimento: la soglia minima in Islanda è di 200 abitanti, in Italia di 10.000.[3]

In altre aree geografiche invece, soprattutto nei Paesi in via di sviluppo, con aree urbane si intendono i territori la cui attività principale in cui è impiegata la popolazione non è l'agricoltura, si ha accesso all'elettricità, all'acqua corrente ed i servizi (scuole, ospedali, ecc) sono facilmente raggiungibili. Va di conseguenza che le zone rurali sono per definizione le zone che non sono urbane.

Il termine urbanizzazione può essere erroneamente accostato ad altri termini simili ma che non portano lo stesso significato: "urbanesimo" (o inurbamento), processo che consiste nella migrazione di grandi masse di popolazioni dalle campagne alla città; e

2 *Population density and urbanization*, United Nations Statistics Division, visitata il 18 Settembre 2019. *https://unstats.un.org/unsd/demographic/sconcerns/densurb/densurbmethods.htm#B*

3 C. Deuskar, *What does "urban" mean?*, in World Bank Blogs, 2 Giugno 2015. *https://blogs.worldbank.org/sustainablecities/what-does-urban-mean*

la "crescita urbana" (*urban population growth*), la cui definizione richiede qualche riga per essere ben spiegata.
L'urbanizzazione, come precedentemente descritto, fa riferimento semplicemente alla percentuale di persone di una Nazione che vivono in zone urbane piuttosto che rurali. Questo significa che se entrambe le popolazioni urbane e rurali crescono di pari passo, non vi è urbanizzazione, in quanto la proporzione tra le due popolazioni non cambia. La crescita urbana invece fa riferimento non ad una percentuale, ma al numero assoluto di persone che vivono in aree urbane. Si può quindi avere crescita urbana anche se non vi è un aumento di popolazione (in questo essa combacia con l'incremento dell'urbanizzazione), ma come avviene nella maggior parte delle Nazioni urbanizzate, quando si ha anche una crescita della popolazione complessiva, allora si è in grado di distinguere la percentuale di crescita urbana dovuta all'urbanizzazione dalla percentuale che è dovuta alla crescita generale della popolazione. Cercando di approssimarla in forma matematica, la percentuale di crescita urbana equivale alla percentuale di urbanizzazione più la percentuale di crescita demografica complessiva.
Alle precedenti definizioni vale la pena aggiungerne una ulteriore, nel quale il termine urbanizzazione si riferisce al processo di sviluppo e organizzazione che porta un centro abitato ad assumere le caratteristiche tipiche di una città.[4] La definizione appena data, che poco aiuta a definire il fenomeno, include però una chiave di lettura che sottolinea e pone importanza all'aspetto sociale di questo processo: urbanizzazione è l'assunzione di uno stile di vita urbano da parte delle masse contadine.

Quanto questo cambio di vita possa rompere l'equilibrio, già precario in alcuni casi, di alcune Nazioni si è palesato negli ultimi anni. Città cresciute a dismisura che soffrono di sovrappopolamento e cattiva gestione dei servizi base, masse contadine inevitabilmente segregate in periferie sempre più "non luoghi"[5] carenti di identità storiche con cui relazionarsi. La distanza tra centro-città e periferie non viene più percepita solamente

4 *Urbanizzazione*, su "Treccani.it-Enciclopedie on line", Istituto dell'Enciclopedia Italiana, visitata il 18 Settembre 2019. *http://www.treccani.it/enciclopedia/urbanizzazione*

5 M. Augé, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 1996, p. 17.

geograficamente, ma soprattutto dal punto di vista sociale e culturale.
Le difficoltà odierne di inserimento in un contesto complesso e apparentemente funzionante come quello della città verranno ampliamente descritte nel prossimo capitolo, poiché prima di provare a comprendere i mali e i pericoli che affliggono la città contemporanea è bene fermarsi a cercare di ricercare le origini dell'urbanizzazione, le condizioni al contorno che hanno inizializzato il processo e gli eventi che l'hanno alimentata nei secoli.
Le ragioni per cui viene sviluppata questa analisi storiografica sono facilmente riconducibili alle ragioni, espresse ad inizio di questo testo, per cui esiste la statistica: leggere ed analizzare il passato permette di fare ipotesi sul futuro delineando possibili scenari da perseguire.

La proto-urbanizzazione

La storia dell'urbanizzazione è strettamente connessa alla storia della civiltà. Come spesso capita nell'analisi del passato, eventi tra loro distanti ed a prima vista scollegati finiscono con l'influenzarsi portando a sviluppi non previsti. In questo caso, la Rivoluzione neolitica è stata la condizione indispensabile che ha reso possibile la nascita del fenomeno urbano.
Con Rivoluzione neolitica viene indicato il passaggio da una economia basata sulla raccolta, la caccia e la pesca, ad una economia fondata sull'agricoltura e la pastorizia.[6]
Il passaggio all'agricoltura ha avuto inizio in un periodo individuato fra il 9500 e l'8500 a.C. in una regione compresa tra Turchia sud-orientale, Iran Occidentale e Vicino Oriente, per poi affermarsi in modo del tutto indipendente in varie zone del pianeta (7000 a.C. nella odierna Cina orientale, 4500 a.C. in Centro America e 3500 a.C. in Sud America).[7] Questa Rivoluzione agricola ha avuto conseguenze importantissime, tra le quali la più significativa è il forte aumento di produzione alimentare per ogni singola porzione di terra, e quindi l'accrescimento sostanziale della quantità di cibo totale a disposizione dell'umanità. Questa abbondanza si tradusse a sua volta in un aumento della densità demografica, il tutto implicando però una scelta di sedentarietà: adottare l'agricoltura come principale metodo di sostentamento significava abbandonare il nomadismo. L'unica dieta adottata dalla storia dell'umanità per due milioni e mezzo di anni, basata sulla caccia degli animali, la raccolta di piante ed uno stile di vita nomade, veniva ora superata da una dieta molto più ristretta ma che dal punto di vista evoluzionistico rappresentava un enorme passo in avanti: in termini di numeri assoluti il numero di abitanti presenti era in costante crescita e quindi evoluzionisticamente parlando un successo.[8]
La Rivoluzione neolitica ebbe profonde conseguenze non solo sull'alimentazione umana e sul numero di abitanti, ma anche sulla struttura sociale delle comunità preistoriche. La sedentarietà portò allo sviluppo di comunità di sempre maggiori

6 P. Bairoch, *Storia delle città. Dalla proto-urbanizzazione all'esplosione urbana del terzo mondo*, Milano, Jaca Book, 1992, p.15.

7 L. Benevolo, *Storia della città*, Roma, Laterza, 1978, p.28.

8 Y. N. Harari, *Sapiens. Da animail a dèi. Breve storia dell'umanità*, Bompiani, 2017, p.112.

dimensioni, progressivamente strutturate in villaggi e città. L'incremento della densità di popolazione a sua volta condusse alla divisione del lavoro e gradualmente alla strutturazione della società e alla nascita di forme di amministrazione politica più complesse, oltre che al commercio.
L'agricoltura, a lungo termine, metteva in moto quasi ineluttabilmente un processo di urbanizzazione, e alcuni fattori, tra cui la fertilità del suolo, l'efficacia dei sistemi agricoli e l'esistenza di una rete di vie di comunicazione naturali, influenzavano enormemente le dimensioni fisiche ed il numero di abitanti che un centro "proto-urbano" potesse raggiungere.
Gerico, città a lungo contesa tra lo Stato di Israele e quello della Palestina (e oggi sotto il controllo di quest'ultima), e Catal Hukuk in Turchia, sono considerate le prime città pre-urbane, con una nascita collocabile verso il 7800 a.C. per quanto riguarda la prima, e verso il 6500 a.C. per quanto riguarda la seconda, la quale però raggiungerà dimensioni maggiori.
Con la sedentarietà, la quotidianità degli uomini preistorici e la loro vita domestica sono cambiati significativamente. Quest'ultima inizia a svolgersi per sempre più tempo all'interno di piccole strutture in legno, pietra e fango: le case. Nel corso dei secoli l'uomo svilupperà una sempre maggiore attenzione e attaccamento alla propria abitazione sia dal punto di vista piscologico, come rifugio e luogo di protezione, sia dal punto di vista estetico ed architettonico. Un continuo processo a cui partecipiamo ancora oggi, e in cui la casa viene considerata oramai considerata un bene inalienabile, oltre che, come vedremo in seguito, una garanzia di sopravvivenza per le masse contadine in migrazione verso le zone urbane.
Con lo sviluppo dell'agricoltura inizia il processo che dalla preistoria porterà alla storia.[9] In termini geologici, era l'inizio.[10]

9 Convenzionalmente si considera la fine della preistoria e l'inizio della storia con l'invenzione della scrittura. Alcuni storici ritengono però che questo passaggio possa essere anche fatto coincidere con la scoperta dell'agricoltura ed il suo successivo sviluppo. (*Preistoria*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 settembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Preistoria*)

10 Termine con il quale si tende a definire l'epoca geologica attuale, nella quale all'essere umano e alla sua attività sono attribuite le cause principali delle modifiche territoriali, strutturali e climatiche. (P. Crutzen, *Benvenuti nell'Antropocene. L'uomo ha cambiato il clima, la Terra entra in una nuova era,* Mondadori, 2005, p. 45)

Diffusione dell'agricoltura in Medio Oriente.
(Rappresentazione degli autori basata sui disegni di L. Benevolo in *Storia della città*, Roma, Laterza, 1978)

La città antica

Fino ad ora si è parlato di città e centri proto-urbani, prime manifestazioni della nascita del fenomeno dell'urbanizzazione, ma non è prima dell'inizio delle civiltà antiche, iniziate con la comparsa delle città sumere, che si può parlare di "Rivoluzione urbana":[11] una rivoluzione iniziata tra il 3500 e il 3000 a.C. e che si può considerare compiuta intorno al 2700 a.C. Le prime città del Medio Oriente, per numero di abitanti ed organizzazione sociale, erano molto diverse dai primi villaggi proto-urbani, ed è con la loro comparsa che inizia la seconda tappa fondamentale della storia urbana.

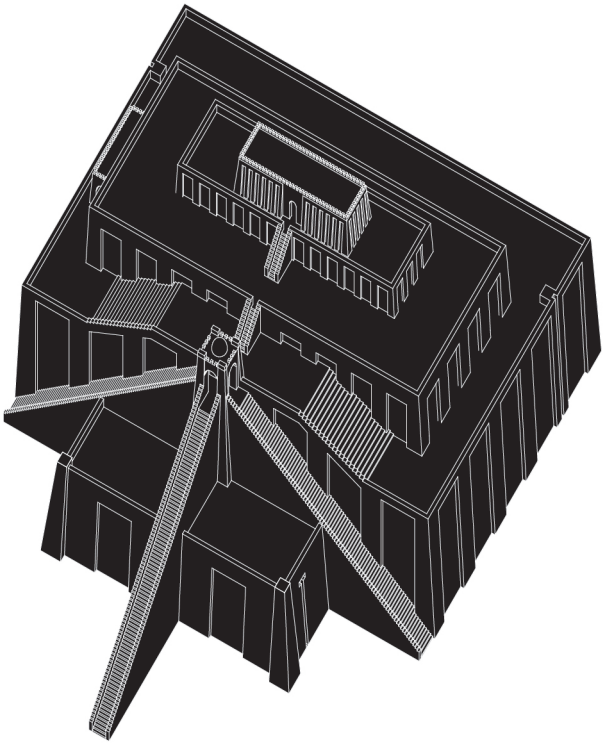
11 V. G. Childe, *The Urban revolution*, in "Town Planning Review", vol 21, n. 1, Liverpool, Department of Civic Design, 1950, pp. 3-17.

Nel saggio dell'economo-storico Paul Bairoch "Storia delle città", di cui questo capitolo del testo ha ripreso l'organizzazione temporale e tutti i dati riportati, la storia urbana delle città antiche occupa un intervallo di tempo che inizia nel 2700 a.C. con le città stato dei Sumeri, tra cui la città di Ur, e termina nel 1700 d.C. con la fine delle società tradizionali pre-rivoluzione industriale. La necessità, secondo l'autore, di raggruppare in una stessa periodizzazione un così esteso lasso temporale (ma di ampiezza tutto sommato breve se considerato in una prospettiva storica) comprendente molteplici civiltà urbane è dovuta all'impatto sconvolgente che avrà la Rivoluzione industriale nel cambiare l'aspetto delle città. Impatto di cui ancora oggi si possono vedere i risultati nelle nostre città. Di seguito verranno quindi descritte quelle che sono considerate le principali tappe della nascita dei primi veri sistemi urbani.

L'emergere dei primi sistemi urbani e l'analisi della loro storia devono essere sempre calibrati sulle informazioni a noi oggi in possesso. Maggiormente si analizza a ritroso nella storia della civiltà, più attenzione deve essere fatta alla mancanza di informazioni che portano inevitabilmente ad un maggior numero di congetture e supposizioni. In aggiunta, differentemente dalla realtà odierna costantemente connessa ed urbanizzata, agli inizi della storia della civiltà il mondo era ancora composto da molteplici comunità e popoli separati. Le prime autentiche forme

Pittura parietale con scene agricole proveniente dalla Tomba di Unsou (XVIII dinastia), Parigi, Museo del Louvre.
(Sito Ufficiale: *Louvre Museum*)

di città devono allora considerarsi come avvenimenti la maggior parte delle volte indipendenti ma con la caratteristica comune di essere molto fragili. I primi sistemi urbani, come è stato precedentemente detto, si sviluppano in Medio Oriente tra il 3500 e il 3000 a.C., e la prima civiltà urbana è quella di Harappa (a nord del Pakistan), la quale raggiunge la sua massima estensione intorno al 2100-1750 a.C. per poi concludere la propria storia tra il 1700-1200 a.C.
In Cina i primi nuclei urbani si collocano tra il 1400-1100 a.C. Nonostante la vicinanza geografica, la quale confuterebbe la tesi sull'indipendenza di questo fenomeno, il Giappone vedrà comparire le prime città vere e proprie intorno al 650-700. In sud-centro America, le civiltà precolombiane come quella degli Olmechi presentavano città vere e proprie a partire dall'800 a.C. ma recenti scoperte fatte sulla civiltà Maya lasciano presupporre la presenza di civiltà urbane ben prima di questa data.
Differentemente dal caso asiatico è quello africano: il nord ha avuto una precoce urbanizzazione (in Egitto vi è la presenza accertata di città a partire dal 2600-2400 a.C.); nel Maghreb (zone ovest del Nordafrica) invece l'urbanizzazione si sviluppa successivamente a causa di una tardiva scoperta dell'agricoltura. La storia dell'urbanizzazione in Africa però è stata molto influenzata dalla colonizzazione straniera (islamica in questo caso).
Simile il discorso dell'Europa, che come il Maghreb è vicina geograficamente a quella che è considerato il primo nucleo del fenomeno urbano: il Medio Oriente. Escludendo la civiltà greco-romana, il cui la nascita di un carattere urbano si situa tra 1200 e 1000 a.C e la cui autenticità non è messa in discussione, per il resto del continente in questione è presumibile che l'arrivo dell'agricoltura sia stato precocemente "indotto" dalla colonizzazione proprio dei Paesi sopra citati. Le aree sottomesse probabilmente presentavano uno stadio di proto-urbanizzazione in cui il fenomeno urbano aveva già preso avvio, e la conquista da parte di civiltà più evolute, con l'introduzione di tecniche agricole più avanzate, ha semplicemente accelerato questo processo di urba-

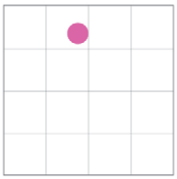
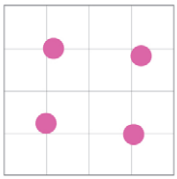


Ziggurat di Ur, III Millennio a.C.
Avente funzione di luogo sacro ed osservatorio astronomico, può essere considerata uno dei primi esempi dello sviluppo delle città come entità separate dalla campagna. Non si costruiscono solamente abitazioni, ma la struttura organizzativa delle città diventa più articolata e necessita edifici che possano ospitare le proprie funzioni.

nizzazione. Difatti i Paesi del nord ed est Europa, non vittime di queste colonizzazioni, presentano la comparsa delle prime città in era cristiana avanzata, tra il V e il X secolo.

La seconda parte della storia urbana antica, che si sviluppa tra l'anno 100 ed il 1700, possiede una maggior accuratezza storica grazie alle maggior informazioni in nostro possesso, oltre che essere un intervallo temporale caratterizzato da una minore fragilità dei sistemi urbani.
A supporto dell'analisi di questi secoli che porteranno alla Rivoluzione industriale, dati significativi possono essere estrapolati dall'evoluzione del tasso di urbanizzazione[12] in queste società tradizionali. Ne consegue che quest'ultime, tra 100 e 1700, sono state caratterizzate da una stabilità di tale tasso che sfiora l'immobilismo. Più che di un mondo immobile, soprattutto al di fuori delle città, si dovrebbe parlare di un mondo che non può superare un certo limite: quello dello sviluppo economico, che verrà superato difatti con la Rivoluzione industriale. Nell'intervallo temporale analizzato il tasso di urbanizzazione non è mai sceso sotto al 7% e non ha mai superato il 13%.
Data la natura percentuale e talvolta ingannevole di questo rapporto tra popolazione urbana e rurale (come già sottolineato nella differenza tra urbanizzazione e crescita urbana ad inizio testo), il quale lascerebbe immaginare che nessun grosso cambiamento urbano sia avvenuto a livello mondiale in tutti questi secoli e che il mondo del 1700 non fosse sensibilmente più urbanizzato di quanto lo fosse intorno all'anno 100, è più accurato fare riferimento a numeri espressi in valore assoluto.
La stabilità della popolazione urbana non si traduce in stabilità nel numero di cittadini o tanto meno delle città. Un aumento del tasso di urbanizzazione può talvolta corrispondere ad un calo nel numero dei residenti in città, come un calo del tasso di urbanizzazione può talvolta corrispondere ad un aumento degli stessi e non la diminuzione o decadenza delle città. Se, tra l'anno 100 e il 1700 la popolazione mondiale ha mantenuto un tasso di urbanizzazione pressoché identico, ma aumentando il

12 In questo caso, la definizione utilizzata per l'analisi del tasso di urbanizzazione è legata alla dimensione degli agglomerati, fissati ad un minimo di 5000 abitanti, criterio che meglio si adatta agli ultimi due secoli della storia dell'uomo che ai secoli anteriori, ma che permette di mantenere un limite consistente minimizzando il margine d'errore.

100	Anno	1700
7-10%	Tasso di urbanizzazione	9-11%
250 milioni	Popolazione mondiale	970 milioni
	Numero di città	

Un tasso di urbanizzazione costante con un incremento della popolazione porta ad un maggior numero di agglomerati urbani ed un diverso rapporto di come ci si relaziona con la città.

proprio numero da 250 milioni a quasi 970 milioni, significa che il numero di città è diventato quattro volte maggiore. Il rapporto degli abitanti della campagna con la città è di conseguenza cambiato sensibilmente: da qualcosa di lontano e sconosciuto a causa della distanza verso l'anno 100, a qualcosa di invece più facilmente raggiungibile e con il quale rapportarsi (incrementando a sua volta la diffusione e la trasmissione di innovazioni di ogni genere). Inoltre, durante il XV secolo in Europa, la popolazione rurale incrementò più rapidamente di quella risiedente nella città. Di conseguenza, intorno al 1500 esisteva un 10% in più di abitanti rispetto al 1400, ma il tasso di urbanizzazione era inferiore del 20% circa.

Dietro a questo stallo del tasso di urbanizzazione si nasconde quindi una forte instabilità nell'evoluzione delle popolazioni nelle città. Uno dei fattori influenzanti la demografia urbana delle società tradizionali è l'alta mortalità, soprattutto infantile, che in ambiente urbano superava del 60% quella delle campagne. Inoltre, la fecondità urbana era fondamentalmente non diversa da quella del resto delle campagne circostanti. Come in una operazione matematica, a parità di fecondità con le aree rurali ma con una mortalità maggiore, ed un tasso di urbanizzazione pressoché identico, si può presupporre un ruolo importante dell'immigrazione in direzione campagna-città.[13]
L'instabilità è ancora più evidente riducendo lo spazio temporale in analisi. A livello europeo, tra il 1300 e il 1700 esiste sempre almeno una città su cinque che registra un regresso di popolazione. Tra 1600 e 1700, tra le città con più di cinquemila abitanti, almeno cinquanta hanno avuto una diminuzione di popolazione di almeno il 50%, mentre quasi quaranta hanno raddoppiato la propria popolazione. Questi sbalzi demografici in entrambe le direzioni sono più visibili nelle città grosse. Tra l'XI e XV secolo, Bruges (Belgio) ha perso il 60% dei propri abitanti, Palermo il 90%. In questo caso però fattori economici e politici sono stati motivo di queste decadenze. In maniera opposta, nei due secoli successivi le città più grandi hanno avuto una

13 Dalle stime di Wrigley e Schofield (E. A. Wrigley, R. S. Schofield, *The Population History of England, 1541-1871*, Cambridge, 1981), Londra deve aver avuto tra il 1600 e il 1700 un saldo netto di quasi 900 mila migranti, passando da 190 mila a 550 mila abitanti, assorbendo l'80% dell'aumento naturale dell'intera Inghilterra.

posizione determinante nella crescita urbana europea. Cinque di queste (Amsterdam, Lisbona, Londra, Napoli, Parigi) sono state responsabili, durante il XVI secolo, del 15% dell'aumento globale della popolazione urbana. Nel XVI secolo, la popolazione urbana spagnola cresceva di circa il 30% e quella francese del 40%, ma il 26-30% delle città spagnole ed il 21-25% di quelle francesi stavano entrando in declino.
Questa discontinuità interna anche alle stesse aree geografiche sottolinea nuovamente come ogni città ha la sua storia che si inserisce in conteso urbano che, a sua volta, ha una sua storia. L'individualità di ogni città[14] è una delle caratteristiche principali della storia urbana. Questa instabilità, durata quasi quindici secoli, ed il già citato *plateau* del tasso di urbanizzazione, verranno definitivamente superati solo con la Rivoluzione industriale, in cui si entrerà in una fase totalmente nuova della storia urbana in cui il declino urbano diventerà per più di un secolo un fatto totalmente eccezionale e atipico.

14 L. Mumford, *La città nella storia*, Milano, Bompiani 1981.

La città medievale è estremamente legata alla campagna: la prima importa dalla seconda beni e prodotti che sostengono il suo commercio, offrendo in cambio protezione e stabilità economica.
(A. Lorenzetti, *Effetti del Buon Governo in città* (1338-1340) ed *Effetti del Buon Governo in campagna* (1338-1339), Sala della Pace, Palazzo Pubblico, Siena)

La città moderna

La Rivoluzione industriale rappresenta, come lo è stata la Rivoluzione neolitica precedentemente, una delle tappe fondamentali dell'urbanizzazione. Ed in entrambi i casi, la componente "agricola" di queste rivoluzioni ha esercitato una influenza determinante.
Infatti, le condizioni che si crearono in Inghilterra tra il 1760 ed il 1780 per l'inizio della Rivoluzione industriale, e che diffondendosi trasformarono l'ambiente fisico europeo nel XIX secolo, si devono ricercare nei continui progressi della produttività agricola. La società passò da un sistema agricolo-artigianale-commerciale ad un sistema industriale caratterizzato dall'uso di macchine azionate da energia meccanica e nuove fonti energetiche inanimate.
Le politiche inglesi di inizio XVIII secolo, come l'emanazione delle *Enclosures*,[15] favorivano la redistribuzione e il raggruppamento delle terre ingrandendone la dimensione, a vantaggio di un incremento della produttività, e l'introduzione di nuove tecniche, come l'abbandono del maggese[16] e l'introduzione della rotazione continua.[17] L'Inghilterra fu la prima Nazione ad avere un'agricoltura di mercato, ovvero non finalizzata all'auto-consumo ma al profitto, grazie soprattutto alla sua condizione economicamente privilegiata dovuta al predominio europeo sui commerci marittimi.
Questo incremento della produzione agricola, fornendo una maggiore e migliore alimentazione, ha potuto sostenere lo sviluppo demografico (dovuto alla riduzione del tasso di mortalità e aumento del tasso di natalità). Allo stesso tempo liberando manodopera dalle campagne e facendola rifluire verso la città, dove trovò occupazione nella nascente industria, incentivando ulteriormente la produzione e l'innovazione nell'industria metallurgica, a loro volta impegnati nel miglioramento e nella diffusione di utensili agricoli.
Nella storia dell'umanità il maggior vincolo alla crescita della produzione di beni è stato quello energetico. Per molti secoli

15 *Enclosures acts*: leggi sulle recinzioni. Obbligavano a recintare i terreni (in particolare i campi aperti, open lands, e i campi comuni, commons lands). L'Inghilterra tra 1700 e 1710 era difatti caratterizzata da innumerevoli piccoli proprietari terrieri i cui possedimenti erano piccoli e sparsi (polverizzazione fondiaria), i quali riducevano la possibilità di introdurre innovazioni e di conseguenza migliorare i rendimenti. (T. S. Ashton, *La rivoluzione industriale. 1760-1830*, Bari, Laterza, 1970, p.34)

16 Pratica agricola che consiste nella messa a riposo di un terreno per restituirgli fertilità.

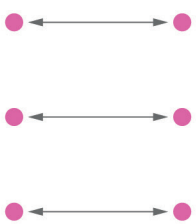
17 Tecnica che prevede la variazione della specie agraria coltivata nello stesso appezzamento, al fine di migliorare o mantenere la fertilità del terreno e garantire una maggiore resa.

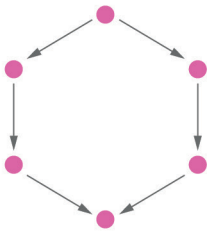
La suddivisione in classi sociali innesca una suddivisione della città in quartieri: agli ultimi arrivati spettano le zone più periferiche, dove vivono in condizioni drammatiche di igiene, pulizia e sovraffollamento.
(G. Dore, *Over London-by Rail*, incisione, Londra, 1872)

l'umanità si è trovata a disporre soltanto dell'energia meccanica muscolare offerta dal lavoro di uomini e animali, ponendo un limite piuttosto basso all'incremento della produzione. La progressiva introduzione di tecniche e macchinari durante la Rivoluzione industriale, applicate a nuove forme energetiche, permise di superare questa situazione di stallo.
Il miglioramento degli utensili nel settore agricolo, l'introduzione della spoletta volante in quello tessile, la macchina a vapore. Tutte queste invenzioni, centrali per la Rivoluzione industriale, se non avessero trovato le giuste condizioni in Inghilterra per la loro diffusione ad interi settori, non avrebbero portato allo sconvolgimento del panorama europeo. È stata l'innovazione che queste invenzioni hanno sviluppato che ha permesso la conquista dei mercati e le trasformazioni strutturali delle economie.[18]

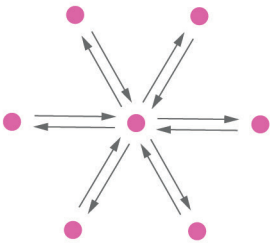
L'aspetto più sorprendente di questa rivoluzione è legato alle città tradizionali: non sembra difatti che queste abbiano avuto un ruolo determinante nella nascita del fenomeno in Inghilterra o nella sua successiva diffusione in Europa, o per lo meno non quelle di medie e grandi dimensioni. Analizzando la localizzazione geografica delle imprese che hanno avviato le prime fasi della Rivoluzione industriale, si ha un predominio di regioni con città molto piccole e prevalentemente rurali. I fattori che hanno reso possibile questa marginalizzazione dell'ambiente urbano sono dovuti agli aspetti "energetici" con cui le prime macchine erano alimentate: mulini ad acqua e carbone, due elementi che non si trovavano necessariamente in vicinanza dei centri urbani. In aggiunta a questo, anche ragioni economiche: in ambiente rurale e nelle piccole città il costo di terreni, edifici e salari era minore. Spesso mancavano anche vere e proprie regolamentazioni, invece presenti nelle città più grandi, che avrebbero creato impedimenti nella installazione di queste imprese. Nonostante quanto appena scritto, bisogna comunque sottolineare l'importanza fondamentale delle città tradizionali nella diffusione della Rivoluzione industriale, in quanto la città, di qualsiasi dimensione essa fosse, è sempre stata il luogo degli scambi commerciali e

18 Invenzione ed innovazione sono in questo caso definite secondo la concezione dell'economista austrico Joseph Schumpeter: la prima, attività più intellettuale che pratica, raramente ha arricchito il proprio ideatore; la seconda, applicazione a fini produttivi di un'invenzione ad una determinata attività con diffusione ad un intero settore, generalmente crea entrate agli imprenditori/finanziatori. (J. A. Schumpeter, *Teoria dello sviluppo economico*, Milano, ETAS, 2002, p. 37)

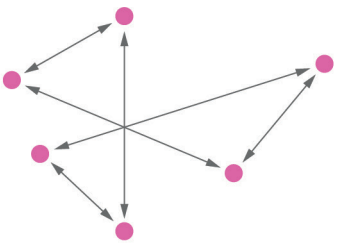




Reciprocità
società primitive



Redistribuzione
società medievali/imperiali



Scambio di mercato
società moderna

Forme di Integrazione dell'economia nella società
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: K. Polanyi, *Economie primitive, arcaiche e moderne*, Torino, Einaudi, 1980.

della diffusione delle innovazioni tecniche.
Il rapporto tra città e campagna non ha riguardato solamente lo scambio delle merci, ma anche quello degli uomini. Durante la Rivoluzione industriale, la morte colpiva più i cittadini dei campagnoli (e ancora di più i cittadini delle grandi città che quelli delle città più piccole), per questo la città per aumentare o mantenere costante la propria popolazione ha dovuto attingere al serbatoio di uomini rappresentato dalla campagna. Tale serbatoio era sempre più disponibile e sfruttabile in quanto i progressi della produttività agricola, come già scritto ad inizio capitolo, rispetto alla costante del consumo di prodotti alimentari per singolo abitante, faceva in modo di ridurre di anno in anno la proporzione di uomini necessari nei campi. La Rivoluzione industriale, da un lato ha costituito una espansione senza precedenti della produzione e della produttività, ma allo stesso tempo ha portato ad un intensificarsi dello sfruttamento dell'operaio, obbligato a lavorare intensamente e a vivere in ambienti opprimenti e altamente densificati.
Nell'insieme dei tre millenni di storia urbana che hanno preceduto la Rivoluzione industriale, non ci sono mai state contemporaneamente, nel mondo, più di una o due città prossime al milione di abitanti. Prima dello scoppio della Prima guerra mondiale, nel mondo sviluppato si contano 8 città con più di 2 milioni di abitanti (Berlino, Chicago, San Pietroburgo, Londra, New York, Parigi, Tokyo, Vienna). Questa progressione del livello di urbanizzazione va sottolineato come avvenga parallelamente a una rapida crescita della popolazione totale.
Con la Rivoluzione industriale si ha un notevole innalzamento del limite di abitanti delle città e da un forte aumento del numero di città che si avvicina a tale limite. Allo stesso tempo, questo fenomeno porta alla luce il problema della dimensione ottimale della città. Difatti un insieme di fattori, il più importante dei quali è il deterioramento del quadro di vita urbano, comporta un netto rallentamento della crescita delle città al raggiungimento degli 8-10 milioni di abitanti. Quest'ultima riflessione verrà affrontata nuovamente in seguito nel testo, quando verrà sottoli-

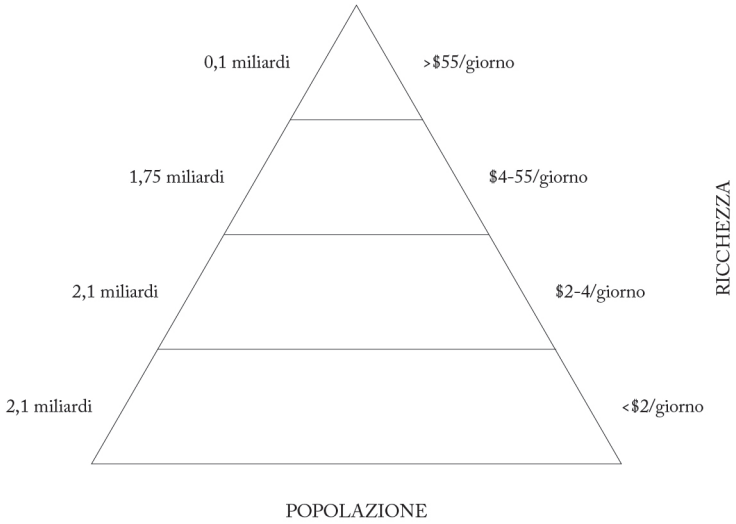
neato un altro di questi fattori: la costante di Marchetti.

Nel corso del XX secolo, l'evolversi dell'urbanizzazione è stata influenzata enormemente dalla storia economica e politica. Ad esempio, le due guerre mondiali portano ad un rallentamento sensibile della crescita delle popolazioni e del tasso di urbanizzazione. Allo stesso modo, il boom economico del secondo dopoguerra porta con sé una nuova accelerazione di questa percentuale. È inoltre proprio durante questa rivoluzione che si inizia a delineare la differenza tra i Paesi sviluppati con il resto delle Nazioni mondiali (il cosiddetto Terzo Mondo).[19] Partite con condizioni geografiche ed economiche sfavorevoli, queste realtà hanno faticato (e stanno faticando) particolarmente ad uscire da una struttura largamente fondata sull'agricoltura. Molte delle disuguaglianze che verranno tra poco descritte trovano la propria origine proprio in questa prima grande rivoluzione urbana.

19 Erano indicati con questo termine i Paesi in via di sviluppo: ex-colonie africane e asiatiche situate nell'emisfero sud del mondo. Attualmente questa espressione è stata superata, in quanto i Paesi che costituivano questo "terzo mondo" hanno subito evoluzioni diverse e non sono quindi più raggruppabili in una singola realtà omogenea (A. Sauvy, *Trois mondes, une planète*, articolo su *L'Observateur* del 14 agosto 1952, n°118, pag.14, *www.homme-moderne.org*)

L'inflazione urbana del terzo mondo

A partire dagli anni 1920-30 il Terzo Mondo registra una crescita della popolazione urbana la cui rapidità non ha precedenti nella storia delle città. Se nel 1930 questi Paesi contano circa 150 milioni di abitanti nei centri urbani, a fine secolo saranno più di 1,4 miliardi. Nel secondo dopoguerra, tra 1945 e 1970, la popolazione urbana del Terzo Mondo cresce ad un ritmo annuale sull'ordine del 4,5%. Facendo un confronto con l'Europa, prendendo in esame il periodo in cui la crescita urbana è stata più rapida (tra il 1880 e il 1905), il tasso aveva raggiunto solamente il 2,1%.
La drammaticità di questa inflazione urbana che ha caratterizzato l'ultimo secolo dei Paesi in via di sviluppo (e che continua tuttora) è ulteriormente enfatizzata poiché questo aumento rapido del numero e della proporzione dei cittadini si è realizzato senza il sostegno di uno sviluppo economico e, ben più grave, senza un aumento della produttività agricola. Il processo che nei Paesi sviluppati è stato graduale e ha occupato molti secoli, in questi Paesi è avvenuto troppo rapidamente e troppo intensamente per permettere l'adeguamento delle città e più in generale della società al nuovo stile di vita. Economia e politiche non avevano basi abbastanza solide per poter subire in modo resiliente questo stravolgimento.
Le cause di questa crescita urbana sono da individuare innanzitutto nell'aumento senza precedenti della popolazione totale. Questa inflazione demografica dovuta all'introduzione di tecniche mediche e paramediche occidentali ha portato ad un forte aumento della densità d'occupazione delle terre agricole. Se le città dell'Occidente hanno visto un freno alla propria crescita a causa dell'alto tasso di mortalità, in questi Paesi ciò non è avvenuto. Inoltre, la migrazione verso la città è stata incentivata anche dall'esistenza di un divario notevole dei salari in favore della città: divario molto più ampio di quello esistente in Occidente durante le prime fasi dell'urbanizzazione. Infine, la rapida diffusione dell'istruzione nell'ambiente rurale, basata su modelli



Un terzo della popolazione mondiale vive al di sotto di quella che viene considerata la soglia di povertà (meno di due dollari al giorno). (Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: C. K. Prahalad, S. L. Hart, *The fortune at the bottom of the pyramid*, "Strategy+Business" (originariamente pubblicato da "Booz & Company"), First Quarter 2002 / Issue 26, 10 Gennaio 2002)

europei e quindi non appartenenti a queste realtà, ha ulteriormente allontanato le generazioni, spingendo i giovani a lasciare la campagna e ad inserirsi nella società moderna.
L'unione di una rapida crescita della popolazione con un altrettanto rapido aumento del tasso di urbanizzazione ha portato ad una vera e propria esplosione urbana, concentrando la componente urbana in megalopoli. I giovani rurali non sono stati più di tanto attirati dalla città, ma piuttosto respinti dalla campagna. Analizzate le cause, le conseguenze dell'inflazione urbana sono state drammatiche. La crescita demografica senza basi economiche ed un settore primario non pronto a rispondere, a causa di un livello assai basso della produttività agricola, ha portato ad un enorme deficit di prodotti alimentari come i cereali. L'urbanizzazione, avvenuta troppo in fretta, non ha influenzato un cambiamento significativo delle tecniche agricole alimentari, e non venendo accompagnata da alcun tipo di sviluppo, ha portato inevitabilmente anche ad un deficit di impieghi urbani, colpendo soprattutto i giovani dotati di una formazione scolastica. L'efficienza dell'economia di questi Paesi ha creato un ulteriore divario tra le attività terziarie, altamente potenziate, a discapito dei settori primari e secondari in cui le imprese occupate sono diminuite sensibilmente. Senza contare infine, il problema principale di una urbanizzazione che avviene troppo velocemente ed in modo distruttivo: la formazione di insediamenti urbani (baraccopoli, *bidonville*, *slums*, *favelas* a seconda della determinata regione geografica) caratterizzati da edifici fatiscenti e condizioni di vita al di sotto degli standard di benessere. Questo tema, che caratterizzerà poi la vera ragione di scrittura di questo testo, verrà approfondito nel prossimo capitolo.

È con queste condizioni che si verifica il paradosso della città: tutto quello che la rendeva, nell'Occidente alla fine del XIX secolo (e nelle società tradizionali in generale), un fattore di sviluppo economico, non svolge più lo stesso ruolo nel Terzo Mondo. Se nel mondo occidentale si ha uno sviluppo nell'economia che favorisce scambi commerciali e la circolazione di denaro, in

“Storicamente le città sono sempre state luoghi di opportunità, di occupazione ed in genere di migliori condizioni di vita, ma in molti Paesi in via di sviluppo, la rapida crescita urbana non è stata indotta dalle opportunità economiche, bensì dall’alto tasso di natalità e dall’afflusso massiccio di popolazione rurale che cerca di sfuggire a fame, povertà ed insicurezza”

-Shivaji Pandey

Shivaji Pandey, Direttore della FAO’s Plant Production and Protection Division (AGP).
(Sito ufficiale: *FAO, Food and Agriculture Organization of the United Nations)*

questi Paesi si utilizza lo stesso fattore di sviluppo per far fronte all'alta concentrazione di popolazione tramite l'importazione di prodotti manifatturieri e agricoli. Questa porta conseguentemente ad una poca attenzione nella ricerca scientifica e tecnica, riducendo ulteriormente il ruolo tradizionale della città come agente e diffusore di innovazioni.
L'urbanizzazione, nella forma assunta nel Terzo Mondo, non è stata di certo un fattore in grado di facilitare lo sviluppo: si potrebbe anzi dire che ha facilitato il sottosviluppo.

La situazione attuale

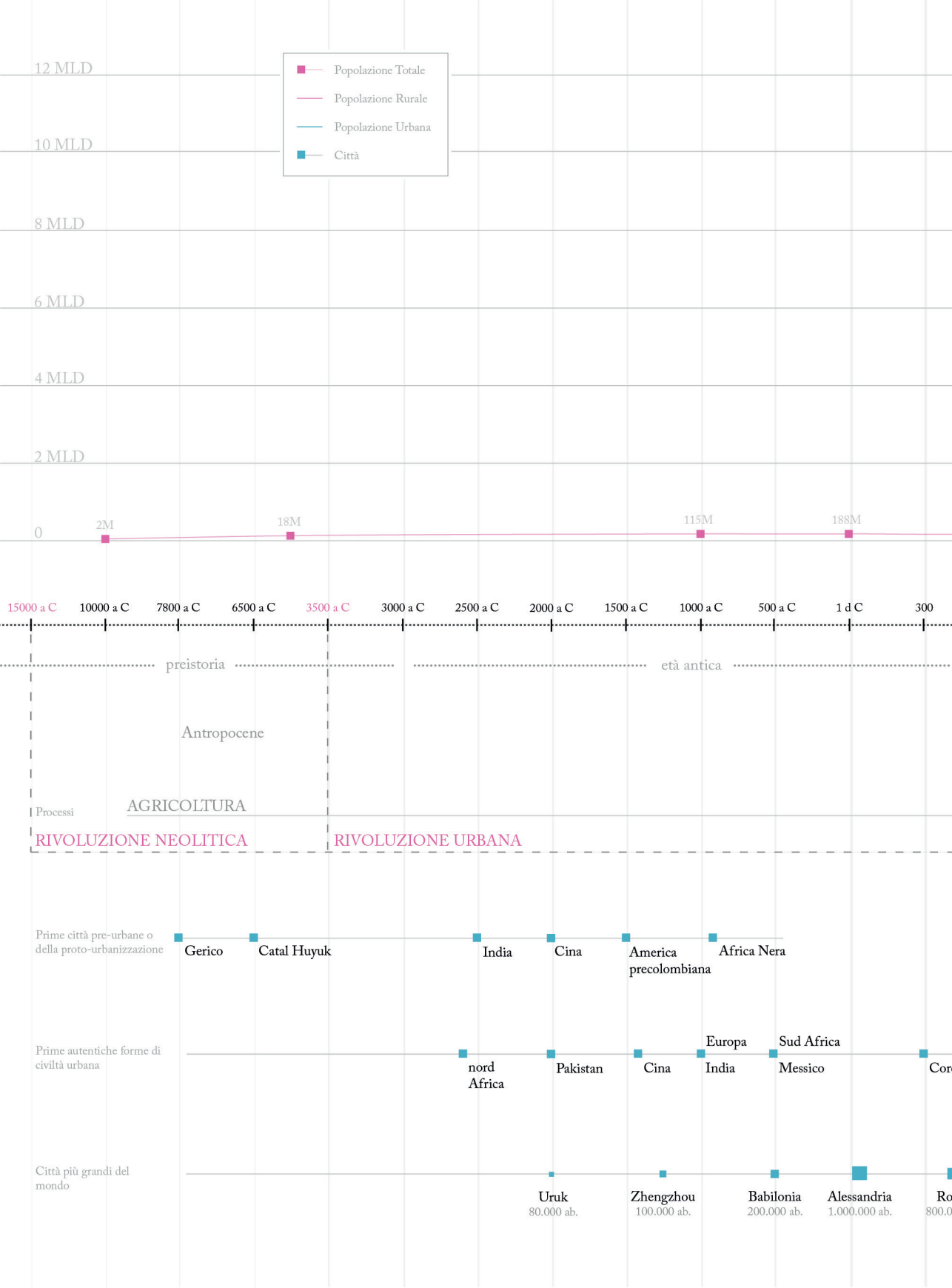
Dagli anni Settanta, per la prima volta dalla Rivoluzione industriale, il tasso di urbanizzazione dei Paesi sviluppati ha iniziato una leggera parabola decrescente. Molteplici sono le ragioni, e non si tratta semplicemente di un ritorno al mondo rurale: la città crea sempre meno attrazione tra i popoli. Oramai nel mondo contemporaneo europeo le differenze tra città e campagna non sono più così evidenti: la diffusione progressiva della tecnologia, sia di svago come i televisori sia per le comunicazioni e le connessioni, mette quasi sullo stesso le condizioni di vita degli abitanti di entrambe queste realtà.
In aggiunta, le continue degradazioni delle condizioni di vita urbana fanno preferire ai cittadini un cambio di vita verso un ambiente rurale "vero": non cioè in zone rurali vicino alla città (che con l'espansione della città verrebbero presto inglobate delle periferie), ma in aree distanti 30-50 chilometri dalla città.
Il problema essenziale della società occidentale sembra quindi il tentativo di rendere la città più abitabile e nuovamente desiderabile. Non tanto per cercare di invertire la tendenza che ora muove le persone dalla città alla campagna, ma quantomeno evitare ulteriori perdite e stabilizzare questo fenomeno. Le nuove politiche sono quindi indirizzare alla creazione di città verdi, zone 30 in cui le macchine non possono circolare, al potenziamento dei servizi di trasporto alternativi. Problemi decisamente importanti, ma irrisori se paragonati ai drammi che stanno affrontando e affronteranno i Paesi in via di sviluppo nel corso di questo secolo. È in queste realtà che avverrà la più grande migrazione della storia, maggiore in numeri anche a quella avvenuta durante la Rivoluzione industriale, che trasformerà completamente l'essere umano in una specie urbana e che, come vedremo in seguito, porrà fine ad uno dei temi principali della storia dell'uomo: la crescita demografica.
Entro il 2050 più di due miliardi di persone si aggiungeranno su questo pianeta, 200.000 ogni giorno. E due terzi di questa somma finiranno con il vivere in città. Questa migrazione riguarda

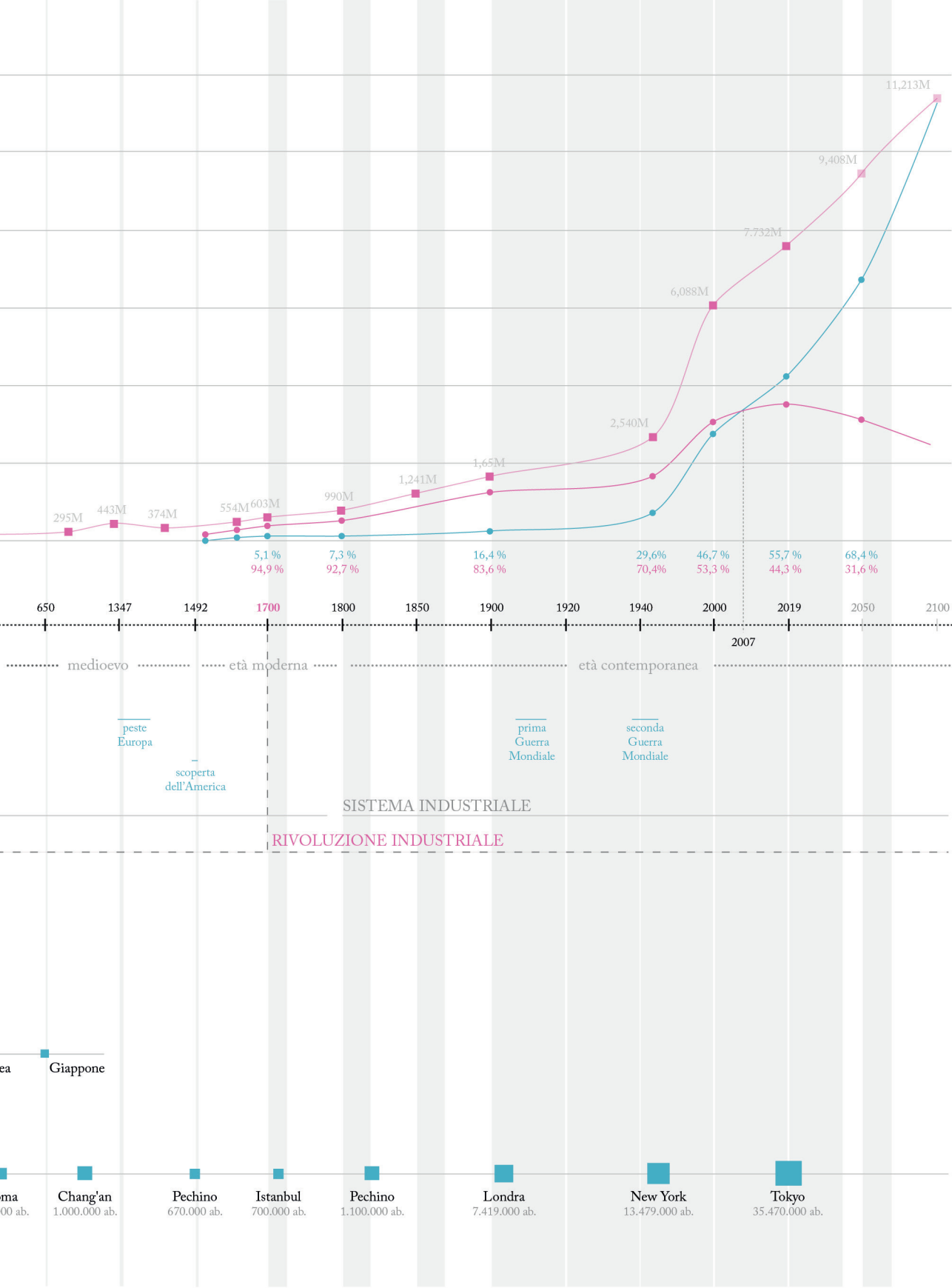
un flusso di persone tra i due e i tre miliardi, circa un terzo dell'intera popolazione mondiale, e non può essere affrontata come è stato fatto, o meglio, non è stato fatto durante la Rivoluzione industriale, nella quale intere classi sociali sono state spinte ai margini delle città e hanno dovuto sopportare condizioni di vita indecenti. La storia ci ha fatto vedere i risultati della cecità del mondo dell'epoca, e alcune conseguenze le vediamo ancora oggi.

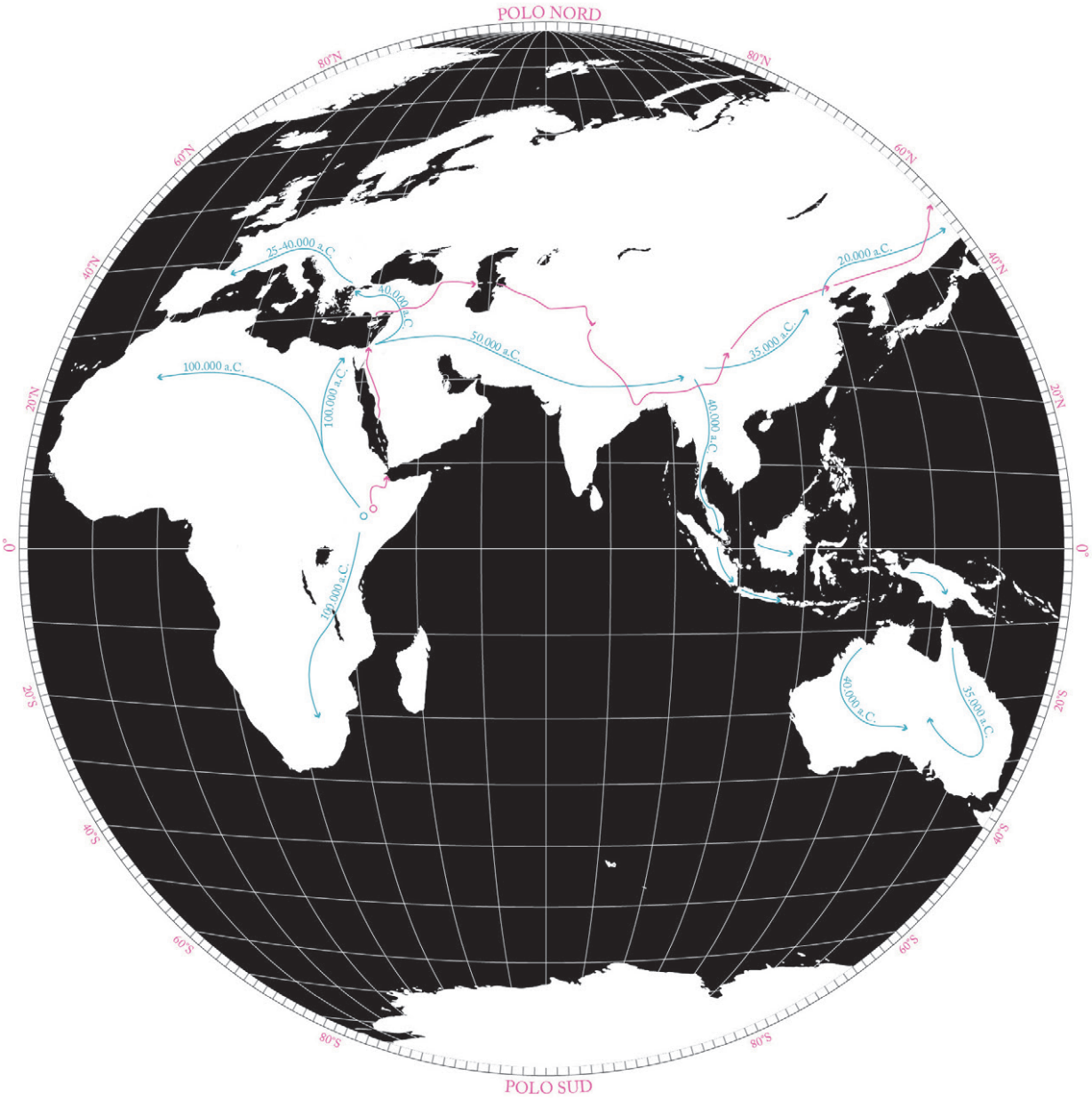
Nuovamente, come nell'analisi statistica, dobbiamo cercare di imparare dal passato, evitando di fare gli stessi errori. Non possiamo permetterci di non risolvere i problemi che questa migrazione comporta. Le prime tensioni sono già visibili ora: l'immigrazione tra Messico e Stati Uniti, gli *slums* delle megalopoli africane, gli immigrati in Europa e soprattutto gli sbarchi in Italia. Se non controllate, questi confini di passaggio possono diventare veri e propri campi di battaglia.

Queste tensioni sono ancora più facili da individuare nel territorio che da sempre si è fatto luogo di accoglienza (più o meno ospitale): la città. E queste tensioni non si documentano nei centri città, tra grattacieli vetrati ed uffici di multinazionali, ma nascono nelle zone periferiche, ai capolinea dei mezzi pubblici, tra edifici rovinati e strade dissestate. *Slums*, baraccopoli, *favelas*, possono essere chiamati in modo diverso ma rappresentano sempre le infinite periferie che circondano i grossi e medi agglomerati urbani, dove inevitabilmente per ragioni economiche e sociali finiscono con l'essere abitate e vissute dalle classi sociali più basse, o dagli ultimi arrivati in città: i migranti delle zone rurali.

Diagramma dell'urbanizzazione completa della società di Henri Lefebvre.
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: H. Lefebvre, *The Urban Revolution,* Minneapolis, University of Minnesota Press, 2003)


12 MLD
10 MLD
8 MLD
6 MLD
4 MLD
2 MLD
0
Popolazione Totale
Popolazione Rurale
Popolazione Urbana
Città
2M
18M
115M
188M
15000 a C
10000 a C
7800 a C
6500 a C
3500 a C
3000 a C
2500 a C
2000 a C
1500 a C
1000 a C
500 a C
1 d C
300
preistoria
età antica
Antropocene
Processi
AGRICOLTURA
RIVOLUZIONE NEOLITICA
RIVOLUZIONE URBANA
Prime città pre-urbane o della proto-urbanizzazione
Gerico
Catal Huyuk
India
Cina
America precolombiana
Africa Nera
Prime autentiche forme di civiltà urbana
nord Africa
Pakistan
Cina
India
Europa
Sud Africa
Messico
Cor
Città più grandi del mondo
Uruk
80.000 ab.
Zhengzhou
100.000 ab.
Babilonia
200.000 ab.
Alessandria
1.000.000 ab.
Ro
800.0

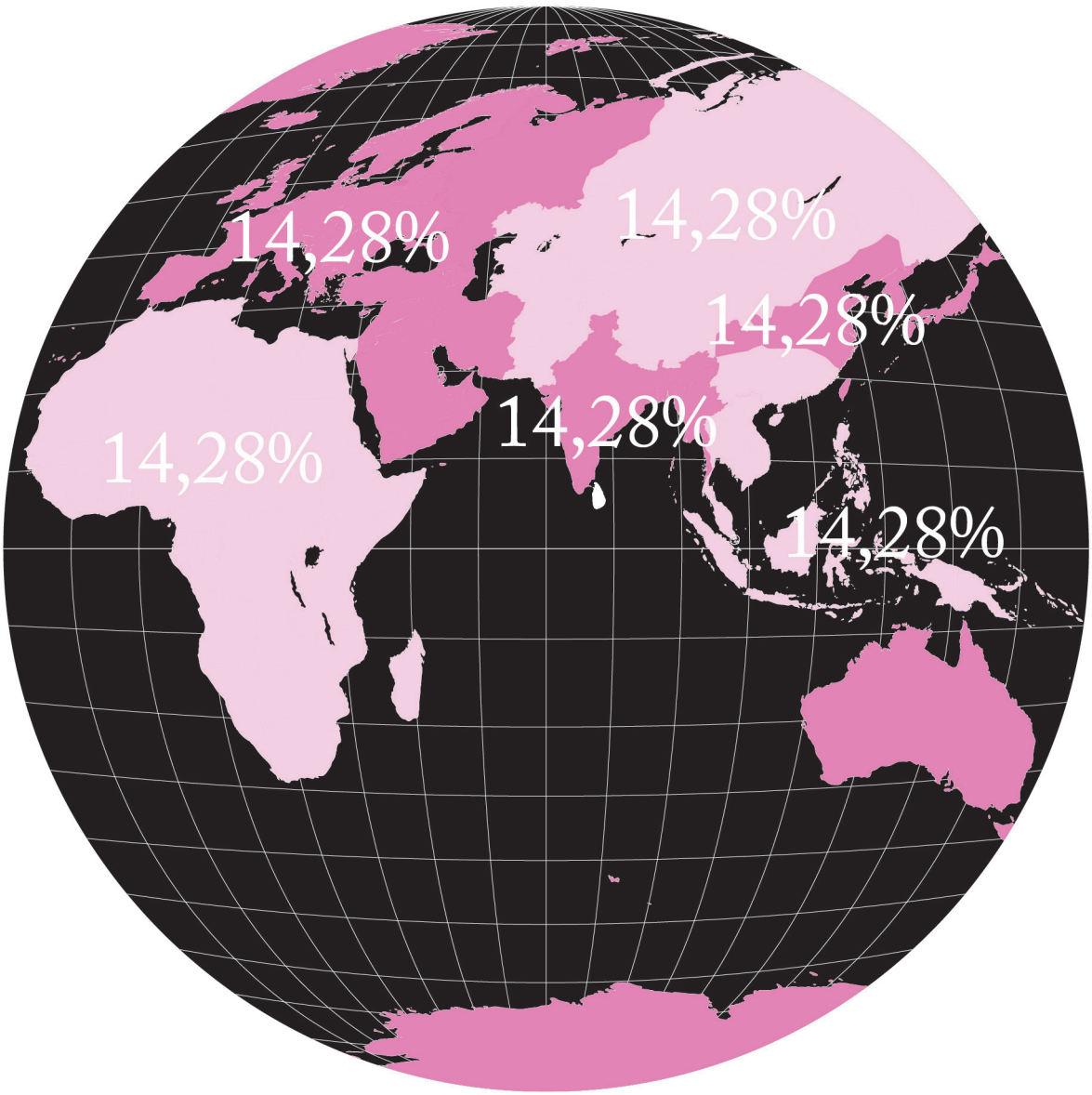

11,213M
9,408M
7.732M
6,088M
2,540M
1,65M
1,241M
990M
603M
554M
374M
443M
295M
5,1 %
94,9 %
7,3 %
92,7 %
16,4 %
83,6 %
29,6%
70,4%
46,7 %
53,3 %
55,7 %
44,3 %
68,4 %
31,6 %
650
1347
1492
1700
1800
1850
1900
1920
1940
2000
2019
2050
2100
2007
medioevo
età moderna
età contemporanea
peste
Europa
scoperta
dell'America
prima
Guerra
Mondiale
seconda
Guerra
Mondiale
SISTEMA INDUSTRIALE
RIVOLUZIONE INDUSTRIALE
ea
Giappone
oma
00 ab.
Chang'an
1.000.000 ab.
Pechino
670.000 ab.
Istanbul
700.000 ab.
Pechino
1.100.000 ab.
Londra
7.419.000 ab.
New York
13.479.000 ab.
Tokyo
35.470.000 ab.



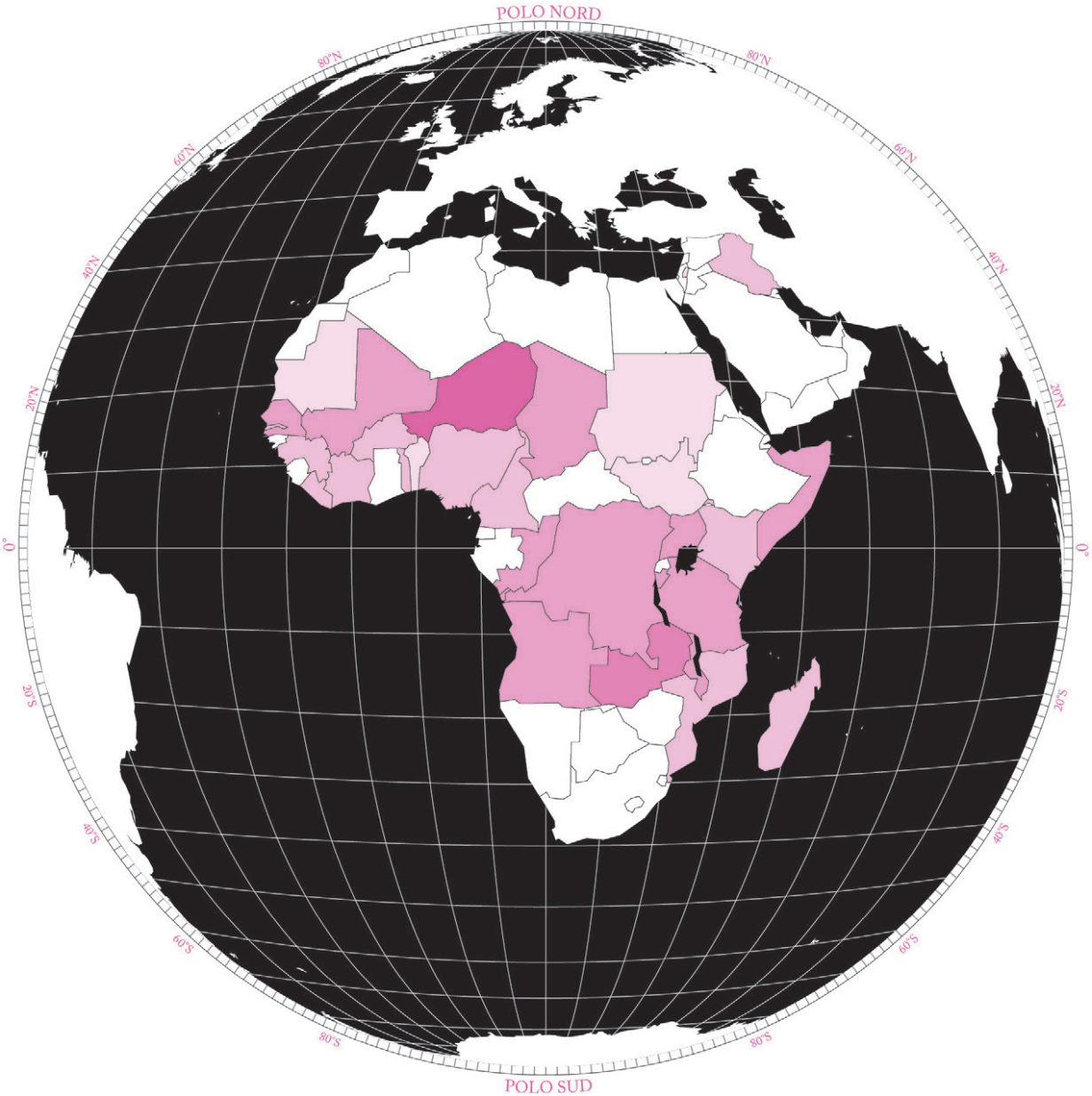
"Out of Eden Walk": Il percorso intrapreso nel 2013 da Paul Salopek, giornalista e scrittore della rivista National Geographic, sulle orme della prima grande migrazione della storia dell'essere umano iniziata 100.000 anni fa.
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: sito ufficiale *National Geographic - Out of Eden Walk*)

Peter Salopek
piedi
Peter Salopek
nave
Prima migrazione
umana
POLO NORD
POLO SUD
80°N
60°N
40°N
20°N
0°
20°S
40°S
60°S
80°S
12-15.000 a.C.
4.500 a.C.
12.000 a.C.
12.000 a.C.
11.000 a.C.
10-11.000 a.C.

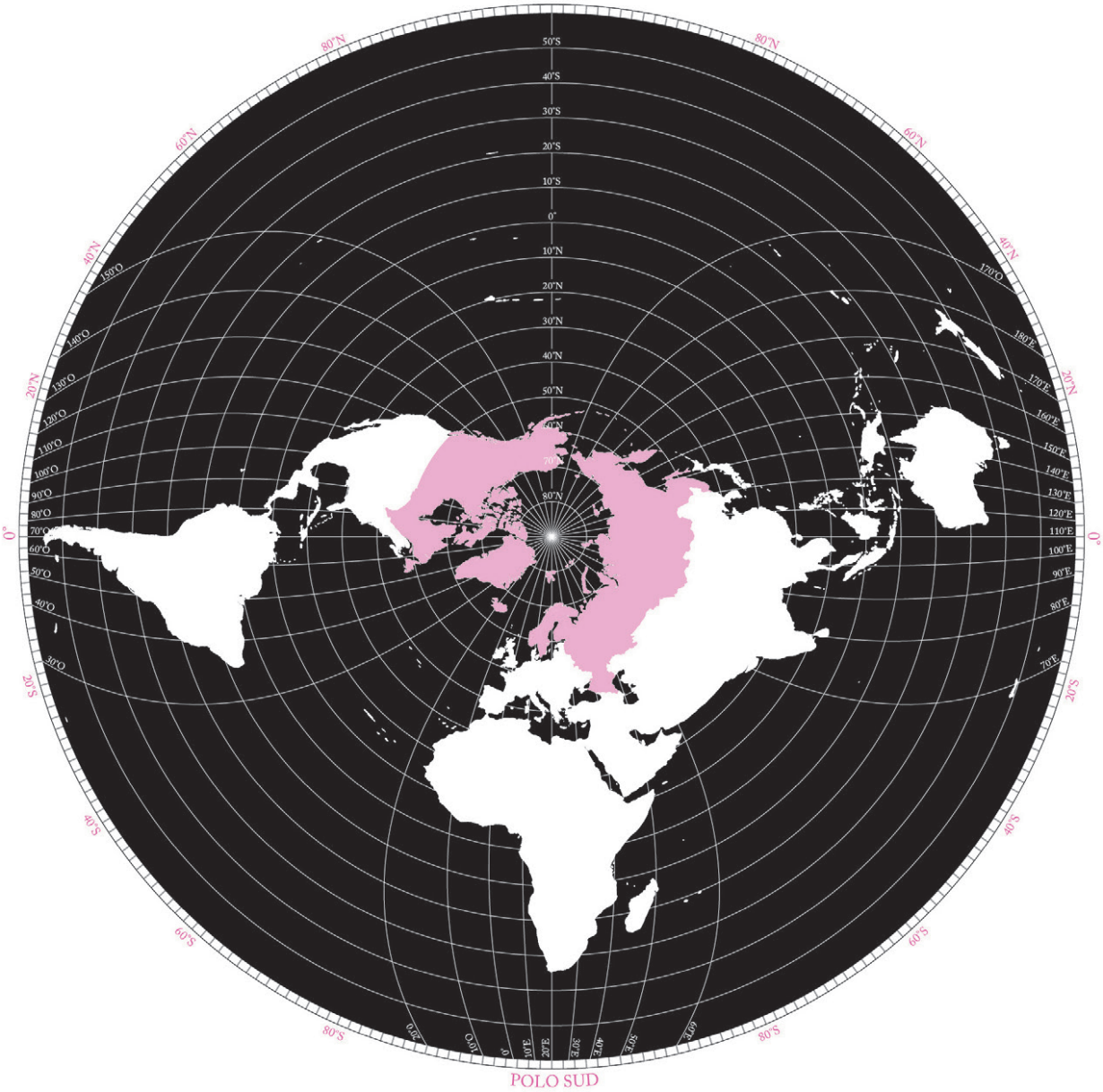
Le 7 aree con colore uniforme ospitano un settimo della popolazione mondiale. Evidente è il disequilibrio creato dall'India (che raggiunge da sola questa percentuale) e Cina.
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: *https://jamesgeo.com/*)


14,28%
14,28%
14,28%
14,28%
14,28%
14,28%

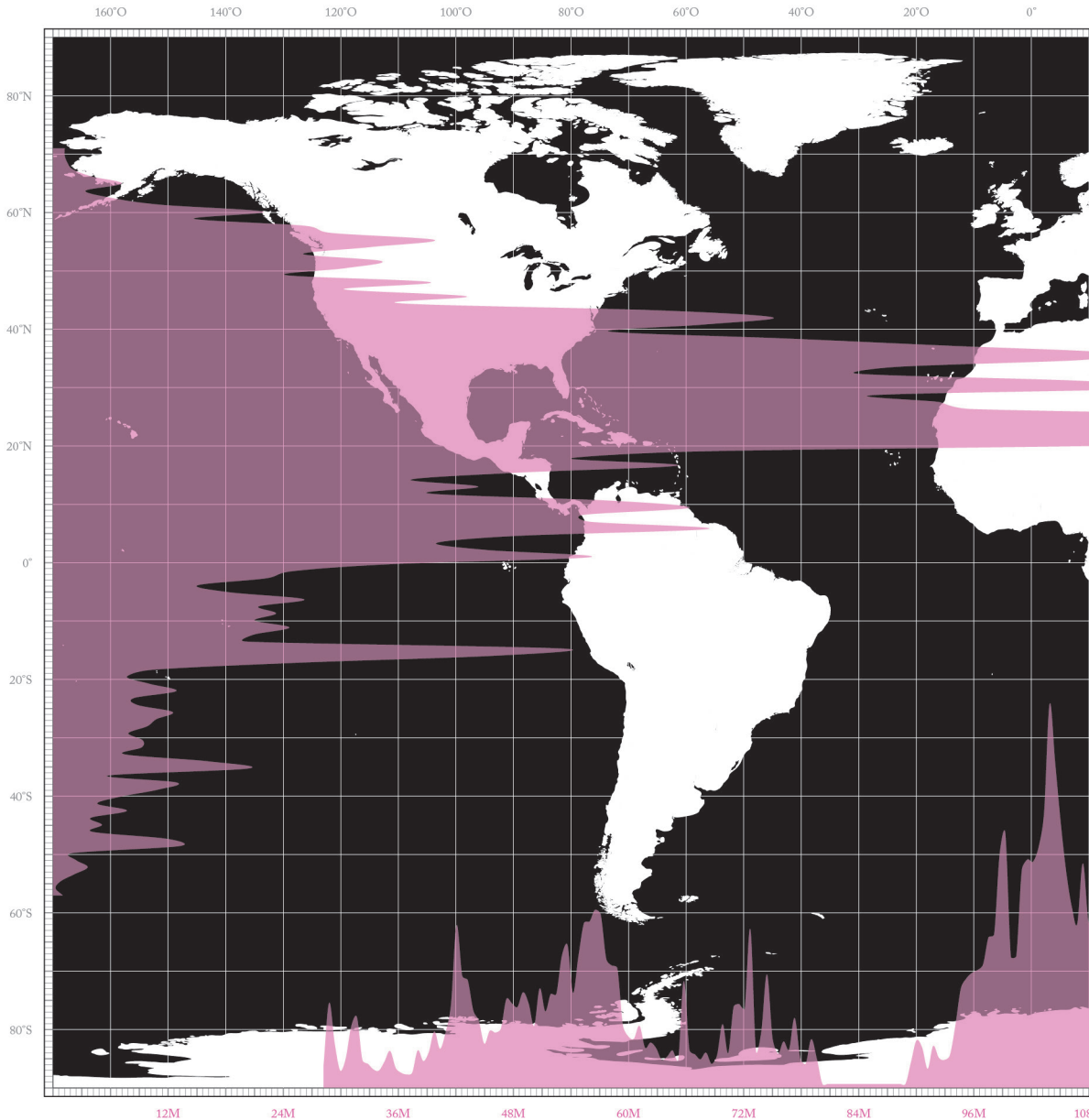
+761%	+455%	+380%	+377%	+374%	+369%	+355%	+342%	+335%	+331%
Niger	Zambia	Tanzania	Burundi	Angola	Somalia	Mali	Uganda	Malawi	Congo, RD
+329%	+319%	+318%	+299%	+296%	+291%	+288%	+282%	+280%	+264%
Senegal	Chad	Congo	Mozambico	Costa d'Avorio	Iraq	Burkina Faso	Gambia	Madagascar	Nigeria
+242%	+236%	+214%	+212%	+201%	+196%	+191%	+188%	+186%	+181%
Guinea	Togo	Liberia	Camerun	Kenya	Sudan del Sud	Palestina	Benin	Mauritania	Sudan



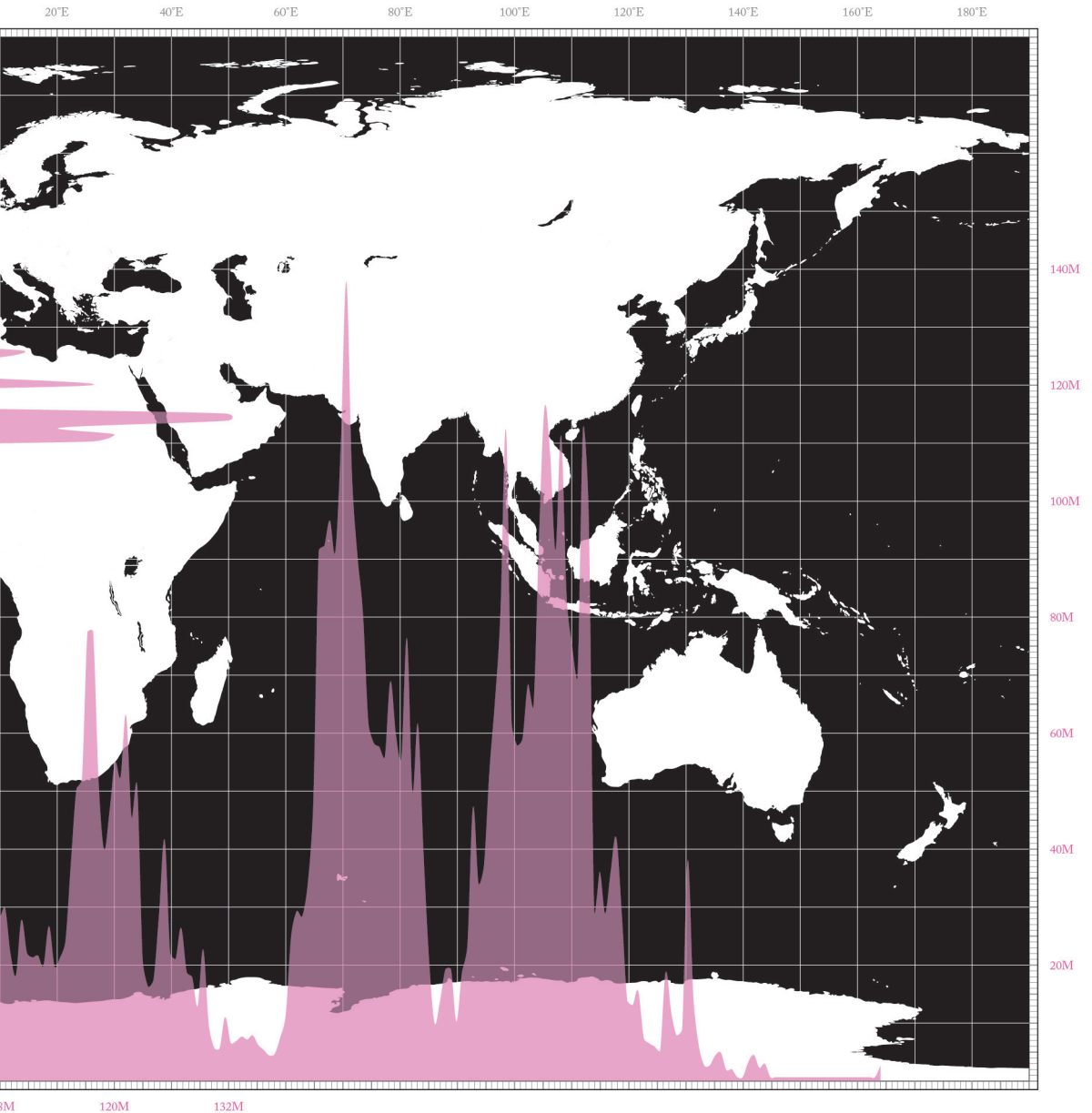
30 Stati con il più alto tasso di fertilità nell'anno 2018.Tutti gli Stati sono localizzati nel continente africano.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: http://metrocosm.com/the-global-extremes-of-population-density/)
Division (2018), *World Urbanization Prospects*: *The 2018 Revision (fertility data)*, edizione online)

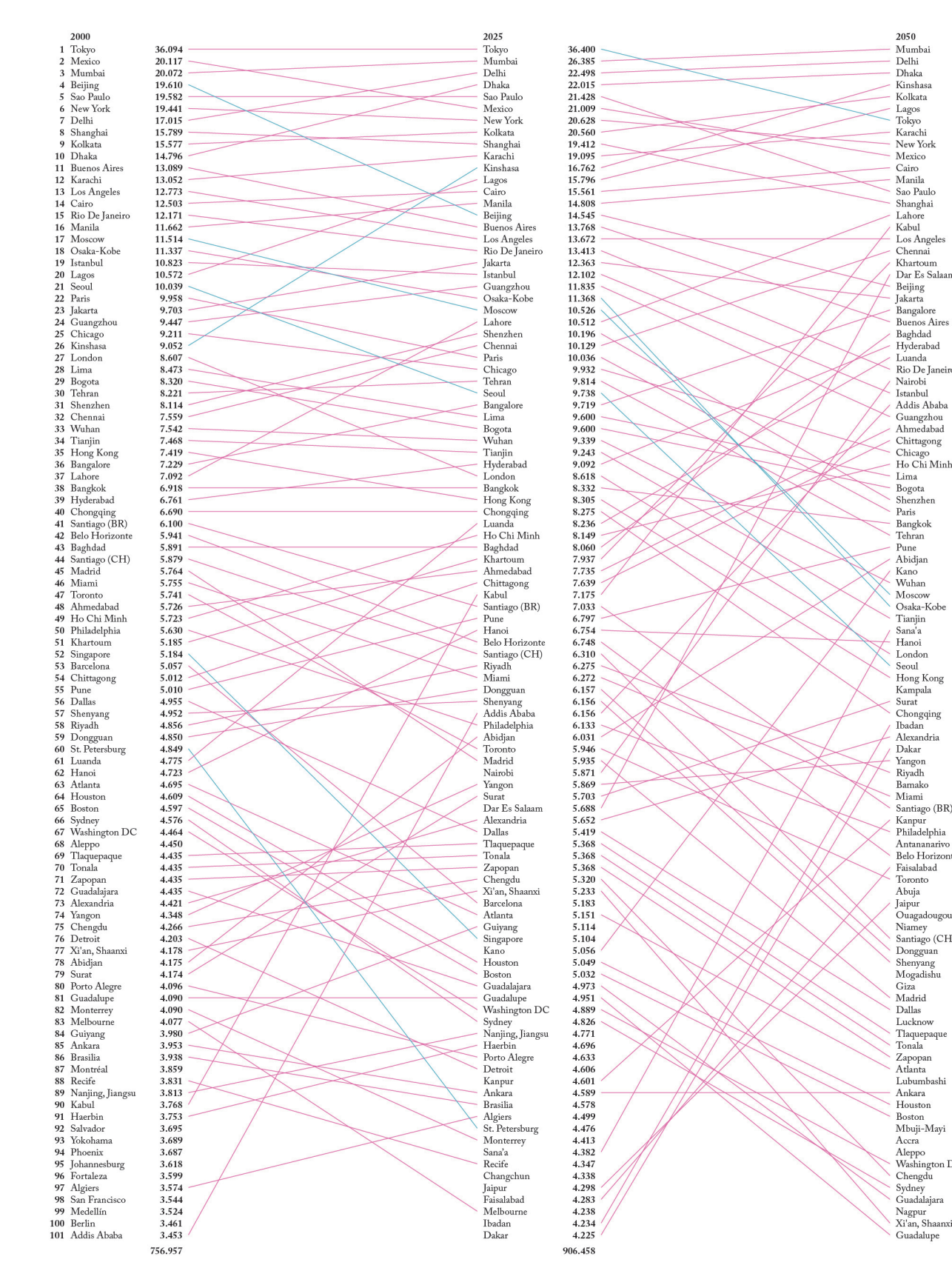


L'1% della popolazione mondiale vive nell'area evidenziata.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: *http://metrocosm.com/the-global-extremes-of-population-density/*)



Popolazione (in milioni) distribuita per latitudine e lagitudine. Le concentrazioni maggiori si hanno a livello della fascia equatoriale ed in corrispondenza del sud-est asiatico.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: SEDAC - Socioeconomic Data and Applications Center)


20°E
40°E
60°E
80°E
100°E
120°E
140°E
160°E
180°E
140M
120M
100M
80M
60M
40M
20M
3M
120M
132M


2000
1 Tokyo 36.094
2 Mexico 20.117
3 Mumbai 20.072
4 Beijing 19.610
5 Sao Paulo 19.582
6 New York 19.441
7 Delhi 17.015
8 Shanghai 15.789
9 Kolkata 15.577
10 Dhaka 14.796
11 Buenos Aires 13.089
12 Karachi 13.052
13 Los Angeles 12.773
14 Cairo 12.503
15 Rio De Janeiro 12.171
16 Manila 11.662
17 Moscow 11.514
18 Osaka-Kobe 11.337
19 Istanbul 10.823
20 Lagos 10.572
21 Seoul 10.039
22 Paris 9.958
23 Jakarta 9.703
24 Guangzhou 9.447
25 Chicago 9.211
26 Kinshasa 9.052
27 London 8.607
28 Lima 8.473
29 Bogota 8.320
30 Tehran 8.221
31 Shenzhen 8.114
32 Chennai 7.559
33 Wuhan 7.542
34 Tianjin 7.468
35 Hong Kong 7.419
36 Bangalore 7.229
37 Lahore 7.092
38 Bangkok 6.918
39 Hyderabad 6.761
40 Chongqing 6.690
41 Santiago (BR) 6.100
42 Belo Horizonte 5.941
43 Baghdad 5.891
44 Santiago (CH) 5.879
45 Madrid 5.764
46 Miami 5.755
47 Toronto 5.741
48 Ahmedabad 5.726
49 Ho Chi Minh 5.723
50 Philadelphia 5.630
51 Khartoum 5.185
52 Singapore 5.184
53 Barcelona 5.057
54 Chittagong 5.012
55 Pune 5.010
56 Dallas 4.955
57 Shenyang 4.952
58 Riyadh 4.856
59 Dongguan 4.850
60 St. Petersburg 4.849
61 Luanda 4.775
62 Hanoi 4.723
63 Atlanta 4.695
64 Houston 4.609
65 Boston 4.597
66 Sydney 4.576
67 Washington DC 4.464
68 Aleppo 4.450
69 Tlaquepaque 4.435
70 Tonala 4.435
71 Zapopan 4.435
72 Guadalajara 4.435
73 Alexandria 4.421
74 Yangon 4.348
75 Chengdu 4.266
76 Detroit 4.203
77 Xi'an, Shaanxi 4.178
78 Abidjan 4.175
79 Surat 4.174
80 Porto Alegre 4.096
81 Guadalupe 4.090
82 Monterrey 4.090
83 Melbourne 4.077
84 Guiyang 3.980
85 Ankara 3.953
86 Brasilia 3.938
87 Montréal 3.859
88 Recife 3.831
89 Nanjing, Jiangsu 3.813
90 Kabul 3.768
91 Haerbin 3.753
92 Salvador 3.695
93 Yokohama 3.689
94 Phoenix 3.687
95 Johannesburg 3.618
96 Fortaleza 3.599
97 Algiers 3.574
98 San Francisco 3.544
99 Medellín 3.524
100 Berlin 3.461
101 Addis Ababa 3.453
756.957
2025
Tokyo 36.400
Mumbai 26.385
Delhi 22.498
Dhaka 22.015
Sao Paulo 21.428
Mexico 21.009
New York 20.628
Kolkata 20.560
Shanghai 19.412
Karachi 19.095
Kinshasa 16.762
Lagos 15.796
Cairo 15.561
Manila 14.808
Beijing 14.545
Buenos Aires 13.768
Los Angeles 13.672
Rio De Janeiro 13.413
Jakarta 12.363
Istanbul 12.102
Guangzhou 11.835
Osaka-Kobe 11.368
Moscow 10.526
Lahore 10.512
Shenzhen 10.196
Chennai 10.129
Paris 10.036
Chicago 9.932
Tehran 9.814
Seoul 9.738
Bangalore 9.719
Lima 9.600
Bogota 9.600
Wuhan 9.339
Tianjin 9.243
Hyderabad 9.092
London 8.618
Bangkok 8.332
Hong Kong 8.305
Chongqing 8.275
Luanda 8.236
Ho Chi Minh 8.149
Baghdad 8.060
Khartoum 7.937
Ahmedabad 7.735
Chittagong 7.639
Kabul 7.175
Santiago (BR) 7.033
Pune 6.797
Hanoi 6.754
Belo Horizonte 6.748
Santiago (CH) 6.310
Riyadh 6.275
Miami 6.272
Dongguan 6.157
Shenyang 6.156
Addis Ababa 6.156
Philadelphia 6.133
Abidjan 6.031
Toronto 5.946
Madrid 5.935
Nairobi 5.871
Yangon 5.869
Surat 5.703
Dar Es Salaam 5.688
Alexandria 5.652
Dallas 5.419
Tlaquepaque 5.368
Tonala 5.368
Zapopan 5.368
Chengdu 5.320
Xi'an, Shaanxi 5.233
Barcelona 5.183
Atlanta 5.151
Guiyang 5.114
Singapore 5.104
Kano 5.056
Houston 5.049
Boston 5.032
Guadalajara 4.973
Guadalupe 4.951
Washington DC 4.889
Sydney 4.826
Nanjing, Jiangsu 4.771
Haerbin 4.696
Porto Alegre 4.633
Detroit 4.606
Kanpur 4.601
Ankara 4.589
Brasilia 4.578
Algiers 4.499
St. Petersburg 4.476
Monterrey 4.413
Sana'a 4.382
Recife 4.347
Changchun 4.338
Jaipur 4.298
Faisalabad 4.283
Melbourne 4.238
Ibadan 4.234
Dakar 4.225
906.458
2050
Mumbai
Delhi
Dhaka
Kinshasa
Kolkata
Lagos
Tokyo
Karachi
New York
Mexico
Cairo
Manila
Sao Paulo
Shanghai
Lahore
Kabul
Los Angeles
Chennai
Khartoum
Dar Es Salaam
Beijing
Jakarta
Bangalore
Buenos Aires
Baghdad
Hyderabad
Luanda
Rio De Janeiro
Nairobi
Istanbul
Addis Ababa
Guangzhou
Ahmedabad
Chittagong
Chicago
Ho Chi Minh
Lima
Bogota
Shenzhen
Paris
Bangkok
Tehran
Pune
Abidjan
Kano
Wuhan
Moscow
Osaka-Kobe
Tianjin
Sana'a
Hanoi
London
Seoul
Hong Kong
Kampala
Surat
Chongqing
Ibadan
Alexandria
Dakar
Yangon
Riyadh
Bamako
Miami
Santiago (BR)
Kanpur
Philadelphia
Antananarivo
Belo Horizon
Faisalabad
Toronto
Abuja
Jaipur
Ouagadougou
Niamey
Santiago (CH
Dongguan
Shenyang
Mogadishu
Giza
Madrid
Dallas
Lucknow
Tlaquepaque
Tonala
Zapopan
Atlanta
Lubumbashi
Ankara
Houston
Boston
Mbuji-Mayi
Accra
Aleppo
Washington D
Chengdu
Sydney
Guadalajara
Nagpur
Xi'an, Shaanxi
Guadalupe

	2075		2100	
42.404	Kinshasa	58.424	Lagos	88.345
36.157	Mumbai	57.862	Kinshasa	83.494
35.193	Lagos	57.195	Dar Es Salaam	73.678
35.000	Delhi	49.338	Mumbai	67.240
33.042	Dhaka	46.219	Delhi	57.334
32.630	Kolkata	45.088	Khartoum	56.594
32.622	Karachi	43.374	Niamey	56.149
31.696	Dar Es Salaam	37.485	Dhaka	54.250
24.769	Cairo	32.999	Kolkata	52.395
24.329	Manila	32.749	Kabul	50.270
24.035	Kabul	32.672	Karachi	49.056
23.545	Khartoum	30.681	Nairobi	46.661
22.825	Tokyo	28.916	Lilongwe	41.379
21.317	Nairobi	28.415	Blantyre City	40.911
17.449	New York	27.924	Cairo	40.543
17.091	Baghdad	24.388	Kampala	40.136
16.416	Mexico	24.178	Manila	39.959
16.278	Lahore	23.878	Lusaka	37.741
15.995	Addis Ababa	23.709	Mogadishu	36.372
15.973	Chennai	22.213	Addis Ababa	35.820
15.972	Bangalore	21.314	Baghdad	34.103
15.924	Sao Paulo	21.280	New York	30.193
15.620	Shanghai	21.055	N'djamena	28.815
15.546	Niamey	20.371	Kano	28.277
15.088	Kampala	20.227	Sana'a	27.213
14.612	Hyderabad	19.939	Lahore	27.006
14.301	Luanda	19.646	Chennai	25.813
14.287	Los Angeles	18.508	Tokyo	25.631
14.246	Kano	17.687	Bangalore	24.768
14.176	Jakarta	17.547	Ibadan	23.680
13.212	Ahmedabad	16.963	Luanda	23.551
12.996	Sana'a	16.687	Hyderabad	23.170
12.431	Rio de Janeiro	16.557	Bamako	22.951
12.212	Buenos Aires	16.402	Mexico	22.219
11.926	Chittagong	16.038	Dakar	21.178
11.860	Mogadishu	15.942	Maputo	21.070
11.571	Beijing	15.776	Shanghai	20.796
11.555	Abidjan	15.518	Ouagadougou	20.631
11.196	Lilongwe	15.231	Antananarivo	20.529
11.124	Blantyre City	15.058	Los Angeles	20.012
11.080	Pune	14.906	Rio de Janeiro	19.845
10.999	Ibadan	14.811	Ahmedabad	19.712
10.924	Istanbul	14.677	Abidjan	19.702
10.709	Dakar	14.561	Sao Paulo	19.121
10.444	Lusaka	14.523	Chittagong	18.824
10.255	N'djamena	14.484	Abuja	18.781
10.235	Ho Chi Minh	14.222	Kigali	18.300
10.188	Bamako	13.536	Jakarta	18.216
10.150	Chicago	13.445	Pune	17.322
10.053	Guangzhou	12.837	Conakry	17.231
9.830	Bangkok	12.549	Buenos Aires	16.798
9.750	Surat	12.507	Beijing	15.582
9.469	Lima	12.444	Ho Chi Minh	15.526
9.467	Antananarivo	12.401	Istanbul	14.791
9.432	Alexandria	11.986	Alexandria	14.726
9.165	Bogota	11.886	Lubumbashi	14.659
9.087	Hanoi	11.787	Chicago	14.538
8.746	Abuja	11.747	Surat	14.534
8.730	Ouagadougou	11.704	Mbuji-Mayi	14.201
8.522	Paris	11.638	Mombasa	14.012
8.437	Shenzhen	11.059	Phnom Penh	13.883
8.092	Maputo	10.917	Kaduna	13.199
7.632	Conakry	10.627	Hanoi	12.868
7.531	Hong Kong	10.415	Lima	12.814
7.492	Tehran	10.356	Guangzhou	12.679
7.394	Yangon	10.263	Bangkok	12.138
7.364	Wuhan	10.129	Paris	11.862
7.258	Kanpur	10.090	Kanpur	11.725
7.188	London	10.089	Al-Hudaydah	11.514
7.109	Tianjin	10.025	Hong Kong	11.458
7.039	Kigali	9.790	Yangon	11.416
6.937	Faisalabad	9.729	Monrovia	11.205
6.907	Lubumbashi	9.571	Bogota	11.204
6.897	Moscow	9.511	Benin City	11.135
6.788	Jaipur	9.426	Giza	11.005
6.772	Mbuji-Mayi	9.271	Faisalabad	11.003
6.761	Osaka-Kobe	9.031	Accra	10.987
6.760	Riyadh	8.998	Jaipur	10.953
6.567	Chongqing	8.975	Shenzhen	10.923
6.524	Giza	8.957	Ta'izz	10.824
6.519	Phnom Penh	8.851	Lome	10.207
6.507	Lucknow	8.649	Lucknow	10.051
6.338	Mombasa	8.533	Wuhan	10.005
6.217	Miami	8.490	Tianjin	9.902
6.217	Philadelphia	8.302	Douala	9.682
6.217	Kaduna	8.256	London	9.560
6.185	Accra	7.979	Riyadh	9.401
6.145	Nagpur	7.858	Port Harcourt	9.396
4.589	Toronto	7.812	Miami	9.180
6.063	Seoul	7.671	Nagpur	9.131
6.042	Aleppo	7.365	Philadelphia	8.977
5.953	Dallas	7.336	Mosul	8.873
5.938	Lome	7.254	Chongqing	8.865
5.903	Monrovia	7.080	Moscow	8.425
5.870	Douala	7.065	Aleppo	8.370
5.842	Al-Hudaydah	7.060	Toronto	8.332
5.821	Patna	7.033	Patna	8.173
5.759	Santiago (CH)	6.985	Tehran	8.171
5.758	Atlanta	6.973	Osaka-Kobe	8.005
5.746	Rawalpindi	6.967	Dallas	7.932
5.733	Benin City	6.964	Rawalpindi	7.879
1256.218		1705.812		2299.668

◄◄ Le 101 aree metropolitane più popolate nel corso del XXI secolo (in milioni). Si può notare come a ne secolo le prime posizioni siano occupate da aree urbane che ad inizio secolo non esistevano o non erano che piccoli villaggi. Il totale degli abitanti che nel 2100 abiteranno solamente queste città è di quasi 2,3 miliardi.

