

POLITECNICO DI TORINO

Facoltà di Architettura
Corso di Laurea in Architettura Costruzione Città

Tesi di Laurea Magistrale

Il proprio spazio oltre i confini definiti

**Analisi del rapporto tra spazio individuale e collettivo
nella realtà olandese**



Relatore:

Prof. Marco Trisciuglio

Candidato:

Alessandra Rinaldi

Settembre 2018

L'area di transizione che collega lo spazio privato e quello pubblico è un elemento spesso sottovalutato. Si tratta dell'immediata zona di confine di fronte ad ogni singola proprietà. L'attenzione si pone sugli edifici di tipo residenziale e per la precisione nei Paesi Bassi, dove la pratica risulta in uso (anche se non costante) dai tempi del Medioevo.

La cura e la personalizzazione di tale spazio corrispondono alla relativa "*appropriazione*". Questo porta con sé vari benefici, sia a livello gestionale (chi cura il proprio marciapiede contribuisce a rendere una immagine migliore della strada), sia a livello di sicurezza, sia a livello sociale ed ancora a livello di vegetazione.

E' dunque un'attività che va incoraggiata e per fare ciò è necessario svolgere scelte progettuali, che portino le persone a vivere questo spazio di transizione, e studi per rivelare luoghi comuni.

INDICE

Introduzione	1
---------------------------	----------

CAPITOLO I - Introduzione concetto dello “stoep” - sguardo storico

Spiegazione di come l'uso di appropriazione dello spazio pubblico sia nato ed evoluto nel corso dei secoli e di come sia nato il concetto di spazio ibrido.

1.1 Introduzione del concetto olandese di “stoep”	3
1.2 Sguardo Storico	7
1.2.1 Dal Medioevo all'Età Moderna	7
1.2.2 Il Dopo Guerra e il pensiero degli anni '70	11
1.2.3 Lo stoep oggi	17

CAPITOLO II - La teoria di Jan Gehl in *life Between Buildings*

Cosa porta le persone a passare il tempo fuori dalla propria abitazione e a svolgere attività nello spazio pubblico.

2.1 La rivendicazione dello stoep	17
2.2 Quattro principali quesiti	20
2.3 Dettagli progettuali	28

CAPITOLO III - La necessità dell'*in-between*

Delineamento dei vari vantaggi che ne conseguono dall'uso dello spazio di transizione.

3.1 La rivendicazione dello stoep	31
3.2 Lo stoep in difesa della privacy	32
3.3 Lo stoep per una maggiore coesione sociale	37
3.4 Coesione sociale come base per la sicurezza	43
3.5 Contributo dello stoep per l'aumento del verde in città	47
3.5.1 Il verde come base per la coesione sociale	52

3.5.2 Il verde come sinonimo di benessere	53
3.5.3 Il verde come risposta al cambiamento climatico	54
3.5.4 Il verde per una migliore qualità dell'aria e una maggiore biodiversità	55

CAPITOLO IV - La riscoperta dello “stoep”

Presenza di coscienza della necessità dello stoep, grazie anche a organizzazioni associazioni bottom-up, nuovi progetti, ecc...

4.1 La necessità dello “stoep”	58
4.2 La graduale riscoperta dello “stoep”	59
4.2.1 <i>BankjesCollectief</i>	59
4.2.2 <i>Burendag – DouweEgberts</i>	61
4.2.3 <i>Guerrilla Gardeners</i>	62
4.2.4 L'investimento sui bambini	63
4.2.5 La composizione architettonica	66

CAPITOLO V - I luoghi comuni dello stoep

Derivazione in base alle statistiche di prassi generiche (es. meno possibilità di trovare la rivendicazione dello stoep quando una strada misura più di una data lunghezza) e confronto con alcuni vicinati di Amsterdam

5.1 L'<i>in-between</i>, tendenze	70
5.2 Amsterdam	71

CAPITOLO VI - Confronto e conclusioni

6.1 Confronto	123
6.2 Conclusione	126

Bibliografia	136
---------------------------	------------

Introduzione

Percorrendo le strade olandesi è facile imbattersi in abitazioni i cui marciapiedi sono completati da vasi, panche, statue o altri elementi decorativi. Porre anche solo un singolo vaso davanti alla porta può sembrare una semplice sottigliezza senza alcuna conseguenza. In realtà porta con sé numerosi vantaggi. La strada risulta essere nel complesso più piacevole alla vista (a patto che non sia un fenomeno isolato), trasmette una sensazione maggiore di sicurezza e porta inoltre altri vantaggi secondari descritti più a fondo nel corso dei seguenti capitoli. Questa "appropriazione" dello spazio porta con sé un'attitudine complementare, ossia l'uso diretto di questa zona di transizione.

Di conseguenza sorge dunque una domanda: come si invogliano le persone a vivere la strada?

Il passaggio tra spazio individuale a collettivo e viceversa e l'uso dello spazio pubblico sono stati analizzati nel corso degli anni da diversi architetti e urbanisti, a partire da Herman Hertzberger, Jan Gehl, fino ad arrivare a Erik van Ulden.

Mettendo a confronto le varie teorie progettuali si verificherà se il comportamento delle persone in cinque diversi vicinati nella città di Amsterdam rispecchieranno le aspettative.

Variabili sono dunque le scelte progettuali come tipologia di abitazioni, orientamento, ecc., ma anche i comportamenti sociali.

Verranno dunque presi in considerazione anche questi ultimi aspetti: cosa possono fare associazioni e vicini per invogliare l'uso e la personalizzazione di questo spazio di transizione.

Capitolo I

Introduzione concetto dello “*stoep*” - sguardo storico

1 Introduzione del concetto olandese di “*stoep*”

Nel sentire comune, al marciapiede è attribuito solamente un ruolo secondario, ovvero il mero transito dei pedoni. Una città non sussiste senza un'infrastruttura che permetta alle persone di passare da un punto A a un punto B. Collegato alla strada, in realtà esso se ne differenzia notevolmente e non solo per il fatto che l'uno è destinato ai pedoni e il secondo alle macchine, alle moto e alle bici.

Innanzitutto, i marciapiedi si distinguono nettamente l'uno dall'altro a seconda dell'edificio che circondano o del posto in cui si trovano e da chi sono frequentati¹. Questa differenziazione è generata dalla percezione che ogni persona riceve nel percorrere un marciapiede, che è nettamente più accentuata rispetto alla sensazione che colpisce chi guida sulla strada. In una macchina o su un motorino si focalizza l'attenzione sulla strada, sui cartelli e sui possibili pedoni distratti; al contrario, chi invece cammina è colto da molteplici impressioni che variano dalle cose più semplici, come il profumo che aleggia in quel punto, o i colori che si incontrano in quel particolare tratto, o ancora le persone in cui uno si imbatte, per non dimenticare l'effetto che suscitano possibili ricordi. Tutti questi elementi concorrono ad attribuire a ogni tratto pedonale un'impressione. Questa determinerà, se in futuro un particolare soggetto si troverà in quei punti, a ripercorrere lo stesso tratto con piacere o con inquietudine, o ancora, lo eviterà. Bisogna però sottolineare quanto questo sia soggettivo e vari da persona a persona.

Ci si può soffermare inoltre su un'altra differenza decisamente importante, ovvero il contatto sociale². Mentre sussiste una “forma di contatto” da parte dei guidatori di veicoli, che si limita a segni di cortesia, come lasciare la precedenza a qualcuno, un rapido saluto o cenno di riconoscimento, oppure a vere e proprie controversie in caso di collisione, per quanto riguarda il lato pedonale, invece, pur essendoci sporadiche forme di controversie, si può invece assistere a vere e proprie forme di socializzazione. Questa può variare dalla chiacchierata che si svolge quando si incontra un conoscente o un amico, allo scambio di convenevoli con sconosciuti.

Un aspetto interessante è il fatto di come il tratto di marciapiede sia relazionato con l'edificio o spazio adiacente. Esso infatti non verrà mai considerato indipendente³. Quando ci si deve recare in un determinato luogo, si può pensare al tratto da percorrere, ma non si considererà come punto di arrivo la stretta striscia di marciapiede esattamente anteposta all'ingresso della destinazione. Questa mancanza verrà considerata come un elemento chiave fondamentale nella pagine a seguire.

Il marciapiede porta con sé numerosi funzioni che spesso vengono date per scontato. Queste

¹ Loukaitou-Sideris A., Ehrenfeucht R., *Sidewalks, Conflict and Negotiation over Public Space*, Cambridge, Massachusetts, The Mit Press, 2009, p. 6

² Jacobs J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1961, p. 55-56

³ Loukaitou-Sideris A., Ehrenfeucht R., *Sidewalks, Conflict and Negotiation over Public Space*, Cambridge, Massachusetts, The Mit Press, 2009, p. 6

variano in base all'uso. Lo spazio pubblico situato in una zona residenziale ha connotazioni e variabili che invece non si presentano in una strada commerciale. Verrà posta l'attenzione sul primo caso, e più specificamente in Olanda, dove pare rinnovarsi l'interesse e la tradizione dell'appropriazione di una parte di questo spazio.

Viene infatti sempre più spesso citato e trattato il famoso "Hollandse Stoep".

Per analizzare più approfonditamente la funzione che ricopre questa striscia di spazio pubblico nelle città olandesi, è bene soffermarsi su un dipinto risalente all'Epoca d'Oro del celebre pittore Johannes Vermeer. Conosciuto per opere ritraenti la quotidianità dell'epoca, risulta una fonte attendibile per indagare quegli anni.



Figura 1: Johannes Vermeer, *Het Straatje*, ca. 1658, dipinto attualmente conservato al Rijksmuseum, Amsterdam

I suoi quadri sono infatti ricchi di dettagli così da rappresentare scene altamente realistiche. Fu proprio la sua meticolosità che lo rallentò nel lavoro a tal punto che riuscì a finire solamente 35 quadri, solo due dei quali ambientati all'esterno⁴. "Het Straatje" ovvero "La stradina" (vedi fig.1) dipinta ca. nel 1658 raffigura la vita quotidiana nella una piccola stradina di Delft. L'accuratezza nei dettagli ci permette di osservare uno spezzone dell'ordinarietà dell'epoca e l'ambiente in cui si svolge.

Sulla tela sono raffigurate due abitazioni colte in modo diverso rispetto al centro, in modo tale da essere viste solo in parte. L'attenzione risulta comunque posta in modo più significativo sulla casa di destra e sui personaggi nelle sue vicinanze. Non a caso, pare infatti che questa fosse l'abitazione della zia del pittore. Dopo diverse speculazioni, si è riusciti a risalire all'attuale indirizzo degli edifici, siti in Flamingstraat n. 40-42⁵, nella città di Delft. Attraverso una porticina a fianco dell'edificio si intravede il cortile retrostante dove una ragazza risulta indaffarata a svolgere qualche faccenda domestica.

Lasciando al secondo posto la ragazza raffigurata nel cortile interno, maggiore attenzione deve essere posta sulla signora seduta sull'uscio di casa, probabilmente a tessere, e i bambini intenti a giocare. Questi dimostrano come la vita si svolgesse non solo all'interno dell'abitazione, ma anche all'esterno e precisamente nello spazio pubblico. A testimonianza di suddetta affermazione accorrono gli elementi presenti davanti alle abitazioni.