◄ Panorama urbano della città di Hong Kong.
(M. Wolf, *Architecture of density #39*, in "Architecture of Density", Berlino, Peperoni Books, 2012)

La città super-lineare

Nel 1932 al Dipartimento di Zootecnia dell'Università della California a Davis, Max Kleiber, biologo svizzero laureato presso il Politecnico di Zurigo, stava conducendo ricerche allometriche[1] sul metabolismo energetico negli animali, ovvero la velocità alla quale un organismo brucia l'energia che gli serve per sostenersi e vivere. Queste ricerche avevano un notevole valore pratico nell'industria dell'allevamento, permettendo agli allevatori di prevedere con ragionevole accuratezza sia la quantità di mangime necessaria sia la quantità di carne che avrebbero ricavato dalla macellazione.
Dopo aver analizzato un vasto catalogo di animali come ratti, cani, tortore e perfino esseri umani, il Dr. Kleiber si rese conto di una particolare costante matematica che compariva nelle sue ricerche: tanto più la vita ingrandiva, tanto più rallentava.[2] La vita di una mosca dura pochi giorni, quella di un elefante mezzo secolo, e il cuore dei piccoli mammiferi pompa il sangue più rapidamente di quello delle giraffe e delle balene. Ma il rapporto

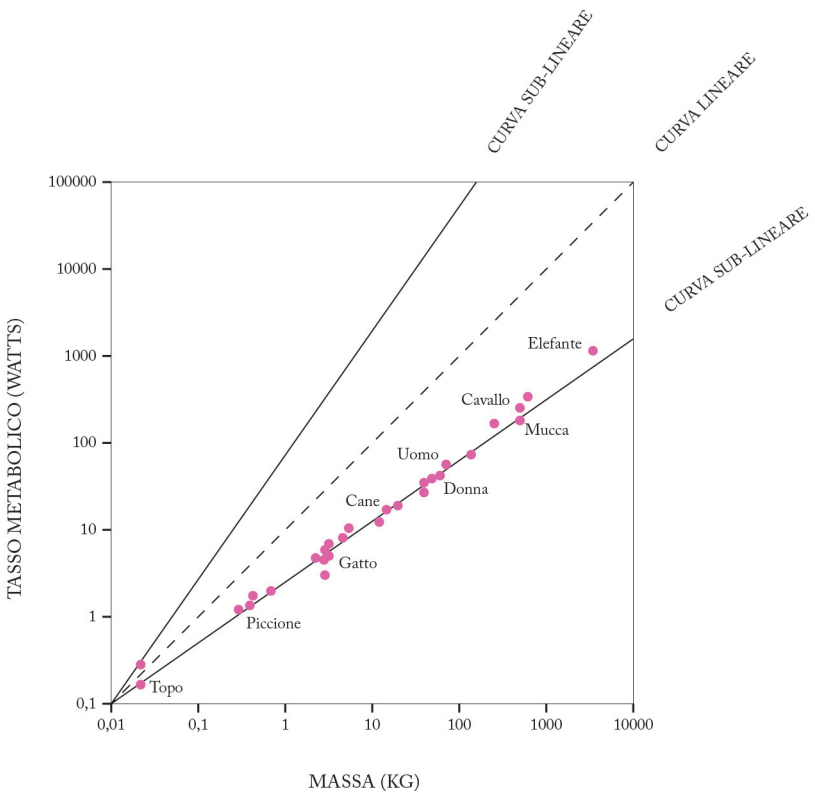
1 Allometria: in biologia, l'accrescimento relative di un organo o di una parte di un organismo rispetto a tutto il corpo. (*Allometria*, su "Treccani.it-Enciclopedie on line", Istituto dell'Enciclopedia Italiana, visitata il 17 Ottobre 2019. *http://www.treccani.it/enciclopedia/allometria*)

2 S. Johnson, *Dove nascono le grandi idee,* Milano, Rizzoli, 2011, p. 12.

tra massa e frequenza cardiaca non risulta però lineare: il cuore di un cavallo pesa cinquecento volte più di quello di un coniglio, ma il suo battito cardiaco non è cinquecento volte più lento.
Il fenomeno seguiva una sequenza matematica lineare nota come "scala di elevamento alla potenza negativa di un quarto", a cui tutti gli esseri viventi sottostavano. In un grafico aritmetico, la linea che rappresenta questa costante è sublineare, a circa tre quarti. Se fosse lineare vorrebbe significare che raddoppiando la dimensione sarebbe necessario il doppio dell'energia. Ma essendo sublineare, se raddoppia la dimensione dell'organismo, basta solo il 75% di energia in più per sostenerlo.[3] Facendo un esempio, una mucca il cui peso supera di circa mille volte quello di una marmotta, vivrà, in media, 5,5 volte più a lungo e avrà un battito cardiaco 5,5 volte più lento.

3 G. West, *La sorprendente matematica di città e corporazioni*, TEDGlobal 2011, Edimburgo.

Quasi un secolo dopo, nel 2009, il fisico teorico Geoffrey West riunì al Santa Fe Institute nel Nuovo Messico una *equipe* di ricercatori e specialisti internazionali al fine di raccogliere dati su molteplici città in tutto il globo, misurando e catalogando numerosi aspetti, dal tasso di criminalità al consumo di elettricità al numero di stazioni di servizio. La teoria che voleva sostenere West nella sua ricerca è la validità o meno della legge di Kleiber, già applicata e verificata sulle forme di vita a qualsiasi scala, in una delle forme di vita più vaste che il mondo abbia mai ospitato: i super-organismi delle città costruite dagli esseri umani.
Una volta elaborati i dati, questa teoria venne verificata con successo: la legge di scala kleiberiana della potenza negativa di un quarto governa anche la crescita nel consumo e nel trasporto di energia all'interno degli "organismi" urbani. Il numero di distributori di benzina, le vendite di carburante, la superficie della rete stradale: tutti questi fattori rispondevano alla legge in questione.
A livello mondiale, qualsiasi infrastruttura o sistema si analizzi, si avrà sempre una economia di scala: più grande la città, minore il numero di benzinai pro-capite, minore la lunghezza di linee elettriche e delle strade.
La città quindi, centro degli sviluppi economici e sociali di



$$q_0 \sim M^{3/4}$$

q0: tasso metabolico
M: massa dell'animale

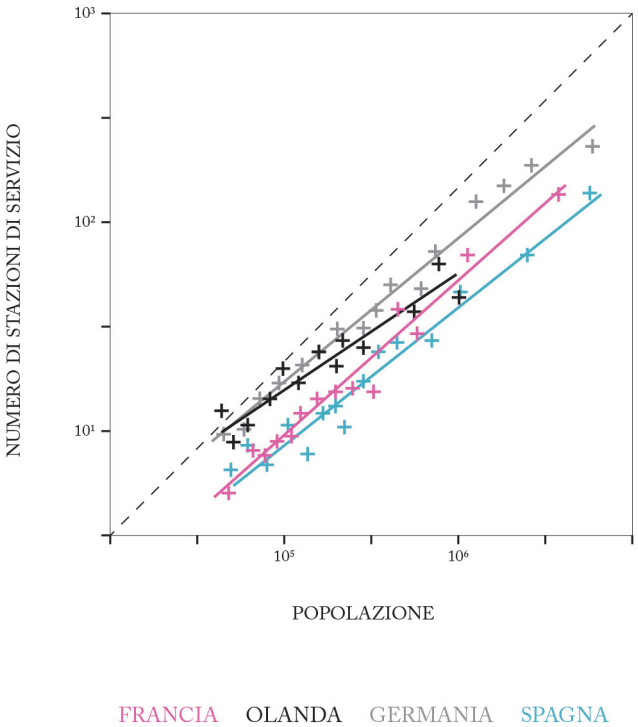
▲ Tasso metabolico basale di alcuni animali, tra cui l'essere umano.
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: G. West, Scale: *The Universal Laws of Life and Death in Organisms, Cities and Companies*, Londra, Penguin Press, 2017)
▼ "Legge di Kleiber", o "Scala di elevamento alla potenza negativo di un quarto".
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: M. Kleiber, *Body size and metabolic rate*, in "Physiological Reviews", n. 27, October 1947, pp. 511-541)

questo secolo caratterizzato dal problema di un'urbanizzazione senza precedenti, ne rappresenta anche la soluzione: la sua economia di utilizzo di risorse e spazio sarà un effetto estremamente positivo. Più persone che vivono in città e la crescita conseguente di quest'ultime portano a minori sprechi e maggior rendimenti.

L'aspetto sorprendente della ricerca di West è rappresentato però dai dati che non seguono la curva sub-lineare che lega i piccoli roditori alle megalopoli asiatiche: i parametri socio-economici.
Quest'ultimi, impossibili da analizzare per Kleiber sugli organismi biologici, appartengono esclusivamente all'essere umano dal momento della diffusione dell'agricoltura e quindi da quando ha iniziato ad aggregarsi in comunità. Il network e le interazioni tra gli esseri umani sono fondamentali per lo sviluppo di creatività, innovazioni, investimenti in "Ricerca e Sviluppo". Anche questi parametri seguivano a loro modo un principio di scala ed una legge di potenza di un quarto, ma in questo caso positiva. Una città dieci volte più grande di un'altra non era dieci volte più innovativa, ma diciassette.
Il modello di West dimostrò l'aspetto sotto il quale gli agglomerati urbani si distinguevano dai modelli della vita biologica: la scala super-lineare, che rappresenta un incremento circa di 1,15, significa che all'aumentare delle dimensioni, le città generano salari più elevati, ospitano più gente creativa, più brevetti pro capite, e hanno livelli più alti di criminalità.
Se si raddoppia la dimensione di una città indipendentemente da 100.000 a 200.000 abitanti o da cinque a dieci milioni di abitanti, si ottiene sistematicamente un aumento del 15% in termini di salari, ricchezza e parametri simili, allo stesso tempo di un 15% di risparmio su infrastrutture e servizi.
West diede una dimostrazione matematica all'affermazione "Le grandi città sono qualcosa di più di semplici città sovradimensionate" [4] scritto quasi cinquanta anni prima dall'antropologa Jane Jacobs,[5] allo stesso tempo dando anche una motivazione,

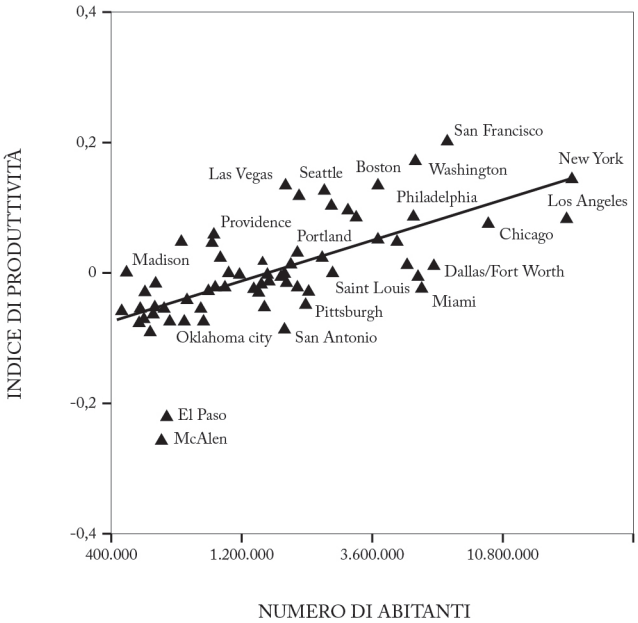
4 J. Jacobs, V*ita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Milano, Einaudi, 2009, p. 357.

5 Jane Jacobs (1916- 2006), antropologa e attivista statunitense naturalizzata canadese. Nei suoi libri, tra i quali il più famoso è quello citato in questo testo, criticò fermamente il modello di sviluppo delle città moderne e fu accesa sostenitrice del recupero a misura d'uomo dei nuclei urbani, enfatizzando il ruolo della strada, del distretto, dell'isolato, della vicinanza e della densità, della eterogeneità degli edi ci. (*Jane Jacobs*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 19 ottobre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Jane_Jacobs*)

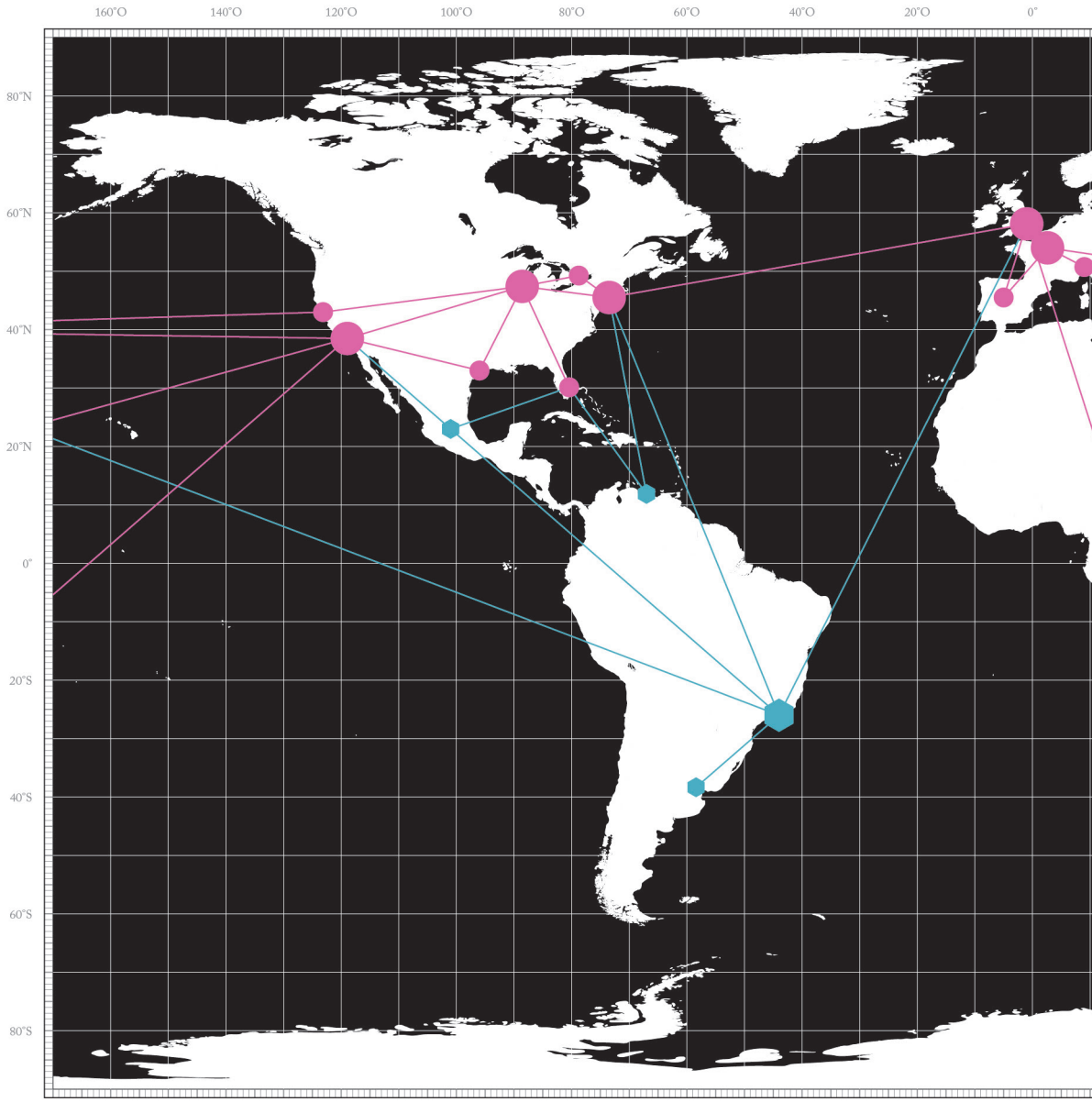


Rapporto sub-lineare per cui il numero di stazioni di servizio in città si riduce all'aumentare della dimensione di questa. (Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: C. Kuhnert, D. Helbing, G. West, *Physica A363,* Ted Talk, Edimburgo, 2003)

tra le molte che sono già state affrontate in questo testo, sulle ragioni che spingono migliaia di persone al giorno a muoversi verso la città. La creatività, la ricchezza e le maggiori possibilità di successo li attrae. Il passaggio da una vita rurale ad una urbana rappresenta nell'immaginario collettivo già di per sé un miglioramento, West lo rese matematicamente vero.



Più grande, densa ed abitata la città, più alta è la sua produttività ed efficienza economica (nel disegno, lo studio fatto su città americane).
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: OECD.stat, *Level of GDP per capita and productivity*, 2019. *https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=PDB_LV*)



Globalizzazione ed urbanizzazione sono due tendenze strettamente correlate. Le più grandi città del mondo sono città globali, legate economicamente e politicamente, oltre che collegate tra loro.
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: J. Friedmann, *Network of Connecting Cities*, in "The world city hypothesis", Development and Change, n.17, Rotterdam, International Institute of Social Studies, 1986)

Paesi sviluppati: città primarie
Paesi in via di sviluppo: città primarie
Paesi sviluppati: città secondarie
Paesi in via di sviluppo: città secondarie
Collegamenti tra città principali
Altri collegamenti
20°E
40°E
60°E
80°E
100°E
120°E
140°E
160°E
180°E

La città cinetica

La città, sogno e speranza per milioni di persone, sta sperimentando ora più che mai una diacronia tra il numero di persone che abbracciano la vita urbana ed il numero di alloggi e sistemazioni che essa è in grado di offrire.
La città, esercizio prediletto di urbanisti e pianificatori che a metà del secolo scorso progettavano utopiche *ville radieuse*, città lineari e *garden cities* come modelli risolutori di tutti i problemi esistenti, sta affrontando una grande rivoluzione interna. La città contemporanea è il risultato dell'esplosione sul territorio della città tradizionale, con nuovi territori a bassa densità che si aggiungono alle tradizionali periferie metropolitane, e la cui dimensione geografica non corrisponde più a quella amministrativa.
Il masterplanning formale e *top-down* tipico dell'urbanistica tradizionale è oramai poco efficace in un contesto dinamico e polimorfo come quello attuale. L'imposizione di visioni spaziali predeterminate poco rispecchia il dualismo geografico e percettivo che le città contemporanee presentano nello stesso spazio fisico. Da una parte abbiamo le zone centrali, nucleo storico sovente ereditato da agglomerati medievali, permanenti nella loro composizione spaziale e materica, essendo costituiti di cemento, mattoni e acciaio, ed indiscutibilmente presenti su catasti e cartine. È la città statica, risultato di secoli di progettazioni, ideali di bellezza, armonia e sicurezza, entità chiusa ed ingenuamente considerata autosufficiente. Ma è solo una parte della realtà.
Tutto quello che secondo standard urbanistici non comprende agglomerati di carattere storico e di particolare pregio (a livello normativo italiano le zone territoriali omogenee da B a F)[6] costituisce una differente componente della città. Nel citoplasma antropizzato circondante i nuclei storici trova posto una diversa espressione della condizione urbana, estremamente più elastica, e purtroppo debole. È la città cinetica, una realtà in costante flusso.[7] Lo sviluppo ed il progredimento della società portano all'accumulazione e all'espansione di questa realtà, la globaliz-

6 Con questa classificazione si fa riferimento alle zone territoriali omogenee (ZTO) che in Italia sono le zone in cui viene diviso un territorio comunale, attribuendo limiti e caratteristiche che vincolano i tipi di intervento possbili in tali aree. Il decreto interministeriale che ancora oggi ha validità su tutto il territorio nazionale è il n. 14444 del 2 aprile 1968. Tale decreto classi ca le ZTO con nomenclatura da A a F a seconda di particolari caratteristiche che le contraddistinguono: zone A sono quelle di particolare valore storico, B zone totalmente o parzialmente edi cate, C zone destinate a nuovi complessi insediativi, D zone destinate a nuovi impianti industriali, E zone destinate a usi agricoli, F zone destinate a attrezzature e impianti di interesse generale.

7 Richard Mehrotra, Felipe Vergara, *Informal Urbanism: Notes from the Kibera Project*, in "Other spaces, other worlds: urban imaginaries in a globalizing age", Durham, Duke University Press, 2008, pp. 205-216.

zazione inevitabilmente la alimenta. Essendo il luogo prediletto dei nuovi cittadini, si modifica e si reinventa costantemente per cercare di arginare le ondate migratorie. Non deve essere percepita in termini architettonici, ma piuttosto in termini di spazi e modelli di occupazione.[8]

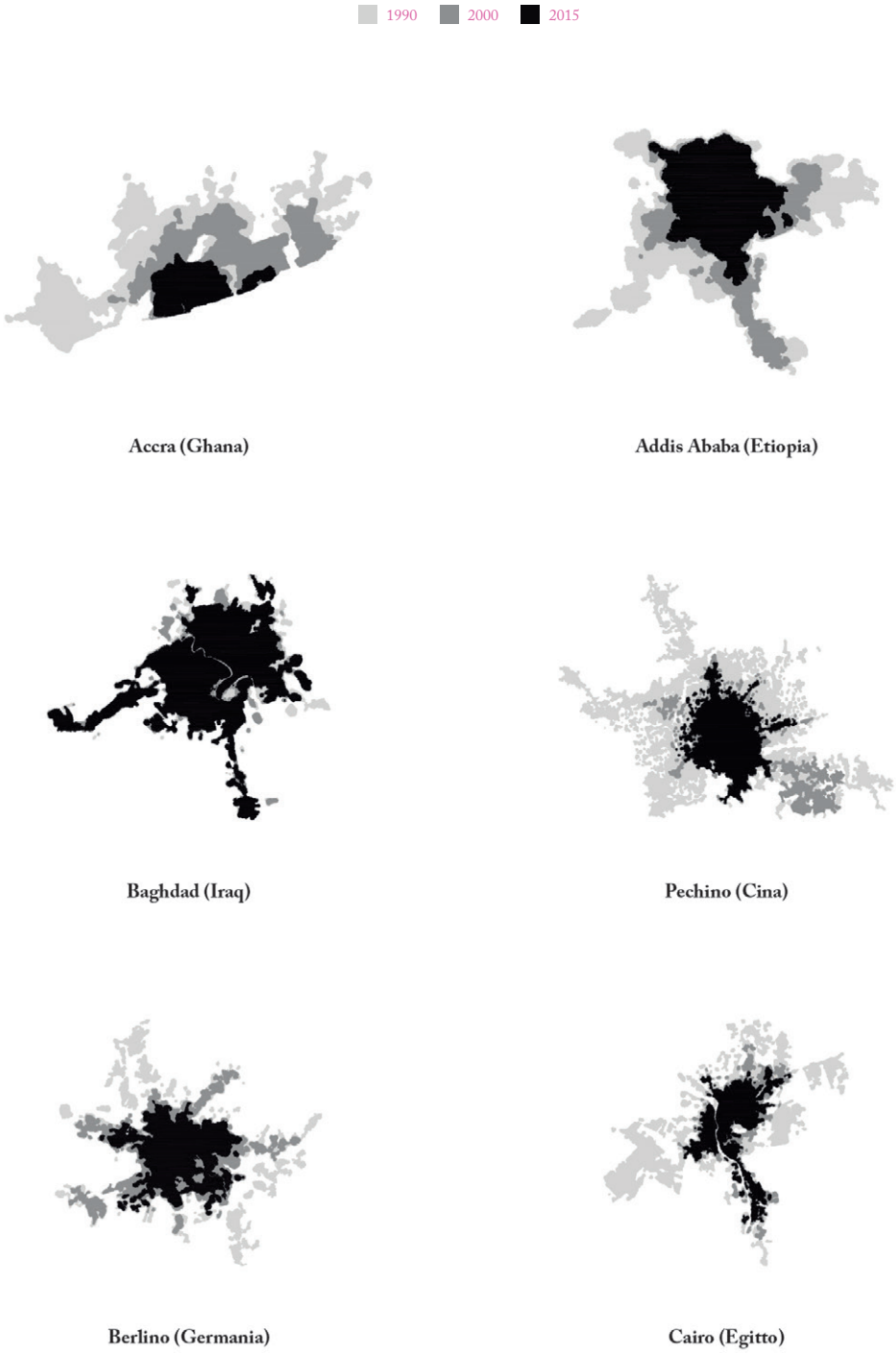
Ad un diverso tipo di interpretazione della città corrisponde un diverso tipo di trattamento. La città statica è il cuore funzionale ed amministrativo, senza di essa la realtà urbana muore. È dove gran parte dei capitali sono investiti ed il prodotto interno lordo viene generato. La città cinetica è inspiegabilmente relegata in secondo piano, ricevendo meno attenzioni politiche ed economiche. Si può ipotizzare che questo trattamento le venga riservato a causa della sua "tarda" comparsa nel panorama delle città mondiali ed ancora più "tarda" discussione sui tavoli delle amministrazioni comunali.

Questa differenza è maggiormente evidenziata nei Paesi in via di sviluppo. Queste regioni, che più di tutte hanno subito il violento flusso migratorio che dura dal secondo dopoguerra, si trovano a convivere con due mondi: quello dei cittadini "storici" che abitano nei centri, quello dei nuovi cittadini appena arrivati dalle zone rurali, che condividono un medesimo spazio urbano seppur utilizzandolo e comprendendolo in modo diverso. L'intensità migratoria, senza eguali in altre aree del mondo, ha messo ulteriormente in crisi la città tradizionale, combinando la sua inadeguata disponibilità di terreno con la difficoltà nel creare nuovi centri urbani. L'economia post-industriale ha ampliato le disuguaglianze ed il divario spaziale tra le classi sociali che abitano queste due città, rendendo gli abitanti "statici" attori principali nella ristrutturazione dell'intera società verso il settore terziario dello sviluppo tecnico e della ricerca scientifica.

La città cinetica non è però necessariamente la città dei poveri: è più un nuovo modo di articolazione e occupazione degli spazi, che prende come principio base la massimizzazione dell'utilizzo in condizioni di alta densità urbana. Allo stesso tempo, la città cinetica ci permette di comprendere le molteplici sfumature dell'urbanistica contemporanea, non più legata a vecchi precon-

8 Intervista a Rahul Mehrotra, Domus web, 15 gennaio 2013, Roma. (*https://www.domusweb.it/it/notizie/2013/01/15/the-kinetic-city.html*)

cetti e metodi poco utilizzabili in questo contesto, ma che sottolinea maggiormente il ruolo determinante delle persone nella società urbana. L'elasticità di questi luoghi pone l'accento sulla variabile temporale: confrontando immagini satellitari di una medesima "area cinetica" a ritroso, i cambiamenti spaziali sono evidenti, come lo è la densità abitativa. Se si effettuasse la stessa operazione sulle città statiche, per esempio il centro storico di una qualsiasi capitale europea, i cambiamenti sarebbero apprezzabili principalmente a scala microscopica.
Gli spazi cinetici sono utilizzati, reinterpretati e riciclati, nella migliore esecuzione dei principi architettonici moderni di sostenibilità, riutilizzo e reversibilità. La sfida della città moderna è cooperare con le trasformazioni di queste due realtà, non accentuandone le differenze ed il dualismo, ma cercando di riconoscere le caratteristiche peculiari di ognuna. La città cinetica, protagonista dell'urbanizzazione che stiamo vivendo, sarà il luogo dove gran parte dei migranti urbani si sistemerà.



L'urbanizzazione è un problema mondiale ma con effetti diversi a seconda delle regioni del mondo: le città del *global south* si espandono in orizzontale, quelle del *global nort*h tendono ad aumentare di densità mantenendo dimensioni costanti nel tempo. (Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: *http://www.atlasofurbanexpansion.org/*)

1990 2000 2015

Dhaka (Bangladesh)

Lagos (Nigeria)

Londra (Inghilterra)

Los Angeles (Stati Uniti)

Milano (Italia)

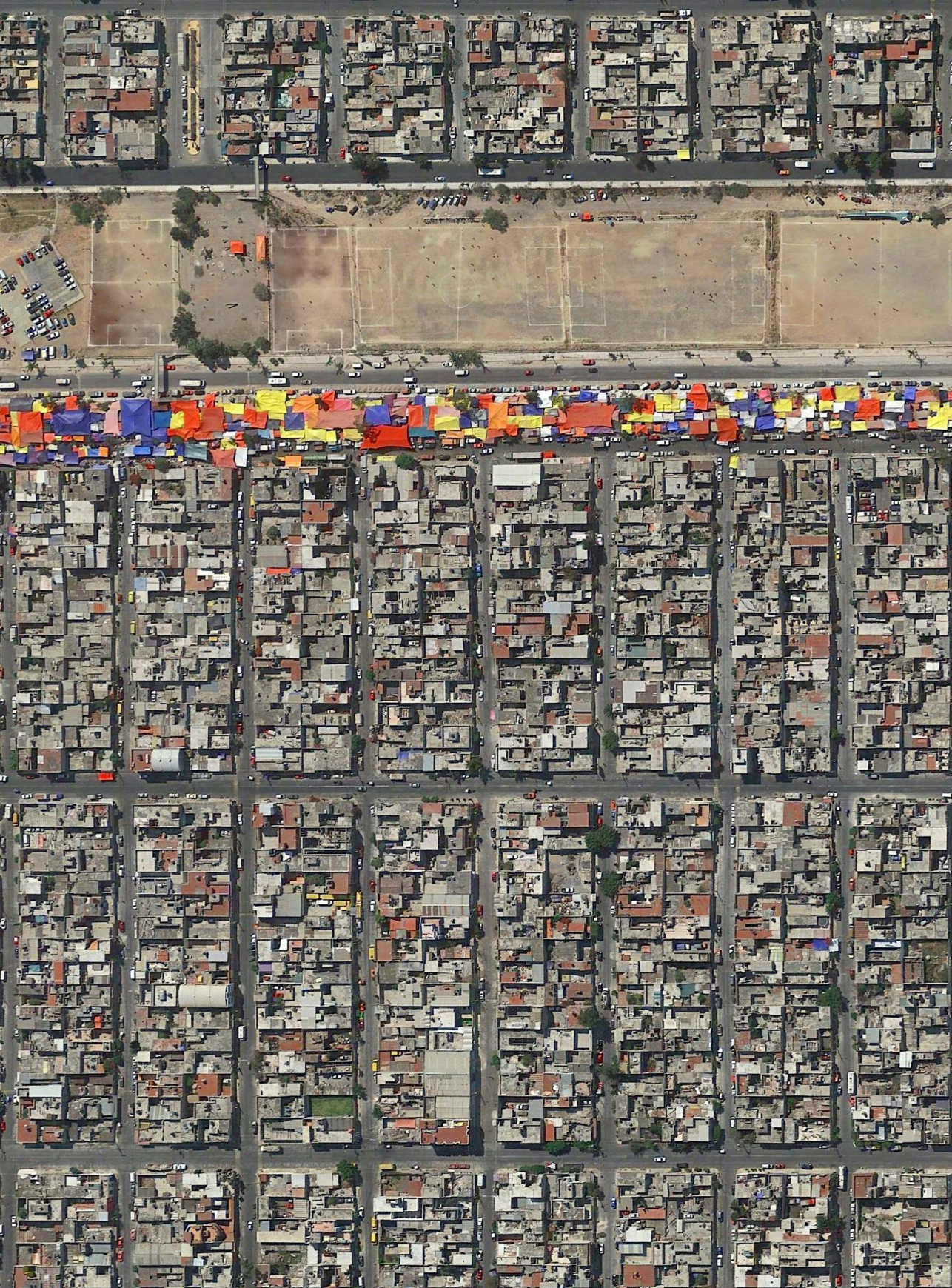
Mumbai (India)

L'urbanizzazione è un problema mondiale ma con effetti diversi a seconda delle regioni del mondo: le città del *global south* si espandono in orizzontale, quelle del *global north* tendono ad aumentare di densità mantenendo dimensioni costanti nel tempo. (Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: *http://www.atlasofurbanexpansion.org/*)

L'urbanizzazione è un problema mondiale ma con effetti diversi a seconda delle regioni del mondo: le città del *global south* si espandono in orizzontale, quelle del *global nort*h tendono ad aumentare di densità mantenendo dimensioni costanti nel tempo. (Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: *http://www.atlasofurbanexpansion.org/*)

La formalità dell'informale

A cemento, acciaio e mattoni della città statica vengono sostituiti materiali di riciclo: fogli di plastica, rottami metallici, teli e legname di scarto. Il disegno della città cinetica si basa sull'urgenza e la funzionalità che essa deve possedere per far fronte alla crisi migratoria, a discapito di un'apparente minor attenzione nei confronti delle classiche forme architettoniche. Alla rigidità è preferita una flessibilità che si affida alle capacità di queste aree di disassemblarsi e riconfigurarsi assumendo nuove composizioni, cercando di preparare gli spazi a rispondere, organizzarsi e resistere le pressioni interne ed esterne costituite dal continuo flusso umano.
La peculiarità di questi luoghi risiede nella sfida che essi pongono all'architetto-urbanista di disegnare e sviluppare strumenti per intervenire e ragionare su configurazioni non permanenti. In maniera opposta, questa considerazione non deve lasciar intendere che la città cinetica sia costituita da strutture ed elementi che, al pari dei prodotti da supermercato, possiedono una data di scadenza. Non bisogna semplificare erroneamente l'attuale dualità urbana come l'eterna lotta tra informale e formale. Questo tipo di definizione non rispecchia la complessità maggiore che questi luoghi hanno, e può creare per di più sbagliate considerazioni: nella visione comune gli insediamenti informali sono così chiamati nel senso di luoghi temporanei. La temporaneità non è nel luogo, ma negli oggetti che vi poggiano sopra. Un largo numero di individui abiterà questi luoghi per sempre, generazione dopo generazione e ondata migratoria dopo ondata. Quello che cambierà lungo la variabile temporale è che verranno costruite abitazioni sempre più solide e resistenti grazie a materiali più duraturi, le infrastrutture assenti o poco funzionali verranno ampliate e migliorate, le reti fognarie ed elettriche estese.
Il passo con cui queste realtà sono progressivamente costruite dilata i confini fisici e culturali della città diffusa, definendo quelli che sono i principi dell'architettura informale: immediatezza temporale, semplicità costruttiva e praticità funzionale.



Gli insediamenti umani hanno sempre incluso insediamenti informali, dai campi militari che possono comparire e scomparire in pochi giorni, alle fiere e festival musicali. Tra le varie configurazioni che l'informalità può assumere in campo architettonico, quella relativa alla essenziale ma tutt'altro che banale funzione abitativa occuperà la prossima sezione, essendo la categoria più di tutte a rischio della errata interpretazione temporanea.
Ma nella sua forma più semplice, l'informalità approfitta proprio della temporalità e dell'unicità degli eventi per definire le proprie caratteristiche. Gli eventi di cui si parla sono scanditi in modo definito da date di inizio e di fine: ricorrenze religione, festival musicali, luoghi commerciali temporanei come mercati e bancarelle, siti estrattivi, accampamenti costruiti per far fronte a situazioni di emergenza come nel caso di disastri naturali, intensa immigrazione o come già anticipato per ragioni militari.[9]
In questi casi, la capacità di trasformare lo spazio è un attributo fondamentale per la riuscita degli eventi stessi. Gli insediamenti informali e temporali, a differenza di quelli permanenti che sono costituiti da una complessità di elementi che simultaneamente sostengono la loro continuità, sono di solito strutturati attorno ad uno scopo unico. Negli ultimi anni per esempio, si è assistito ad un incremento nel numero di pellegrini che a livello mondiale partecipano a festività religione: questo si è tradotto in una maggior richiesta di strutture e luoghi in cui accogliere le masse di fedeli. L'informalità architettonica è definita nell'utilizzo di materiali leggeri e pratici che permettono di essere trasportati facilmente ed in grado di colonizzare qualsiasi condizione spaziale del terreno. Le architetture temporanee ed informali seguono diversi principi che sottostanno ad una semplice caratteristica: efficienza.

9 R. Mehrotra, F. Vera, J. Mayoral, *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017, pp. 14-34.

ROPA

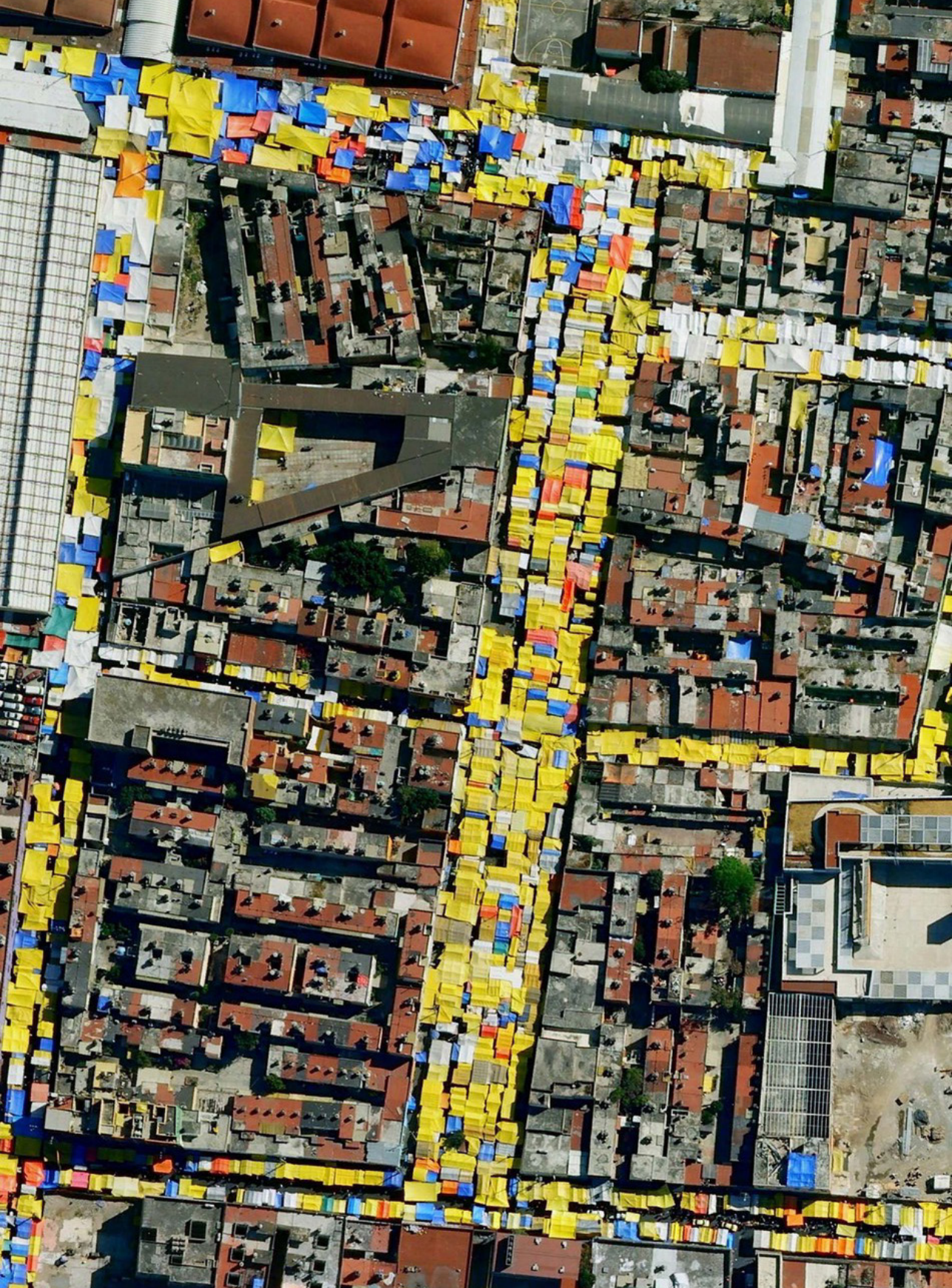
EL SURTIDOR

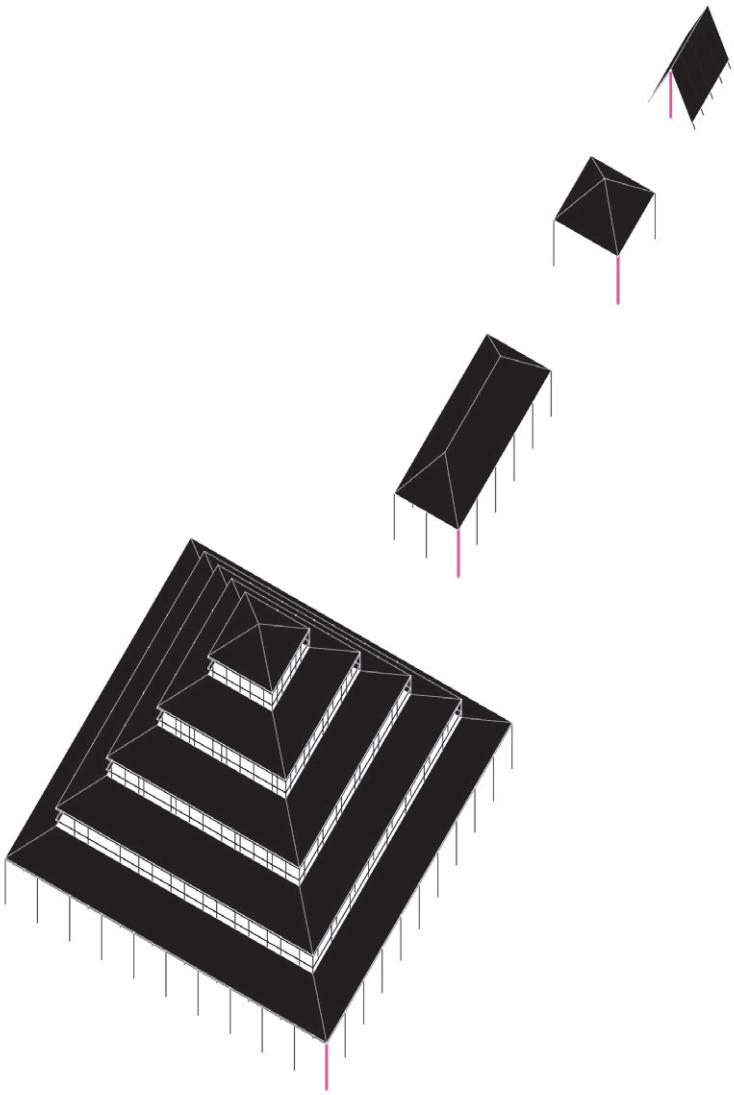
◄◄◄ Mercato di Ciudad Nezahualcóyotl, adiacente alla zona nord-est di Città del Messico (Messico).
(Immagine ricavata da: Google Earth Pro)

◄◄ Mercato di Ixtapalapa, Città del Messico (Messico).
(Immagine tratta da: *https://www.behance.net/gallery/44889425/Mexico-City*)

◄ Uno dei mercati centrali di Città del Messico (Messico).
(R. B. Haas, *Through the Eyes of the Condor - An Aerial Vision of Latin America,* National Geographic, 2007)

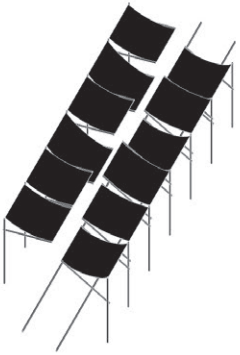
► Mercato di Tepito, Città del Messico (Messico).
(Immagine ricavata da: Google Earth Pro)





▲ Il sistema modulare della Kumbh Mela, pellegrinaggio Hindu celebrato ogni 12 anni in India, permette la realizzazione di molteplici strutture, da piccole tende a grandi templi e luoghi di ritrovo. Elementi semplici come un'asta in legno generano una multitudine di tipologie urbane.

► Nascosta da un tessuto, si può intravedere la ripetizione del singolo elemento asta.
(Immagine tratta da: sito ufficiale *Kumbh Mela*)



Mercato

Smantellamento del mercato

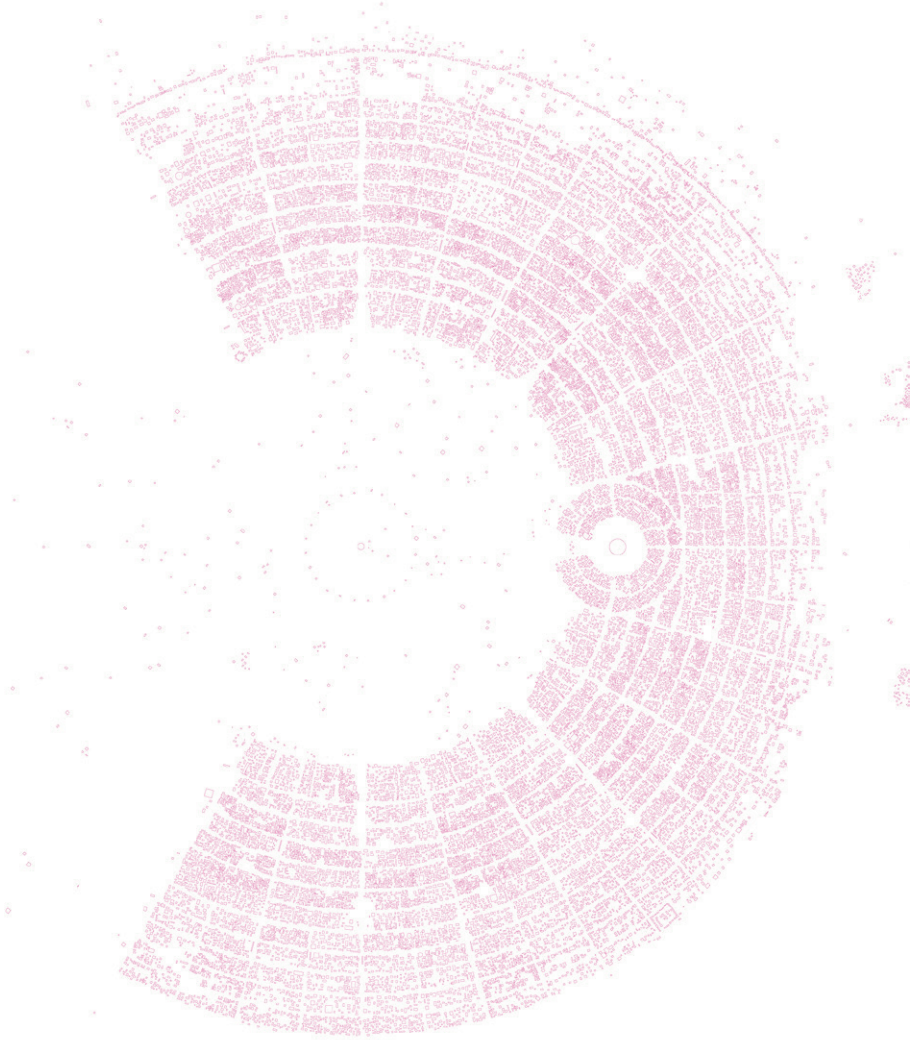
Passaggio del treno

▲ Il Talad Rom Hoop o mercato ferroviario di Maeklong in Thailandia, è al tempo stesso uno dei mercati principali della città e anche il percorso lungo il quale passa una linea ferroviaria del Paese. La semplicità costruttiva permette un rapido disassemblaggio di bancarelle e teloni per permettere il passaggio del treno.

► (Immagine tratta da: *http://blog.eoasia.com/wael-tested-maeklong-railway-market-damnoen-saduak-floating-market/*)

L'eccezionalità che rende questo processo così affascinante, e in qualche modo anche in accordo con i principi della sostenibilità architettonica, è il procedimento meccanico per cui un luogo, spesso spoglio e privo di ogni elemento umano come nel caso del deserto del Nevada (Stati Uniti) dove sorge il festival artistico del Burning Man, giorno dopo giorno inizia a prendere forma, e dopo la fine dell'evento per cui è stato eretto, velocemente viene disassemblato, riportando il sito alla medesima condizione iniziale. In principio si può avere un semplice disegno geometrico a terra che viene utilizzato come griglia progettuale, successivamente alcuni primi elementi artificiali compaiono: scheletri di semplici strutture, primitivi collegamenti stradali. In seguito questa situazione si articola e si intensifica fino a raggiungere un grado di complessità paragonabile a quello della città statica, rendendo finalmente l'area pronta ad ospitare l'evento per tutta la sua durata. In maniera opposta a come è stata costruita, alla fine della celebrazione, la superficie inizia a svuotarsi degli individui che hanno partecipato all'evento e a perdere elementi architettonici, fino a raggiungere uno stato finale che si spera, seguendo un principio molto caro al movimento scout, sia in condizioni migliori se non almeno paragonabili a quelle iniziali, in cui nessuna traccia del passaggio dell'essere umano dovrebbe essere visibile.

Le medesime trasformazioni che avvengono in contesti rurali possono avvenire anche in preesistenti sistemi urbani. In questo caso, le occupazioni informali dello spazio costruito risultano nell'atto di riempiere i vuoti urbani e di utilizzare edifici e oggetti come organismi ospiti a cui parassitarsi, trasformandoli in "quinte" sceniche della nuova concezione ed utilizzo dello spazio urbano. È un'operazione di collocazione di un layer aggiuntivo a quello preesistente della città tradizionale. Layer che compare e scompare idealmente senza lasciare traccia.
Nelle celebrazioni per la Vergine di Carmen (patrona dei pescatori) in Cile che durano una settimana, le strade di un piccolo paese di 800 persone diventano percorsi pedonali inondati da



Il Burning Man è un festival artistico che si tiene tutti gli anni sulla distesa salata del Deserto Black Rock nello Stato del Nevada (Stati Uniti). Durante gli 8 giorni di festival, la distesa salata su cui sorge Black Rock City (l'accampamento temporaneo del festival) assume una struttura radiale in cui più di 70.000 partecipanti sono liberi di girare, partecipare ad eventi, riposarsi e dormire. Per facilitare l'arrivo delle persone viene costruito anche un aeroporto temporaneo.

folle di fedeli, bancarelle e tettoie temporanee, le case private diventano ostelli, e le piazze pubbliche diventano palcoscenico di celebrazioni e performance. Durante le celebrazioni, che avvengono verso metà luglio, più di 250.000 persone si raccolgono in preghiera. Le persone, gli edifici e l'intero complesso urbano modifica il proprio aspetto e acquisisce nuovi significati e funzioni ogni anno, reinventando così l'intero panorama della piccola città. Oppure nel caso degli ultimi avvenimenti che hanno interessato il Cile e ancora prima Hong Kong: folle di protestanti invadono i centri città distruggendo e saccheggiando, utilizzando le facciate di negozi per scritte propagandistiche o accampamenti informali.
La temporalità di questi luoghi permette di distaccarci dalla costante della presenza materica, consentendoci di osservare gli elementi architettonici ed i materiali nell'ottica della loro dematerializzazione e trasformabilità, individuando strade alternative alla conservazione dei valori e ai loro significati simbolici.
Uno dei temi che da inizio secolo circolano nell'ambito della discussione architettonica è proprio legato alla preservazione del patrimonio storico della città statica. Oggi sembra che qualsiasi eredità culturale ci venga tramandata abbia motivo di essere preservata solamente perché storica. Applicando questo ragionamento su larga scala automaticamente tutto perde di valore. Certo il Colosseo avrà una importanza maggiore dell'insula risalente al medesimo periodo, ma allora cosa rende quest'ultima più o meno importante di quella che sorge a fianco? O peggio ancora valorizzandole entrambe, entrambe perdono di valore? Oggi tutti gli oggetti possono potenzialmente essere preservati.[10] L'informalità di questi luoghi aiuta a porre nuovamente attenzione su cosa merita di essere preservato: se gli oggetti sono temporanei e di sfondo all'evento, più importante è concentrarsi sulle persone e sul tipo di atmosfera che si è creato. La preservazione in questi casi risiede nel tramandare i riti e nel ripetere ciclicamente gli stessi avvenimenti, non tanto nel ricomporre gli insediamenti informali esattamente alla stessa maniera. Sono occasioni di espressione culturale della società, in grado di creare

10 R. Koohlaas, *Preservation is Overtaking Us*, in "Future Anterior: Journal of Historic Preservation, History, eory, and Criticism", vol. 1, n. 2, inverno 2004, pp. 1-3.

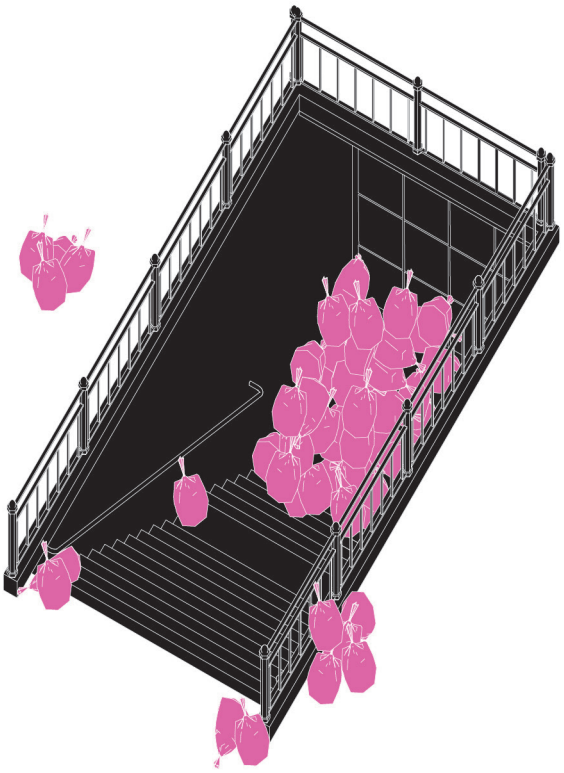
Durante le rivolte che scoppiano nelle grandi aree urbane mondiali, ultima in ordine cronologico a Santiago (Cile), i protestanti utilizzano il patrimonio architettonico ed urbano della città con nuove funzioni e usi, o come mezzo di diffusione di messaggi propagandistici.

zone di contatto e condivisione tra persone che altrimenti non avrebbero motivo di condividere uno stesso spazio.
Nelle realtà in continuo movimento le convenzioni sociali sono stravolte: la distanza interpersonale nei contesti densamente popolati è inesistente. La propria privacy è molto più limitata, a causa della convivenza a stretto contatto con molteplici estranei, alla condivisione di oggetti e spazi. La spazialità percepita non è più quella geometrica studiata dalla prossemica, ma è quella vissuta. Negli insediamenti informali queste eccezioni possono creare situazioni altamente pericolose, oppure portare alla creazione di legami interpersonali molto solidi.

A far da ponte tra gli esempi appena descritti e il grosso tema che verrà affrontato a breve ci sono i campi per i rifugiati,[11] creati indistintamente a causa di eventi come guerre civili, discriminazioni etniche o disastri naturali. Questa categoria dimostra alcune delle contradizioni degli insediamenti informali che aspirano ad essere temporanei e di transizione, ma che per differenti ragioni diventano soluzioni permanenti, ma costruiti con componenti non progettati per essere permanenti. Talvolta alcuni di questi campi raggiungono dimensioni tali da presentare livelli di urbanizzazione e di organizzazione molto più alti di quello che potrebbe sembrare guardando le immagini satellitari di tende allineate in un deserto.
Il campo di Dadaab per esempio, situato nella contea di Garissa nella zona orientale del Kenya, è in funzione sin dagli anni '90. Ospita circa mezzo milione di rifugiati, molti provenienti dalla vicina Somalia, ed è più ampio e denso di molte città in Kenya. Composto da tre campi: Ifo, Daghaley e Hagadera, l'organizzazione di ognuno di questi è simile a quella di molte città "permanenti". La struttura urbanistica è quella di una occupazione a bassa intensità dello spazio con distinzione netta tra usi e funzioni. Dieci o quindici unità, ognuna assegnata ad una famiglia, sono raggruppate in blocchi o quartieri, e sono costituite principalmente con teli protettivi di plastica procurati dall'UNHCR[12] (la quale si occupa della gestione del campo). I

11 I termini "rifugiato" e "profugo" all'interno di questo testo sono utilizzati indistintamente per indicare chi è fuggito o è stato espulso dal suo Paese originario a causa di discriminazioni politiche, religiose, razziali, di nazionalità, oppure perché appartenente ad una categoria sociale di persone perseguitate. La di erenza giuridica tra i due termini è che "profugo" viene usato per de nire genericamente chi si è allontanato dal Paese di origine per le persecuzioni o per una guerra, ciò che caratterizza invece il rifugiato è l'aver ricevuto dalla legge dello Stato che lo ospita o dalle convenzioni internazionali una protezione attraverso l'asilo politico. (*Rifugiato*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 ottobre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Rifugiato*)

12 UNHCR: "Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati", è l'agenzia delle Nazioni Unite specializzata nella gestione dei rifugiati, fornendo loro protezione internazionale ed assistenza materiale, e persegue soluzioni durevoli per la loro drammatica condizione. (*https://it.wikipedia.org/wiki/Alto_commissariato_delle_Nazioni_Unite_per_i_rifugiati*)



Durante le rivolte che scoppiano nelle grandi aree urbane mondiali, ultima in ordine cronologico a Santiago del Cile, i protestanti utilizzano il patrimonio architettonico ed urbano della città con nuove funzioni e usi, o come mezzo di diffusione di messaggi propagandistici.

blocchi sono successivamente suddivisi in settori ed i settori in campi. La struttura di questi campi ha un centro riconoscibile ed isolati organizzati su una griglia di 100x200 metri.
Nel tempo il mattone ha sostituito la plastica, ed il campo ha iniziato ad assumere le caratteristiche di una soluzione permanente. Anche l'approccio all'occupazione dello spazio è stato differente: la crescita incrementale ha guidato la formazione di blocchi come diretta espressione della cultura dei suoi occupanti: i somali tendono a distribuire semplici unità nello spazio a poca distanza l'una dall'altra, i rifugiati etiopi invece preferiscono costruire unità ad alta densità, occupando e marcando le pertinenze con recinzioni ed includendo nella progettazione anche spazi commerciali.
Il grado di complessità rende quasi difficile differenziare quello che è un campo nato informalmente da quella che è una città. Secondo le statistiche delle Nazioni Unite, settanta milioni di persone al mondo sono obbligate a vivere lontano dalla propria casa, e quasi la metà di questi sono rifugiati.[13] Ogni due secondi una persona è forzatamente allontanata o costretta a scappare dalla propria città o dal proprio villaggio per migrare verso quella che è la speranza di una vita migliore e più dignitosa, sia essa in un campo o ai confini di una metropoli. Il potenziale umano in movimento è senza precedenti e capire come "gestire gli indesiderabili"[14] deve essere una priorità di ogni amministrazione a qualsiasi livello.

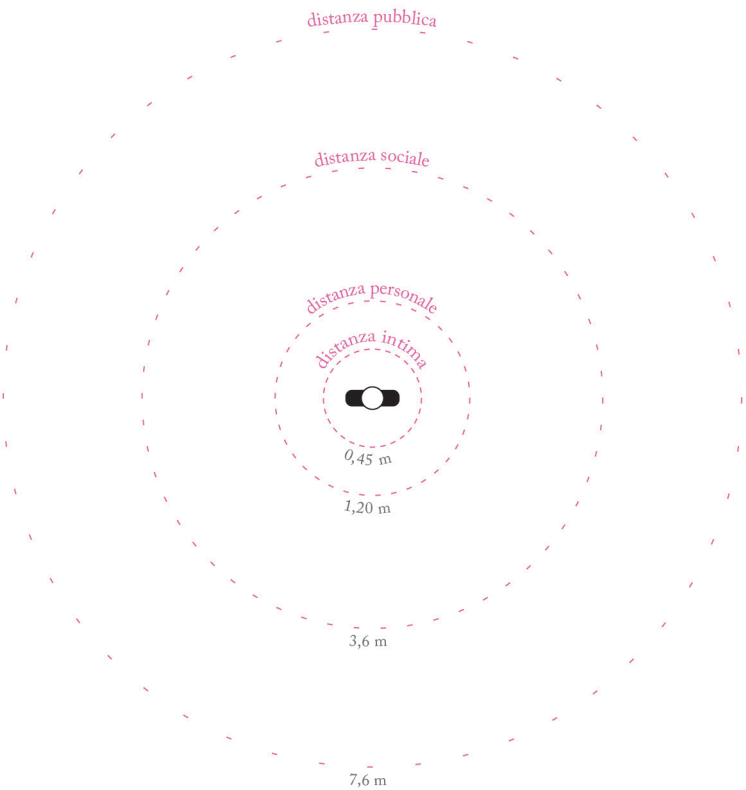
13 UNHCR, *Statistical Yearbooks 2016, 16th edition*, visitata il 15 ottobre 2019. (Sito u ciale: UNHCR, *https://www.unhcr.org/figures-at-a-glance.html*)

14 M. Agier, *Managing the Undesiderables,* Cambridge, Polity, 2010, p. 117.

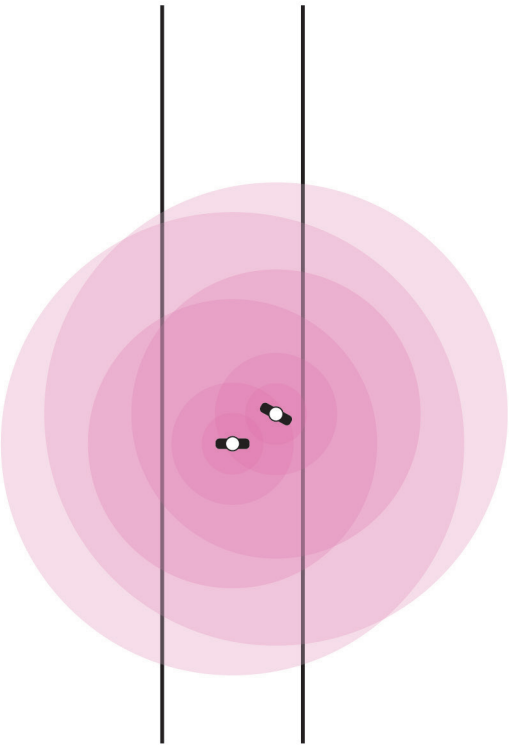
“Given overwhelming evidence that cities are a complex overlay of buildings and activities that are, in one way or another, temporary, why urbanists been so focused on permanence?”

-Peter Bishop, Lesley Williams

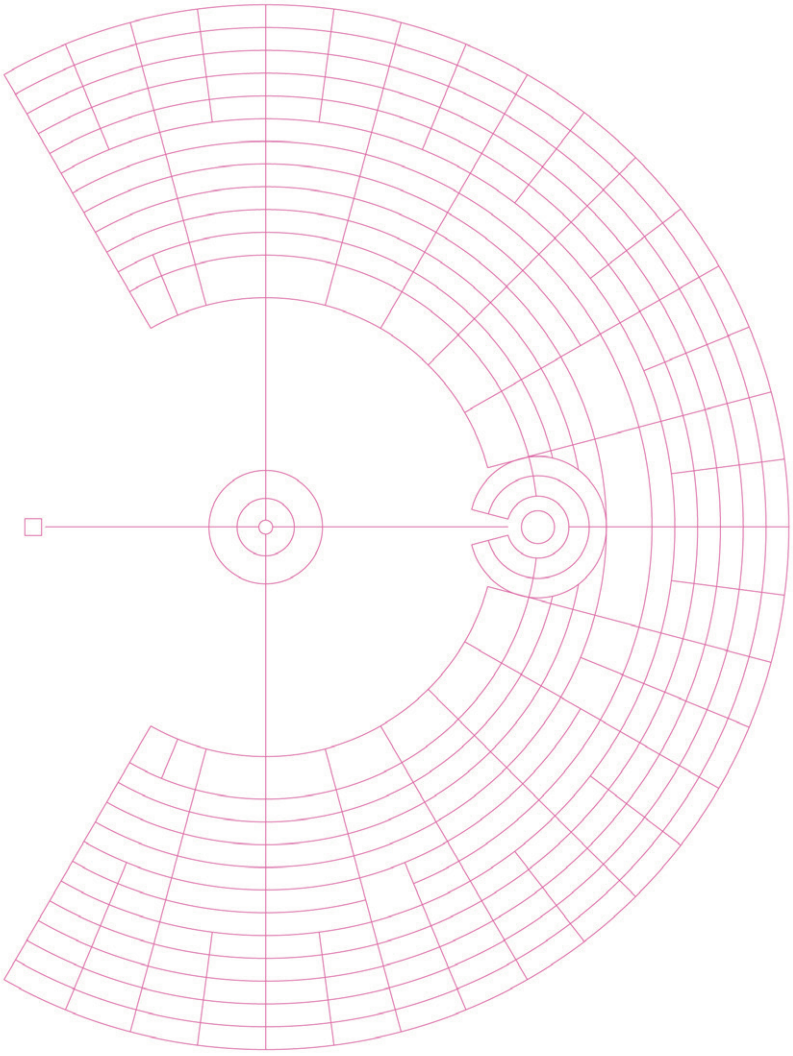
P. Bishop, L. Williams, *The temporary city,* New York, Routledge, 2010, p. 10.



La prossemica è la disciplina semiologica che studia i gesti, il comportamento, lo spazio e le distanze all'interno di una comunicazione, sia verbale sia non verbale.
(Rappresentazione degli autori basata sul diagramma E. T. Hall raffigurante la distanza interpersonale umana presente in: *https://it.wikipedia.org/wiki/Prossemica*)

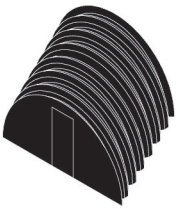


In contesti ad alta densità come il mercato Talad Rom Hoop in Thailandia (o in generale in situazioni informali), le tradizionali regole della prossemica non sono più valide: gli spazi personali ed intimi sono invasi da altri individui, creando disequilibri relazionali.



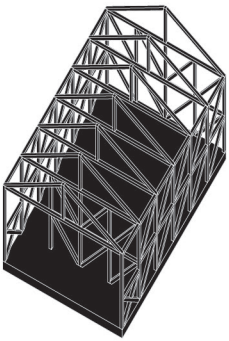
▲ Organizzazione planimetrica del festival artistico del Burning Man.
► Vista zenitale dell'impianto organizzativo del Burning Man 2012.
(Immagine tratta da: *https://www.billscontinuinglife.com/2012/09/burning-man-2012-arial-shot/*)

SUNNY



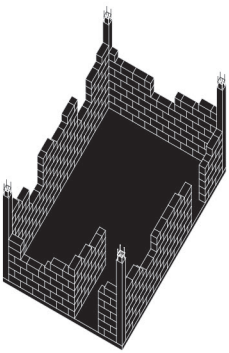
Tenda di emergenza

Persone necessarie: 2
Condizione: temporanea



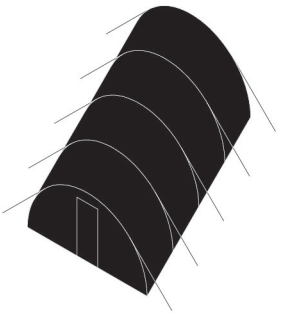
T-shelter

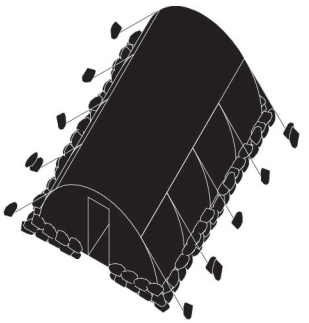
Persone necessarie: 3-4
Condizione: incrementale



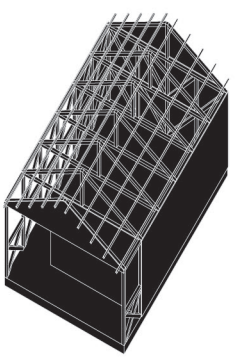
Abitazione autocostruita

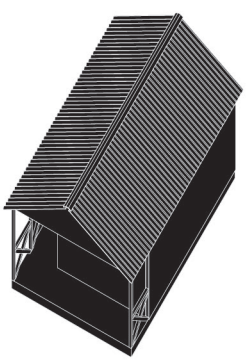
Persone necessarie: 5-6
Condizione: permanente



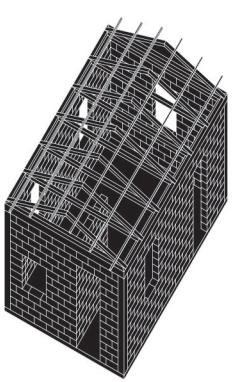


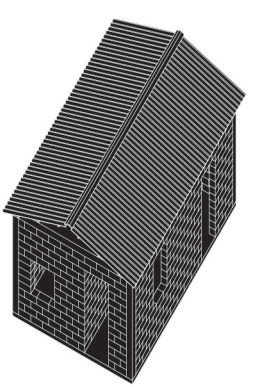
30 minuti





2 giorni





60 giorni

▲ Alcuni oggetti che possono essere trovati nelle tende dei rifugiati ospitati nei campi profughi del Medio Oriente.

◄◄◄◄ Za'atri, in Giodania, è il più grande campo di profughi siriani al mondo. Aperto nel luglio 2012, si è trasformato gradualmente in un insediamento permanente, occupando oggi un'area di 5 km^2, e ospitando circa 80.000 persone.
(Immagine tratta da: *https://en.wikipedia.org/wiki/Zaatari_refugee_camp*)

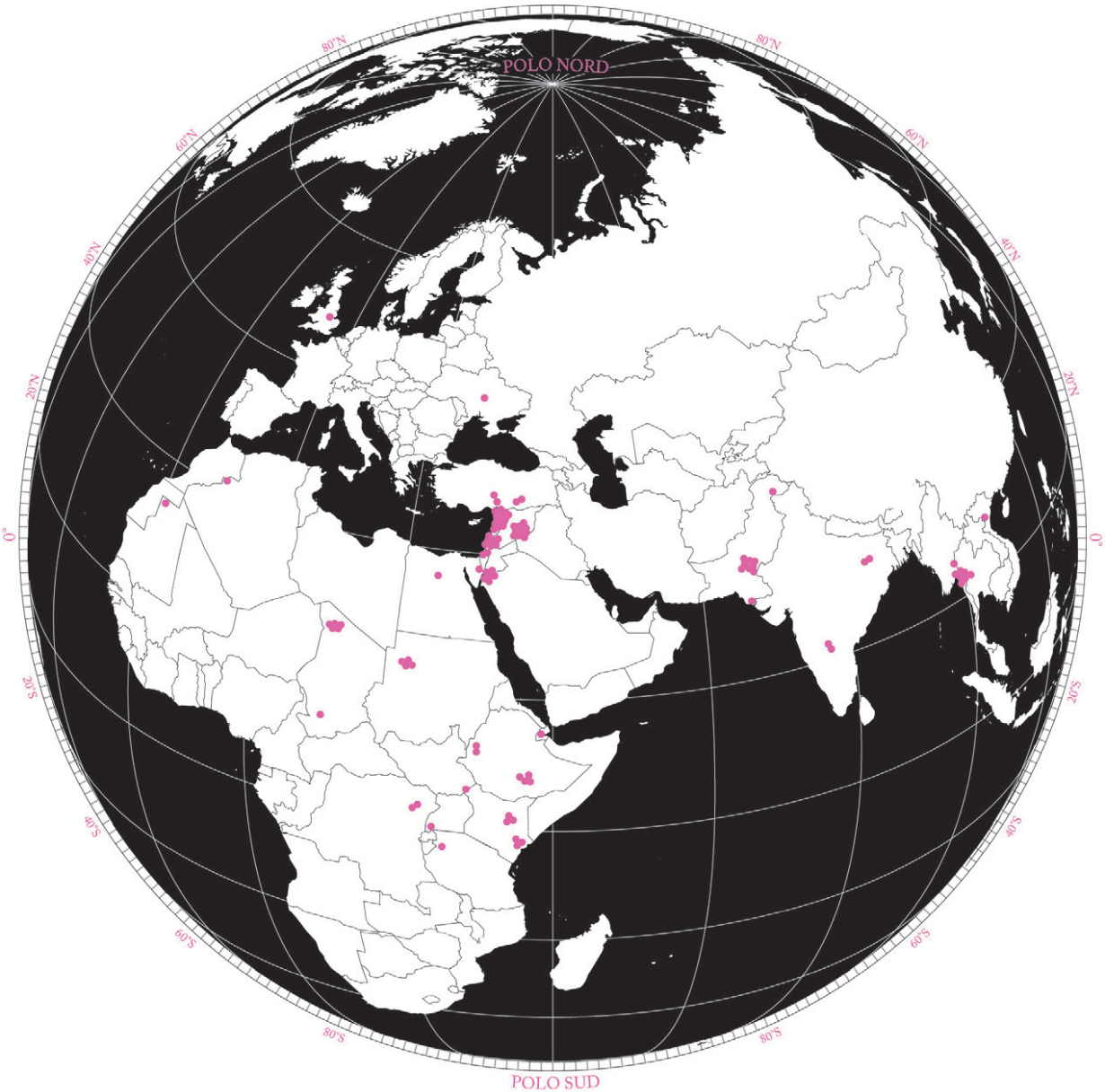
◄◄◄ La Kumbh Mela è il più grande raduno religioso svolto nel mondo, con più di 100 milioni di partecipanti. Si svolge ogni 12 anni ad Allahabad, una città a nord dello Stato indiano. Le infrastrutture e strutture costruite per questo evento (della durata di due mesi circa) iniziano ad essere erette largamente in anticipo, e alla fine delle celebrazioni vengono smantellate ed i materiali riutilizzati dala comunità locale.
(Immagine tratta da: sito ufficiale *Kumbh Mela*)

◄◄ Nizip 1, campo per 30.000 rifugiati siriani in Turchia.
(Immagine tratta da: P. Salopek, *A World on the move*, National Geographic, agosto 2019, *https://www.nationalgeographic.com/culture/2019/07/paul-salopek-chronicles-the-mass-migrations-that-define-our-age-feature/*)

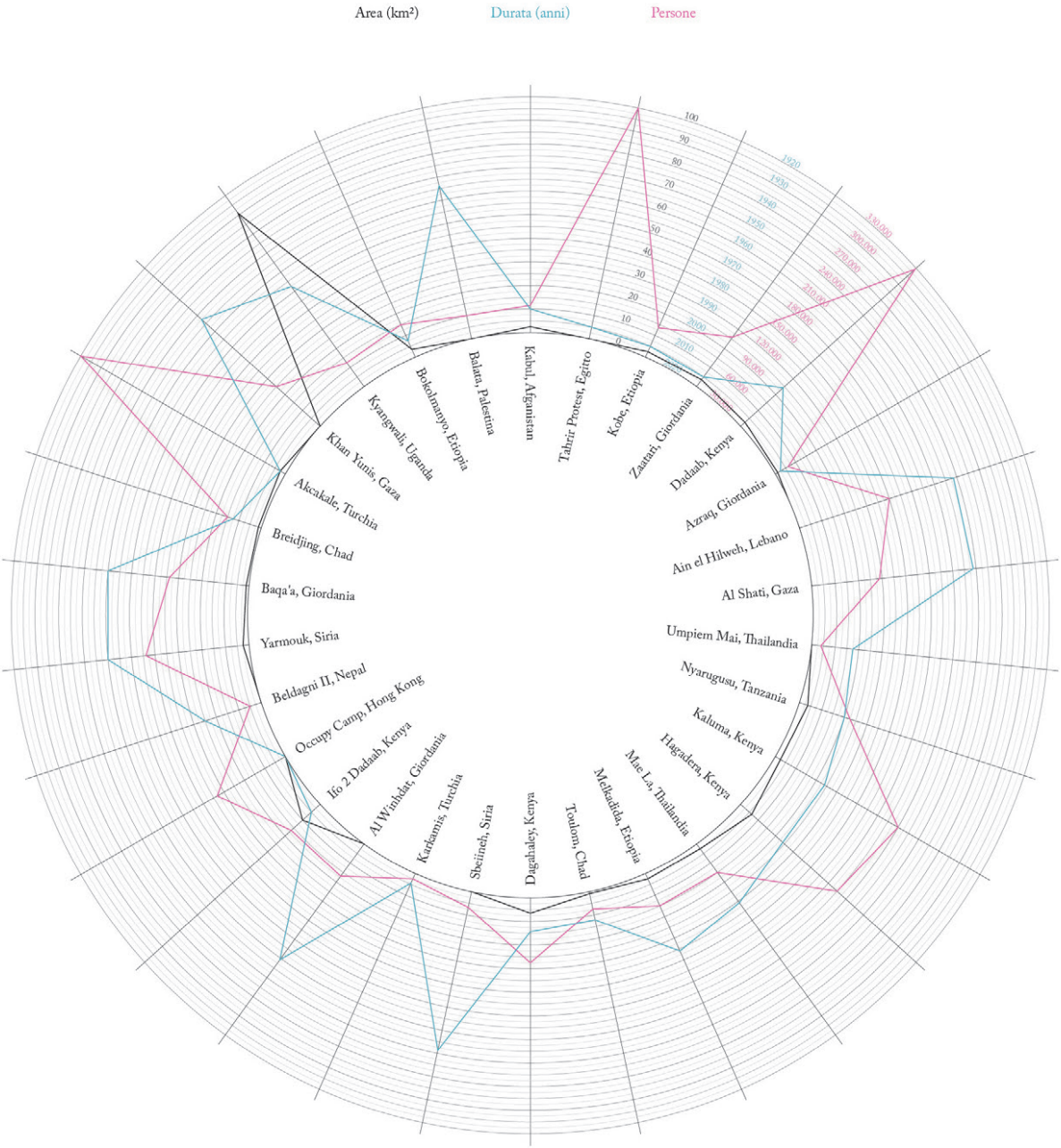
◄ Molti insediamenti informali vengono costruiti celermente per far fronte a situazioni di emergenza. Con il tempo però, molti di questi finiscono con il diventare luoghi permamenti, e le architetture a loro volta si evolvono verso soluzioni più reistenti e stabili.

► Le strutture di festival e celebrazioni sono spesso costituite da semplici elementi ripetuti. I componenti utilizzati devono essere leggeri, pratici da muovere per una sola persona, e sopratutto essere assemblabili in diverse soluzioni a diversa scala.
(Rappresentazione degli autori: tutte le strutture del Kumbh Mela sono riconducibili alla ripetizione di pochi elementi)

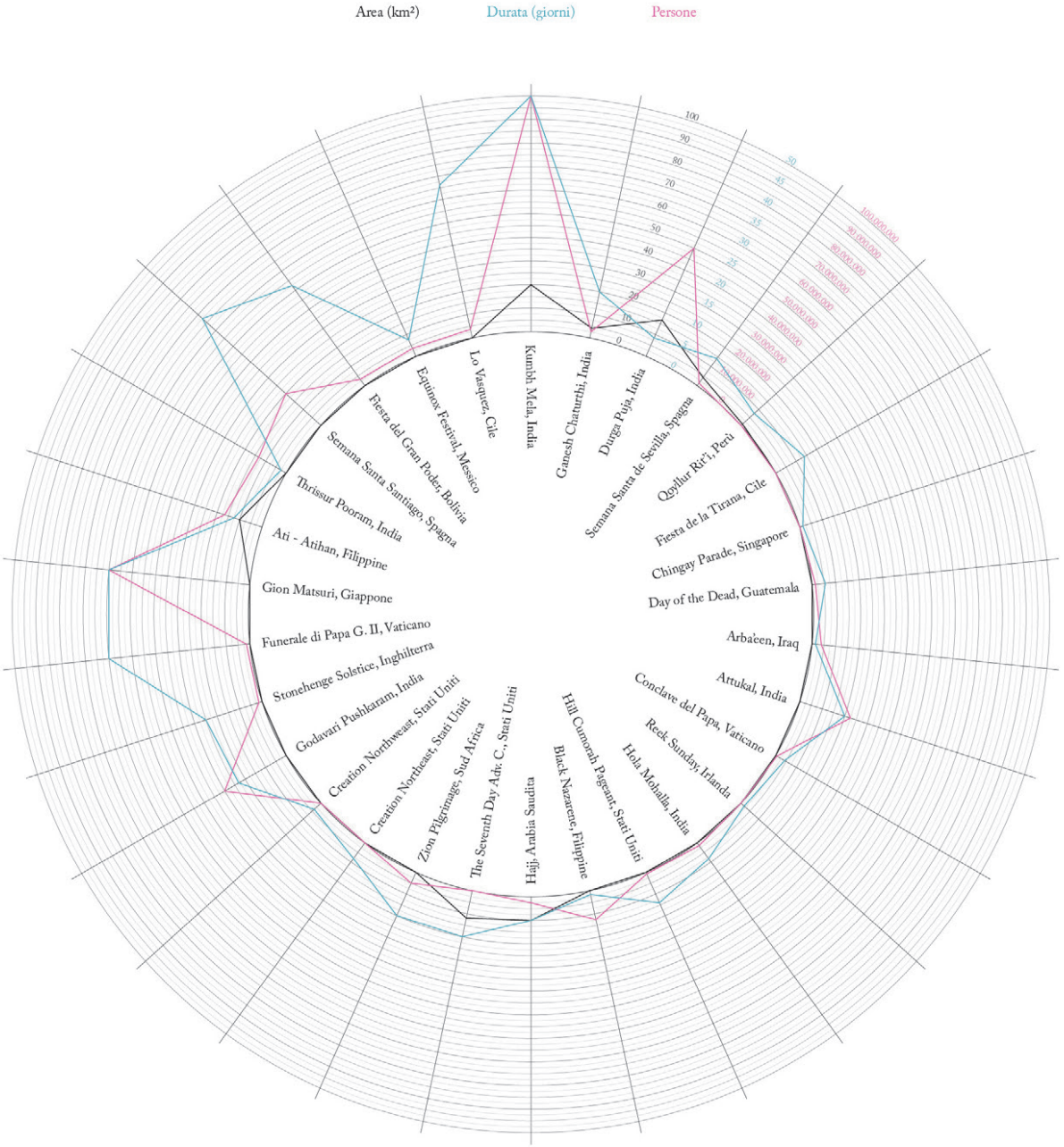
Superficie
Connessione
Struttura
OFF SITE
ON SITE



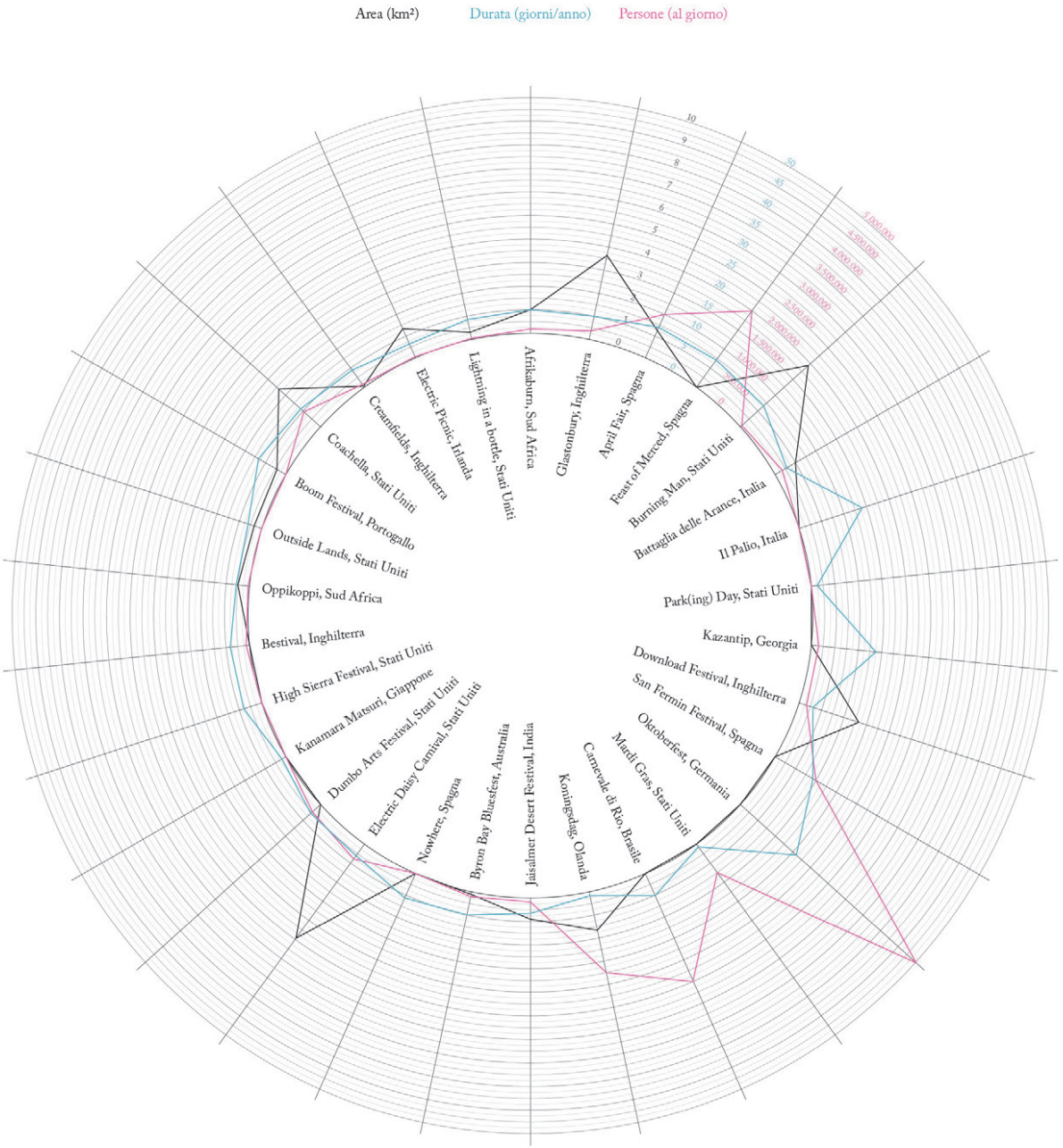
Settanta milioni di persone nel mondo ttualmente vivono in condizioni temporanee ed informali a causa di guerre o discriminazioni politiche, religiose o razziali. La mappa sopra mostra più di 100 campi profughi riconosciuti dall'UNHCR.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: R. Mehrotra, F. Vera, J. Mayoral, *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017)



Alcuni casi studio dei campi profughi principali al mondo. Vengono evidenziate le informazioni relative a numero di persone coinvolte, area di interesse e durata temporale.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: R. Mehrotra, F. Vera, J. Mayoral, *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017)



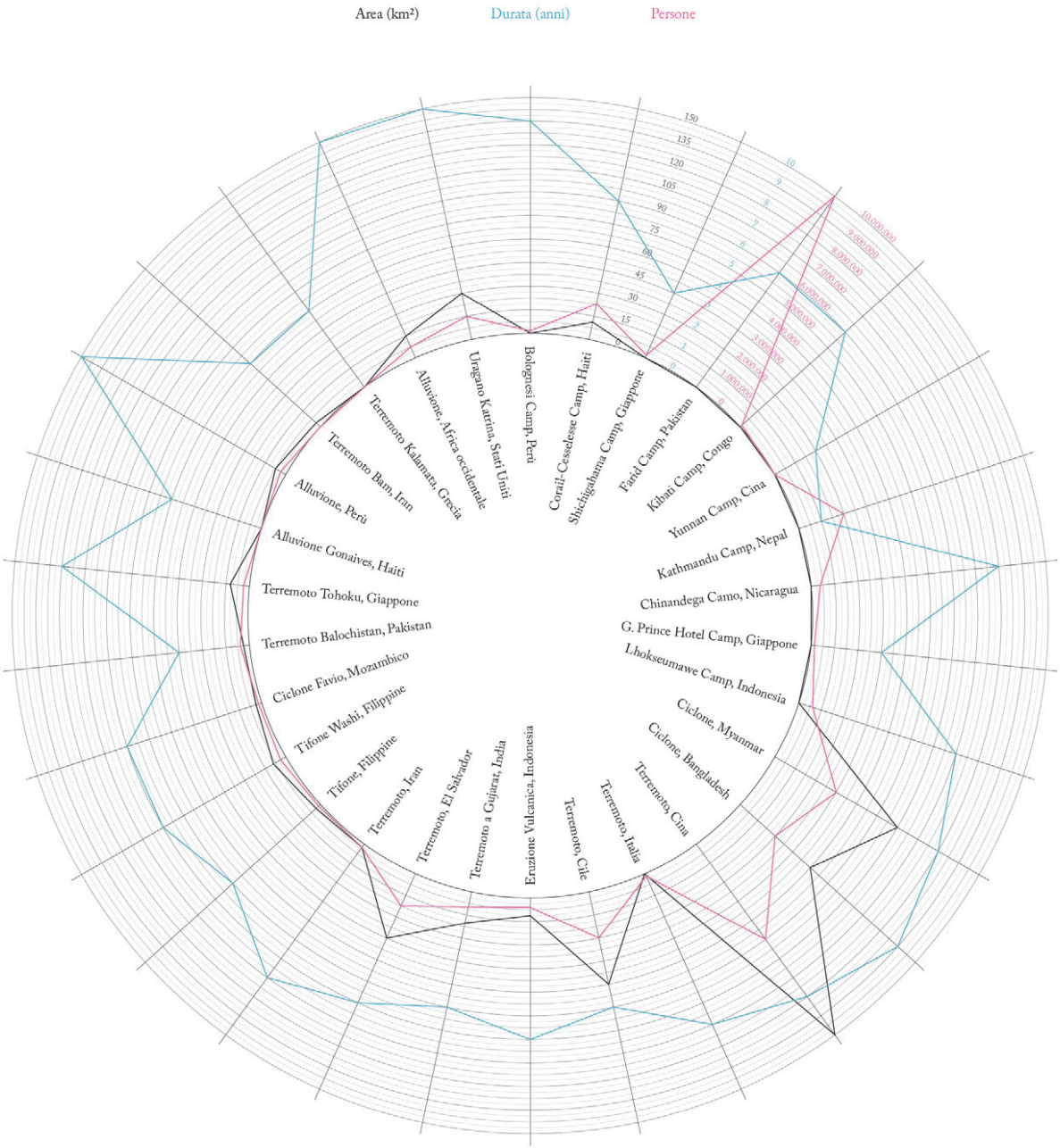
Alcuni casi studio dei campi profughi principali al mondo. Vengono evidenziate le informazioni relative a numero di persone coinvolte, area di interesse e durata temporale.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: R. Mehrotra, F. Vera, J. Mayoral, *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017)



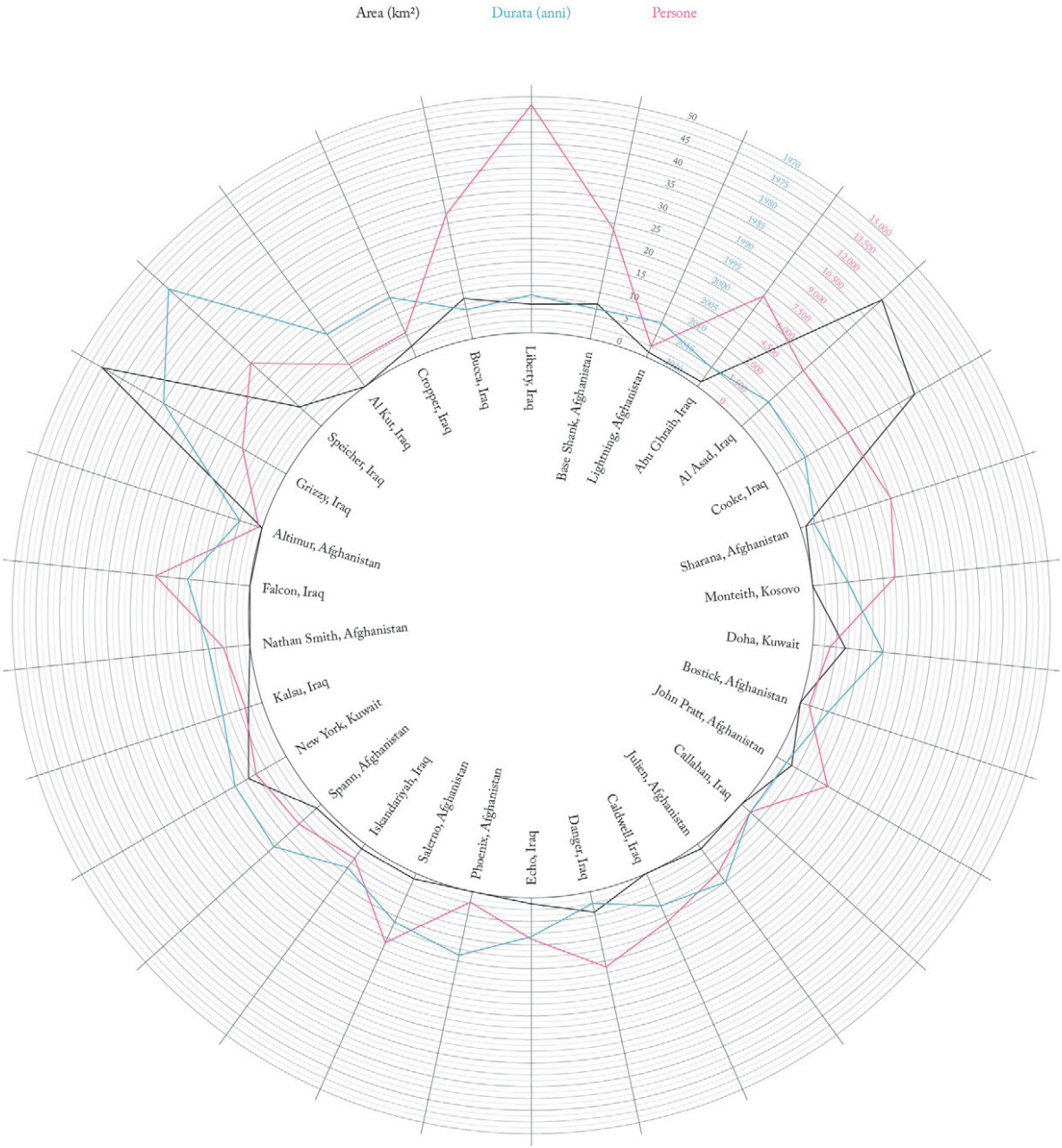
Alcuni casi studio delle principali celebrazioni non religiose al mondo. Vengono evidenziate le informazioni relative a numero di persone coinvolte, area di interesse e durata temporale. Rientrano in questa categoria eventi musicali ed artistici, festival popolari. (Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: R. Mehrotra, F. Vera, J. Mayoral, *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017)

Alcuni casi studio dei campi profughi principali al mondo. Vengono evidenziate le informazioni relative a numero di persone coinvolte, area di interesse e durata temporale.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: R. Mehrotra, F. Vera, J. Mayoral, *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017)

Alcuni casi studio di siti estrattivi. All'esaurimento delle riserve, questi luoghi vengono lentamente smantellati e abbandonati. Vengono evidenziate le informazioni relative a numero di persone coinvolte, area di interesse e durata temporale. (Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: R. Mehrotra, F. Vera, J. Mayoral, *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017)



Alcuni casi studio di insediamenti istituiti per far fronte ad emergenze dovute a calamità naturali o disastri climatici. Vengono evidenziate le informazioni relative a numero di persone coinvolte, area di interesse e durata temporale.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: R. Mehrotra, F. Vera, J. Mayoral, *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017)



Alcuni casi studio di campi militari eretti in zone di guerra o su confini nazionali critici. Vengono evidenziate le informazioni relative a numero di persone coinvolte, area di interesse e durata temporale.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: R. Mehrotra, F. Vera, J. Mayoral, *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017)

Le *arrival cities*

Da metà del Novecento, la città ottocentesca disegnata e progettata da visionari sovrani con l'aiuto di urbanisti e pianificatori, basata su forme perfette, *boulevards* e sequenze ordinate, era oramai divenuta irriconoscibile. La città reale cresceva e si popolava ad una velocità tale che la città ideale non riusciva a stargli dietro. Ancora oggi l'urbanizzazione incontrollata non permette alla città di assorbire nuovi cittadini senza esponenzialmente incrementare la densità dei propri insediamenti informali.
I bacini di contenimento di questo flusso di persone verso la città non si trovano in posizioni centrali e particolarmente privilegiate, ma al confine del perimetro urbano, ai capolinea dei mezzi pubblici e nelle zone più difficili da raggiungere. Sono spazi di-transizione, abitati da persone nate fisicamente e culturalmente nei villaggi rurali, ma con ambizioni e pensieri proiettati simbolicamente al centro della città. La principale funzione di questi luoghi è l'arrivo. Tutte le loro attività vertono attorno al portare gli abitanti dei villaggi, ed i villaggi interi, all'interno della sfera urbana e quindi al centro della vita economica e sociale. Da qui il nome *arrival cities*:[15] veri e propri luoghi di accoglienza per persone in transizione dalla vita rurale a quella urbana. Transizione che implica un duplice movimento: fisico, delle persone che da "fuori" cercano di muoversi il più possibile al centro economico e politico della città; e dello spazio stesso, che potenzialmente potrà sia riuscire a diventare parte della città sia fallire miseramente e cadere quindi in povertà o venire distrutta. Questi spazi sono le zone dove avverranno i prossimi grandi boom economici e culturali, o dove i prossimi grandi episodi di violenza e guerra civile avranno luogo.
Non si parla di quartieri e periferie localizzate ai confini delle città o semplicemente in zone più esterne rispetto al loro centro, ma di veri e propri luoghi definibili nelle loro caratteristiche e di conseguenza facilmente riconoscibili. Sono abitati principalmente dai "nuovi" cittadini, gli immigrati rurali, e minimamente in parte da persone che già abitavano in un contesto urbano.

15 D. Saunders, *Arrival city. How the largest migration in history is reshaping our world*, Londra, Windmill Books, 2011, p. 3.

SLUMS GHETTI
ETHIC ENCLAVES

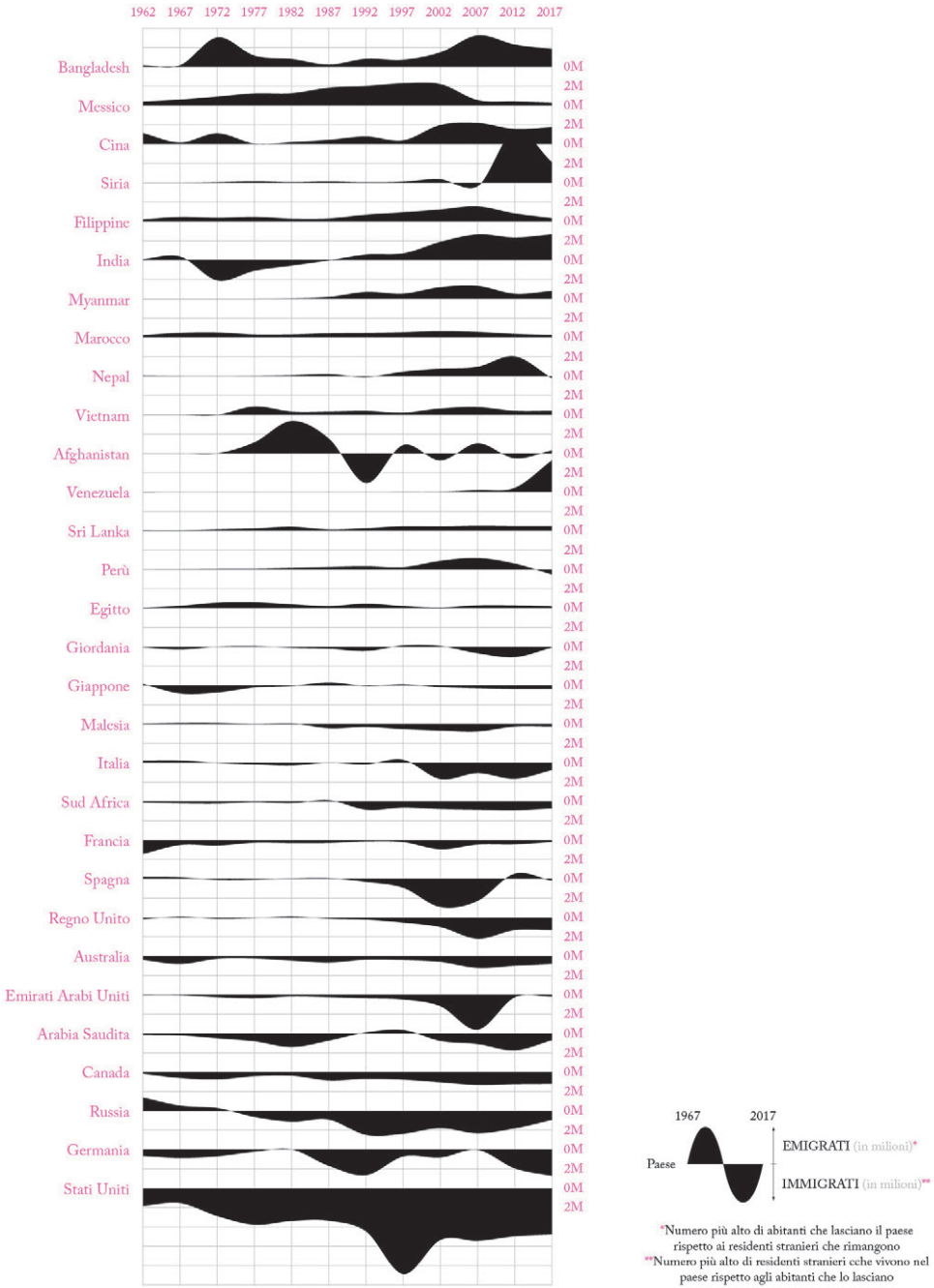
$\neq$

ARRIVAL CITIES

$=$

FAVELAS URBAN VILLAGES BUSTEES
BIDONVILLES ASHWAIYYAT SHANYTOWNS
KAMPONGS GECEKONDULAR BARRIOS
BANLIEUES CHINATOWNS QUARTIERI
SPAGNOLI LITTLE INDIAS BASSIFONDI

Hanno un'organizzazione formale e sociale apparentemente improvvisata, con una intrinseca tendenza ad essere in continuo cambiamento. Inoltre, sviluppano collegamenti sociali e fisici in una doppia direzione. Con il villaggio di provenienza, condividendo le nuove conoscenze ma soprattutto inviando denaro: rendendo possibile la successiva ondata generazionale di migranti, sostenendo l'istruzione dei giovani e la salute degli anziani, finanziando il miglioramento generale del villaggio. Con la città, le sue istituzioni e conoscenze, permettendo a questi migranti di entrare a fare parte di una società più larga ed organizzata, e di possedere, per quanto piccola e magari poco onorevole, una "base" utile alla seconda generazione di migranti per cercare di spingersi ancora più verso il centro della città e quindi verso una migliore condizione sociale ed economica. Qualora questo non avvenisse, le condizioni che queste periferie possiedono rimangono comunque superiori a quelle della campagna e la prospettiva di vita che questa offre. In ogni caso le migrazioni che queste intere popolazioni intraprendono costituiscono un miglioramento sotto tutti i punti di vista. Malnutrizione, mortalità infantile, povertà e riduzione dell'aspettativa di vita sono tutti problemi legati principalmente alla campagna. Anche la crescita demografica, come già accennato, è legata alla vita rurale, data la necessità di manodopera per il lavoro. Accesso a sanità e educazione, network e cultura sono invece inevitabilmente migliori in città. Inoltre, riprendendo quanto scritto all'inizio di questo capitolo, le città aiutano a ridurre i consumi energetici, le emissioni di CO_2 e la nascita e condivisione di idee ed innovazioni. Le periferie di arrivo, per quanto sembrino rurali in forma e cultura, non sono assolutamente da confondere con le vere zone rurali. La città ha una forza crescente, perché è dove la maggior parte delle persone vuole vivere. La vita urbana offre alle persone possibilità e opzioni che non avrebbero potuto neanche immaginare se fossero rimasti alla vita rurale. Quando le persone si muovono attraverso oceani e confini nazionali, che per ovvie ragioni politiche e sociali è molto più complesso della migrazione rurale-urbana all'interno di stessi confini nazionali,



Dati netti sulla migrazione dei 30 Paesi con più emigrati e dei 30 Paesi con più immigrati.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018), *World Urbanization Prospects: 2019 Revision*, edizione online)

la destinazione è quasi sempre la città. Nessuno intraprende viaggi così rischiosi e costosi[16] per finire con il posizionarsi in campagna dove la qualità di vita per un nuovo arrivato non rappresenta un miglioramento.
Los Angeles per esempio, rappresenta l'*arrival city* principale di tutti gli Stati Uniti, ed è considerata particolarmente efficiente come tale: i suoi bassifondi muovono migranti che hanno raggiunto la classe media verso quartieri più benestanti allo stesso tasso a cui acquisiscono nuovi migranti dalle campagne. Il flusso di persone è reale: i migranti si muovono attraverso la città ed i suoi quartieri verso zone più abbienti.

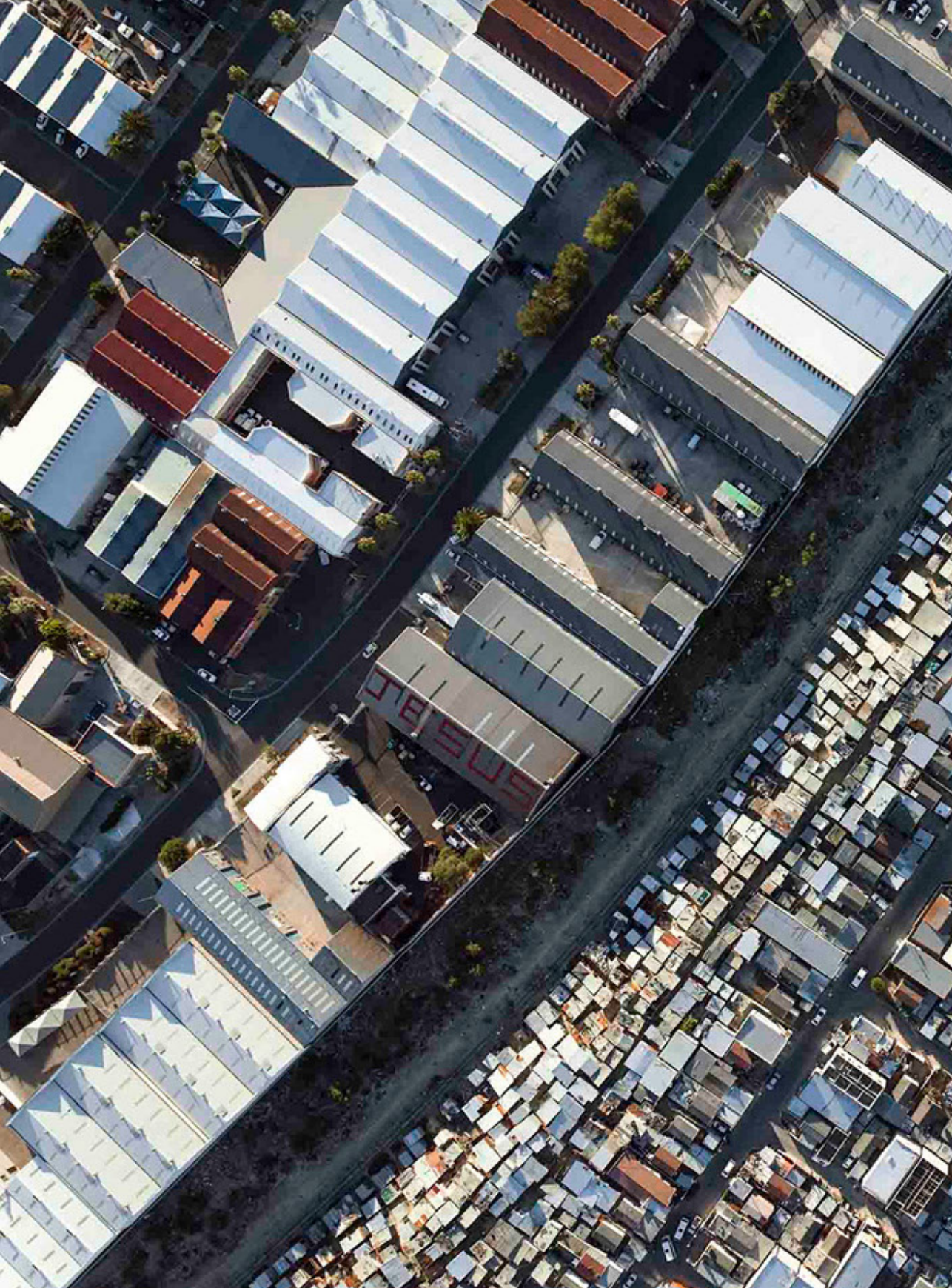
16 L. Bagnoli, L. Bodrero, *Le rotte, e i costi, delle migrazioni*, in "Corriere della Sera DATABLOG", 14 settembre 2017, visitata il 4 ottobre 2019. (*https://www.corriere.it/datablog/2017/rotte-migrazioni-mediterraneo/*)

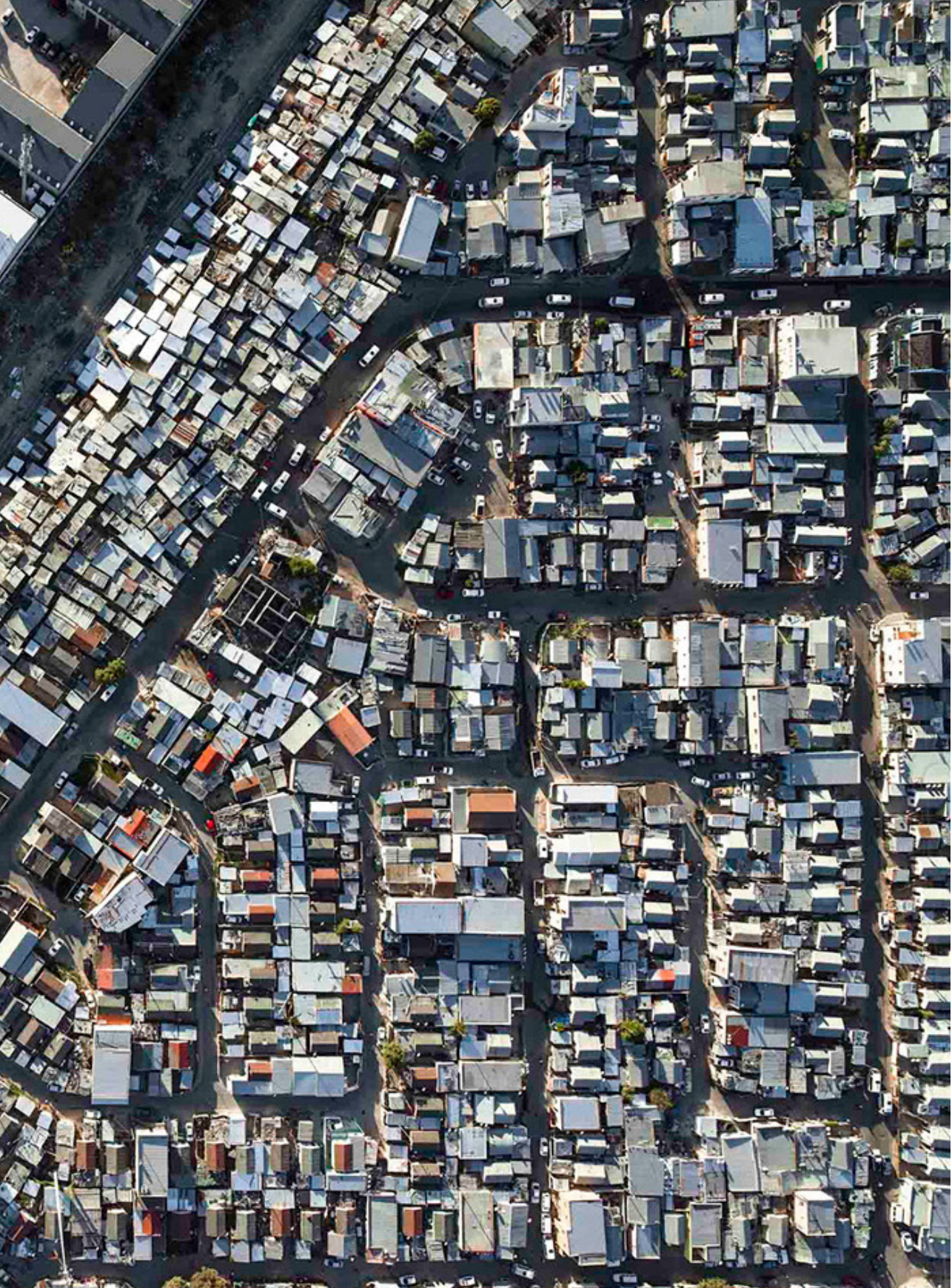
La migrazione è un fenomeno innescato da una combinazione di "push and pull factors":[17] i primi spingono le persone fuori dai villaggi attraverso privazioni e avversità, i secondi invece guidano e attraggono le medesime persone alla vita urbana con possibilità di guadagno e di innalzamento della qualità della vita. Le combinazioni di questi fattori portano a diversi tipi di urbanizzazione: migrazioni "cicliche", che si ripetono ogni anno per determinati periodi o stagioni, migrazioni "lavorative", in cui motivo di spostamento è la possibilità di trovare un impiego in un settore specifico, migrazioni "a catena", già citate precedentemente, in cui l'attività principale è quella del costituire un movimento di persone attraverso conoscenze e relazioni precedenti che provvedono a condividere informazioni ai nuovi migranti.
Spesso si ha la tendenza a confondere le periferie e le *arrival cities* delle città europee o del *global north* come ghetti o comunità etniche, attribuendo i motivi della loro desolazione e criminalità a ragioni di segregazione razziale e culturale. Ma questo è un grosso errore, difatti se si esaminassero queste realtà si scoprirebbe come esse siano in modo opposto dei luoghi caratterizzati da una estrema eterogeneità etnica. Non sono i ghetti "neri" delle grandi città americane, ma piuttosto "anti-ghetti" in cui le differenze culturali e sociali creano difficoltà nella costituzione di comunità e network, e facilitando quindi la possibilità che si trasformino in incubatori di odio e violenza. Ma la creazione

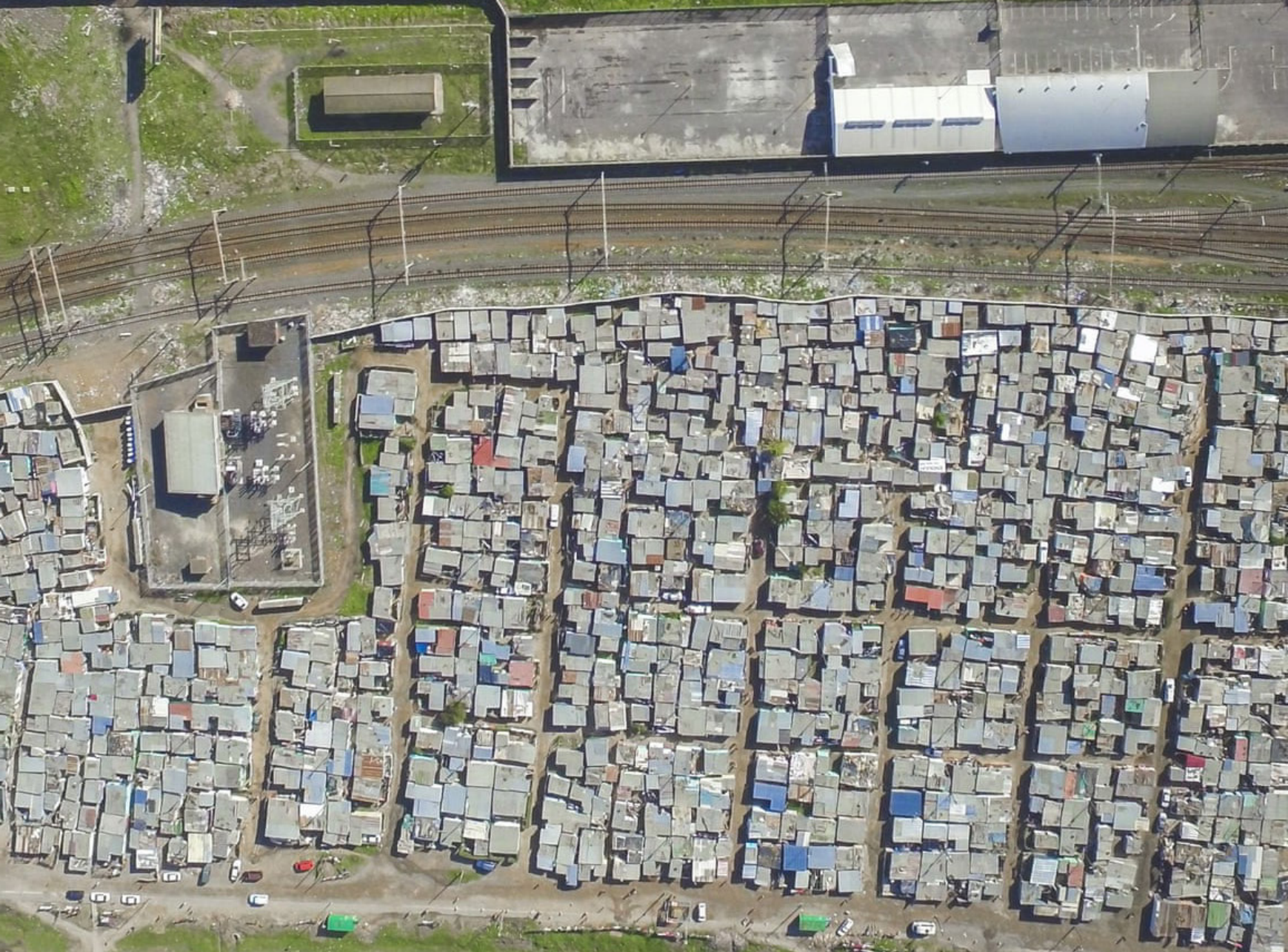
17 C. Tilly, *Migration in Modern Europe History*, in "Human Migration: Patterns & Policies", Bloomington, William H. McNeill and Ruth S. Adams, 1978.

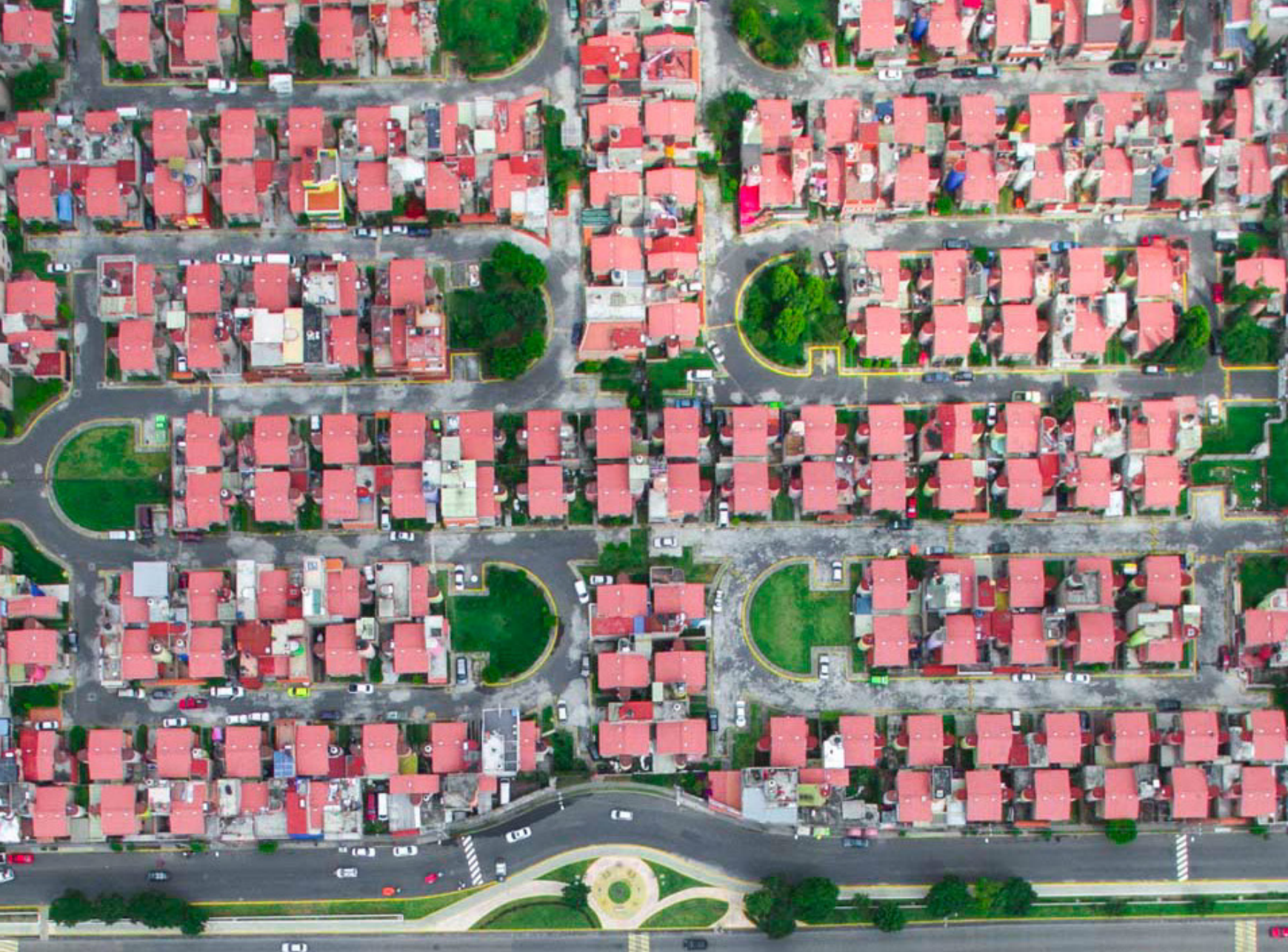
e mantenimento di un network di relazioni umane sia interne all'*arrival city* sia che connetta la campagna all'*arrival city* e alla città consolidata è fondamentale. La sua importanza per la sopravvivenza in città dei migranti è da considerare anche all'interno delle singole famiglie: il trasferimento di un componente della famiglia senza la possibilità in un futuro di ricongiungimento con gli altri membri può portare ad isolamento, asocialità, e nella forma più estrema criminalità ed estremismo. Anche se geograficamente potrebbe sembrare così, queste persone non sono "marginali", ma piuttosto sono attori centrali nell'economia delle città, momentaneamente vincolati ai confini di queste, ma con aspirazioni più alte. Dietro l'apparente squallore di queste porzioni di città vi sono in realtà comunità che analizzano e calcolano consciamente l'occupazione del suolo per massimizzare il suo utilizzo, adoperando tecniche costruttive innovative per sfruttare terreni considerati troppo complessi dagli urbanisti della città. Contrariamente a quanto il senso comune faccia credere, ovvero "perdenti" in una società capitalista, gli individui e le famiglie che migrano verso la città sono i "vincitori" della trasformazione da vita rurale ad urbana, i più intelligenti e ambiziosi del villaggio.

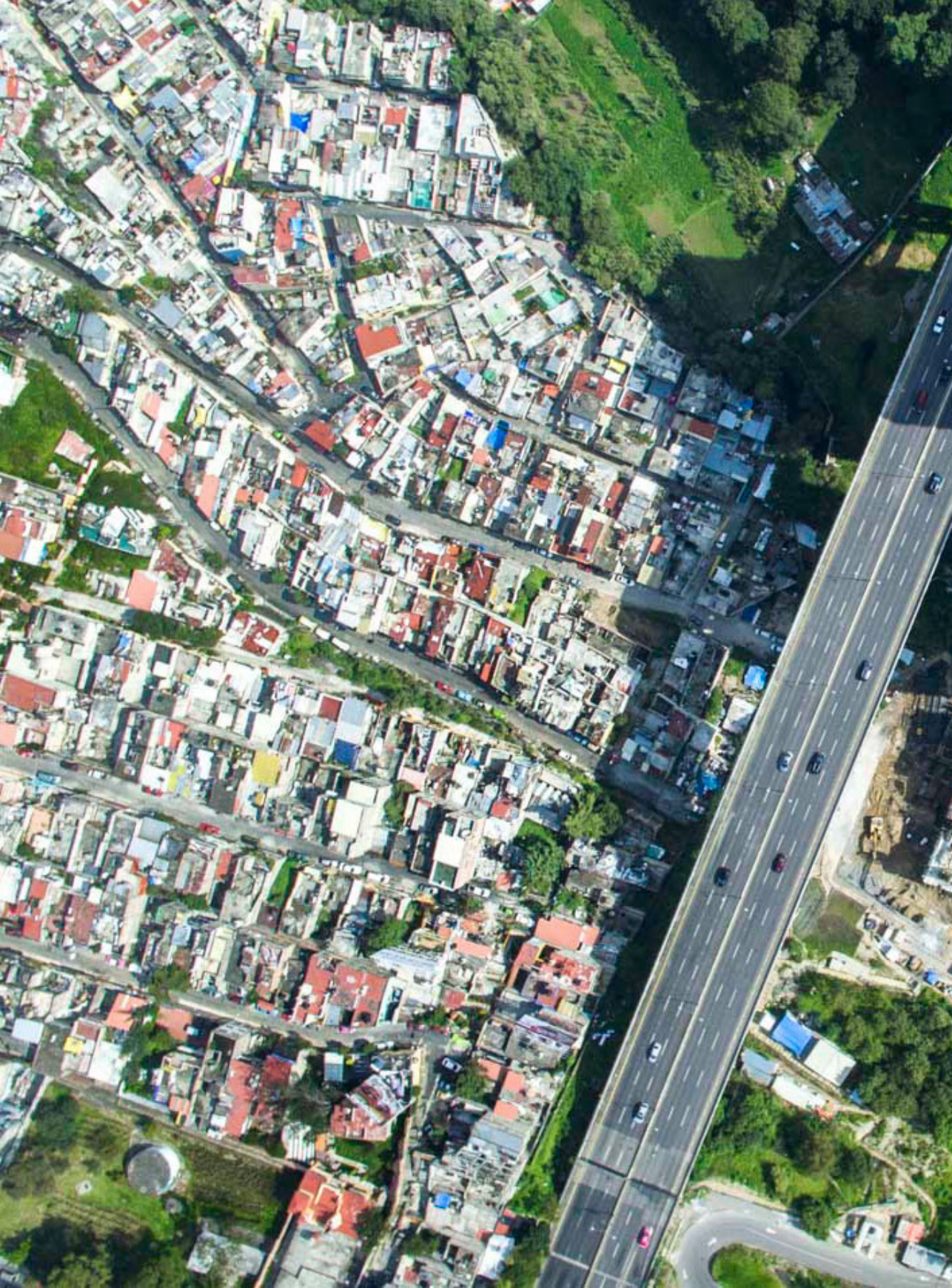
BOZ - MERCEARIA

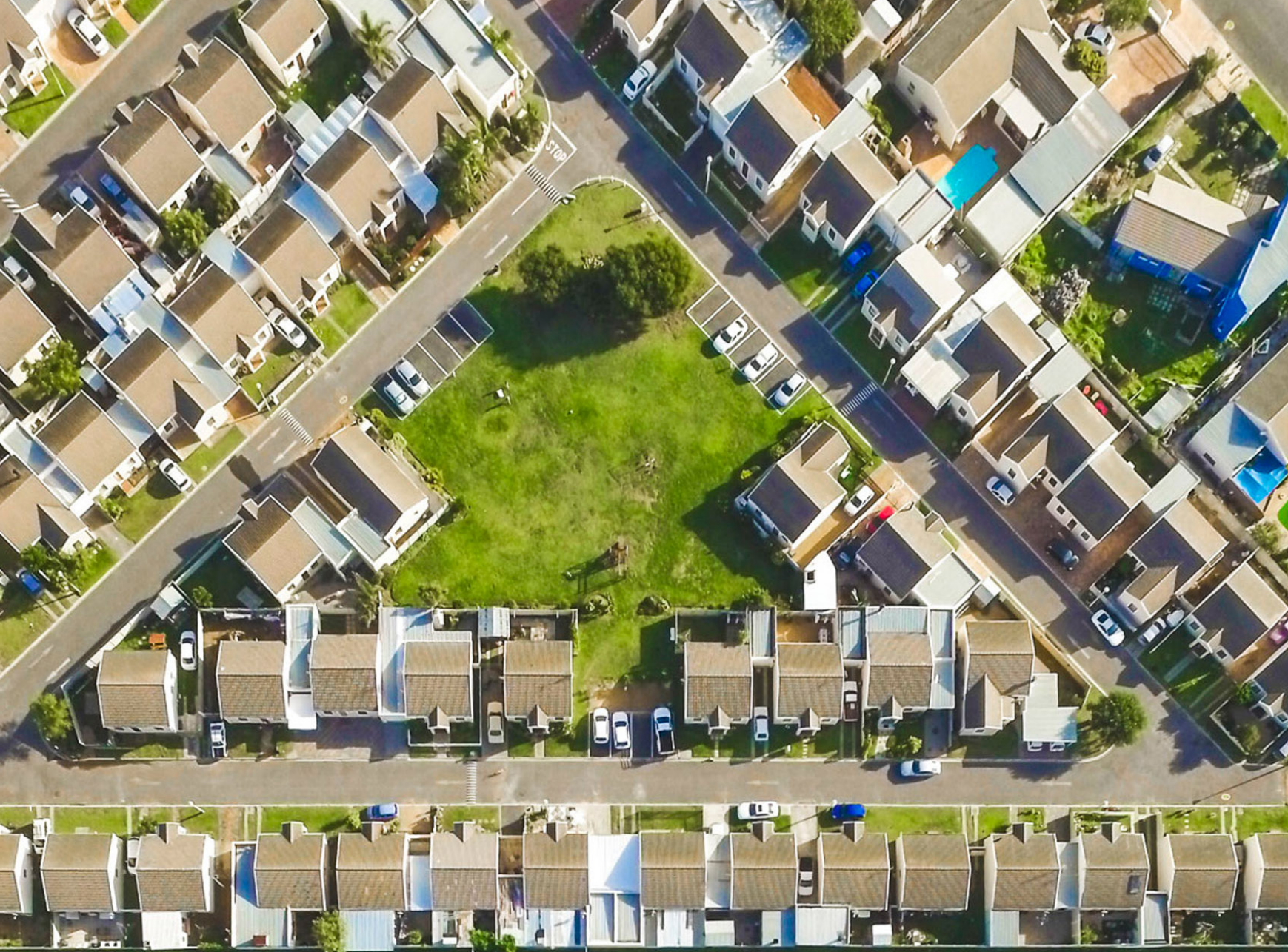

JESUS



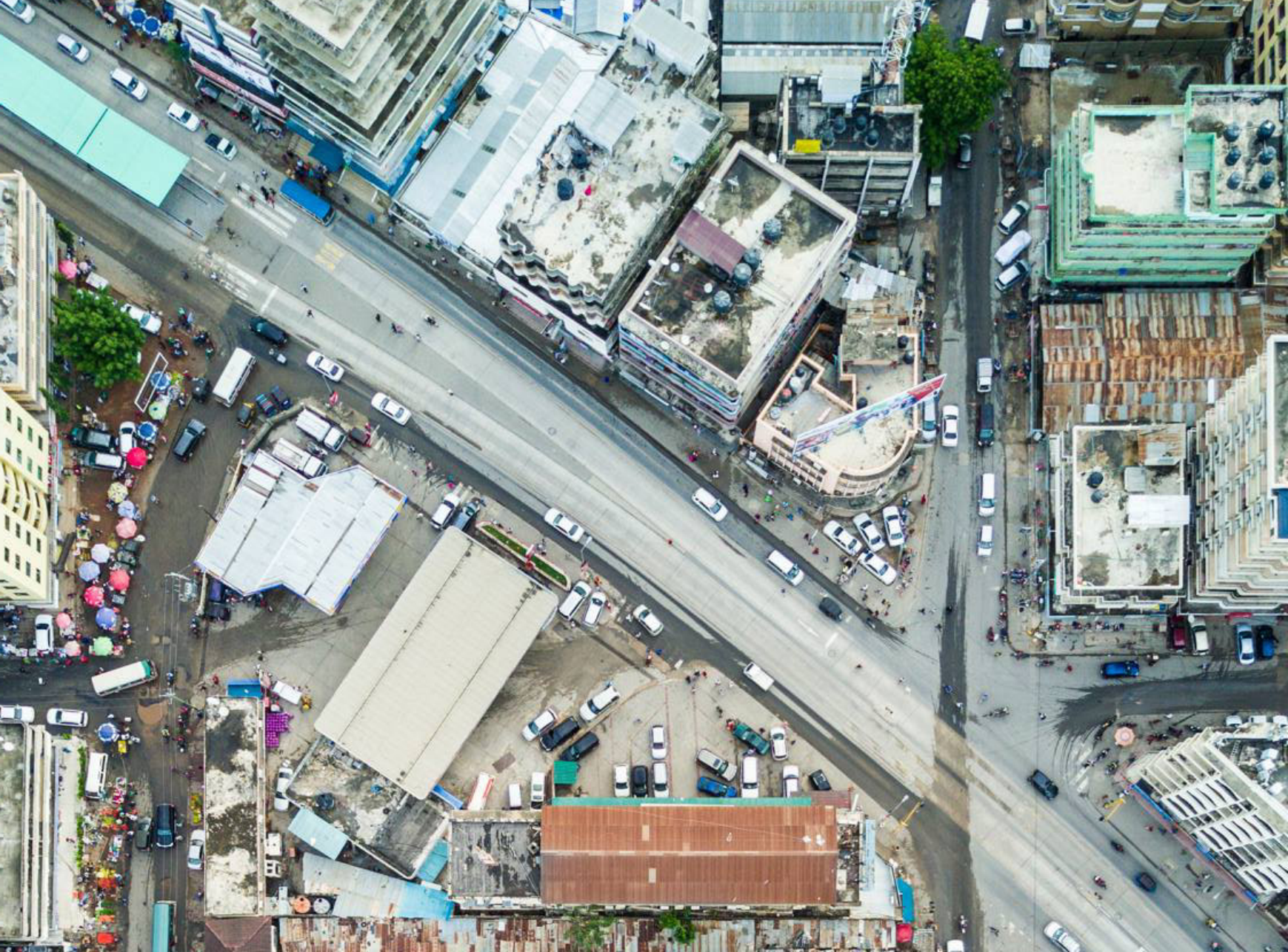







STOP

STOP
STOP
STOP



STOP

Nelle immagini precedenti, porzioni di città in cui informalità e formalità, *arrival city* e città tradizionle, "ricchi e poveri", si scontrano.
Jakarta, Indonesia (Immagine tratta da: *https://www.shutterstock.com*)
Manila, Filippine (Immagine tratta da: *https://www.wired.com/2017/03/bernhard-lang-manila-aerials/*)
Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/south-africa*)
Mumbai, India (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/mumbai*)
Mumbai, India (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/mumbai*)
Papwa Sewgolum Golf Course, Durban (Sud Africa) (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/south-africa*)
Città del Messico, Messico (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/mexico-city*)
Morumbi, San Paolo (Brasile) (Immagine tratta da: *https://www.ft.com/content/406aea6c-8372-11e3-86c9-00144feab7de*)
Città del Capo, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vukuzenzele-sweet-home*)
Città del Capo, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vukuzenzele-sweet-home*)
Masiphumelele, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/south-africa*)
Masiphumelele, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/south-africa*)
Città del Capo, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vukuzenzele-sweet-home*)
Johannesburg, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vusimuzi-mooifontein-cemetery*)
Città del Capo, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vukuzenzele-sweet-home*)
Città del Capo, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vukuzenzele-sweet-home*)
Città del Capo, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vukuzenzele-sweet-home*)
Città del Messico, Messico (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/mexico-city*)
Città del Capo, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vukuzenzele-sweet-home*)
Alexandra, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/alexandra-sandton*)
Dar es Salaam, Tanzania (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/tanzania*)
Durban, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/durban-metro*)
Alexandra, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/alexandra-sandton*)
Alexandra, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/alexandra-sandton*)
Città del Capo, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vukuzenzele-sweet-home*)
Città del Capo, Sud Africa (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/vukuzenzele-sweet-home*)
Dar es Salaam, Tanzania (Immagine tratta da: Johnny Miller, *https://unequalscenes.com/tanzania*)

Vita e morte delle grandi *arrival cities*

Le *arrival cities* sono costruite su un paradosso: essendo i migranti *outsider* rurali senza un vero e proprio lavoro che gli permetta di guadagnare come un abitante della città, non possono permettersi di vivere nella città, ma allo stesso tempo per uscire dalla condizione di *outsider* rurali devono riuscire a trovare un posto in cui vivere in città. Questo porta a fare affidamento sulla rete di conoscenze di altri rurali che si sono spostati precedentemente in città e che sono dispostati a trovare ai nuovi arrivati una soluzione temporanea, i quali in un secondo momento troveranno da soli un modo di organizzarsi e costruire ripari molto semplici (è presto per dire che questi assomiglino ad abitazioni). Queste "baracche" sorgono su terreni abbandonati e poco desiderati dalla città, in zone troppo remote e inaccessibili per i mezzi di trasporto ed i servizi, o che per condizioni geografiche o climatiche sono considerate inabitabili: le aree ai margini di discariche, binari ferroviari, aeroporti, le insalubri pianure alluvionali lungo i fiumi, le montagne attorno a Rio De Janeiro e Caracas.

Questa appropriazione illegale di terreni, molto attiva tra gli anni Quarante e Settanta del secolo scorso, prende il nome di *squatting*.[18] Singoli, nuclei familiari o gruppi organizzati entrati in contatto nelle comunità di rurali delle *arrival cities*, semplicemente decidono di "invadere" una porzione di terreno non occupata, solitamente di proprietà statale o non esattamente definita e registrata, costruendo primordiali strade e abitazioni, sperando che nessuno venga a reclamare. Questa invasione negli anni è diventata una vera e propria pratica altamente organizzata in Paesi come America Latina, Medio Oriente e Africa, e da un fenomeno temporaneo ed informale molti di questi quartieri abusivi, sovente rasi al suolo per ordini statali e nuovamente ricostruiti, hanno raggiunto dimensioni tali da evolvere in vere e proprie città con migliaia di abitanti, obbligando le amministrazioni cittadine a prendere atto della loro esistenza e della loro crescente influenza politica ed economica. Dharavi a Mumbai

18 *Squatting*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 4 ottobre 2019. (*https://en.wikipedia.org/wiki/Squatting*)

(India), Orangi a Karachi (Pakistan), Villa el Salvador (Perù), nate esattamente come rudimentali agglomerati di baracche su terreni non di proprietà, hanno tutte oggi tra 100.000 ed un milione di abitanti e sono realtà urbane funzionanti capaci di contribuire considerevolmente all'economia delle città a cui sono collegate. Oggi la pratica dello *squatting* è meno frequente: i terreni tendono ad essere più di proprietà privata e di conseguenza controllati e recintati, allo stesso modo i migranti rurali non vogliono avere ambiguità nella proprietà del terreno su cui la loro casa sorge, le quali potrebbero portare a problemi legali e possibili espulsioni. Quest'ultimo punto sembra essere una tendenza abbastanza comune ai migranti di tutto il mondo. Bisogna però fare attenzione a credere che avere una proprietà in questo genere di insediamenti abusivi ed informali sia gratuito o poco costoso. Il prezzo al metro quadro di terra è molto più elevato in questi *squat* che in benestanti quartieri della classe media nella medesima città,[19] ma la superficie è suddivisa in un maggior numero di parcelle per poter ospitare un numero più elevato di persone (innalzando quindi la densità e conseguentemente diminuendo i metri quadri a persona e la qualità di vita) e quindi con un prezzo relativo minore. Inoltre, i migranti di queste aree solitamente pagano di più per servizi come acqua e benzina, perché devono essere consegnati in aree poco raggiungibili e sovente sono traffici controllati da organizzazioni criminali.

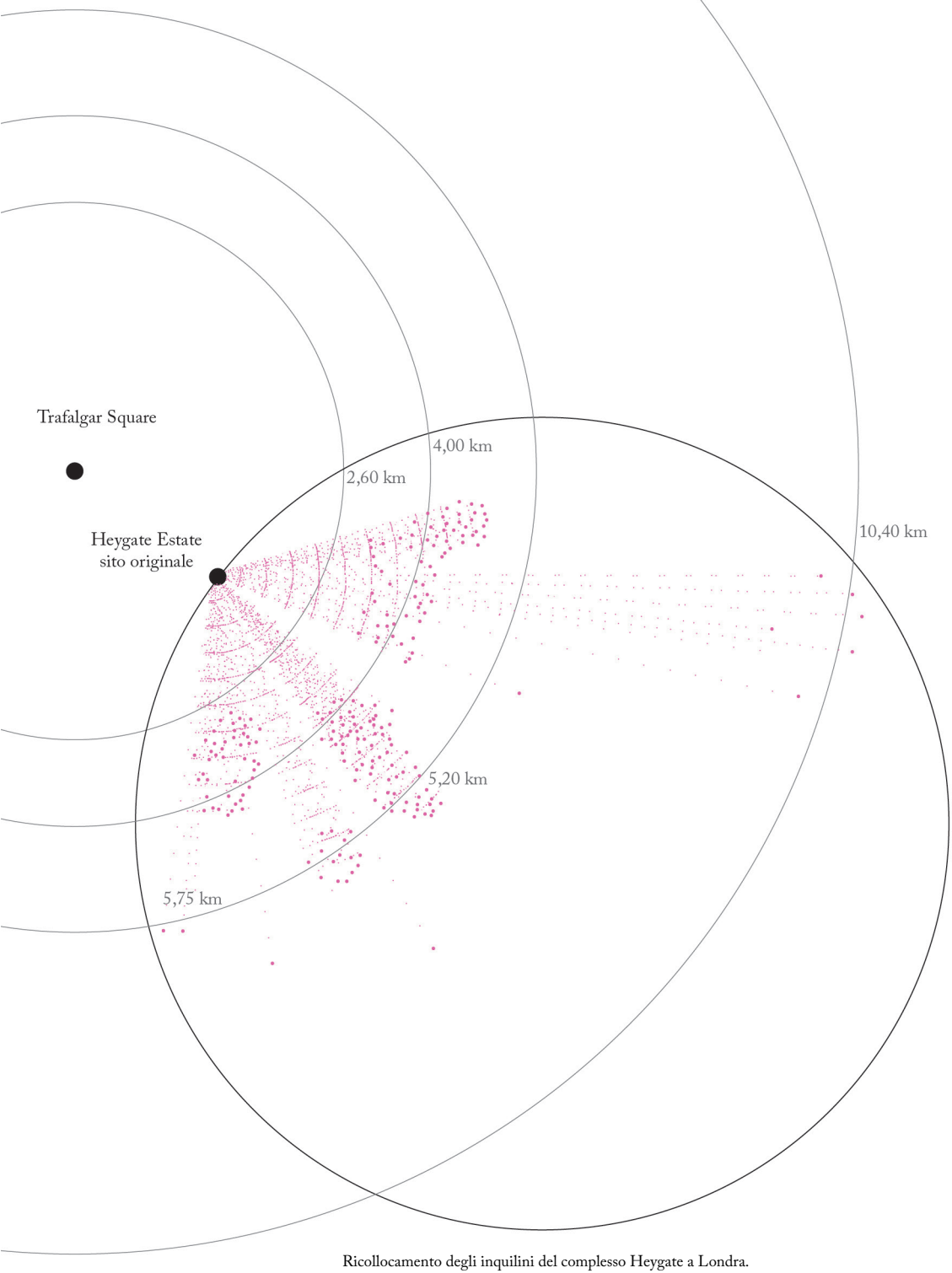
Quanto appena descritto è un fenomeno tipico delle *arrival cities* dei Paesi in via di sviluppo. Particolare è il procedimento che avviene invece nelle periferie delle grandi città del *global north* ed in generale dei Paesi sviluppati. Ad una consistente migrazione dalle zone rurali si affianca una migrazione interna dalle zone centrali in direzione opposta verso le periferie. A causa di processi di risanamento, gentrificazione o semplici scelte politiche, è tipico che gruppi di persone vengono spostati dalle loro abitazioni (o sfrattati, nel caso di occupazioni illegali) per essere successivamente ricollocati in zone più economiche e inevitabilmente meno desiderabili. È questo il caso dell'area di Londra

19 M. O. Smolka, A. de A. Larangeira, *Informality and Poverty in Latin American Urban Policies*, in "The New Global Frontier", Londra, Earthscan, 2008.

nota come Heygate[20] (oggi chiamata Elephant Park), che nel 2014 è stata demolita per ospitare nuovi complessi residenziali, e la cui comunità è stata ricollocata gradualmente sempre più distante dalla vecchia residenza e di conseguenza dal centro della città.

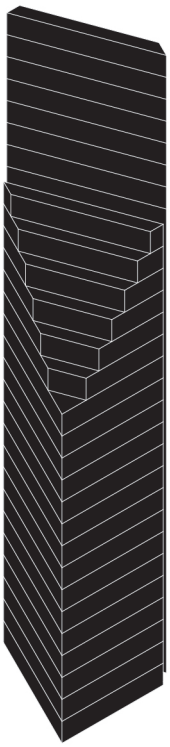
L'urbanizzazione nei Paesi sviluppati presenta inoltre uno sviluppo maggiormente verticale nella collocazione dei migranti. Le città di questi Paesi, forse ereditando caratteri dal loro impianto storico, non subiscono tanto uno sviluppo orizzontale a perdita d'occhio come le immense megalopoli africane o indiane, ma più un aumento di densità a parità di utilizzo di suolo costruendo grattacieli e edifici sviluppati maggiormente in altezza. Le periferie di queste realtà non sono quindi caratterizzate da baracche di pochi livelli, ma da una moltitudine di palazzine multipiano che svettano nel panorama intervallate da ampi "non luoghi" fatti di strade e parcheggi. Sono le *banlieue* francesi, gli alloggi popolari italiani, l'edilizia sociale tedesca. Tutti costruiti intorno al secondo dopoguerra per far fronte alle ondate migratorie del boom economico, queste soluzioni presentano caratteristiche simili e si contraddistinguono oggi per la loro scarsa qualità abitativa, le soventi critiche condizioni economiche di chi vi abita, il problema delle loro occupazioni illegali o del loro eventuale abbandono. Il condominio ripetuto ossessivamente è stato un grosso tema di discussione tra gli architetti ed è oggi l'elemento che più contraddistingue visivamente la periferia delle grosse città europee. Ma *slum* "verticali" sono anche i grattacieli in cui sono costretti a vivere un gran numero dei cittadini di Hong Kong (abitazioni conosciute con il nome di *cage homes* a ben rappresentare le loro limitate dimensioni), o la Torre David a Caracas, il più alto grattacielo del Venezuela quando nel 1994 la crisi ha bloccato il suo completamento, favorendo inevitabilmente lo *squatting* da parte di famiglie economicamente disagiate su 28 dei suoi 45 piani.

20 London Tenants Federation, Loretta Lees, Just Space, Southwark Notes Archive Group, *Staying Put, An Anti-Gentrification Handbook for Council Estates in London*, Londra, Calverts Co-operative, 2014.

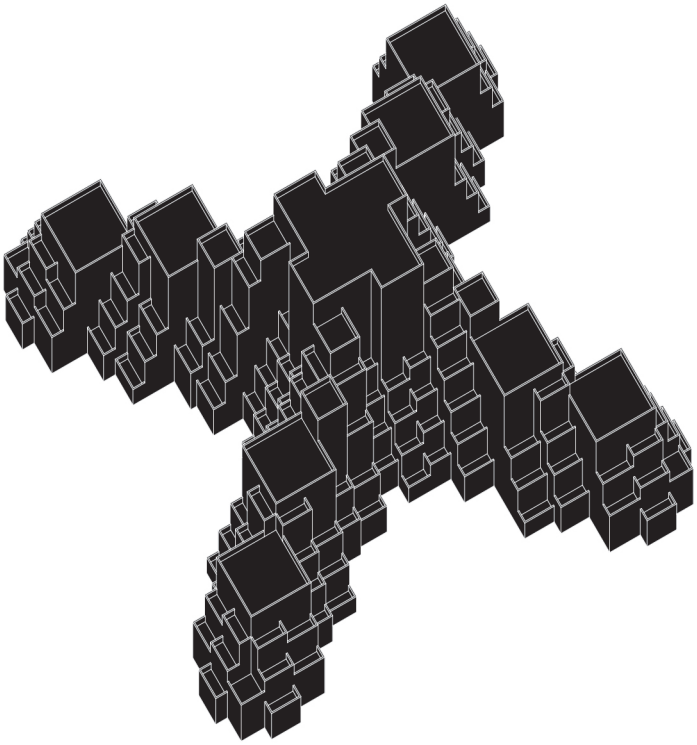


Ricollocamento degli inquilini del complesso Heygate a Londra.
Nessuno ha ricevuto un'abitazione in una zona più vicina al centro città.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: London Tenants Federation, Loretta Lees, Just Space, Southwark Notes Archive Group, *Staying Put, An Anti-Gentrification Handbook for Council Estates in London*, Londra, Calverts Co-operative, 2014)

◄ Vista aerea del quartiere Santosh Park e Uttam Nagar, Delhi (India).
(Immagine tratta da: *https://www.over-view.com/fiftyfive*)



Torre David, Caracas (Venezuela)
Era considerata il più grande slum verticale al mondo, ospitando più di 1000 persone nei suoi 45 piani di altezza. Quando venne occupato, nell'edificio mancavano ascensori, impianti elettrici, acqua corrente, infissi e in molte parti anche porzioni di muro. Negli anni gli squatters hanno abusivamente aperto negozi e attività, tra cui uno studio dentistico.
(Immagine tratta da: *https://www.archdaily.com/900858/last-floors-of-the-infamous-torre-de-david-have-tilted-following-an-earthquake*)

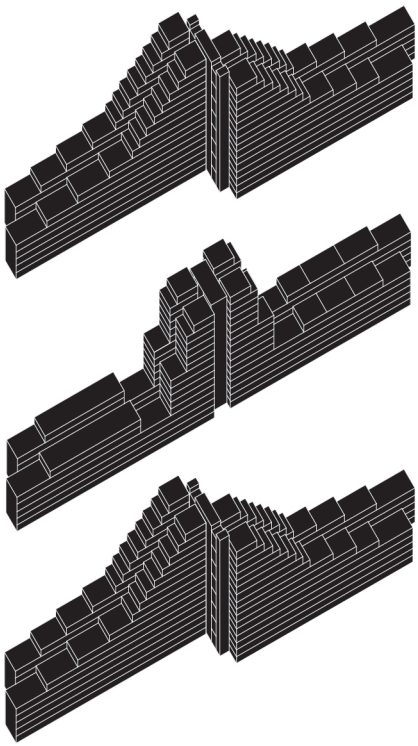


Les Pyramides, Evry (Francia)

Progetto avviato nel 1971 ad Evry, comune di circa 50.000 abitanti non distante da Parigi, costruito per far fronte ad una alta urbanizzazione. Gli edifici a forma di piramide sono moduli pre-costruiti installati su uno scheletro di travi e pilastri. Oggi l'area su cui sorgono è classificata come area urbana sensibile.

◄ Una tipica banlieue (periferia) francese a La Courneuve.

(Immagine tratta da: *https://time.com/4115066/paris-attacks-muslim-banlieue-suburb-backlash/*)

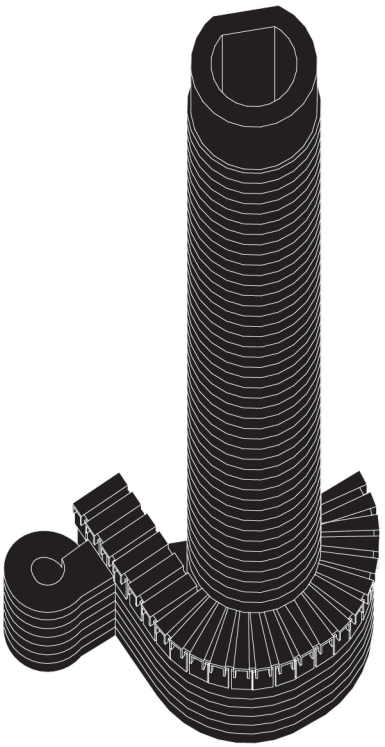


Le Vele, Scampia, Napoli (Italia)

Palazzi ad uso residenziale costruiti tra il 1962 e il 1975 in previsione di uno sviluppo della città verso est. La mancata realizzazione di centri sociali e di spazi commerciali, che erano stati progettati, è una delle cause del fallimento e del grave stato di degrado in cui versano. Il 29 agosto 2016 una delibera comunale ha previsto il loro abbattimento.

◄ Edilizia residenziale pubblica modenese della seconda metà del secolo scorso.

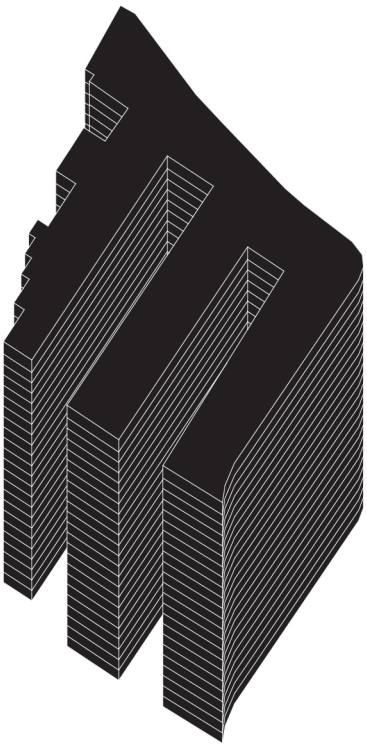
(Immagine tratta da: *http://www.modenatoday.it/politica/modifiche-criteri-graduatorie-case-popolari-modena-2016.html*)



Ponte City Apartments, Johannesburg (Sud Africa)
Costruito nel 1975, con i suoi 173 metri è il grattacielo residenziale più alto in Africa. La struttura cilindrica di 55 piani è vuota all"interno per permettere l'arrivo di maggiore luce negli appartamenti. Verso la fine degli anni Otttanta, gangs e attività criminali hanno lentamente preso possesso dell'edificio trasfromando Ponte City in un luogo violento e pericoloso.
◄ (Immagine tratta da: Ryan Koopmans, *Ponte City Apartments*)

SLOW
慢駛

SLOW



Yick Cheong Building, Hong Kong (Hong Kong)

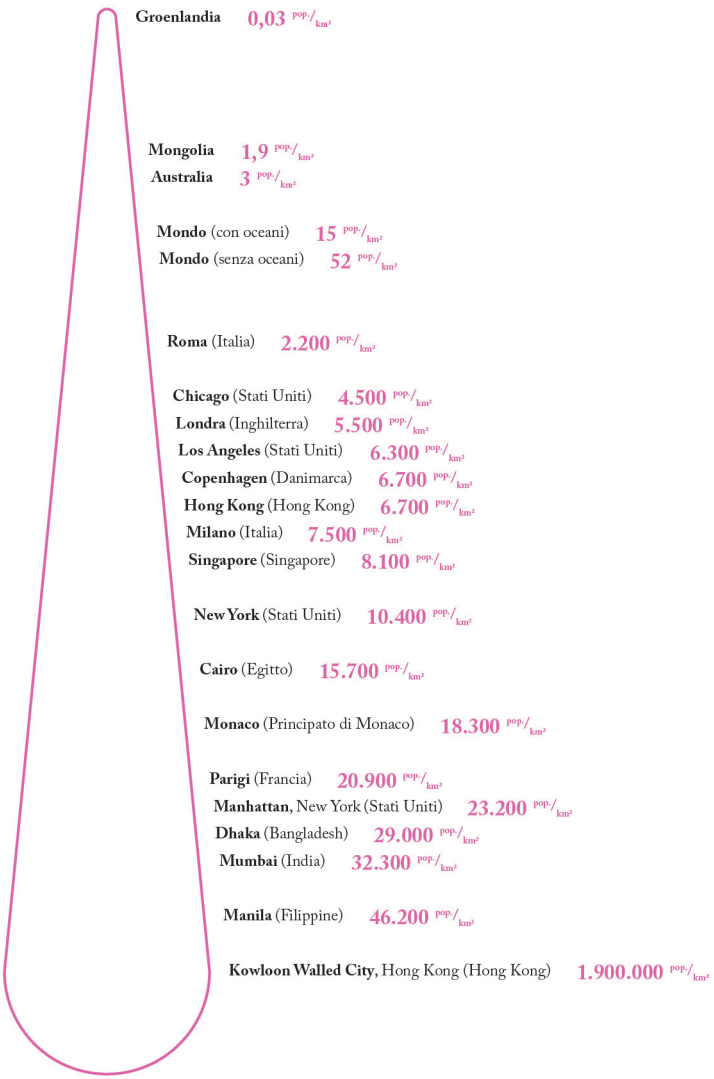
I vertiginosi grattacieli di Hong Kong costituiscono veri e propri slum verticali, ospitando un elevato numero di persone per unità grazie alla suddivisione degli ambienti in micro unità (*cage homes* o *mosquito houses*)

◄◄◄◄ (Immagine tratta da: Gary Cummins, National Geographic Travel Photographer Of The Year, menzione d'onore categoria "Città")

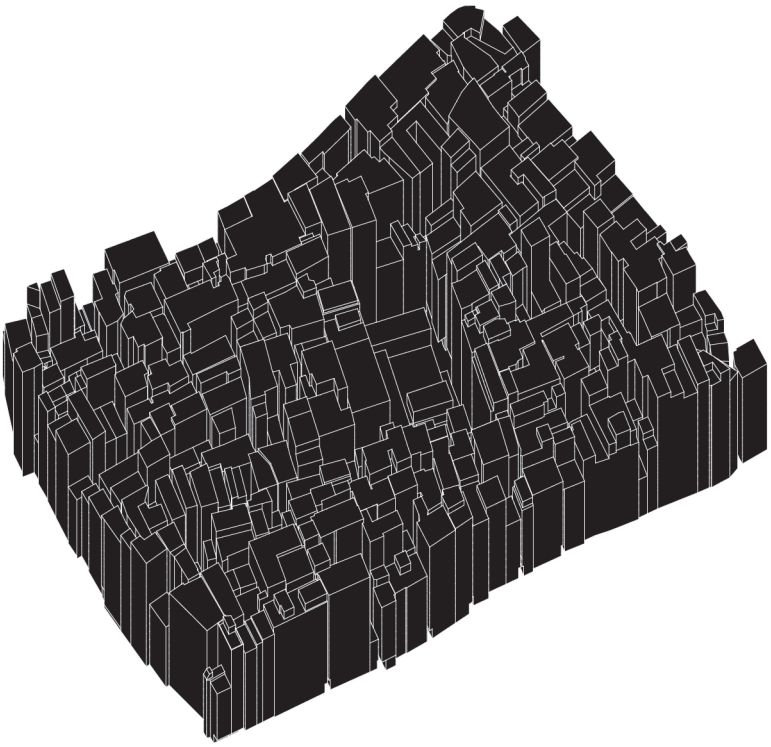
◄◄◄ (Immagine tratta da: Gary Cummins, National Geographic Travel Photographer Of The Year, menzione d'onore categoria "Città")

◄◄ Yick Cheong Building, (M. Wolf, *Architecture of density #120*, in "Architecture of Density", Berlino, Peperoni Books, 2012)

◄ (Immagine tratta da: *https://unsplash.com/photos/nMHY0SHuiVQ*)

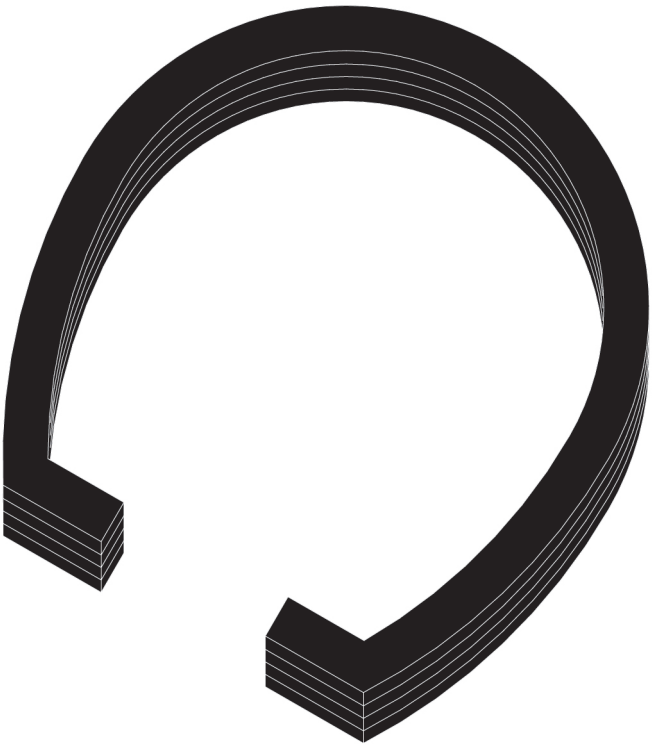


Densità abitativa di alcuni Stati e città.
(Dati estratti da sito ufficiale: *World Bank, Eurostat, UN projection*)
◄◄ (Immagine tratta da: *http://www.cztv.com/travel/folder13564/2014/12/2014-12-194360579.html*)
◄ (Immagine tratta da: *https://it.wikipedia.org/wiki/Citt%C3%A0_murata_di_Kowloon*)



Kowloon Walled City, Hong Kong (Hong Kong)

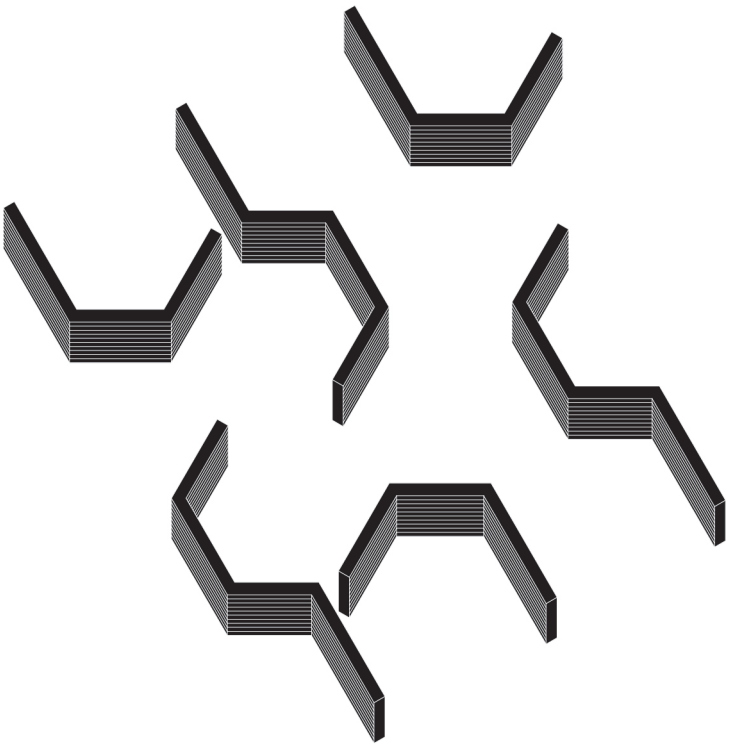
Sorto sull'impronta di un forte militare della dinastia Qing, prima della sua demolizione nel 1993 ospitava su un lotto di 126x213 metri (0,026 km^2) più di 500 edifici, circa 50.000 abitanti, con una densità di quasi due milioni ab/ km^2 (Manhattan, per fare un confronto, ha una densità di circa 23.000 ab/km^2). Dal 1970 è stata soggetta al controllo pressoché totale delle gangs locali con elevati tassi di prostituzione, gioco d'azzardo e abuso di droga.



Hufeisensiedlung, Berlino (Germania)

Costruito nei 1925-1933 da Bruno Taut per far fronte all'esplosione demografica che ha caratterizzato Berlino ed in generale le grandi città tedesche all'inizio del XX secolo. È un complesso di più di 1.300 appartamenti disposti su edifici fronte strada a tre piani, e 670 villette a schiera con giardino e terrazzo. In posizione centrale, un edificio lungo più di 350 metri a forma di ferro di cavallo unisce 29 diverse unità. Tutto l'intervento è immerso nel verde con l'obiettivo di percepire gli spazi come urbani e rurali allo stesso tempo.

◄ Berlino est (Germania), sistema costruttivo *Plattenbau* (prefabbricazione) utilizzato nelle periferie tedesche nella seconda metà del secolo scorso. (Immagine tratta da: *https://lightsniper.de/plattenbau-berlin/*).



Bijlmermeer, Amsterdam (Olanda)

Questo quartiere ospita oggi più di 50.000 abitanti di 150 nazionalità differenti in edifici multipiano disposti su una griglia ad alveare. Negli anni, segregazioni razziali e ghettizzazioni hanno portato quest'area a diventare una delle zone più pericolose e inospitali di Amsterdam. In planimetria, gli edifici sono separati da grosse aree verdi e due livelli di infrastruttura, uno riservato alle macchine e l'altro a pedoni e biciclette. L'impossibilità di aprire attività ha notevolmente influito sul destino di quest'area.

Troppo spesso i migranti passano da una povertà rurale ad una povertà urbana, di fatto senza avere miglioramenti qualitativi. I movimenti di denaro, informazioni e persone, come la possibilità di aprire piccole attività, sono di fondamentale importanza per il successo di ogni *arrival city*, e la loro mancanza, o la presenza di leggi che trattengono gli immigrati dall'aprirli, è sovente un fattore che trasforma le *arrival cities* in luoghi di povertà e crimine. Ogni attività creata all'interno di queste realtà è fine all'obiettivo di creare una relazione tra città e campagna. Relazione nella quale le *arrival cities* funzionano da intermediari: dalla prima ricevono denaro grazie alle loro attività, il quale viene poi girato alle proprie famiglie nelle zone rurali. Ogni anno per esempio, le zone rurali del Bangladesh ricevono quasi undici miliardi di dollari da parte dei parenti che sono migrati all'estero, una somma equivalente alla cifra raggiunta da tutte le esportazioni annuali del Paese, e molto più alta della totalità degli aiuti esterni che riceve ogni anno. Questo flusso di denaro serve due importanti funzioni: trasforma i migranti rurali in "proto" abitanti delle città finanziariamente e culturalmente più avanzati, e trasforma le realtà rurali in realtà più urbane e civilizzate capaci di auto supportarsi. È un duplice movimento che crea benefici in modo reciproco: porta all'urbanizzazione dei villaggi e delle zone rurali allo stesso modo di come rivitalizza la città incrementandone l'energia umana e sociale. Il flusso di denaro prodotto dai migranti rurali e diretto alle campagne aiuta incredibilmente gli individui che le vivono a migliorare i propri standard di vita: elettricità, telefono, televisione, sono tutti "lussi" resi possibili dalle generazioni di padri e madri che decidono di allontanarsi dalla propria famiglia per migrare in città cercando di garantire un futuro migliore ai figli. Il destino dei villaggi risiede molto nel come vengono gestite le grosse città e le loro *arrival cities*. Dare la possibilità ai migranti di aprire delle proprie attività, gestendo così dei modesti flussi di denaro verso la campagna dove risiede la propria famiglia, contribuisce all'urbanizzazione di queste zone rurali e quindi al miglioramento qualitativo di esse. Il futuro del villaggio è nell'organizzazione e la gestione

Il ragazzo della via Gluck

Questa è la storia
Di uno di noi
Anche lui nato per caso in via Gluck
In una casa, fuori città
Gente tranquilla, che lavorava
Là dove c'era l'erba ora c'è
Una città
E quella casa
In mezzo al verde ormai
Dove sarà

Questo ragazzo della via Gluck
Si divertiva a giocare con me
Ma un giorno disse
Vado in città
E lo diceva mentre piangeva
Io gli domando amico
Non sei contento
Vai finalmente a stare in città
Là troverai le cose che non hai avuto qui
Potrai lavarti in casa senza andar Giù nel cortile

Mio caro amico, disse
Qui sono nato
In questa strada
Ora lascio il mio cuore
Ma come fai a non capire
È una fortuna, per voi che restate
A piedi nudi a giocare nei prati
Mentre là in centro respiro il cemento
Ma verrà un giorno che ritornerò

Ancora qui
E sentirò l'amico treno
Che fischia così
"Wa wa"

Passano gli anni
Ma otto son lunghi
Però quel ragazzo ne ha fatta di strada
Ma non si scorda la sua prima casa
Ora coi soldi lui può comperarla
Torna e non trova gli amici che aveva
Solo case su case
Catrame e cemento

Là dove c'era l'erba ora c'è
Una città
E quella casa in mezzo al verde ormai
Dove sarà

Eh no
Non so, non so perché
Perché continuano
A costruire, le case
E non lasciano l'erba
Non lasciano l'erba
Non lasciano l'erba
Non lasciano l'erba

Eh no
Se andiamo avanti così, chissà
Come si farà
Chissà

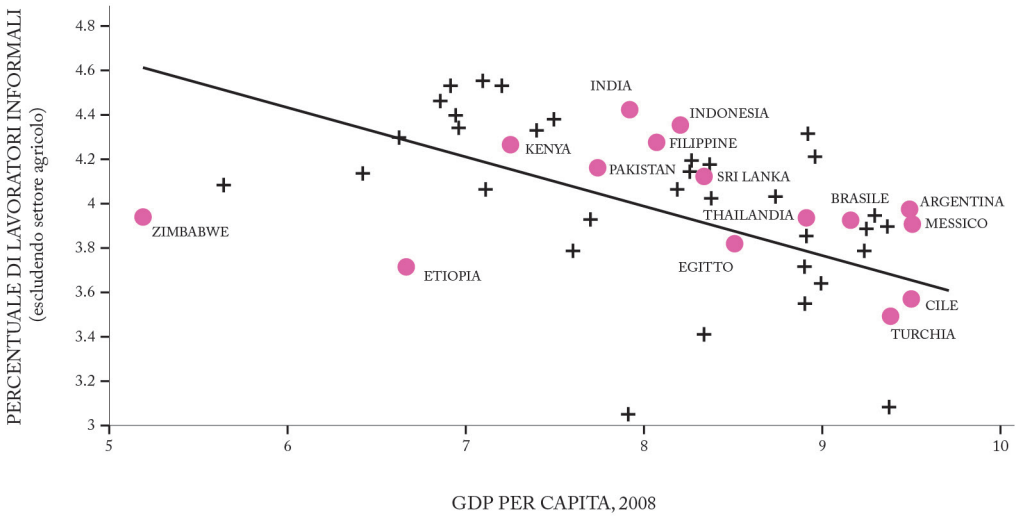
Adriano Celentano
La Festa, 1966

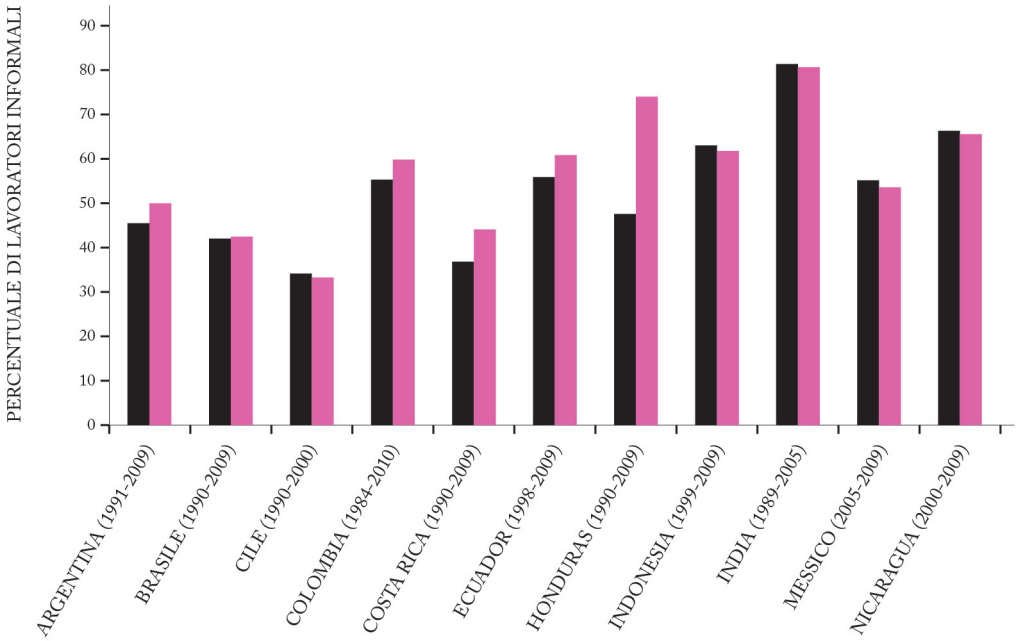
L'espansione incontrollata delle città è un fenomeno che molti Paesi sviluppati, tra cui l'Italia, hanno iniziato a subire a partire dal secondo dopoguerra. Questo processo ha portato all'inclusione involontaria nell'area urbana di villaggi e piccoli paesi che sorgevano sui confini delle città più grandi.

delle città e dei suoi migranti. Al contrario, il futuro delle città spesso dipende dalla gestione dei villaggi e delle persone che migrano da essi. La cattiva gestione dell'*arrival city* trasforma il villaggio in una prigione, la cattiva gestione del villaggio può far esplodere l'*arrival city*.
Questa economia informale, un tempo considerata secondaria e all'ombra del principale settore industriale, costituisce oggi un quarto di tutti i lavori nelle Nazioni post-comunismo, nonché un terzo in nord Africa, 70% in India e più del 90% nelle regioni più povere dell'Africa. È una forma di lavoro che è facilmente disponibile per tutti quelli che arrivano in città. Più le Nazioni cercano di regolamentare, controllare o vietare la migrazione rurale, più esse sperimentano uno stallo nella crescita economica. Senza urbanizzazione, l'economia stagna. In aggiunta, in molti studi fatti su Paesi del sud asiatico, le leggi sul controllo della migrazione hanno ulteriormente peggiorato la vita dei nuovi cittadini, favorendo così inconsapevolmente corruzione, criminalità e squallore delle *arrival cities*.[21]
Uno studio della World Bank del 2009[22] ha concluso che il modo più effettivo per ridurre la povertà ed aumentare la crescita economica è incoraggiando la più alta densità urbana possibile e la crescita delle città più grandi tramite la migrazione, assicurando però un continuo sostegno da parte dello Stato in infrastrutture e più generali investimenti nelle aree urbane dove i migranti finiscono con il posizionarsi. Le *arrival cities* a cui non vengono applicate politiche di controllo rappresentano forme di sviluppo molto più efficienti di altre aree delle medesime città.

21 L. Jellinek, *The Changing Fortunes of a Jakarta Street Trader*, in *The Urbanization of the Third World*, ed J. Gugler, Oxford, Oxford University Press, 1988; A. Gilbert, Urban and Regional Systems: A Suitable Case for treatment?, in *Cities, Poverty and Development,* ed Alan Gilbert and J. Gugler, Oxford, Oxford University Press, 1992.

22 The World Bank, *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, Washington, IBRD, 2009.





▲ Occupazioni informali nei Paesi in via di sviluppo.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: OECD, *World Development Indicators*, 2010)
▼ Percentuale della popolazione con impiego in occupazioni informali.
(Rappresentazione degli autori basata su dati estratti da: ILO KILM, *Employment in the informal economy*)

Shenzhen, il fallimento

Shenzhen, città cinese localizzata immediatamente a nord di Hong Kong, nel 1980 era un villaggio di 25.000 persone, oggi conta più di tredici milioni di abitanti. L'area urbana ha registrato la crescita di popolazione più veloce al mondo dalla seconda metà del XX secolo. Questa crescita esponenziale è dovuta alla scelta, nel 1980, di abbracciare politiche capitalistiche per trasformare il modello economico cinese tradizionale in un modello più liberale e aperto a investimenti provenienti da compagnie estere e permettere a quest'ultime di potersi insediare e operare. Oggi questa è leader nel settore high-tech, ospita alcune tra le più importanti università del Paese ed è dove grosse aziende mondiali hanno sede. Shenzhen è quindi una *arrival city* creata di proposito, per accogliere l'ingente massa di lavoratori ed investitori esterni in densi edifici a torre. Ma Shenzhen è anche una *arrival city* fallita, perché dagli anni Novanta ha subito una costante perdita dei suoi cittadini meno "specializzati", la classe media ordinaria che non ha educazione universitaria. Il flusso migratorio contrario, verso le zone rurali, è dovuto all'insostenibile costo della vita nella metropoli che non rende possibile l'acquisto di una rudimentale casa nelle periferie su cui fare base per la costruzione di un piccolo business che costituisca un inizio di vita urbana. Questo aspetto, legato al rigido sistema di certificazione della Repubblica Popolare Cinese (*hukou*),[23] ha determinato lo svuotamento della città ed il rapido sorgere di città "satelliti" informali appena fuori Shenzhen abitate principalmente da questi immigrati delle province più povere.
Nel 2008, Qin Hui, professore di storia all'università Tsinghua di Pechino, ha dichiarato che la città di Shenzhen potrebbe risolvere i suoi problemi di urbanizzazione solo incoraggiando lo sviluppo di *arrival cities* ed insediamenti informali.[24] In tutto il mondo, esperti e figure politiche si stanno rendendo conto che i quartieri abitati da migranti rurali sono cruciali per il futuro delle città, non un problema da eliminare.

23 *Hukou*: sistema di registrazione famigliare cinese che classi ca ogni individuo, n dalla nascita, sulla base di una serie di parametri tra cui provenienza (rurale o urbana), indirizzo, professione, etnia e religione. Da metà del secolo scorso è diventato specificatamente uno strumento per controllare lo spostamento delle persone tra le città e le campagne. (*Hukou*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 18 settembre 2019. *https://en.wikipedia.org/wiki/Hukou*)

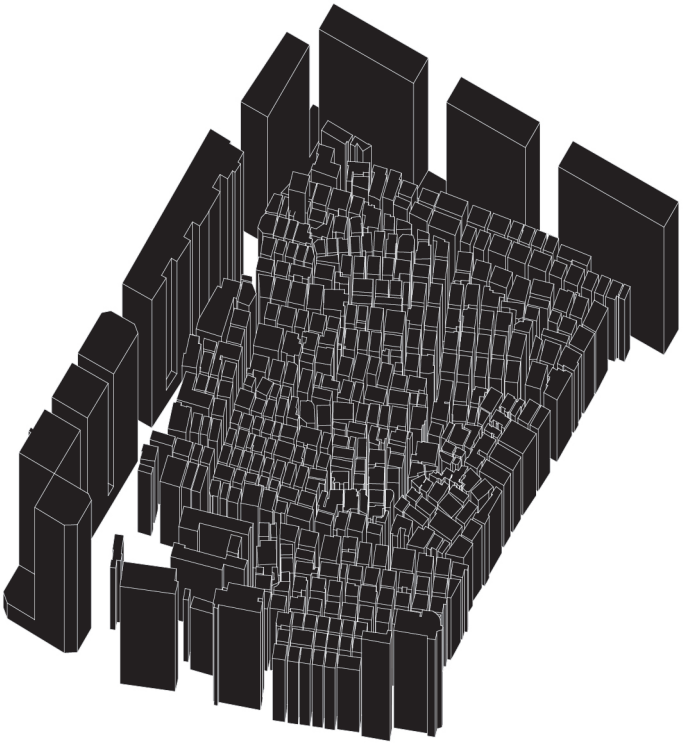
24 Xinhua, *Tsinghua Professor: Big Chinese Cities Need Slums for Migrant Workers*, People's Daily, 15 Aprile 2008; F. Tam, *Mayor Aims to Put Shenzhen at Top of Mainland's Welfare League*, South China Morning Post, 15 Aprile 2008.