Figura 2: Dettaglio del dipinto "Het Straatje", di Johannes Vermeer, ca. 1658, Rijksmuseum, Amsterdam

L'edificio sulla destra presenta una pavimentazione rialzata con piastrelle nettamente distinte da quelle presenti nella pavimentazione stradale; il tutto è delimitato da una parte (e probabilmente anche dalla parte opposta) da un muretto perpendicolare alla facciata dell'edificio, dal quale si prolunga adiacente al muro una semplice panca in legno (vedi fig.2)

Anche l'abitazione sulla sinistra espone lo stesso tipo di muretto e la stessa panchina in legno, sebbene la pavimentazione risulti parzialmente inclinata, ma come una continuazione della strada (vedi fig. 3). Ad abbellire ulteriormente e personalizzare l'edificio si è fatto

⁴ <https://www.rijksmuseum.nl/en/rijksstudio/artists/johannes-vermeer> (05/04/2018)

⁵ <https://www.rijksmuseum.nl/nl/rijksstudio/kunstenars/johannes-vermeer> (05/04/2018)

infine uso di una pianta rampicante.

Viene naturale chiedersi se lo spazio anteriore all'edificio sia da considerarsi pubblico o privato.

Nel primo caso la pavimentazione rialzata potrebbe richiamare l'odierno marciapiede, ma gli elementi complementari, ossia il muretto delimitativo e le panche, sembrano indicare lo spazio come privato. Nel secondo caso, sebbene la pavimentazione immediatamente adiacente alla facciata rappresenti la continuazione della strada, la panca e il muretto suggeriscono considerazioni diverse.

Analizzando meglio i muretti raffigurati, è evidente che non sono posti in modo tale da



Figura 3: Dettaglio dipinto "Het Straatje" di Johannes Vermeer, ca. 1658, Rijksmuseum, Amsterdam

facilitare il transito dei pedoni. Tendenzialmente la gente camminava sul lato della strada, senza però (se non per necessità) entrare nello spazio delimitato dai muretti. Ciò si può definire come appropriazione dello spazio pubblico.

Sebbene questo comporti un distanziamento, ossia implichi l'allontanamento dei passanti dalla facciata dell'edificio, il complesso risulta bello a vedersi e soprattutto invitante.

Significativo è come questo spazio esterno venga usato: sia la signora che i bambini potevano svolgere la loro attività nel cortile retrostante, dove avrebbero potuto godere di più privacy e meno sguardi curiosi. Invece i bambini giocano sul lato della strada, supervisionati dalla signora seduta sull'uscio.

Quello che è appena stato descritto è l'“*Hollandse Stoep*” ovvero il “Marciapiede Olandese” e consiste in una vera e propria appropriazione del dominio pubblico.

2. Sguardo storico

2.1 Dal Medioevo all'Età Moderna

Volgendo uno sguardo alla storia, si può notare come già nel 1300 le città iniziarono a mutare le loro connotazioni di villaggi agricoli: dopo la crescita demografica, le strade si fecero più strette e le abitazioni sempre più ammassate. Se prima infatti la strada era caratterizzata da un'unica superficie non lastricata senza alcuna suddivisione, via via vennero delineati tratti della strada adiacenti agli edifici, affidati alla responsabilità dei proprietari di questi ultimi⁶. Nel tardo Medioevo, infatti, la distinzione fra privato e pubblico iniziò a farsi sentire a tal punto che vennero create delle zone lastricate per poter distanziare la strada e, per far risaltare in maggior misura la differenziazione fra pubblico e privato, spesso queste zone venivano rialzate⁷.

La parola “*Stoepe*” era già usata nel periodo compreso fra il 1100 e il 1500, quando nella maggior parte del paese veniva parlato l'olandese medio, la lingua antecedente quella moderna. Deriverebbe dall'antico Sassone in cui *stôpo* indicava “passo”. Si comprende dunque come l'odierno “*stoep*” sia un'apofonia del nome “*stap*”, “passo”⁸.

Inizialmente non venne tenuto conto di una normativa che regolasse l'inserimento dello *stoep*. Solo nel XVI secolo i comuni iniziarono a imporre l'uniformità nelle strade. Innanzitutto era necessario fare una richiesta per poter usufruire dello spazio⁹. L'inserimento di pali o cancelli per poter delimitare il proprio ingresso o a volte l'intera facciata doveva essere richiesta secondo una specifica procedura nella maggior parte delle città. Delf, invece, normò diversamente l'inserimento dello “*stoep*”: nel 1537 decretò che lo *stoep* non potesse essere disposto oltre la linea della grondaia e, dove non presente, comunque esattamente non oltre una lunghezza pari a 1,25m¹⁰. Quasi ogni abitazione ebbe l'autorizzazione di predisporre il proprio *stoep*, del quale ne era considerato il legittimo proprietario.

In una Carta di Amsterdam risalente al 1623 viene riportata la seguente frase:

“...de blaeuwe steen daer mede de **stoepen** van de huysen der ingesetenen sijn gedeckt...”

cioè

“...la pietra blu della quale sono ricoperti i **marciapiedi** delle case degli abitanti...”

Evidenza come lo *stoep* venga considerato un prolungamento della proprietà di chi vi abitava davanti.

Come già detto, questi spazi avevano la funzione principale di allontanare in un certo senso il pubblico dal privato e ciò succedeva generalmente mediante la posa di pali o colonnine in pietra collegate all'abitazione tramite un muretto (vedi fig.1) o una catena. Non sempre

⁶ Hoekstra M., *Stoep Bordes Trottoir, Stedelijk Interieur*, n. 3, 2010

⁷ Meyer H., *Het ontwerp van de penbare ruimte*, Nijmegen, SUN, 2008, p. 15

⁸ Debrabandere F., *Nederlands van Nu*, Nederlandia, vol. 108, p.40, 2014

⁹ Brouwer T., *Stoep, Stoepalen, Stoephekken*, Zuthpen, Walburg Pers B.V., 1985, p. 21

¹⁰ van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 45

comprendeva tutta la facciata¹¹: se l'ingresso veniva in tal modo rimarcato, nella parte più “pubblica” del marciapiede veniva svolta la “vita quotidiana”, che voleva comprendere attività come il commercio o semplicemente un punto di ritrovo.

A tal proposito si può osservare il dipinto di Jan Havicksz. Steen, risalente al 1655, “*De Burgemeester van Delft en zijn Dochter*”¹² (vedi fig. 4) dove sono ritratti il sindaco di Delft davanti alla propria abitazione, la figlia, e una signora di passaggio assieme a un bambino.

Come nel caso precedente, si può distinguere la porzione rialzata posta in corrispondenza della porta di ingresso, circonscritta parzialmente da una ringhiera. Tutto ciò enfatizza il passaggio dal pubblico al privato. Si può inoltre notare ancora come questo “ingresso informale” non si allunghi per tutta la lunghezza della facciata. Ancora una volta la panchina posta a ridosso della ringhiera sottolinea quanto fosse usuale all'epoca approfittare del bel tempo per sedersi a osservare l'esterno. Si tratta del sindaco di una città rinomata: è dunque sicuro che l'abitazione possedesse un cortile interno privato. Di nuovo il proprietario sceglie di sedersi nello spazio anteriore alla casa.



Figura 4: Jan Havicksz. Steen, *De Burgemeester van Delft en zijn Dochter*, 1655, Rijksmuseum, Amsterdam. Raffigura il sindaco della città di Delft con sua figlia sullo *stoep*.

¹¹ Brouwer T., *Stoep, Stoepalen, Stoephekken*, Zuthpen, Walburg Pers B.V., 1985, p. 31

¹² Dipinto conservato nel Rijksmuseum, Amsterdam

Un ultimo dettaglio si può cogliere da tutto ciò: la pavimentazione stradale si prolunga fin dallo *stoep*. Il cambio di pavimentazione forma un altro contrassegno di privatizzazione. I passanti, compresa la signora col bambino, camminavano sulla strada e non su questi spazi intermedi, anche se a livello della strada (come in questo caso). Quindi si può sostenere che in casi simili si possono distinguere più livelli di privatizzazione, il primo relativo alla strada, (infatti fino al XIX secolo la strada intera era sotto la cura del proprietario dell'edificio a cui faceva fronte¹³, proprio come se fosse un allungamento della relativa abitazione) cambiamento di pavimentazione, il secondo dato dal rialzo della pavimentazione in corrispondenza dell'ingresso.

Non si può però dire che quello spazio fosse un confine vero e proprio. Sin dal XV secolo infatti si aveva l'abitudine di tenere la porta aperta, e questa usanza ha continuato a esistere fino al XVIII secolo. Chi voleva poteva entrare direttamente nella casa in questione per poter chiacchierare o bere qualcosa in compagnia¹⁴ (ovviamente si trattava di conoscenti, di famigliari o di amici).

E' impossibile passeggiare per la città di Amsterdam e non notare i *stoep* rialzati: scalinate a volte alte 2m che, adiacenti all'abitazione, portavano direttamente all'ingresso.



Figura 5: Foto dell'edificio presente sul Kerizrsgracht n.690, ca. 1941. Fonte: Stadsarchief Amsterdam



Figura 6: Schaap C.P., Foto dell'edificio presente sul Keizersgracht n.672, 1956, Fonte: Stadsarchief Amsterdam

La posizione di quest'ultimo definiva se la rampa fosse posta in una direzione o nell'altra, o ancora, nel caso fosse stato centrale, da ambo le parti (vedi fig. 5-6).

¹³ Meyer H., *Het ontwerp van de Openbare ruimte*, Nijmegen, SUN, 2008, p. 14

¹⁴ Mak G., *Amsterdam a brief life of the city*, London, Harvill Press, 1999, p. 25

Non solo l'altezza di questi marciapiedi avevano un motivo funzionale, per via dell'alto livello della falda freatica¹⁵, ma conferivano inoltre all'edificio una maestosità (data anche dalle elaborate ringhiere) tipica delle abitazioni dei borghesi e dei nobili. Questo dislivello contribuiva inoltre a distanziare ulteriormente l'abitazione dal passaggio delle carrozze, dei pedoni o dei carretti, oltre ad attenuare il passaggio dal privato al pubblico¹⁶.

Nel corso del XIV secolo le strade hanno subito una variazione della percezione: il significato della strada, intesa come spazio pubblico a disposizione di ogni singola abitazione, si trasforma, rendendola di dominio e responsabilità pubblica. All'inizio del XX secolo ciò venne formalizzato e messo in pratica¹⁷. Non fu l'unico cambiamento però: infatti i singoli *stoep* avevano a mano a mano fatto posto al *trottoir* francese.

Fu una conseguenza dell'uniformità imposta dai comuni e del traffico sempre crescente (si pensi che tra il 1945 e il 1980 il numero di vetture passò da 30.000 a 4.000.000¹⁸). A Rotterdam furono inseriti i primi *trottoir* nelle strade principali nel 1858¹⁹. Si trattava di spazi sopra elevati rispetto alla strada lungo le facciate delle case. I *stoep* esistenti sono rimasti tali nella maggior parte dei casi.



Figura 7: Vereenigde Fotobureaux N.V., Foto ritraente Nieuwe Spiegelstraat n. 55, 1932, La scalinata si sovrappone al marciapiede creando per passanti situazioni pericolose.
Fonte: Stadsarchief Amsterdam

15 Brouwer T., *Stoep, Stoepalen, Stoephekken*, Zutphen, Walburg Pers B.V., 1985, p. 46

16 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 45

17 Meyer H., *Het ontwerp van de Openbare ruimte*, Nijmegen, SUN, 2008, p. 16

18 Karssenbergh H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016, p. 42

19 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 46

Lentamente il rapporto che intercorreva fra sfera pubblica e privata cambiava, soprattutto nei quartieri popolari (ad esempio: De Pijp, Amsterdam) costruiti in seguito all'industrializzazione del paese per far fronte all'aumento demografico cittadino.

L'allontanamento della sfera pubblica risultò diventare una prerogativa delle persone più abbienti²⁰.