“It is no shame for big cities to have such areas. On the contrary, Shenzhen and other cities should take initiatives to [permit] cheap residential areas for low-income residents including migran workers who want to stay in the cities where they work.”

-Qin Hui

Xinhua, *Tsinghua Professor: Big Chinese Cities Need Slums for Migrant Workers*, People’s Daily, 15 Aprile 2008;

Hilton



Urban village, Shenzhen (Cina)

L'urbanizzazione avuta da Shenzhen in un periodo di tempo molto breve ha portato l'inglobamento nei suoi confini di molti villaggi rurali che sorgevano nel territorio limitrofo, ancora oggi ben riconoscibili e sovrastati dai grattacieli della metropoli.

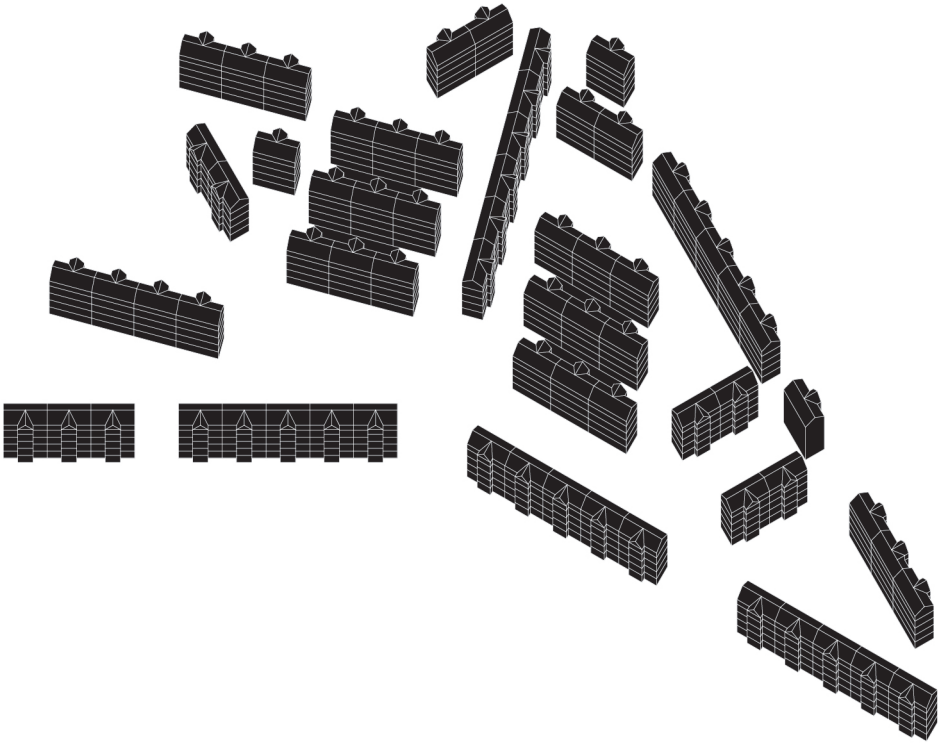
◄ ◄ ◄ (Immagine tratta da: *http://dothi.reatimes.vn/xem-cach-tham-quyen-phu-xanh-thanh-pho-chat-hep-201400.html*)

◄ ◄ (Immagine tratta da: *https://mrmannoticias.blogspot.com/2016/08/*)

◄ (Immagine tratta da: *https://canejason.wordpress.com/2014/03/26/urban-village-shenzhen-china/*)

Kibera, l'inadeguatezza

Kibera è una baraccopoli di circa 200.000 abitanti a Nairobi, in Kenya. Nata più di un secolo fa durante il colonialismo britannico, è una perfetta *arrival city* funzionante, vero strumento di urbanizzazione che lavora da interfaccia nell'introdurre villaggi e popolazioni rurali all'interno della città. Per quanto funzionante, la vita a cui sono costrette le persone che abitano è molto poco dignitosa: l'acqua è presente solo in alcuni pozzi gestiti da mafie locali, non vi sono bagni privati nelle abitazioni ma solo pubblici in cui bisogna fare più di un'ora di coda, non c'è la possibilità di aprire piccole attività commerciali (e abbiamo già visto quanto questo sia importante per la sopravvivenza di una *arrival city*), non vi sono né scuole né ospedali. Infine, altro aspetto su cui ci si è già concentrati, è difficile possedere la proprietà della casa in cui si vive o del terreno su cui essa sorge. La soluzione individuata da UN-Habitat è stata quella di costruire clusters di palazzine grigie con balconi e tetti in tegole di cotto. È un procedimento, questo di risanamento degli *slums* e delle *favelas*, che è universalmente utilizzato nelle periferie delle grosse megalopoli che maggiormente soffrono dell'urbanizzazione: San Paolo, Istanbul, Pechino. Questo intervento, chiamato KENSUP, ha come obiettivo quello di trasferire gli abitanti di Kibera dalle loro baracche a questi appartamenti dotati di elettricità, acqua e sanitari, e di cui acquisiscono anche la completa proprietà.
Per quanto onorevoli nelle intenzioni, il problema di questa tipologia di interventi risiede in una semplice considerazione: una migliore soluzione abitativa avrà sempre un più alto valore commerciale. In questi contesti, i migranti rurali sono ossessionati dalla proprietà commerciale della propria abitazione, essendo il mercato immobiliare uno dei modi più semplici per fuggire dalla povertà. Questa possibilità di guadagno si concretizza maggiormente visto che di norma questi interventi governativi di riqualifica seguono gli standard abitativi imposti dalla legge. In poche parole, gli inquilini non avrebbero modo di trarre nessun guadagno dalla propria abitazione se questa fosse



Kibera Soweto East, Naironi (Nigeria)
Parte del programma KENSUP (Kenya Slum Upgrading Programme) finanziato da UN-Habitat ed il governo keniano, consiste nella costruzione di edifici di sei piani dotati di elettricità, servizi sanitari ed acqua corrente, in cui vivranno alcuni abitanti di Kibera, il più grande *slum* al mondo che ospita un quinto degli abitanti dell'intera Nairobi.

grossomodo simile alla precedente baracca in cui stavano. Ma gli appartamenti di nuova costruzione, come nel caso del progetto KENSUP disegnati seguendo le normative per la classe media, sono strutturati per avere almeno tre stanze totali per unità. Una volta realizzato questo, i proprietari potevano agire in due modi: affittare le altre due stanze ad altri nuclei familiari vivendo nella terza (in condizioni prossime a quelle delle baracche), o vendere l'appartamento ad una famiglia della classe media, mettendo quindi da parte soldi per garantire un futuro in città alla generazione successiva, e portando alla creazione di *enclaves* della classe media sui confini dell'*arrival city*. Il programma del governo keniano è stato quello di migliorare le condizioni delle abitazioni e delle infrastrutture, ma agli standard dei Paesi sviluppati.
Più importanti di queste soluzioni è la completa integrazione dei migranti nella vita e nei ritmi della città consolidata. Se un impedimento allo sviluppo delle *arrival cities* può essere rimosso, lo Stato deve procedere in questa direzione provvedendo a garantire i sistemi base, conseguentemente queste periferie si prenderanno cura di loro stesse. La trasformabilità ed il dinamismo che le caratterizza le rende capaci di risollevarsi in modo molto più resiliente rispetto ad altri quartieri. Più che grossi e "rumorosi" interventi che necessitano grossi investimenti, e che lasciano credere che vengano fatti più per visibilità che per vera necessità, sono i piccoli interventi che dovrebbero essere maggiormente sostenuti: l'installazione di nuovi lampioni, implemento del trasporto pubblico fin dentro questi bassifondi, sono interventi che fanno una enorme differenza e che possono trasformare queste aree in luoghi desiderabili e "vivi". È il concetto di "gradual money" e "cataclysmic money"[25] espresso da Jane Jacobs, e le conseguenze che queste hanno sullo sviluppo urbano di queste fragili realtà. La seconda, nello specifico, è la soluzione che può portare ad eventi catastrofici, piuttosto che graduali, perché si tratta di grossi investimenti che avvengono istantaneamente senza preavviso. Questo può portare a gentrificazione, problemi di sicurezza, igiene, perdita dell'identità di quartiere. I cambiamenti in zone instabili devono avvenire

25 J. Jacobs, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane,* Milano, Einaudi, 2009, pp. 293-294.

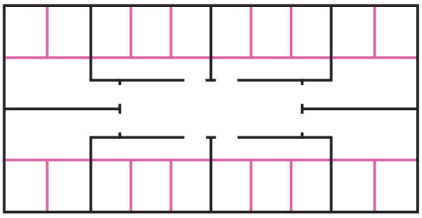
con la piena complicità della comunità locale, con processi di sensibilizzazione alle problematiche ed una partecipazione più emotiva che economica.

The Greatest
WWF
for a living planet
To pledge for a living plan

Race on Earth 2007/08
Race For a Living Planet
et, visit www.thegreatestrace.com
Standard Chartered
03 Mumbai
THE HISTORIC RACE
04 Hong Kong
THE HARBOUR RACE

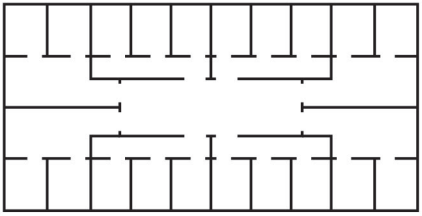
Dura Coat
Royale
Dura Coat

utilizzo ideale



8 appartamenti
8 famiglie

utilizzo reale



8 appartamenti
24 famiglie

Le residenze del progetto KENSUP a Kibera sono state progettate sugli standard della classe media keniana (almeno tre stanze per unità), ma i migranti rurali a cui è stata assegnato un'appartamento, abituati a vivere in monolocali con bagno in comune, hanno approfittato dell'occasione per affittare le altre stanze ad altre famiglie, avendo così qualche entrata mensile addizionale.

◄ La manzanza di spazi commerciali riduce gli abitanti di Kibera ad utilizzare alcune stanze delle abitazioni per esporre la merce (Immagine tratta da: *https://christinagossmanntravels.wordpress.com/2013/01/*)

◄ (Immagine tratta da: *http://www.thenewhumanitarian.org/fr/node/246830*)

The next big thing

È assolutamente comprensibile l'atteggiamento diffuso oggi da parte di alcuni Stati e dei loro governi di attuare politiche molto rigide nei confronti dei migranti. Anche le ultime elezioni politiche europee del 2019 hanno visto prevalere o ricevere molti consensi quei partiti, sovente di estrema destra, tra i cui punti principali di propaganda vi erano politiche dure sul tema dell'immigrazione. È assolutamente comprensibile, come dicevamo, che gli Stati agiscano in questa direzione, soprattutto in momenti di crisi per ragioni politiche ed economiche, come in caso di alti tassi di disoccupazione. Ma è importante comprendere come queste misure di contenimento non possano essere permanenti: il flusso migratorio verso le città non cesserà mai di essere presente, talvolta più intensamente talvolta meno, ma in modo costante. I Paesi del mondo sviluppato dovrebbero approfittare della componente migratoria e trasformarla a proprio vantaggio. I motivi per cui la componente "rurale" in città avrà sempre più importanza a livello urbano e nel panorama mondiale sono essenzialmente due. Il primo è economico: i Paesi sviluppati sperimenteranno nei prossimi decenni una mancanza di manodopera in lavori qualificati e, soprattutto, non qualificati. Le ragioni sono dovute alla riduzione della dimensione famigliare e del numero di figli, la quale porterà inevitabilmente ad una popolazione a rapido invecchiamento. Questo significa una instabilità nel rapporto nascite-morti che comporterà a sua volta un aumento dei costi per pensioni ed in generale tutti i servizi gestiti e garantiti dallo Stato. Per evitare che la soluzione sia l'aumento di tasse, il taglio di servizi o l'innalzamento dell'età per il pensionamento di vecchiaia, l'accoglienza dei migranti e la possibilità di dargli un lavoro è sicuramente la soluzione meno dolorosa. La seconda motivazione è politica: la migrazione verso la città continuerà imprescindibilmente dalla creazione di muri sui confini nazionali, dalla chiusura dei porti o dal controllo totalitario degli accessi. I migranti troveranno sempre nuove vie per raggiungere la città. Prima i Paesi sviluppati si renderanno

conto dell'impossibilità di arginare questa inondazione iniziando con il "reclutamento attivo" e trasformandoli in cittadini, prima capiranno che questi milioni di viaggiatori costituiscono una comunità che può votare e deve pagare le tasse. Se il fenomeno non è stoppabile o controllabile, almeno che porti vantaggio agli Stati.

Se abbandonate e lasciate a loro stesse, le *arrival cities* sviluppano inevitabilmente dei meccanismi di auto-difesa: in Brasile sotto forma di gang legate allo spaccio di droga, in India in nazionalismi, e nelle *arrival cities* europee in estremismi islamici. Se viene dato un input, questi luoghi risorgono, senza, esplodono. Le *arrival cities*, ed è importante ricordarlo sempre, non sono luoghi fissi e statici, ma dinamici. È nelle nostre competenze assicurarsi che intraprendano la direzione corretta.

Molte *arrival cities* cominciano la loro storia come baraccopoli/*slums*, ma non tutti gli *slums* sono *arrival cities*. Ciò che sembra costituire una costante di successo o fallimento tra le *arrival cities* mondiali è legata alla loro forma fisica. La disposizione di strade ed edifici, le connessioni del trasporto pubblico con il centro economico e culturale, la presenza di scuole, ospedali e centri sociali, una densità abbastanza elevata di abitazioni, la presenza di parchi e zone pubbliche, la possibilità di aprire attività commerciali al piano terra o aggiungere stanze alla propria abitazione. Tutti questi sono aspetti che, quando presenti, favoriscono la trasformazione di queste aree in "macchine di integrazione perfettamente funzionanti".[26]
La localizzazione, in particolare, risulta essere uno degli aspetti che più di altri condiziona il futuro delle *arrival cities*. La vicinanza o meno alle zone centrali della città, dove una considerevole percentuale dei migranti lavora, e la copertura del trasporto (privato e pubblico) per raggiungerle influisce il contributo e la partecipazione delle periferie nella vita urbana della città. Analizzando la dimensione e lo sviluppo delle più grandi città ad ogni epoca, un principio sembra avere dato forma e allo

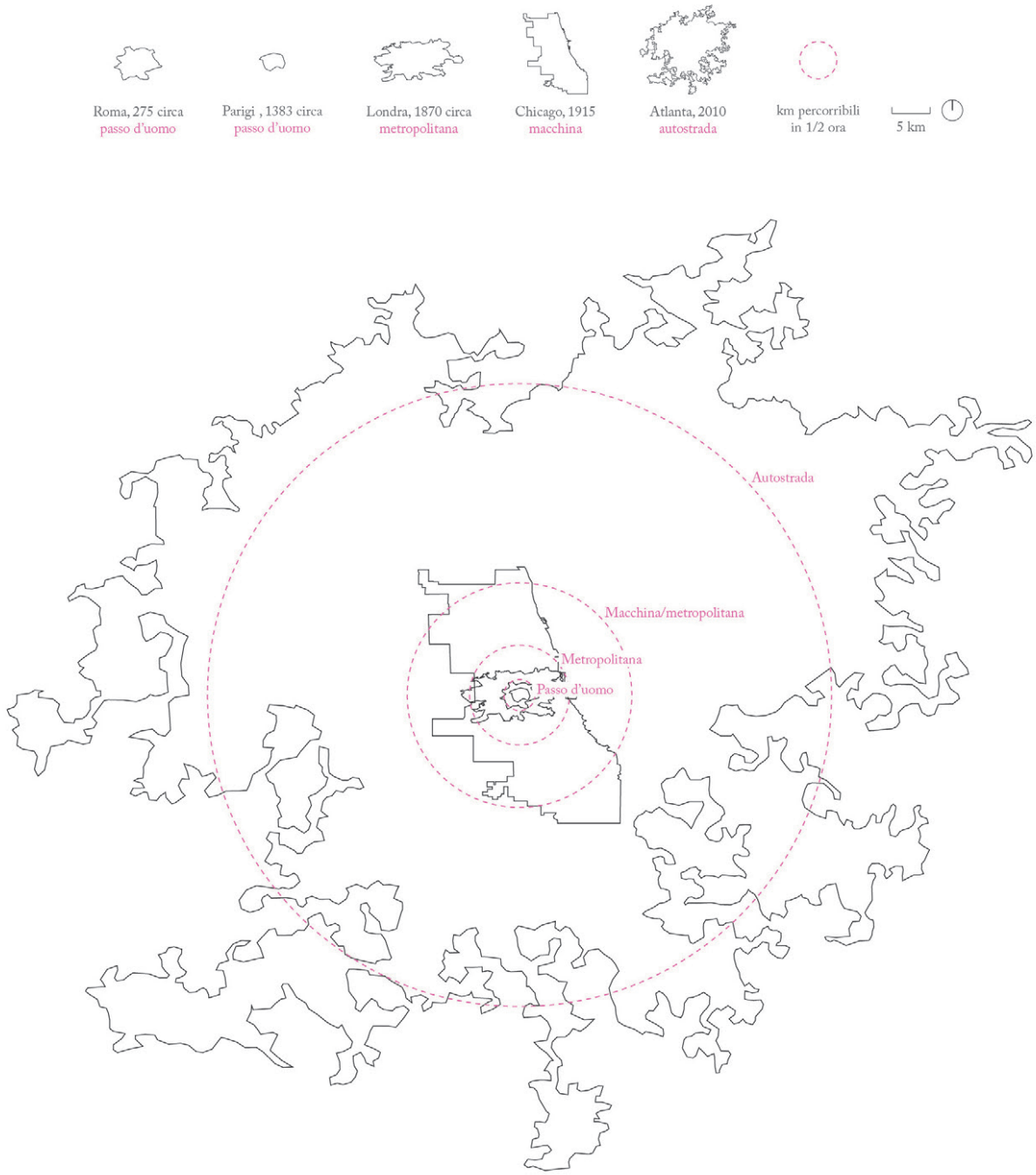
26 "functioning integration machine": N. Finney, L. Simpson, *"Sleepwalking to Segregation?" Challenging Myths About Race and Migration*, Bristol, e Policy Press, 2009, p. 167.

stesso tempo limitato la loro crescita: la costante di Marchetti.[27] Definita nel 1994 da Cesare Marchetti, un fisico italiano, essa sostiene che i cittadini sono sempre state disposti, nel corso della storia urbana, a spostarsi dalla propria abitazione al luogo di lavoro per un massimo di 30 minuti per tratta al giorno. Prima della Rivoluzione industriale, uno dei pochi metodi, sicuramente il più diffuso, per muoversi in città era a piedi. Con i servizi concentrati nel centro della città, il raggio di sviluppo da questa area era limitato a non più di un miglio (la distanza che una persona può percorrere in mezz'ora). L'antica Roma, la Parigi medievale, Vienna ed il centro storico di Londra, non superavano le due miglia di diametro. Dal 1830 con la diffusione della ferrovia, all'inizio del XIX secolo con l'accessibilità all'automobile (grazie allo sviluppo del metodo produttivo fordista), all'estensione della rete metropolitana della prima metà dello scorso secolo fino al sistema autostradale odierno; le città si sono espanse in accordo alle capacità e diffusione dei mezzi di trasporto.
Questo principio ha profonde implicazioni sulla vita urbana. Il valore commerciale di un terreno, per esempio, è influenzato dalla sua accessibilità e raggiungibilità. Il terreno in questione non ha valore in un contesto urbano a meno che i mezzi di trasporto non lo rendano "vicino" al centro città. La dimensione fisica della città è in funzione dello sviluppo e della diffusione della rete viaria e delle tecnologie che sono disponibili.

Le *arrival cities* hanno una natura dinamica ed un ruolo di transizione. Una delle ragioni principali per cui oggi questi luoghi sono isolati e visibilmente arretrati rispetto alla città consolidata è la tendenza a vederli come entità fisse: un accumulo di abitazioni poco costose contenenti povere persone, solitamente in condizioni di vita ben al di sotto dell'accettabile. Sono viste come parassiti cancerogeni del benessere della città, e chi abita questi luoghi è spesso visto come "un gruppo ecologicamente definito piuttosto che parte del sistema sociale della città".[28] Fondi ed investimenti devono essere concentrati nel miglioramento di queste *arrival cities*, piuttosto che eliminarle radendole

27 J. English, *The Commuting Principle That Shaped Urban History,* in "CityLab", 29 agosto 2019, visitata il 4 ottobre 2019. (*https://www.citylab.com/transportation/2019/08/commute-time-city-size-transportation-urban-planning-history/597055/*)

28 F. H. Cardoso, Presidente del Brasile dal 1° gennaio 1995 al 1° gennaio 2003, dall'introduzione alla prima edizione di J. E. Perlman, *The Myth of Marginality: Urban Poverty and Politics in Rio De Janeiro,* Berkeley, University of California Press, 1976.

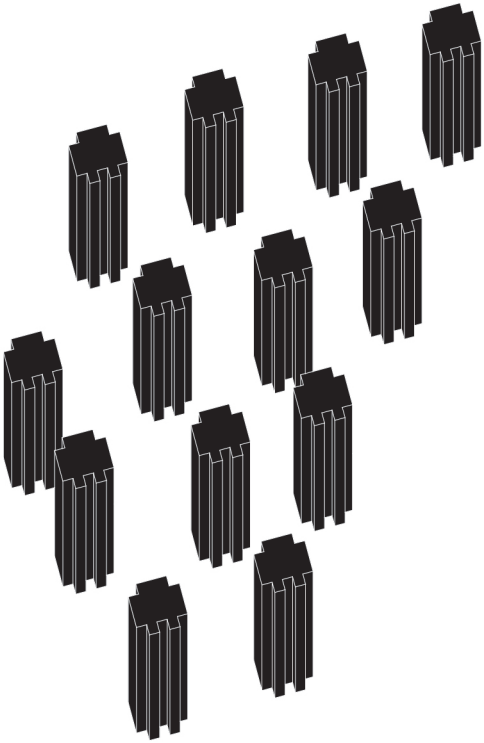


La dimensione della città si è voluta di pari passo alla diffusione di nuovi mezzi di trasporto, permettendo ad un maggior numero di persone di vivere e lavorare in città.
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: J. English, *The Commuting Principle That Shaped Urban History*, in CityLab, 29 agosto 2019, visitata il 4 ottobre 2019. *https://www.citylab.com/transportation/2019/08/commute-time-city-size-transportation-urban-planning-history/597055/*)

al suolo, trasformandole in destinazioni piuttosto che zone isolate da evitare.
La vita contadina finirà prossimamente in Europa, in qualche decennio in Asia e verso la fine del secolo in Africa. Questa grande migrazione che avverrà nel secolo corrente, muovendo quasi metà della popolazione mondiale da città a campagna, sta trasformando e trasformerà le città "benestanti" del mondo occidentale e sviluppato tanto quanto le megalopoli che stanno sorgendo in Asia, Sud America e Africa. I redditi ed i livelli di povertà sono differenti, ma le frustrazioni, opportunità, rimedi e pericoli sono esattamente i medesimi. E l'atto di spedire regolarmente denaro verso il villaggio rurale è centrale nell'economia di tutte queste realtà a scala mondiale.

Tra i criteri che rendono una città (e quindi una *arrival city*) più o meno vivibile ci sono sicuramente le distanze che i cittadini devono percorrere per usufruire di alcuni servizi. Nel disegno, le distanze medie percorse dagli abitanti di dodici periferie di quattro città del Regno Unito (Bristol, Cambridge, Londra, Newcastle).
(Rappresentazione degli autori basata sui dati estratti da: H. Barton, M. Horswell, P. Millar, *Neighbourhood accessibility and active travel*, in "Planning Practice and Research", volume 27, maggio 2012)

adidas
ORIGINALS
adidas
ORIGINALS



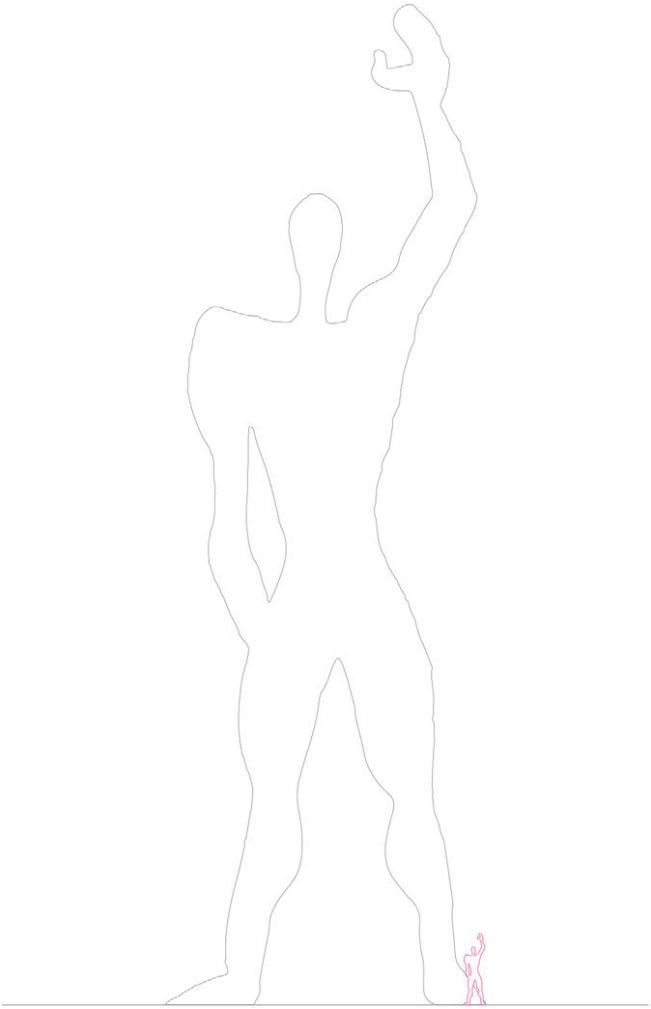
Pardis, Tehran (Iran)

A seguito del boom demografico successivo alla Rovoluzione iraniana del 1979, il governo ha risposto alla carenza di alloggi costruendo città satelliti (come Pardis e Parand) costituite da sterili grattacieli su terreni lontani dalla capitale Tehran. Al di fuori di queste strutture, non vi sono parchi, zone comuni, attività commerciali ed in generale pochi segni di vita sociale.

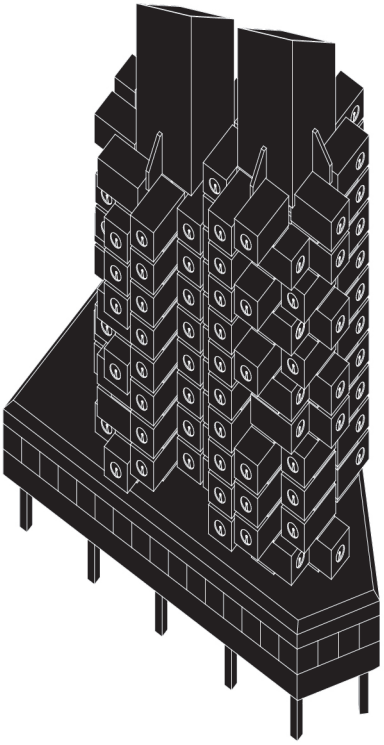
◄ ◄ (Immagine tratta da: *https://www.newyorker.com/magazine/2019/10/21/ghost-towers#*)

◄ La mancanza di spazi commerciali riduce gli abitanti di Pardis ad occupare la strada per esporre la merce (Immagine tratta da: *https:// www.newyorker.com/magazine/2019/10/21/ghost-towers#*)

ALUMNUS
Paul Safranek



1/2744	1/14	14x
massa e volume	altezza	altezza/volume



Due piccole suggestioni ad anticipare il prossimo capitolo: come risolvere il problema dell'espansione incontrollata delle città? Come accorciare la forbice tra domanda e offerta di abitazioni?

◀ Rimpicciolire l'essere umano in modo da ridurre il suo impatto e i suoi consumi come nel film *Downsizing* di Alexander Payne (2017).

▲ Ridurre la dimensione pro-capite di alloggi e spazi abitativi come il tentativo effettuato da Kishō Kurokawa nella Nakagin Capsule Tower a Tokyo.

flusso fisico

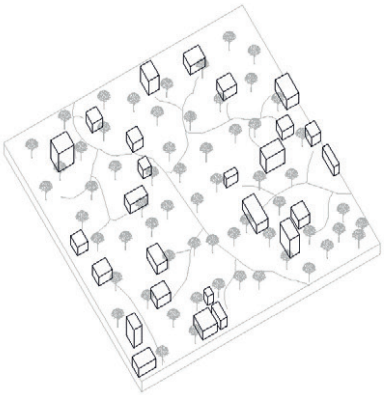
rete di supporto

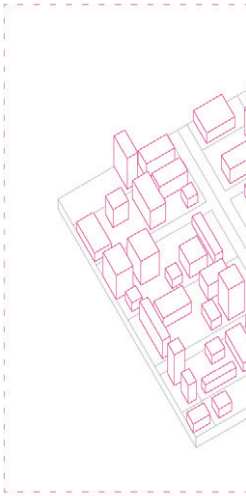
assistenza stagionale con il raccolto

conoscenze

manodopera

soldi





Campagna

Arriva

origine

transi

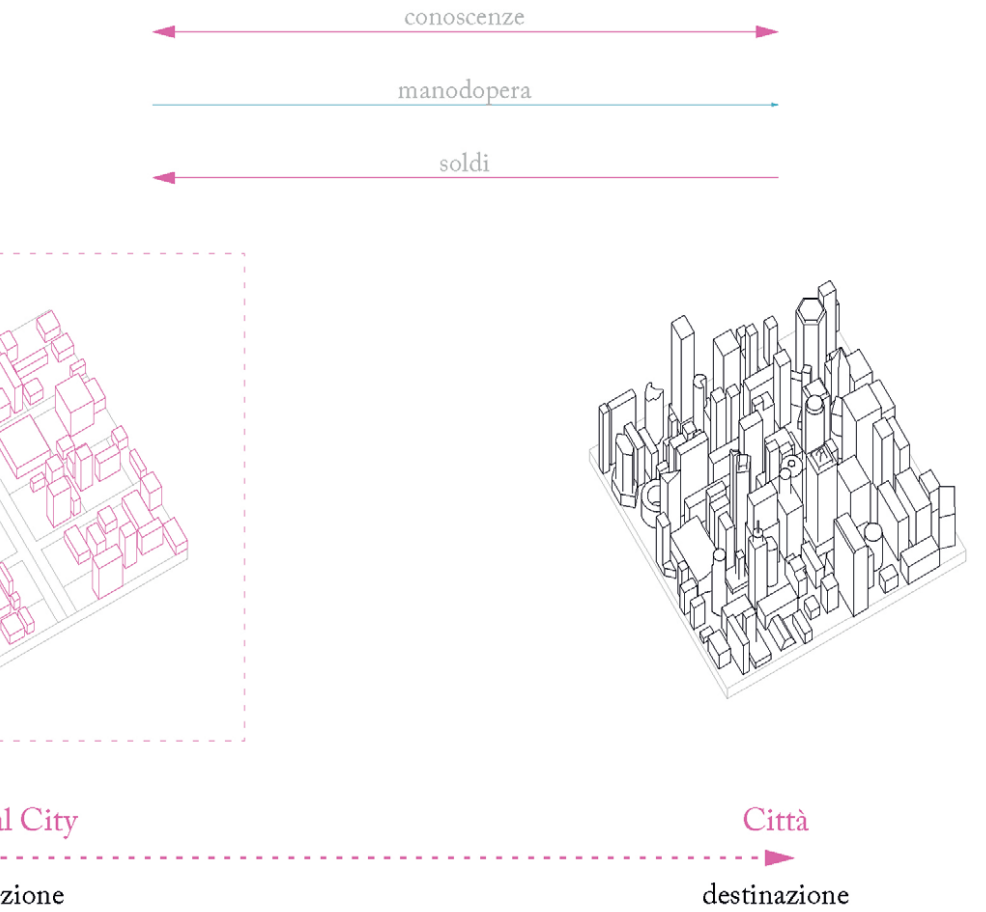
flusso percettivo

speranza: uno stile di vita migliore

obiettivi professionali

obiettivo: ricongiungimento familiare in città

responsabilità


conoscenze
manodopera
soldi
l City
Città
zione
destinazione

flusso fisico

lavoro

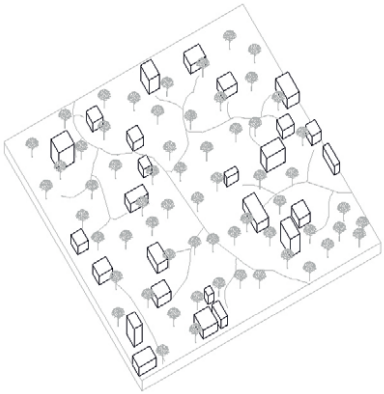
ritorno stagionale nella campagna per il raccolto

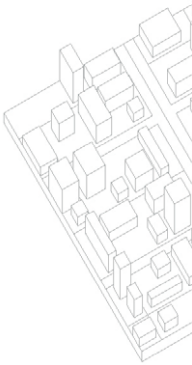
lavoro

desiderio di tornare a casa

no soldi

FLUSSO DI RITORNO





Campagna

origine

mancanza di integrazi

flusso percettivo

obiettivi professionali

obiettivo: ricongiungimento familiare in città

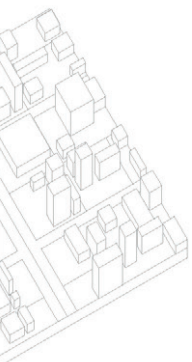
Vivere e lavorare
nelle sale da Tè

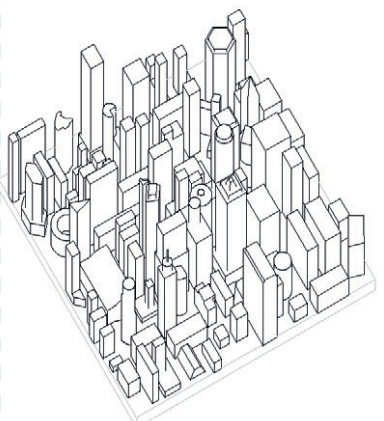
Lavorare
come governante

BARRIERA: non integrata
nella città

Desiderio di stabilirsi a
lungo termine in città

FLUSSO CONTINUO



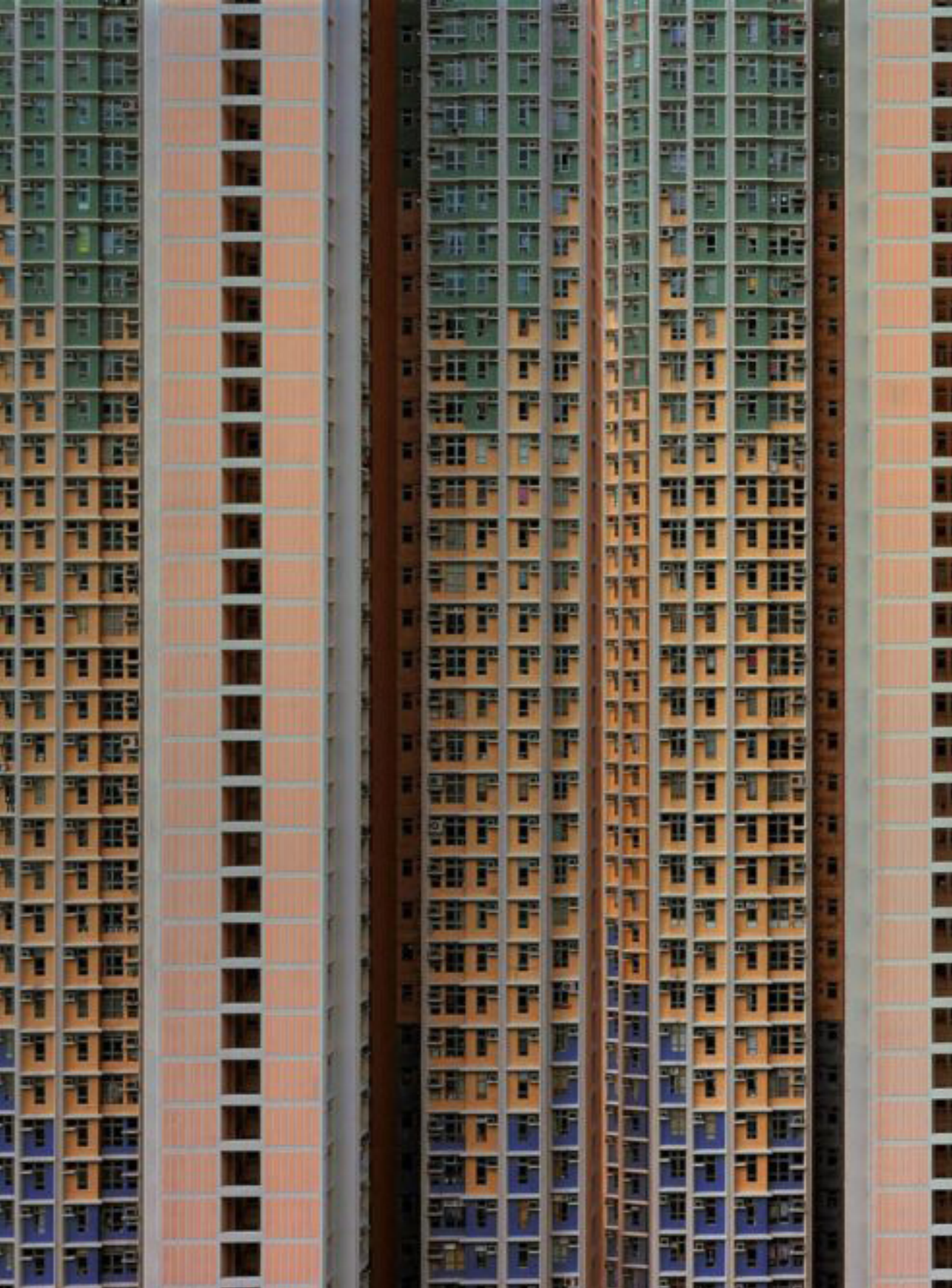


Città

destinazione

one nella Arrival City

I migranti circolari
temporanei si considerano
residenti nella campagna



◄ (M. Wolf, Architecture of density #91, in “Architecture of Density”, Berlino, Peperoni Books, 2012)

Manuale per un *arrival city*

Quattro grandi aperture, oltre 48 tonnellate di mattoni rimossi dai muri perimetrali originali, un unico grande *open space*. Così il Deutsches Architekturmuseum (DAM) ha curato la mostra "Making Heimat. Germania, Arrival Country" del Padiglione tedesco alla Biennale di Architettura di Venezia nel 2016. Una rappresentazione metaforica della propensione all'accoglienza che ha caratterizzato la Germania in Europa durante le turbolenti settimane dell'autunno 2015 quando, ogni giorno, migliaia di rifugiati arrivavano alle stazioni e decidevano di cominciare una nuova vita.

Con l'espandersi delle città a causa di grandi migrazioni da zone rurali ad aree urbane, gli sviluppatori informali sono diventati i più grandi costruttori di case nel mondo.
Winston Churchill il 28 ottobre del 1943 afferma "We shape our buildings; thereafter they shape us"[1] sostenendo che gli edifici plasmano le società.

1 Aforisma di Winston Churchill fatta durante il dibattito del 28 ottobre 1943 sulla sostituzione della Camera dei Comuni bombardata. (*http://www.fengshuilondon.net/feng-shui-books-reviews/we-shape-our-buildings-thereafter-they-shape-us-winston-churchills-thinking-and-meaning-behind-it*)

Di conseguenza, la responsabilità di modellare le società attraverso l'ambiente edificato è ampiamente lasciata a questi costruttori informali.
Questo non è un aspetto necessariamente negativo, in quanto molti degli ex *slums* europei del centro città sono oggi dei luoghi molto apprezzati.[2]
Non solo l'ambiente edificato definisce le *arrival cities* parte integrante del paesaggio urbano e della società, ma si sostiene che queste svolgano un ruolo rilevante.
A tal proposito, è preoccupante che, nonostante la consapevolezza di questo problema e del drammatico processo globale di migrazione nelle città che sta rimodellando il nostro mondo, la conoscenza spaziale e sistematica della conformazione delle *arrival cities* è ancora sottorappresentata.
Perchè queste aree informali e marginali che sostengono l'integrazione, non vengono pianificate e progettate in modo intenzionale rispondendo ai disagi, alle abitudini e ai desideri delle persone?

L'intenzione dunque, non è solo di fornire ai nuovi arrivati una sistemazione temporanea in una situazione di emergenza, ma di concedere loro un alloggio adeguato e sostenibile a lungo termine che li faccia sentire a proprio agio ma soprattutto a casa.
All'interno di un processo progettuale di questi luoghi sarebbe utile adottare delle strategie tenendo in considerazione il continuo sviluppo della città ed il suo rapporto costante con il territorio ma soprattutto garantire sempre un sistema di libertà.
Questo approccio è necessario nel momento in cui si è in contatto con cambiamenti imposti da uno stile di vita ricco di mutamenti rapidi e non sempre prevedibili.
L'idea progettuale delle *arrival cities*, pertanto, deve essere basato sul concetto di spazio flessibile ed idoneo ad adeguarsi a diverse funzioni, diverse relazioni, diversi utenti.
L'architettura, per far questo, deve rompere ogni schema rigido ed essere attenta ai cambiamenti; l'uomo deve essere sempre pronto a rileggere continuamente la città.

2 Glaeser E., *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*, Penguin Press HC, 2010.

Il principio su cui si basa "La teoria dei supporti e degli *infill*" di John Habraken[3] potrebbe essere una soluzione anche a livello urbanistico.
Questa teoria, pensata a scala di edificio, sostiene che la struttura di *supports* progettata per avere una lunga durata, deve essere gestita da tecnici che si occupano di determinare la distribuzione degli spazi in funzione delle tecnologie e degli impianti; d'altra parte, le *infill* hanno una vita più breve poichè sono determinate dall'inquilino che definisce l'allestimento interno nell'edilizia residenziale e nel design. Per questa ragione, l'ambiente viene considerato come una serie di livelli indipendenti che consentono agli abitanti stessi di attuare interventi o processi senza alterare troppo l'equilibrio di elementi limitrofi e dove i professionisti rinunciano ad esempio al controllo completo del livello di riempimento.

Alla luce di ciò, e a seguito di un'attenta analisi di una moltitudine di casi studio di *arrival cities* esistenti nel mondo, sono state delineate delle linee guida per la progettazione di queste, in modo che possano essere funzionali e funzionanti e che possano concedere ai futuri abitanti libertà di scelta.
Pertanto, quali sono le condizioni che devono essere soddisfatte in questi luoghi, dal punto di vista urbanistico e architettonico, perché gli immigrati si integrino con successo?

3 N. J. Habraken (1928-) è un architetto, educatore e teorico olandese. I suoi contributi teorici riguardano la partecipazione degli utenti alle abitazioni di massa, l'integrazione di utenti e residenti nel processo di progettazione. Il risultato visivo della sua teoria è l'architettura della vivace varietà. (*N. John Habraken*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 ottobre 2019. *https://en.wikipedia.org/wiki/N._John_Habraken*)

The Arrival City is a city within a city
“immigrants look for opportunities in areas of urban density”

The Arrival City is affordable
“for cities to be attractive, rents must be low”

The Arrival City is close to business
“Jobs emerge where there are already jobs. A good public transport system is essential.”

The Arrival City is informal
“tolerating semi-legal practices can make sense”

The Arrival City is self-built
“strict housing construction regulations should not be allowed to stand in the way of much-needed self-built solutions”

The Arrival City is on the ground floor
“the success of a neighbourhood is determined by the availability of small-scale spaces on the ground floor”

The Arrival City is a network of immigrants
“ethnically homogenous districts enable community networks”

The Arrival City needs the best schools
“The worst neighbourhoods demand the very best schools to educate local children”

▲ Citazioni tratte da: *http://www.makingheimat.de/en/the-arrival-city-is*)

◄ ◄ *Making Heimat. Germany, Arrival Country.*
Padiglione della Germania alla Biennale di Architettura di Venezia del 2016.
Foto di Felix Torkar che mostra una delle quattro aperture del padiglione.
(Immagine tratta da: *http://www.makingheimat.de/en/#ausstellung*)

Scelta posizione *arrival city*

Prima di trattare la conformazione di questi luoghi, è necessario tenere in considerazione degli elementi appartenenti al contesto e alla città esistente per scegliere in maniera strategica l'area dove questa città di arrivo sarà posta.

Tipologia di suolo

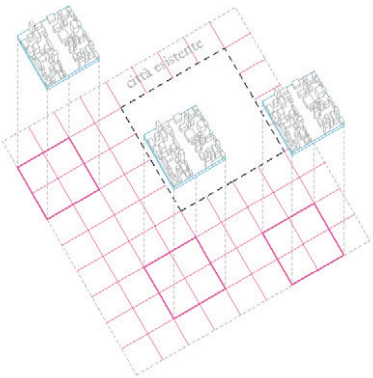
Quando si parla di tipologia di suolo che caratterizza l'area non si allude solo, ad esempio, ad un terreno sabbioso, limoso o argilloso; ma bisogna anche tenere in considerazione la conformazione di questo; segnalare se il terreno è caratterizzato da dislivelli o altre caratteristiche che potrebbero causare condizioni allarmanti in situazioni di catastrofi naturali come esondazioni, terremoti, valanghe ecc.

Relazione con città esistente

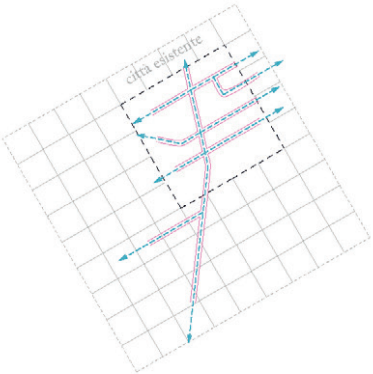
Il rapporto con la città è fondamentale incide su molti aspetti tra i quali il collocamento di questi insediamenti.
Considerare linee stradali, ferroviarie esistenti è molto importante per garantire un collegamento facilitato con la città. A ciò viene aggiunta l'importanza del trasporto pubblico.

Collegamenti rete tecnologica

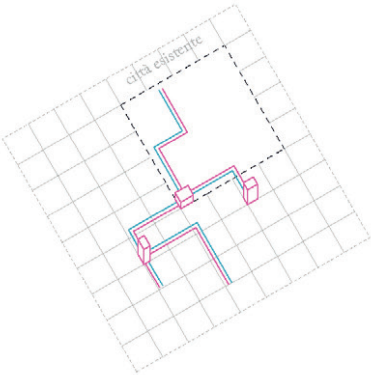
Garantire energia elettrica, fognature, gas e acqua è necessario per permettere uno stile di vita dignitoso. Dunque, verificare la presenza di questi collegamenti, e disporre queste *arrival city* in modo che siano dotate di questi servizi è un tassello fondamentale.



Tipologia
suolo



Relazione
con città esistente



Collegamenti
rete tecnologica

Caratteristiche *arrival city*

Per quanto riguarda l'aspetto fisico di un *arrival city* è altrettanto importante applicare delle strategie per garantire un funzionamento di questa.

Ampliamento orizzontale

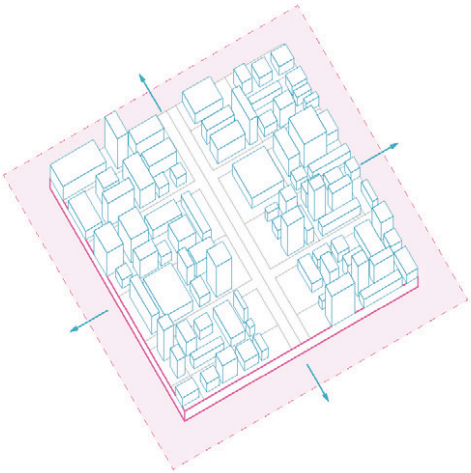
La dinamicità e il grande flusso di persone che giungono in questi luoghi fa pensare a possibili espansioni orizzontali che può subire. A tal proposito, è importante in fase di progettazione non crea barriere architettoniche che possano impedire ampliamenti. Per questa ragione,sono necessarie delle accortezze riguardanti ad esempio l'accessibilità, le infrastrutture, il terreno ecc.

Spazio Vuoto

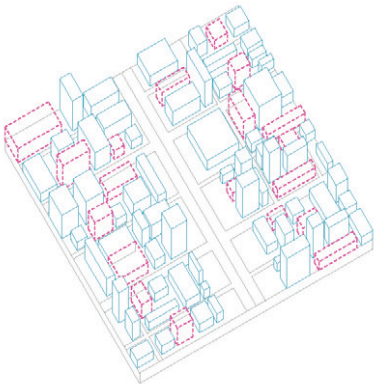
Oltre ad espansioni dei confini, possono essere necessarie degli ampliamenti futuri interni sia a livello di edifici che di spazi collettivi, infrastrutture ecc. Per questo, la soluzione nel momento della pianificazione urbana, non è quella di stabilire a tavolino eventuali ampliamenti o la funzione che verrà assegnata ad un'area specifica, la soluzione è garantire versatilità e anche in questo caso avere accorgimenti a livello di accessibilità, parcheggi ecc.

No zonizzazione tipologie abitative

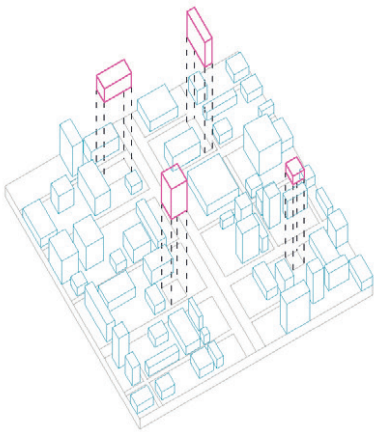
Proporre una moltitudine di tipologie abitative che vivono le une di fianco alle altre, oltre a permettere uno *skyline* diversificato, concede maggior integrazione e sicurezza a livello sociale.



Ampliamento
orizzontale



Spazio vuoto



No zonizzazione
tipologie abitative

Caratteristiche *arrival city*: circolazione

Ampliamento circolazione comune

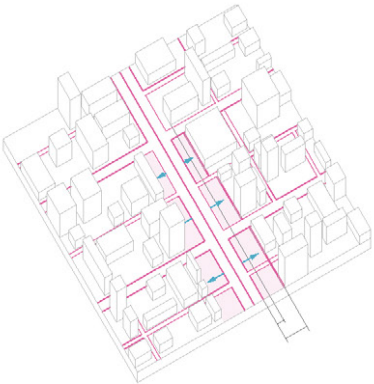
La circolazione nei centri urbani, molte volte è ridotta al minimo ma un aumento di questa area potrebbe renderla più flessibile all'uso comune ad esempio un'ampliamento potrebbe fornire spazi per uso comune, per attrezzare panchine, fermate bus, aiuole ecc.

Mobilità

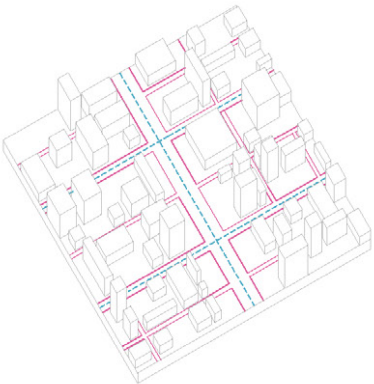
Come accade nel rapporto tra la città e l'*arrival city*, la mobilità è altrettanto importante internamente a quest'ultima; pertanto, in fase di progettazione è necessario tenere in considerazione un'eventuale percorrenza dei trasporti pubblici, piste ciclabili, ecc

Accessibilità edifici

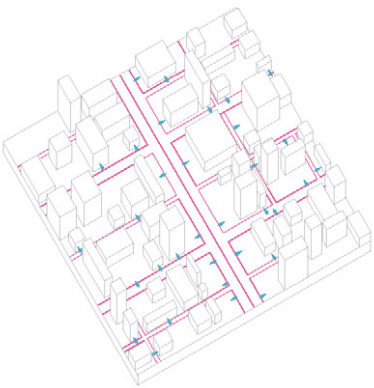
Tra i tanti casi studio esistenti una problematica ricorrente è la mancanza di accessibilità diretta agli edifici.



Ampliamento
circolazione comune



Mobilità



Accessibilità
edifici

Caratteristiche *arrival city*: sicurezza

Sono molti i motivi per cui in una città viene a mancare la sicurezza, molte strade, molti quartieri sono inglobati da criminalità, violenza, episodi che non permettono al cittadino una certa tranquillità. Per evitare, o ridurre queste condizioni, ci sono strategie progettuali che potrebbero attutire queste problematiche.

No zonizzazione sociale

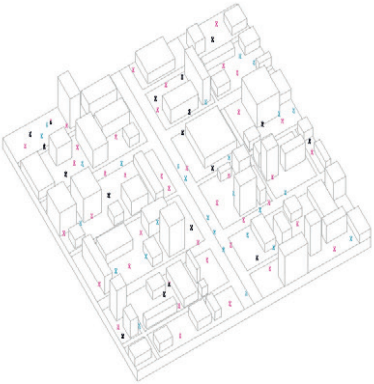
Per le medesime ragioni della non zonizzazione delle tipologie abitative, è necessaria anche una non zonizzazione sociale. Le *arrival cities* sono formate da un'eterogeneità etnica, diverse classi sociali e la convivenza di queste può contribuire ad una maggiore sicurezza.

Illuminazione pubblica

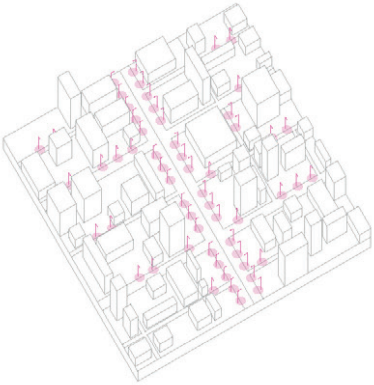
Fornire l'intera area di illuminazione pubblica nelle ore notturne potrebbe essere un ulteriore passo in avanti per evitare situazioni spiacevoli

Servizi per la comunità

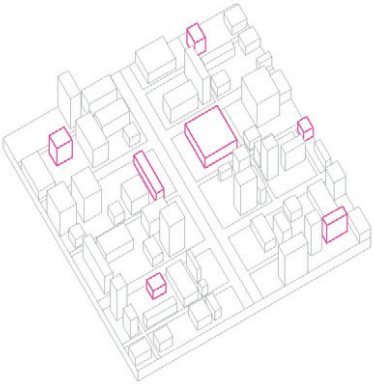
Una città per essere funzionale deve essere caratterizzata da molti servizi come quelli sanitari, di istruzione ecc.
Inoltre, un problema importante che viene riscontrato nella maggior parte delle città d'arrivo esistenti è la mancanza di una stazione di polizia che garantisce, in parte, sicurezza.



No zonizzazione
sociale



Illuminazione
pubblica



Servizi
per la comunità

Edifici *arrival city*

Numero massimo di piani edificio

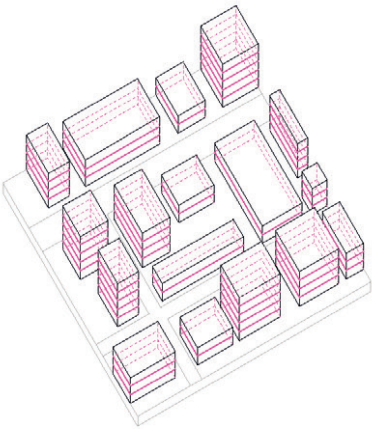
L'altezza degli edifici va da due a cinque piani per garantire flessibilità all'edificio e per non obbligare gli utenti a servirsi di un ascensore se non necessario per ragioni maggiori.

Attività commerciale al piano terra

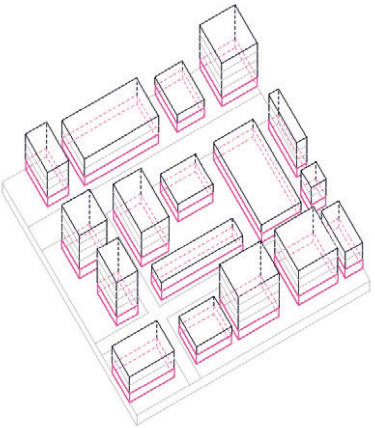
La vita delle *arrival city* si sviluppa a livello della strada, per questo in un edificio è necessario che il piano terra sia il più flessibile possibile così da poter adibire lo spazio ad attività commerciali.

Architettura flessibile

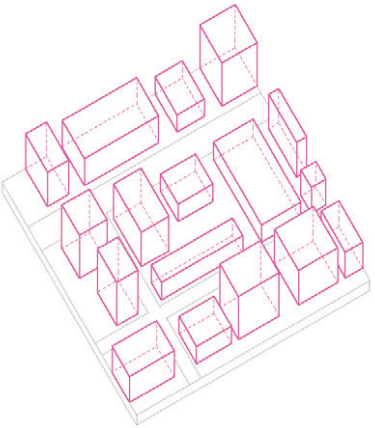
Alla luce di tutto, un *arrival city* deve essere composta da architettura flessibile essendo un luogo dove il cambiamento è all'ordine del giorno. A tal proposito, nel capito seguente viene illustrato il pensiero di Jeremy Till e Tatjana Schneider.



Numero massimo
di piani edificio



Attività commerciale
al piano terra



Architettura flessibile
linee guida
Jeremy Till e Tatjana Schneider

L’abitazione

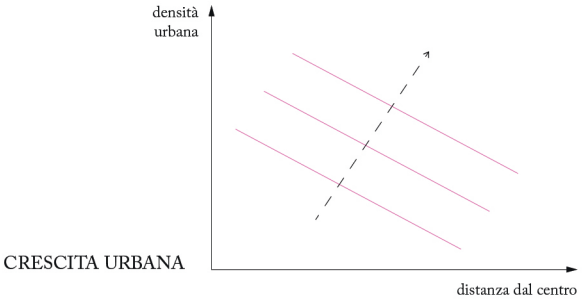
Migrazioni cicliche, a catena, lavorative; la cosa certa è che a causa di questa urbanizzazione, il 55,7% della popolazione mondiale di 7,7 miliardi di abitanti vive in aree urbane e questa percentuale, entro il 2050, salirà fino a raggiungere il 70% di una popolazione mondiale prevista di 9,6 miliardi.
Quando Doug Saunders parla di *Arrival Cities* ha una visione ottimistica, fa riferimento ai mondi marginali non come fetidi ghetti o pentole di radicalismo bollente ma come fornaci di energia riverberante dove la gente oppressa può cercare un punto d'appoggio nel mondo moderno.
UN-HABITAT specifica che le città, specialmente nei Paesi in via di sviluppo, stanno lottando per affrontare l'aumento della popolazione urbana che a livello di superficie può causare una crescita urbana e molto spesso portare ad uno *sprawl* urbano.[1]
In generale, la differenza tra i due fenomeni sta nel rapporto tra densità urbana e distanza dal centro che nel primo caso è costante mentre nel secondo decrescente.

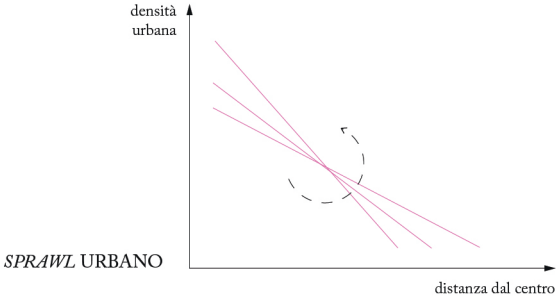
1 *prawl* urbano: riferito alla città, è sinonimo di locuzioni come città di usa e designa le espansioni a bassa densità e ad alto consumo di territorio proprie di molte aree urbanizzate contemporanee. (*Sprawl urbano*, su "Treccani.it-Enciclopedie on line", Istituto dell'Enciclopedia Italiana, visitata il 7 Ottobre 2019. *http://www.treccani.it/enciclopedia/sprawl_%28Lessico-del-XXI-Secolo%29/*)

L' espandersi orizzontalmente in maniera rapida e incontrollata di quest'ultimo, limita una sostenibilità nel lungo termine a causa delle sfide di congestione, infrastrutture, inquinamento, disgregazione sociale e sovraffollamento.
Le città, dunque, dovranno far fronte a problematiche relative alla distribuzione di persone, di risorse, e soprattutto dovranno porre attenzione alla necessità di alloggi e ad un pericoloso consumo di suolo, a modelli inefficienti di uso del territorio ecc.
La condizione della popolazione urbanizzata e la forte necessità di alloggi, viene a peggiorare quando appare "critico" anche l'aspetto della pianificazione familiare; ad oggi caratterizzata dal crescente numero di famiglie monoparentali oppure da una diminuzione del tasso di fecondità per donna.[2]
Per quanto riguarda questo ultimo aspetto, è interessante evidenziare che con il passare del tempo le famiglie hanno ridotto il numero dei propri membri, condizione che esige una necessità maggiore di alloggi/persone. Se anni fa, su un campione di 10 persone c'era bisogno di 2 alloggi circa, oggi allo stesso numero di persone ne occorre quasi il doppio.

2 Dati estratti da: *World Bank, Fertility rate, total (births per woman)*. (Sito ufficiale: *World Bank*)

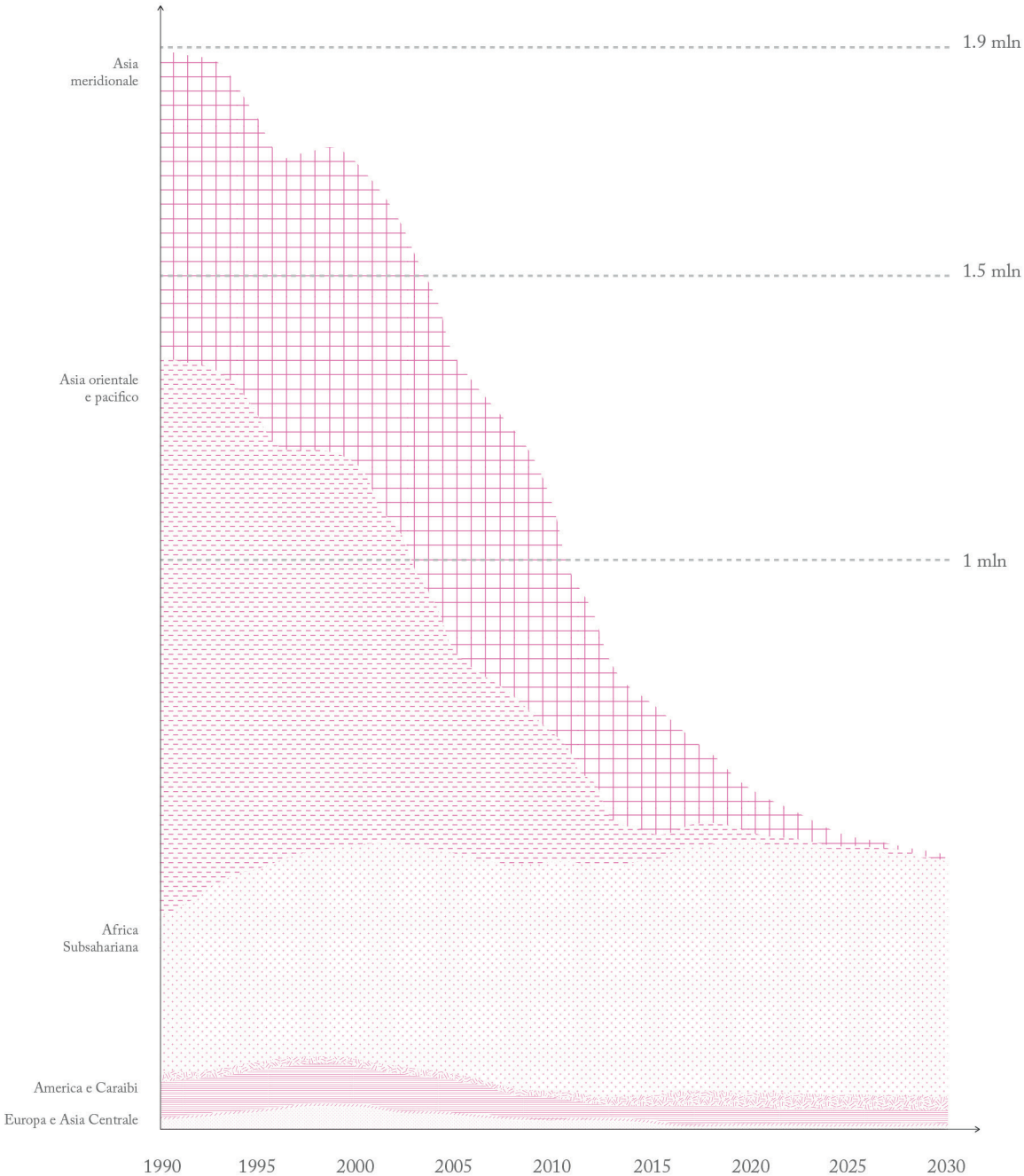
Altro elemento che potrebbe influenzare ulteriormente, in modo negativo, il consumo di suolo è l'elevata presenza di case unifamiliari. Molti stati americani, a tal proposito, stanno promuovendo leggi che vietino o in ogni caso non incentivino lo sviluppo e costruzione delle *detached houses,* singole unità abitative americane in cui i lotti comprendono un alloggio con il rispettivo giardino. La classica metropoli statunitense infatti, è costituita da una grossa percentuale di case unifamiliari, tra gli esempi più rilevanti ci sono Minneapolis (Minnesota, Stati Uniti) dove il 70% del terreno residenziale è destinato a case unifamiliari o San Jose (California, Stati Uniti) dove questa percentuale raggiunge il 94%.
Secondo UrbanFootprint, nel corso del tempo, se solo il 5% dei più grandi lotti monofamiliari di Minneapolis (lotti di almeno 465 metri quadrati) fossero convertiti in triplex, si creerebbero circa 6.200 nuove unità abitative e se il 10 % dei lotti di dimen-





Rapporto tra la densità urbana e la distanza dal centro.
▲ Rapporto in caso di crescita urbana.
▼ Rapporto in caso di sprawl urbano.

sioni simili a San Jose aggiungesse una seconda unità, la città otterrebbe 15.000 nuove case.
A livello di impatto ed impronta sul terreno, lo spreco di suolo è enorme e la densità abitativa che ne deriva è molto bassa.
Se si continuassero a costruire una moltitudine di case unifamiliari, le città crescerebbero enormemente estendendo i propri confini e provocando così, oltre ad un dannoso consumo di suolo, la comparsa di molti problemi come segregazione tra centri città e sobborghi, difficoltà di movimento da e verso il centro per recarsi al lavoro, ecc.
Nell'attuale periodo storico, pertanto, a causa dell'alta densità della popolazione e dei diversi modelli di migrazione all'interno e intorno alle città, una delle principali preoccupazioni per quanto riguarda la pianificazione urbana è la mancanza di spazio.
Diventa un compito importante, difatti, per pianificatori/architetti progettare in modo innovativo salvando i nuovi spazi e ricreando quelli esistenti, andando alla ricerca di soluzioni in grado di soddisfare la nuova domanda di alloggi, trasporti, sistemi energetici e servizi di base quali istruzione e assistenza sanitaria e dunque ovviare a questa carenza di superficie.
Un'ulteriore tessera da non sottovalutare, anzi fondamentale per i progettisti, è che una persona su dieci nel mondo vive sotto la soglia di povertà; e nonostante la previsione da parte degli "Obiettivi di sviluppo sostenibile" dell'Onu (*Sdgs*) di una notevole diminuizione entro il 2030, questa è una lotta ancora aperta.
Ciò significa che per colmare questa carenza di alloggi, bisognerà costruire abitazioni con un costo scarso per famiglia.



La povertà estrema è definita dalla "soglia di povertà internazionale" come il fatto di vivere con meno di due dollari al giorno. Questa è misurata rettificando le variazioni dei prezzi nel tempo e le differenze di prezzo tra i Paesi.
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: *https://ourworldindata.org/extreme-poverty*)

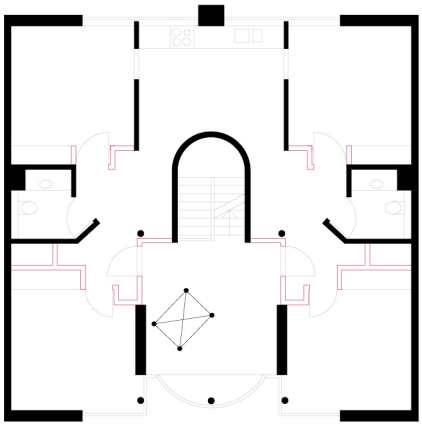
prima

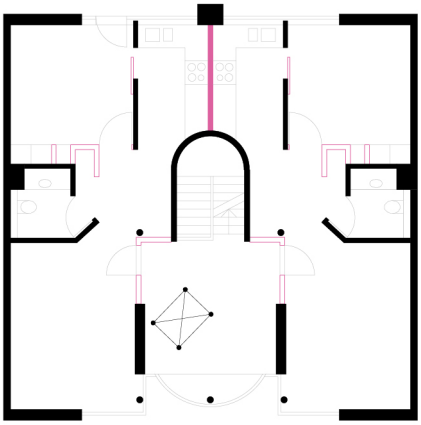
2 alloggi per 10 persone

dopo

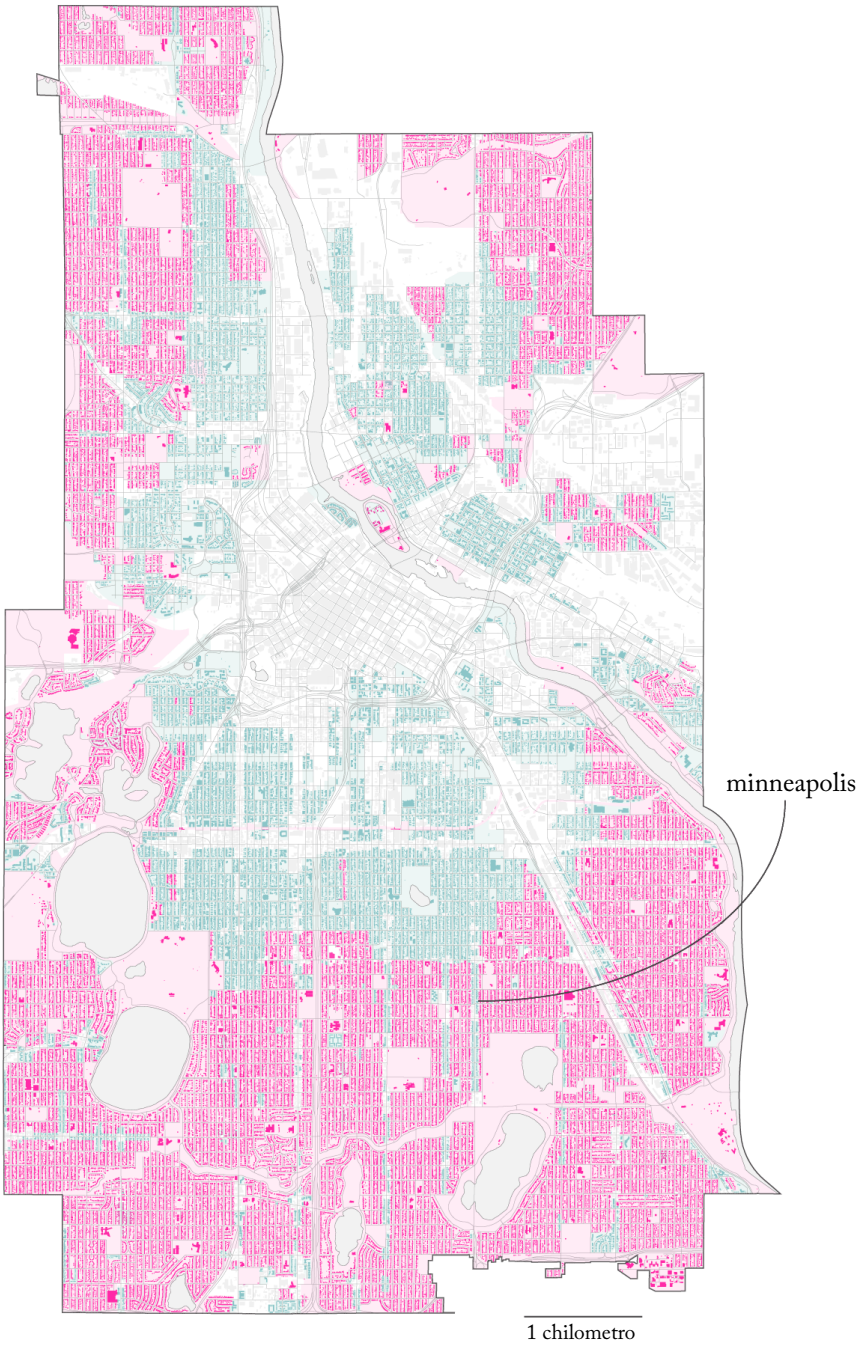
3 alloggi per 10 persone

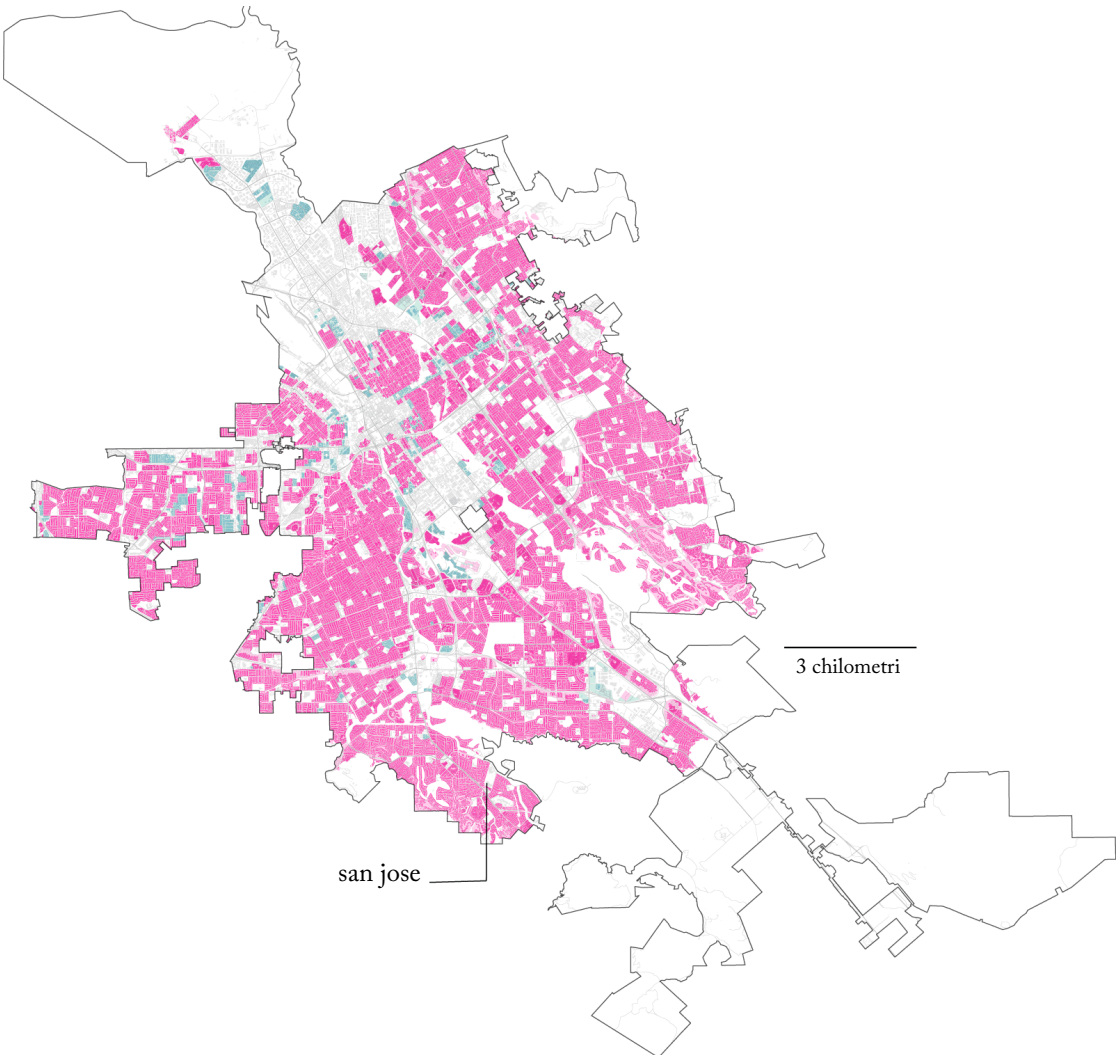
Differenza tra il rapporto alloggi/persone in passato e al giorno d'oggi.





Una stessa unità abitativa può essere riprogettata per ospitare più nuclei familiari.
▲ Una unità: quattro stanze, due bagni e una cucina.
▼ Due unità: due stanze, un bagno, una cucina ognuna.
(Rappresentazione degli autori basata sul progetto: T. Volden, *Fleksible boliger*, Danimarca, 1986)


minneapolis
1 chilometro



Rappresentazione con il colore rosa dell' alta percentuale di case unifamiliari presenti nelle seguenti città
◀ Planimetria di Minneapolis,
▲ Planimetria di San Jose
(Immagine tratta da *https://www.nytimes.com/interactive/2019/06/18/upshot/cities-across-america-question-single-family-zoning.html?searchResultPosition=2*)

Struttura felice a metà

"Libertà è partecipazione" scriveva così Gaber nel 1972 facendo riferimento agli anni Sessanta, quando si era tentato di mettere in pratica un nuovo modello di società basata sulla partecipazione della gente alla vita politica della comunità.
Rivoluzionare, partecipare, sentirsi protagonisti di un qualcosa è la ricerca costante dell'uomo.
Gli uomini in veste di cittadini hanno sempre cercato di far sentire la propria voce: da piazza Tahrir (Cairo, Egitto) alle strade di Santiago (Cile).
Essere protagonisti ed evitare di essere degli spettatori passivi nella vita in generale, come in architettura, è importante.
Ed è proprio questo lo spirito che caratterizza le genti delle *arrival cities*; persone attive, sensibili alle problematiche e predisposte alla partecipazione per cambiare il luogo in cui vivono.
La partecipazione dell'utente alla progettazione e costruzione della propria dimora, è un fattore molto importante sia in termini economici, che di tempistiche ma soprattutto è la strada più appropriata e "semplice" per raggiungere un grado di soddisfazione che da utente "passivo" non si sarebbe raggiunto.
Giorgio Barrera, nella sua ricerca fotografica "Attraverso la finestra" vuole lasciare il messaggio che "gli spazi abitativi sono il teatro in cui va in scena l'esistenza dell'uomo" ed è per questa ragione che la loro partecipazione in fase di progettazione e dopo, è fondamentale. Come afferma Giancarlo de Carlo "è l'architettura che deve adattarsi agli uomini e non il contrario."[3]
A sostegno di questo approccio *bottom-up* che coinvolge in prima persona i cittadini, ci sono diverse iniziative: dal progetto urbanistico Play the City fondato da Ekim Tan,[4] fino all'abitazione di Alejandro Aravena nel quale gli utenti sono stati chiamati a terminare la propria abitazione.

La filosofia di pensiero di Alejandro Aravena[5] è di integrare le risorse proprie delle persone e la loro capacità di costruire a quelle dei governi e del mercato. In questo modo gli utenti

3 M. Guccione, A. Vittorini, *Giancarlo De Carlo: Le ragioni dell'architettura*, Milano, Electa, 2005.

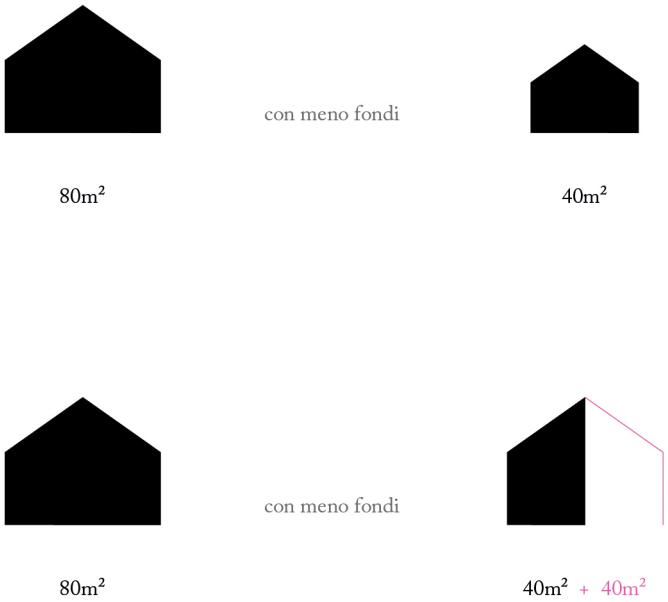
4 "Play the city": pratica globale fondata da Ekim Tan, architetta turca, che supporta soggetti pubblici e privati in progetti di sviluppo su larga scala attraverso il gioco cittadino. I giocatori si confrontano con un problema e con gli altri, facilitando i risultati di collaborazione.

5 Alejandro Aravena (1967) è un architetto cileno, vincitore del premo Pritzker nel 2016. Dal 2006 è il direttore esecutivo di Elemental S.A., un'organizzazione con ni sociali che propone progetti di infrastrutture, trasporto, spazi pubblici e alloggi. (*Alejandro Aravena*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 28 settembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Alejandro_Aravena*)

saranno parte della soluzione e non parte del problema.
Per Aravena la progettazione partecipativa non è una cosa romantica o di poco conto. Non è neanche il cercare di trovare la giusta risposta con le famiglie. Principalmente si tratta di identificare con precisione qual è la domanda giusta, consapevoli che non ci sia nulla di peggio che rispondere bene alla domanda sbagliata.[6]

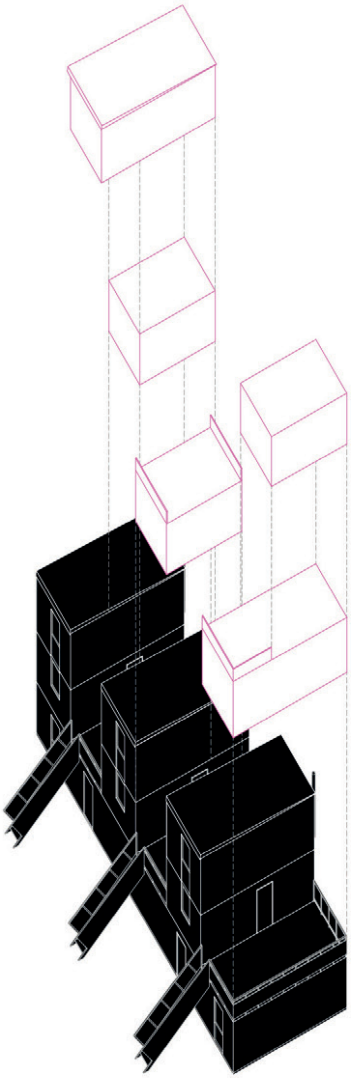
6 A. Aravena, *La mia visione dell'architettura? Includere la comunità*, TEDGlobal 2014, Rio de Janeiro.

I progetti dell'architetto cileno, definiti *incremental housing,* per il loro processo costruttivo incrementale, sono stati applicati in diversi quartieri tra il Messico e il Cile. Nel caso della città di Iquique (Cile), il progetto nasce dalla necessità di trovare una soluzione abitativa per sistemare centro famiglie nel centro della città usando un sussidio di 10.000 dollari.
Con la costruzione di case indipendenti, potevano essere sistemate solo trenta famiglie. Con villette a schiera, sessanta. L'unico modo per sistemare la totalità delle famiglie era costruire in altezza, ma la reazione degli utenti di fronte a questa soluzione è stata rivoltosa perché non avrebbero potuto espandere i loro appartamenti.
Non potendo sviluppare questa strategia, bisognava innovare.
I progettisti hanno ragionato sul fatto che una famiglia del ceto medio, solitamente, vive bene in una casa di ottanta metri quadri, ma quando i soldi non ci sono, il mercato riduce la dimensione dell'abitazione a quaranta metri quadri.
A questo punto, il pensiero alla base del progetto è stato: se invece di pensare a quaranta metri quadri come ad una piccola casa, perché non considerarla la metà di una casa idonea?
Dopo un processo partecipativo che ha visto interessati soprattutto gli utenti che hanno espresso la loro opinione, i loro disagi e desideri, la soluzione, è stata quella di realizzare una cellula base costruita solo in parte, alla quale l'utente può addizionare, in un secondo momento, spazio a seconda dei propri bisogni e disponibilità economiche ricorrendo spesso all'autocostruzione.



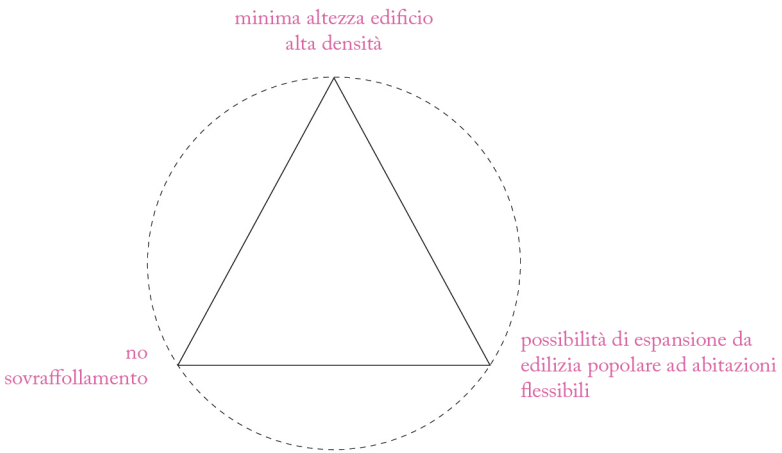
▲ (Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: M. Holm, *Elemental Alejandro Aravena*, Copenaghen, Lousiana Museum of Modern Art, 2018)

◄ (Immagine tratta da: G. Barrera, *Finestra #22*, in "Attraverso la finestra", Zone Attive, 2009)



Quinta Monroy, Iquique (Cile)
Le unità abitative sono strutturalmente progettate per subire ampliamenti da parte degli utenti.

ASSICURARE EQUILIBRIO TRA



Tre principi fondamentali per rendere applicabile un processo di *incremental housing*.
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: M. Holm, *Elemental Alejandro Aravena*, Copenaghen, Lousiana Museum of Modern Art, 2018)

2190
2192
MITSUBISHI
4WD

Soluzioni abitative attuali

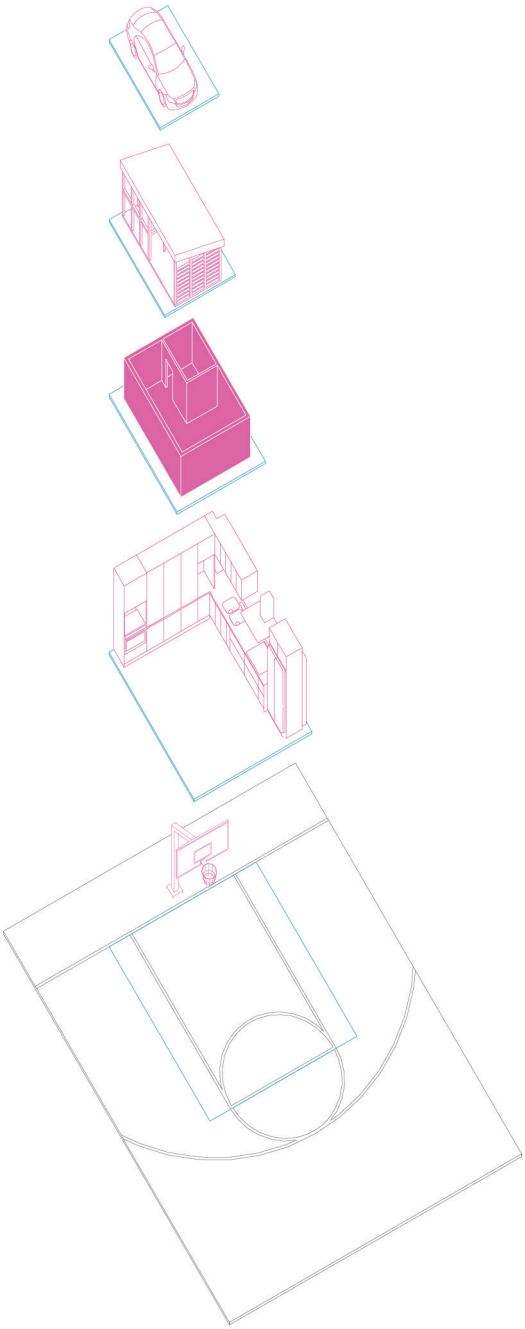
Nonostante la questione alloggio non tenga il passo con l'esplosione demografica, il mondo sta iniziando a sperimentare nuovi modelli di vita.
Un esempio di questi è il *colinving*.[7] Space 10,[8] a tal proposito, ha avviato nel 2017 "One Shared House 2030", una ricerca interattiva dedicata allo sviluppo della coabitazione.
Il progetto consiste nella realizzazione di un sondaggio collaborativo online, che ha come obiettivo l'esplorazione e lo sviluppo di idee di vita condivisa per risolvere i problemi abitativi attuali, come l'accessibilità economica, la rapida urbanizzazione e la solitudine.
Un altro sistema che il mondo sta adottando è la costruzione di unità abitative più piccole riducendone le dimensioni grazie all'utilizzo di mobili trasformabili e arredi in scala minore che consentono di organizzare e sfruttare completamente lo spazio. Questi "micro-appartamenti" permettono alle città di assorbire più persone senza avere conseguenze disastrose a livello ambientale ed è per questa ragione che spazi abitativi più piccoli nelle città aiutano a risolvere la crisi abitativa e lo spreco di suolo. Le città asiatiche hanno già adottato da qualche tempo questa soluzione abitativa; ne è un esempio Hong Kong, dove per far fronte alla mancanza di spazio, gli edifici si sviluppano in verticale e contemporaneamente, si diffondono le case "mosquito" (le già citate *cage homes*), appartamenti che arrivano ad avere 16,7 metri quadrati.
A sostegno delle piccole abitazioni e a sostegno dell'autoprogettazione e autocostruzione, prima citate, un'altra soluzione che il mondo sta iniziando ad abbracciare, specialmente negli Stati Uniti, è l'acquisto di un kit per costruire case e moduli prefabbricati a basso costo; è il caso per esempio della *Allwood Solvalla* in vendita su Amazon, un modello che raggiunge la dimensione di 15,9 metri quadrati a soli 5800 euro.[9]
Molte iniziative stanno intraprendendo strade simili, come "WikiHouse",[10] un sistema di costruzione del prodotto in digi-

7 *coliving*: convivenza di tre o più persone, non biologicamente relazionate, all'interno dello stesso spazio. (*Coliving*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 28 settembre 2019. *https://en.wikipedia.org/wiki/Coliving*)

8 "Space 10": laboratorio di ricerca e progettazione con l'obiettivo di migliorare la vita quotidiana delle persone e del pianeta. Supportato da Ikea, in collaborazione con lo studio di design americano Anton & Irene.

9 Acquistabile al seguente link: *https://www.amazon.com/Allwood-Solvalla-Studio-Cabin-Garden/dp/B079H-VSYFC*

10 "Wikihouse": sistema di costruzione open source che utilizza pannelli di legno tagliati con una macchina CNC per costruire case e altre strutture. È stato creato da un gruppo architettonico con sede nel Regno Unito e da allora si è espanso a livello internazionale. Wikihouse fornisce le di schizzo e di taglio, insieme ad alcuni documenti su come utilizzare il sistema.



Confronto a livello di dimensione tra le soluzioni abitative attuali e altre realtà quotidiane per evidenziare la riduzione di volume. (Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: *https://www.nytimes.com/interactive/2019/06/18/upshot/cities-a-cross-a- merica-question-single-family-zoning.html?searchResultPosition=2*)

◄◄ **Villa Verde Housing, Constitución (Cile)** (Sito ufficiale: *Elemental*)

◄ **Quinta Monroy, Iquique (Cile)** (Sito ufficiale: *Elemental*)

tale. Questo progetto *open source*, ha lo scopo di rendere semplice a chiunque la progettazione, la produzione e l'assemblaggio di case belle e performanti, personalizzate in base alle proprie esigenze.

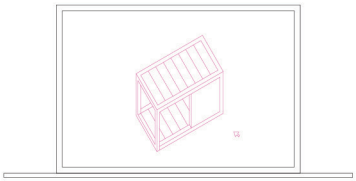
"Historia magistra vitae".[11] Tornando indietro nel tempo, possiamo notare che già negli anni Venti e Trenta per affrontare questo fenomeno di carenza di alloggi, gli architetti utilizzarono il "concetto di indeterminatezza".[12]
L'architettura flessibile di cui parlano Jeremy Till e Tatjana Schneider, nel libro "Flexible Housing", [13] infatti, potrebbe essere una soluzione al problema della crescente domanda di alloggi; e potrebbe rispondere alla moltitudine di questioni che si pone un *arrival city*.
Quest'architettura, inoltre, pone gli utenti in primo piano rendendoli partecipe e andando a soddisfare le loro esigenze in qualsiasi momento.
In età contemporanea, questo concetto non è stato del tutto abbandonato; è il caso della "Framework House",[14] innovativo modello di abitazioni a basso costo che grazie alla propria flessibilità ha permesso di sviluppare una gamma di case che rispondono alle esigenze e alle scelte dei residenti creando un paesaggio urbano diversificato.

11 "Historia magistra vitae":la storia è maestra di vita, ed è di fondamentale importanza per la sua funzione ammaestratice. (Cicerone, De Oratore, II, 9, 36, 54 a.C.)

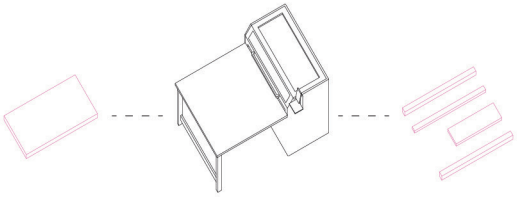
12 La nozione di indeterminatezza è qualcosa che inquadra l'incertezza in modo positivo, promuovendo e cacemente la flessibilità d'uso. In termini di approccio abitativo, l'indeterminatezza suggerisce schemi che consentono molteplici modalità di occupazione, schemi che non sono fissati in senso funzionale, e planimetrie che sono lasciate indistinte e vaghe sia nel carattere che nella tecnologia in modo che possano ospitare non solo una cosa, ma molte. (J. Till, T. Schneider, *Flexible Housing*, Oxford, El Sevier, 2007, p. 133)

13 Till J., e Schneider T., *Flexible Housing*, Oxford, El Sevier, 2007

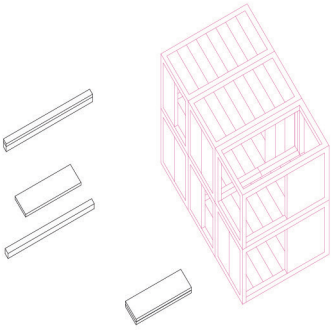
14 "Framework House": Progettata da Atelier COLE e Building Trust international in collaborazione con "Habitat for Humanity Cambodia". Innovativo modello di abitazioni a basso costo che offre alle ONG e ai gruppi governativi l'opportunità di incoraggiare il coinvolgimento degli utenti finali nell'organizzazione e nella scelta dei materiali della loro casa. (su *Domus*, rivista online, visitata il 10)



Progettazione digitale



Realizzazione locale



Montaggio rapido

Processi che caratterizzano i progetti open source, nello specifico "WikiHouse".
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in sito ufficiale: *WikiHouse*)

7
ELEVEN

NOKIA
學生手冊

CANS
MACHINE
50
Dr.Kong
RISU
"MPH
PHRMPH"
WHEN YOU SEE ME!

WARNING
AVISO
BRAND
Milk

La flessibilità

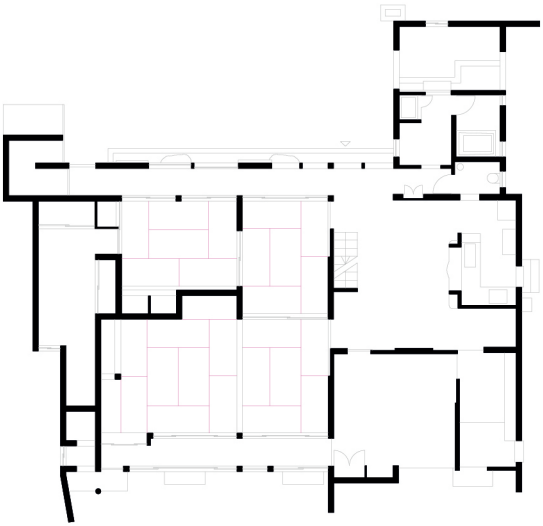
La ricerca della stabilità è una costante nella maggior parte degli esseri umani: la forza di resistere a fattori esterni e riuscire a non subire spostamenti o modificazioni rilevanti da sempre ha caratterizzato la vita dell'uomo sotto molti aspetti. Si cerca sempre di fuggire dalla precarietà e anche in architettura, quando si pensa ad un'abitazione, si fa riferimento tradizionalmente ad un alloggio fisso e stabile basato su schematismi e rigidità. La storia dell'uomo, tuttavia, insegna che la sua ricerca non è sempre stata quest'ultima, infatti uno dei tratti fondamentali dell'ideologia modernista è la flessibilità.

Il primo edificio progettato e costruito sul concetto di flessibilità e quindi pensato per rispondere a variazioni, modifiche e predisposto ad adattarsi a situazioni o condizioni diverse è "Casa Schröder".[15] L'intento di Rietveld è stato quello di realizzare un ambiente dinamico, che potesse variare nel tempo, anche nel corso della stessa giornata, adeguandosi ai bisogni degli utenti. L'unico limite a tale flessibilità è dovuto alla tecnica dell'epoca che non era all'altezza di tale progettazione poiché era ancora caratterizzata da materiali molto pesanti che hanno reso faticoso la movimentazione delle pannellature.
Considerevole in architettura è la tradizionale casa giapponese, che raggiunge la flessiblità con spazi interni minimali definiti da pannelli, pareti scorrevoli e assenza di mobili di arredamento che permettono trasformazioni in base alle esigenze e alle ore del giorno.

15 Casa Schröder è una residenza privata progettata da Gerrit Rietveld (1888-1964), maestro dell'architettura neoplastica, e costruita nel 1924 a Utrecht su commissione della signora Truus Schröder-Schräder. (*Casa Schröder*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 settembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Casa_Rietveld_Schröder*)

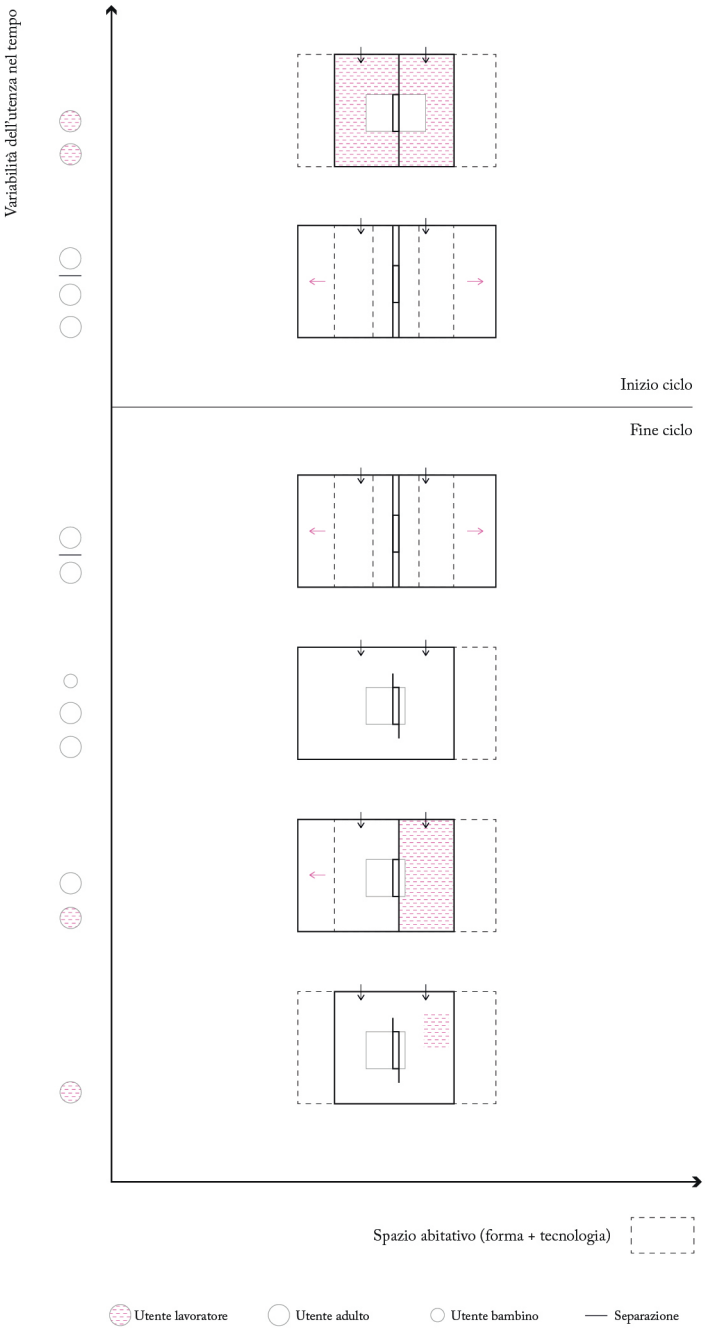
Jeremy Till e Tatjana Schneider ritengono che in architettura la flessibilità è un aspetto rilevante nella progettazione di un'abitazione se si vuole che sia socialmente, economicamente e ambientalmente sostenibile.[16]
Secondo la loro visione, infatti, progettare alloggi flessibili significa scegliere in fase di progettazione diverse configurazioni abitative, sia in termini di uso sociale (capacità di diversi usi sociali)

16 J.Till, T. Schneider, *Flexible housing: opportunities and limits*, in "Architectural Research Quarterly",vol.9,n. 2, giugno 2005, pp. 157-166.

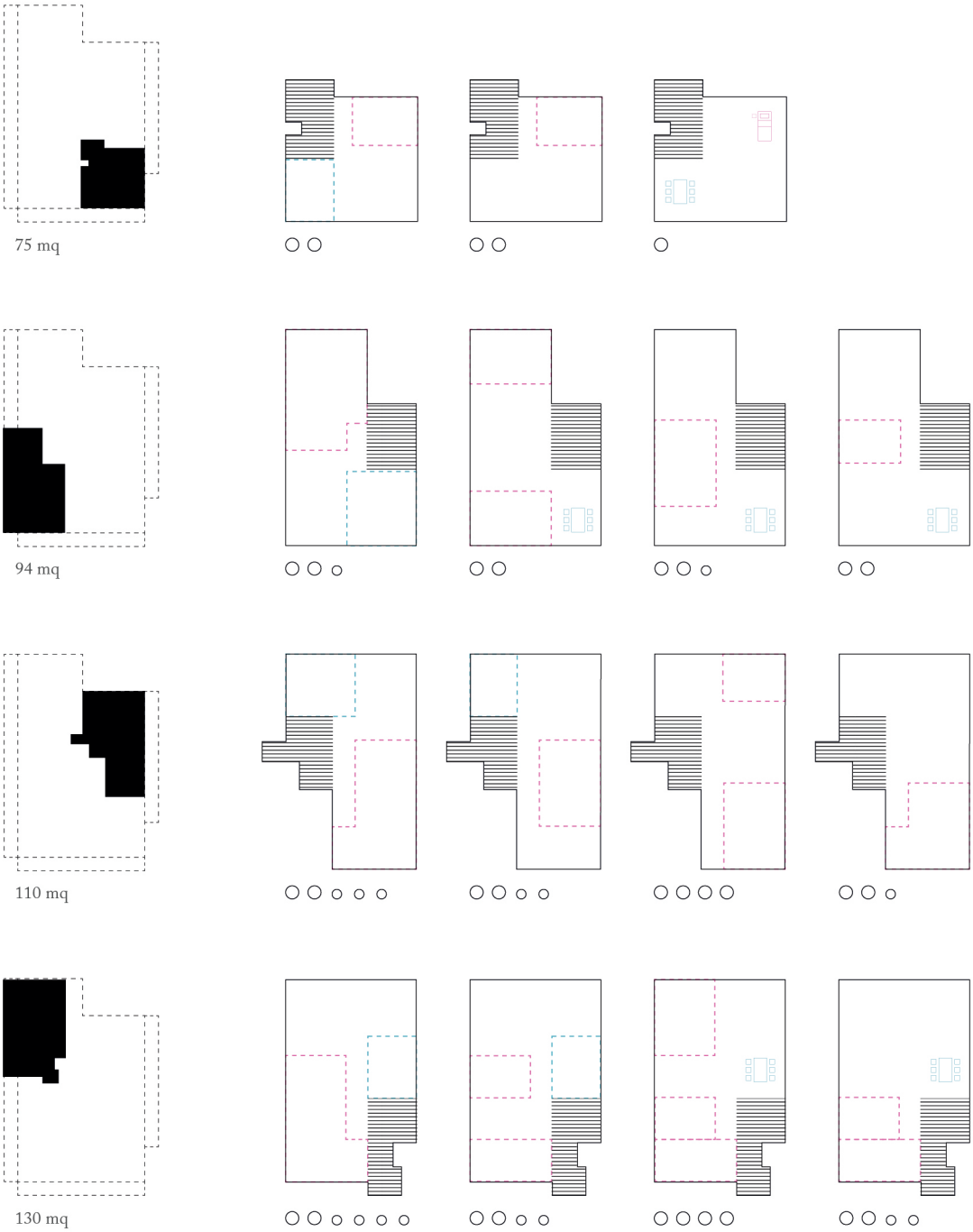


▲ Flessibilità primo piano di "Casa Schröder".
▼ Pianta tipo di una casa tradizionale giapponese.
(Rappresentazione degli autori basata sul progetto: Kazuhiko + Kaoru Obayashi, *Traditional Japanese House*, Giappone, 1850/1995)
◄◄◄◄◄ (e seguenti) Cage homes a Hong Kong (Benny Lam, *Trapped,* SoCo, 2017)

che di costruzione (capacità di diverse sistemazioni fisiche). In altre parole, evidenzia il fatto che bisogna avere la possibilità di attuare modifiche nel corso della durata dell'alloggio a seconda delle esigenze: incorporare nuove tecnologie, adeguarsi ai cambiamenti demografici o addirittura cambiare completamente l'uso dell'edificio da abitazione a qualcos'altro.
L'incertezza di una futura occupazione e di una diversa domanda abitativa richiama la necessità di un pensiero a lungo termine e non alla progettazione che considera solo un tipo specifico di famiglia in un determinato momento temporale.
Questa capacità è di particolare importanza per il settore dell'edilizia popolare, dove l'opportunità di cambiare l'uso o la configurazione offre un livello di scelta, sia per gli inquilini che per i loro proprietari pubblici, altrimenti inesistente in questo settore.
Questa idea, non è sempre stata condivisa nella progettazione di un alloggio. È il caso del Regno Unito dove l'alloggio viene considerato un bene usa e getta; quando le esigenze personali e famigliari degli utenti mutano, automaticamente le persone si trasferiscono in un'altra unità abitativa più adatta alla loro situazione del momento. Un approccio di questo tipo, mantiene il mercato immobiliare in uno stato di domanda permanente ma contemporaneamente non viene fatto un uso sostenibile dello spazio a disposizione.



Passaggio dalla dimensione statica (permanente) alla dimensione dinamica (transitoria) del costruire.
(Rappresentazione degli autori basata sul progetto: C. Cellucci, M. Di Sivo, *Habitat Contemporaneo. Flessibilità tecnologica e spaziale*, Milano, FrancoAngeli, 2006, pag. 22)



EM2N Architekten, *Siedlung Hegianwandweg*, 2003, piante con 25 diversi scenari.
(Rappresentazione degli autori basata sul disegno presente in: J. Till, T. Schneider, *Flexible Housing*, Oxford, El Sevier, 2007, pag 14)

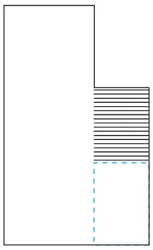
Area distributiva

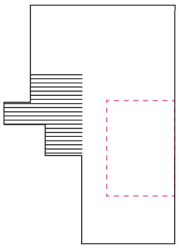
Camera da letto

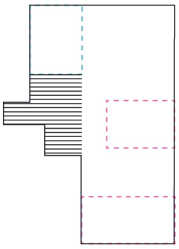
Sala da pranzo

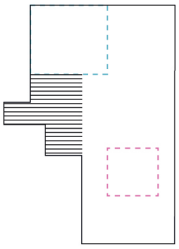
Adulto

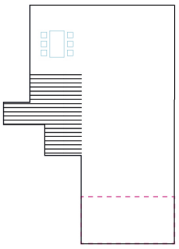
Bambino

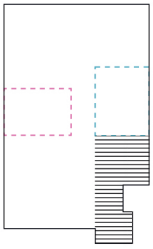


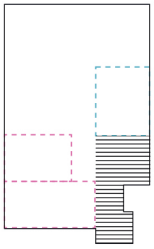


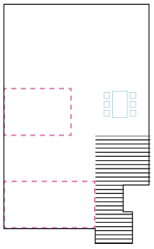


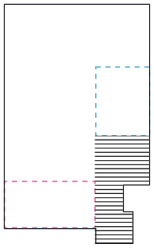


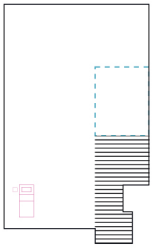












L'architettura flessibile

L'edilizia flessibile concede agli utenti partecipazione sia durante la fase di progettazione che in un secondo momento essendo un edificio che dovrebbe adattarsi nel tempo anche a diversi occupanti.
Chi meglio dell'occupante stesso può decidere che strada deve prendere la propria abitazione?
È per questa ragione che uno degli elementi fondamentali dell'alloggio flessibile è la partecipazione/uso.
Oltre all'aspetto sociale, per definire un'architettura flessibile è fondamentale tenere conto della parte tecnologica.
Pertanto, per ottenere un uso e un'occupazione flessibili è indispensabile adottare una certa logica di costruzione, la quale comprende tecniche di costruzione, soluzioni strutturali e strategie di manutenzione o una combinazione di questi approcci. Durante la progettazione è necessaria una distinzione tra elementi fissi ed elementi mobili i quali consentono la manutenzione o la sostituzione futura di un componente senza invadere il resto dell'edificio.
Infine, ma non per importanza, bisogna avere una particolare attenzione nella disposizione del nucleo di servizio.
Questo è il primo elemento da tenere in considerazione in fase di progettazione perchè una volta determinati questi ambienti meno suscettibili allo spostamento come la cucina e il bagno, tutto intorno si forma dello spazio vuoto che può essere suddiviso in diversi modi.

Nel libro "Flexible Housing" di Jeremy Till e Tatjana Schneider vengono elencati dei metodi, frutto di un'attenta analisi, per delineare la progettazione di un'architettura flessibile.
In sostanza, per promuovere la flessibilità, l'abitazione deve essere progettata seguendo delle strategie e tenendo in considerazione alcune caratteristiche su diverse scale qui di seguito proposte.

complessità programmatica

semplicità nell'interfaccia

semplicità strutturale

ottimizzazione dei componenti

ottimizzazione dell'integrazione impiantistica

f l e s s i b i l i t à

Lista dei criteri generali di flessibilità.

L'edificio

Ampliamento orizzontale

In fase di progettazione, sarebbe utile pensare ad un edificio in grado di accogliere eventuali aggiunte future piuttosto che limitarle. Per fare ciò, il compito del progettista non è quello di definire un edificio compiutamente ma permettere la realizzazione di espansioni con delle accortezze come la possibile apertura di accessi, la sottrazione di luce a spazi esistenti e, non di minore importanza, aspetti che riguardano la struttura e i servizi.

Ampliamento verticale

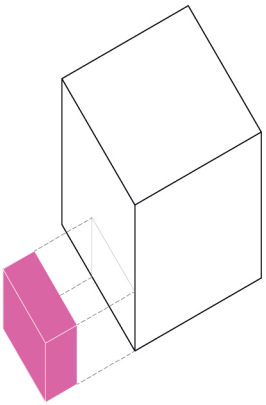
Per quanto riguarda l'ampliamento verticale bisogna inoltre considerare un carico supplementare, l'accesso attraverso la scala, la costruzione del tetto, in poche parole anche in questo caso bisogna tener conto di implicazioni strutturali oltre che a quelle progettuali.

Circolazione comune

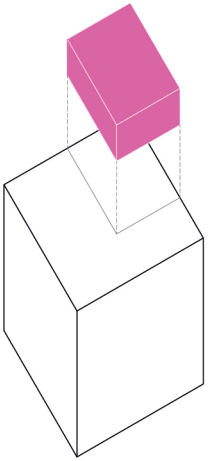
La circolazione verticale e orizzontale negli schemi abitativi è ridotta al minimo ma un aumento di questa area potrebbe renderla più flessibile all'uso comune ad esempio un'ampliamento della circolazione sia esterna che interna potrebbe fornire spazi per tavoli e sedie o potrebbe essere adibita a piantagioni o altre occupazioni.

Spazio vuoto

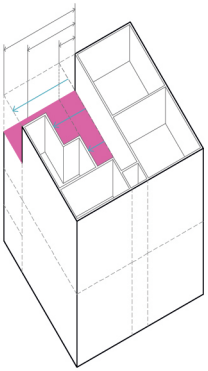
Uno spazio vuoto esterno alle unità abitative potrebbe concedere una flessibilità maggiore, in quanto facilita, in caso di necessità, espansioni future.



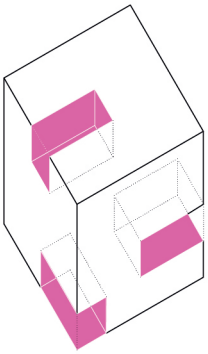
Ampliamento
orizzontale



Ampliamento verticale

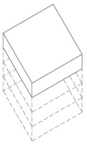


Circolazione
come spazio comune

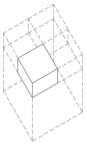


Spazio Vuoto

EDIFICIO



UNITÀ



STANZA

L'unità

Stanze neutre (funzionalmente)

Caratterizzare l'abitazione con una serie di stanze di uguale dimensione senza un uso specifico invita l'utente ad interpretare lo spazio a seconda delle sue esigenze che potrebbero cambiare nel tempo. Le dimensioni minime di un ambiente funzionalmente neutro possono essere ricavate direttamente da vari tipi di arredamento che lo caratterizzeranno.

Circolazione

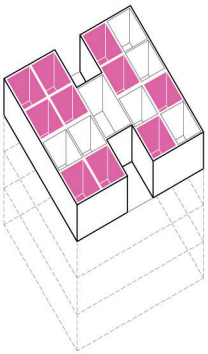
Come accade nella circolazione comune di un edificio, la medesima strategia può essere adottata in una scala minore: in un'unità. In pianta queste aree di circolazione possono apparire "dispendiose", in realtà offrono una maggiore varietà di utilizzo nel complesso dell'unità.

Unione e divisione

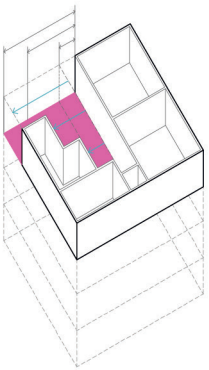
Progettare schemi abitativi che permettono di unire o dividere due o più unita è una strategia a lungo termine che offre maggiore flessibilità. Come succede nell'ampliamento verticale o orizzontale, citati in precedenza, non ci sono regole prestabilite ma è necessario considerare degli aspetti come l'accesso o la duplicazione e sottrazione di alcuni ambienti come la cucina e i bagni.

Stanza condivisa

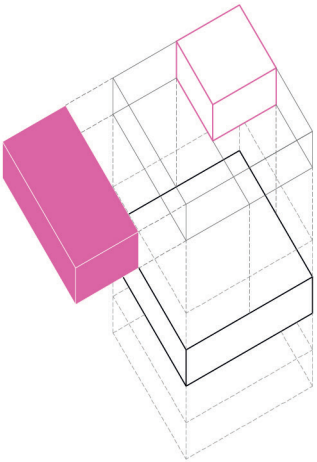
La stanza condivisa è una stanza non specifica tra due unità che può essere assegnata all'una o all'altra a seconda delle esigenze e quindi permettere un ampliamento di una delle due unità o essere utilizzata come un piccolo appartamento autonomo con un accesso indipendente.



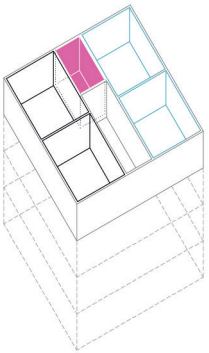
Stanze neutre



Circolazione



Unione e divisione



Stanza condivisa

EDIFICIO

UNITÀ

STANZA

La stanza

Connessione tra stanze

Creare un collegamento tra due o più stanze può fornire maggiore flessibilità all'appartamento perché permette all'occupante di dare ad una determinata stanza vari usi, in particolare se vengono utilizzate pareti scorrevoli, si ha la possibilità di usufruire di uno spazio maggiore in determinate occasioni. Inoltre, l'apertura reciproca delle stanze aumenta la dimensione percettiva di un'abitazione.

Mobili pieghevoli

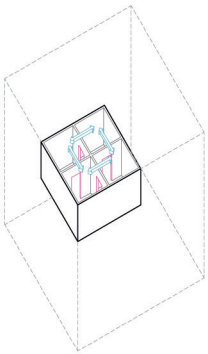
Come detto in precedenza, al giorno d'oggi si ha la possibilità di costruire unità più piccole grazie a mobili ad incastro, pieghevoli che permettono di dare ad una stanza diversi usi anche dal giorno alla notte.

Pareti mobili e scorrevoli

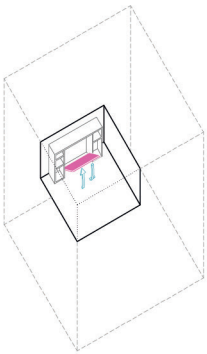
L'utilizzo di pareti scorrevoli e pieghevoli consentono diverse soluzioni di vivere lo spazio. In fase di progettazione sarebbe buono garantire un funzionamento dell'alloggio sia con l'assenza di pareti sia con l'inserimento di queste.

Stanza divisibile

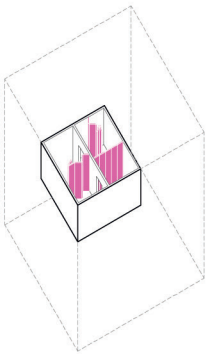
Una grande stanza può essere divisa sia temporaneamente che permanentemente; per quanto riguarda quest'ultimo caso, per ottenere due stanze funzionali, è utile in fase di progettazione tener conto di alcuni elementi come l'accesso e le finestre, per garantire ad entrambe le stanze un ingresso ed un'apertura. Infatti, se la stanza "base" disponesse di un'unica grande finestra, questa impedisce la divisione futura che, al contrario, risulta possibile con la presenza di due finestre separate.



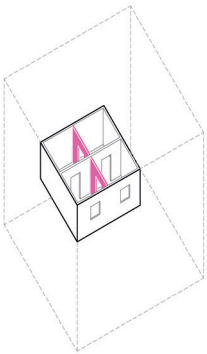
Connessione tra stanze



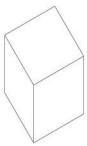
Mobili pieghevoli



Pareti mobili



Stanza divisibile



EDIFICIO

UNITÀ

STANZA

L'aspetto tecnologico

Forma / scheletro

Una costruzione flessibile dovrebbe essere caratterizzata dalla separazione tra telaio e riempimenti come servizi, accessori, tamponamenti ecc. Il telaio ha la funzione di fornire una struttura di supporto, uno scheletro a cui fissare il resto degli "elementi". Un esempio di questa strategia è l'*Open Building* nato dalla ricerca di John Habraken con "La teoria dei supporti ed *infill*", il quale sfrutta il programma sociale (dare un ruolo all'utente nei processi di progettazione) per trovare una soluzione tecnica.

Livelli

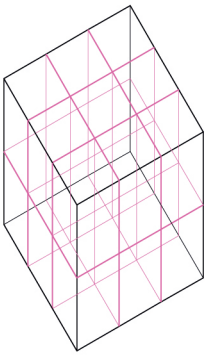
Adottare una costruzione a strati nasce dal fatto che ogni elemento costruttivo ha una durata di vita diversa, per questa ragione rendere ogni strato indipendente da la possibilità di agire con una sostituzione o manutenzione senza influenzare gli altri layers.

Campate libere

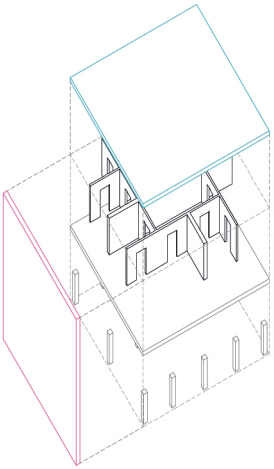
Avere delle campate libere su tutta la larghezza di una singola unità è uno degli aspetti più importanti della flessibilità. Ciò significa avere le partizioni interne non portanti e quindi trasformazioni future più facilitate.

Costruzione del tetto

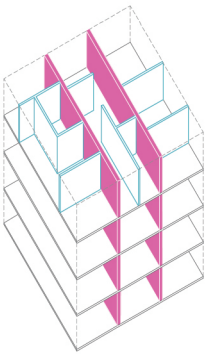
Per consentire l'espansione verticale sia il tetto che le fondazioni devono essere state dimensionate per consentire carichi aggiuntivi. Nel caso di tetto inclinato, sono da evitare l'uso di travi a capriate che riempiono completamente lo spazio e al contrario utilizzare una struttura a tetto aperto.



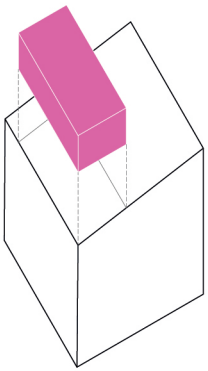
Scheletro



Livelli



Campate libere



Costruzione sul tetto

Il nucleo di servizio

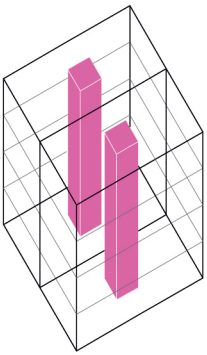
Le due tipologie di distribuzione dei servizi sono:

Distribuzione verticale

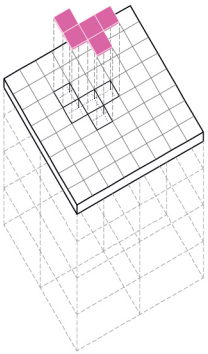
In questo caso i servizi vengono raccolti in colonne verticali e i locali principali dovrebbero essere raggruppati intorno a queste pile. L'accesso a queste colonne deve essere assicurato per trasformazioni future.
Una delle opzioni più praticabili è quella di fornire spazio extra all'interno o nello spazio adiacente alla colonna verticale per eventuali sviluppi tecnologici. Questo spazio aggiuntivo, quando non è occupato dai servizi, può essere utilizzato come deposito supplementare all'interno dell'unità abitativa.

Distribuzione orizzontale

Come per la distribuzione verticale, le corse orizzontali dei servizi devono essere facilmente accessibili, riparabili e intercambiabili. Esistono diversi approcci per permettere questo:
- Montare tutto in superficie: a proposito di questo metodo, lo sviluppo di sistemi di accesso a dado e battiscopa ha reso i sistemi di cablaggio di superficie più ragionevoli sia in termini di costi che di estetica. Ci sono anche evidenti vantaggi in termini di coordinamento dell'installazione.
- Utilizzare un pavimento o un soffitto sopraelevato all'interno del quale sono condotte le installazioni.



Distribuzione verticale



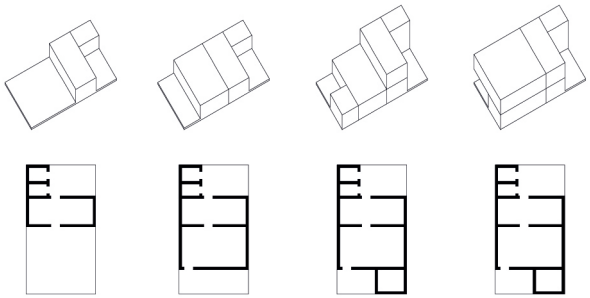
Distribuzione
orizzontale

Caso studio 1- Aranya Low Cost Housing

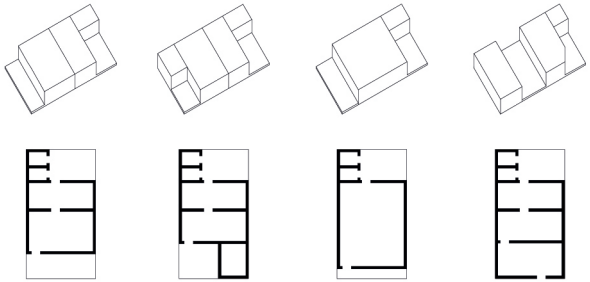
Nella storia dell'uomo sono tanti gli esempi a cui poter fare riferimento quando si parla di Architettura Flessibile.
In età contemporanea, si può far cenno, all'architettura di Balkrishna Doshi,[17] architetto indiano che, nello spiegare la propria filosofia, afferma: "Nel ruolo di architetto non si può pensare a compartimenti stagni: bisogna avere una visione generale. Immaginare che cosa sarà tra uno, due, cinque o dieci anni. Le case e gli insediamenti devono potersi trasformare, seguendo il mutare delle esigenze. Pensare in dvuna prospettiva più ampia: è questa la sostenibilità".
Ciò che cerca di fare l'architetto indiano nei suoi progetti, è quello di fondere la tradizione indiana con le idee del Modernismo.
Uno dei suoi progetti chiave è sicuramente la "Aranya Low Cost Housing" nella megalopoli di Indore, nata dalla necessità di dare un tetto e una nuova vita ai vagabondi e agli abitanti degli *slums*.
Il progetto è basato sulla costruzione di un sistema modulare, caratterizzato da alloggi di trenta metri quadrati ciascuno, in grado di offrire, con soletta, impianti sanitari e allacciamento alla rete elettrica, tutta l'infrastruttura necessaria. Ad ogni utente è lasciata la libertà di trasformare la propria abitazione andando a generare un variazione di balconi, terrazze, colori.
A distanza di venti anni, gli abitanti hanno anche dato il via a piccole botteghe e negozi; per questa ragione il progetto si è dimostrato vincente sia sotto il profilo della flessibilità che sociale.

17 Balkrishna Vithaldas Doshi (1927-), primo architetto indiano a ricevere il Premio Pritzker per l'architettura nel 2018, focalizza la propria ricerca progettuale nella costruzione di alloggi a basso costo per le grandi masse degli inurbati dalle campagne indiane. (*Balkrishna Vithaldas Doshi*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 ottobre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Balkrishna_Vithaldas_Doshi*)

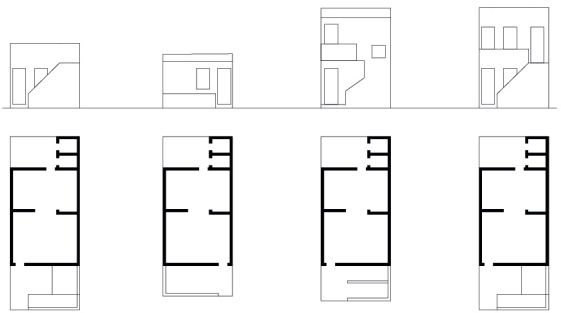
CRESCITA GRADUALE
gli utenti decidono quanto costruire



LAYOUT FLESSIBILE
gli utenti decidono come costruire



DIVERSE FORME
gli utenti creano la propria combinazione di elementi

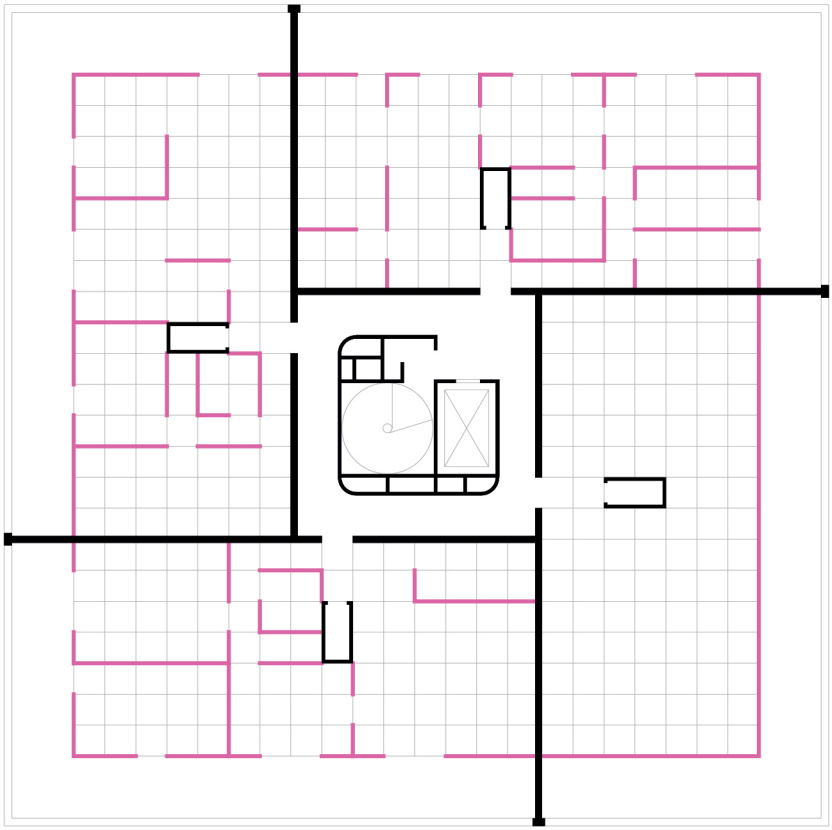


Rappresentazione degli autori basata sul progetto: B. Doshi, *Aranya Low Cost Housing*, Indore, 1983-86.
(*https://identityhousing.wordpress.com/2009/12/04/balkrishna-doshi-aranya-low-cost-housing-indore-1983-86/*)

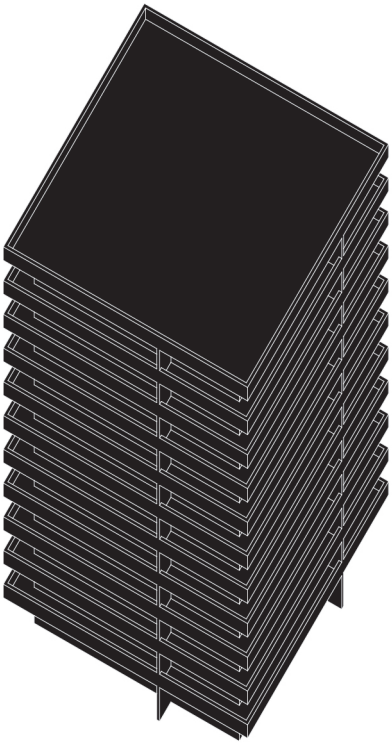
Caso studio 2 - Montereau

Per quanto riguarda l'ambito europeo, potremmo citare una moltitudine di esempi di architetture flessibili.
Il progetto "Montereau" di Xavier Arsène-Henry,[18] in Francia, è una torre residenziale di dieci piani che utilizza alcuni dei principi degli uffici speculativi per ottenere la flessibilità nell'edilizia abitativa.
La pianta tipo dell'edificio è organizzata attraverso un modulo di 90 centimentri che va a definire quattro unità abitative, ognuna delle quali ha una dimensione di 13,5x6,3 metri.
Queste abitazioni, sono state raggruppate attorno ad un nucleo centrale contenente la scala e l'ascensore ed essendo caratterizzate da campate libere, è stato possibile avere uno spazio libero in modo che ogni unità fosse priva di muri trasversali o colonne intermedie. Inoltre, intorno all'intero perimetro corre un balcone che permette ad ogni stanza di avere uno spazio esterno.
Al principio del processo di progettazione, il ruolo degli occupanti è stato quello di essere coinvolti nella progettazione del loro appartamento. All'interno dell'involucro standard, ogni utente ha potuto scegliere come suddividere il proprio spazio e l'aspetto della facciata determinando la posizione dei pannelli esterni standardizzati.
Gli architetti hanno inizialmente preparato dieci ipotetici progetti di appartamenti per illustrare le possibilità intrinseche del sistema per i potenziali occupanti, ma nessuno dei progetti presentati è stato adottato dagli utenti stessi. Al contrario, hanno imparato rapidamente a progettare i propri layout tanto che a costruzione conclusa, non c'erano due piani uguali.

18 Xavier Arsène-Henry (1919-2009) è stato un architetto ed urbanista modernista francese. è soprattutto ricordato per il suo interesse nella progettazione di edi ci residenziali multipiano nelle periferie di alcune città francesi. (*Xavier Arsène-Henry*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 ottobre 2019. *https://en.wikipedia.org/wiki/Xavier_Ars%C3%A8ne-Henry*)



Pianta tipo.
(Rappresentazione degli autori basata sul progetto: X. Arsène-Henry, Montereau (Francia), 1971)
Aranya Low Cost Housing, Indore (India)
(Immagine tratta da: *https://divisare.com/projects/381258-balkrishna-doshi-vsf-a- ranya-low-cost-housing*)



Montereau (Iran)

Progetto dei fratelli Arsène-Henry: edificio multipiano a pianta libera con blocco scala/ascensore in un nucleo centrale.

◄ Ulteriore progetto dei fratelli Arsène-Henry a Nîmes-Ouest-Pissevin, sobborgo a sud della città di Nîmes. Anche in questo caso centrale è la torre multipiano, soluzione prediletta per far fronte al boom demografico del secondo dopoguerra.

(Immagine tratta da: *Xavier Arsène-Henry*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 28 settembre 2019. *https://en.wikipedia.org/wiki/Xavier_Ars%C3%A8ne-Henry*)

A tal proposito, Alastair Parvin, CEO di Wikihouse, sostiene che bisogna rivedere l'idea che l'architettura consista nel costruire edifici. In realtà, un edificio è probabilmente la soluzione più costosa a cui si possa pensare per pressoché qualunque problema. E fondamentalmente, il design dovrebbe essere molto più interessato alla soluzione di problemi e alla creazione di nuove condizioni.

I numerosi riferimenti di architettura flessibile, le linee guida, frutto di un'attenta analisi, fornite da Jeremy Till e Tatjana Schneider, potrebbero essere in grado di andare a delineare edifici in grado di rispondere a tutte quelle che sono le problematiche di un *arrival city*.
E' chiaro ormai che le risorse disponibili, in termini di tempo e denaro, non sono sufficienti e molte di queste *arrival cities* sono già dotate di strutture con condizioni disastrose. Come comportarsi di conseguenza? Bisogna raderle al suolo? O come si potrebbe intervenire trasformando questi alloggi caratterizzati da schemi rigidi in abitazioni flessibili? Come possiamo riutilizzarli in modo che questi possano in un futuro essere riutilizzati e riutilizzati di nuovo garantendo anche flessibilità a livello tecnologico?

“Lo studio stava lavorando con una scuola situata in un antico edificio vittoriano. E dissero agli architetti, “I nostri corridoi sono un vero incubo. Sono decisamente troppo piccoli. Tra una lezione e l’altra si congestionano. Ci sono fenomeni di bullismo che così non riusciamo a controllare. Quindi vogliamo che riprogettiate l’intero edificio, sappiamo che questo costerà diversi milioni di sterline, ma ce ne siamo fatti una ragione.” E i designer del team si misero a pensare, e poi dissero, “Non è questo che dovete fare. Piuttosto, sbarazzatevi della campanella. E invece di avere una campanella che suona una volta sola, usate tante campanelle più piccole che suonino in posti diversi a orari diversi, distribuite il traffico attraverso i corridoi.” Anche così si risolve il problema, ma invece di spendere diversi milioni di sterline, se ne spende solo qualche centinaio. Ora, sembra che così ci togliamo il lavoro da soli, ma non è vero. In realtà in questo modo ci si rende più utili. Gli architetti sono veramente bravi nel pensare a soluzioni e strategie. E il problema è che noi, come molti professionisti del design, ci siamo fissati sull’idea di fornire un particolare tipo di prodotto di consumo, e io penso che non debba più essere così.”

-Alastair Parvin

Alastair Parvin, CEO di Wikihouse, *Architettura per la gente, creata dalla gente*, TED2013, Longbeach (California, Stati Uniti)

◄ (M. Wolf, *Architecture of density #57*, in "Architecture of Density", Berlino, Peperoni Books, 2012)

Addis Ababa

"Dove abiti?" - "Addis Ababa, Mumbai, Lagos"; e subito dopo è lecito domandare: "E da dove vieni?", è questa la domanda d'esordio nel mondo in via di sviluppo.
Questa frase, lascia percepire l'alta percentuale di migrazioni verso le città che il mondo sta affrontando; tra queste, la capitale dell'Etiopia, è tra le protagoniste.

Addis Ababa, conosciuta come il "nuovo fiore", nasce per essere la capitale dell'Etiopia quando Menelik II divenne imperatore nel 1889 e scelse di collocare la sede del nuovo centro politico in un sito del tutto disabitato, noto soltanto per alcune sorgenti termali e per la sua notevole escursione altimetrica.
Oggi, Addis Ababa è il massimo centro urbano di tutta l'Africa orientale e rappresenta per gli africani una specie di città-simbolo; tanto che fu scelta anche come sede dall'Organizzazione per l'unità africana, oggi Unione Africana.[1]

1 Unione Africana (UA): è un'organizzazione continentale succeduta nel 2002 all'Organizzazione per l'unità africana costituita nel maggio 1963 per promuovere l'unità e la solidarietà tra le Nazioni africane, migliorare le condizioni di vita nel continente, difendere la sovranità, l'integrità territoriale e l'indipendenza dei Paesi membri.(*Unione Africana*, su "Treccani. it-Enciclopedie on line", Istituto dell'Enciclopedia Italiana, visitata il 12 Novembre 2019. *http://www.treccani.it/enciclopedia/unione-africana/*)

Amministrativamente, la città è suddivisa in dieci sub città e novantanove *kebeles*[2] abitate da circa quattro milioni di abitanti derivanti da una moltitudine di gruppi etnici etiopi.
La capitale etiope, durante la sua storia, ha registrato un rapido tasso di espansione fisica senza regolamenti e senza un'adeguato piano che avrebbe impedito il superamento delle infrastrutture e l' incapacità di fornire servizi urbani di base.
La rapida urbanizzazione e la crescita demografica dunque, hanno creato un'enorme pressione sulla capacità di Addis Ababa, oltre di provvedere ai servizi di base, anche di fornire alloggi a prezzi accessibili per i cittadini, in particolare per le famiglie a basso reddito.
Pertanto, a causare questa incontrollata espansione è stata una cattiva gestione del fenomeno dell'urbanizzazione, in particolare un'allarmante proliferazione di insediamenti abusivi sia nelle aree centrali della città ma soprattutto nelle aree periferiche.
Questi, si manifestano con una forma irregolare e si dispongono in maniera sparsa e frammentata, tanto da generare vere e proprie macchie vuote distribuite sul territorio, motivo per cui la densità abitativa è precipitata.
L' alto livello di informalità, che non riguarda solo i gruppi a basso reddito ma ingloba anche i più privilegiati, può essere attribuito alla rapida urbanizzazione, alla povertà urbana e ad accordi istituzionali inappropriati. Dunque, i proprietari legali, i proprietari terrieri, i costruttori di terreni e gli insediamenti abusivi sono stati congiuntamente responsabili di questo *sprawl* urbano.

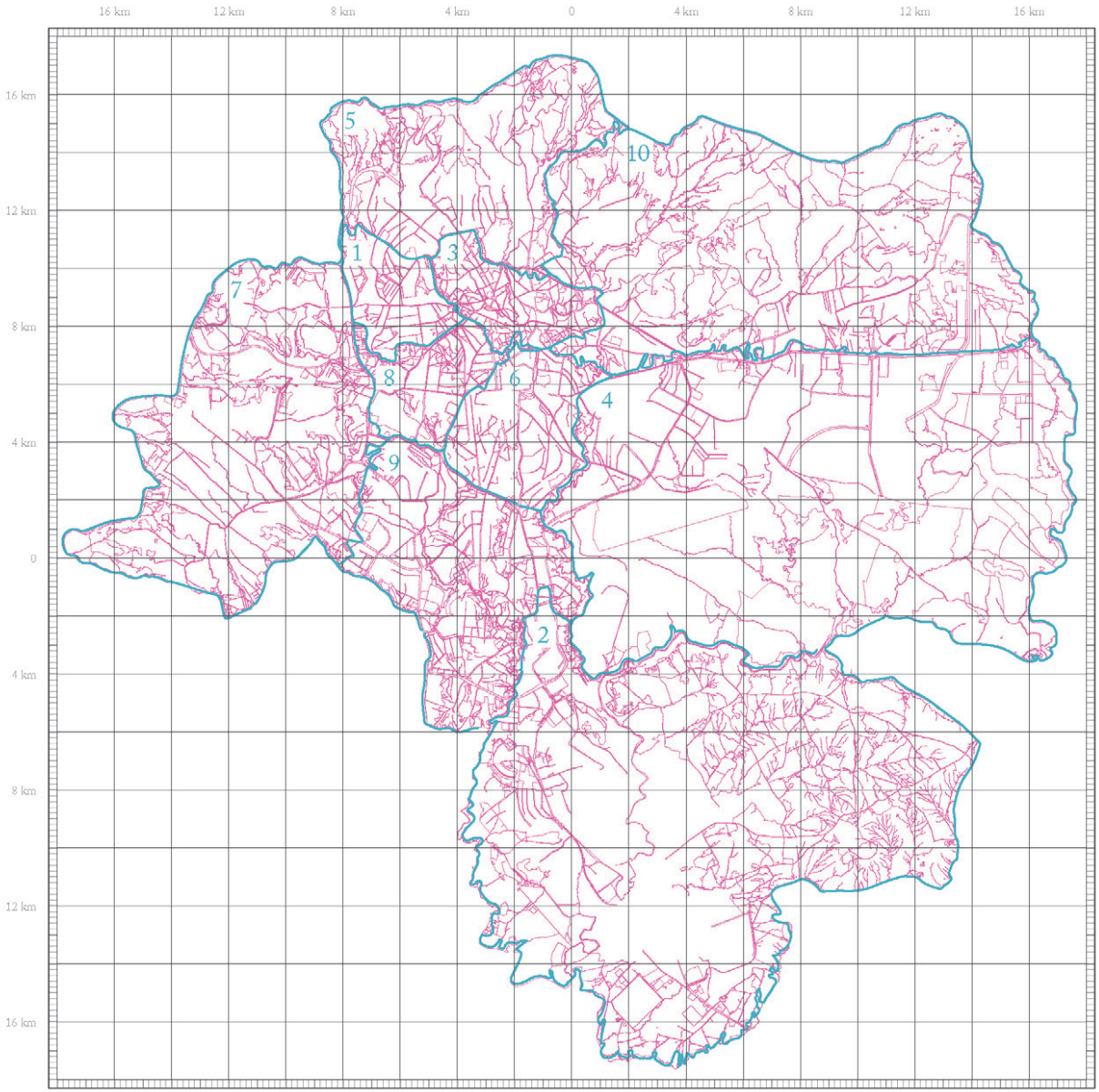
La politica di sviluppo dell'Etiopia, fino a poco tempo fa, era fortemente orientata all'agricoltura e allo sviluppo rurale.[3]
A partire dal 2005, invece, il governo federale ha avviato un programma denominato Integrated Housing Development Programme (IHDP).[4]
La città, da quel momento, è stata inglobata da cantieri contenenti massicci progetti di rinnovamento e riqualificazione urbana per far fronte all'enorme carenza di alloggi a prezzi accessibili

2 *kebelé*: è la più piccola unità amministrativa in Etiopia, equiparabile ad un quartiere, frazione o piccola località abitata in cui risiede un gruppo di famiglie. (*Kebelé*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 12 Novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Kebelè*)

3 Programma ADLI - *Agricultural Development-led Industrialization* (su *https://www.researchgate.net/publication/332353429_Agricultural_Development_Led_Industrialization_in_Ethiopia_Structural_Break_Analysis*)

4 Programma IHDP - *Integrated Housing Development Programme*: Per colmare il divario nella domanda di alloggi all'inizio del 2000, il governo si è proposto come uno dei principali fornitori di alloggi. Il progetto IHDP mira a fornire alloggi a coloro che sono sottoutilizzati dal mercato ed è interamente guidato e finanziato dal governo. Oltre al ruolo che il governo svolge, l'approccio integrato e olistico per affrontare la povertà urbana rende il programma IHDP unico nel suo genere. (su *https://www.academia.edu/36828941/The_Integrated_Housing_Development_Program_Identifying_Strengths_and_Gaps*)

01 Addis Ketema
02 Akaky Kaliti
03 Arada
04 Bole
05 Gullele
06 Kirkos
07 Kolfe Keraniyo
08 Lideta
09 Nifas Silk-Lafto
10 Yeka



Planimetria della città di Addis Ababa con l'indicazione delle diverse sub-città chiamate *kebeles*.

e di servizi base, ma soprattutto per migliorare la sua competitività come sede d'affari attraverso investimenti accelerati in infrastrutture e programmi di edilizia pubblica.
"La bella addormentata" così l'ex imperatore Hailé Selassié[5] ha definito la società etiope per decenni, la stessa società che ora vive il suo "Sogno americano".[6]
Addis Ababa ha attirando investimenti nazionali ed esteri che hanno generano opportunità economiche, tra cui posti di lavoro. Pertanto, l'attrattiva della città ha portato ad un fenomeno di migrazione interna dalle aree rurali verso la capitale.
L'IHDP e i successivi programmi, oltre a concentrarsi sui problemi prima citati, hanno applicato una strategia di gestione del territorio per promuovere anche lo sviluppo compatto della città e quindi agire in modo sostenibile.
Dal 2009 al 2015, la città ha espropriato ettari di terreno all'interno della città e ha demolito una moltitudine di case fatiscenti in ventitre siti per il progetto di rinnovamento urbano.[7]
I risarcimenti alle famiglie che sono state colpite dai programmi di rinnovamento urbano hanno assunto varie forme: un'offerta di terreni sostitutivi collocati principalmente nelle periferie, alloggi condominiali[8] per coloro che possono permettersi un mutuo e, contrariamente, per coloro che non possono permetterselo, sono stati riservati alloggi *kebeles*.[9]
Queste due tipologie abitative non hanno soddisfatto del tutto le aspettative dei cittadini. L'adozione del condominio, è stata presa in considerazione anche per sviluppare la città in altezza e dunque, per far fronte all'eccessiva espansione territoriale della città; l'aspetto da tenere in considerazione, però, è la discutibile gestione di questo modello a più piani che richiede una fornitura idrica ed elettrica anche nei livelli più alti, cosa che invece sembra creare disagi.
Per quanto riguarda invece gli alloggi *kebeles*, sono alloggi di dimensioni davvero piccole, dove capita spesso che in ventiquattro metri quadrati debba viverci una famiglia composta da sei persone.

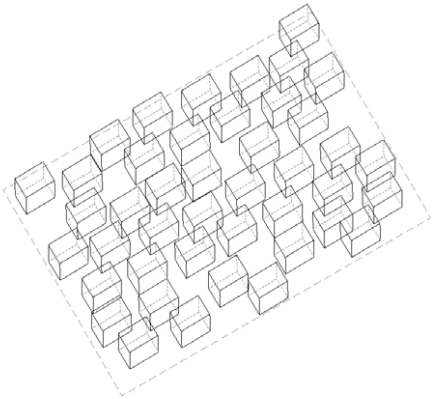
5 1941 al 1974.. (*Hailè Selassiè*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 Novemvre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Hailé_Selassié*)

6 Citazione di Anna Positano (su Domus, visitato il 13 Novembre 2019. *https://www.domusweb.it/it/portfolio/2014/03/04/il_risveglio_di_addisabeba.html*)

7 Questo fenomeno, ha avuto luogo in particolare nelle sub-città di Lideta, Kirkos, Arada e Addis Ketema. (su *The State of Addis Ababa*)

8 Condominio: le ex baraccopoli vengono demolite e ricostruite con blocchi condominiali sparsi in tutta la città, i quali possono essere considerati parte della tipologia di appartamento, con alcune differenze dovute alla diversa struttura abitativa. La caratteristica più importante del settore informale è la rete sociale ma spostando le persone nei condomini, le reti sono andate perdute.

9 Alloggi *Kebeles*: 24mq e ospita in media 5,7 persone. A causa di limitazioni di spazio, le stanze svolgono diverse funzioni. Durante il giorno, gli abitanti trasformano i propri spazi privati in funzioni pubbliche. Solitamente non possono aprire le finestre, poiché la finestra si aprirebbe nella casa del vicino. Solo il 7% delle case ha un bagno privato e accesso all'acqua. Il resto o ne condivide uno all'interno di un complesso o utilizza i servizi igienici e la cucina comuni per il quartiere. Al contrario dei condomini, la rete sociale dei suoi abitanti è solida.



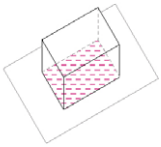
Espropriazione di 392 ettari di terreno

Demolizione di 23.151 case fatiscenti

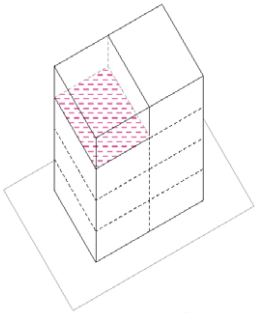
23 siti

23.151 famiglie

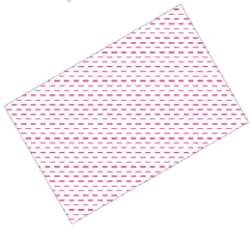
risarcimenti



Casa Kebele
24 metri quadrati
6 persone



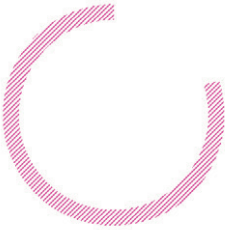
Condominio
50 metri quadrati
4 persone



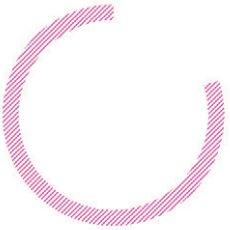
Terreno sostitutivo
in periferia

Rappresentazione schematica del programma
Integrated Housing Development Programme (IHDP) attuato nel 2005

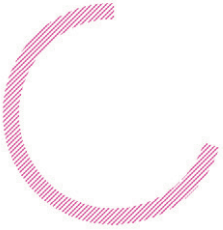
Oltre alle problematiche prima citate, come il limitato accesso a tutti gli elementi necessari, la delocalizzazione ha scaturito per gli abitanti ulteriori disagi causando uno sradicamento della rete di legami sociali ed economici della popolazione, fattori fondamentali per la loro quotidianità.
L'incapacità di coinvolgere la popolazione locale nel processo globale di riqualificazione, la trascuratezza dell'attività economica degli abitanti e la mancanza di cooperazione tra i vari settori pubblici, sono tutti fattori che inducono a pensare ad una riqualificazione insostenibile.
Il processo di rinnovamento urbano di Addis Ababa, dunque, ha contribuito a migliorare le condizioni abitative di un numero significativo di inquilini che sono stati trasferiti da alloggi pubblici in unità abitative condominiali; ma contemporaneamente ha scaturito indesiderate conseguenze per parecchie persone.
Pertanto, per fare in modo che l'urbanizzazione possa trasformarsi in una forza positiva, bisogna sostenere i nodi fulcro di questi Paesi in via di sviluppo: la sostenibilità ambientale e sociale.



80% delle abitazioni di Addis Abeba sono considerate al di sotto dello standard o peggio

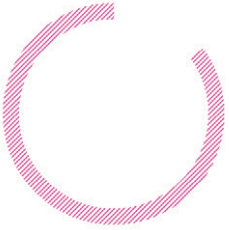


80% dei cittadini etiopi vive in "condizioni di degrado e di bassifondi"



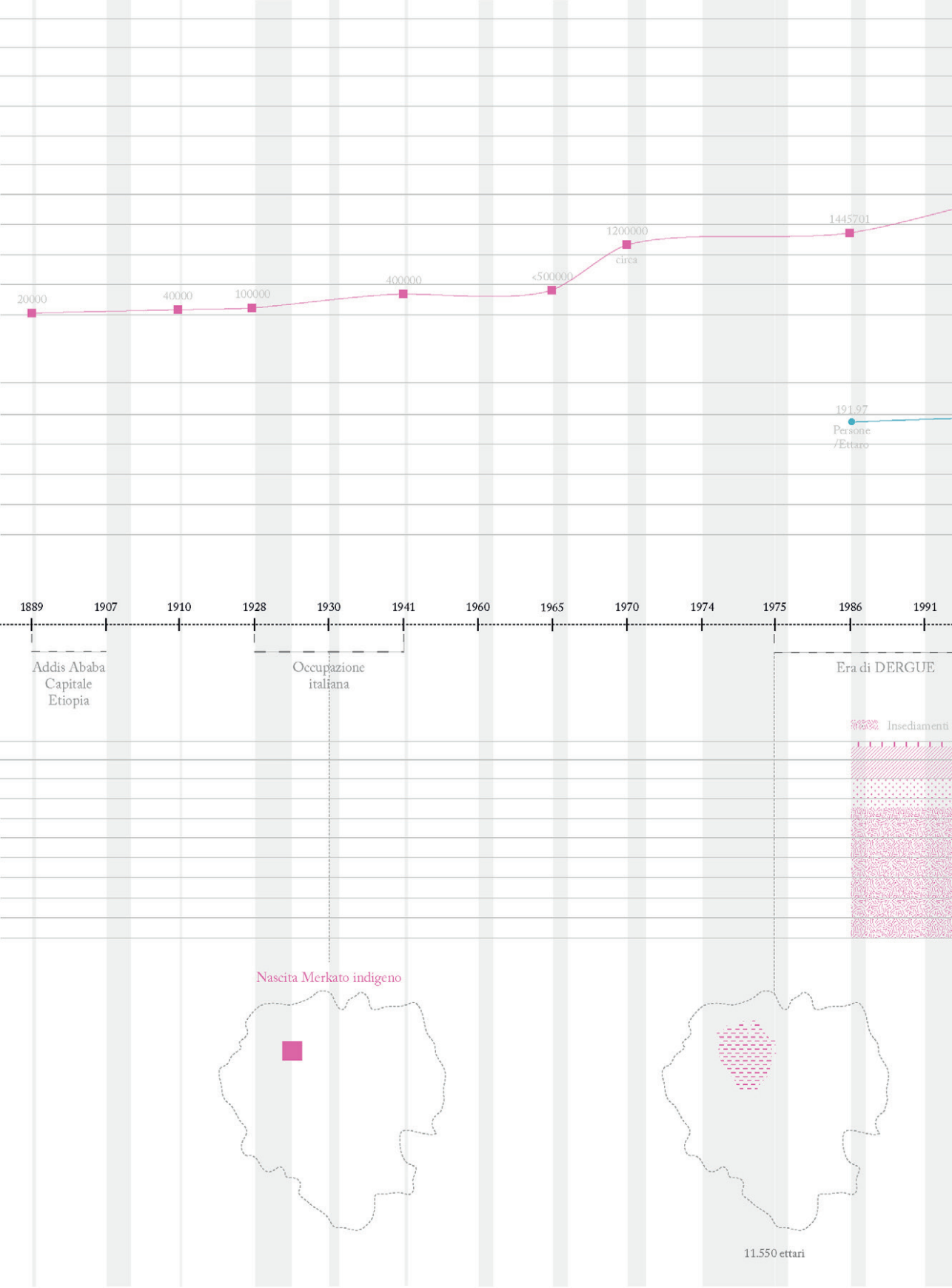
70% delle piccole case ha un'estensione che verrebbe classi cata come capannone

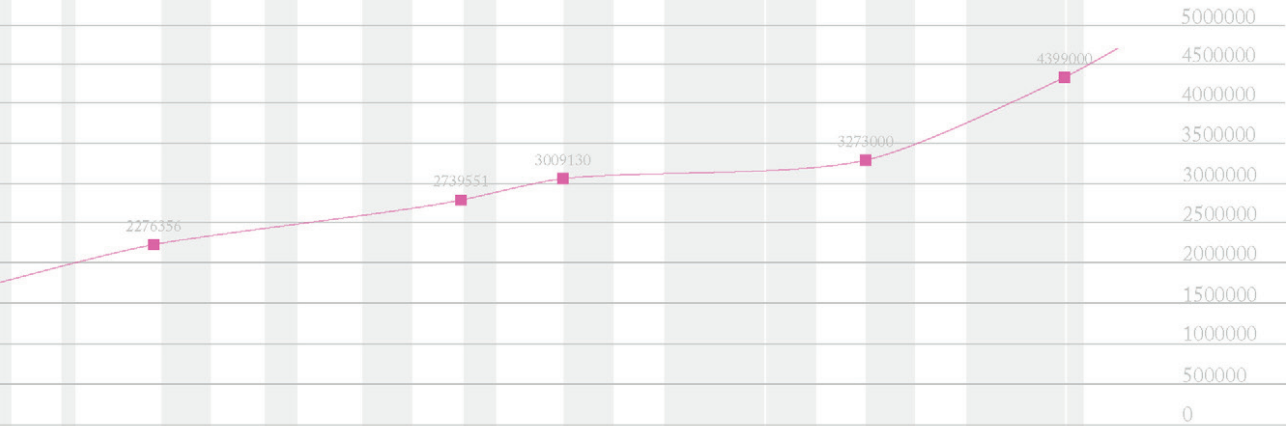
60% di questi edifici ha più di cinquanta anni.



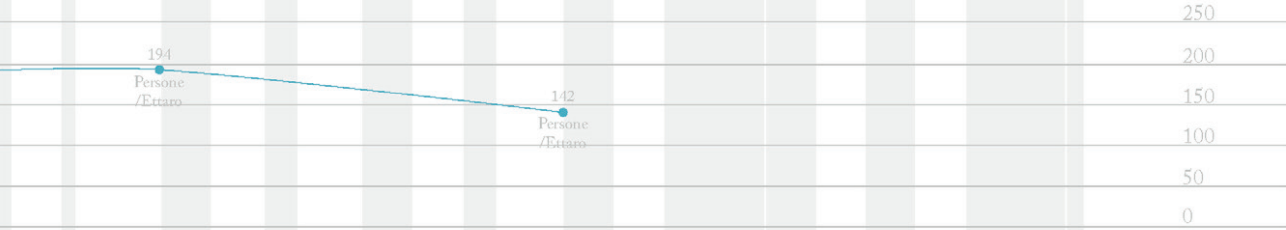
In un settore che copre l'80% della città, l'85% degli edi ci sono autocostruiti.

Rielaborazione dati estratti da:
UN-HABITAT (2008) *Ethiopia Urban Pro le*, UN-Habitat: Nairobi;
EiABC *Research;*
Articolo *Housing Typologies - A Case Study in Addis Abeba* di Felix Heisel.


20000
40000
100000
400000
<500000
1200000
circa
1445701
191,97
Persone
/Ettaro
1889
1907
1910
1928
1930
1941
1960
1965
1970
1974
1975
1986
1991
Addis Ababa
Capitale
Etiopia
Occupazione
italiana
Era di DERGUE
Insediamenti
Nascita Merkato indigeno
11.550 ettari

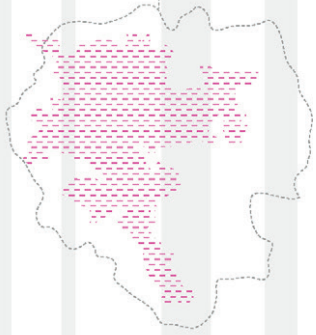


Popolazione



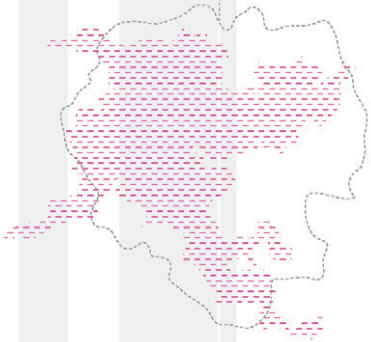
Densità di superficie edificata

Quota degli insediamenti per l'uso residenziale del suolo



18.245 ettari

29.628 ettari



Espansione città

Area di progetto

Sono passati ottantanove anni da quando, dopo l'invasione italiana del 1928, è stato creato il mercato più grande dell'Etiopia. Poco dopo due anni l'evento, i mercati esistenti intorno a "4 kilos", "Kazanchis" e "Piasa" sono stati trasferiti in un nuovo posto denominato "mercato indigino", dedicato ai nativi e agli arabi. Con il tempo, si è creato un legame tra queste persone che ha portato all'intreccio delle due culture, tanto che la natura del mercato ha una somiglianza con i *suq*.[10]

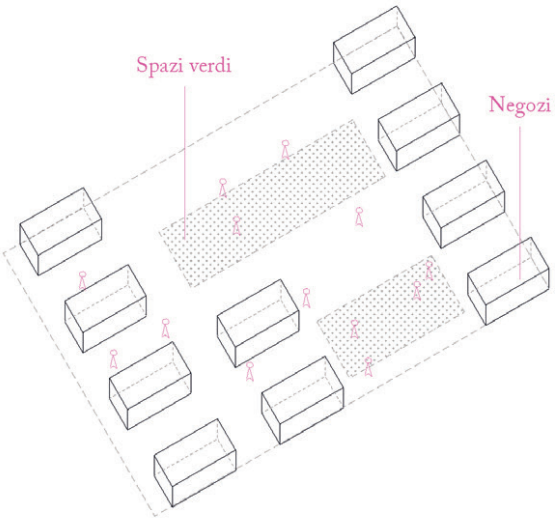
10 *Suq*: indica il mercato arabo organizzato in corporazioni, luogo deputato allo scambio delle merci. (*Suq*, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 Novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Suq*)

Per la città di Addis Ababa sono stati preparati nove masterplan, uno dei quali è stato preparato dagli italiani al momento della loro invasione, da allora la piazza del mercato ha tracce di questi piani. I primi negozi presenti nell'area infatti, erano blocchi rettangolari a pianta parallela ma quando gli altri mercati furono trasferiti sul luogo, le persone più agiate si sono potute permettere di affittare queste strutture; al contrario, coloro che non potevano, si sono stabilite temporaneamente su spazi verdi e aperti dedicati ai parchi dell'epoca, lasciando il mercato ad essere altamente densificato.

Dopo la sconfitta degli italiani, nessuno ha prestato attenzione alla visione italiana del mercato, per diversi motivi come: il masterplan era stato preparato dal "nemico"; al ritorno del re in campagna, l'area che conoscevano come foresta era ormai un grande distretto e luogo di mercato quindi, iniziarono a concentrarsi su altre priorità della città; infine, il governo non voleva turbare gli investitori e i commercianti, permettendo loro di fare quello che volevano.

Oggi, cinquantamila persone in media al giorno si aggirano nell'area sud-ovest di Addis Ababa, nella sub città di Addis Ketema.

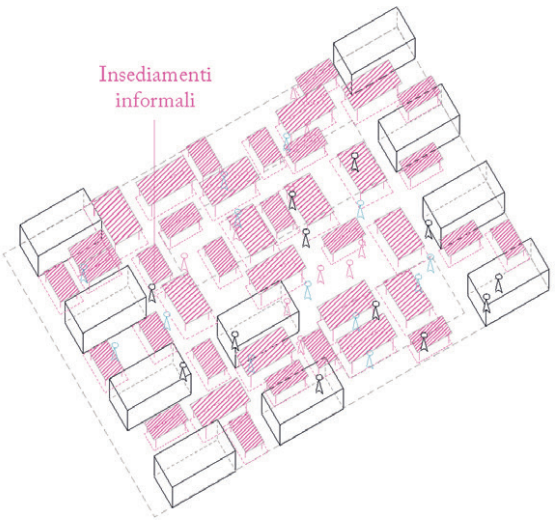
Una parte importante della vita quotidiana della società etiope è il commercio, in particolare il luogo del Merkato, il più grande mercato all'aria aperta in Africa. Uno dei luoghi più vivibili e colorati di Addis Ababa, una distesa di venditori all'aria aperta che si estende per cento chilometri quadrati e impiega circa



PRIMA

Pianificazione del mercato da parte degli italiani

Presenza di blocchi rettangolari paralleli con la funzione di negozi, spazi verdi, spazi vuoti



DOPO

Trasferimento dei mercati limitrofi nell'area

Presenza di insediamenti informali su tutto il territorio causando la scomparsa di spazi verdi e vuoti

Rappresentazione grafica delle fasi di insediamento iniziale di Merkato ad Addis Ababa

◄◄◄◄◄ Condomini in costruzione fuori Addis Abeba; Foto di Charlie Rosser (Immagine tratta da: *https://www.theguardian.com/cities/2017/dec/04/addis-ababa-ethiopia-redesign-housing-project#img-6*)

◄◄◄◄ Terreni agricoli e abitazioni tradizionali accanto a moderni appartamenti a Koye, il più grande sito condominiale in costruzione; Foto di Charlie Rosser (Immagine tratta da: *https://www.theguardian.com/cities/2017/dec/04/addis-ababa-ethiopia-redesign-housing-project#img-10*)

◄◄◄ Un gruppo di condomini in costruzione alla periferia di Addis Abeba; Foto di Charlie Rosser (Immagine tratta da: *https://www.theguardian.com/cities/2017/dec/04/addis-ababa-ethiopia-redesign-housing-project#img-7*)

◄◄ Una baraccopoli nel vecchio quartiere Piassa di Addis Abeba, destinata alla demolizione; Foto di Charlie Rosser (Immagine tratta da: *https://www.theguardian.com/cities/2017/dec/04/addis-ababa-ethiopia-redesign-housing-project#img-2*)

tredicimila persone in settemilacento entità commerciali; uno di quei mercati che si intreccia in tutte le direzioni e non si sa mai cosa si sta per inciampare o cosa si sta andando a trovare: spezie, tessuti, caffè, alimentari, pollame, scarpe, materassi, vestiti, tutto quello che un uomo può immaginare.
Queste aree sono caratterizzate da attività formali e informali; infatti, la rete di persone interdipendenti è creata da persone registrate e da coloro che a volte ci sono illegalmente; ad esempio è il caso dei cittadini con il reddito più basso provenienti dalle zone rurali che non sono tassate dal governo.
Nel quartiere di Merkato non c'è mai stata segregazione: le persone della classe più bassa hanno sempre vissuto accanto a quella più ricca e sono tutte dipendenti l'una dall'altra.
Negli ultimi anni, però, le cose sono cambiate e la segregazione sta iniziando: le attività commerciali a basso reddito stanno perdendo i loro profitti.
"Negozianti e bancarelle locali vivono in cattive condizioni nelle zone residenziali densamente popolate ai margini di Merkato o in alloggi più salubri nel vicino distretto di Kolfe, sul lato opposto della circonvallazione che confina ad ovest con l'area. Gli alloggi in affitto disponibili in quest'area sono pochi. Le strade locali sono molto congestionate dalla gente e dal traffico, un problema aggravato dalla presenza della stazione degli autobus a lunga percorrenza della città nel cuore della zona e la sicurezza non è buona come in altre parti della città. […]".[11]
Sono questi i problemi maggiori che riscontrano le persone che lavorano ad Addis Mercato.
Dopo la colonizzazione italiana, con il passare del tempo, l'area del mercato si è ampliata sempre di più e i diversi prodotti hanno iniziato ad avere i loro luoghi di vendita specifici, denominati *Teras*. Le persone, in questi settori, cercano di utilizzare ciò che hanno in tutti i modi possibili, pur di ricavarne qualcosa.
È il caso ad esempio di Minalesh Tera l'area nella quale viene trattata la vendita di oggetti riciclati.

11 Citazione tratta da *https://www.wantedinafrica.com/news/addis-ababa-a-highland-capital.html*

La zona è situata a sud-ovest dell'area di Addis Ketema e in questo settore, molti *Kure Yalews*[12] portano ogni mattina oggetti usati come pezzi di ricambio, che poi vengono riciclati e venduti ai negozi, che a loro volta rivendono ad altri fornitori e così via, un processo di "dare e avere". Alla fine, l'oggetto potrebbe passare attraverso cinque o sei mani.
Come rifiuti, i prodotti usati potrebbero danneggiare l'ambiente ma questo processo di riciclaggio evita l'inquinamento e permette di usufruire degli articoli *n* volte.
A Minalesh Tera come in tutta Addis Ababa, i *Kure Yalews* giocano un ruolo importante nella raccolta e nel riciclaggio dei prodotti usati e dei rifiuti; in media, guadagna cinquanta Birr (due euro) al giorno, con i quali sostiene una famiglia e copre le spese giornaliere. Nel processo di raccolta, riciclaggio e rivendita di ogni articolo raccolto da questi collezionisti, sono coivolte dalle dieci alle venti persone circa, le quali si guadagnano da vivere come parte di questo sistema. Gli esperti stimano che oltre cinquemila *Kure Yalews* operano entro i confini della città di Addis Ababa. Minalesh Tera è la parte più dinamica, vibrante e complessa di Merkato.
Ai tempi di Hailé Selassié questa *Tera* era un'area aperta e vuota, una discarica per Addis Ababa, dove le persone avevano piattaforme rialzate per esporre gli articoli ed erano solite fare attività di riciclaggio a terra, inoltre, l'area era piena di ladri.
Al giorno d'oggi, invece, questo è diverso, ci sono persone che lottano per cambiare la loro vita a causa delle opportunità create dal governo. Tra le *Teras* di Merkato ci sono persone provenienti da tutta Addis Ababa, un'alta percentuale di migranti rurali che vanno lì per formarsi e per guadagnare un reddito da questo lavoro e, inoltre, ogni giorno le strade brulicano di una moltitudine di turisti, i quali amano visitare questa zona.
Sembra semplice, ma se quest'area venisse rimossa, come hanno minacciato di fare molte volte, i gruppi di giovani potrebbero tornare ai furti. Questo settore sostiene molte vite, tutte le persone si recano ogni giorno a Minalesh Tera per lavorare, guadagnare e sostenere le loro famiglie.

12 *Kure Yalews*: collezionisti (Tratto da *https://vimeo.com/105473279*)

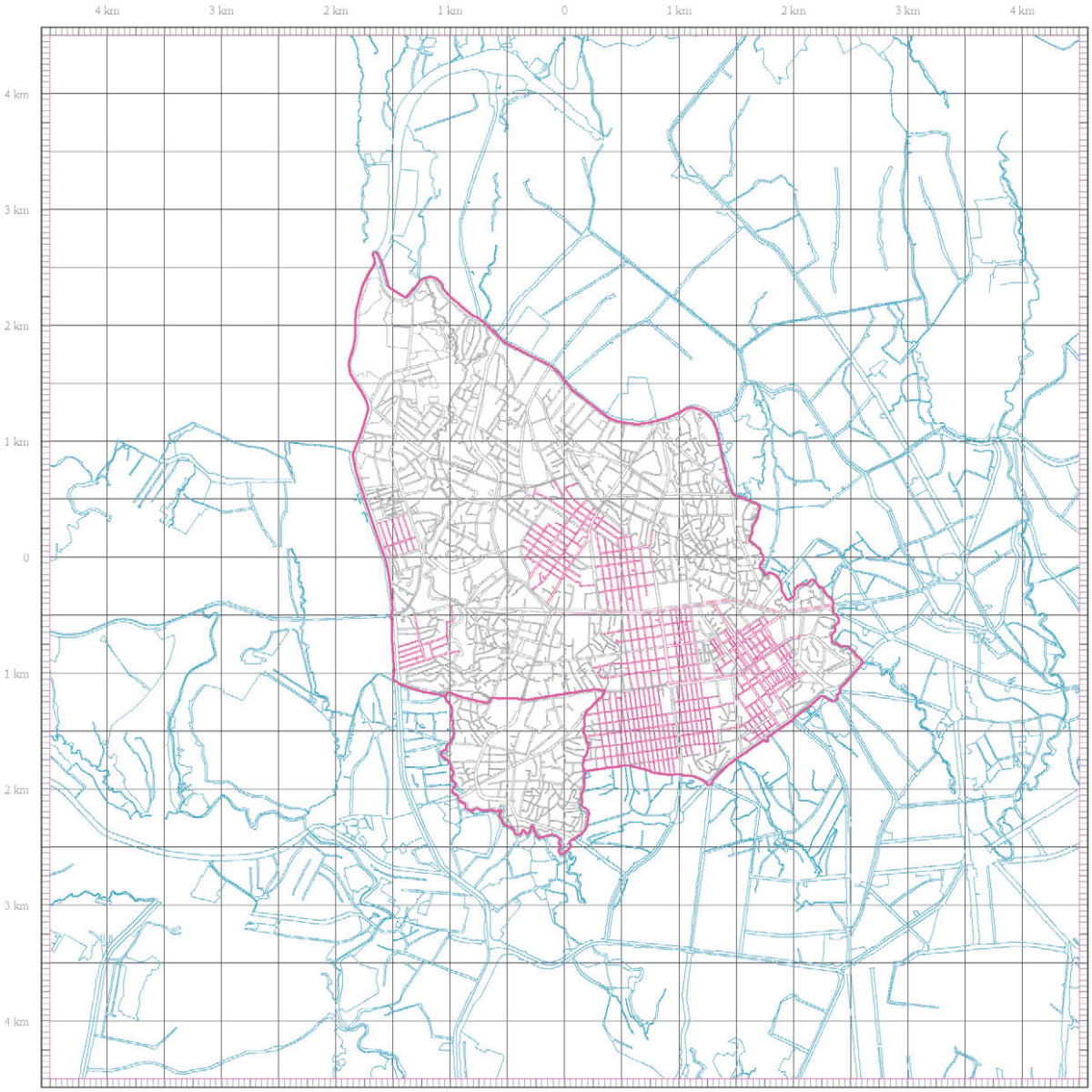
Addis Ketema Minalesh Tera

Planimetria della sub-città di Addis Ketema (in grigio) e Minalesh Tera (in rosa)

◄◄ Foto di Merkato di Addis Ababa (Immagine tratta da *https://www.google.it/imgres?imgurl=http://ai.stanford.edu/~latombe/mountain/photo/ethiopia-2013/merkato_files/image008.jpg&imgrefurl=http://ai.stanford.edu/~latombe/mountain/photo/ethiopia-2013/merkato_files/&h=1005&w=1338&tbnid=7ZnXrE8pvCnINM&tbnh=195&tbnw=259&usg=K_zL_yc050aXzNPf2RDzwNa39Fzvk=&hl=it&docid=xWDZlIfzIzapMM*)

Alcuni etiopi di Addis Ababa affermano che le cose ad Addis Mercato stanno cambiando. Non è quello che era solito essere, la terra viene sorpassata e sviluppata, e i venditori di lunga data di Merkato sono costretti a spostarsi o a fermarsi.
Da una visione della cartografia attuale della città, infatti, sembra che in alcune porzioni del mercato, sia stato raggiunto un certo ordine introducendo una maglia stradale ben definita.
Gli sviluppatori stanno creando una tendenza in cui l'area a uso misto dovrebbe trasformarsi in monouso e diventare solo residenziale o commerciale ma questo potrebbe causare l'aumento del tasso di povertà e dunque, creare disagi soprattutto ai piccoli commercianti.
I lavoratori di Minalesh Tera, come molti altri, hanno istituito un sistema di assicurazione per prepararsi al futuro.
Se venissero applicati lavori di ristrutturazione, loro non chiederanno di rimanere in questa zona malsana a patto che il governo consideri le persone e la loro vita.
Si stima che circa il 35-40% della gente di questa zona, prima viveva in furti e disordine pubblico, dunque, non destabilizzare questa vita pacifica sarebbe la cosa migliore.