2.2 Il Dopo Guerra e il pensiero degli anni '70



Figura 8: Berghoef J.F., ritraente Comeniusstraat 1-129, Complesso residenziale Slotterhof, dell'architetto Berghoef J.F., 1959.
Fonte: Stadsarchief Amsterdam

La strada del dopoguerra si traduceva in mera infrastruttura per lo scorrimento del traffico e le abitazioni come anonime unità abitative. L'individualismo era ciò che contraddistingueva quegli anni.²¹

Fu nel 1959, quando la redazione della rivista di architettura *Forum* passò ad Aldo van Eyck, Jaap Bakema, Herman Herzberger, Dick Apon e Gert Boon, che vennero discreditati i nuovi complessi post-guerra, descrivendo come conseguenza la comparsa di grandi quartieri residenziali anonimi, di centri caduti in miseria e di infrastrutture sovraccaricate e pochissimo verde. La Seconda Guerra Mondiale aveva reso inabitabili a causa dei bombardamenti e dell'abbandono una grande quantità di abitazioni. Questo evento insieme

20 Meyer H., *Het ontwerp van de Openbare ruimte*, Nijmegen, SUN, 2008, p. 16

21 Meyer H., *Het ontwerp van de Openbare ruimte*, Nijmegen, SUN, 2008, p. 16

all'improvviso aumento demografico dato dal boom delle nascite aveva fatto in modo che la ricerca di spazio abitabile avesse la priorità assoluta nelle nuove costruzioni. La grave necessità di abitazioni aveva portato alla costruzione massiva di complessi residenziali (vedi fig. 8), che tralasciavano il carattere sociale per una costruzione funzionalista. Le unità abitative risultavano anonime e prive di possibilità di personalizzazioni.

Nasce dunque in quegli anni la preoccupazione della relazione tra interno-esterno.

Proprio Aldo van Eyck scrive nell'articolo “*Over Binnen- en Buitenruimte*” (Sullo spazio Interno -Esterno), pubblicato nella rivista Forum 11, n. 5 nel 1956:

“Non stiamo solo ispirando, e nemmeno solamente espirando.

Ecco perchè sarebbe così vantaggioso se la relazione tra spazio interno e quello esterno, tra lo spazio individuale e quello comune, dentro e fuori, tra l'aperto e il chiuso (collegato al dentro e al fuori) potesse essere lo specchio costruito della natura umana, così che l'uomo possa identificarvisi.”²²

Lo spazio che intercorre tra l'ambiente privato e quello pubblico diventa dunque di vitale importanza per poter vivere bene. In questo breve trattato si introduce la necessità dello spazio di transizione, uno spazio che non può considerarsi privato, ma nemmeno pubblico. Non solo, questo spazio è giustificato dalla natura umana. Così si deve introdurre nell'architettura la conoscenza della sociologia.

Secondo Van Eyck le nuove abitazioni in Olanda erano inabitabili in quanto “senza anima” e cariche di una “natura impersonale”²³. La nuova sfida degli architetti era dunque quella di costruire più “umanamente”, volgendo quindi più attenzione alle necessità dell'uomo.

Uno dei temi fondamentali fu infatti esattamente l’“In-Between”, lo spazio **nel mezzo**, l'area di transizione in cui si può passare dal chiuso, dal privato, all'aperto e al pubblico. Secondo Van Eyck, infatti, esattamente corrispondente alla soglia si crea uno spazio che ci permette gradualmente di poter passare da un ambiente privato a uno pubblico, senza trovarci immediatamente esposti all’“esterno”. Il proposito che di devono ora porre gli architetti è quello di fare spazio per le strutture sociali²⁴.

Sempre nella rivista Forum, nel numero 8 del 1959, van Eyck elabora ancora questa espressione:

“Maak van iedere deur een groet en van ieder raam een gelaat. Maak van ieder raam en iedere deur een plek, een tros plekken van ieder huis en iedere stad.

Bouw de contravorm van het gemoed voor ieder en voor allen, want zelf doen zij het niet meer”

ossia

“Fa' di ogni porta un saluto e di ogni finestra un volto. Fa' di ogni finestra e di ogni porta un posto, una serie di posti di ogni casa e di ogni città. Costruisci il fondamento dell'anima per ognuno e per tutti, perchè essi non lo fanno più”

²² Traduzione svolta da Alessandra Rinaldi

²³ Karssenberg H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016, p. 44

²⁴ Hertzberger H. *Lezioni di Architettura*, Rotterdam Uitgeverij010Publishers, 1996, p.42



Figura 9:Foto ritraente donne che pelano le patate nella strada del Jordaan, Fonte: Stadsarchief Amsterdam



Figura 10: Cartolina rappresentante Momenti della vita nelle strade di Amsterdam. Uno sguardo nel Jordaan – Una chiacchierata con i vicini, del ca. 1905 Fonte: Stadsarchief, Amsterdam

Aldo van Eyck invita la gente a socializzare, a sfruttare quello spazio nell'immediata vicinanza della propria abitazione e allargarne i confini.

E' da precisare come la soglia non intendeva essere un elemento netto di confine, bensì un elemento di unione tra la sfera privata e quella pubblica.

Uno spazio pieno di ambivalenze, che rispecchia quindi l'ambivalente natura umana.

Uno spazio dove i contrari si accordano in un pacifico equilibrio²⁵. Una visione in netto contrasto con i complessi su larga scala costruiti nell'immediato dopoguerra; complessi che non tenevano conto dell'aspetto sociale nella vita delle persone, costrette a vivere in ambienti anonimi, che non invitavano alla socializzazione.

Piet Blom, allievo di Aldo van Eyck, che aveva vissuto nella sua gioventù in una delle affollate strade del Jordaan, seguiva pienamente le ideologie del professore.

Vengono a tal riguardo proposte delle foto (figura 9 –10) ritraenti la vita cittadina nelle strade del Jordaan, un quartiere popolare dall'alta densità demografica. Osservando attentamente si può cogliere una certa somiglianza con il quadro di Vermeer. Nel caso della figura 9 le donne di una strada del Jordaan si portano le pentole e i secchielli fuori per poter pelare le patate in compagnia delle vicine di casa. Una madre ha preferito perfino posare davanti all'ingresso il box per la figlia, in modo da poterla tenere d'occhio. Questo sta a indicare quanto tempo avesse intenzione di passare fuori dalla propria abitazione, e se anche avesse avuto poi intenzione di rientrare, magari una vicina presente avrebbe potuto tenerla d'occhio.

Anche in questo caso, come nella stradina di Vermeer, la vita casalinga si sposta direttamente sulla soglia di casa, esattamente nello spazio che Van Eyck indica come *In-Between*. Ciò non accade a causa di un ristretto spazio interno, ma per scelta delle persone. Esse **scelgono** di poter usufruire dello stoep, ora però identificato come *trottoir*.

Ancora nella figura 10 viene rappresentata in una cartolina sempre una strada del Jordaan, animata dai cittadini. In primo piano c'è un gruppetto di tre donne, una col carretto, probabilmente una vicina di casa fermatasi a parlare con le restanti due, una delle quali l'evidente padrona di casa (in quanto seduta davanti all'uscio). La stessa scena si ripete qualche metro dietro il gruppo di donne: due persone sono anch'esse intente in un discorso. Qui appare evidente come l'uso della soglia quale spazio di transizione dia l'occasione per scambiare un saluto o addirittura iniziare un discorso con una vicina o anche con un passante. Sarebbe erroneo considerare la somiglianza con il tempo di Vermeer senza notare però l'inclinazione all'anonimato già presente nel XX secolo: alla fine della giornata le donne avrebbero riportato le sedie, i secchielli e il box all'interno, lasciando lo spazio del *trottoir* di nuovo spoglio e anonimo.

Essendo Piet Blom cresciuto dunque in un contesto dove la vita quotidiana si estendeva fin sulla strada, non gli risultò difficile contrapporsi all'architettura della costruzione in larga scala di grandi complessi di appartamenti, tutti identici fra loro e che offrivano agli abitanti così poca possibilità di personalizzazione e socializzazione. Era il figlio di un ortolano, per cui era spesso in giro per le strade del quartiere per poter consegnare le ordinazioni. Percorrendo ogni giorno diverse strade, notò come ognuna avesse un carattere²⁶ e proprie regole. In pratica, ogni strada era una realtà a sé stante, sempre contraddistinguibile dalle altre. Il suo primo contatto con l'architettura risale a dopo la Seconda Guerra Mondiale, quando ebbe l'opportunità di lavorare come muratore per l'ampliamento occidentale di Amsterdam,

25 Strauven F., *Aldo van Eyck – Shaping the New Reality From the In-between to the Aesthetics of Number*, CCA, Mellon Lecture, 24 maggio 2007, pp. 44-47

26 Addirittura molte strade presero il nome dalle botteghe che la popolavano

nei cantieri di queste grandi complessi residenziali. Li trovò già allora “disumani”, come lui stesso li definì, perciò decise di studiare architettura sotto gli insegnamenti di Aldo van Eyck.

Entrambi infatti condividevano l'idea che bisognasse costruire per la persona e non per la massa. Nello stesso 1959 infatti van Eyck pubblicò un progetto di Blom, intitolato “Le Città saranno vissute come Villaggi”²⁷. Un complesso residenziale al primo piano composto dall'unione di appartamenti e case unifamiliari. Non solo ogni unità abitativa doveva essere personalizzata in modo tale da essere distinguibile e identificabile per ogni abitante. La personalizzazione sarebbe iniziata all'esterno, nello spazio dell'*In-Between*. Il fine del progetto era quello di incoraggiare i rapporti sociali, creando posti che invitavano alla socializzazione.

La seguente espressione di Blom esprime bene il suo pensiero²⁸:

“Ik heb een hekel aan het woord 'wonen' omdat het direct met een dak boven je hoofd geassocieerd word, terwijl wonen ook is: de burens, de straat, de voorzieningen, de atmosfeer van een wijk”

ossia

“Mi infastidisce la parola 'abitare', perchè viene direttamente associata con un tetto sopra la testa, mentre abitare è anche: i vicini, la strada, i servizi, l'atmosfera di un quartiere”

Abitare è soprattutto una forma di vita in società e l'architettura ha l'obbligo non solo di assecondare tale ricerca di contatto, ma anche di invogliarla. Attualmente le persone si ritirano nelle proprie abitazioni, e ciò è la conseguenza dell'odierna epoca, ma è anche favorito da un'architettura che porta all'individualismo e contiene il comportamento sociale²⁹.

Herman Herzberger, anche lui facente parte del Team 10, espone lo stesso pensiero. Nel suo libro, *Lezioni di Architettura*³⁰, parla ampiamente di come sia necessario avere una sequenza di spazi che varino in base all'accessibilità e di conseguenza anche alla responsabilità dei proprietari. Nello stesso manuale Herzberger cita l'esempio del bambino seduto sulla soglia di casa. Sostiene infatti che in quella situazione il bimbo possa assaggiare l'avventura e sentirsi libero, in quanto affacciato al mondo esterno, ma nello stesso tempo possa sentirsi anche protetto poiché si trova in un ambiente a lui familiare e sotto la supervisione costante della madre.

Ritornando sui concetti dell'accessibilità e della responsabilità, bisogna chiarire quanto essi possano contribuire a definire cosa faccia parte della sfera pubblica e cosa della sfera privata. Infatti cosa è di proprietà individuale ha un accesso limitato e la responsabilità ricade sulla persona stessa. E' quest'ultima a decidere se pulire, mantenere o cambiare un qualsiasi aspetto di quello spazio. Al contrario, cosa è definito pubblico risulta avere un'alta accessibilità e la responsabilità affidata ai relativi enti.

Applicando l'ideologia di van Eyck e Blom, deve poter esserci uno spazio intermedio fra il

27 Progetto di studio 1958, pubblicato in Forum volume 14 n.7,1959

28 Hiddema, S., Piet Blom en de Kunst van het Bouwen. Groningen, Academie Minerva Pers,1984, p.13

29 Hertzberger H. *Lezioni di Architettura*, Rotterdam Uitgeverij010Publishers, 1996, p.43

30 Hertzberger H. *Lezioni di Architettura*, Rotterdam Uitgeverij010Publishers, 1996

privato e il pubblico, ovvero l'*in-between*, dove l'individuo ha una media responsabilità e la collettività un accesso limitato. L'accessibilità è un concetto in questa casistica astratto: dove vi è la presenza di un cancello la legislazione vieta l'ingresso al pubblico, dove questo non c'è l'accesso è legato al concetto di “consuetudine”³¹.

Possono essere citati a titolo di esempio le figure 11 e 12. Nel primo caso la foto rappresenta un'abitazione con un giardino circoscritto da un cancello. Questo giardino ha lui stesso la funzione dello spazio intermedio, ma risulta completamente privato. Un passante non può oltrepassare la recinzione senza trovarsi nel dominio privato dell'abitazione. In questo caso chi sta nel giardino non gode di privacy, ma certamente dell'assoluta proprietà. Sebbene il cancello non sia alto a tal punto da impedire la vista dell'edificio, esso rappresenta comunque un elemento di divisione, una barriera valicabile solo da chi è invitato.

Nel secondo caso, l'abitazione confina direttamente con la strada: chi vi passa davanti potrà sostare davanti all'ingresso, sedersi sul marciapiede o passare quanto gli aggrada vicino alla finestra. Tutto ovviamente restando sempre su suolo pubblico. Queste regole sono dunque dettate dalla legislazione e dalla consuetudine. Un individuo sceglie di non entrare in uno spazio “rivendicato”.



Figura 11: Foto ritraente un giardino di ingresso circondato da un cancello. Fonte: <https://www.klassiekehekwerken.nl/>



Figura 12: Foto ritraente abitazione a ridosso del marciapiede. Fonte: <https://www.funda.nl/koop/utrecht/huis-49391983-lange-lauwerstraat-60>

La figura 12, oltretutto, presenta abitazioni non solo anonime, in quanto non contengono personalizzazioni da parte dei proprietari, ma non invitano nemmeno a restare. Infatti, secondo Herzberger, la soglia dovrebbe essere la “traduzione dell'ospitalità”: è il posto dove ci si saluta, dove chi viene riceve la prima impressione. E' compito del proprietario rendere invitante l'ingresso e dare un senso di benvenuto a chi si ferma davanti. Come già detto, la figura 8 rappresenta abitazioni che non invitano alla sosta, anzi dimostrano come l'ambiente intermedio risulti *non vissuto*. Vi è una netta divisione tra privato e pubblico, ancora più accentuata del caso della figura 7.

Come van Eyck e Blom, anche Herzberger è convinto che grande responsabilità per evitare

³¹ Hertzberger H. *Lezioni di Architettura*, Rotterdam Uitgeverij010Publishers, 1996, p.9

l'anonimato del marciapiede sia da riporre agli architetti. Secondo lui infatti:

“Bisogna dare agli spazi pubblici una forma tale che le comunità locali si sentano personalmente responsabili di essi”

In sintesi bisogna fare in modo che progettando si tenga conto di questa variabile. La casalinga spazzando non si deve fermare alla soglia di casa. Essa dovrà considerare lo *stoep* come il prolungamento della propria casa e prendere cura come per il resto dello spazio privato.

2.3 Lo stoep oggi

Cercando una definizione di *stoep*, ovvero la parola attualmente in uso nella lingua corrente olandese, si trova la seguente espressione³²:

“*iets hoger stuk straat naast de weg dat bestemd is voor voetgangers*”

ossia

“sopraelevato pezzo di strada lungo il percorso veicolare, destinato ai pedoni”

Si può notare come non si faccia riferimento al ruolo di transizione che ha in realtà questo spazio. L'enfasi risulta inoltre posta sulla destinazione, ossia quella dei pedoni. Il sostantivo “*stoep*” pare dunque corrispondere come sinonimo a “*trottoir*”.

E' evidente però una differenza sostanziale rispetto allo spazio caratterizzante l'*in-between* che per secoli ha caratterizzato le città olandesi. Nonostante il periodo del dopo-guerra la pratica di appropriarsi dello spazio ibrido e di creare una zona non privata né pubblica non è stato mai del tutto cancellata. Una testimonianza può essere data inoltre da alcune espressioni qui elencate, e ancora in uso nella lingua comunemente parlata:

- “*als je bij iemand op de stoep staat*”, “se stai sul marciapiede di qualcuno” vuol dire che si sta aspettando di essere fatto entrare³³;
- “*wie van geen hoge stoep is gevallen*”, “chi non è caduto da un alto marciapiede” è una persona non proveniente da alti ranghi³⁴;
- “*Die stoep is glad*”, “il marciapiede è liscio” per indicare che in quella casa abitano fanciulle di bell'aspetto, per cui il marciapiede sarà stato calpestato da una miriade di amanti o ammiratori³⁵;
- “*Ieder moet zijn eigen stoep schoonvegen*”, “ognuno deve spazzare il proprio marciapiede, per dire che ognuno dovrebbe risolvere da solo i suoi problemi,

³² <http://www.woorden.org/woord/stoep> (10/05/2018)

³³ Debrabandere F., *Nederlands van Nu*. Nederlandia, vol. 108, p.40, 2014

³⁴ Debrabandere F., *Nederlands van Nu*. Nederlandia, vol. 108, p.40, 2014

³⁵ <https://spreekwoorden.nl/trefwoord/stoep> (10/05/2018)

chiedersi se non è lui stesso la causa³⁶.

Ognuna di queste locuzioni indica, a differenza del significato prima riportato, una proprietà. Nel primo caso stare in attesa sullo *stoep* di qualcuno perché vi venga aperta la porta sottintende la “proprietà” di quest'ultima. La seconda espressione è testimone delle scalinate di ingresso prima esposte. La terza indica indirettamente un senso di appartenenza dello *stoep* all'abitazione delle ragazze. Infine l'ultima locuzione esprime direttamente la proprietà di questo spazio. Non solo indica anche un dovere dettato dalla convenzione: si mantiene ciò che è proprio o ciò che è rivendicato.

Capitolo II

La teoria di Jan Gehl in *Life Between Buildings*

2.1 Jan Gehl

Particolare attenzione va posta sulle teorie che Jan Gehl esplicita nel libro *Life Between Buildings*³⁷. Egli infatti valuta il comportamento delle persone collegandolo sia alla psicologia che alla morfologia dell'architettura. Il suo fine è quello di riuscire a cambiare le città, da dominate dalle macchine a dominate dai pedoni. Secondo Gehl infatti è la vita per le strade che determina una buona città in cui vivere. Non a caso il libro si stanziò negli anni '70. Per cui ci si pone la domanda, come si fa ad invogliare le persone a trascorrere del tempo per le strade?

Innanzitutto vi sono tre principali attività che si svolgono all'esterno: passeggiare, semplicemente stare in piedi o seduti. Da queste principali attività ne scaturiscono altre: stare in piedi a parlare, seduti a giocare a carte, sport, ecc.. Per le attività iniziali è dunque necessario creare posti che permettano tali attività. Chi si siede necessita, oltre che di una comoda seduta, di qualcosa da guardare. Chi passeggia deve avere davanti a sé un tratto percorribile, non scivoloso e in sicurezza. Chi sta in piedi ad esempio fermo al semaforo, oltre alla sicurezza, qualcosa di interessante da vedere. Ogni posto deve dunque avere una certa qualità.

Cosa determina il successo di un posto sembra essere collegato innanzitutto alla qualità dello spazio e alla sicurezza³⁸.

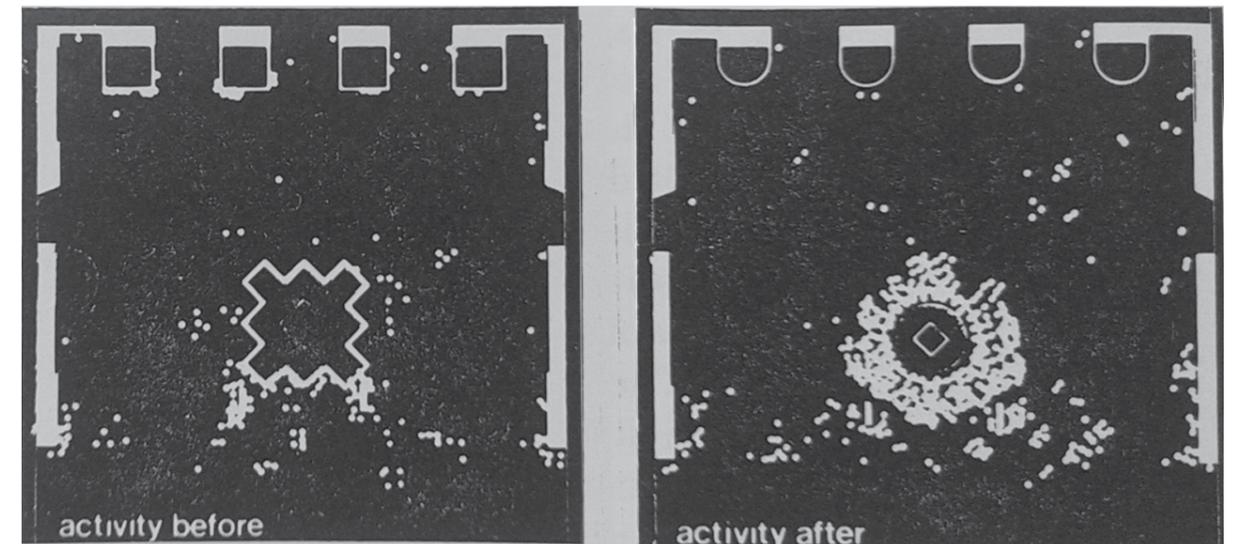


Figura 13: Prima e dopo la riqualifica dell'ingresso di un edificio a New York.

³⁶ <http://www.woorden.org/spreekwoord.php?woord=stoep> (10/05/2018)

³⁷ Gehl, J., *Leven Tussen Huizen*, Zutphen Walburg Pers B.V., 1978

³⁸ Di quest'ultimo argomento verrà parlato in modo più esaustivo nel paragrafo 3.4.

La qualità viene determinata da tanti fattori, tra cui la progettazione, tema centrale in questo capitolo. Non a caso Jan Gehl mostra il cambiamento dovuto a una riqualifica di un ingresso di un edificio per uffici. Dopo che l'ambiente ha subito trasformazioni per migliorarne la qualità, si è riscontrata una determinante presenza di persone all'ingresso.

Secondo Jan Gehl, la migliore pianificazione in termini di città dominate dai pedoni e dalla vita sociale, si rispecchia nella città medievale. Curioso per il fatto che all'epoca la pianificazione urbanistica non esistesse: la città era il risultato di uno sviluppo dettato dalla necessità. Tutti i ceti sociali e mestieri vivevano l'uno vicino all'altro. Ogni posto era facilmente raggiungibile a piedi, e nella piazza cittadina si svolgeva il cuore della vita sociale.

Successivamente, durante il Rinascimento l'attenzione viene posta sull'apparenza.

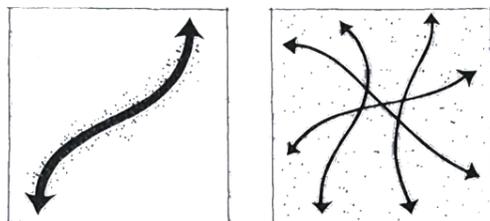
Ancora, il funzionalismo del secondo dopoguerra mostra una città pianificata, distribuendo e raggruppando le varie funzioni. Ci si ritrovava in un periodo in cui la macchina facilitava gli spostamenti e il telefono consentiva più facilmente alcuni contatti. Si avevano dunque un minor numero di attività esterne alla propria abitazione o ufficio.