Zone riqualificate



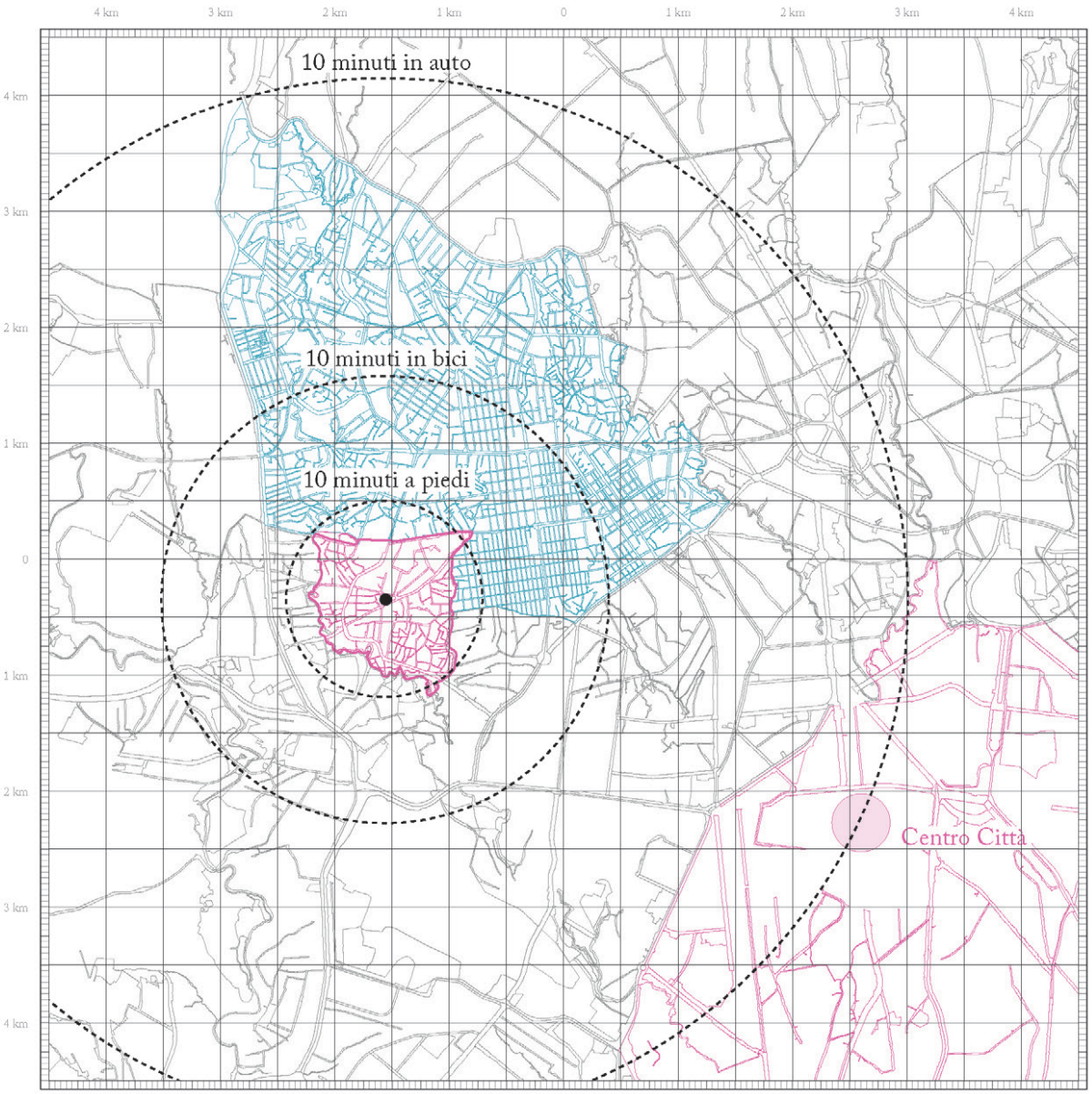
Planimetria della sub città di Addis Ketema con l'indicazione delle aree riqualificate di Merkato

Morfologia urbana

Se il primo passo per il funzionamento di un *arrival city* è la scelta di una posizione strategica che possa agevolare la vita delle persone, l'area del Merkato è il caso ideale.
Per quanto riguarda la relazione con la città infatti, la sub-città di Addis Ketema, dove è presente il mercato, è in una zona relativamente vicina e ben collegata al centro città; inoltre, l'area ha del potenziale anche per quanto riguarda la tipologia di suolo e i collegamenti di servizi base.
La presenza del fiume che scorre su quasi tutto il perimetro di Minalesh Tera, infatti, da un lato potrebbe essere una risorsa per quanto riguarda il collegamento idrico, ma contemporaneamente è una vera e propria barriera architettonica che limita un'eventuale ampliamento della zona "isolando" la *Tera* su piu fronti; questa, però, viene alleggerita dalla presenza di vari collegamenti stradali da una sponda all'altra.
Nell'area di Minalesh di fatti, ci sono due arterie stradali principali, le poche ad essere asfaltate nella zona, che facilitano i collegamenti con le zone limitrofe.
Per quanto riguarda la viabilità interna alla *Tera*, una problematica, riscontrata nelle varie interviste fatte ai lavoratori,[13] è data dalla moltitudine di persone che occupano tutte le strade del mercato impedendo a qualsiasi tipo di veicolo di circolare. Questa situazione causa vari disagi come ad esempio l'impossibilità di accedere alle abitazioni in modo diretto o l'impedimento ad effettuare uno scarico merci attraverso i mezzi ed essere costretti a fare affidamento solo sulle proprie forze lasciando i veicoli ai margini di Merkato.
Merkato è costituito da tre zone funzionali programmatiche: residenziale, mista e commerciale ed è proprio la coabitazione di queste tre destinazioni, il grande potenziale che garantisce al quartiere di essere vissuto in tutte le ore, in maniera omogenea evitando disequilibri funzionali.
Dall'altra parte, però, la zona è talmente satura che non si hanno a disposizione spazi vuoti, piazze, o parchi per la comunità, tanto

13 Interviste presenti su *https://vimeo.com/46602547*

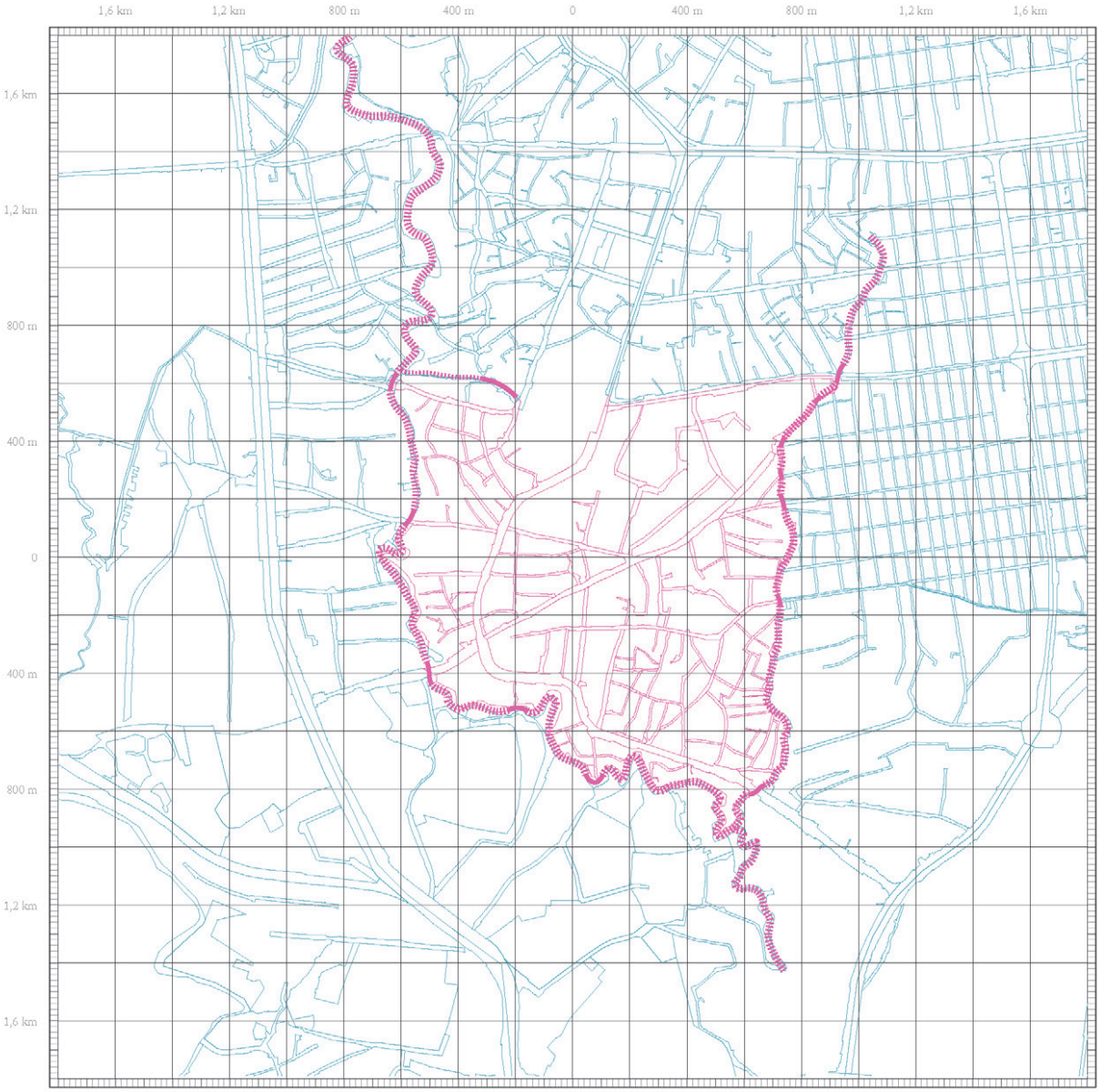
da costringere le persone a svolgere molte attività nelle strade tra gli edifici e le baraccopoli.
Il motivo principale per cui le persone scelgono di migrare dalle aree rurali a quelle urbane, è quello lavorativo e per gli abitanti di Addis Ababa quando si parla di commercio e lavoro si fa subito richiamo al Merkato.
Minalesh Tera, come molte altre zone, è caratterizzata principalmente da baraccopoli o edifici molte volte in stato di degrado.
Le persone più "fortunate" che lavorano nelle *Teras*, infatti, vivono nelle abitazioni o nelle baraccopoli presenti nell'area anche se molte volte in condizioni pessime; altri vivono in periferia ai margini di Addis Ababa, occupando molto tempo e denaro nello spostamento casa-lavoro; altri ancora, per questa ragione pur di essere ai margini del mercato, si accontentano di abitare in condizioni disastrose.
Una tipica casa presente in questa zona è composta nel piano terra da uno spazio libero che può essere adattato in modi diversi in base alle esigenze dei proprietari, solitamente funziona come soggiorno o attività commerciale; nel piano superiore da una stanza utilizzata come zona notte e infine lo spazio sul tetto è solitamente adibito ad attività private della famiglia come ad esempio fare il bucato.
In altri casi invece, ad Addis Ababa succede che le famiglie non potendo aggiungere il piano superiore alle loro abitazioni per questioni economiche, utilizzano il piano terra sia per uso commerciale che abitativo, o trasformando lo spazio dal giorno alla notte o ponendo delle tende che fungono da partizione.
Nella zona del Merkato, inoltre, in particolare in Minalesh Tera, non sono presenti tanti edifici o elementi caratteristici se non il mercato stesso. Camminando tra le strade, soprattutto a ridosso delle due strade principali che attraversano il territorio, ogni tanto è possibile trovare qualche Chiesa, delle industrie, alcune scuole ma niente più.



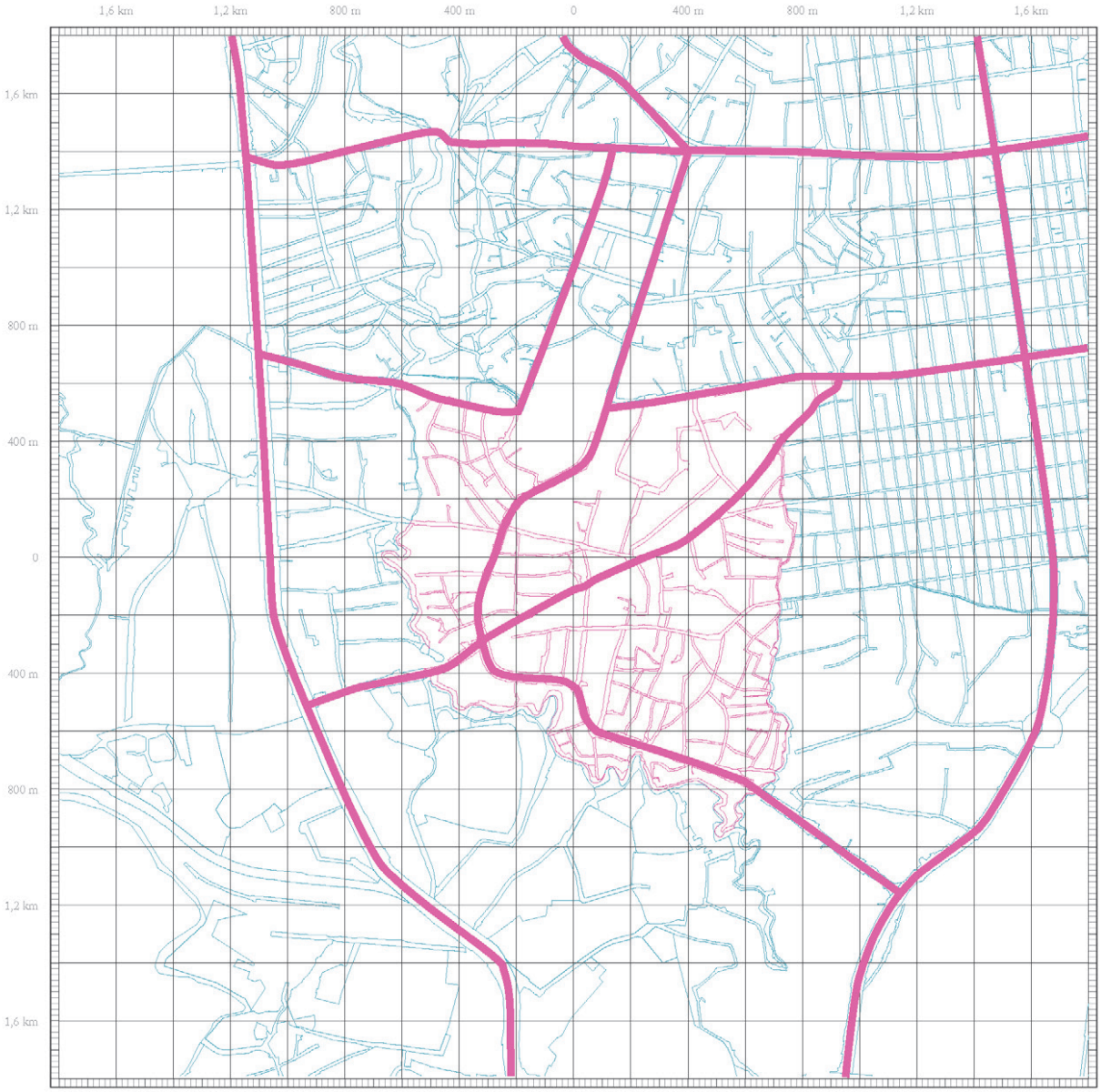
Layer riguardante il rapporto tra Minalesh Tera e il centro città
con l'indicazione delle tempistiche di spostamento a piedi, in bici e in auto

◀◀◀◀ Foto dell'area di Merkato (Immagine tratta da *https://twitter.com/anishahbbc/status/1137363118978473984/photo/1*)

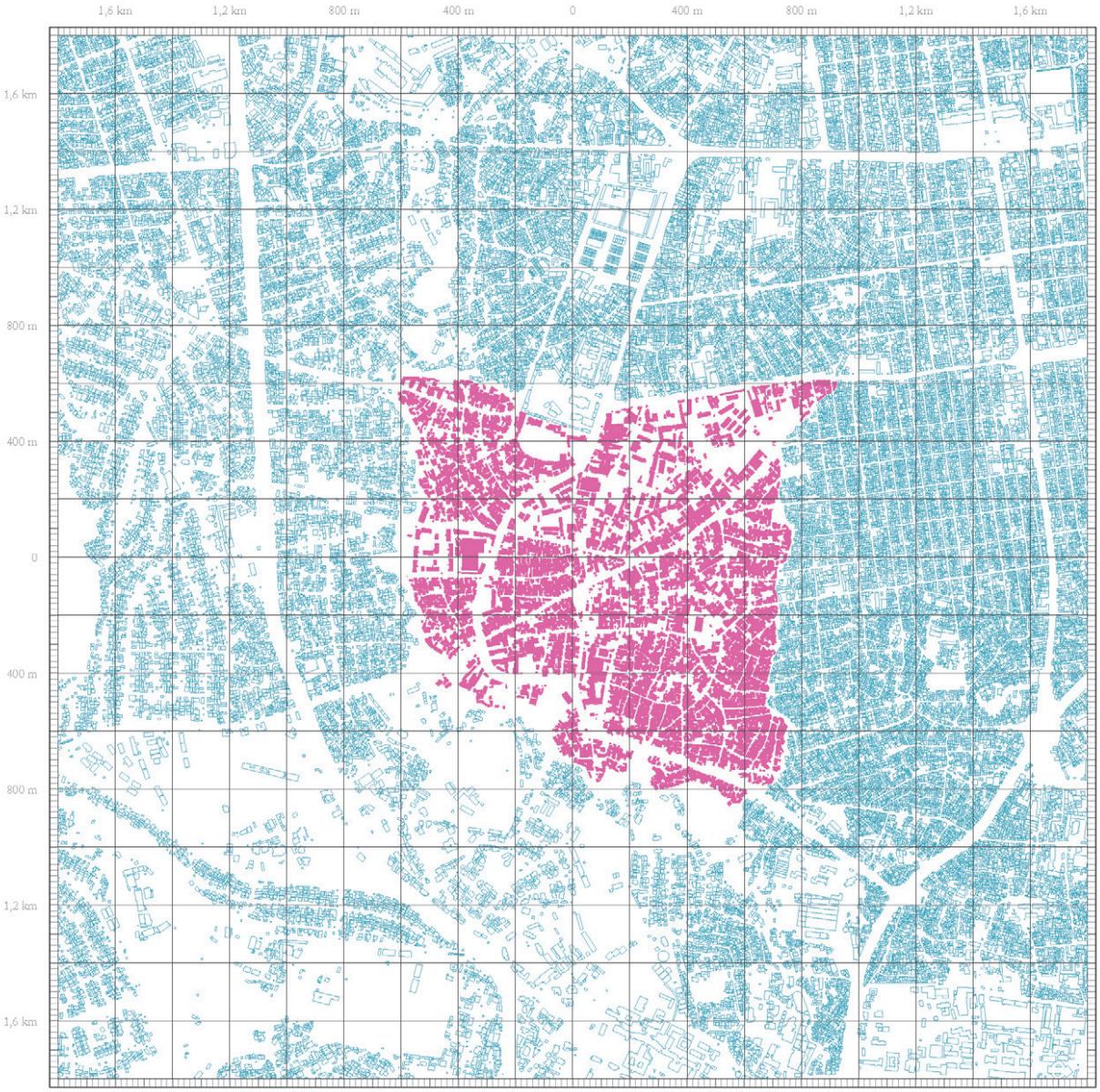
◀◀◀ Foto dell'area di Merkato (Immagine tratta da *http://ttnotes.com/merkato.html#gal_post_1076_merkato-addis-ababa-1.jpg*)



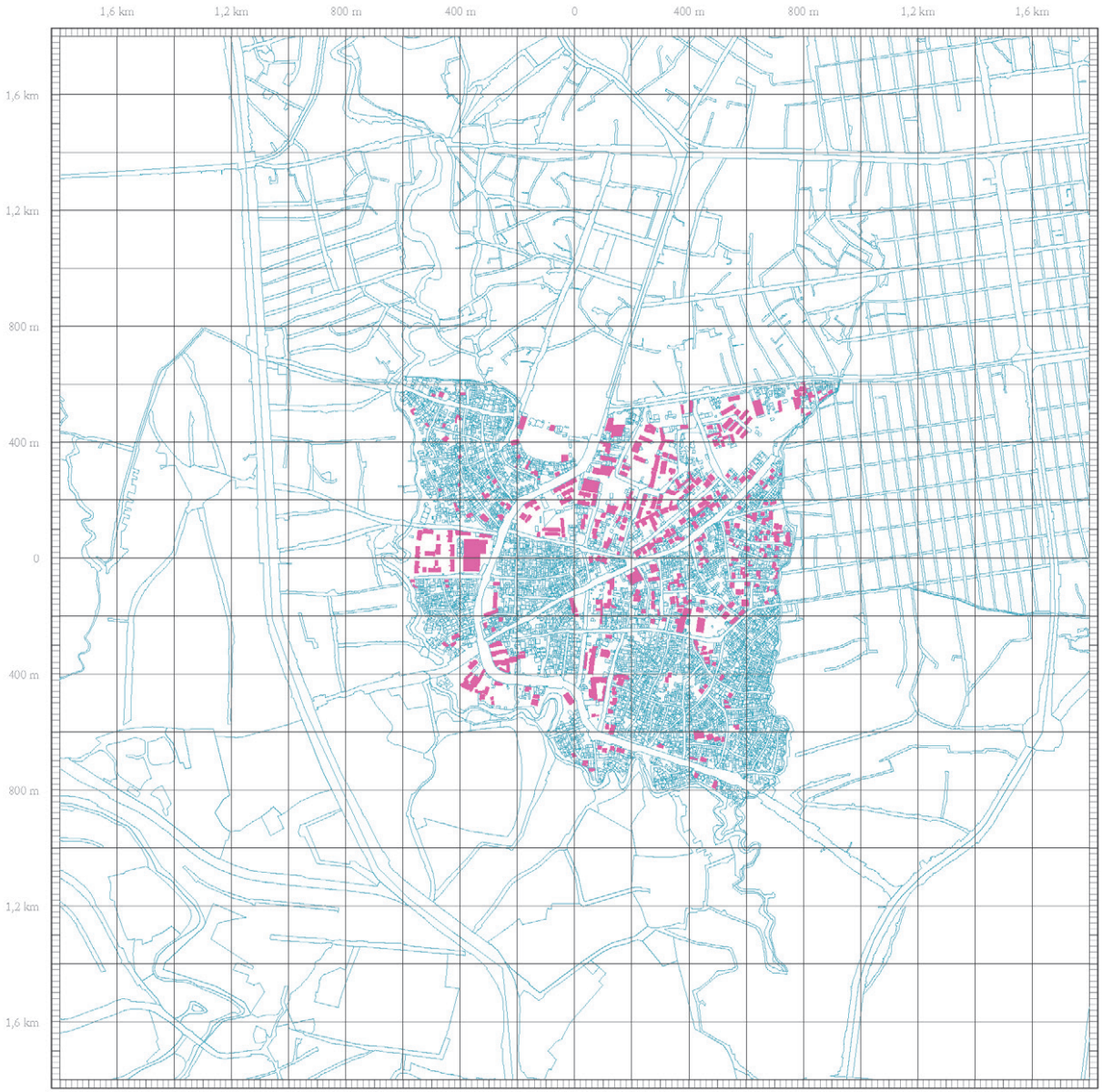
Layer riguardante la percorrenza del fiume lungo il perimetro di Minalesh Tera
con l'indicazione dei passaggi esistenti che lo attraversano



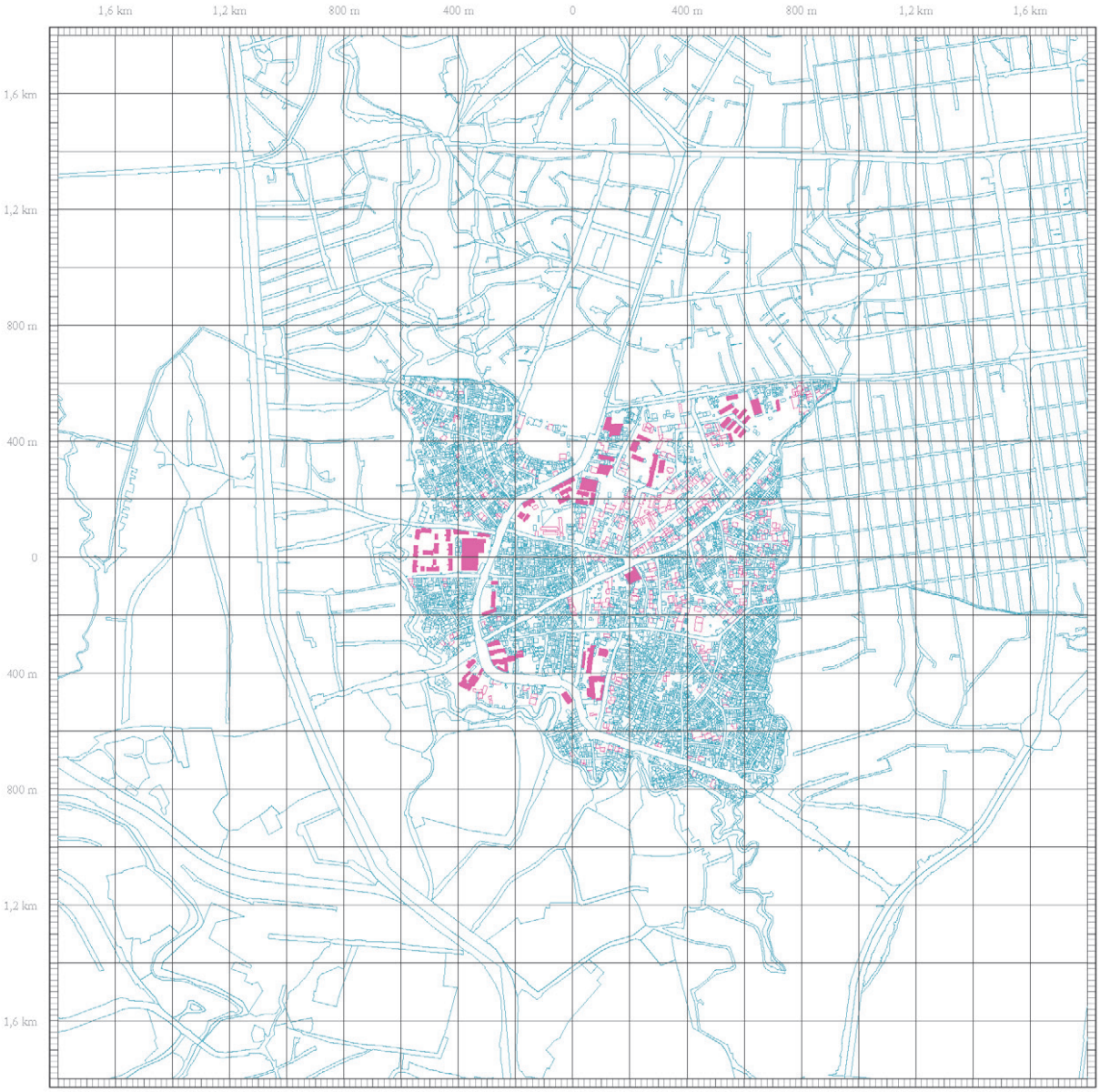
Layer riguardante il rapporto tra le strade principali che attraversano Minalesh Tera
e quelle delle zone limitrofe all'area



Layer riguardante i pieni e i vuoti per evidenziale l'alta densità di Minalesh Tera
in contrapposizione alla presenza di spazi vuoti nelle zone limitrofe



Layer riguardante il rapporto tra le baraccopoli (in azzurro) presenti a Minalesh Tera e ciò che è edificato (in rosa)



Layer che mette in evidenza le strutture edificate significative presenti all'interno di Minalesh Tera
che si concentrano maggiormente lungo le arterie principali

Area Totale: 10 000 m²

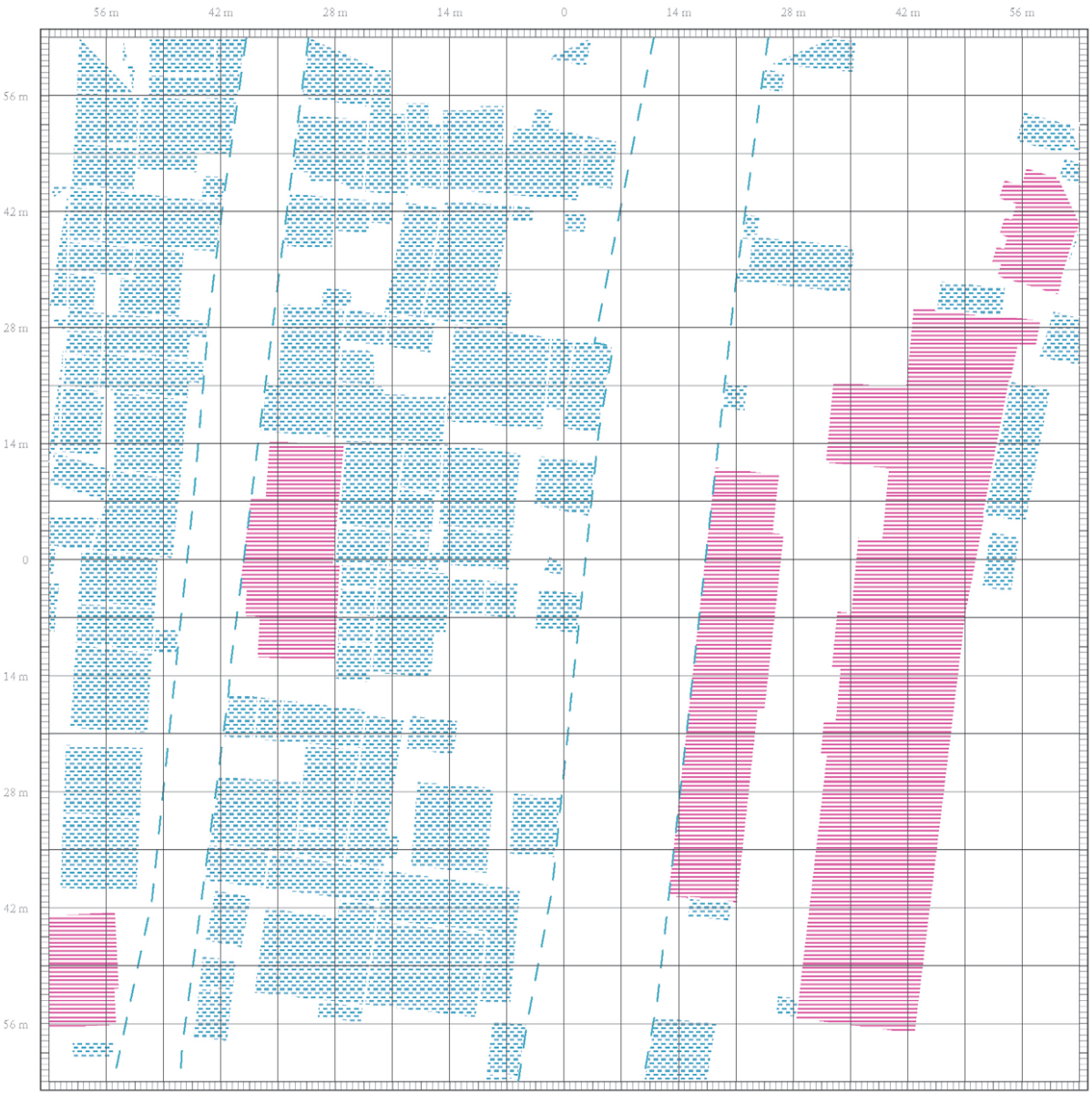
Area Edificato: 1 514,21 m²

Area baraccopoli: 3 056,14 m²

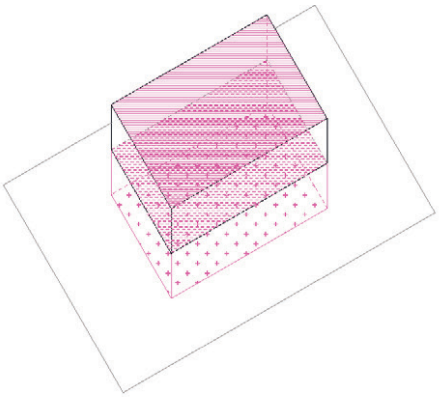
Spazio Verde : 0 m²

Spazio Vuoto: 3605,76 m²

Area Infrastrutture: 1 823,89 m²

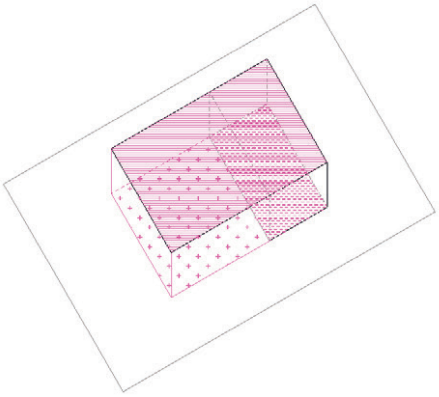


Studio di una porzione di 10000 m² di Minalesh Tera



Tetto

Spazio riservato
all'abitazione



Spazio riservato
a lavoro

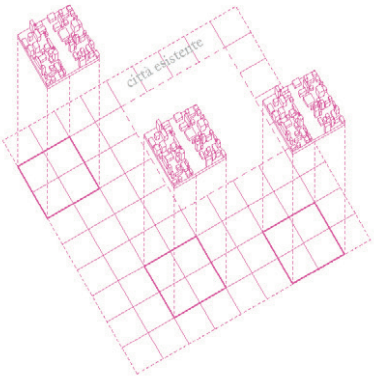
Rappresentazione schematica dell'organizzazione tipo delle strutture presenti a Minalesh Tera

Caratteristiche già presenti

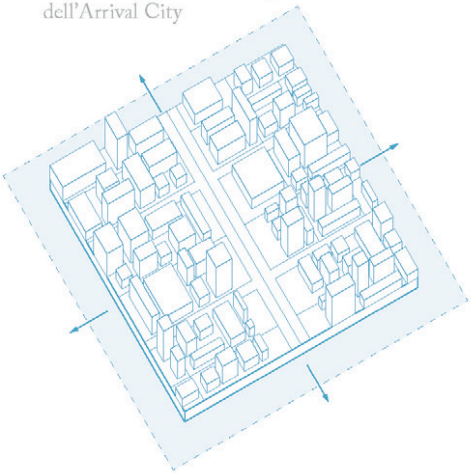
Caratteristiche da applicare

Caratteristiche n

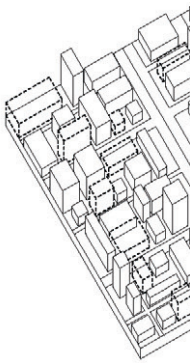
Tipologia suolo
pendenza, minacce ambientali, tip. terreno



Ampliamento orizzontale
accortezze per eventuali espansioni future dell'Arrival City

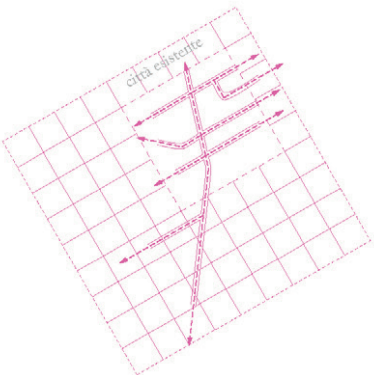


Spazio vuoto
per eventuali espansio
accortezze sull'accessi

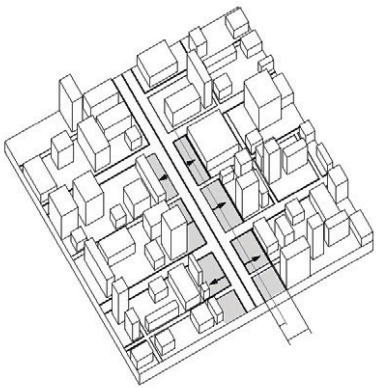


circolazione

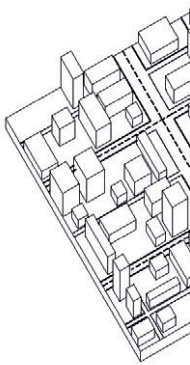
Relazione con città esistente
linee stradali, ferroviarie esistenti, trasporto pubblico



Ampliamento circolazione comune
spazio per uso comune, panchine, fermate bus ecc.

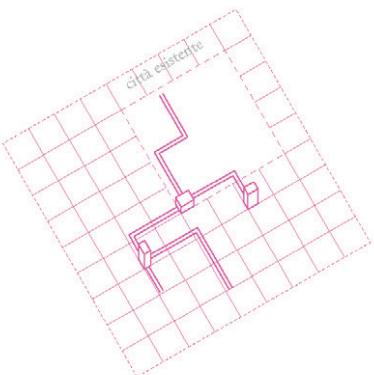


Mobilità
trasporto pubblico, pis

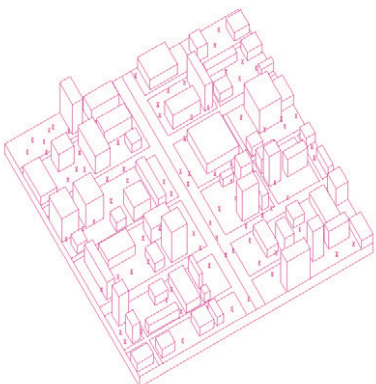


promuovere la sicurezza

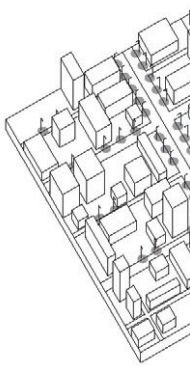
Collegamenti rete tecnologica
energia elettrica, fognature, gas e acqua



No zonizzazione sociale
eterogeneità etnica, classe sociale ecc

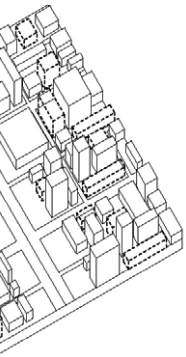


Illuminazione pul

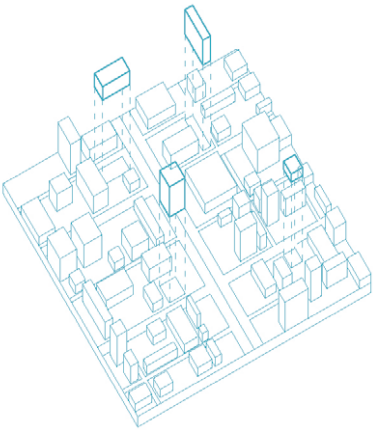


non applicabili

ni future,
bilità ecc.

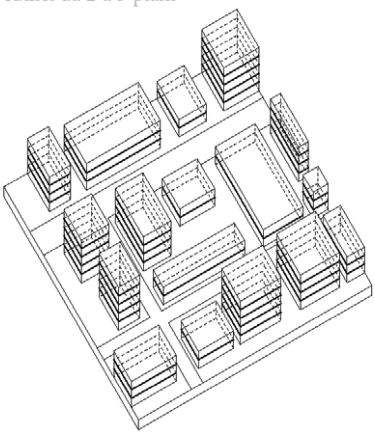


No zonizzazione tipologie abitative

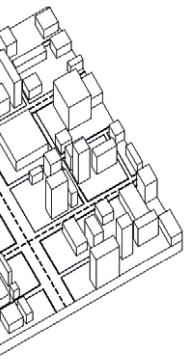


Numero massimo di piani edificio

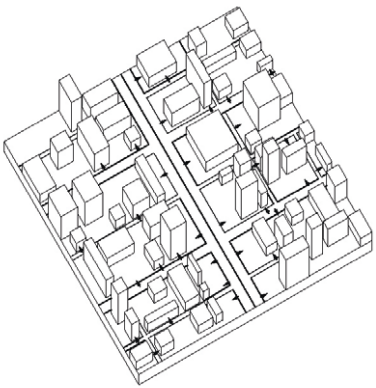
edifici da 2 a 5 piani



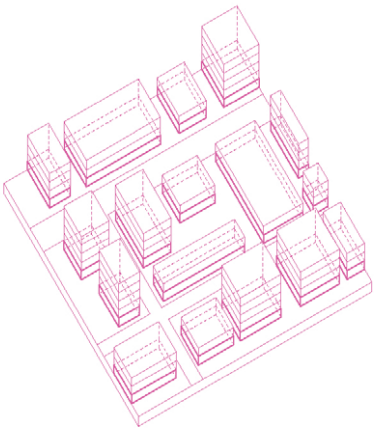
sta ciclabile, ecc.



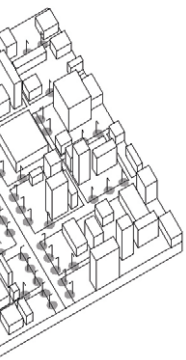
Accessibilità edifici



Attività commerciale al piano terra

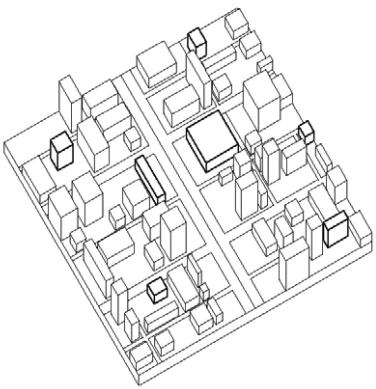


oblica



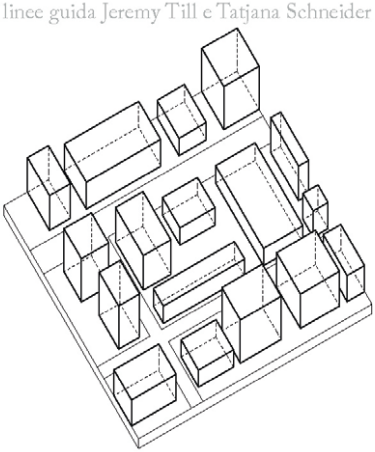
Servizi per la comunità

servizi sanitari, di istruzione,
stazione di polizia, ecc.



Architettura flessibile

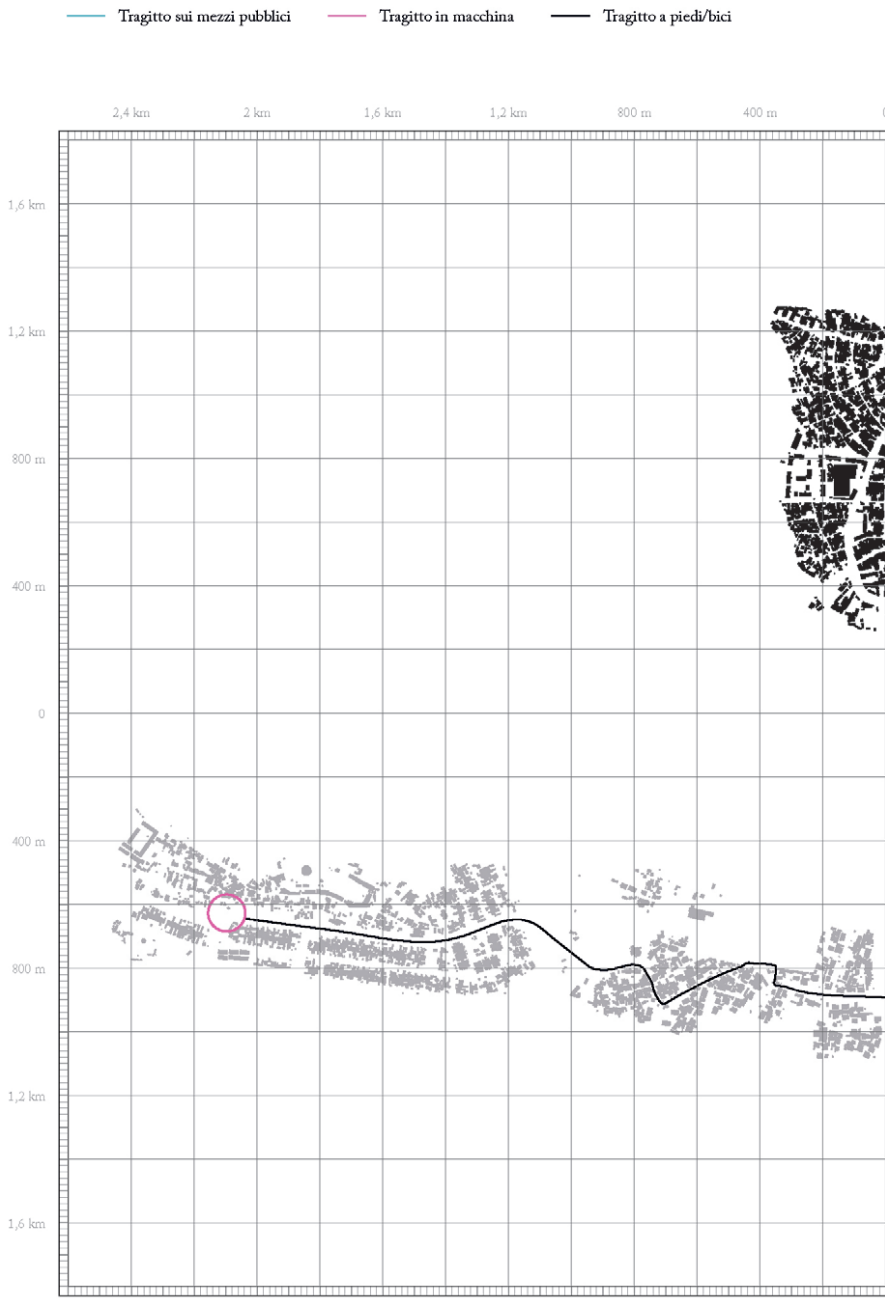
linee guida Jeremy Till e Tatjana Schneider



La giornata tipo

Gadion Kifle ha 32 anni, è sposato ed è padre di due bambini. Sua moglie è disoccupata e durante il giorno, si occupa della loro casa che si trova a Kolfe Keraniyo, nella periferia ovest di Addis Ababa.
Gadion per mantenere la famiglia e mandare i suoi figli a scuola, fa il "Kure Yalews" come mestiere.
Ogni mattina, Gadion Kifle parte da casa alle ore sei e mezza e cammina per trenta minuti fino alla stazione dei taxi di Torhayloch dove prende un minibus che lo porta a Mola Maru.
Gardion si reca in questa *Tera* per cambiare i suoi vestiti, accumulare oggetti contrattando con gente e una volta aver raccolto il necessario per guadagnare qualcosa, va a Bole, in particolare a Minalesh Tera.
È così che Gadion Kifle guadagna da vivere: riciclando oggetti usati e usurati.
Guadagna molto poco: quanto basta per nutrire la sua famiglia e a volte gli capita di tornare a casa a mani vuote, solo con il sacchetto di plastica senza nulla dentro. Altre volte, invece, spende i soldi del guadagno per il trasporto e non ricava nulla.
Quando si reca a Minalesh Tera, non avendo un proprio negozio, vende ciò che ha raccolto ad un suo amico che a sua volta lo rivende ad altri.
Così trascorre ogni suo giorno Gardion, come qualsiasi altro Kure Yalews, fino a quando arriva sera e torna a casa.

HBSC
Colstel



Rappresentazione del tragitto che quotidianamente Gadion Kifle percorre per andare a lavorare a Minalesh Tera

◄ Immagine di Merkato tratta da *https://www.google.it/imgres?imgurl=https://i.redd.it/crix59ruh3x21.jpg&imgrefurl=https://www.reddit.com/r/travel/comments/bme951/comment/emw52ss?utm_source=amp&utm_medium=&utm_content=comment_expand&h=3024&w=4032&tbnid=QId09p2CViv-2M&tbnh=194&tbnw=259&usg=K_dxea0k7By98MocXnSOW_EtRFJxo=&hl=it&docid=W_HjvBPPF429DM&itg=1*

400 m
800 m
1,2 km
1,6 km
2 km
2,4 km

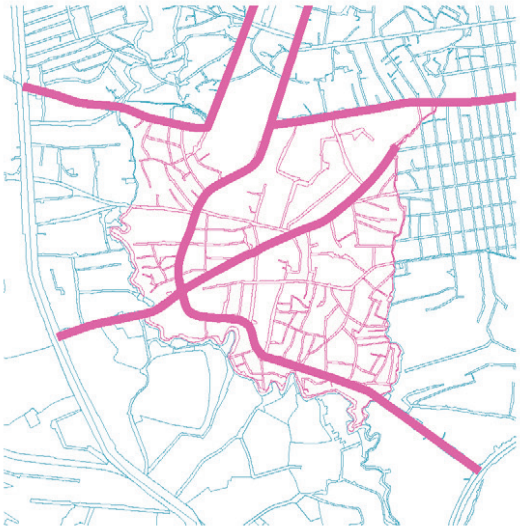
Proposta progettuale

Le problematiche presenti nella zona di Minalesh Tera, a livello urbanistico, sono tante; ne sono un esempio: l'alta densità interna comparata alla bassa densità al di fuori del perimetro, oppure il grande affollamento delle strade che impediscono lo scarico merci, o ancora la mancanza di spazi vuoti, spazi per la comunità che è costretta a sostare in strada, ed in ultimo, ma non per importanza, la carenza di alloggi per la moltitudine di lavoratori che arrivano ogni giorno.
Al contrario di ciò che succede nell'area del mercato, la città di Addis Ababa, avendo avuto un'espansione disordinata e non pianificata, è caratterizzata dalla presenza di molte aree vuote all'interno della città, ragione per cui uno degli scopi dei programmi di sviluppo urbano attuato negli anni precedenti, è stato quello di andare a compattare la città caratterizzata da una densità abitativa bassa.
Questi spazi vuoti, oggi ancora presenti, sono dei punti urbani caldi che potrebbero essere temporaneamente allestiti per creare supporto al Merkato e ad una sua eventuale riqualificazione.
Ascoltando ciò che dicono le persone che vivono nel Merkato, e che condividono anche molti abitanti delle *arrival cities* nel mondo, emerge una forte diffidenza nei confronti di una riqualificazione totale dell'area, a causa principalmente dello sradicamento della rete sociale e quindi anche economica che andrebbero a subire.
La smantellazione completa di una *Tera* potrebbe destabilizzare i commerciati e l'intero sistema.
L'idea, infatti, è di trasferire in maniera assolutamente temporanea e compatta, una porzione di settore alla volta in modo che il cittadino interessato, non senta l'impatto del cambiamento.
Questo metodo viene organizzando in fasi ben precise e viene ripetuto fino a quando l'intera area non è stata riqualificata.

Gli spazi vuoti della città, tutte quelle aree il cui futuro è vago per un periodo di tempo definito o indefinito che si trovano in

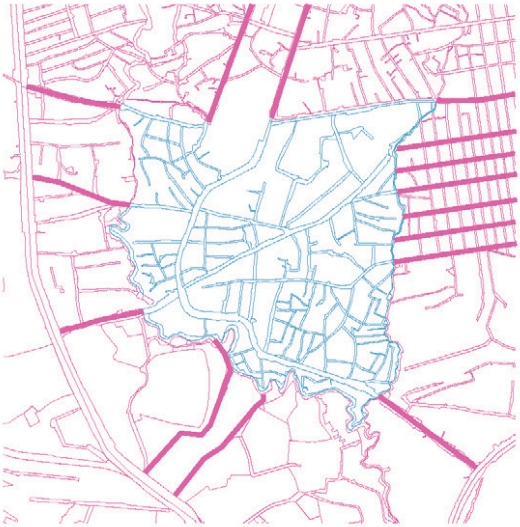
uno stato di "non più" o "non ancora" , hanno un ruolo catalizzatore, sono un terreno fertile.
Gli spazi vuoti, in questo caso sono di supporto all'area del mercato in quanto ospita in maniera temporanea porzioni di *Tera* in fase di riqualificazione. Una volta che questa è terminata, invece di smantellare queste aree vuote, l'intenzione è quella che da funzioni temporanee, possono acquisire un'identità permanente così da essere ancora di supporto al mercato andando a colmare tutte quelle carenze di alloggi e andando ad attutire così il problema degli spostamenti da periferie e stili di vita disastrosi di coloro che lavorano lì.
Secondo gli autori del libro Urban Catalyst,[14] l'uso temporaneo dello spazio è un buon modo per affrontare la città in questo preciso momento temporale.

14 P. Oswalt, *Urban Catalyst: The Power of Temporary Use*, Dom Publishers, Philipp Oswalt, et al., 2013



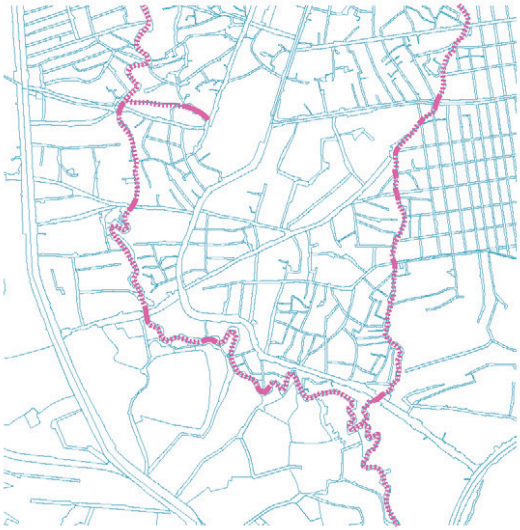
Individuazione strade principali

Strade asfaltate e di dimensione considerevole-
che attraversano l'area di Minalesh Tera



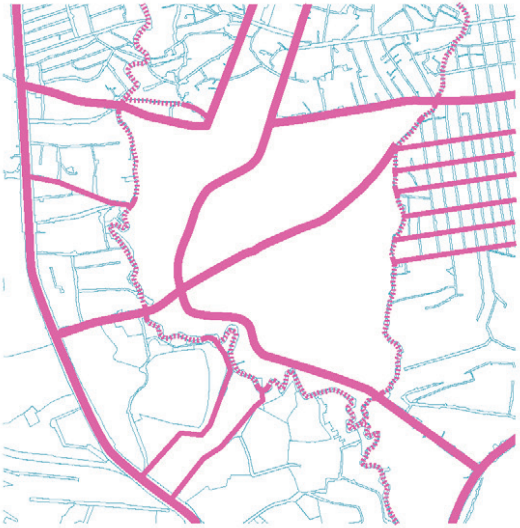
Individuazione strade limitrofe con potenziale

Strade con potenziale che convergono sull'area
studio



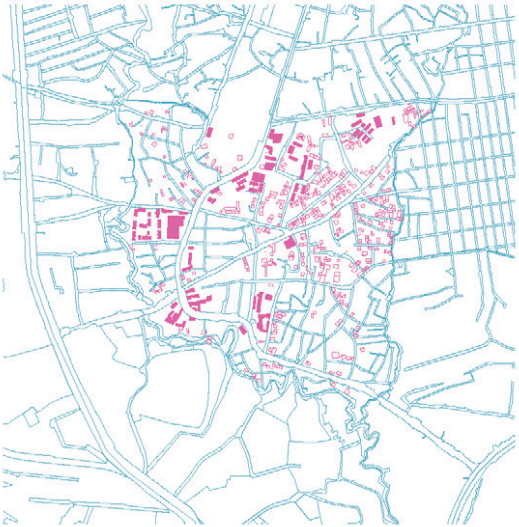
Individuazione barriera

Tracciato del fiume che scorre lungo il perimetro di Minalesh Tera, definita una barriera per diverse ragioni tra cui l'impossibilità di espansione orizzontale dell'area.
In evidenza gli accessi esistenti che permettono collegamenti tra una sponda all'altra del fiume.



Unione elementi stradali esistenti

Quadro generale degli elementi stradali esistenti con potenziale.
Strade principali, secondarie, barriera, accessi

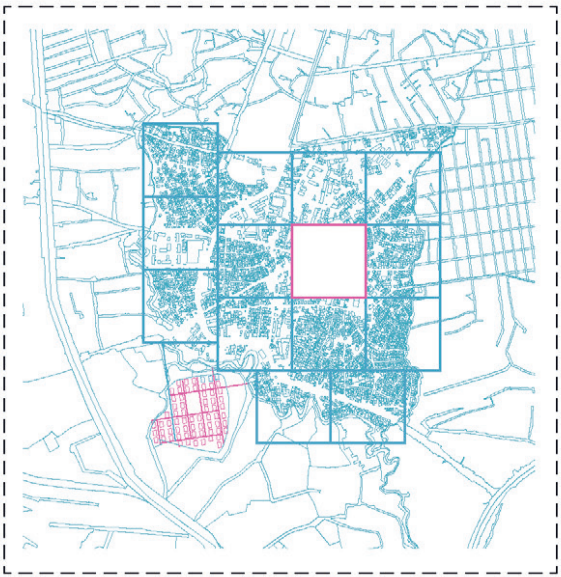


Individuazione edifici da conservare

Gli edifici con campitura, sono edifici con funzione esistente consolidata, edifici distribuiti lungo le arterie stradali principali, edifici di dimensione considerevole, edifici con uno stato di degrado lieve.

Individuazione spazi vuoti nelle zone limitrofe

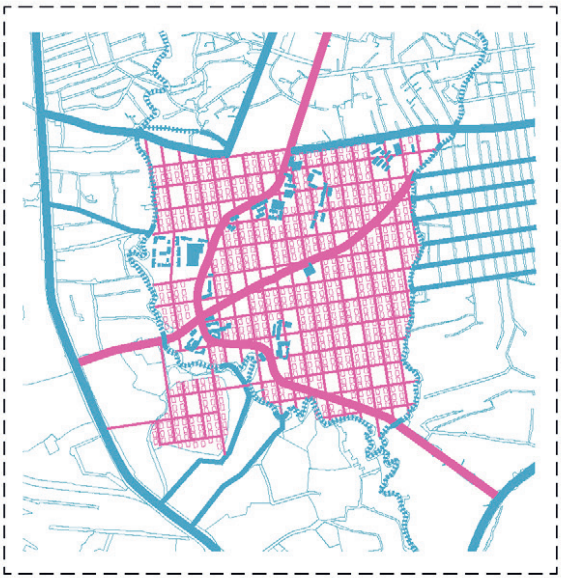
Una caratteristica di Addis Ababa, è l'alta percentuale di spazi vuoti sparsi su tutto il territorio.
L'idea base è di identificarli cosi che possano essere di supporto alla riqualificazione di Minalesh Tera.



Definizione programma di riqualificazione

Spazio vuoto come catalizzatore, elemento di supporto per la riqualificazione.
Spostamento temporaneo di piccole porzioni del mercato nelle aree vuote con tempistiche differenti (Fasi).

APPROFONDIMENTO SUCCESSIVO



Progettazione finale

Riqualificazione dell'intero mercato e dei precedenti spazi vuoti

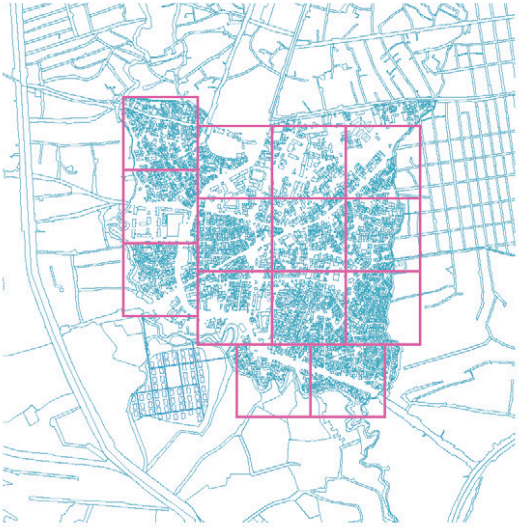
APPROFONDIMENTO SUCCESSIVO

DEFINIZIONE PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE

Individuazione spazio vuoto

Scelta e analisi di uno spazio vuoto

Area: 61458 m^2

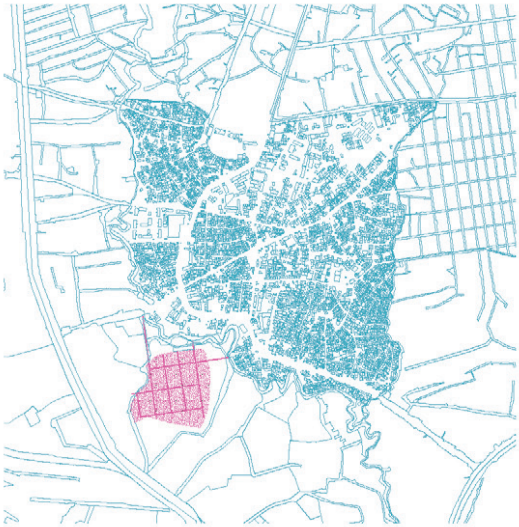


Individuazione porzioni in Minalesh Tera

Definizione di porzioni sul territorio di Minalesh Tera della stessa dimensione dello spazio vuoto scelto
Le porzioni individuate sono 14

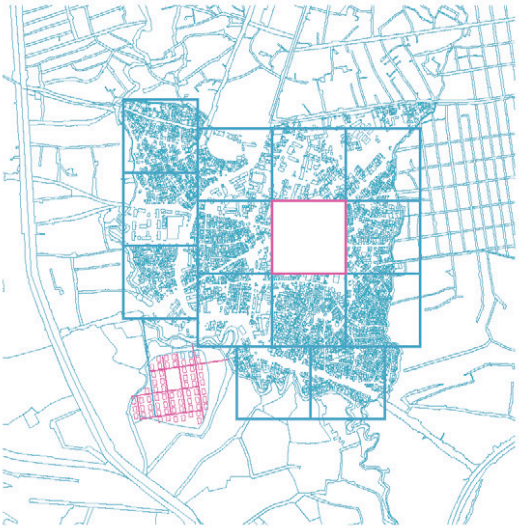
Analisi di un campione di porzione

30 000 m^2 di edifici e baraccopoli
Circa 1000 attività commerciali
Circa 800 abitazioni



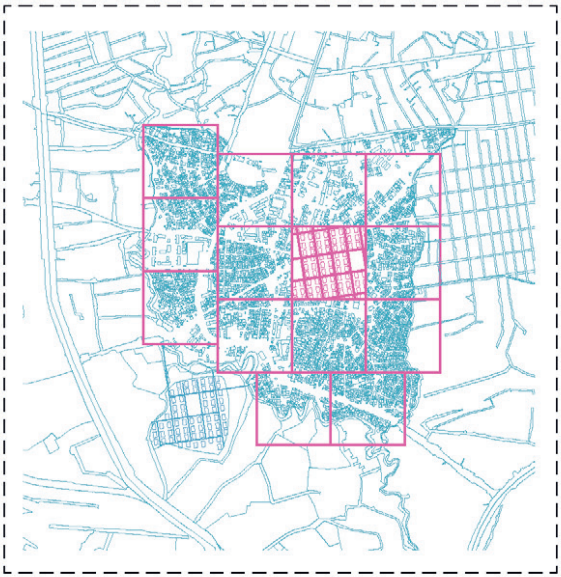
Organizzazione dello spazio vuoto

Progettazione dello spazio vuoto così da poter ospitare la porzione in riqualificazione e quindi abitanti e lavoratori di Minalesh Tera.



Trasferimento nello “spazio vuoto”

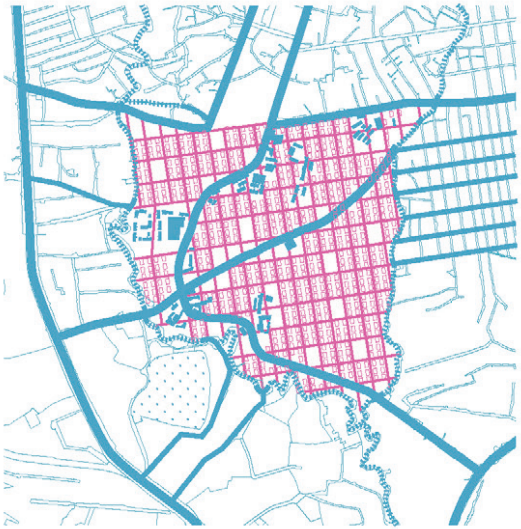
Per consentire la riqualificazione dell’area sgomberata, una porzione per volta viene spostata nell’area vuota scelta in precedenza.



Riqualificazione porzione del mercato

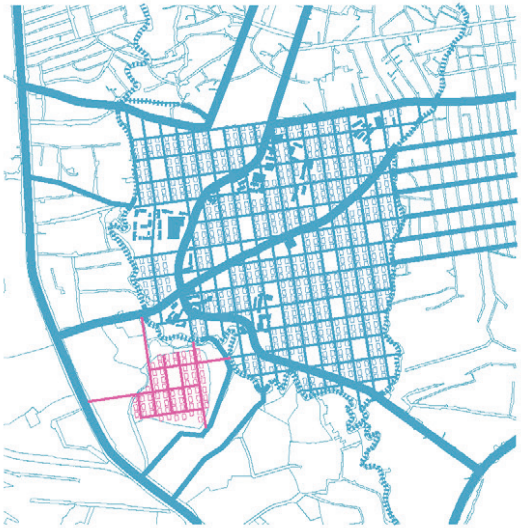
Riqualificazione della porzione trasferita nello spazio vuoto tenendo in considerazione il numero delle attività commerciali e abitazioni presenti in precedenza.

APPROFONDIMENTO SUCCESSIVO



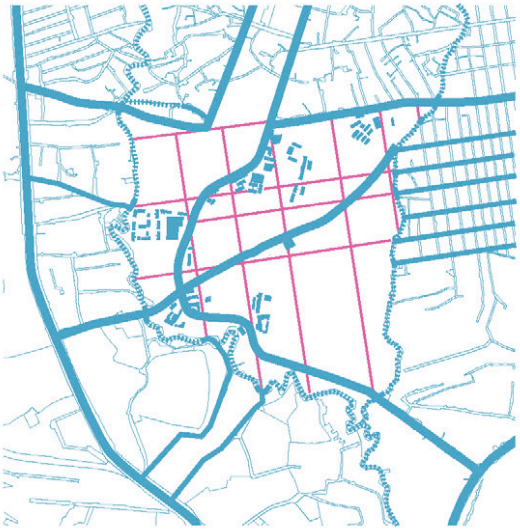
Riqualificazione di Minalesh Tera terminata

Lo spazio vuoto utilizzato durante la riqualificazione e quindi ad uso temporaneo, torna ad essere disabitato.



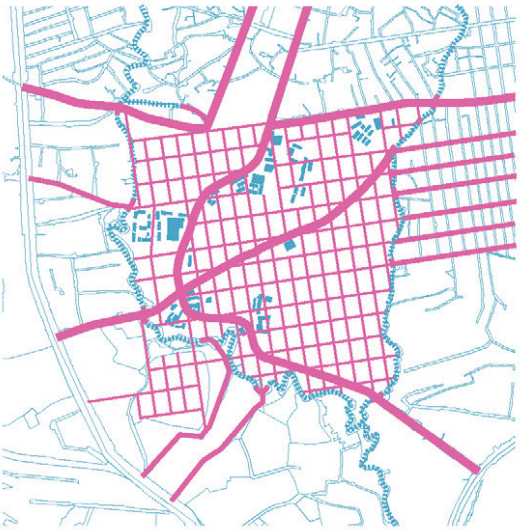
Utilizzo spazio vuoto in maniera permanente

Da uso temporaneo diventa ad uso permanente così da continuare ad essere di supporto all'area di Minalesh Tera andando a colmare la carenza di alloggi.



Prolungamento strade con potenziale

Considerando gli elementi esistenti con potenziale dichiarati in precedenza, è stato attuato un prolungamento delle strade laddove sono presenti attraversamenti del fiume, accessi, collegamenti, ecc.

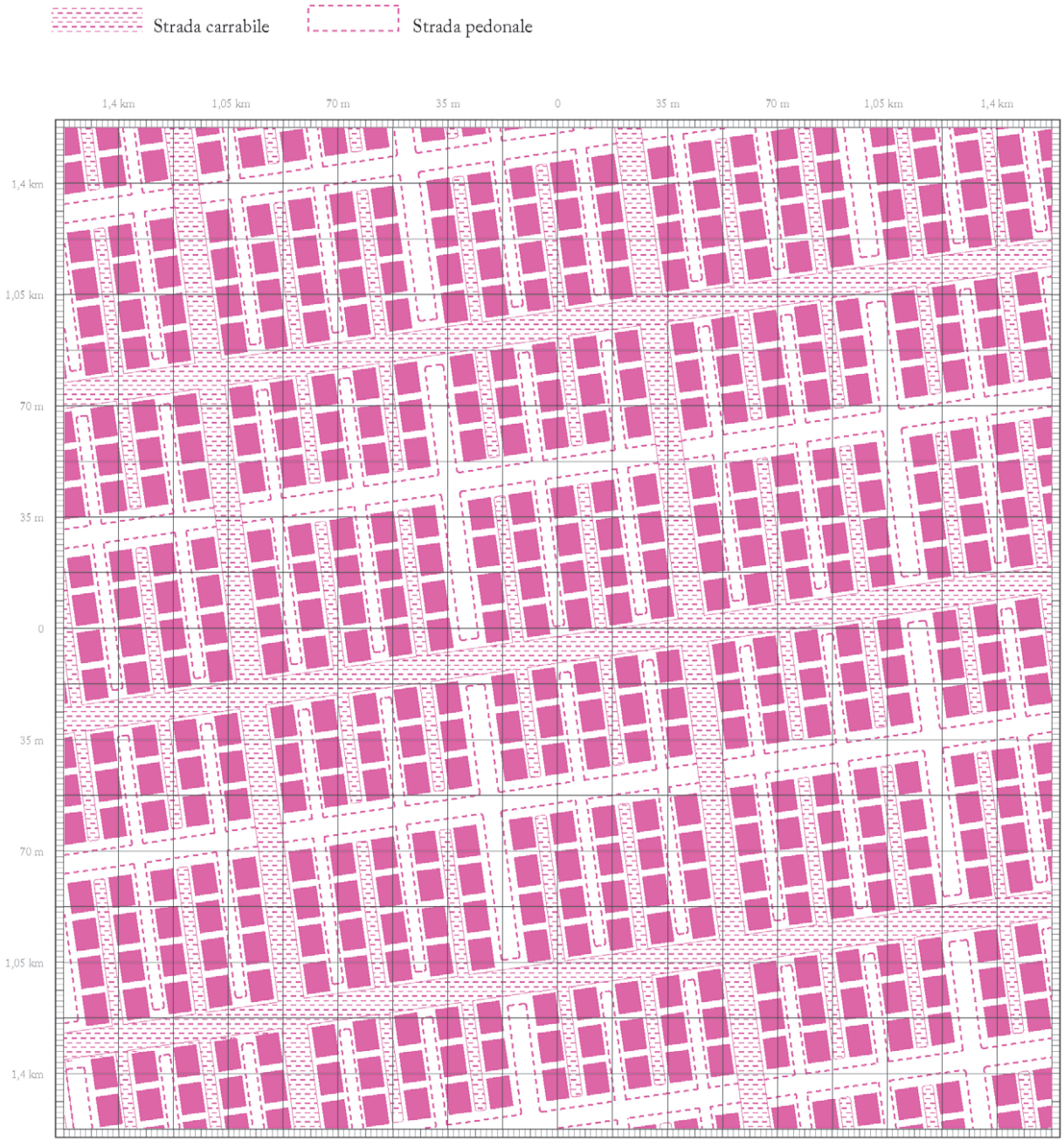


Definizione di una rete stradale

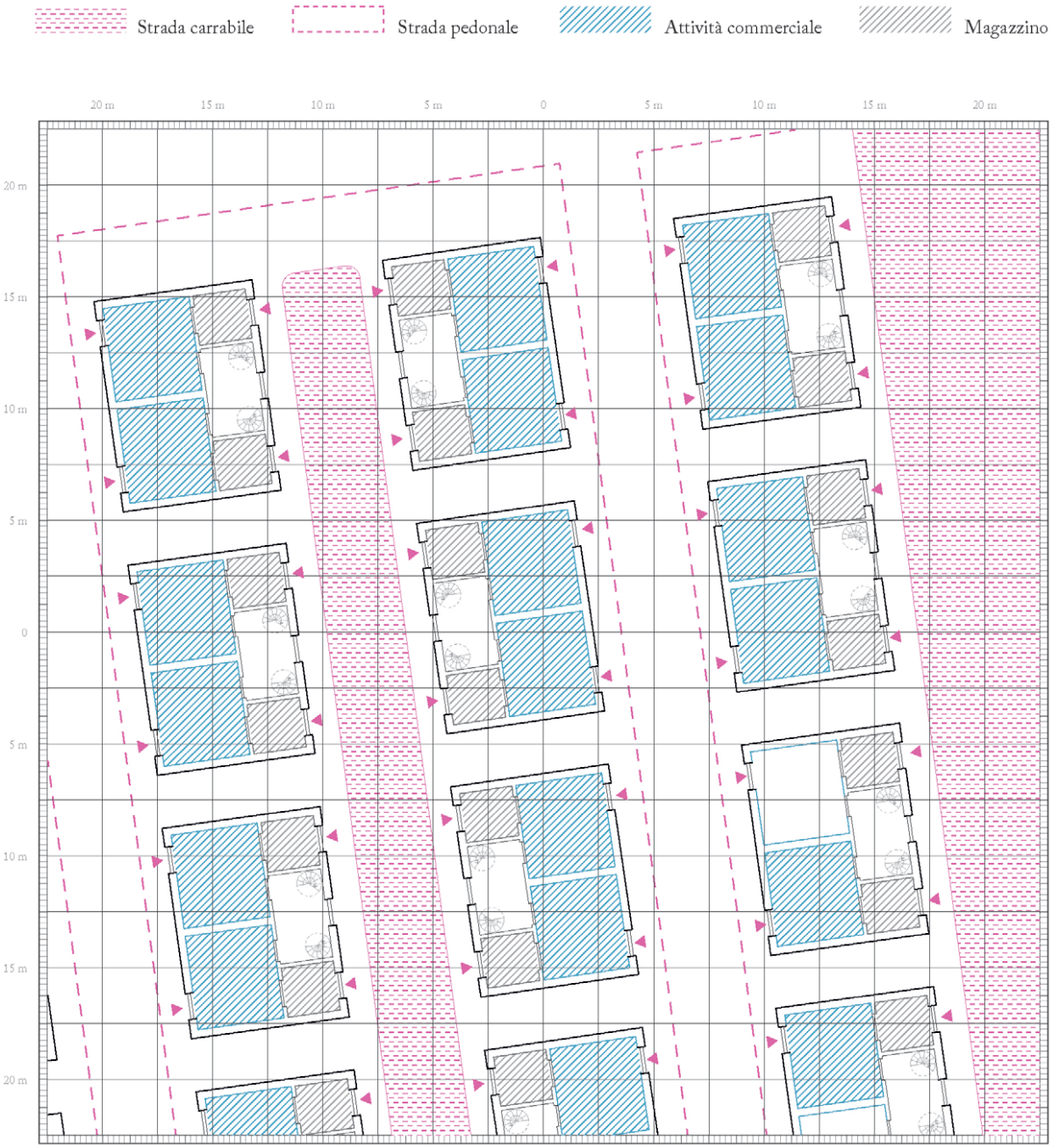
Dal prolungamento delle strade con potenziale, è stata determinata una maglia stradale permettendo anche il collegamento con quello che prima era uno spazio vuoto.

Considerando l'analisi della porzione prima di essere riqualificata, e quindi prendendo in atto la presenza di circa mille attività commerciali e ottocento abitazioni in 61.458,77 m^2, l'idea base in fase di riqualificazione è stata quella di conservare la medesima quantità di abitazioni.
Come primo passo, è stata definita una porzione composta da sole strutture, ognuna delle quali comprendente due attività commerciali e due abitazioni, servite sia da strade carrabili che pedonali. L'accessibilità in entrambe le facciate, è un aspetto fondamentale per la vità di Merkato. La scelta di collocare la strada carrabile sul retro di ogni struttura, oltre a permettere lo scarico merci, dato l'ingresso diretto al magazzino, permette anche l'accesso alle abitazioni poste nel piano superiore, questo permette ai cittadini di avere un certo livello di *privacy*, organizzazione e ordine. D'altra parte, la scelta di posizionare la strada pedonale sul fronte, permette alle attività commerciali un'apertura direttamente su questa, e quindi una passeggiata per le vie del mercato. La disposizione appena descritta, permette di ottenere 525 strutture che misurano 48 m^2 a piano, e dunque 1050 attività commerciali e 1050 abitazioni. Nello specifico, l'idea è stata quella di caratterizzare l'intera area con architetture flessibili che rispondono a tutti i principi esposti da Jeremy Till e Tatjana Schneider nel libro Flexible Housing. Queste, danno la possibilità ad ogni inquilino di ampliare, cambiare, fare propria l'abitazione a seconda delle esigenze e delle condizioni economiche e sociali.
Successivamente, si sono prese in considerazioni tutte quelle altre caratteristiche che permettono ad un *arrival city* di essere ulteriormente funzionale. A tal proposito, sono stati aggiunti servizi per la comunità, parcheggi, illuminazione stradale per garantire maggior sicurezza e spazi verdi.
Infine, sono state illustrate due situazioni della stessa porzione di città: una che rappresenta l'area subito dopo la riqualificazione caratterizzata da strutture standard a due piani e l'altra nella quale viene ipotizzato il cambiamento che il cittadino può generare nel momento in cui vive lo spazio.

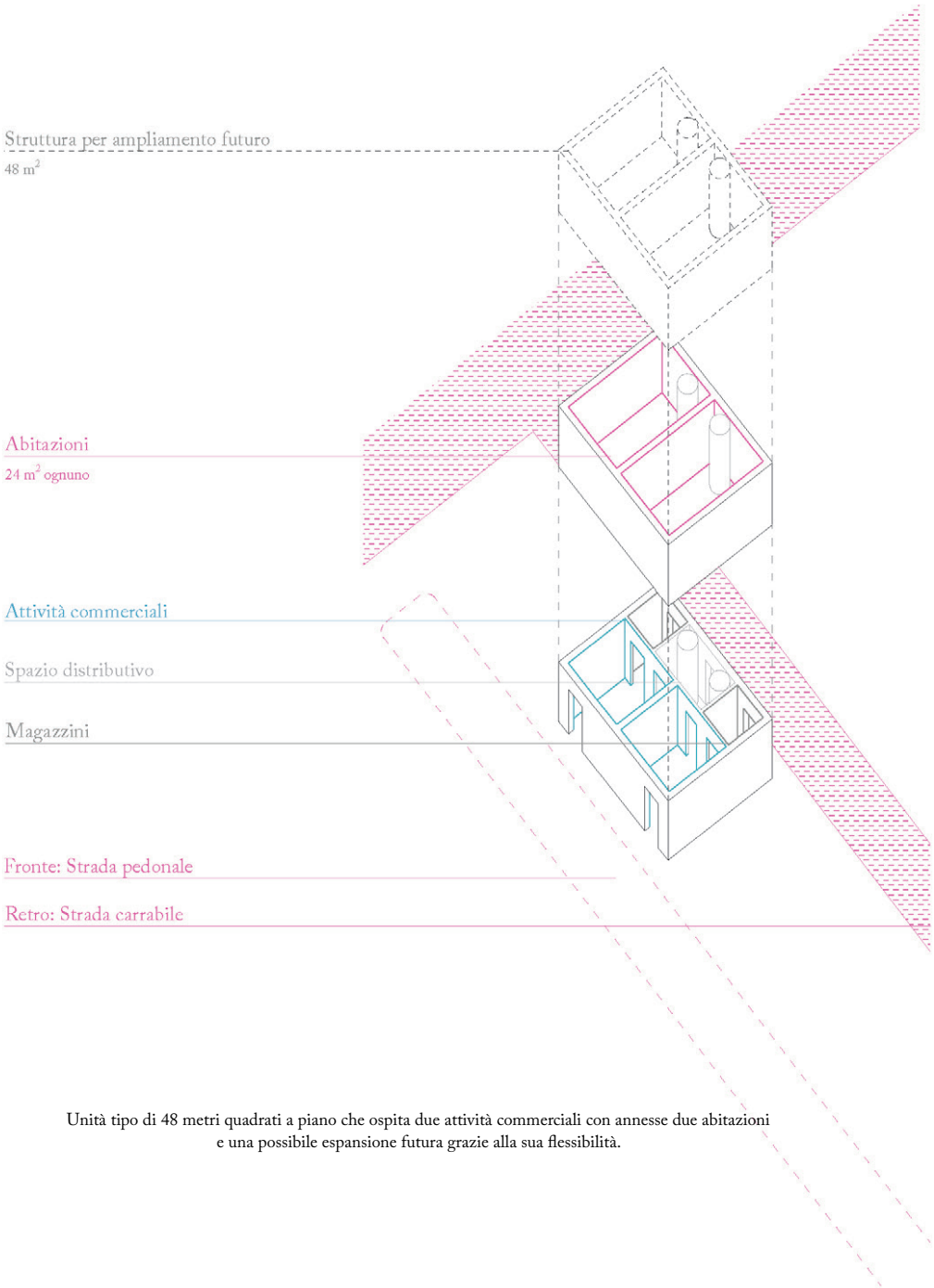
RIQUALIFICAZIONE PORZIONE DEL MERCATO



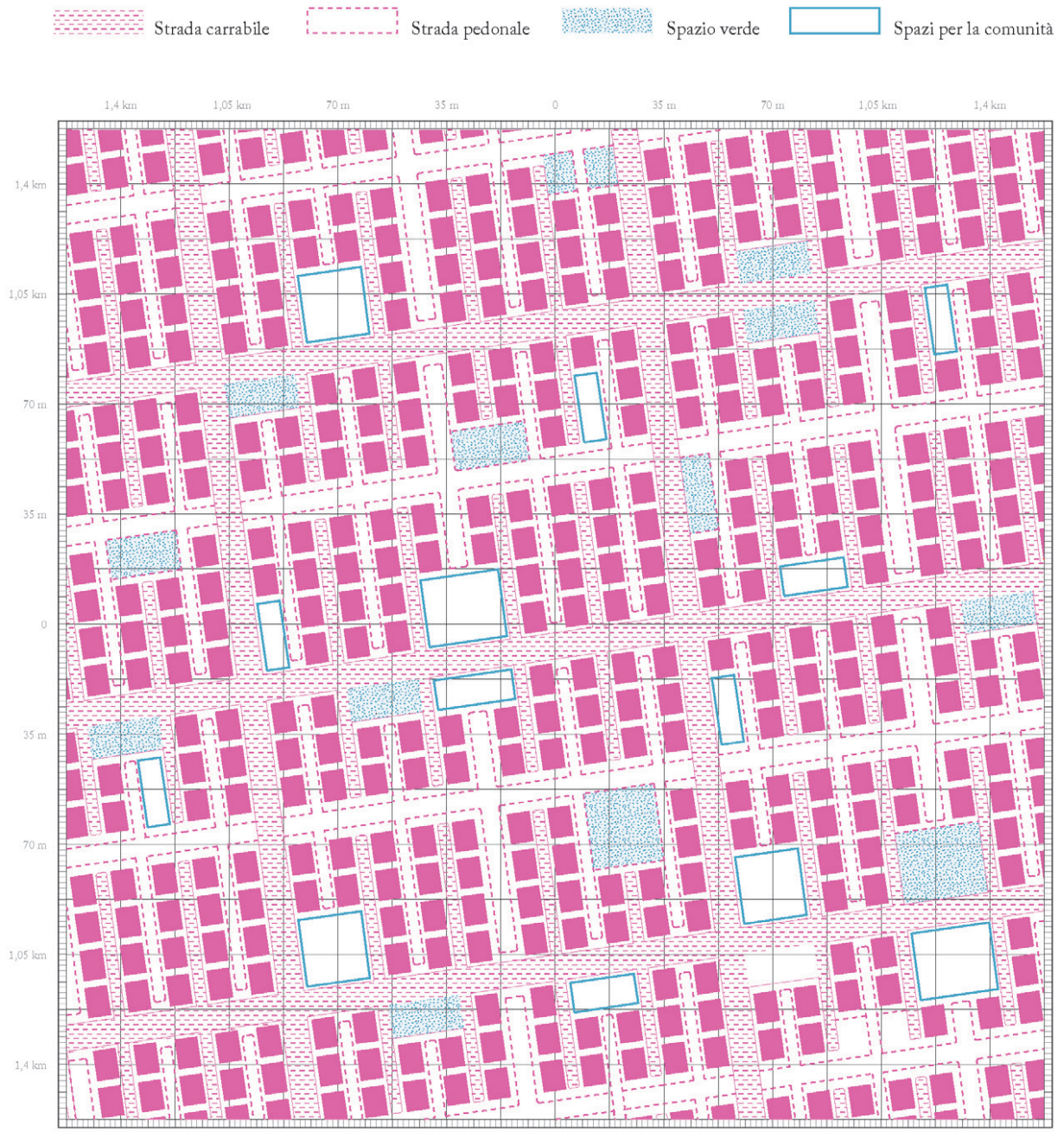
Planimetria di una porzione di Minalesh Tera dopo la riqualificazione (Area: 61.458 m²).
Tenendo in considerazione l'analisi effettuata nella porzione prima che venisse riqualificata, è stata definita una porzione composta esclusivamente da strutture servite da strade sia carrabili che pedonali.
Questa organizzazione permette di ottenere 525 edifici e quindi 1.050 attività commerciali e 1.050 abitazioni.



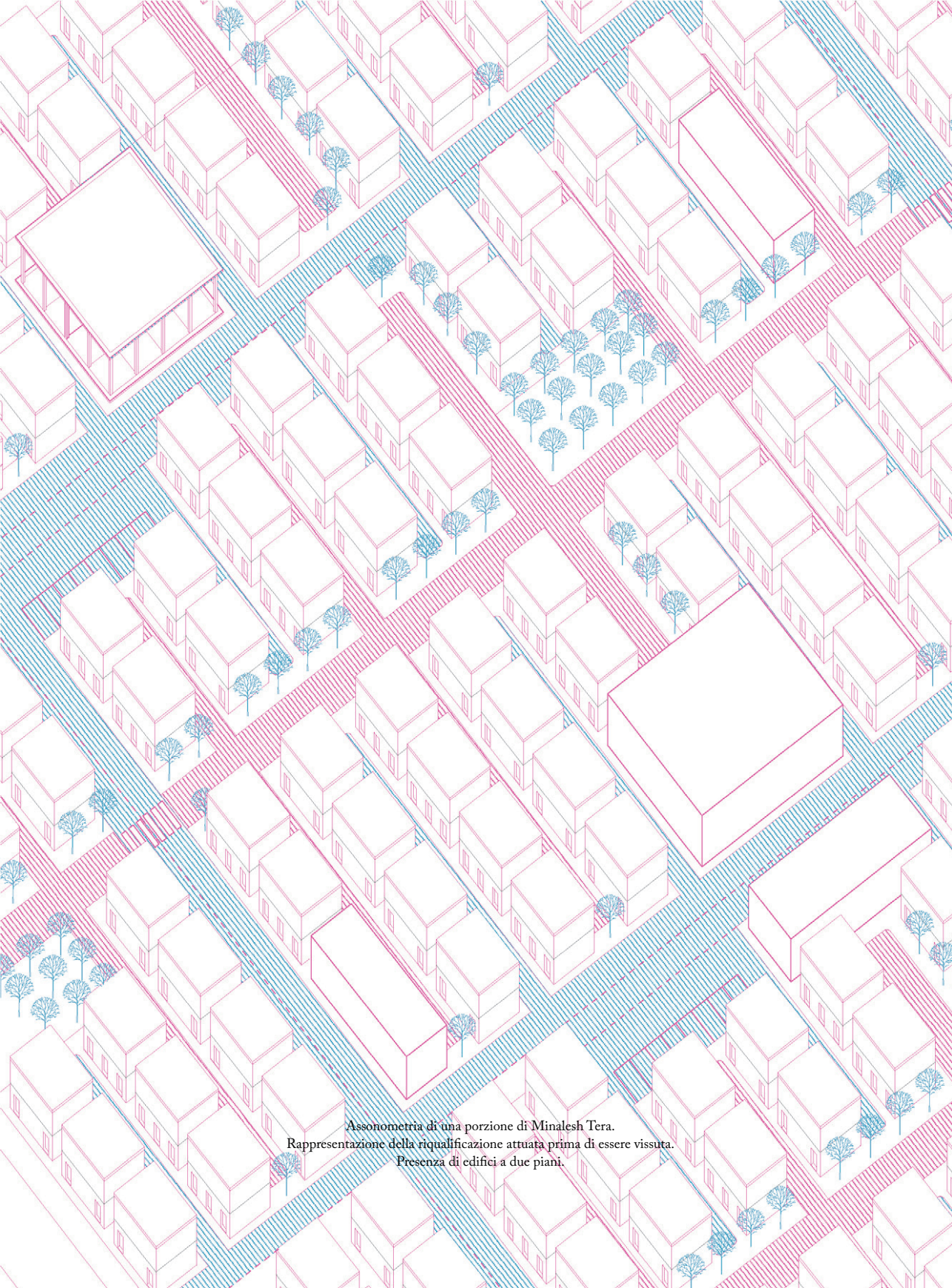
Planimetria di un isolato riqualificato in Minalesh Tera.
Organizzazione che permette ad ogni unità di avere un'accessibilità sia pedonale (sul fronte) per la zona commerciale che carrabile (sul retro) per lo scarico merci e l'accesso alle abitazioni.



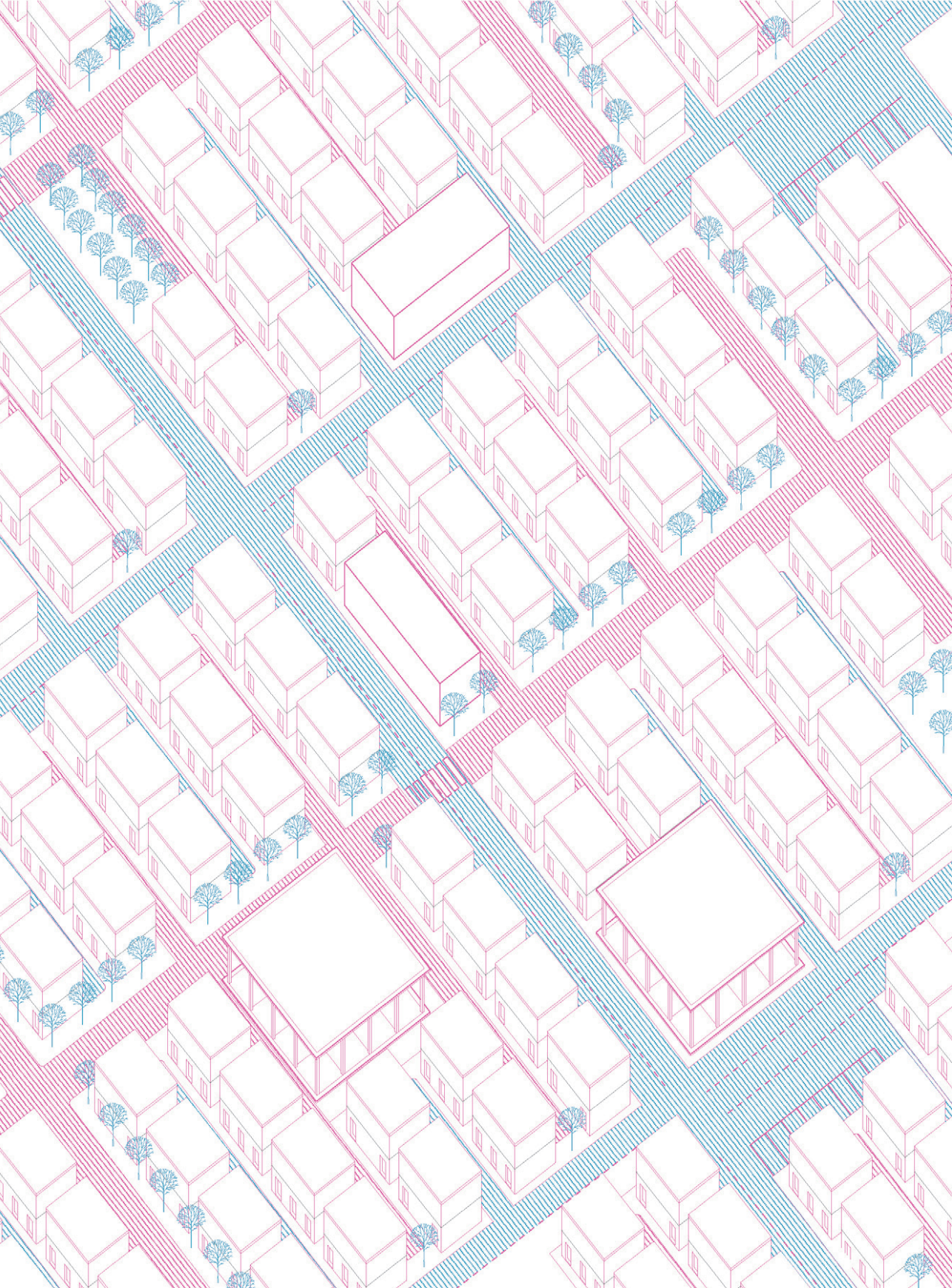
Unità tipo di 48 metri quadrati a piano che ospita due attività commerciali con annesse due abitazioni e una possibile espansione futura grazie alla sua flessibilità.

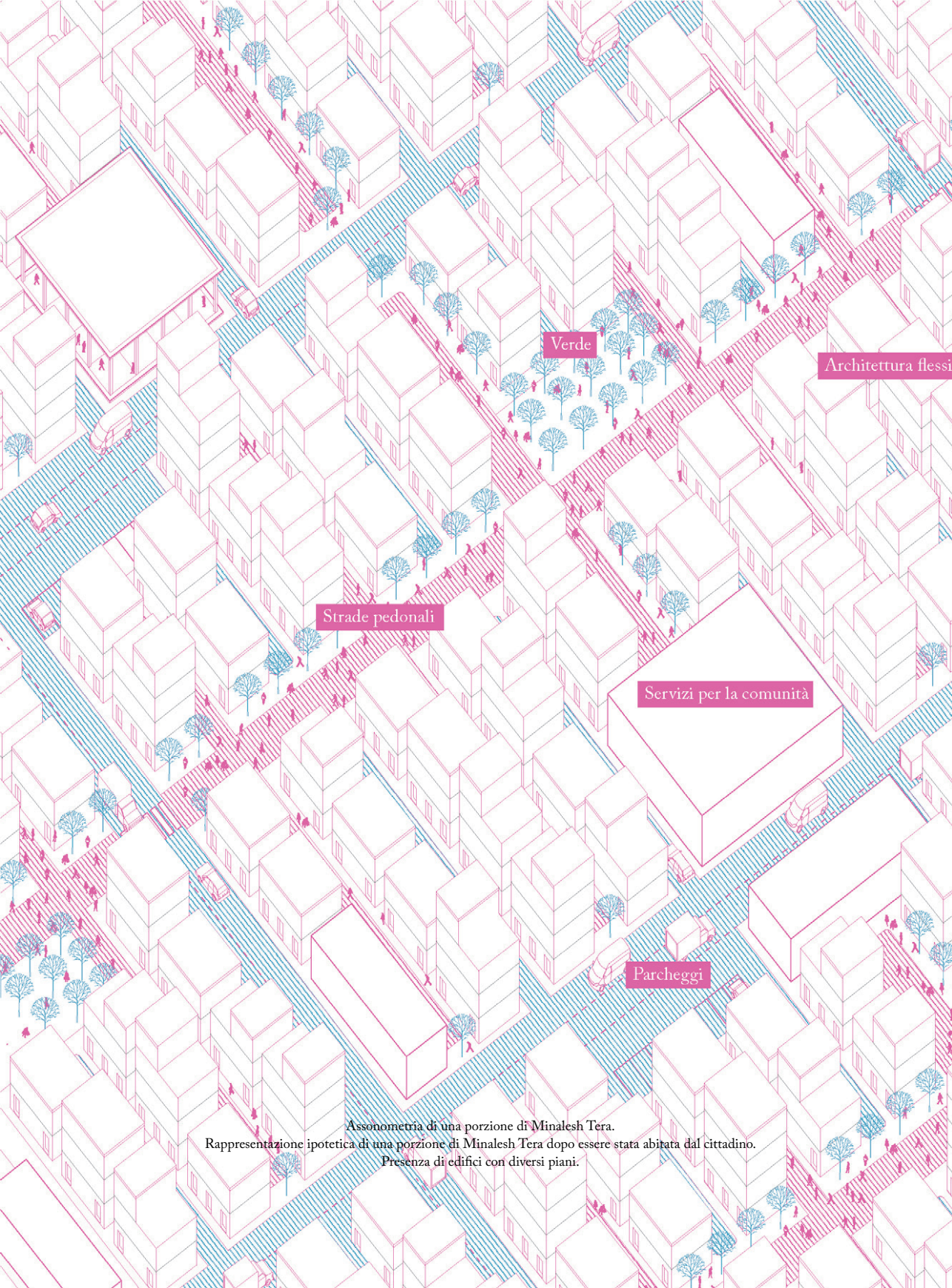


Planimetria di una porzione di Minalesh Tera dopo la riqualificazione (Area: 61458 m²).
Tenendo in considerazione le caratteristiche di un *arrival city* funzionante, sono stati introdotti servizi per la comunità, parcheggi, illuminazione stradale per garantire maggior sicurezza e spazi verdi.