Ora, negli anni della rivista Forum, si pone l'accento sul *vivere la città*.

2.2 Quattro principali quesiti

Per capire come pianificare una città Jan Gehl inizia a porsi tre principali domande.

La prima è la seguente: **è necessario assemblare o disgregare?**



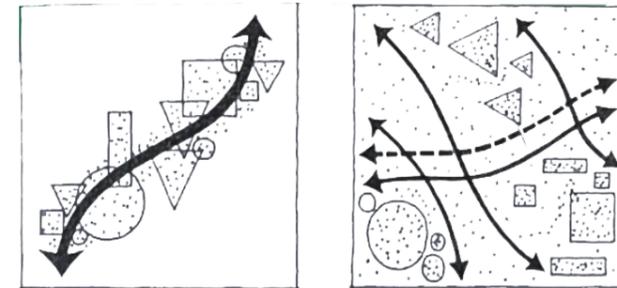
In questo caso entrambe le opzioni sono valide. Ovviamente assemblare eventi vuol dire instaurare un processo di auto-rinforzamento. Gli spettatori di un dato evento possono in seguito prendervi parte o partecipare a un altro particolare avvenimento. Viceversa disperdere significa proporre una molteplicità di eventi su larga scala.

Molto dipende dalla scala analizzata: a larga scala si tende a disperdere le varie funzioni, per cui risulta più spesso necessario un mezzo di trasporto alternativo alla semplice passeggiata.

A scala media le persone sono dislocate fra loro tanto quanto risultano distanti gli edifici. In questo caso è necessaria una pianificazione che posi molta attenzione sugli spazi pubblici, come l'inserimento di più piazze lungo un particolare percorso (l'alternarsi di spazi più stretti a quelli larghi sembra accorciare il percorso, in quanto il pedone fa riferimento al tragitto di piazza in piazza) o inserire case strette (anche questo stratagemma sembra accorciare la strada in sé dando inoltre al pedone maggiori dettagli da percepire), il tutto per rendere il frame sempre più compatto.

Scendendo sempre più nel dettaglio si deve porre maggiore attenzione ai particolari per rendere la *vita fra gli edifici* interessante.

Si pone dunque un secondo preciso quesito: **bisogna integrare o segregare?**

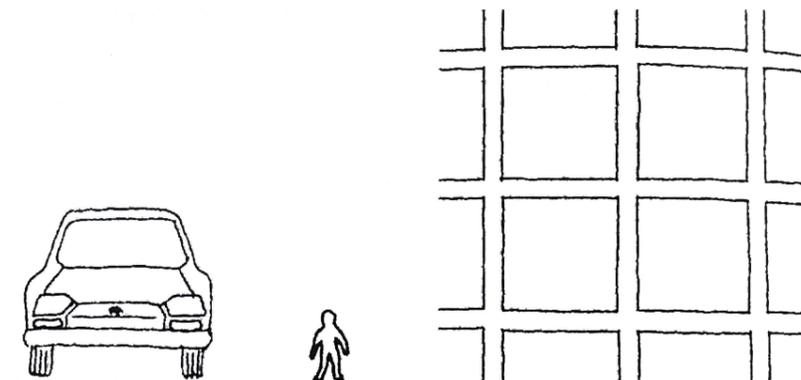


Nel primo caso ricade la città medievale, mentre nel secondo la città suddivisa in aree monofunzionali, risultato del funzionalismo. È necessario dunque integrare (fatta eccezione per un gruppo ristretto di industrie).

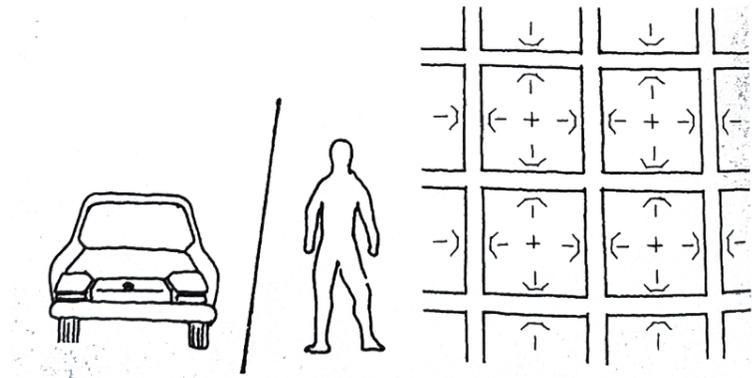
Integrando le varie funzioni in una città ne consegue la concentrazione di vari tipi di persone e di attività. Gehl introduce come elemento di comparazione il soggiorno di una casa. Questo è uno spazio in cui le persone di una famiglia si incontrano per svolgere ognuno la propria attività, l'una diversa o simile all'altra, singolarmente o collettivamente. Lo spazio pubblico, lo spazio usato collettivamente, può essere visto nello stesso modo. Si tratta di uno spazio in cui si riversano diverse persone, ognuna intenta in un'attività.

Jan Gehl opta per la città integrata, come modello da seguire: l'unità e il riversamento per le strade di una moltitudine di persone non può che aumentare le attività (fosse anche solo per il percorso casa-lavoro) svolte nello spazio collettivo.

Una conseguente domanda si collega: **bisogna integrare anche il traffico?** Il traffico è un argomento difficile, si ricollega infatti al senso di sicurezza che ha la gente per le strade. Il seguente schema prodotto da Gehl sintetizza gli schemi di alcune città.

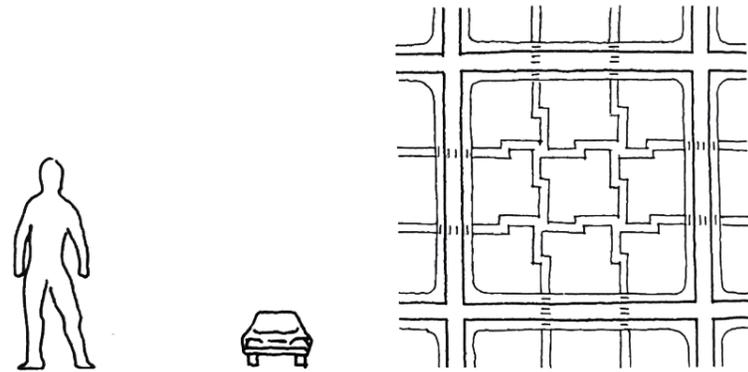


La città di Los Angeles, la cui trama è sopra riportata, si dimostra avere un ambiente poco favorevole per i pedoni. Un sistema di traffico estremamente semplice, ad alta percorrenza e con limiti di velocità piuttosto bassi.

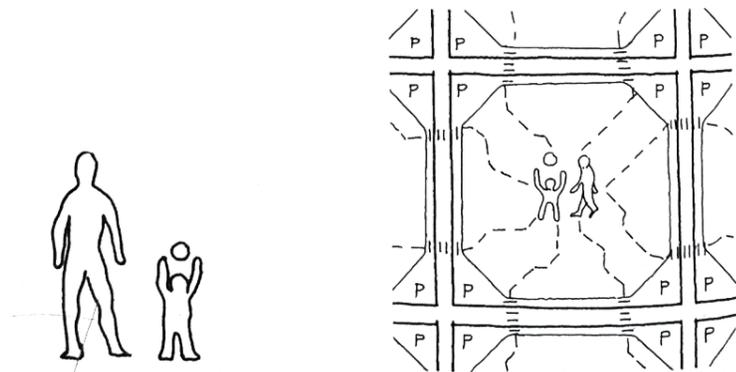


Lo schema sopra riportato raffigura l'assetto della città di Radburn, in New Jersey. Il sistema di separazione del traffico, basato su diverse parallele, tratti pedonali e sottopassaggi, ha in realtà avuto un minor successo rispetto a quello ritenuto. Infatti le persone optavano per il passaggio più corto rispetto a quello più sicuro.

Camminare richiede uno sforzo fisico per cui la scelta accurata del tragitto diventa necessaria.



Il terzo schema rappresenta l'assetto della città di Delft, in Olanda. L'importanza attribuita al pedone cresce, in quanto si è optato per strade con un basso limite di velocità. Le persone hanno la possibilità di sentirsi più al sicuro.



La città di Venezia si dimostra quella più sicura fra quelle elencate. I passaggi

esclusivamente pedonali danno ai pedoni il senso di sicurezza per le strade.

Ovviamente strade esclusivamente pedonali si classificano come le più sicure, ma d'altro canto Gehl suggerisce che l'inserimento del traffico automobilistico può essere visto anche come un elemento positivo. La completa separazione infatti può produrre un effetto annoiante sia per chi guida su una strada esterna alla città, sia per i pedoni.

In Olanda è stato sperimentato per la prima volta il *woonerf*. Si tratta di strade residenziali, dove è permessa la viabilità dei veicoli a bassa velocità. Le macchine sono "ospiti", per cui è richiesta una velocità non superiore ai 15 km orari.

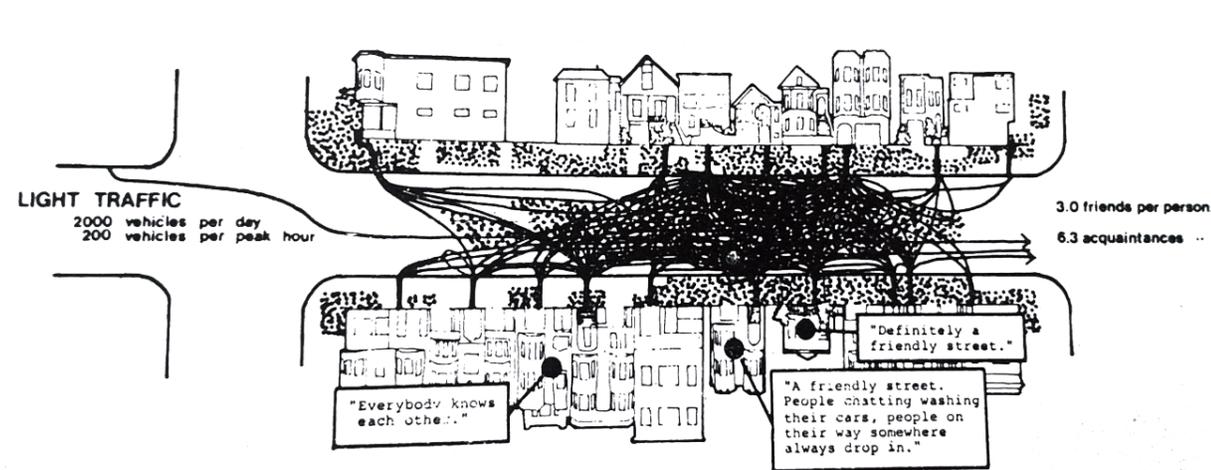


Figura 14: Tipico *woonerf* segnalato dal segnale blu sulla sinistra, le macchine possono entrarvi solo come ospiti, tenendo dunque una velocità non maggiore dei 15km/h
Fonte: <https://www.pinterest.it/pin/294915475578369500/visual-search/>

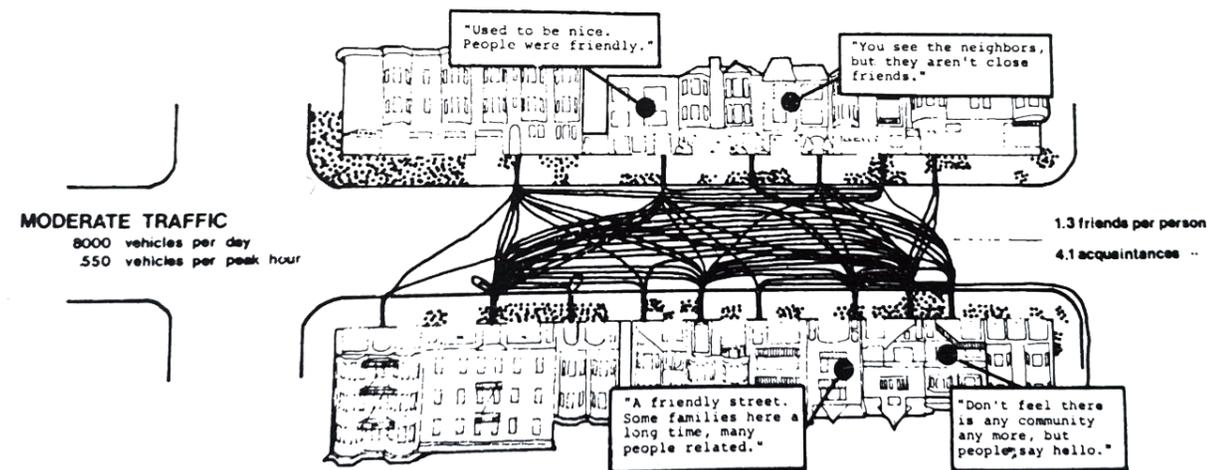
In questo modo si ha la possibilità di reinserire cautamente il traffico nella vita cittadina.