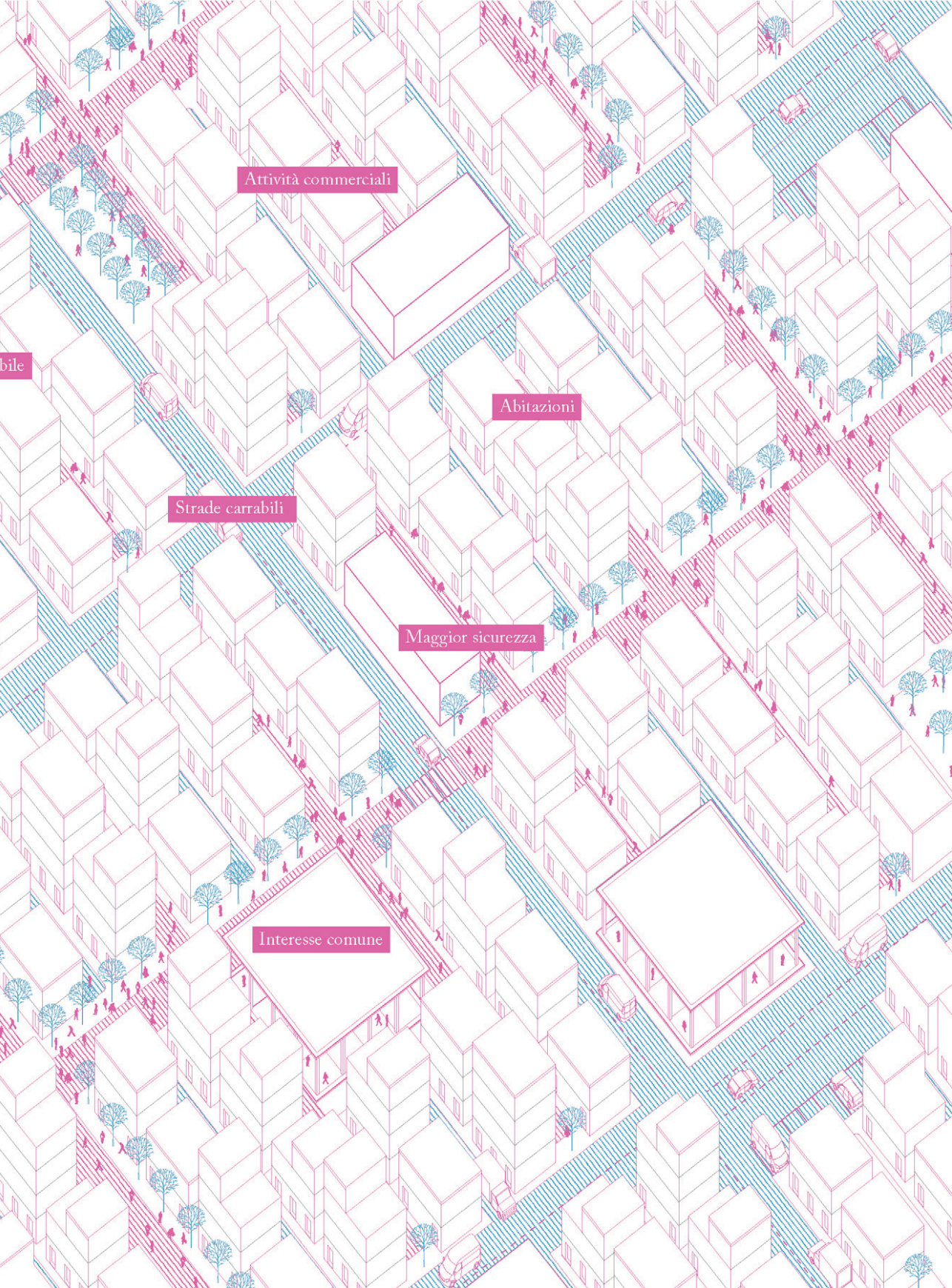


Assonometria di una porzione di Minalesh Tera.
Rappresentazione della riqualificazione attuata prima di essere vissuta.
Presenza di edifici a due piani.





Assonometria di una porzione di Minalesh Tera.
Rappresentazione ipotetica di una porzione di Minalesh Tera dopo essere stata abitata dal cittadino.
Presenza di edifici con diversi piani.

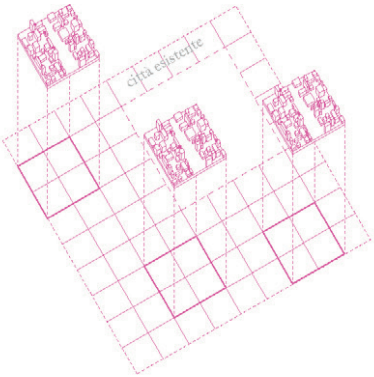

Attività commerciali
bile
Abitazioni
Strade carrabili
Maggior sicurezza
Interesse comune

Caratteristiche già presenti

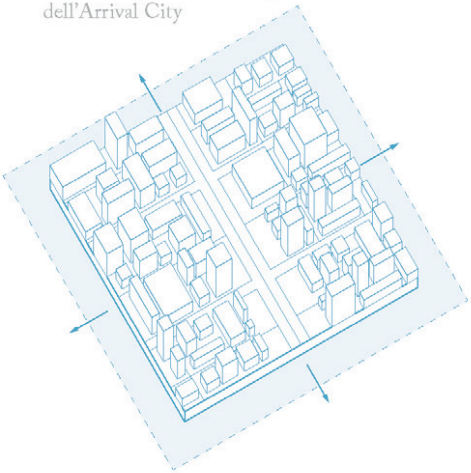
Caratteristiche da applicare

Caratteristiche n

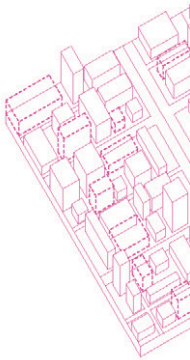
Tipologia suolo
pendenza, minacce ambientali, tip. terreno



Ampliamento orizzontale
accortezze per eventuali espansioni future dell'Arrival City

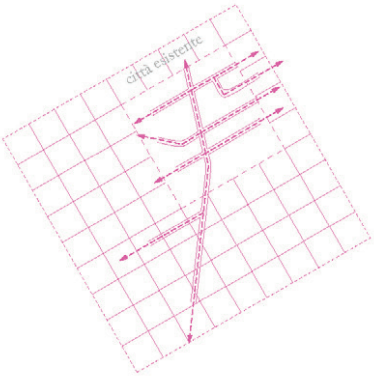


Spazio vuoto
per eventuali espansio
accortezze sull'accessi

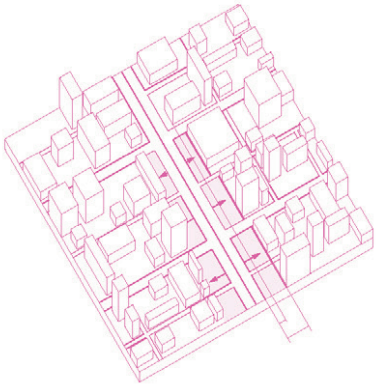


circolazione

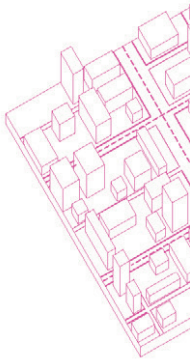
Relazione con città esistente
linee stradali, ferroviarie esistenti, trasporto pubblico



Ampliamento circolazione comune
spazio per uso comune, panchine, fermate bus ecc.

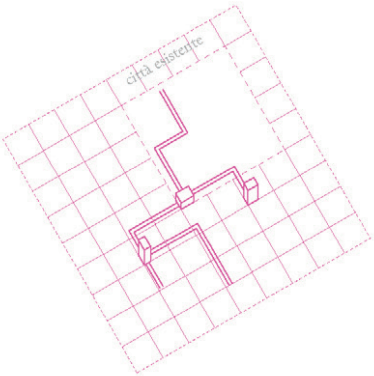


Mobilità
trasporto pubblico, pis

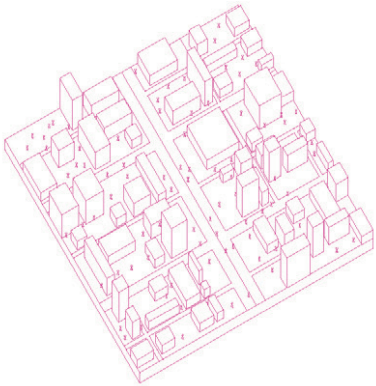


promuovere la sicurezza

Collegamenti rete tecnologica
energia elettrica, fognature, gas e acqua



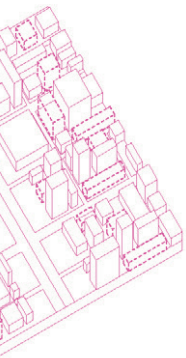
No zonizzazione sociale
eterogeneità etnica, classe sociale ecc



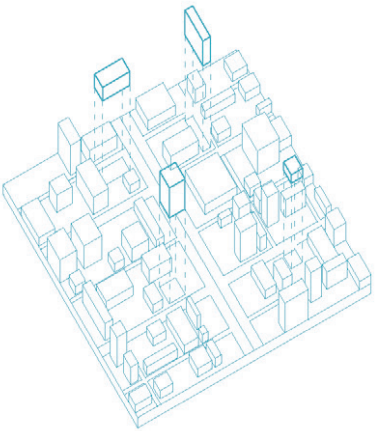
Illuminazione pul

on applicabili

ni future,
bilità ecc.

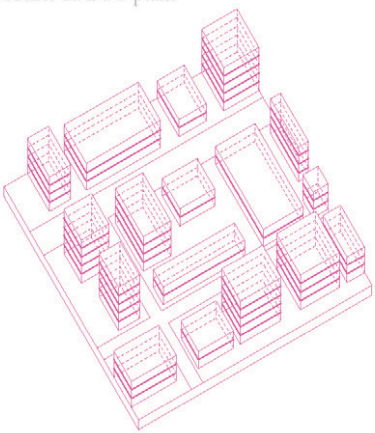


No zonizzazione tipologie abitative

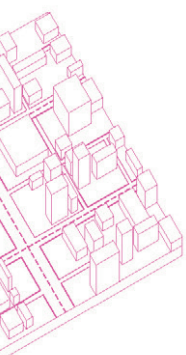


Numero massimo di piani edificio

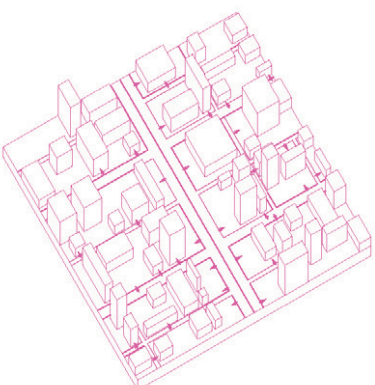
edifici da 2 a 5 piani



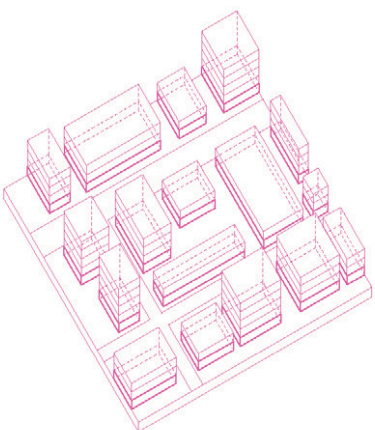
ta ciclabile, ecc.



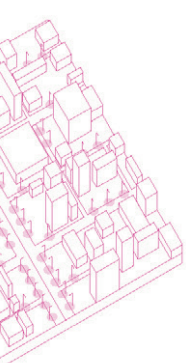
Accessibilità edifici



Attività commerciale al piano terra

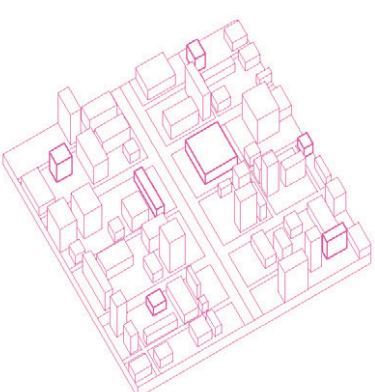


blica



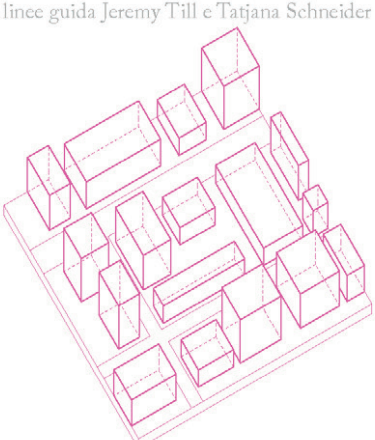
Servizi per la comunità

servizi sanitari, di istruzione,
stazione di polizia, ecc.



Architettura flessibile

linee guida Jeremy Till e Tatjana Schneider



Malmö

Uscire dalla propria *confort zone* e dalla propria quotidianità per abbracciare la vita urbana è già di per sé un grande cambiamento che necessita coraggio ed intraprendenza oltre che una inevitabile ed estenuante pianificazione. Se non vi fosse anche solo la più piccola speranza di ottenere qualche miglioramento della propria vita, nessuno abbandonerebbe la propria routine quotidiana e la, seppur piccola e fragile, sicurezza della propria esistenza, facendo un salto nella sfera sconosciuta della città, i cui ritmi e mille aspetti possono rivelarsi catastrofici a chi non compie con cognizione questo passo.
Innumerevoli problemi addizionali si vengono a creare quando chi è intenzionato a migrare, non vedendo soluzioni che valgano lo sforzo nelle città e metropoli del proprio Paese, decide di spostarsi attraverso il confine in un nuovo territorio estero. L'ottenimento dei documenti e dello status di rifugiato richiedente asilo sono questioni burocratiche che allungano incredibilmente i tempi di accoglienza e di inserimento nella società.

Questa migrazione internazionale è un fenomeno che caratterizza quasi solamente i Paesi più poveri del mondo, o dove ad oggi sono in corso delle guerre. Le destinazioni di questi migranti quindi, sono ovviamente Paesi sviluppati in confronto molto più ricchi. Quello che viene definito *global north*, e nello specifico l'Europa, rappresenta per questi milioni di persone una speranza, talvolta l'unica.

Nel tentativo di meglio raccontare la portata globale dell'urbanizzazione e le mille sfaccettature che essa mostra a seconda del campo di ricerca, allo stesso tempo cercando di usare il manuale per una *arrival city* sviluppato prima in diversi contesti per valutarne l'applicabilità, era doveroso presentare un secondo caso studio, completamente opposto per dimensione ed intenzione a quello di Addis Ababa, in cui i due mondi, quello dei migranti rurali e quello della città consolidata, si incontrano e provano a creare dei rapporti. Il "vecchio mondo" non presenta nessuna affinità con le realtà delle megalopoli africane e asiatiche. Le sue aree "rurali", ammesso che esse ancora esistano in alcuni Stati, presentano livelli di sviluppo e comfort oramai paragonabili a quelli delle grosse città. Le capitali e metropoli europee non costituiscono quindi più un desiderio o un'attrattiva per milioni di connazionali, ma piuttosto lo sono negli occhi di un numero ancora più elevato di stranieri. Ad una migrazione principalmente nazionale, e quindi una relativamente "semplice" integrazione, che abbiamo visto nel caso di Addis Ababa, viene ora proposta una migrazione internazionale, più complessa e delicata non solo burocraticamente, ma anche nell'integrazione in uno Stato con diversi usi, consumi, linguaggio, regole.
Tra le varie situazioni che potevano essere prese in analisi, la scelta è ricaduta sulla Svezia, Paese nordico che come tale rappresenta negli ideali comuni un sistema perfettamente funzionante e felice, e che costituisce anche una delle realtà europee con più popolazione straniera (in percentuale, non in numeri assoluti) e negli ultimi anni più soggetta alla migrazione internazionale.

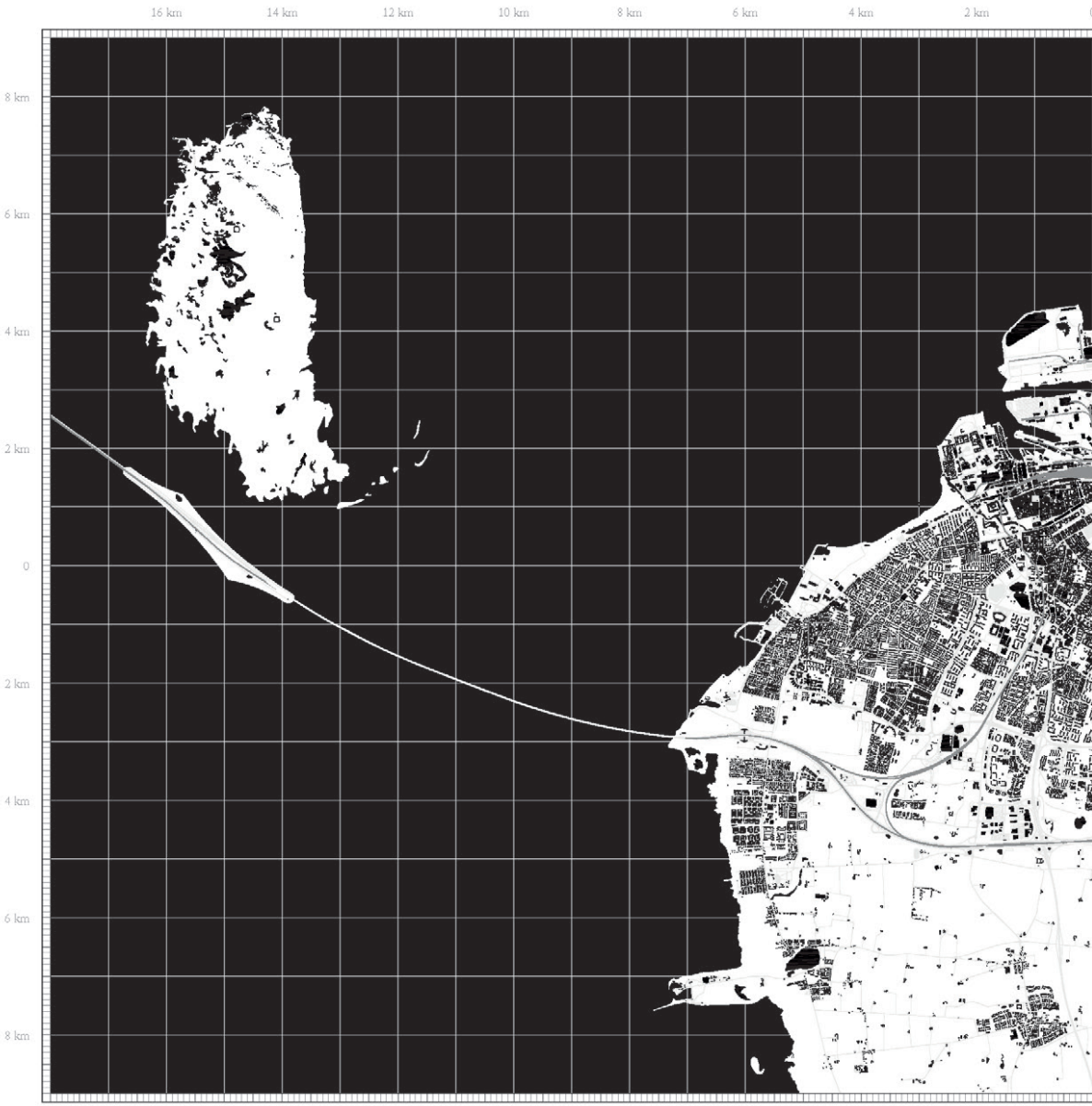
La città in analisi, nello specifico, è Malmö.
Terza città più popolosa della Svezia con circa 340.000 abitanti,[1] è la città di queste dimensioni più a sud di tutta la penisola scandinava. La sua interessante posizione la rende una città estremamente dinamica e globale, poiché la sua vicinanza con Copenaghen (resa ancora più forte dal completamento nel 2000 di un ponte tra le due città sullo stretto di Öresund) ha trasformato questa piccola realtà, che ancora oggi cerca di fuggire da un passato industriale non più così roseo che le aveva dato un ruolo centrale nella penisola, in una località di frontiera, perfetta per ricevere e accogliere nuovi cittadini.
In effetti, Malmö è la città svedese con la più alta percentuale di persone straniere. Il 54%[2] dei cittadini della municipalità ha almeno uno dei due genitori che non è nato in Svezia, mentre il 38%[3] dei cittadini è nato direttamente in un altro Stato, principalmente in Iraq e nei territori della ex Jugoslavia. Questo immenso *melting pot* è rappresentato da ben 178 diverse nazionalità che hanno trovato in questa città, ed in generale nel sistema di gestione degli immigrati svedese, le condizioni per porre le basi di quella che si spera possa essere l'inizio di una nuova vita, migliore per qualità e aspettative.
Purtroppo però, leggi meno vincolanti e più aperte all'accoglienza (uno dei punti fermi del partito socialdemocratico Socialdemokraterna che, sebbene abbia raggiunto alle elezioni legislative del 2018 il proprio minimo storico come tanti altri partiti di sinistra a livello europeo, governa quasi ininterrottamente da un secolo)[4] non sempre si trasformano automaticamente in una convivenza più semplice e soddisfacente. Disoccupazione, difficoltà ad integrarsi nella cultura e nella lingua, hanno portato alla creazione di diversi conflitti tra *enclave* straniere e comunità locali recentemente, con alcune aree della città maggiormente interessate. Aree che, non per caso, se analizzate sono costituite da una ancor più alta concentrazione di abitanti stranieri.
Una di questa, scelta per alcune caratteristiche che la rendono particolarmente adatta ad un'analisi e successivo progetto, è Rosengård.

1 Malmö, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/ wiki/Malmö*

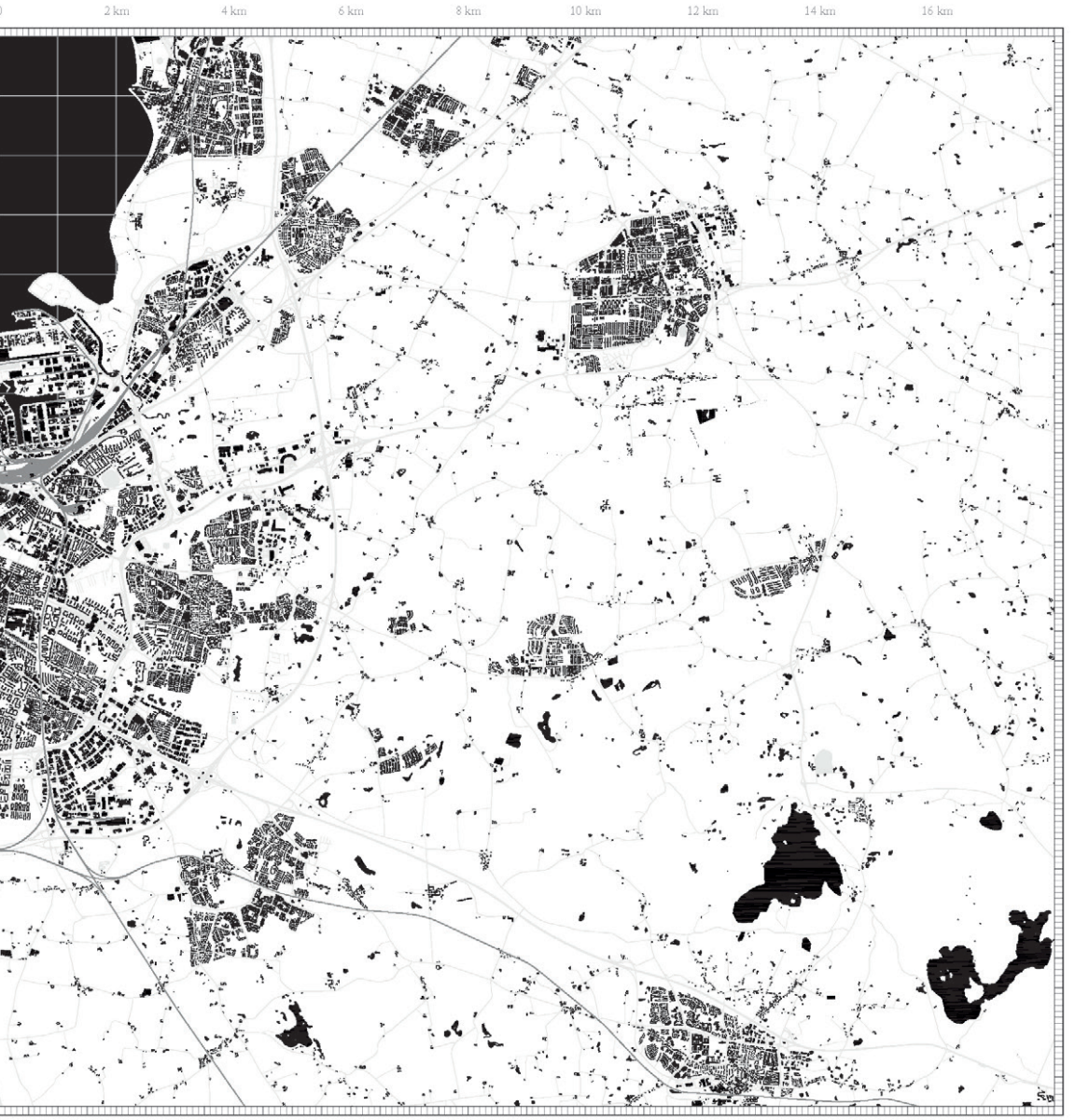
2 Dati estratti da: *http://www.statistikdatabasen.scb.se*

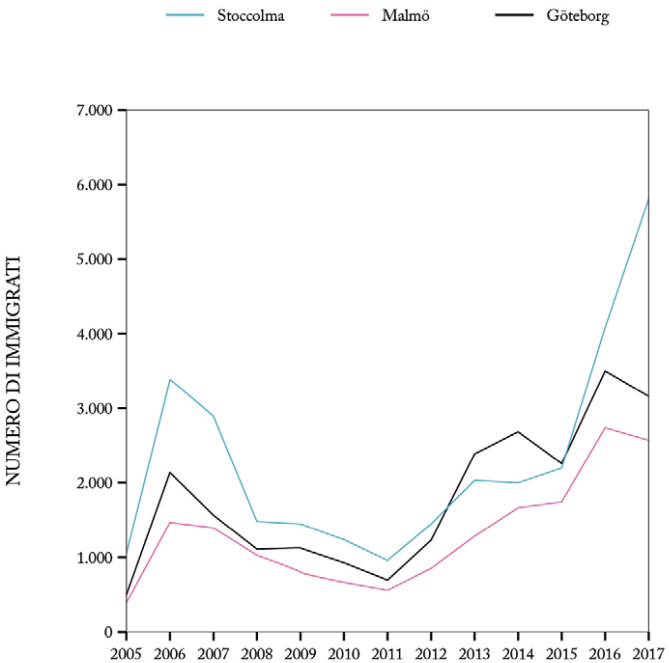
3 *Malmö stad*, Malmö snapshop. Annual report, 2017. *https://www.malmobusiness.com/wp-content/uploads/2017/10/MalmoSnapshot_2017_FINAL.pdf*

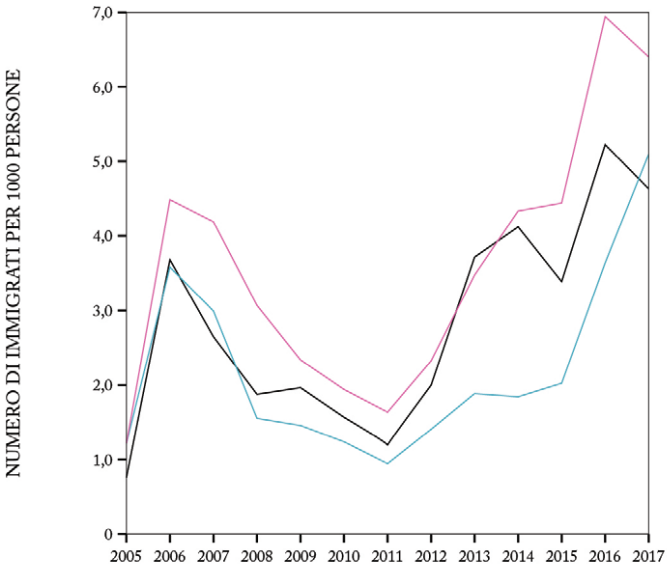
4 Partito Socialdemocratico dei Lavoratori di Svezia, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Partito_Socialdemocratico_dei_Lavoratori_di_Svezia*; Elezioni legislative in Svezia del 2018, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Elezioni_legislative_in_Svezia_del_2018*



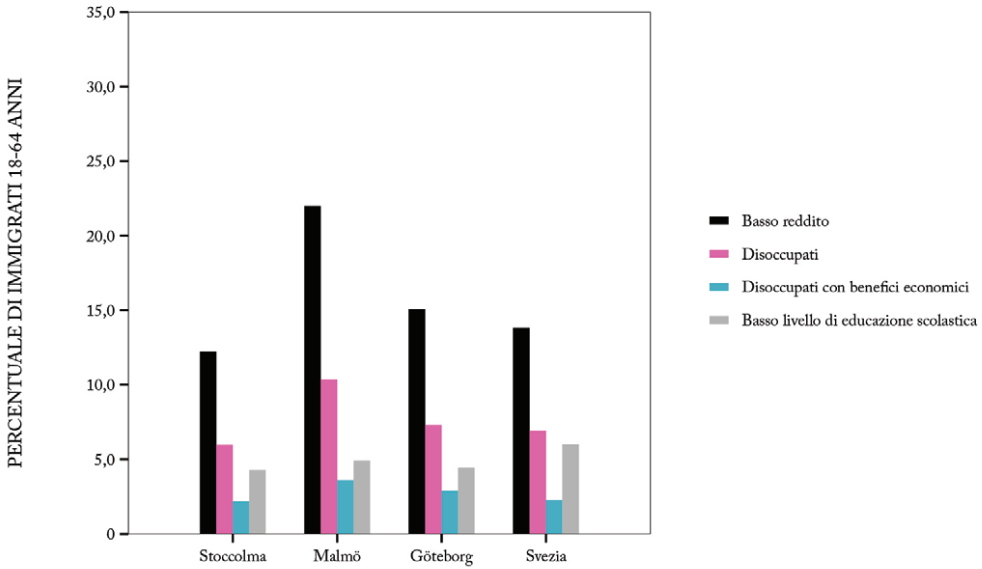
Planimetria della città di Malmö

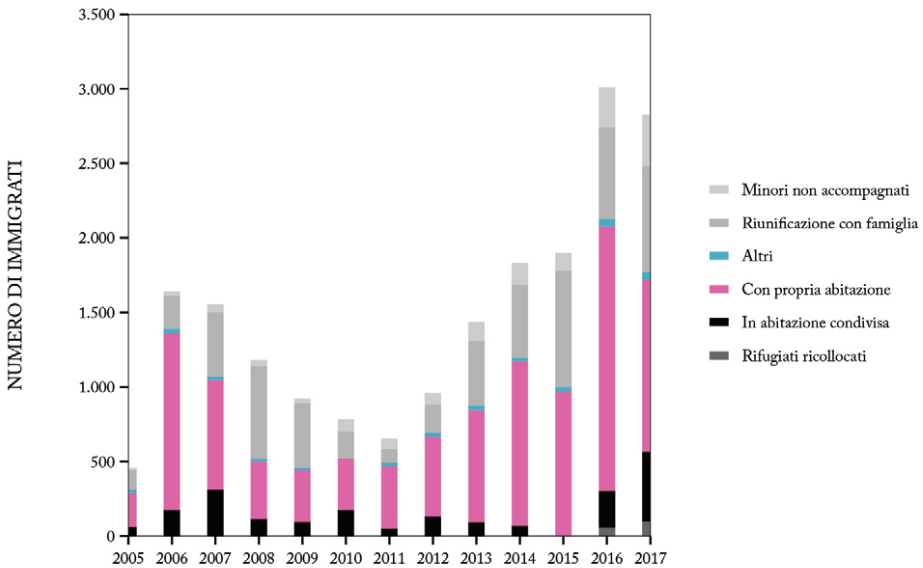

0
2 km
4 km
6 km
8 km
10 km
12 km
14 km
16 km



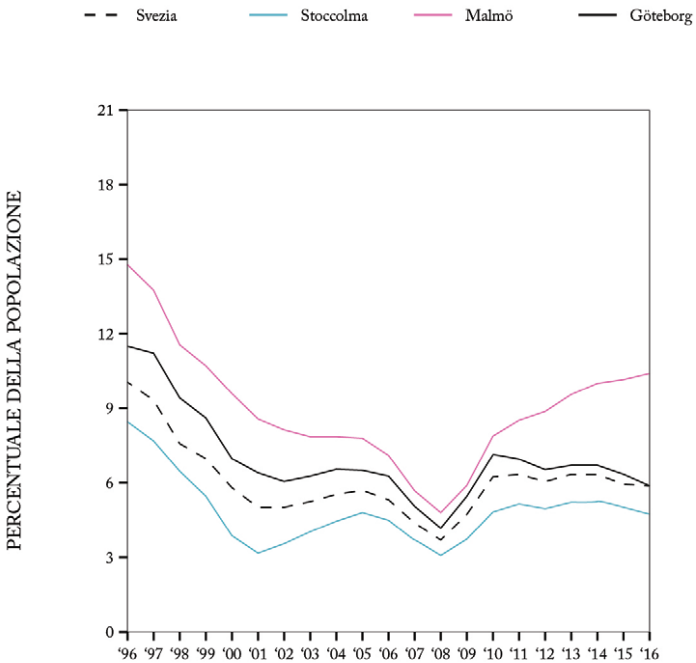


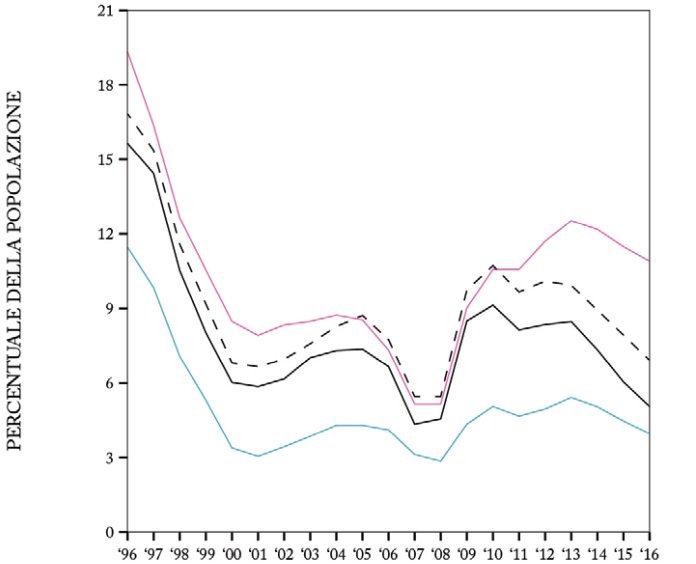
Numero di immigrati accolti nelle più grandi città svedesi.
Numero di immigrati per 1000 abitanti nelle più grandi città svedesi.
(Dati estratti da:
https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Politik-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Facts-about-Malmo/Migration/Reception-in-Sweden-and-Malmo.html)





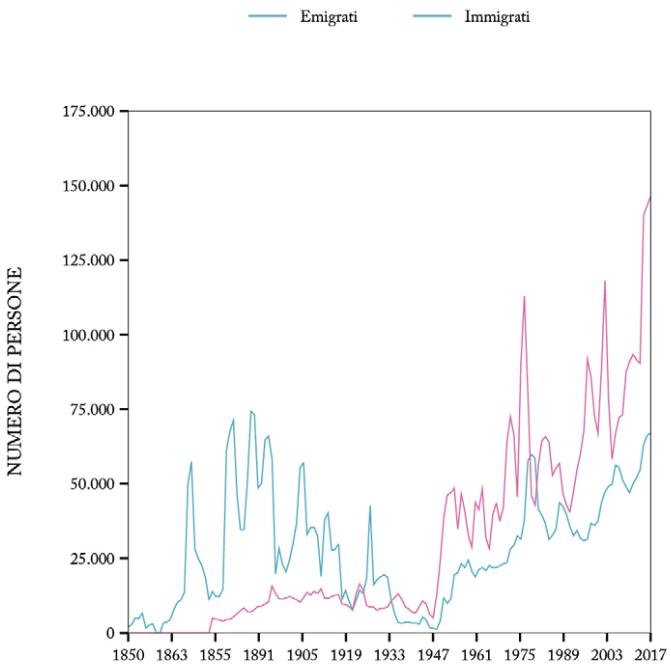
Analisi sulle origini e sulle occupazioni attuali dei migranti accolti in Svezia. (Dati sulla città di Malmö estratti da: *https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Politik-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Facts-about-Malmo/Welfare-benefits/Socio-economic-factors.html*
https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Politik-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Facts-about-Malmo/Migration/Reception-in-Sweden-and-Malmo.html)

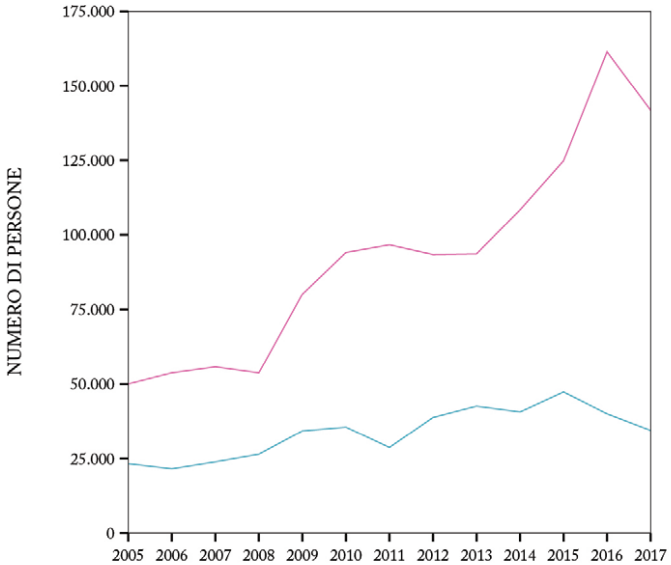




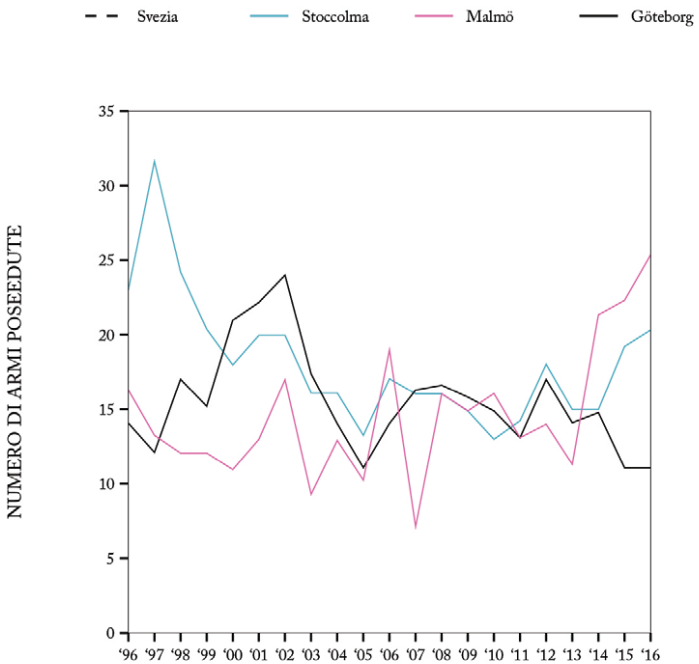
Numero di armi possedute dai cittadini. (Dati estratti da: *https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Politik-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Facts-about-Malmo/Security-and-safety/Crimes-reported.html*)

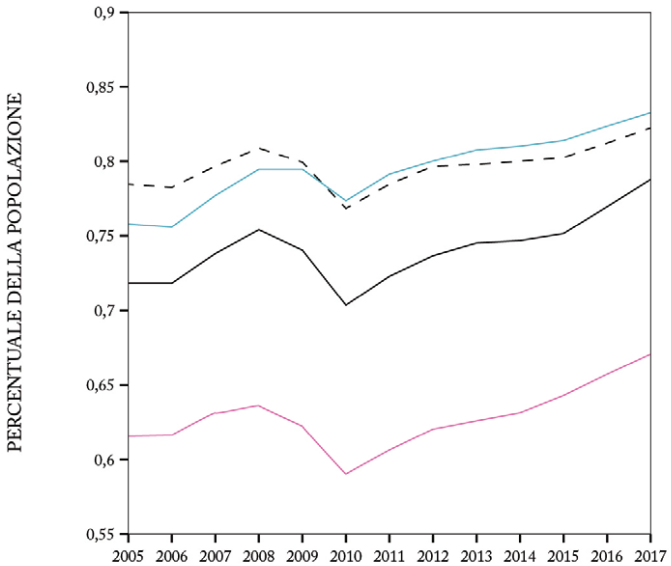
Tasso di occupazione tra i cittadini di Malmö. (Dati estratti da: *https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Politik-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Facts-about-Malmo/Jobs-and-employment/Employment-rate.html*)





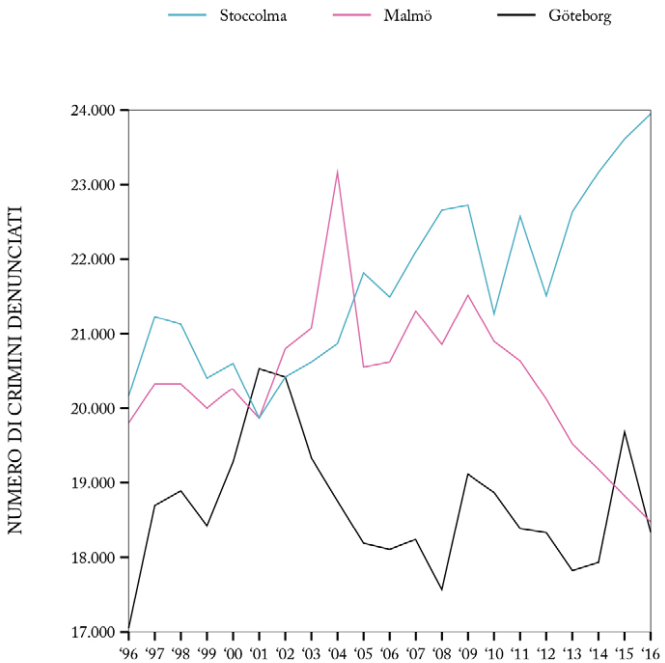
Immigrati ed emigrati in Svezia dal 2000 al 2017. (Dati estratti da: *https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2017/sveriges-folkmangd-fran-1749-och-fram-till-idag/*)
Immigrati ed emigrati in Svezia dal 1850 al 2017.(Dati estratti da: *https://en.wikipedia.org/wiki/Immigration_to_Sweden#cite_note-1*)

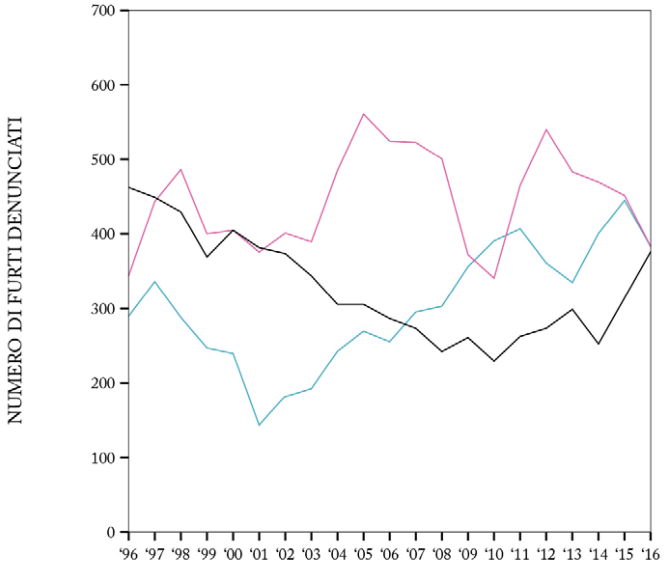




Numero di armi possedute dai cittadini. *(Dati estratti da: https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Politik-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Facts-about-Malmo/Security-and-safety/Crimes-reported.html*)

Tasso di occupazione tra i cittadini di Malmö. (Dati estratti da: *https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Politik-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Facts-about-Malmo/Jobs-and-employment/Employment-rate.html*)





Numero di crimini denunciati nelle tre più grandi città svedesi.
Numero di furti denunciati nelle tre più grandi città svedesi.
Dati estratti da:
https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Politik-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Facts-about-Malmo/Security-and-safety/Crimes-reported.html)

Area di progetto

L'esplosione urbana nelle città europee e del *global north* sembra spesso eludere del tutto l'ordine e la ragione, manifestandosi nell'accorpamento ed il collocamento dei migranti rurali in distese interminabili e apparentemente arbitrarie di edifici multipiano sovente inadeguati e problematici fin dalla progettazione. Riempiendo porzioni abbandonate e inutilizzate ai margini della città che per svariati motivi, come la difficoltà a costruire, la scarsa copertura di servizi pubblici e della rete infrastrutturale, o la vicinanza ad aree industriali, negli anni si sono trasformate in elefanti nelle stanze delle amministrazioni comunali e di conseguenza evitate dai loro programmi politici.
Questo genere di interventi, che oggi contraddistinguono più di ogni altra cosa le periferie delle città medio-grosse europee, sono nati quasi universalmente nel boom del secondo dopoguerra, quando, scongiurato il timore per un nuovo conflitto, gli Stati hanno dovuto fare i conti con la ricostruzione delle proprie città e l'inizio di un nuovo lungo ed inesorabile (e che prosegue incessantemente ancora oggi) interesse e richiamo della città per milioni di migranti provenienti dalle aree rurali. La seconda metà del secolo scorso è stata caratterizzata da una vasta gamma di progetti di edilizia pubblica finanziati da enti filantropici o istituzioni governative. Diversi problemi rendevano questi progetti obsoleti già in partenza: qualitativamente mal progettati e mal realizzati, sovente necessitavano di una ristrutturazione dopo poco il loro completamento, ma soprattutto non ve ne erano mai abbastanza per far fronte alle ondate migratorie in intensità crescente.
Il caso di Rosengård non è da meno, essendo una zona della città di Malmö sviluppata tra il 1965 e il 1974 dallo stesso partito citato sopra attraverso il "Miljonprogrammet"[5] ("Programma Milione"), un programma di alloggi attuato in Svezia per assicurare ad ognuno un'abitazione ad un prezzo ragionevole, con l'obiettivo di costruire un milione di nuove abitazioni in un periodo di 10 anni. La maggior parte degli appartamenti,

5 Programma Milione, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Programma_Milione*

Planimetria del quartiere di Rosengård, ad est del centro di Malmö.

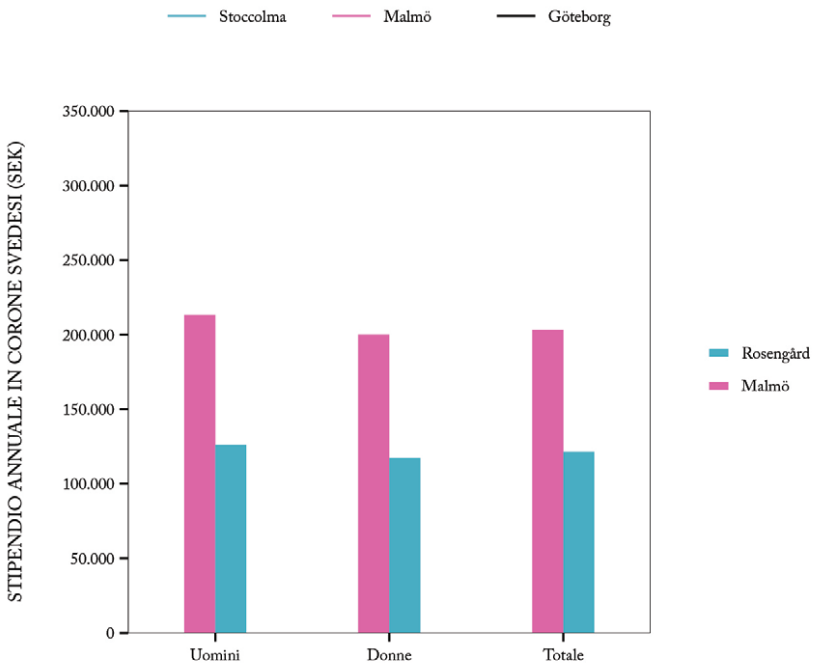
contenuti all'interno dei già citati parallelepipedi di cemento senza qualità formali con grandi spazi vuoti tra loro, seguivano lo standard abitativo "familiare" (in svedese: *normaltrea*) di 75 m^2 suddivisi in tre stanze per una famiglia di due adulti e due bambini.
Più che un punto di arrivo, una destinazione felice in cui finalmente iniziare una nuova vita dopo gli stenti e le fatiche del viaggio, Rosengård si è trasformata lentamente negli anni come una zona da evitare. Oggi fatica a sopravvivere dalla segregazione, povertà, disoccupazione e criminalità. Se nel 1972 la percentuale di immigrati che vivevano in quest'area era intorno al 18%, nel 2012 gli abitanti con almeno un genitore straniero erano l'86%,[6] di cui più del 10% con origini irachene. Dal 2015, con l'introduzione da parte della polizia svedese delle "aree vulnerabili" (in svedese: *Itsatt område*)[7], Rosengård ha sempre ottenuto la massima classificazione di pericolosità e violenza, oltre che il rischio della nascita e sviluppo di cellule estremiste.
Il tasso di disoccupazione di Rosengård è del 35%,[8] quattro volte superiore al resto della città. Considerata una "*no go zone*" secondo la propaganda estremista, "una zona fragile" secondo la polizia, qui si parlano ventotto lingue diverse, e l'aspettativa di vita, nonostante uno dei sistemi sanitari più avanzati al mondo, è di otto anni più bassa rispetto alle zone centrali della città.
La situazione è peggiorata particolarmente dopo il 2015, anno in cui la Svezia intera si è resa conto di avere un problema di immigrazione quando più di 160.000[9] persone chiesero asilo, un numero considerevole rispetto ai dieci milioni di abitanti della Nazione. E dal 2015, dati alla mano, violenze sessuali, attentati e omicidi, a Malmö come in tutta la Svezia sono aumentati: occasione perfetta per il dilagare di un sovranismo xenofobo che vede nell'immigrazione una delle ragioni principali.
Rosengård non è un ghetto o una *enclave* etnica, ma presenta una estrema eterogeneità che purtroppo la porta ad avere problemi nella creazione di una comunità. Se a questo viene aggiunta la crisi lavorativa degli ultimi anni che ha investito la Svezia tanto quanto la maggior parte degli Stati europei, per chi

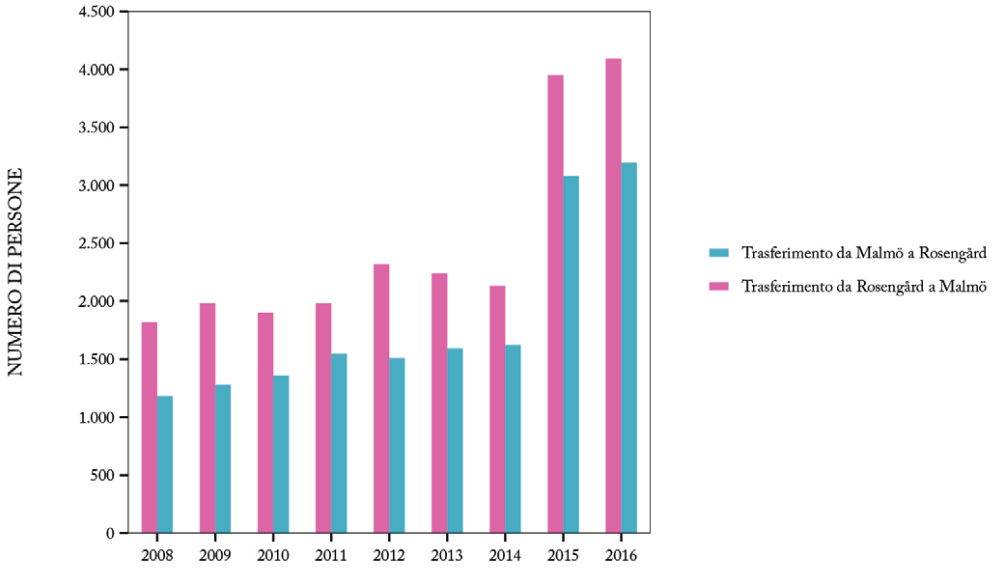
6 Dati estratti da: *https://www.dn.se/nyheter/sverige/herrgarden-varst-utsatta-omradet-i-rosengard/*

7 Vulnerable area (Sweden), su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://en.wikipedia.org/wiki/Vulnerable_area_(Sweden)#Especially_vulnerable_area*

8 Malaguti, Nel ghetto ribelle di Malmö, dove vacilla il modello Svezia, su "La stampa online", 20 giugno 2019, visitata il 15 novembre 2019. *https://www.lastampa.it/esteri/2017/03/11/news/nel-ghetto-ribelle-di-malmo-dove-vacilla-il-modello-svezia-1.34633410*

9 P. M. Alfieri, Svezia, boom grazie ai migranti, ma il governo vuole la stretta, su "Avvenire.it", 26 aprile 2019, visitata il 15 novembre 2019 *https://www.avvenire.it/europa/pagine/reportage-svezia*



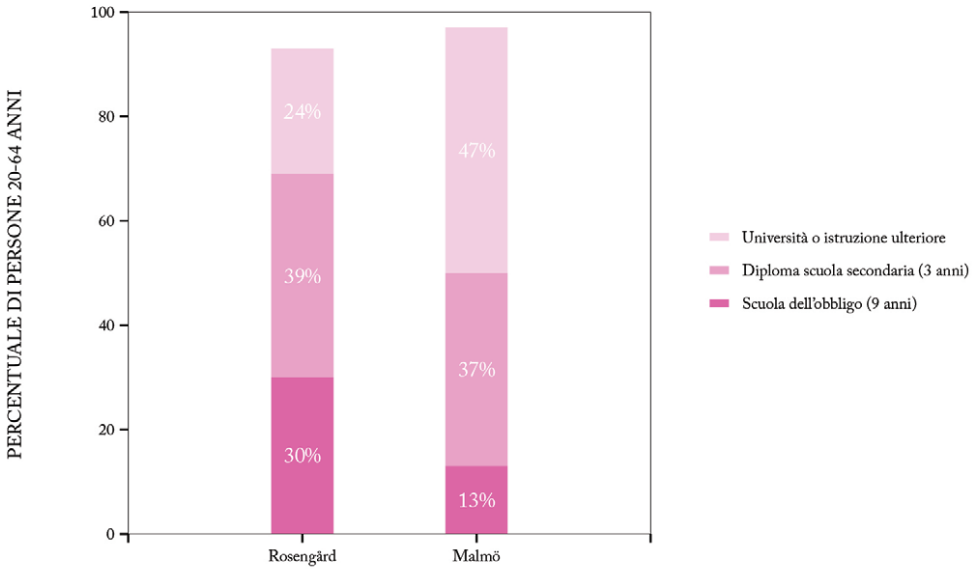


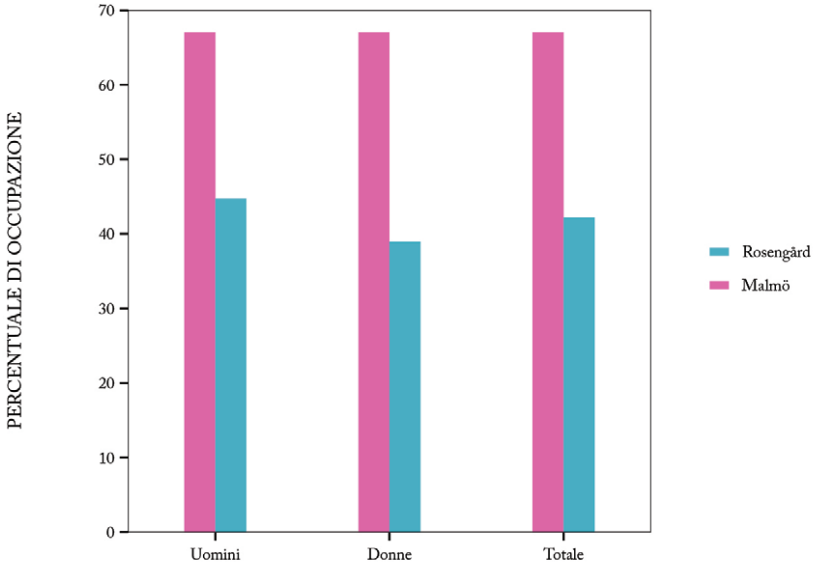
Analisi e confronto tra il quartiere di Rosengård e la città di Malmö.
(Dati estratti da sito ufficiale: *Statistiska Centralbyrån*, SCB)

arriva con speranza e intraprendenza non vi sono opportunità, non ci si riesce ad integrare, non si impara la lingua o le tradizioni, con il rischio di coltivare rancore per quella che poteva essere l'occasione per riscattare la propria vita, e che invece ha portato il passaggio da una povertà rurale ad una povertà urbana.

Rosengård, al pari di altre *arrival cities* europee, non è una porzione di città omogenea. È a metà tra il villaggio e la città, senza possibilità di muoversi o di integrarsi alla città consolidata. La transizione da rurale ad urbano ha subito qui una battuta d'arresto: le persone non mi muovono più verso condizioni fisiche ed economiche migliori, ma rimangono ferme in questo diaframma urbano.

Molti dei suoi problemi Rosengård li deve proprio alla sua composizione spaziale e architettonica. Non è un caso che più del 90% delle "aree vulnerabili" siano state tutte parte del "Programma Milione", sintomo che qualcosa già in fase di progettazione rendeva questi luoghi poco predisposti ad ospitare nuovi abitanti, ancora meno se parte di categorie più vulnerabili. Importante allora è l'analisi della morfologia urbana di Rosengård ed il rapporto che essa crea con la città per capire le responsabilità sociali dovute alla sua struttura formale e disposizione di edifici, aree verdi, spazi pubblici e privati, collegamenti infrastrutturali.





Analisi e confronto tra il quartiere di Rosengård e la città di Malmö.
(Dati estratti da sito ufficiale: *Statistiska Centralbyrån*, SCB)

Morfologia urbana

Come già analizzato in precedenza nel testo, gran parte del successo o fallimento di una *arrival city* è dovuto alla sua forma fisica. Rosengård, nello specifico, sarebbe potuta potenzialmente essere un'area molto interessante per la sua posizione geografica: a 15-20 minuti con i mezzi pubblici o 15 in bicicletta dalla zona più centrale di Malmö, permetterebbe a chi vi abita di raggiungere comodamente il luogo di lavoro ovunque esso si trovi. Rosengård è difatti considerata amministrativamente non un sobborgo o una periferia, ma parte del centro di Malmö.
Il problema risiede direttamente quindi nel come è stato deciso di costruire. I circa 23.000 abitanti sono spalmati su un'area di circa quattro km^2 divisa a sua volta in circa dieci quartieri definiti quasi geometricamente in base a confini o funzioni differenti. Ed è proprio questo aspetto che ancora oggi è visibile e influenza la vivibilità di questo luogo: una grossa arteria stradale (Amiralsgatan) divide esattamente Rosengård in una parte nord ed una parte sud che risultano quindi poco relazionate, diventando così un simbolo della segregazione del quartiere. Le aree più ad ovest dell'*arrival city*, che essendo le più vicine al centro città dovrebbero essere idealmente le più interessanti e richieste, sono invece collocati prevalentemente poli industriali saturi di costruzioni. Al contrario, quasi il resto di quest'area è totalmente coperto da edifici senza altra funzione se non quella abitativa.
Rosengård, vittima dei pensieri architettonici dell'epoca in cui è stata progettata, è concepita secondo i principi dello *zoning*, secondo i quali l'uso del suolo deve essere vincolato a destinazioni prefissate: residenza, industria, commercio, etc. Ma l'esperienza, a livello globale, ha dimostrato come questo sia uno strumento imperfetto, che influenza notevolmente l'uso di alcune aree durante alcune fasi della giornata a scapito di altre, e portando così a disequilibri funzionali che possono aumentare la pericolosità ed il degrado di alcune zone.
L'intera Rosengård sembra inoltre soffocare all'interno dei suoi confini nonostante non abbia una densità particolarmente eleva-

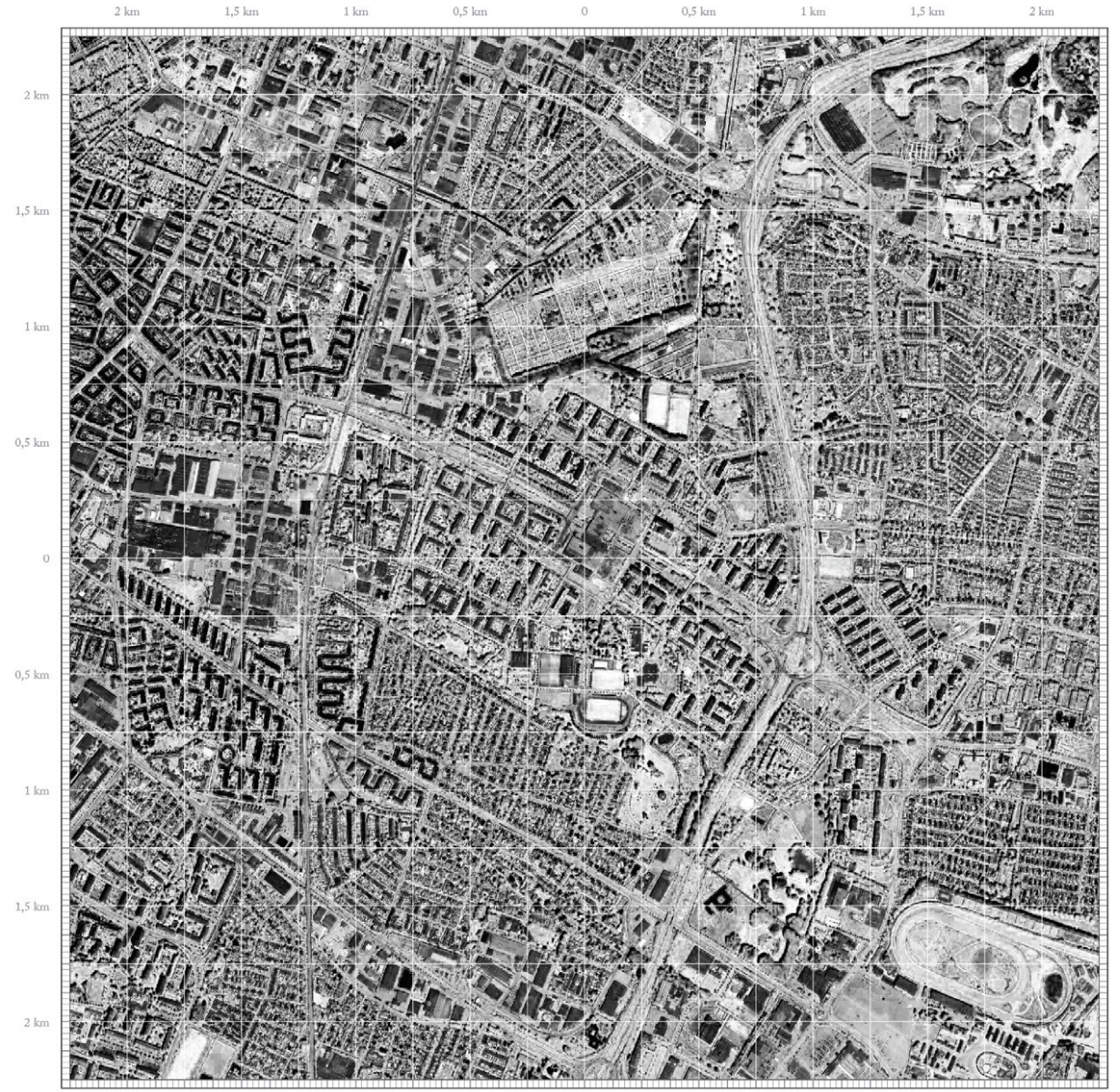
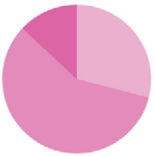
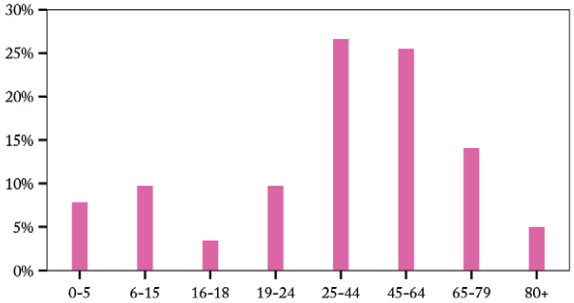


Foto aerea del quartiere di Rosengård, ad est del centro di Malmö.
(Immagine ricavata da: Google Earth Pro)

ta. A sud un altro grosso polo industriale interrompe i possibili collegamenti che quest'area potrebbe avere con i quartieri confinanti. A nord, un grosso cimitero prima ed un'ulteriore arteria stradale poi creano un vincolo invalicabile allo sviluppo. A ovest, oltre alla già citata area industriale, i binari del trasporto pubblico su rotaia divide inequivocabilmente Rosengård dal centro. Ad est infine, un anello stradale che collega la città di Lund (a nord, dove si trova il più grosso polo universitario della Svezia meridionale) con il ponte sull'Öresund (e quindi Copenaghen ed il resto dell'Europa) abbraccia Rosengård e tutte le altre "periferie" di Malmö, impedendo il loro sviluppo verso il margine della città.
Scendendo poi alla scala dei singoli edifici progettati dal "Programma Milione", i problemi non fanno che aumentare. Il paradosso di questo e dei simili interventi del medesimo periodo storico, come nel caso di Les Pyramides a Evry o Le Vele di Scampia a Napoli, è che nonostante siano edifici multipiano costituiti da molteplici unità per piano, soffrono di una bassa densità abitativa. Distribuendo poche persone in aree molto estese ed isolate senza la possibilità di riempire questi vuoti con costruzioni successive, gli abitanti tendono ad essere disconnesse tra di loro. Non avendo spesso un centro o qualche elemento che faccia percepire l'appartenenza ad una vera città, queste *arrival cities* sono troppo cartesiane nella loro progettazione. Lo *zoning* è ancora più evidente nella sequenza edificio, verde pubblico, strada pedonale, parcheggio, verde pubblico, strada carrabile.
Le aree attrezzate sono tutte raccolte nella parte sud dell'*arrival city*, vicino a scuole e campi sportivi. Tutto è pubblico, ogni giardino, ogni aiuola davanti ai condomini di edilizia pubblica. Quest'ultimi, tutti tra gli otto e i cinque piani, sono ripetuti incessantemente su tutto lo spazio disponibile. Non creano relazioni tra loro, non danno l'impressione di apre di più o di meno gli spazi a seconda del loro utilizzo. Sono disposti secondo un mero disegno geometrico adattandosi ai vincoli urbanistici e alle regole del mercato che vuole massima resa con minima spesa.
Le unità abitative di cui sono costituiti sono anch'esse fuori

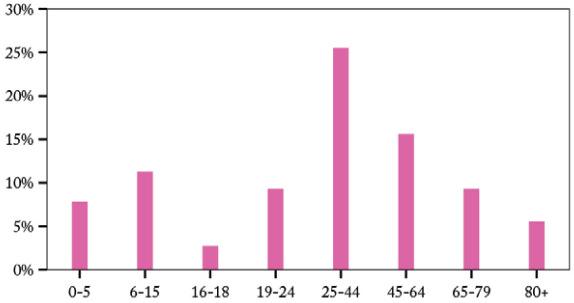
APELGÅRDEN





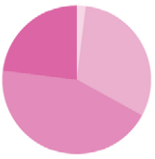
Appartamenti	**738**
Abitanti	**3511**
Con origini straniere	**78%**
Tasso di occupazione	**51%**
Automobili per 100 ab.	**31**

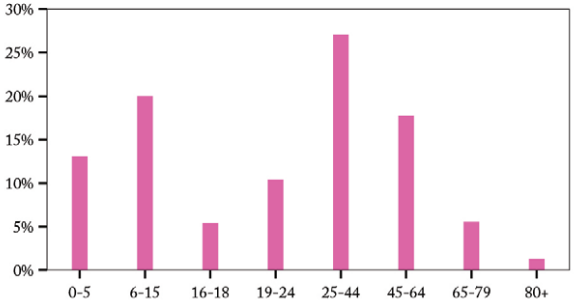
KRYDDGÅRDEN



Appartamenti	**1037**
Abitanti	**3803**
Con origini straniere	**83%**
Tasso di occupazione	**35%**
Automobili per 100 ab.	**20**

TÖRNROSEN





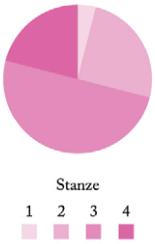
Appartamenti	**997**
Abitanti	**3184**

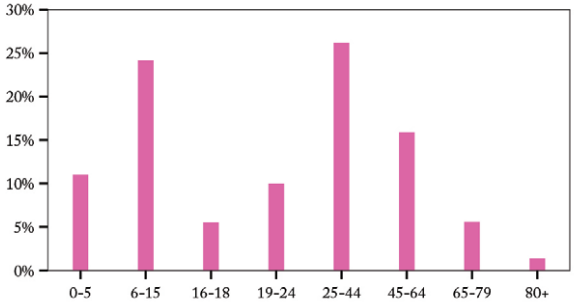
Analisi e confronto tra le diverse zone del quartiere di Rosengård.
(Dati estratti da sito ufficiale: Statistiska Centralbyrån, SCB)

luogo e oramai superate. Non ci sono abbastanza stanze, non ci sono spazi per attività commerciali, nulla con cui i nuovi arrivati possano iniziare. Non offrendo un ventaglio di possibili soluzioni con metrature differenti, quest'area si preclude a molteplici inquilini che, provenienti sia dalle zone rurali sia dal centro città, non riescono a trovare soluzioni che rispecchiano le loro esigenze: giovani coppie senza figli, famiglie numerose, giovani studenti.
Al di là del grosso centro commerciale che sorge esattamente nel centro di Rosengård ("Rosengård Centrum"), non vi sono altri elementi caratteristici come piazze, strade principali, luoghi di ritrovo o simili. Non vi è una gerarchia tra zone più centrali e zone periferiche, o spazi in cui gli abitanti possano identificarsi e sentirsi parte di una comunità.
Nonostante la posizione molto favorevole, che a differenza di altre *arrival cities* localizzate molto distanti dal centro cittadino, costituisce una base molto promettente su cui costruire un quartiere funzionante, la disposizione di quello che è stato costruito sopra non aiuta in nessuna maniera, se non addirittura sabota, il successo dell'area e la completa integrazione delle persone che vi abitano, in cerca di un riscatto sociale e una seconda occasione più di ogni altra cosa.

ÖRTAGÅRDEN

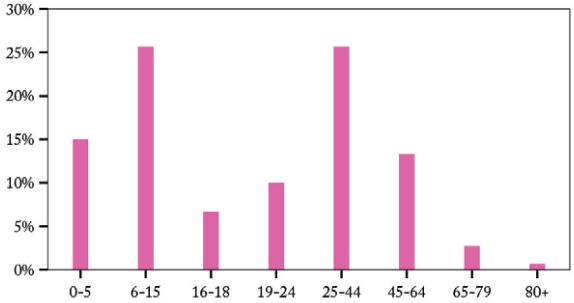
Appartamenti	**1422**
Abitanti	**4970**
Con origini straniere	**92%**
Tasso di occupazione	**35%**
Automobili per 100 ab.	**15**



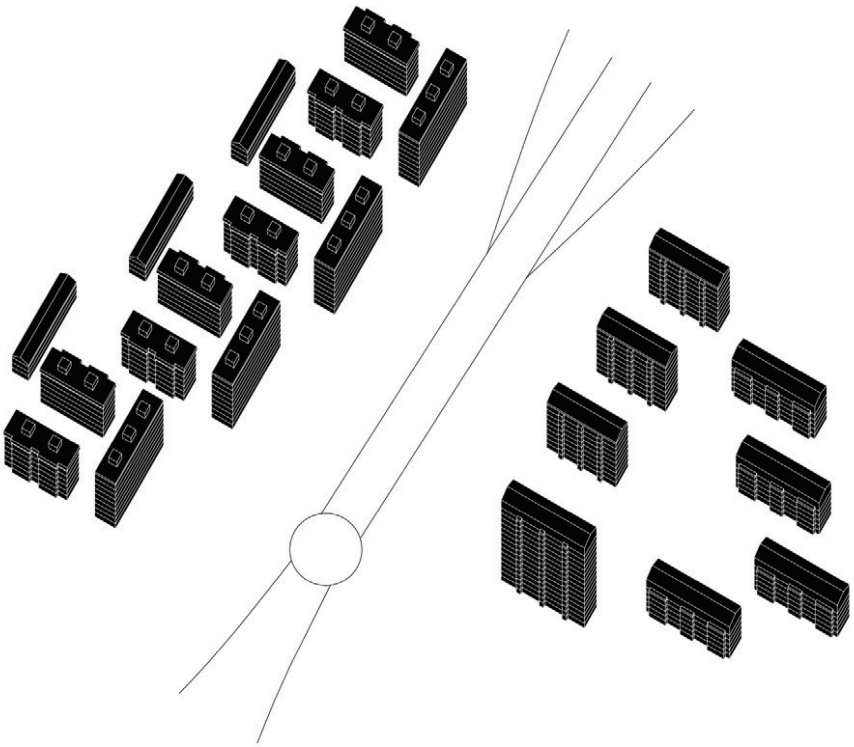


HERRGÅRDEN

Appartamenti	**1375**
Abitanti	**4448**
Con origini straniere	**96%**
Tasso di occupazione	**15%**
Automobili per 100 ab.	**9**

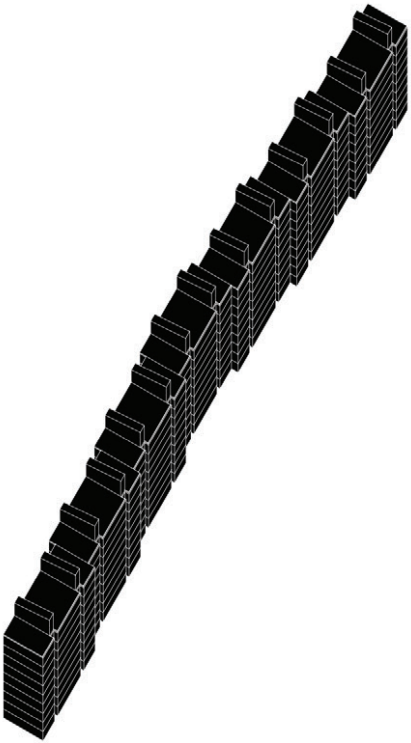


Analisi e confronto tra le diverse zone del quartiere di Rosengård.
(Dati estratti da sito ufficiale: Statistiska Centralbyrån, SCB)



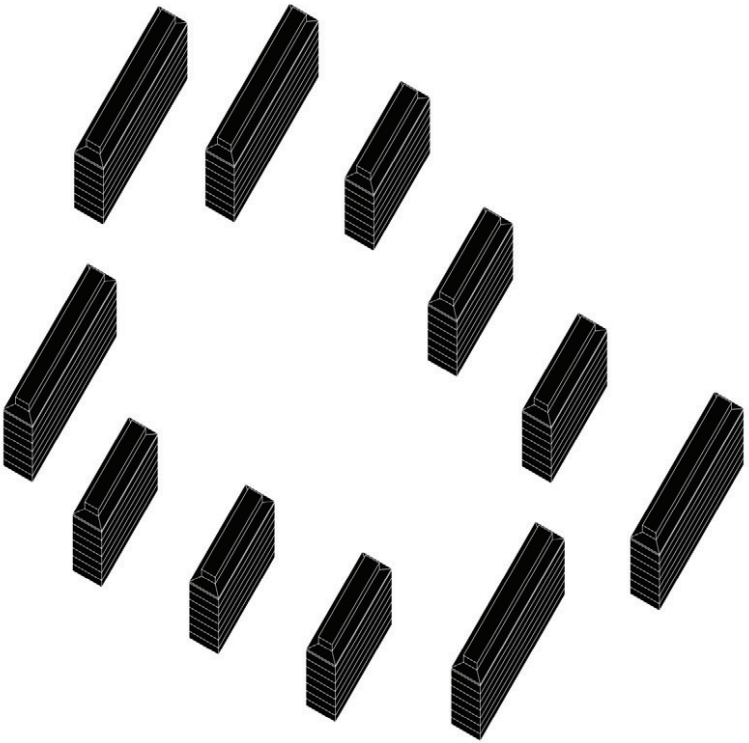
Amiralsgatan, Rosengård.

La grossa arteria stradale che collega il centro città con l'autostrada divide il quartiere in due zone, rendendo più difficoltosi i collegamenti e di conseguenza i rapporti.
(Immagine tratta da: *https://hiveminer.com/Tags/aerial%2Csverige*)



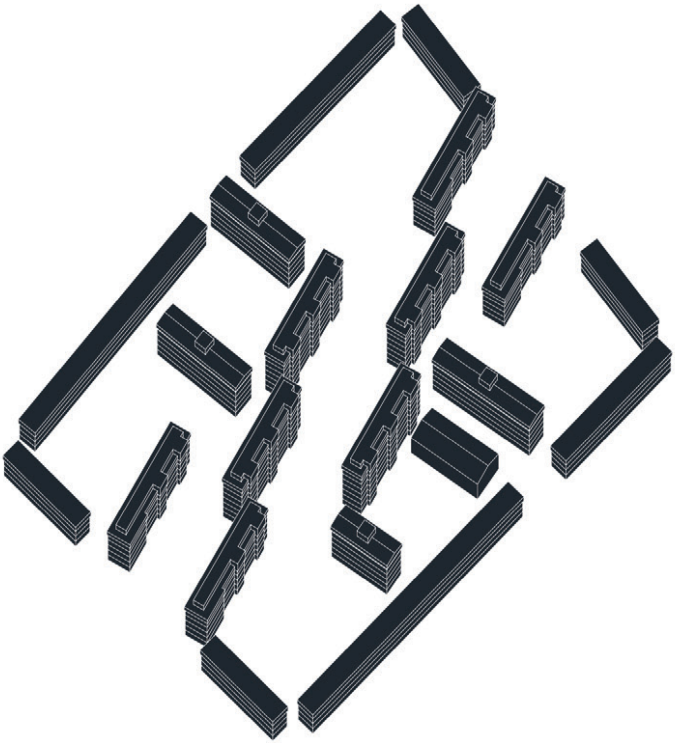
Kryddgården, Rosengård.

Nella zona più a est del quartiere, la scelta è stata quella di costruire un unico elemento residenziale a schermatura dell'autostrada che delimita l'area poco più a est.
(Immagine tratta da: *https://www.sydsvenskan.se/story/sprickan-i-kinesiska-muren*)



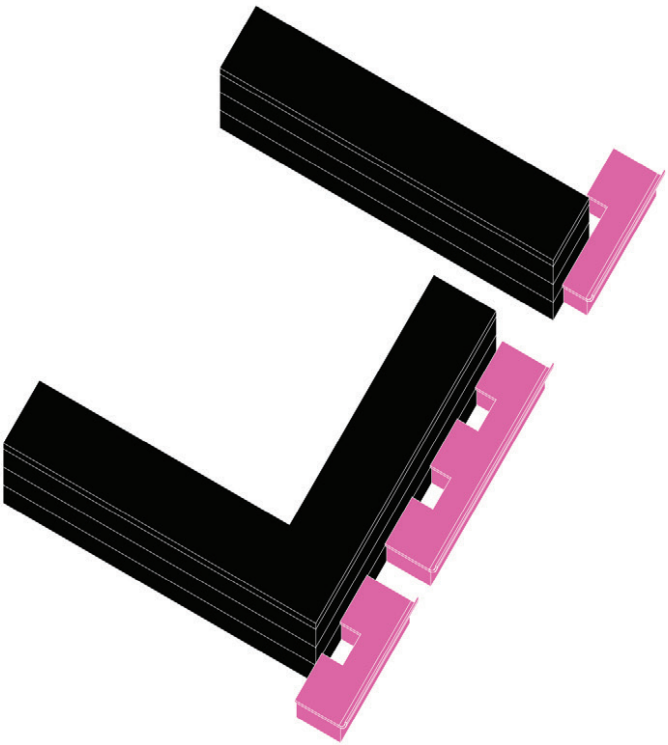
Örtagården, Rosengård.

In quest'area, lo sviluppo planimetrico è una ripetizione sequenziale di edifici a stecca senza un apparente rapporto reciproco. Non si creano aree più o meno pubbliche o private, e non si crea una gerarchia tra gli spazi.
(Immagine tratta da: Joakim Lloyd Raboff, *https://raboff.com/rosengards-fastigheter/*)



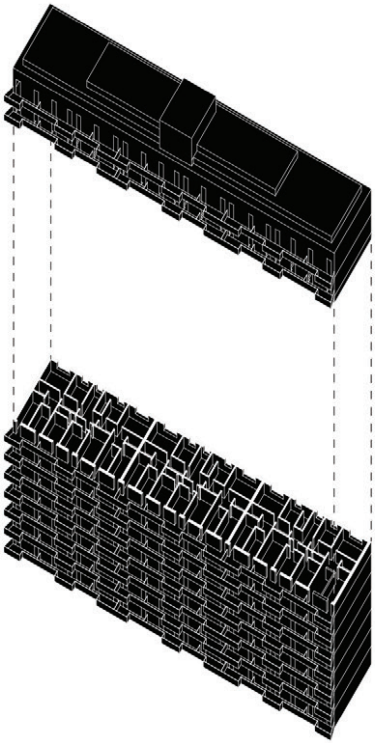
Törnrosen, Rosengård.

In quest'area, lo sviluppo planimetrico è invece più complesso: edifici a stecca multipiano si alternano ad villette a schiera unifamiliari. Negli spazi "protetti" che si vengono a creare, sono collocati parco giochi e aree collettive.
(Immagine tratta da: Joakim Lloyd Raboff, *https://raboff.com/rosengards-fastigheter/*)



Bennet's Bazaar, Rosengård.

Progettato nel 2009 nell'area di Örtagården da parte del MKB Fastighets AB, l'ente statale di Malmö che si occupa del patrimonio immobiliare della città. è un'applicazione del principio del "bokal" (dallo svedese "Bostad", che significa "vivere", e "lokal", che significa "luogo di lavoro"), in cui viene affidato in gestione a chi riceve un appartamento al piano terra anche uno spazio commerciale direttamente collegato.
(Immagine tratta da sito ufficiale: *Bennet's Bazaar*)



Apelgården, Rosengård.

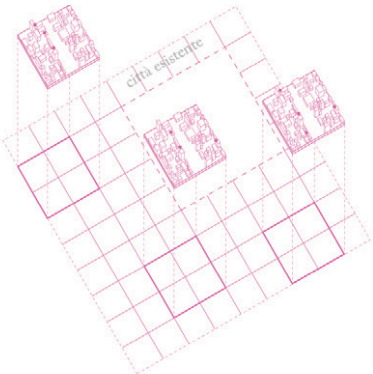
I condomini multipiano di Rosengård sono costituiti dalla ripetizione senza soluzione di continuità della stessa pianta tipo, la quale inevitabilmente è poco flessibile e poco accogliente per l'ampio spettro di famiglie, ed in generale di utenti, che cercano un alloggio in quest'area.
(Immagine ricavata da: *Google Earth Pro*)

Caratteristiche già presenti

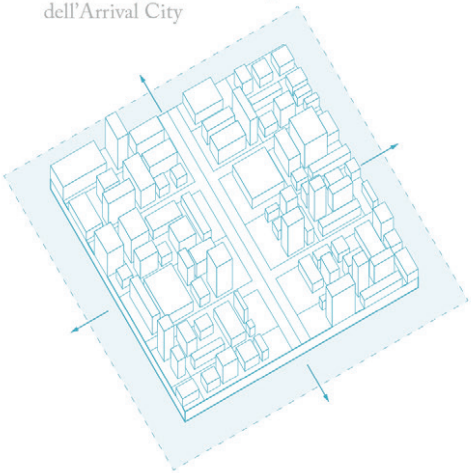
Caratteristiche da applicare

Caratteristiche n

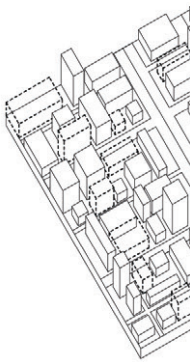
Tipologia suolo
pendenza, minacce ambientali, tip. terreno



Ampliamento orizzontale
accortezze per eventuali espansioni future dell'Arrival City

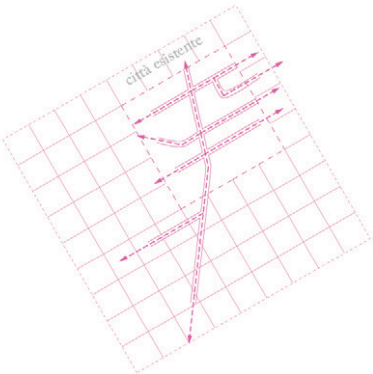


Spazio vuoto
per eventuali espansio
accortezze sull'accessi

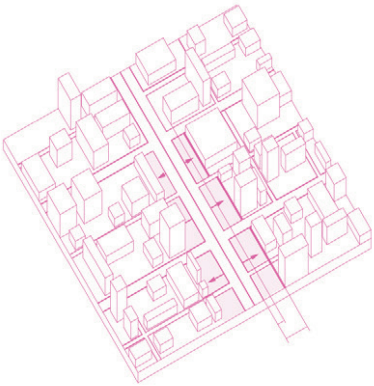


circolazione

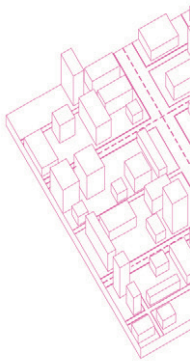
Relazione con città esistente
linee stradali, ferroviarie esistenti, trasporto pubblico



Ampliamento circolazione comune
spazio per uso comune, panchine, fermate bus ecc.

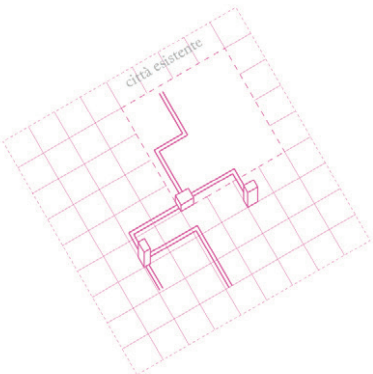


Mobilità
trasporto pubblico, pis

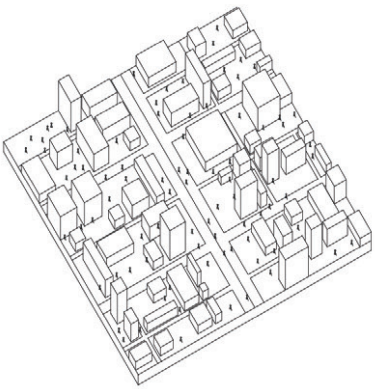


promuovere la sicurezza

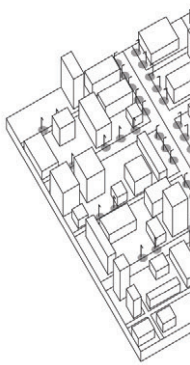
Collegamenti rete tecnologica
energia elettrica, fognature, gas e acqua



No zonizzazione sociale
eterogeneità etnica, classe sociale ecc

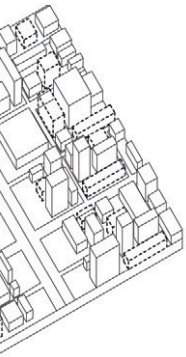


Illuminazione pul

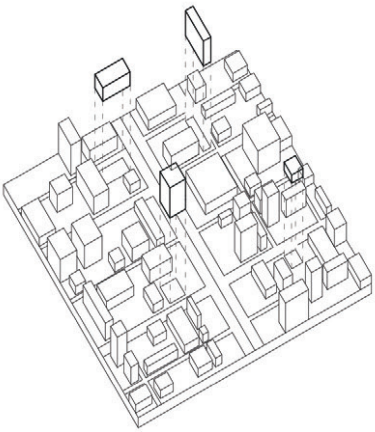


on applicabili

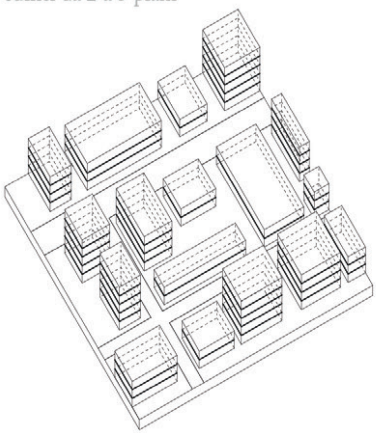
ni future,
bilità ecc.



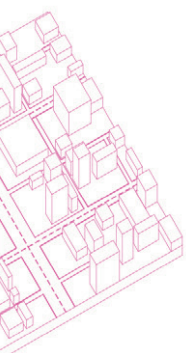
No zonizzazione tipologie abitative



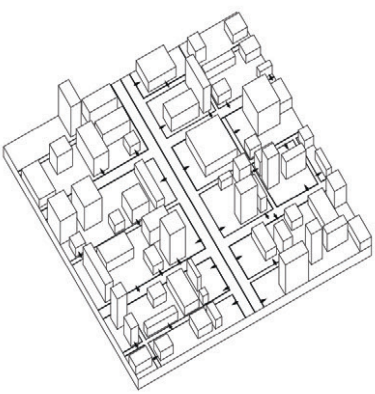
Numero massimo di piani edificio
edifici da 2 a 5 piani



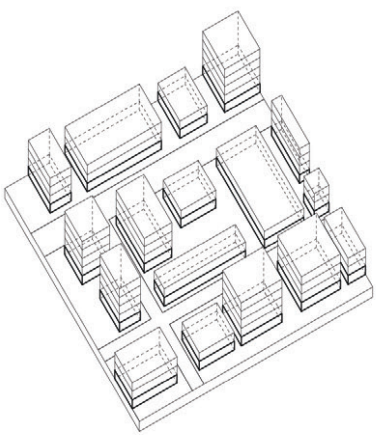
ta ciclabile, ecc.



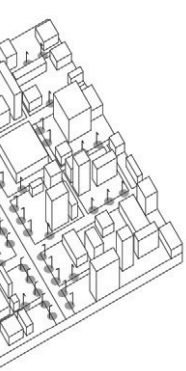
Accessibilità edifici



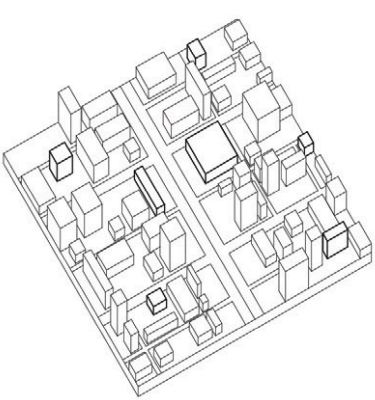
Attività commerciale al piano terra



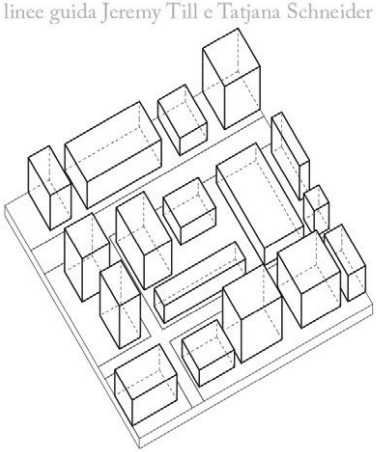
bblica



Servizi per la comunità
servizi sanitari, di istruzione,
stazione di polizia, ecc.



Architettura flessibile
linee guida Jeremy Till e Tatjana Schneider



Planimetria del quartiere di Rosengård, sono evidenziati i principali vincoli infrastrutturali che limitano lo sviluppo dell'area, oltre che creare confini finici e psicologici per le persone che abitano al loro interno.

Rosengård è un'area estremamente zonizzata: al di là del grande centro commerciale in posizione centrale (Rosengård Centrum) e del Bennet's Bazaar, non vi sono piccole attività commerciali diffuse. Anche ristoranti e centri sportivi non sono disposti uniformemente.

Aree semi- pubbliche (1% del totale)

Solo alcune poche aree sono semi-pubbliche e semi-private, il resto è totalmente libero da vincoli e può essere percorso da chiunque. Questo rende il quartiere difficile da controllare nelle ore notturne, e di conseguenza è più facile che si svolgano attività illecite.

Aree verdi con una funzione specifica (parco giochi, campo sportivo, etc.)

La maggior parte delle aree verdi sono pubbliche ma senza una vera funzione. Solo in poche aree a sud e nord di Rosengård si possono trovare dei campi sportivi o dei parco giochi attrezzati.

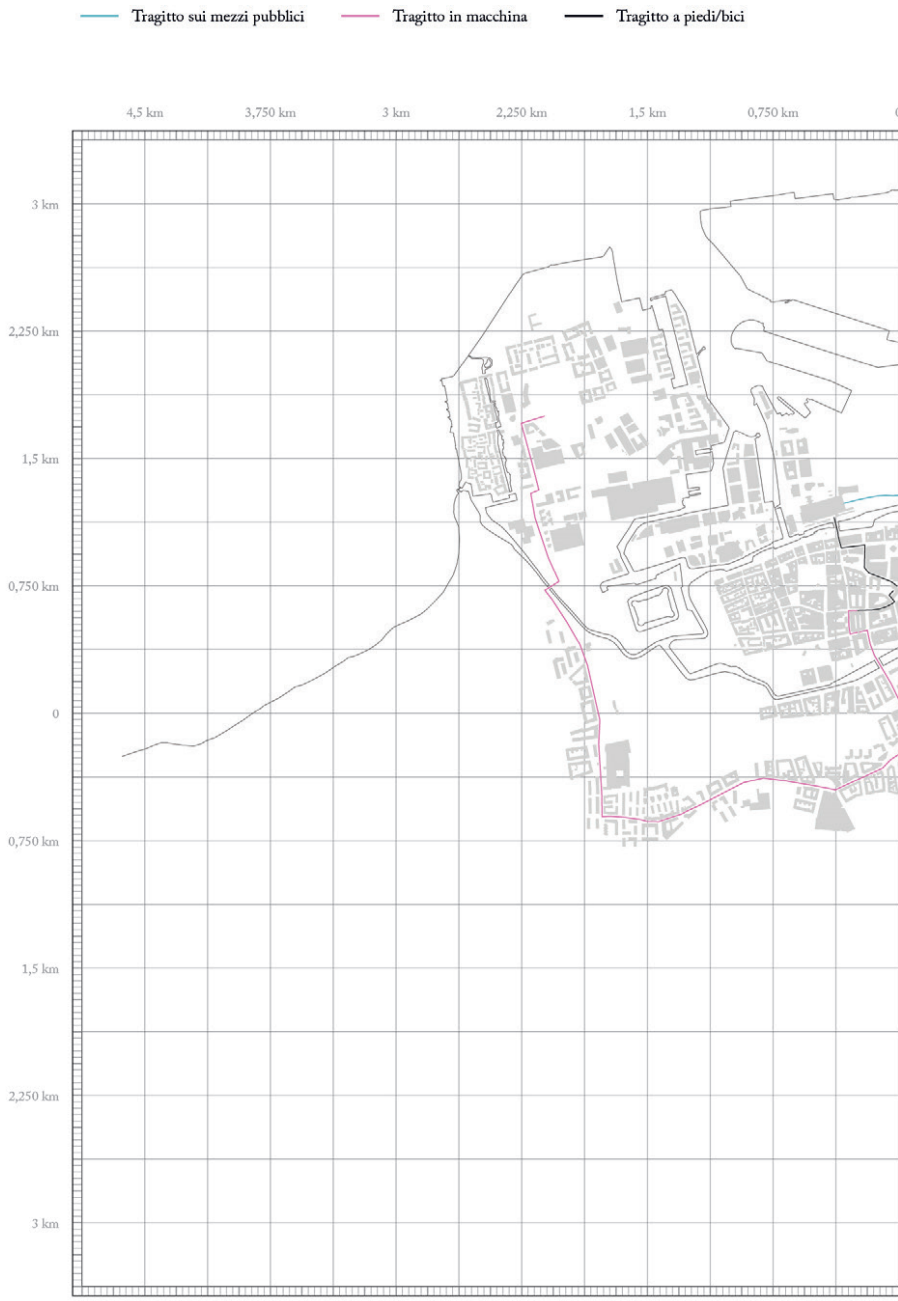
La giornata tipo

Mustafa Panshiri ha 32 anni e vive con la sua compagna Annika Adolfsson e la loro figlia Rachel di due anni a Ramels väg, la zona considerata più pericolosa di tutta Rosengård e di conseguenza probabilmente una delle più pericolose di tutta la Svezia. Mentre Annika è svedese, nata in un piccolo paese a un'ora di macchina da Malmö, Mustafa è musulmano ed è di origini siriane. Scappato dal suo Paese d'origine più di dieci anni fa per scappare a guerre e povertà, ha richiesto lo status di rifugiato in Svezia prima che iniziasse il boom delle migrazioni. Loro figlia fa parte quindi di quella percentuale sempre più numerosa delle nuove generazioni con origine metà svedese e metà straniera, simbolo di questa integrazione che in modo più o meno positivo sta rendendo la Svezia tra i Paesi più eterogenei al mondo. Vivono in uno degli sterili e insignificanti (dal punto di vista architettonico) parallelepipedi in cemento che rendono Rosengård quello che è, ma in un appartamento che tutto sommato, con pavimenti in legno ed infissi nuovi, rende la loro abitazione calda ed accogliente. Mustafa lavora come commesso in un grosso centro commerciale in centro Malmö, ed ogni giorno utilizza il trasporto pubblico per andare al lavoro, oppure nei mesi estivi usa la bicicletta. Annika, appena tornata al lavoro dopo la maternità, gestisce una galleria d'arte vicino al porto, zona in cui negli ultimi anni sono stati fatti molti investimenti. Ogni giorno quindi anche lei si sposta da Rosengård verso le zone centrali, non prima di aver portato però Rachel all'asilo che c'è all'inizio del loro quartiere. Qui di seguito abbiamo cercato di rappresentare la giornata tipo della famiglia di Mustafa, considerando possibili problemi che la base di partenza, casa loro, potrebbe creargli nel vivere la città e nel sentirsi parte integrante di essa.

Iraq	2.957	Kosovo	47
Ex Jugoslavia	2.171	Grecia	45
Libano	1.310	Emirati Arabi Uniti	44
Bosnia ed Erzegovina	1.221	Egitto	42
Somalia	550	Nigeria	38
Danimarca	541	Algeria	36
Polonia	475	Cina	34
Afghanistan	406	Norvegia	29
Turchia	357	Ghana	28
Macedonia	275	Libia	28
Pakistan	230	Bolivia	26
Romania	170	Italia	25
Iran	167	Portogallo	25
Siria	155	Regno Unito	25
Bulgaria	145	Etiopia	24
Serbia e Montenegro	145	Bangladesh	22
Palestina	122	Slovacchia	22
Ungheria	110	Albania	20
Giordania	98	Filippine	18
Arabia Saudita	97	Israele	18
Serbia	96	Gambia	17
Vietnam	94	Thailandia	17
Germania	82	Colombia	16
Croazia	80	Camerun	16
Cile	75	Islanda	15
Finlandia	75	Uruguay	15
Kuwait	67	Austria	14
Repubblica Ceca	63	Uganda	12
Tunisia	60	Stati Uniti	12
Russia	59	Slovenia	10
Marocco	55	Spagna	10
India	54	**TOTALE**	13.584

In alcune zone di Rosengård più dell'80% degli abitanti ha origini straniere.
Più di cento nazionalità diverse sono rappresentate, e le lingue quotidianamente parlate sono circa venti.

(Dati estratti da sito ufficiale: *Statistiska Centralbyrån*, SCB)



La giornata tipo di una famiglia che vive a Rosengård e la percezione che ha delle altre porzioni di città durante il tragitto casa-lavoro o recandosi al centro commerciale o all'asilo del figlio.

0,750 km
1,5 km
2,250 km
3 km
3,750 km
4,5 km

Proposta progettuale

Dall'analisi della struttura urbana di Rosengård svolta nelle pagine precedenti emerge una complessità di problematiche che, e forse questo è un vantaggio, rimangono ad una scala abbastanza microscopica. Un vantaggio poiché i problemi di quest'area sono relativi alla sua articolazione interna, potendo contare invece su una solida posizione geografica ed una presente rete infrastrutturale vicina al centro della città, aspetti che se non fossero presenti avrebbero complicato ulteriormente la progettazione di questa *arrival city*.
I problemi principali di Rosengård sono al suo interno. *Zoning*, bassa densità, mancanza di servizi, omogeneità architettonica, sono alcuni dei punti che sembrano più aver determinato negli anni la segregazione sociale e culturale di questa porzione di città.
Il concept che ha generato i primi pensieri sulla progettazione di quest'area può essere definito in una singola parola come il tentativo di aumentare l'intensità dell'area, nel senso di aumentare l'attività umana presente su un determinato pezzo di terra. Aumentare l'intensità significa quindi in una prospettiva più ampia aumentare la densità abitativa, aumentare la densità dei servizi commerciali e alla comunità, aumentare il numero di attività che possono essere svolte.
Rosengård ha il potenziale per aumentare in modo resiliente la propria densità. Ampi spazi pubblici attualmente classificabili come "non luoghi" permetterebbero un intervento anche abbastanza intensivo. Per di più, se in altre situazioni l'aumento dell'intensità e della densità potrebbe portare alla creazione di cattedrali nel deserto progettate per un'utenza non così ampia o talvolta neppure presente, bisogna pensare che l'alta disoccupazione di Rosengård e l'alta percentuale di ragazzi presenti nell'area costituisce un potenziale enorme. Questa zona è altamente vissuta durante il giorno, ma le persone che vi abitano a causa della mancanza di lavoro attualmente la occupano e basta senza svolgere attività, con la conseguenza che nonostante la manodo-

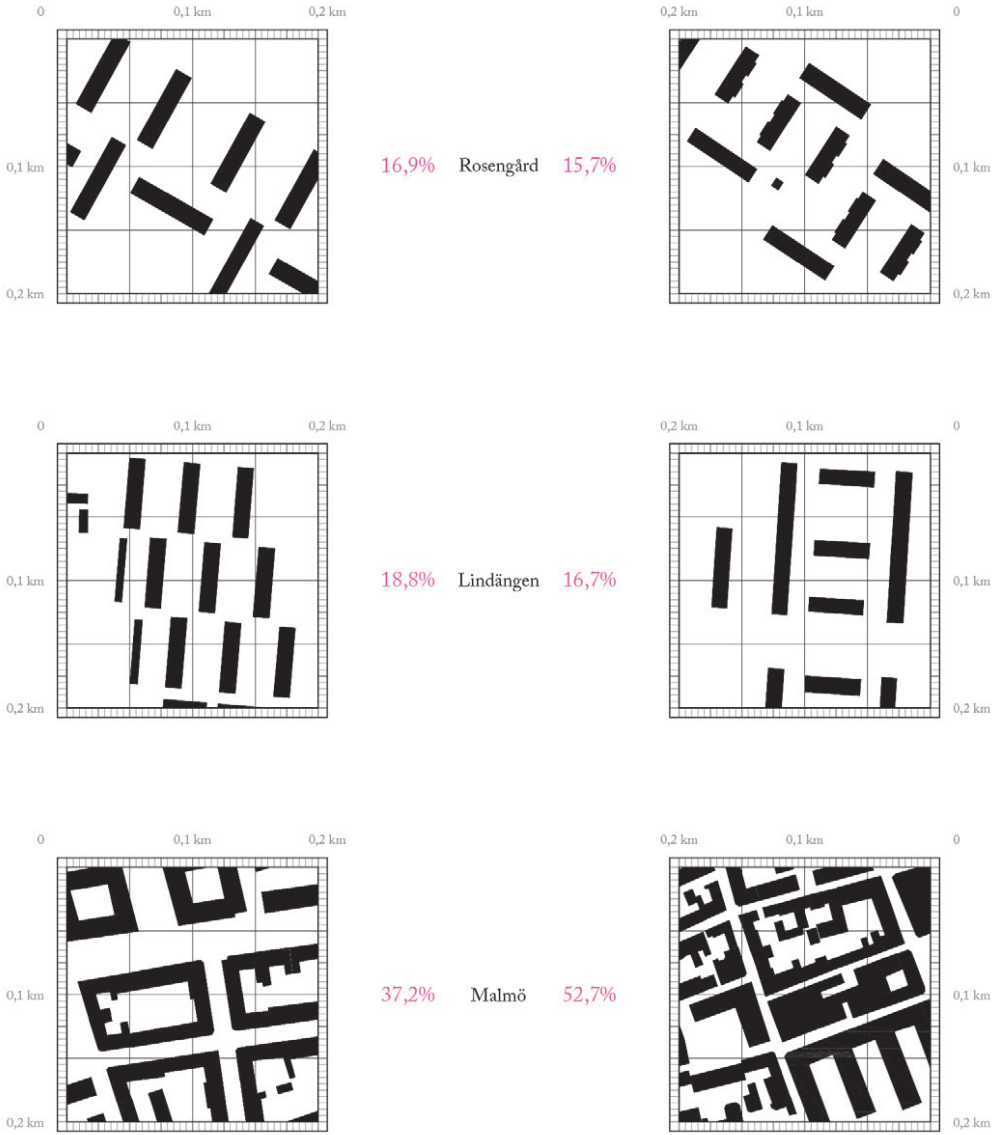
pera sia presente, l'intensità attuale rimane molto molto bassa. Inoltre, la bassa densità abitativa porta ad un isolamento fisico e piscologico di chi abita. Gli edifici concentrano grosse quantità di abitanti in impronte a terra minime, dividendo le persone tramite grossi spazi pubblici inutilizzati. È difficile in queste realtà creare un'identità di comunità ed un buon "vicinato". Basti pensare ai quartieri più di successo ed attualmente più visitati delle grandi metropoli mondiali: nessuno di questi è altamente zonizzato o ha una bassa densità. Le migliori zone di Manhattan a New York, Kensington e Chelsea a Londra, i XI e XII arrondissement di Parigi, sono tutte aree estremamente eterogenee, distretti con molteplici funzioni dotati di un'alta intensità a tutte le ore del giorno.
La densificazione urbana non si traduce nella progettazione di edifici più alti, con il rischio di avere fenomeni di gentrificazione, ma piuttosto come una migliore organizzazione su una determinata area ed un migliore uso del suolo. Densificare significa avere un utilizzo più efficiente delle infrastrutture già esistenti senza il bisogno di implementarle o di crearne di nuove, oltre che preservare e aumentare il valore degli spazi pubblici e dei parchi, creare una gerarchia tra strade principali e secondarie, permettere di creare zone semi-pubbliche e semi-private dotate di un controllo ed una sicurezza maggiore, ed infine aiutare a rinforzare la comunità come già anticipato prima.
Allo stato attuale, con la bassa densità costruttiva e la bassa intensità umana, Rosengård è un villaggio urbano, in cui la migrazione si è fermata, e in cui le persone che arrivano dalle aree rurali (soprattutto oltre i confini nazionali in questo caso) si trovano bloccati a vivere all'interno di una realtà che pur facendo parte di una città sembra quasi costituirne un'isola staccata fisicamente e psicologicamente. Una più alta densità abitativa è la condizione necessaria per avere una migliore coesione sociale ed una migliore integrazione nei ritmi e nella vita della città.
L'alta densità crea inoltre le condizioni per una maggiore diversità. E la diversità è uno dei fattori fondamentali per il successo di un'*arrival city* poiché attrae persone diverse con *background*

diversi e porta alla creazione di un meltin pot funzionale. La vista di persone attrae altre persone, creando e stimolando a sua volta ulteriore diversità. Sono la monotonia e lo *zoning* che invece trasformano un quartiere in un'area funzionalmente morta. La diversità deve essere presente anche alla scala e alla forma dell'edificio, cercando di rompere la monotonia formale che oggi contraddistingue quest'area. Per giunta non è mai stata provata nessuna relazione tra alta densità ed un conseguente più alto numero di crimini e furti, ma anzi al contrario sono le zone meno frequentate e sottoposte a meno controllo quelle in cui il crimine e la violenza trovano più facilmente campo.
Se Rosengård vuole affermarsi nel panorama urbano di Malmö deve prima di tutto affermarsi come quartiere meno organizzato, meno pianificato in aree e funzioni, meno rigido. Quest'area deve diventare organica nell'accogliere funzioni e utenti differenti, più spontaneo e flessibile ai cambiamenti che per definizione appartengono alle arrival cities.

Nel cercare di rendere l'esercizio progettuale su Rosengård più credibile, oltre che reale per quanto riguarda i numeri, è necessario introdurre nello scenario della città l'area di Lindängen. Localizzata a sud di Malmö, leggermente più distante di Rosengård dal centro, come quest'ultima fa anch'essa parte di quelle porzioni della città sviluppate con il "Programma Milione" nella seconda metà del secolo scorso. Anch'essa di conseguenza presenta le medesime caratteristiche morfologiche di Rosengård e, ovviamente, gli stessi problemi interni. I collegamenti con la città e la rete infrastrutturale, oltre ai servizi ed utenze, sono presenti e indiscutibili, ma una bassa densità abitativa ed un forte *zoning* ha portato con il passare degli anni alla comparsa e successivo sviluppo dei medesimi sintomi di Rosengård. Oggi gli abitanti di quest'area, 6.900 circa in meno di 2 km^2, soffrono della mancanza di legami ad una doppia scala: con il centro ed il resto della città; ed all'interno dei propri confini. Come Rosengård, anche Lindängen è inserita nella lista delle "aree vulnerabili" con il medesimo grado massimo di pericolosità e violenza.

Planimetria del quartiere di Lindängen, ad sud del centro di Malmö.

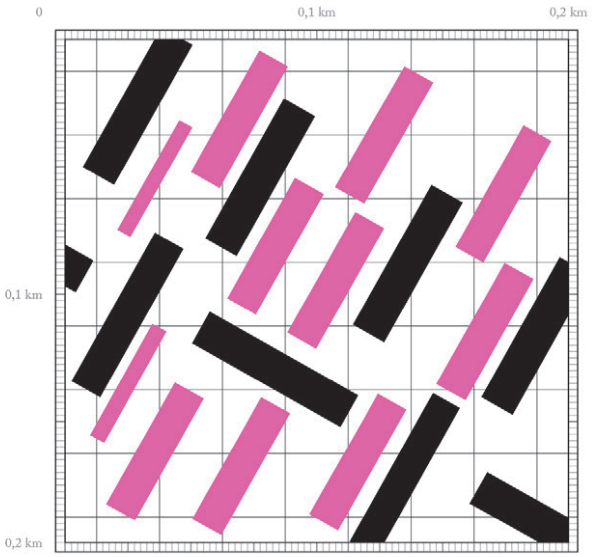
Nel tentativo di progettare seguendo il principio dell'intensità fisica ed umana, basta confrontare un campione di area di 40.000 m^2 di Rosengård, Lindängen ed il centro storico di Malmö, per rendersi subito conto dell'utilizzo del suolo completamente diverso tra le prime due aree e quest'ultima. Certo l'uso del suolo come abbiamo visto non è l'unica discriminante che caratterizza un'area più o meno funzionante, ma di certo è uno dei caratteri che più la contraddistinguono. Sommando le percentuali di costruito delle prime due periferie non si raggiunge la cifra del nucleo storico. È difficile credere che i motivi per cui questi campioni siano così diversi siano dovuti a normative urbanistiche o simili questioni burocratiche, ma quanto piuttosto alla scelta di un diverso tipo di approccio progettuale che come abbiamo già citato in precedenza altro non era che quello ritenuto "giusto" nella ricostruzione postbellica del secondo dopoguerra: bassa densità, edifici multipiano, *zoning*, grosse aree verdi ad uso pubblico.
L'apparente mancanza di vincoli politici o amministrativi del sistema svedese avrebbe quindi reso possibile un uso del suolo (e di conseguenza di servizi e rete infrastrutturale) più efficiente, nonché più saggio. Più saggio poiché negli anni in cui le due aree di Lindängen e Rosengård venivano costruite, esse erano situate sulla cintura più esterna della città di Malmö, mentre oggi oramai numerose periferie si ergono ai loro confini. Questo vuol dire che ai tempi era stato necessario ampliare qualsiasi tipo di servizio e rete per permettere il loro funzionamento e renderle parte integrante della città. Situate in due zone differenti però, ognuna ha avuto bisogno di ricevere autonomamente questi allacciamenti infrastrutturali.
La realizzazione di una doppia area residenziale da zero, per un'area complessiva di circa sei km^2, avrà avuto dei costi piuttosto elevati, a discapito di un'efficienza generale piuttosto bassa nell'uso di suolo e nello sfruttamento ed ottimazione dei servizi. Proprio questo fattore ha fatto nascere il pretesto di immaginare il trasferimento dell'area di Lindängen, nel senso dei suoi abitanti, nell'area di Rosengård, tra le due la più collegata al



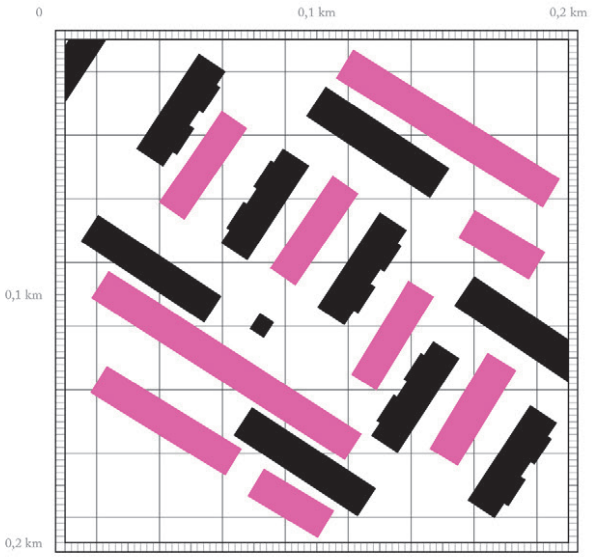
Confronto dell'uso del suolo nelle aree di Rosengård, Lindängen e del centro storico di Malmö.

resto della città e al tempo stesso con più potenziale di essere trasformata. Nell'esercizio che questo caso studio propone non si deve per ovvie ragioni pensare che il tentativo sia di trasferire fisicamente le persone da un'area all'altra, sfrattandole dalle proprie abitazioni e andando così a mettere in pericolo le poche relazioni umane e la comunità presente a Lindängen, ma quanto creare uno scenario in cui analizzare quanto è stato fatto rispetto a quanto poteva essere fatto. Se i parallelepipedi in cemento di Lindängen fossero stati invece costruiti negli spazi interstiziali "di nessuno" creati dagli altrettanti parallelepipedi in cemento di Rosengård, cosa sarebbe cambiato? Oltre a risparmiare notevoli quantità di soldi pubblici nell'ampliamento dei collegamenti, questa maggiore densità abitativa avrebbe facilitato la creazione di una comunità più forte e più vicina al centro città? Ovviamente la risposta è no, nel senso che come abbiamo visto, una maggiore densità da sola non porta conseguentemente ad una arrival city più vigorosa e rigogliosa, ma di certo avrebbe aiutato lo svilupparsi di altri fattori che tutti collegati avrebbero contribuito a cambiare la situazione.
Questa idea progettuale non deve essere neanche vista come un nostalgico sguardo a quello che è stato fatto, ma piuttosto una presa di coscienza che la migrazione in Svezia e soprattutto a Malmö non cesserà nei prossimi anni e non diminuirà di intensità, e quindi offrire ai nuovi migranti rurali un'abitazione in una zona già collegata, in un contesto già sviluppato, è in ogni caso una soluzione migliore e più sostenibile del realizzare nuove aree residenziali che avranno bisogno di un collegamento anch'esse alla città consolidata.
Il principio fondamentale per queste operazioni su contesti già costruiti risiede nella considerazione che la densità è sempre e comunque più sostenibile della dispersione.

Tra le strategie adottabili, quella di inserire nuovi volumi nel contesto esistente di Rosengård, con diverse dimensioni, diversi utilizzi ecc, è un primo passo nel tentativo di aumentare intensità e densità dell'area. Le strategie individuate per cercare di



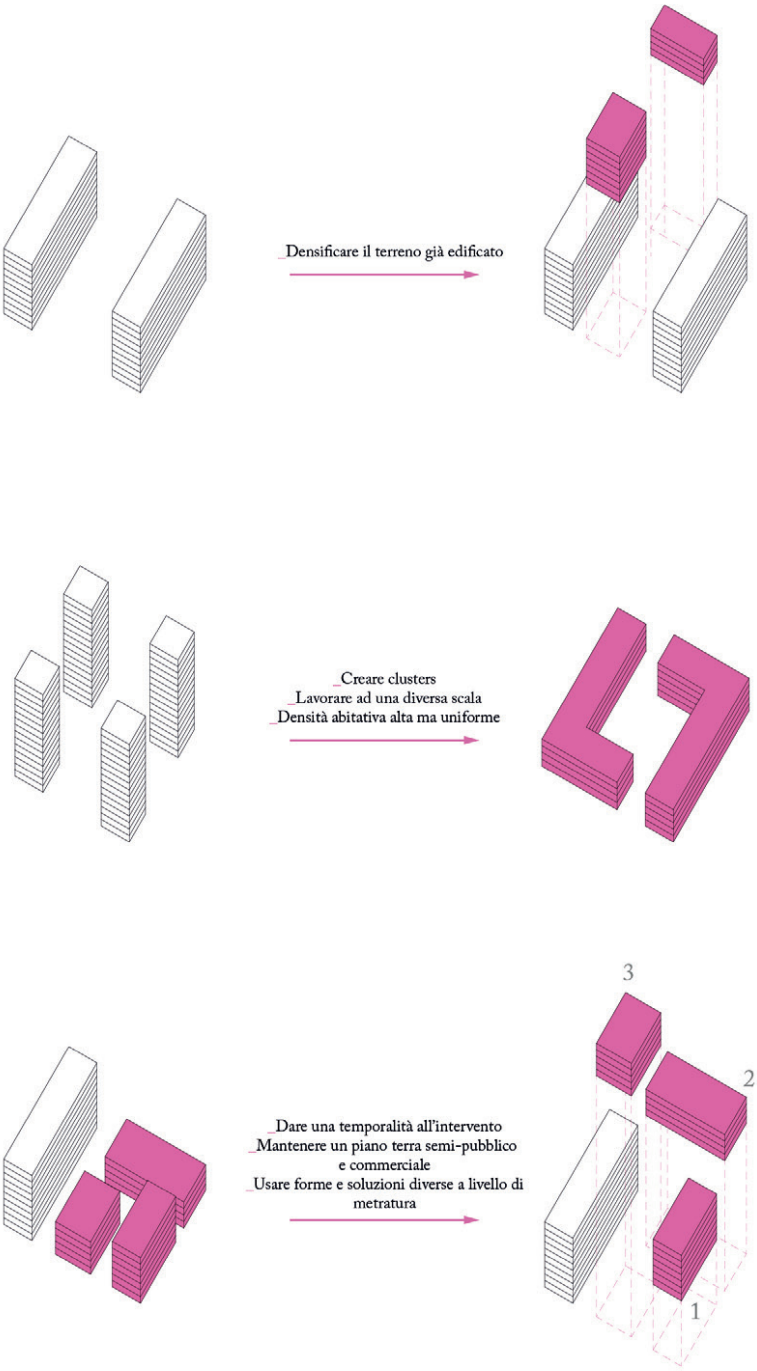
35,7%



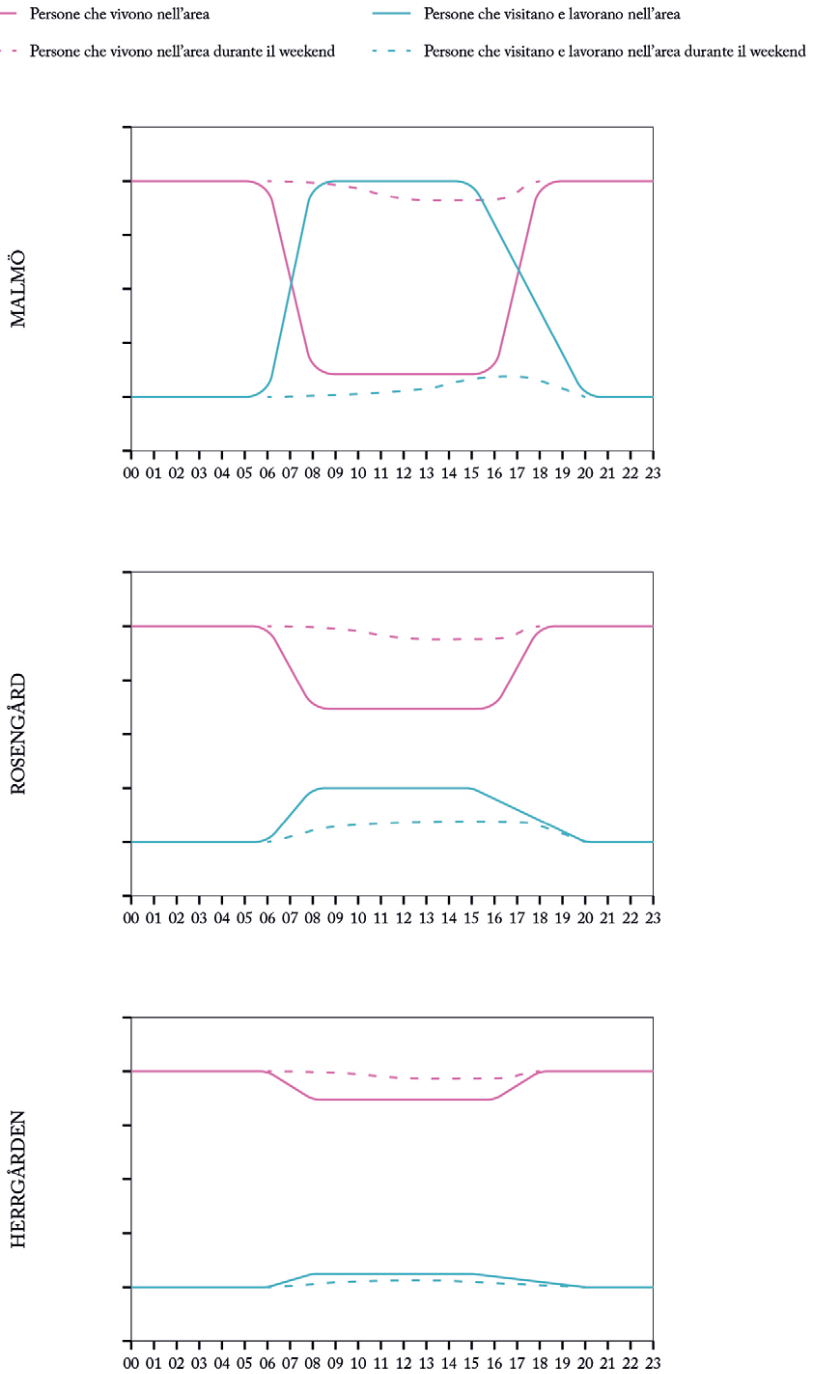
32,4%

Ipotesi progettuale: cosa sarebbe successo se le due aree di Rosengård e Lindängen fossero state edificate sul medesimo terreno? Oltre il risparmio di fondi pubblici, a cosa avrebbe portato questa densità abitativa più alta?

rendere questa *arrival city* funzionante sono espresse nei disegni a seguito, e partono dalla definizione di alcune aree in cui l'inserimento di nuova metratura sarebbe più fattibile e al tempo stesso più utile nel risolverle, oltre che alcuni principi che è bene siano seguiti lungo tutto il processo, come una possibile scalabilità ed implemento dell'intervento, o l'eliminazione dello *zoning* attraverso l'inserimento al piano terra di aree ad uso commerciale o di servizio.



Alcuni concept funzionali al processo di intensificazione dell'area.

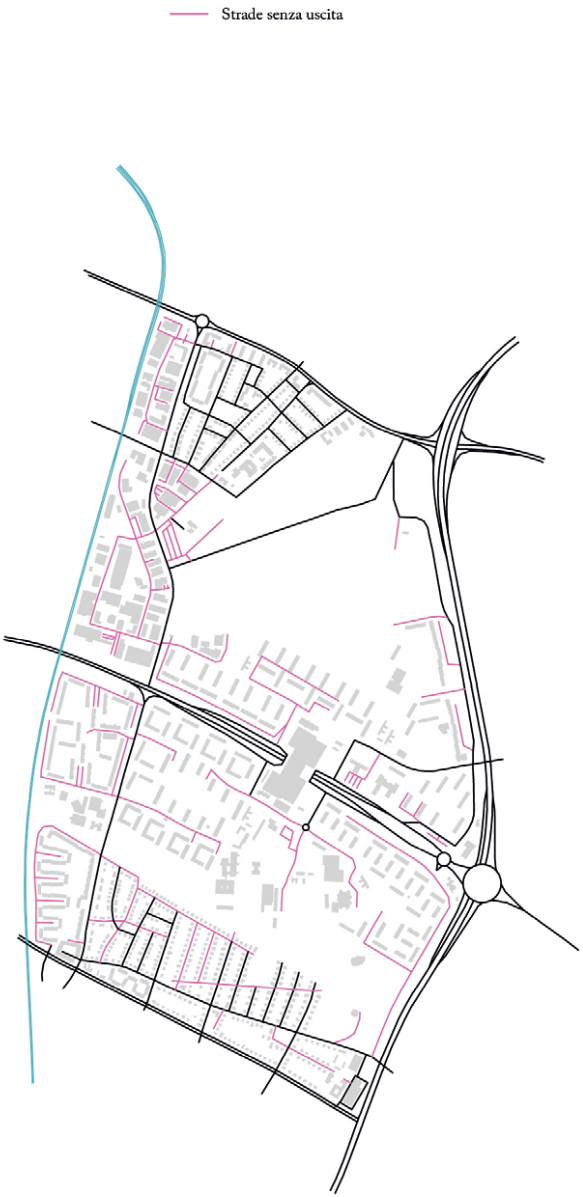


La disoccupazione è certo un problema, ma al tempo stesso evidenzia il grosso potenziale umano di quest'area, in cui molte persone vivono e passano le giornate (purtroppo non lavorando), e a cui potrebbe interessare la gestione di una piccola attività commerciale, anche informale.
(Dati estratti da sito ufficiale: *Statistiska Centralbyrån*, SCB)

Aree adibite a parcheggio

Ingressi delle abitazioni

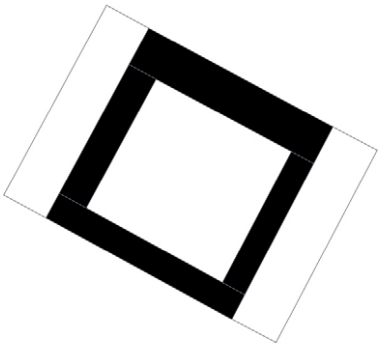
Alcune aree potrebbero prestarsi meglio a possibili "densificazioni": i parcheggi situati vicino alle abitazioni (i quali potrebbero essere interrati e successivamente coperti da edifici), le aree verdi situate "posteriormente" agli edifici, dove non essendoci gli ingressi delle abitazioni sono zone meno frequentate ed illuminate.



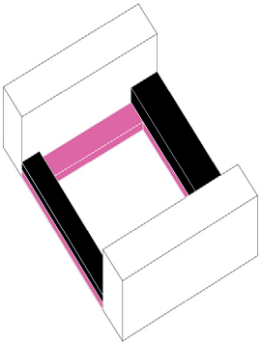
Molte strade di Rosengård si concludono nel nulla, a volte a causa dei vincoli fisici dell'area, a volte semplicemente per raggiungere uno spazio pubblico. Lavorare su queste strade e dargli una "fine" aiuterebbe a dare una gerarchia agli spazi.

I concetti appena espressi lasciano aperte ancora molteplici soluzioni progettuali.
Non vi è un unico modo in cui un'adeguata intensità e densità può essere raggiunta, ma anzi è giusto che anche all'interno delle singole porzioni di un'area si possano applicare diversi approcci.
Rosengård, oltre al già citato rapporto delicato che ha con il resto della città, presenta anche diverse contraddizioni interne.
Le zone in cui si suddivide, e di cui sono state presentati alcuni dati nelle pagine precedenti, hanno evidenti differenze formali e sociali.
Apelgården e Törnrosen presentano un'articolazione di volumi a scala differente, disposti a creare forme urbane che talvolta aprono e talvolta chiudono gli spazi.
Herrgården manca di una propria identità e di uno spazio centrale che aumenti l'intensità umana dell'area.
Kryddgården e Örtagården sono invece semplicemente la ripetizione maniacale del medesimo parallelepipedo nello spazio pubblico senza fine e senza scopo.
Per ognuna di queste aree si è ritenuto necessario applicare un diverso concetto di intensità e densità, andando a lavorare sui punti deboli e allo stesso tempo cercando di non compromettere inutilmente alcune situazioni nelle quali si è riscontrato un'organizzazione spaziale già funzionante.

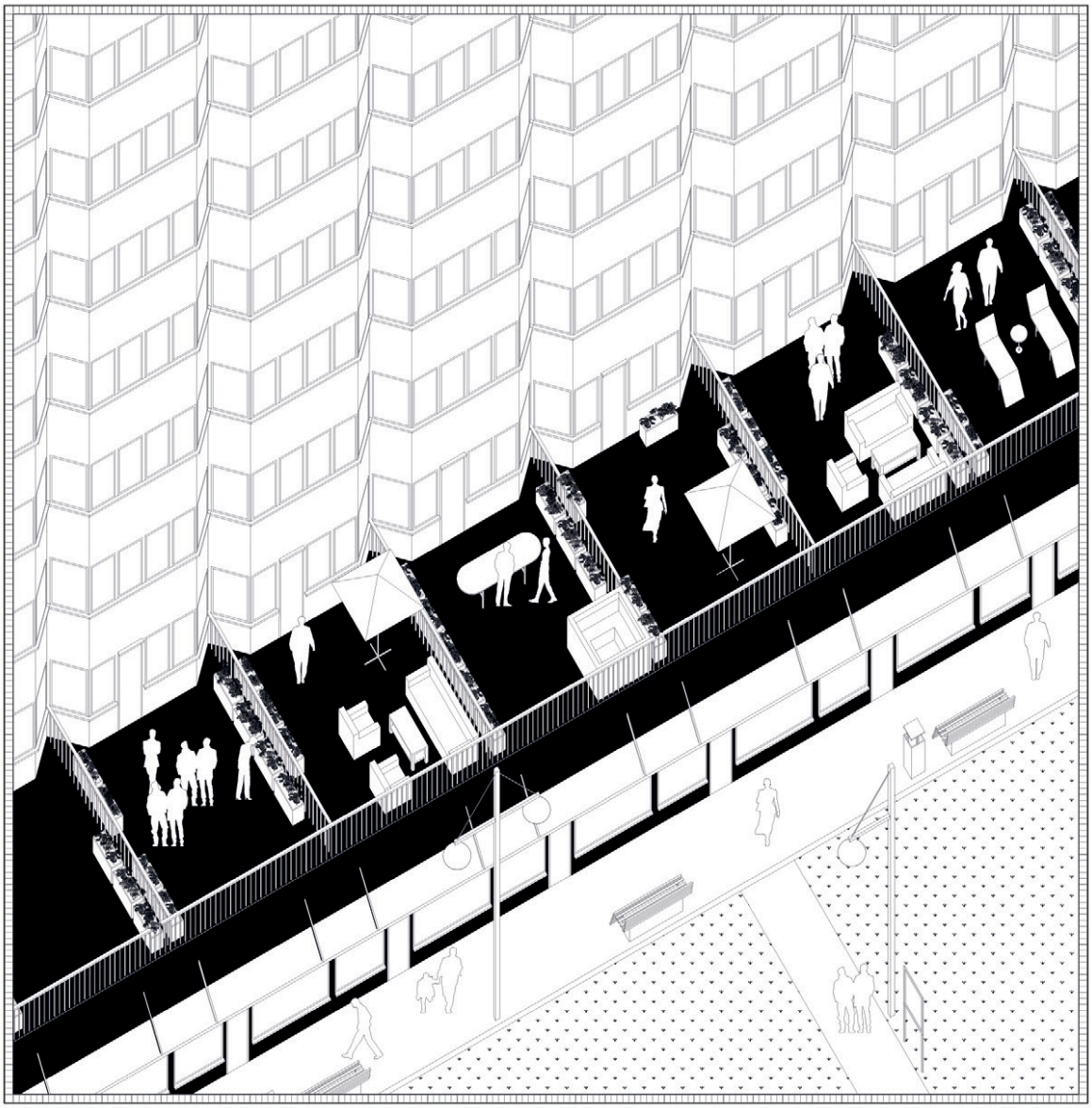
Apelgården, Rosengård.

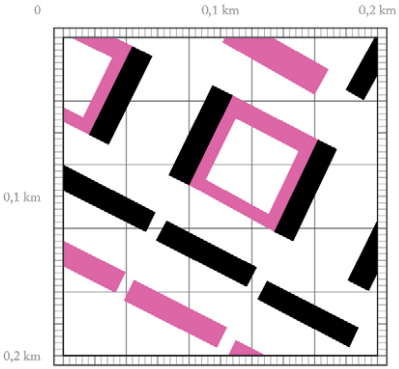


Organizzazione dello spazio in corti semi-pubbliche e semi-private



Addizioni con piano terra occupato da spazi commerciali e terrazze per appartamenti al primo piano delle preesistenze





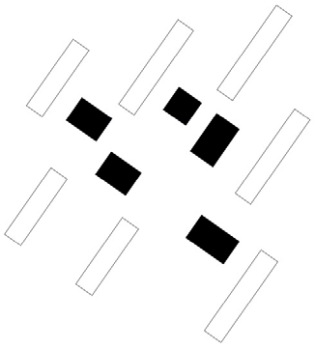
15%

28,3%

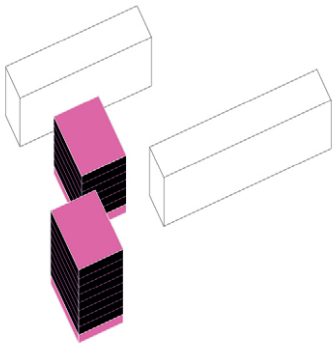
Dati

738	Appartamenti	1.573 (+835)
3.511	Abitanti	7.481 (+3.970)
2	Spazi per la comunità	14 (+12)
7	Attività commerciali	67 (+60)
860	m² attività commerciali	10.690 (+9.830)

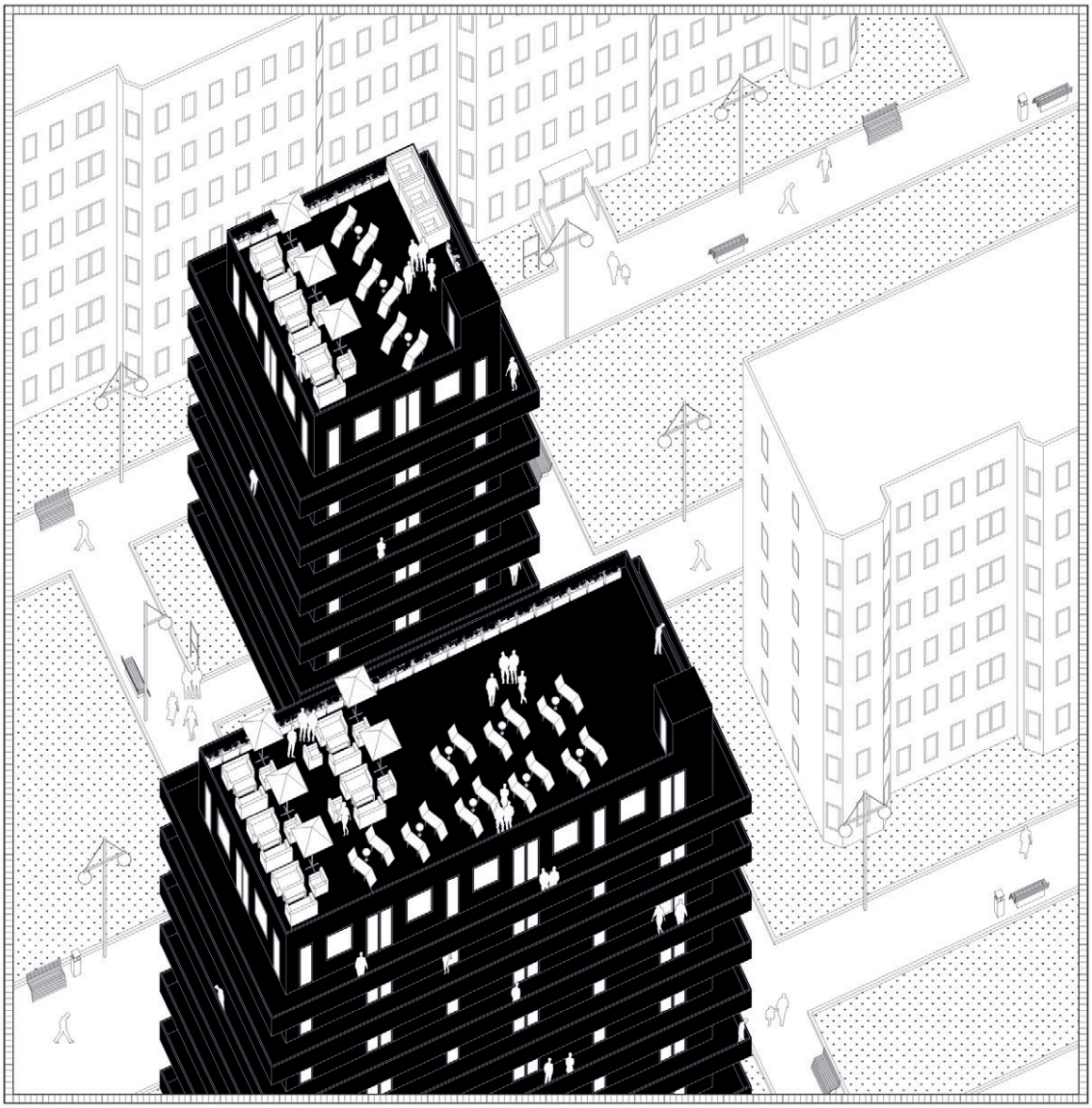
Kryddgården, Rosengård.

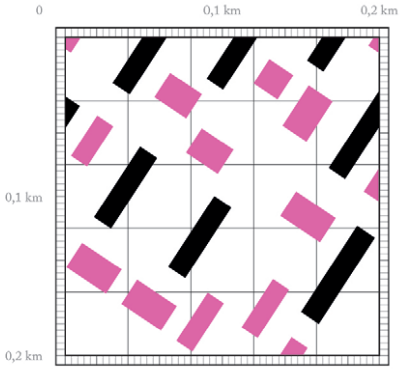


Infill urbano: i nuovi volumi si posizionano nelle ampie aree vuote e senza funzione che caratterizzano Rosengård



Terrazze "social" per aumentare l'interazione tra gli utenti, ballatoi continui ad ogni piano, piano terra con aree condivise



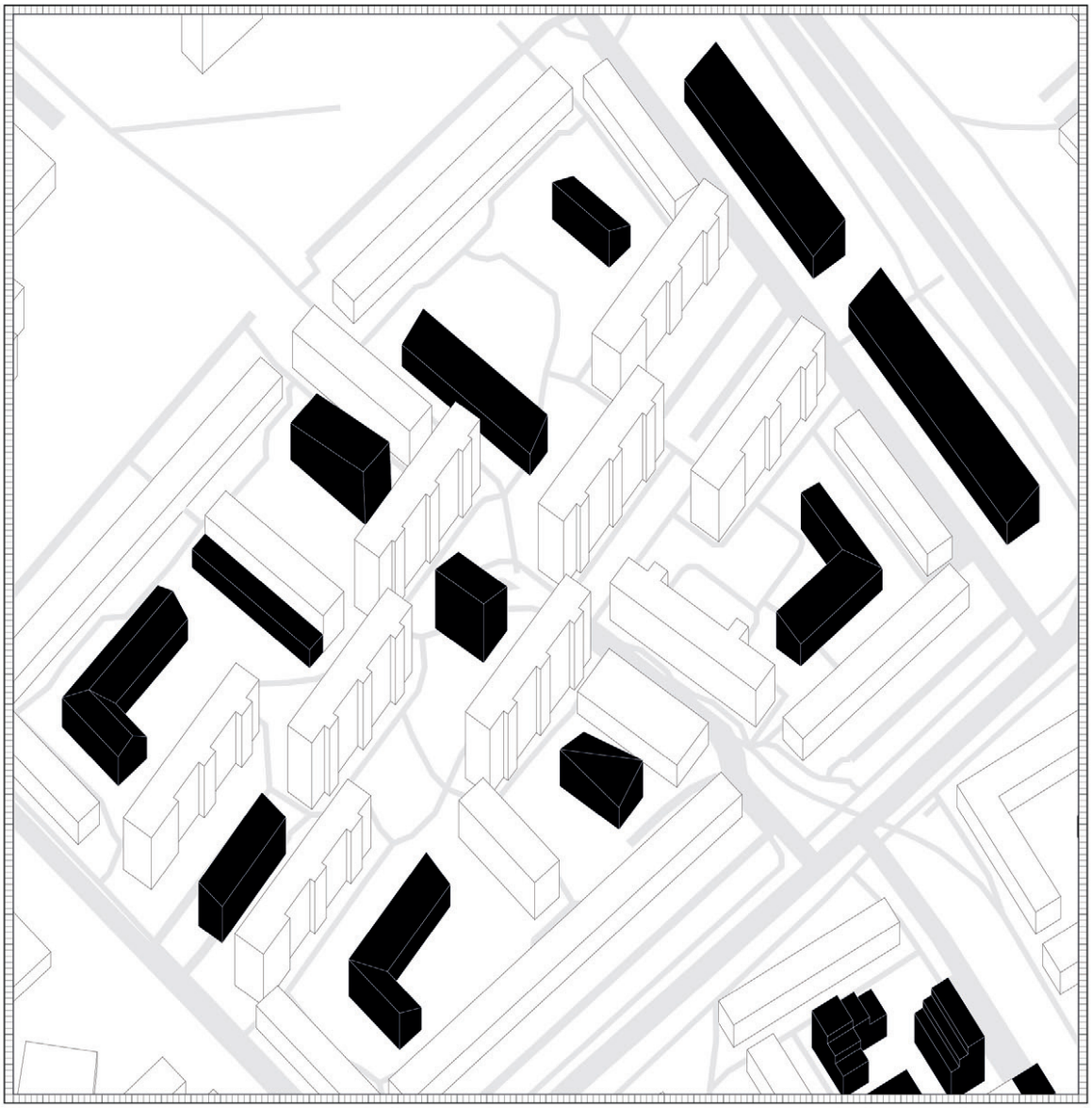


10,1%

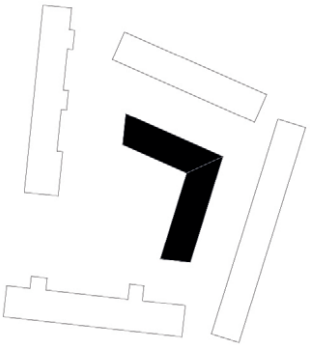
23,5%

Dati

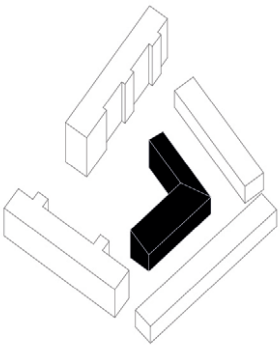
1.037	Appartamenti	1.702 (+665)
3.803	Abitanti	6.243 (+2.440)
3	Spazi per la comunità	23 (+20)
6	Attività commerciali	126 (+120)
740	m² attività commerciali	12.360 (+11.620)



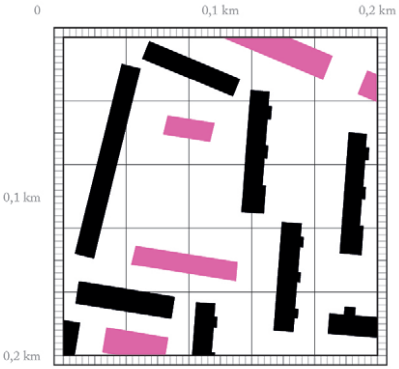
Törnrosen, Rosengård.



Le addizioni seguono il disegno urbano preesistente in modo da preservare il più possibile gli spazi già esistenti



I nuovi volumi cercano di mediare tra le dimensioni dei condomini e delle villette a schiera che caratterizzano questa porzione di città



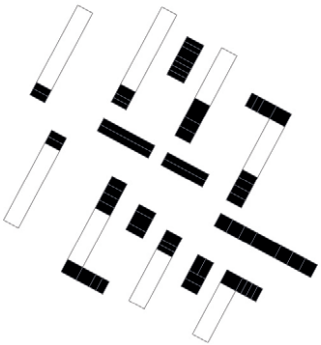
17,4%

24,2%

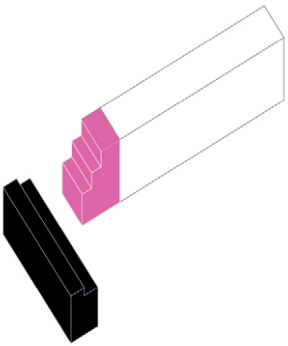
Dati

997	Appartamenti	1.417 (+420)
3.104	Abitanti	4.406 (+1.302)
4	Spazi per la comunità	6 (+2)
3	Attività commerciali	38 (+35)
340	m² attività commerciali	8.565 (+8.225)

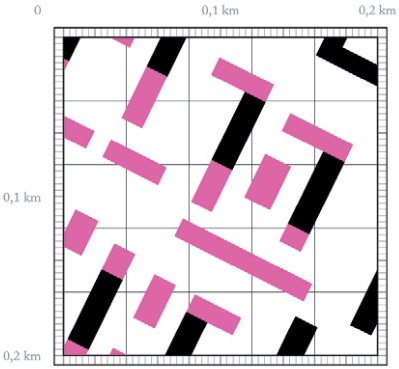
Örtagården, Rosengård.



Articolazione del disegno urbano in modo da creare una gerarchia



I lati ciechi degli edifici multipiano possono essere sfruttati per l'aggiunta di nuovi volumi

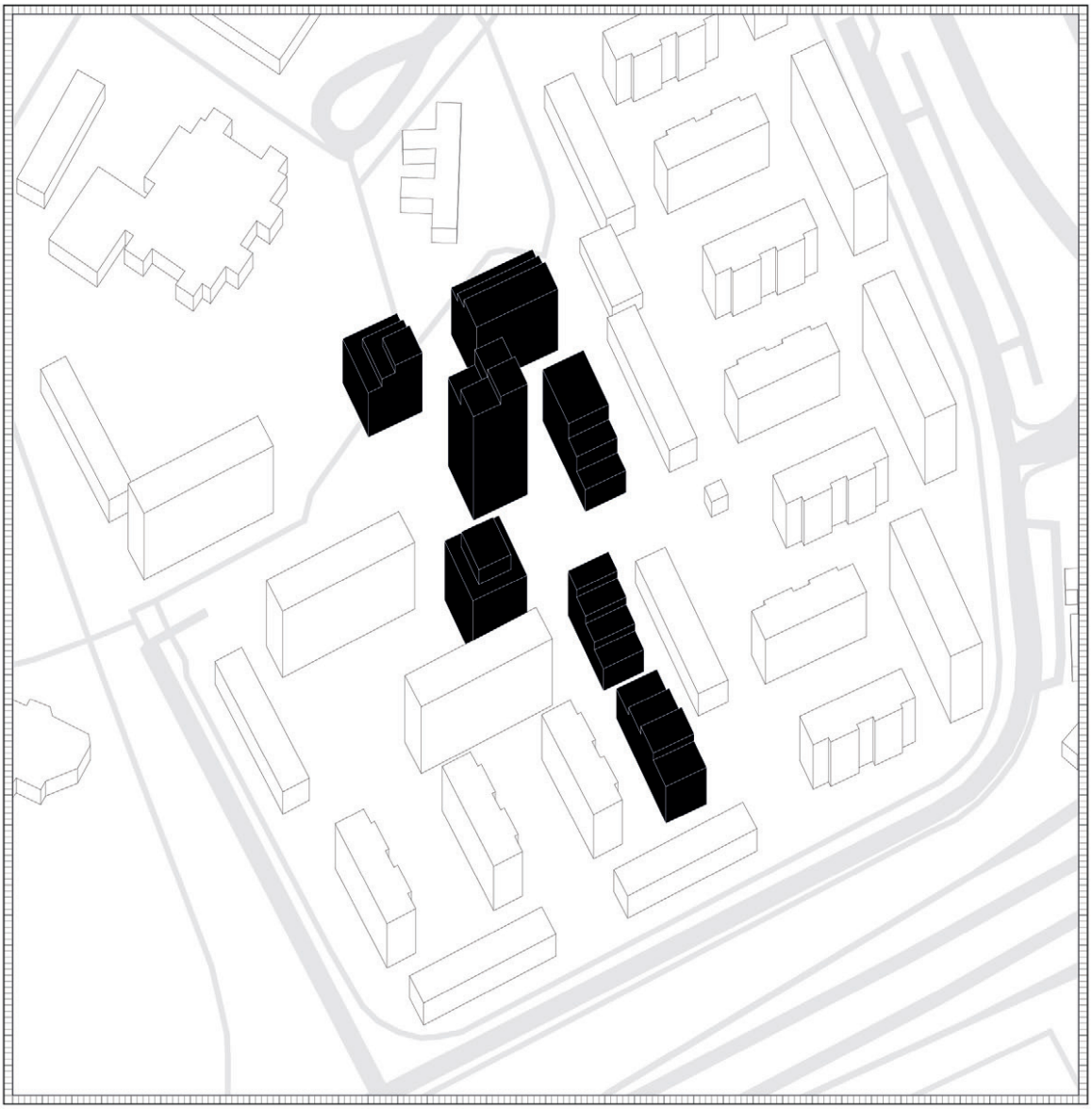


10,6%

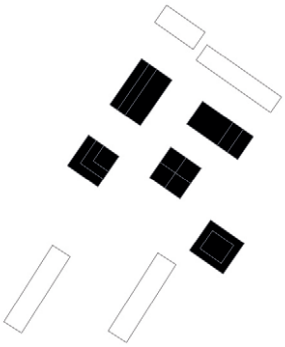
26%

Dati

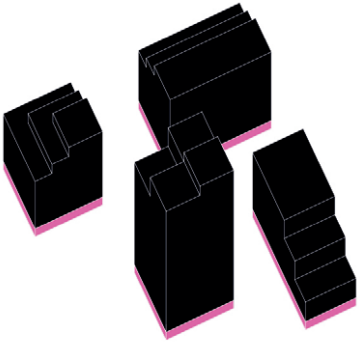
1.422	Appartamenti	2.452 (+1.030)
4.970	Abitanti	8.570 (+3.600)
4	Spazi per la comunità	12 (+8)
13	Attività commerciali	78 (+65)
2.070	m² attività commerciali	22.770 (+20.700)



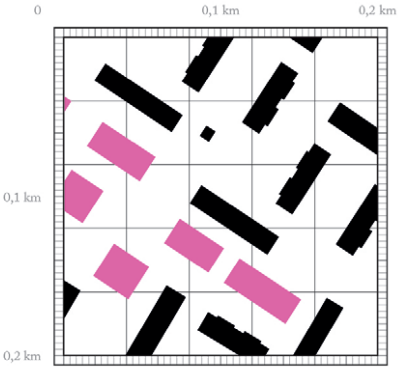
Herrgården, Rosengård.



Connessione visiva e funzionale tra due isolati



Creazione di un nuovo centro con piano terra adibito ad attività commerciali



15,3%

23,7%

Dati

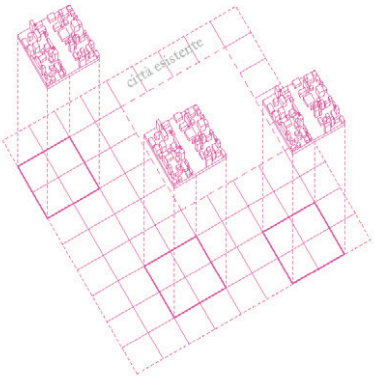
1.375	Appartamenti	2.225 (+850)
4.448	Abitanti	7.198 (+2.750)
2	Spazi per la comunità	8 (+6)
4	Attività commerciali	39 (+35)
540	m² attività commerciali	5.065 (+4.725)

Caratteristiche già presenti

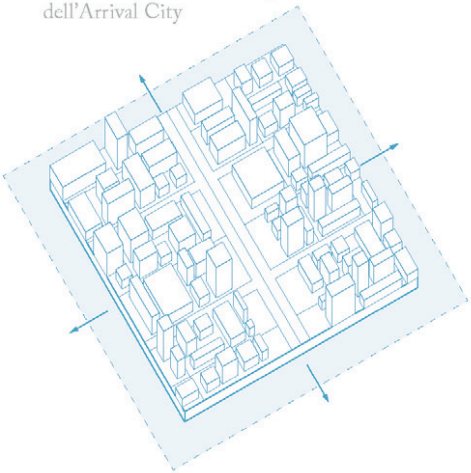
Caratteristiche da applicare

Caratteristiche n

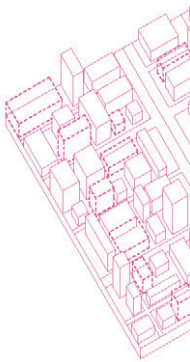
Tipologia suolo
pendenza, minacce ambientali, tip. terreno



Ampliamento orizzontale
accortezze per eventuali espansioni future dell'Arrival City

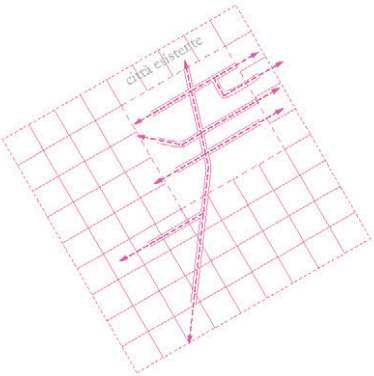


Spazio vuoto
per eventuali espansio
accortezze sull'accessi

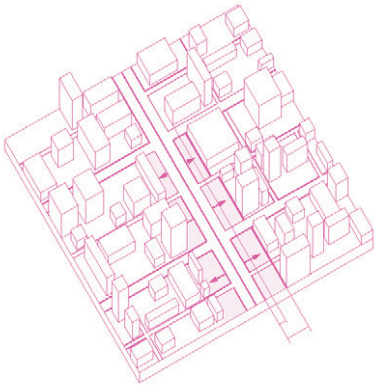


circolazione

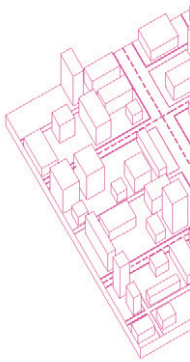
Relazione con città esistente
linee stradali, ferroviarie esistenti, trasporto pubblico



Ampliamento circolazione comune
spazio per uso comune, panchine, fermate bus ecc.

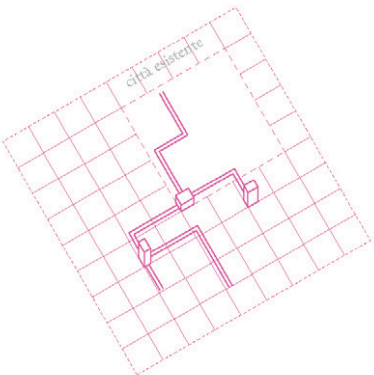


Mobilità
trasporto pubblico, pis

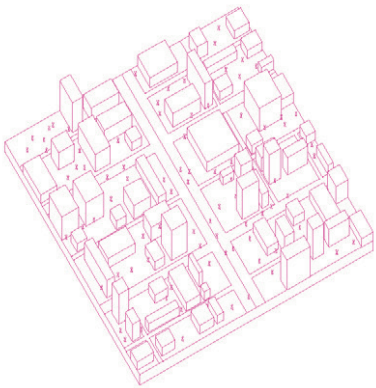


promuovere la sicurezza

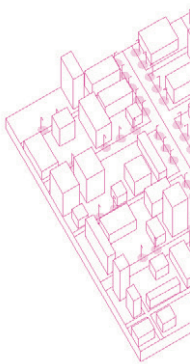
Collegamenti rete tecnologica
energia elettrica, fognature, gas e acqua



No zonizzazione sociale
eterogeneità etnica, classe sociale ecc

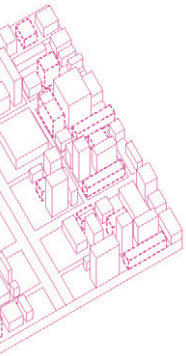


Illuminazione pul

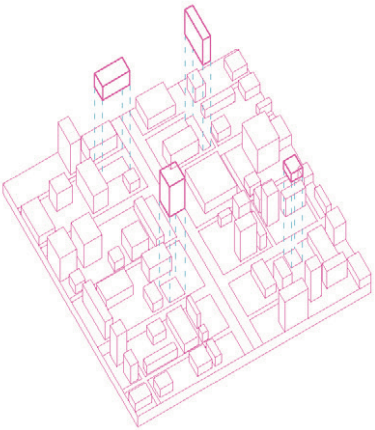


on applicabili

ni future,
bilità ecc.

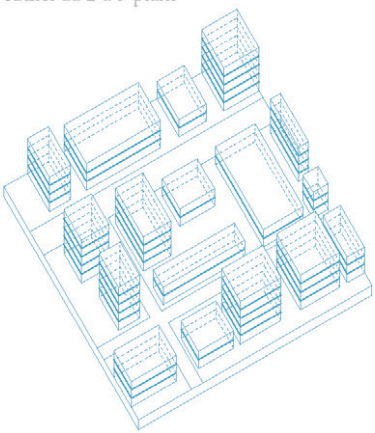


No zonizzazione tipologie abitative

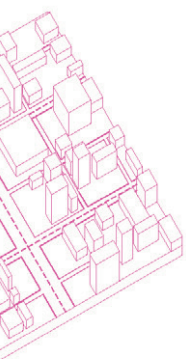


Numero massimo di piani edificio

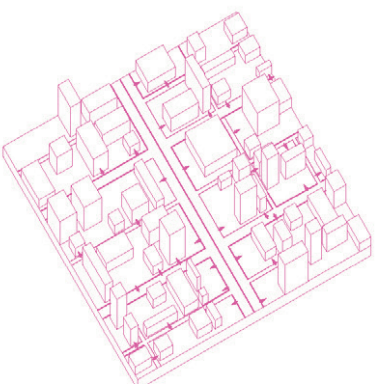
edifici da 2 a 5 piani



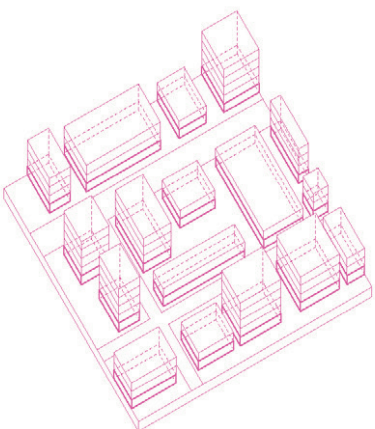
ta ciclabile, ecc.



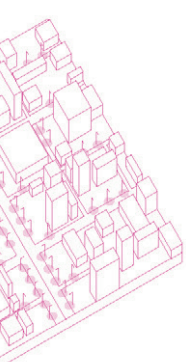
Accessibilità edifici



Attività commerciale al piano terra

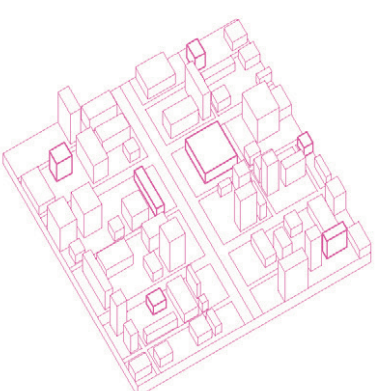


blica



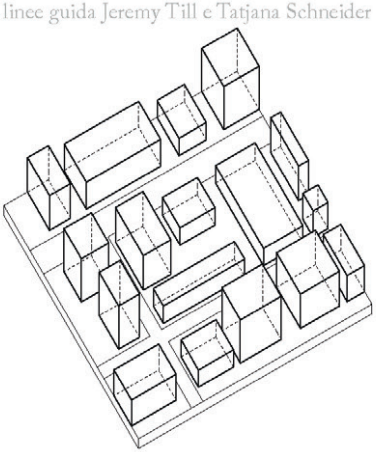
Servizi per la comunità

servizi sanitari, di istruzione,
stazione di polizia, ecc.



Architettura flessibile

linee guida Jeremy Till e Tatjana Schneider



Conclusioni

Alla luce di quanto analizzato finora, come è stato riportato diverse volte all'interno di questa tesi, il tema dell'urbanizzazione è talmente complesso ed articolato che meriterebbe sicuramente un maggior grado di approfondimento. Inoltre, se può risultare semplice giudicare ed analizzare tale fenomeno durante le sue manifestazioni passate, è difficile farlo mentre si è nel bel mezzo di un periodo storico che sta attraversando un'intensità di urbanizzazione senza precedenti.
Eppure, alcune considerazioni possono essere discusse.
Lo scopo del manuale, forse in maniera un po' nascosta, è "romanticamente" quello di appurare come non esistano, a livello mondiale, *arrival cities* e periferie che per natura sono destinate all'emarginazione e al disagio. Alcune di queste indubbiamente partono svantaggiate per molteplici ragioni, come la posizione geografica o il rapporto intrinseco con la città consolidata, ma posseggono sicuramente altre qualità che possono aiutarla a risollevarsi. Il fine del manuale, vero punto centrale di questa ricerca, è anche quello di catalogare nei limiti delle tempistiche e del buon senso alcune caratteristiche che trasversalmente mettono in comune *slums*, *bidonvilles*, *favelas* e bassifondi, andando oltre i superficiali aspetti locali, e cercando così di sottolineare invece quelli che sono i principi condivisi e le difficoltà comuni. Il successivo approfondimento dei due casi studio è risultato interessante per mostrare due realtà del medesimo fenomeno.

Addis Ababa fatica ancora oggi a sopravvivere ad una struttura interna che nei secoli ha assorbito *layers* e trasformazioni che hanno compromesso la funzionalità. L'area del Merkato è l'esempio perfetto di come una porzione di area centrale all'economia della città intera sia oramai caratterizzata da un sistema inefficiente. L'unione di abitazione e luogo di lavoro può essere vista come una soluzione all'imponente migrazione interna che tutti i giorni migliaia di abitanti della città affrontano.

Malmö è invece il fiore all'occhiello della realtà svedese, esempio di funzionalità ed efficienza a livello mondiale. Ma Rosengård

oggi è un problema a cui la città e gli abitanti non possono più essere indifferenti. L'integrazione di chi abita in quest'area deve partire con il risolvere le complicazioni che intrinsecamente la struttura urbana ha prodotto, in primis la bassa densità ed attività umana derivate dallo *zoning*.

I due casi studio devono essere interpretati come suggestioni, e magari provocazioni, di due realtà che avrebbero necessitato analisi molto più approfondite. Non si vuole far passare il messaggio che quanto visto in questi ultimi capitoli sia la unica e sola soluzione al problema dell'urbanizzazione (che invece nella sua globalità necessita attente soluzioni progettuali specifiche), né tanto meno che queste siano le soluzioni migliori per le due città. I concetti che sono stati prodotti e le parole che sono state spese sono estremamente più forti delle relative trasposizioni progettuali, e su queste considerazioni bisognerebbe ragionare. Il manuale cerca di fare questo: rimanere globale nelle analisi, con il rischio di sembrare banale e superficiale, ma al tempo stesso dando dei punti fermi da cui partire per un'analisi più approfondita di questo fenomeno che trasformerà in modo irreversibile il modo in cui l'essere umano vive.

Bibliografia e sitografia

L'ANTROPOCENE

Ashton, T. S., *La rivoluzione industriale*. 1760-1830, Bari, Laterza, 1970.

Augé, M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 1996.

Bairoch, P., *Storia delle città. Dalla proto-urbanizzazione all'esplosione urbana del terzo mondo*, Milano, Jaca Book, 1992.

Benevolo, L., *Storia della città*, Roma, Laterza, 1978.

Bernoulli, J., *Ars conjectandi*, Basilea, Impensis Thurnisiorum Fratrum, 1713.

Crutzen, P. *Benvenuti nell'Antropocene. L'uomo ha cambiato il clima, la Terra entra in una nuova era*, Mondadori, 2005.

Childe, V. G., *The Urban revolution*, in "Town Planning Review", vol 21, n. 1, Liverpool, Department of Civic Design, 1950.

Harari, Y. N., *Sapiens*. Da animail a dèi. Breve storia dell'umanità, Bompiani, 2017.

Mumford, L., *La città nella storia*, Milano, Bompiani, 1981.

Schumpeter, J. A., *Teoria dello sviluppo economico*, Milano, ETAS, 2002.

Tacoli, C., et al., *Urbanisation, rural-urban migration and urban poverty*, London, International Institute for Environment and Development, 2015.

United Nations, *Department of Economic and Social Affairs, Population Division* (2018), *File 21: Annual Percentage of Population at Mid-Year Residing in Urban Areas by Region, Subregion, Country and Area, 1950-2050*, in *World Urbanization Prospects*: The 2018 Revision, edizione online

Wrigley, E. A., Schofield, R. S., *The Population History of England*, 1541-1871, Cambridge, 1981.

SITOGRAFIA

Aritmomania, su "Treccani.it-Enciclopedie on line", Istituto dell'Enciclopedia Italiana. *http://www.treccani.it/enciclopedia/urbanizzazione*

Big Data, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://it.wikipedia.org/wiki/Big_data*

Deuskar, C., *What does "urban" mean?*, in World Bank Blogs. *https://blogs.worldbank.org/sustainablecities/what-does-urban-mean*

Preistoria, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://it.wikipedia.org/wiki/Preistoria*

Sauvy, A., Trois mondes, une planète, articolo su *L'Observateur* del 14 agosto 1952, n°118. *www.homme-moderne.org*

Statistica, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://it.wikipedia.org/wiki/Statistica*

Tukey John Wilder, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://it.wikipedia.org/wiki/John_Wilder_Tukey*

United Nations Development Programme, *https://www.un.org/development/desa/en/*

United Nations Statistics Division, *Population density and urbanization. https://unstats.un.org/unsd/demographic/sconcerns/densurb/densurbmethods.htm#B*

Urbanizzazione, su "Treccani.it-Enciclopedie on line", Istituto dell'Enciclopedia Italiana. *http://www.treccani.it/enciclopedia/urbanizzazione*

World Bank, *https://www.worldbank.org/*

LA CITTÀ SUPER-LINEARE

Agier, M., Managing the Undesiderables, Cambridge, Polity, 2010.

Gilbert, A., *Urban and Regional Systems: A Suitable Case for treatment?*, in "Cities, Poverty and Development", ed Alan Gilbert and J. Gugler,

Oxford, Oxford University Press, 1992.

Jacobs, J., *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Milano, Einaudi, 2009.

Jellinek, L., *The Changing Fortunes of a Jakarta Street Trader*, in "The Urbanization of the Third World", ed J. Gugler, Oxford, Oxford University Press, 1988.

Johnson, S., *Dove nascono le grandi idee,* Milano, Rizzoli, 2011.

Koohlaas, R., *Preservation is Overtaking Us*, in "Future Anterior: Journal of Historic Preservation, History, Theory, and Criticism", vol. 1, n. 2, inverno 2004.

London Tenants Federation, Lees, L., Southwark Notes Archive Group, *Staying Put, An Anti-Gentrification Handbook for Council Estates in London*, Londra, Calverts Co-operative, 2014.

Mehrotra, R., Vera, F., Mayoral, J., *Ephemeral Urbanism. Does Permanence matter?*, Milano, Messaggerie Libri, 2017.

Mehrotra, R., *Negotiating the Static and Kinetic Cities: The Emergent Urbanism of Munbai*, in "Other cities, other worlds: urban imaginaries in a globalizing age", Durham, Duke University Press, 2008.

Perlman, J. E., *The Myth of Marginality: Urban Poverty and Politics in Rio De Janeiro*, Berkeley, University of California Press, 1976.

Saunders, D., *Arrival city. How the largest migration in history is reshaping our world*, Londra, Windmill Books, 2011.

Smolka, M. O., Larangeira, A. de A., *Informality and Poverty in Latin American Urban Policies*, in "The New Global Frontier", Londra, Earthscan, 2008.

Tam, F., *Mayor Aims to Put Shenzhen at Top of Mainland's Welfare League*, in "South China Morning Post", 15 Aprile 2008.
Tilly, C., *Migration in Modern Europe History*, in "Human Migration: Patterns & Policies", Bloomington, William H. McNeill and Ruth S. Adams, 1978.

World Bank, *World Development Report 2009*: Reshaping Economic Geography, Washington, IBRD, 2009.

Xinhua, *Tsinghua Professor: Big Chinese Cities Need Slums for Migrant Workers*, in "People's Daily", 15 Aprile 2008.

SITOGRAFIA

Allometria, su "Treccani.it-Enciclopedie on line", Istituto dell'Enciclopedia Italiana. *http://www.treccani.it/ enciclopedia/allometria*

Bagnoli, L., Bodrero, L., *Le rotte, e i costi, delle migrazioni*, in "Corriere della Sera DATABLOG", 14 settembre 2017. *https://www.corriere.it/ datablog/2017/rotte-migrazioni-mediterraneo/*

English, J., *The Commuting Principle That Shaped Urban History*, in "CityLab", 29 agosto 2019. *https://www.citylab. com/transportation/2019/08/ commute-time-city-size-transportation-urban-lanning-history/597055/*

Hukou, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://en.wikipedia.org/ wiki/Hukou*

Jane Jacobs, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 19 ottobre 2019. *https://it.wikipedia.org/ wiki/Jane_Jacobs*

Mehrotra, R., Domus web, 15 gennaio 2013, Roma. *https://www. domusweb.it/it/notizie/2013/01/15/the-kinetic-city.html*

Rifugiato, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://it.wikipedia.org/ wiki/Rifugiato*

Squatting, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 4 ottobre 2019. *https://en.wikipedia.org/wiki/Squatting*

UNHCR, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". https://it.wikipedia.org/wiki/Alto_commissariato_delle_Nazioni_Unite_per_i_rifugiati

UNHCR. *https://www.unhcr.org/figures-at-a-glance.html*

West, G., La sorprendente matematica di città e corporazioni, TEDGlobal 2011, Edimburgo. *https://www.ted.com/talks/geoffrey_west_the_ surprising_math_of_cities_and_corporations*

Zone territoriali omogenee (ZTO). *http://www.bosettiegatti.eu/info/ norme/ statali/1968_1444.htm*

MANUALE PER UNA *ARRIVAL CITY*

Cachola Schmal, P., *Making Heimat : Germany, arrival country : atlas of refugee housing = Flüchtlingsbautenatlas*, Heraugeber, Berlin, 2017.

Glaeser, E., *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*, Penguin Press HC, 2010.

SITOGRAFIA

Cisek, J., "*We shape our buildings; thereafter they shape us." Winston Churchill's thinking and meaning behind it, in "Feng Shu London*", 28 ottobre 2012. *http://www.fengshuilondon.net/feng-shui-books-reviews/we-shape-our-buildings-thereafter-they-shape-us-winston-churchills-thinking-and-meaning-behind-it*

Making Heimat, Germany, arrival country. *http://www.makingheimat.de/en/the-arrival-city-is*

Taubenbock, H., Kraff, N. J., Wurm, M., *The morphology of the Arrival City - A global categorization based on literature surveys and remotely sensed data. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0143622817309955*

L'ABITAZIONE

Cellucci, C., Di Sivo, M., *Habitat Contemporaneo. Flessibilità tecnologica e spaziale*, Milano, Franco Angeli, 2016.

Holm, M. J., *Elemental. Alejandro Aravena*, Lousiana Museum of Modern Art, Realdania, 2018.

Guccione, M., Vittorini, A., Giancarlo De Carlo: *Le ragioni dell'architettura*, Milano, Electa, 2005.

Till, J., Schneider, S., *Flexible Housing*, Oxford, El Sevier, 2007.

Till, J., Schneider, S., *Flexible housing: opportunities and limits*, in "Architectural Research Quarterly", vol. 9, n. 2, giugno 2005.

SITOGRAFIA

Alejandro Aravena, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://it.wikipedia.org/ wiki/Alejandro_Aravena*

Aravena, A., *La mia visione dell'architettura? Includere la comunità*, TEDGlobal 2014, Rio de Janeiro. *https://www.ted.com/talks/alejandro_aravena_my_architectural_philosophy_bring_the_community_into_the_process*

Badger, E., Bui, Q., *Cities Start to Question an American Ideal: A House With a Yard on Every Lot,* 18 giugno 2019. *https://www.nytimes.com/interactive/2019/06/18/upshot/cities-across-america-question-single-family-zoning.html?searchResultPosition=2*

Balkrishna Vithaldas Doshi, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://it.wikipedia.org/wiki/Balkrishna_Vithaldas_Doshi*

Casa Schröder, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://it.wikipedia.org/ wiki/Casa_Rietveld_Schröder*

Coliving, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://en.wikipedia.org/wiki/Coliving*

Framework House, su "Domus", rivista online. *https://www.domusweb.it/it/architettura/2015/06/18/ framework_house.htm*l

N. John Habraken, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://en.wikipedia.org/ wiki/N._John_Habraken*

Play the City, sito ufficiale. *https://www.playthecity.nl/*

Sprawl urbano, su "Treccani. it-Enciclopedie on line", Istituto dell'Enciclopedia Italiana. *http://www.treccani.it/ enciclopedia/sprawl_%28Lessico-del-XXI-Secolo%29/*

Giorgio Barrera, Words and Images, sito ufficiale. *www.giorgiobarrera.it/*

Xavier Arsène-Henry, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera". *https://en.wikipedia.org/wiki/Xavier_Ars%C3%A8ne-Henry*

ADDIS ABABA

Angélil, M., Hebel, D., *Cities of change–Addis Ababa: Transformation strategies for urban territories in the 21st century*. Birkhäuser, 2016.

Delz, S., *Ethiopia's Low-Cost Housing Programme – How Concepts of Individual Home-Ownership and Mass Housing Blocks Fail to be Realized*, in "Addis Ababa: A Manifesto on African Progress", Ruby Press, gennaio 2018.

Diamantini, C., Patassini, D., *Addis Abeba: villaggio e capitale di un continente*. Franco Angeli, 1993.

Hebel, E., Heisel, F., Wisniewska, M. H., Nash, S., *Addis Ababa: Manifesto on African Progress*, Ruby Press, 2019.

Heisel, F., *Woldeyessus, B. K., Lessons of Informality: Architecture and Urban Planning for Emerging Territories*. Concepts from Ethiopia. Birkhäuser, 2016.

Melesse, M., *City Expansion, Squatter Settlements and Policy Implications in Addis Ababa: The Case of Kolfe Keranio Sub-City*, Addis Ababa, Acta Geographica-Trondheim, 2005.

Oswalt, P., *Urban Catalyst: The Power of Temporary Use,* Dom Publishers, 2013.

Soressa, Y., A., Alemayehu, E., Hassen, I. M., Stark, L., *New Perspectives on Urban Transformation in Addis Ababa, in "The Transformation of Addis Ababa: A Multiform African City"*, Cambridge Scholars Publishing, maggio 2018.

United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), *The state of Addis Ababa 2017, the Addis Ababa we want*, Nairobi, 2017.

SITOGRAFIA

"Addis Ababa" su Vimeo.com. *https://vimeo.com/search?q=spaces%20addis%20ababa*

Arsiso, B. K., Tsidu, G. M., Stoffberg, G. H., Tadesse, T., *Influence of urbanization-driven land use/cover change on climate: The case of Addis Ababa*, Ethiopia, in "Physics and Chemistry of the Earth, Parts

A/B/C", vol. 105, giugno 2018. *https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1474706517300906*

Felix Heisel, su Youtube.com. *https://www.youtube.com/channel/UCeHNpwdihLK-twZSYqYMP7w*

Heisel, F., *Building Ethiopia: Sustainability and Innovation in Architecture and Design., Edition: 1*, Ethiopian Institute of Architecture, Building Construction and City Development, settembre 2012. *https://www.researchgate.net/publication/310051715_Housing_Typologies_-_A_Case_Study_in_Addis_Ababa*

Van Gameren, D., *Tola Tesfaye, A., A city shaped by diplomacy. The case of Ethiopia's capital Addis Ababa,* in "Dossier: The space of diplomacy. Design and beyond", 2017. *https://journals.openedition.org/abe/4038*

Yeshitela, K., Water Resilient Green Cities in Africa. Report 1: green area typologies and mapping of green strctures in Addis Ababa and Dar Es Salaam, University of Copenhagen. *https://ign.ku.dk/english/research/landscape-architecture-planning/landscape-technology/water-green-africa/project-publications/filer/Report1-WP1-GREEN-AREA-TYPOLOGIES-AND-MAPPING-OF-GREEN-STRUCTURES.pdf*

MALMÖ

Malmö stad, *Malmö snapshop*. Annual report, 2017.

SITOGRAFIA

Alfieri, P. M., *Svezia, boom grazie ai migranti, ma il governo vuole la stretta*, su "Avvenire.it", 26 aprile 2019, visitata il 15 novembre 2019. *https://www.avvenire.it/europa/pagine/reportage-svezia*

Elezioni legislative in Svezia del 2018, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Elezioni_legislative_in_Svezia_del_2018*

Dati estratti da: *http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START__BE__BE0101__BE0101Q/UtlSvBakgFin/?rxid=86abd797-7854-4564-9150-c9b06ae3ab07c9b06ae3ab07*

Dati estratti da: *https://www.dn.se/nyheter/sverige/herrgarden-varst-utsatta-omradet-i-rosengard/*

Malaguti, A., *Nel ghetto ribelle di Malmö*, dove vacilla il modello Svezia, su "La stampa online", 20 giugno 2019, visitata il 15 novembre 2019. *https://www.lastampa.it/esteri/2017/03/11/news/nel-ghetto-ribelle-di-malmo-dove-vacilla-il-modello-svezia-1.34633410*

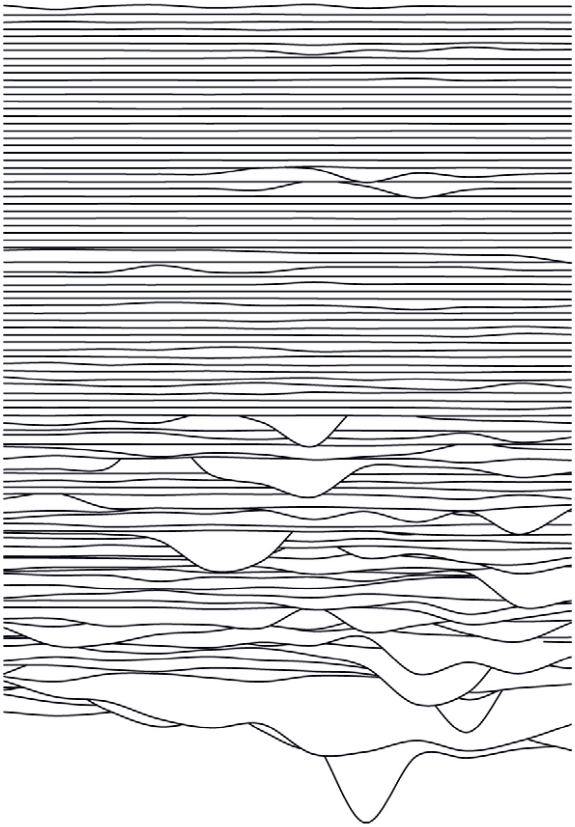
Malmö, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/ wiki/Malmö*

Partito Socialdemocratico dei Lavoratori di Svezia, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Partito_Socialdemocratico_dei_Lavoratori_di_Svezia*

Programma Milione, su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://it.wikipedia.org/wiki/Programma_Milione*

Vulnerable area (Sweden), su "Wikipedia, L'enciclopedia libera", visitata il 15 novembre 2019. *https://en.wikipedia.org/wiki/Vulnerable_area_(Sweden)#Especially_vulnerable_area*

g r a z i e

[grà-zie] *s. f. pl. e interiez.*

voce usata per esprimere la gratitudine nei confronti di chiunque, vicino o lontano, abbia fatto parte di questo viaggio.