La strada olandese con la velocità limitata offre inoltre un altro vantaggio: consente più discorsi, in quanto il rumore causato dalle strade ad alta percorrenza risulta disturbante per le conversazioni.

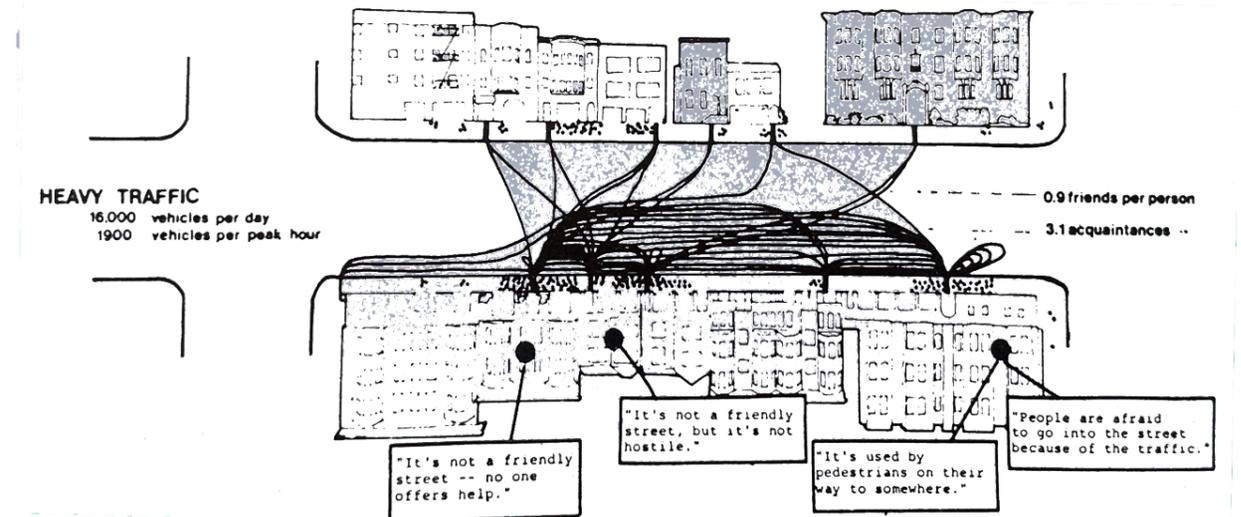
Inoltre, come si può riscontrare dal seguente schema riportato da Jan Gehl nel libro *Life Between Buildings*, il traffico può drasticamente ridurre le attività dei pedoni lungo la strada. Più la strada è ad alta percorrenza e i limiti sono alti, meno i pedoni si sentono al sicuro. I bambini devono dare la mano ai genitori e gli anziani hanno paura ad attraversare.



Nel caso sopra riportato viene schematizzata una strada a bassa percorrenza, dove sono state contate circa 2000 macchine al giorno. Il risultato è una continua percorrenza di pedoni ed una strada dove i residenti si conoscono fra loro e la considerano una strada sicura. A persona si contano tre amici lungo la strada e 6,3 conoscenti.

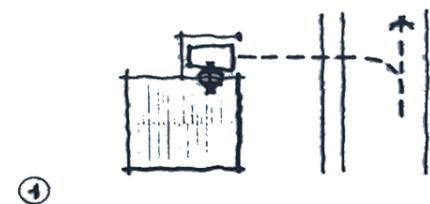


Nel caso di una strada con percorrenza moderata, ossia 8000 veicoli al giorno, si ha una rete meno fitta per quanto riguarda il traffico pedonale. Rispetto al caso precedente anche il numero di amici e di conoscenti risulta inferiore. Ci si conosce meno fra vicini, ma risulta comunque una strada sicura e tranquilla. Per persona si contano 1,3 amici (quasi la metà rispetto al caso precedente) e 4,1 conoscenti.

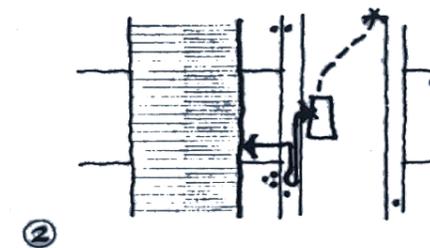


L'ultimo caso è quello sopra raffigurato, dove sono stimate 16.000 macchine. La strada è sentita meno sicura, i residenti si conoscono decisamente meno e anche il numero di conoscenti risulta inferiore a persona.

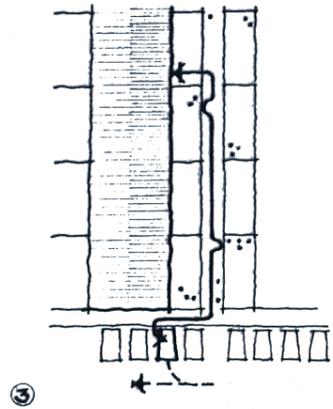
Anche il parcheggio può influire sull'attività che le persone possono svolgere lungo la strada. È dunque una diretta conseguenza del traffico cittadino e che deve essere affrontata. Dove provvedere a dei parcheggi? Il seguente schema propone tre soluzioni con diversi risvolti.



Quando si parcheggia direttamente davanti all'abitazione, i residenti non hanno possibilità di vedere o passeggiare all'esterno, per cui possibili incontri o percezioni non avvengono.

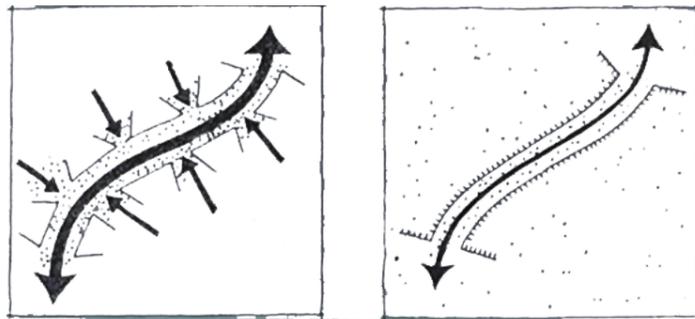


Quando si parcheggia nella strada, aumentano le possibilità di incontri con i vicini o i passanti. La strada diventa più "vivace".



La migliore opzione è quella in cui si parcheggia la macchina alla fine della strada. Il traffico veicolare diventa pedonale. Dovendo camminare fino al luogo di interesse si ha maggiori possibilità di incontrare qualcuno, di partecipare a un evento

Un secondo quesito che si pone Gehl è se in una strada **bisogna invitare o dissuadere**.



Sembra un quesito piuttosto banale, in quanto automaticamente si opta per il primo suggerimento. Ma come si invita? Come si trasmette un certo livello di benvenuto? Secondo l'architetto dipende da come il pubblico e il privato si posizionano tra loro.

Una graduale linea di demarcazione è da preferire alle nette delimitazioni fra il primo e il secondo spazio. L'area di transizione non chiaramente definita come privata o pubblica può infatti fungere da connessione: per i residenti risulta molto più facile spostarsi all'esterno e così le conseguenti attività. Tre sono i punti chiave che aiuterebbero in tale proposito:

- una facile via di accesso e di uscita → se per esempio è necessario usare una scala o un ascensore per raggiungere l'esterno, i contatti con il mondo esterno si riducono drasticamente³⁹. La gente esce ed entra nella propria abitazione senza avere l'opportunità di sviluppare altre attività. Secondo Gehl dunque le abitazioni devono essere basse (non in complessi di appartamenti), direttamente comunicanti con l'esterno (si deve poter uscire facilmente dalla cucina o dal soggiorno per svolgere fuori la propria attività) e possibilmente alla stessa altezza, senza esagerati dislivelli.
- un buon posto in cui stare direttamente in fronte all'abitazione → un motivo per cui si ha un basso numero di attività esterne all'abitazione è perchè manca un posto dove stare. Un valido aiuto potrebbe arrivare da una panca, o dai giardini di

³⁹ Nel prossimo capitolo verrà approfondita l'importanza della presenza all'interno dell'*in-between* dei residenti.

ingresso. Il semplice utilizzo di questi ultimi porta ad attività secondarie, quali discorsi, giardinaggio, ecc..

- Qualcosa da fare → l'area di transizione si trova nella prossimità della relativa abitazione, quindi risulta più facilmente accessibile e porta i residenti più facilmente a svolgere attività all'esterno. Quest'ultima nella maggior parte dei casi si sviluppa in seguito in un'altra attività (dalla semplice lettura di un libro si può iniziare un discorso con un passante o il vicino, o ancora ci si può dare al giardinaggio mentre si nota che comincia a crescere l'erba, ecc..).

Cosa non va sottovalutata è l'influenza che si esercita su chi ci vede. Come già accennato prima, il campo visivo risulta dunque essere un fattore estremamente importante. Come Gehl lo definisce, "*life between buildings is potentially a self-reinforcing process*". Ciò vuol dire che si tratta di una reazione a catena. Vedere altri all'opera è un motivo per iniziare noi stessi la stessa o un'altra attività. È un comportamento facile da distinguere anche nei bambini: se un bambino vede altri coetanei che giocano ai giardinetti vorrà prendere parte anche lui al gioco. Ecco perchè le scuole hanno una struttura che non permette di osservare con facilità la vita esterna, per non distrarre gli alunni. Al contrario è questo l'effetto desiderato nelle strade residenziali. Deve dunque esserci vita nelle strade per continuare a renderle vivaci.

È infatti un processo che può svilupparsi anche negativamente: non succede nulla perchè non succede nulla.

Prima si è parlato anche del senso di sicurezza: non solo si intende riferito alla criminalità (argomento che verrà approfondito successivamente), né solamente al riparo dal maltempo, o ancora dal traffico, ma anche come sensazione interiore. Chi sta fuori a sedere lo fa perchè c'è qualche esperienza da fare, perchè c'è qualcosa da vedere. E lo fa stando al "sicuro", con alle spalle la propria abitazione. Il bambino che gioca davanti alla porta è in una posizione dove può osservare tutto l'intorno, ma nello stesso tempo può correre dentro al sicuro nella propria casa. Questo comportamento è stato riscontrato negli studi dell'architetto in varie situazioni: che fosse una piazza o una strada i punti con una maggiore percentuale di persone intente a osservare o a discorrere, sono quelli distribuiti lungo i bordi di una piazza o intorno a colonnine, o a fontane, ecc.. perchè si ha un campo visivo più ampio e perchè si ha un maggiore senso di "protezione". Lo stesso succede nella zona di transizione a ridosso delle abitazioni.

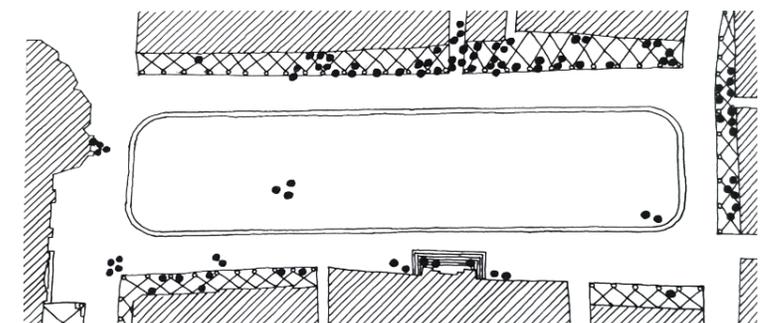
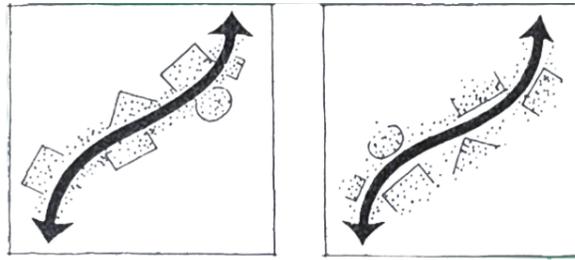


Figura 15: Piazza ad Ascoli Piceno. La maggioranza delle persone tende a sostare lungo i bordi della piazza.

Il terzo quesito riguarda se **aprire verso l'esterno o chiudersi**.



Ancora una volta la percezione ottica risulta essere di grande importanza. Non a caso i club risultano più frequentati quando si riesce a vederli, anziché solo "saperli" nei sotterranei. I bar e i ristoranti sfruttano lo stesso principio.

Ciò non vuole essere inteso solamente come la necessità di grosse vetrate, ma anche come esperienza per le strade. L'occhio vuole la sua parte, questo si traduce con una predilezione per alcune strade rispetto ad altre.

Innanzitutto quelle strette sono preferibili, in quanto consentono di notare più dettagli. Non solo la distanza conta in questo caso, ma anche la velocità con cui si percorre un certo tratto. Ovviamente più si tenderà ad accelerare meno dettagli verranno visualizzati e ricordati. Riducendo la velocità da 60 a 6 km orari il numero di persone che appaiono per strada sarà dieci volte tanto, in quanto ogni persona sarà nel campo visivo dieci volte più a lungo. Ancora il *woonerf* risulta essere un buon compromesso.

Negli ultimi anni si ha avuto la tendenza di chiudere alcuni spazi, come ad esempio i centri commerciali: in questo caso lo spazio risulta più protetto in termini di riparo dal tempo e di protezione rispetto al traffico, ma ciò non giova alla città, in quanto all'esterno nulla di quello che succede internamente viene osservato ed esternamente viene svuotata la città, ricollegando il tutto al processo negativo *non succede niente perchè non succede niente*.

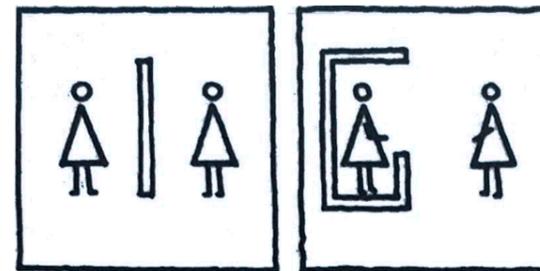
2.3 Dettagli progettuali

Anche la progettazione delle abitazioni non va trascurata, in quanto è l'immediato ambiente che determina molte attività dei residenti. Si è già parlato della qualità come fattore determinante, e in tal proposito Ghel aveva confrontato due quartieri simili differenziati solo per la cura dei dettagli. Si trattava della strada di Galgebakken e quella di Hyldebjergvej: il primo era maggiormente usato in termini di attività nell' *in-between*, mentre il secondo, più povero in dettagli risultava essere una strada povera di vita sociale.

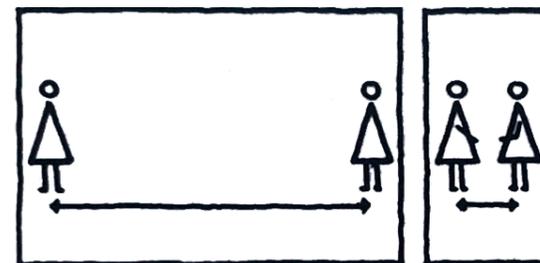
È già stato asserito che le abitazioni devono avere un facile ingresso e presentare "soft edges" per rendere la strada più invitante, abitazioni basse per aumentare l'armonia con la strada ed evitare complessi di appartamenti, ed infine strade strette per consentire la percezione di più dettagli.

Le facciate sono inoltre preferibilmente strette, in quanto si ottiene un effetto più vario: la conseguenza è un maggior numero di dettagli da percepire e quindi un minore senso di noia percepita. Le strade dove vi sono lunghe vetrate di uffici o banche risultano essere i percorsi più noiosi e più evitati dalle persone. Ancora una volta "vedere" è la parola chiave.

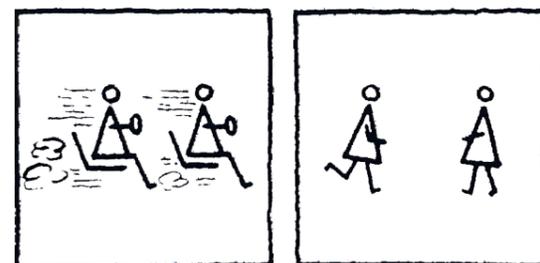
I seguenti schemi riassumono come la qualità delle strade residenziali possa invogliare le persone a dialogare maggiormente e conseguentemente a passare più tempo fuori.



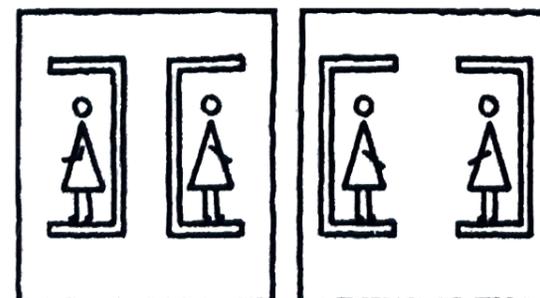
Un muro divisore è una netta barriera, mentre un cancello o un muretto limitrofo segnano il confine, ma consentono allo stesso tempo un ampio campo visuale e la possibilità di conversazioni con vicini o passanti.



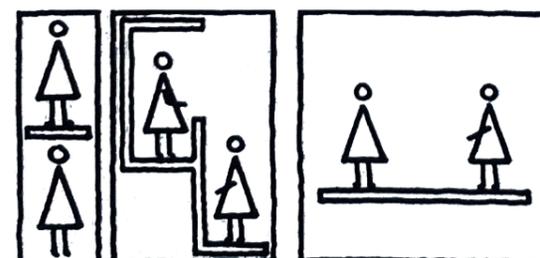
La distanza quando è limitata consente di percepire più dettagli e aumenta la possibilità di sviluppare un discorso



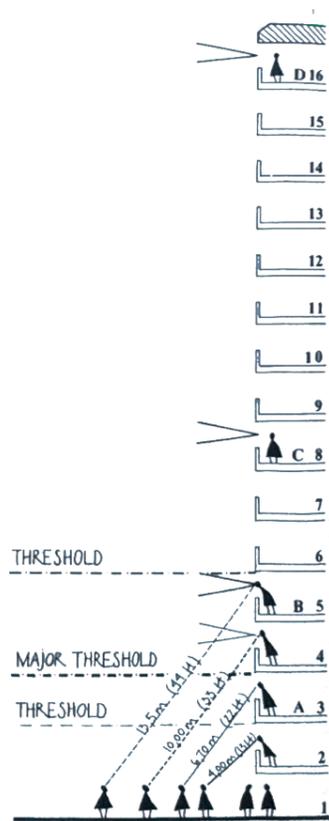
La velocità ostacola la percezione dei dettagli e la possibilità di incontri e relative conversazioni



L'affaccio reciproco delle abitazioni aiuta nettamente a sviluppare discorsi casuali con vicini.



Il dislivello ostacola il campo visivo e diminuisce nettamente la possibilità di svolgere un discorso.



Quest'ultimo punto può essere spiegato facilmente. Le attività che accorrono su uno stesso livello possono essere vissute da chiunque tra il raggio di 20-100m, ma ciò viene ridotto drasticamente quando il fatto accade a un altro livello.

Come si può appurare dallo schema di Jan Gehl, solo fino al quarto piano è possibile avere contatti col piano terreno. Solo da primo piano si possono avere contatti maggiori con chi sta di sotto. A salire i residenti fanno sempre più fatica a dialogare.

Capitolo III

La necessità dell'*in-between*

3.1 La rivendicazione dello *stoep*

Secondo la teoria di van Dorst elaborata nel 2005, la necessità di abbellire e l'arte in generale derivano da due desideri innati nell'uomo⁴⁰, ovvero il "prospetto" e il "rifugio". Questi due desideri erano stati spiegati a loro volta da Appleton nel 1975, secondo il quale l'uomo sarebbe spinto dalla ricerca dell'opportunità, tradotta come prospetto, e ancora dalla ricerca di sicurezza tradotta invece come rifugio. In tale interpretazione, la rivendicazione e la caratterizzazione dello *stoep* sarebbe da intendere come la traduzione dell'opportunità di accrescere il proprio spazio e della ricerca della sicurezza. Tutto ciò raggiunto attraverso l'abbellimento e la personalizzazione dell'*in-between*. Ma ciò non basta a spiegare il motivo di questo comportamento, né tutte le sue finalità.

Finora è stato dunque appurato come l'*Hollande Stoep* sia in primo luogo gradevole da vedere. Una strada i cui lati siano caratterizzati da personalizzazioni è di gran lunga più invitante di una contrassegnata dall'anonimato. La strada infatti non sussiste come infrastruttura a sé stante o come ambiente unicamente funzionale, ma soprattutto come ambiente pieno di esperienze⁴¹. Era già stato messo in evidenza come i sensi e i ricordi suscitino impressioni, le quali a loro volta influenzano la rispettiva attrattiva del luogo. Tralasciando i ricordi e i vari sensi a eccezione della vista, si può intuire quanto facilmente sia trasformabile un posto. Uno spazio anonimo, non rivendicato da nessuno, non invita a sostare, per cui si presenterà meno affollato e popolato all'occorrenza da veloci passanti. Ecco perché la città "all'altezza dell'uomo" risulta di vitale importanza: il piano terreno (da intendersi la facciata) potrà anche corrispondere solo al 10% di un edificio, ma contribuirà per il 90% a suscitare impressioni⁴².

In secondo luogo facilita il passaggio da un'area funzionale all'altra (in questo caso dalla sfera privata a quella esterna): chi è intenzionato a entrare ha già sperimentato una forma di benvenuto e si è già fatto un'idea sui proprietari; chi invece esce dall'ambiente privato avrà a disposizione ancora una zona in cui sentirsi ancora a casa senza però sentirsi al "chiuso". Attraverso una visuale evolutiva l'uomo ha da sempre preferito trovare rifugio al margine dei boschi e in generale dove era facile tenere sotto controllo l'ambiente esterno e rispondere alle evenienze⁴³. Chi usa l'*in-between* può tenere d'occhio tutto l'ambiente circostante mentre si trova ancora nel suo territorio, può controllare i propri figli mentre giocano fuori, o semplicemente chi passa e cosa succede nella strada.

40 Van Dorst M., *Een duurzaam leefbare woonomgeving, Fysieke voorwaarden voor privacyregulering*, Delft, Eburon, 2006, p.

41 Karssenbergh H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016, p. 14

42 Karssenbergh H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016, p.16

43 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 12

Vi sono però numerosi vantaggi che si possono trarre dall'uso e dalla manutenzione continua di questo spazio, alcuni dei quali diretta conseguenza dei due aspetti prima elencati.

3.2 Lo stoep in difesa della privacy

Come già detto in precedenza, verrà tenuto conto solamente delle abitazioni direttamente aggettanti sul marciapiede, cioè direttamente in contatto con il pubblico. Logicamente chi cammina lungo il marciapiede può passare vicino quanto gli pare alla facciata dell'edificio e buttare addirittura uno sguardo all'interno della casa. Da sempre le finestre sono un elemento importante nelle facciate degli edifici olandesi, in quanto occupano gran parte della superficie. Di conseguenza risulterà ancora più facile sbirciare all'interno delle case se non presenti degli elementi coprenti.



Figura 16: Foto raffigurante un monumento statale di Middelburg, in Spanjaardstraat 15
Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Middelburg,_Spanjaardstraat_15.jpg

Entra dunque in gioco un fattore culminante, la *privacy*. Tutelare la propria privacy ha attualmente assunto un significato restrittivo, nel senso che viene tradotto come un processo in cui le persone cercano di evitare le interazioni con altra gente. Secondo questa visione la privacy tende in parte a essere considerata negativamente, alla luce anche di quanto in seguito si dimostrerà circa l'importanza dei contatti sociali. Si preferisce dunque far ricorso a quanto suggerì Irwin Altman, secondo cui la privacy è essere:

“a selective control of access to the self or to one's group”⁴⁴

cioè

“un controllo selettivo dell'accesso allo stesso o a un gruppo”

Ancora:

“Privacy mechanisms define the limits and boundaries of the self. When the permeability of these boundaries is under the control of a person, a sense of individuality develops. But it is not the inclusion or exclusion of others that is vital to self definition; it is the ability to regulate contact when desired.”⁴⁵

cioè

“I meccanismi della privacy definiscono i limiti e i contatti dello stesso. Quando la permeabilità di questi finisce sotto il controllo di una persona, si sviluppa un senso di individualità. Però non è l'inclusione o l'esclusione degli altri ad essere vitale alla stessa definizione; è l'abilità, quando voluto, di regolare contatti.”

Altman pone in una prospettiva diversa la definizione: secondo lui infatti, la privacy è l'abilità di controllare i contatti e la capacità di definire i propri limiti. Infatti, sempre secondo Altman, la privacy assolverebbe a tre funzioni⁴⁶:

- gestione delle interazioni sociali
- stabilire piani e strategie per interagire con gli altri
- sviluppo e mantenimento di una propria identità.

Ciò non vuol dire che viene evitato l'individualismo o che non si ha la necessità di avere uno spazio privato e non esposto al resto del mondo, ma che si ha bisogno di regolazioni. Chi abita in una determinata casa ha dunque bisogno di regolare la propria privacy⁴⁷, ovvero

⁴⁴ Altman I., *The Environment and Social Behavior: Privacy, Personal Space, Territory, Crowding*, Boston, Brooks/Cole Publishing Company, 1975. p.18

⁴⁵ Altman I., *The Environment and Social Behavior: Privacy, Personal Space, Territory, Crowding*, Boston, Brooks/Cole Publishing Company, 1975. p.50

⁴⁶ Altman I., *Privacy: a Conceptual Analysis, Environment and Behaviour*, vol 8, n. 1, 1976, p. 68

⁴⁷ Karssenberg H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016, p. 100

stabilire regole sulle interazioni sociali, in quanto alcuni spazi dovranno essere sentiti personali, di cui solo un gruppo ristretto può farne parte.

L'ambiente deve poter offrire l'opportunità di creare interazioni e nello stesso tempo anche di evitarle. Non ci fosse la possibilità di equilibrare la privacy secondo i bisogni di ciascuno, si otterrebbe un sottrarsi generale ai contatti sociali, con il risultato di provocare solitudine, stress sociale e anonimia⁴⁸. Il meccanismo descritto nel 1991 da Van Dorst e Van de Wal è il "privacy zoning", "ovvero un sistema di zone che si distinguono per il significato in base all'interazione sociale. Questa creazione di zone è fisicamente leggibile e socialmente riconosciuto, in modo tale da suscitare chiarezza in ognuno"⁴⁹. Infatti, a seconda dell'attività e della destinazione di un ambiente, il residente ha più o meno bisogno di interazioni. Tutelare dunque questi spazi privati richiede attenzione, soprattutto per quelle zone al piano terra adiacenti alla strada. A questo punto si distinguono tre tipi di soluzioni⁵⁰. Nel primo caso si adottano elementi schermanti quali tende, opacizzazione tramite satinatura del vetro, veneziane o tende impostate a metà dell'apertura vetrata e infine l'uso dello spazio dell'*in-between*.

Se si osserva la figura 17 si può notare come la tenda funga da barriera completa. Questa opzione sembra essere il risultato di una ricerca di privacy. Il marciapiede infatti non risulta essere molto profondo, per cui i passanti sono obbligati a camminare lungo la facciata dell'edificio, avendo perciò grande possibilità che lo sguardo scivoli verso l'interno. La tenda ha lo scopo dunque di dividere. Non si vede nulla all'interno, per cui il proprietario potrebbe usare il probabile soggiorno liberamente, senza paura di essere infastidito da sguardi esterni. In questo caso le sfere pubbliche e private sono nettamente divise.

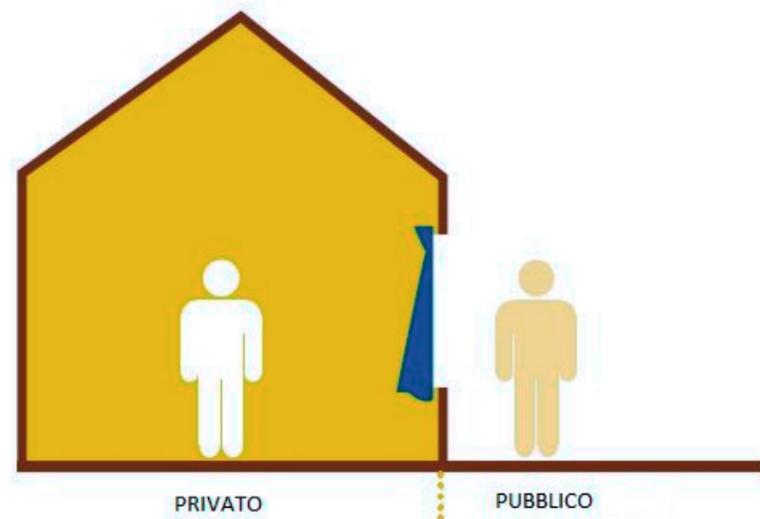


Figura 17: schema ritraente spazio privato verso quello pubblico.

Fonte: van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015

48 Van Dorst M., *Een duurzaam leefbare woonomgeving, Fysieke voorwaarden voor privacyregulering*, Delft, Eburon, 2006, p. 286

49 Van Dorst M., *Een duurzaam leefbare woonomgeving, Fysieke voorwaarden voor privacyregulering*, Delft, Eburon, 2006, p. 123

50 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, pp. 18-22

Chi entra riceve un senso di benvenuto solamente all'interno dell'edificio e chi esce si ritrova direttamente sul suolo pubblico senza avere uno spazio di transizione. Questa opzione ha inoltre lo svantaggio di chiudere anche il proprietario fuori dal mondo⁵¹ (vedi fig. 18).



Figura 18:Foto ritraente finestre semi-oscurate

Fonte: <http://www.raamfolieparadijs.nl/ons-werk/>



Figura 19:Foto ritraente finestre semi-oscurate viste dall'interno

Fonte: <http://www.raamfolieparadijs.nl/ons-werk/>

51 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 19

Se è vero che nessuno vede all'interno, chi si trova nel salotto non distingue nettamente che cosa succede fuori, o chi passi lungo la strada durante la giornata. Si tratta dunque di una condizione individualizzante e, nel caso della figura 13, di anonimìa.

In questo caso la tenda o l'elemento schermante ha la funzione di barriera, non vi è nessun contatto visivo fra esterno e interno e di conseguenza si è liberi di usare indisturbati anche lo spazio adiacente alla strada.

Molti però non sopportano questa reclusione e optano dunque per una soluzione quale le pellicole per finestre applicate in modo tale da impedire parzialmente la vista interna (vedi fig. 20).

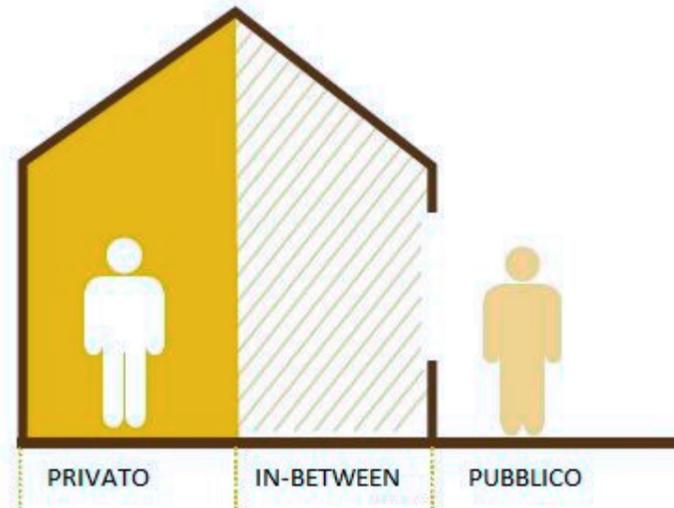


Figura 20: schema ritraente spazio privato, ibrido e pubblico.
Fonte: van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015

Viene considerata una via intermedia, in quanto risulta ancora una barriera verso l'esterno per il proprietario della casa, ma nello stesso tempo gli consente di vedere, anche se parzialmente, al di fuori. Stessa situazione si verifica quando si fa uso di tende poste a metà altezza della superficie vetrata.

Nel caso in cui i proprietari decidano di evitare elementi oscuranti, la situazione che si viene a creare corrisponde a quella dello schema raffigurato nella figura 20.

La sfera pubblica si estende fino a sfiorare il muro, per cui le stanze a contatto con la strada risulterebbero poco private. Si potrebbe creare stress, in quanto non si vivrebbe come "casa" quest'ultimo spazio e si subirebbe il continuo contatto esterno, cambiando il sistema di zonizzazione stabilito per creare un ambiente confortevole.

Appropriandosi invece dello spazio anteriore, ci si sentirebbe meno soggetti a sguardi provenienti dalla sfera pubblica, per due motivi⁵²: innanzitutto perché posizionando una panca, un vaso o un *geveltuin*⁵³ l'attenzione del passante sarebbe attirata in un primo momento da questi oggetti e solo in

⁵² van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 20

⁵³ Successivamente definito

un secondo momento dall'interno dell'abitazione; inoltre, chi passa lungo il marciapiede è costretto a distanziarsi dal muro dell'edificio e di conseguenza dalla finestra. Questo meccanismo si può anche tradurre come segue: nei casi precedenti la barriera che separava e conteneva le varie sfere corrispondeva al muro; distanziando ora i confini territoriali privati oltre al muro tramite questa zona ibrida, come viene definita da M.J. Van Dorst⁵⁴, si viene a creare uno spazio ancora sicuro, connesso all'abitazione, utilissimo per l'interazione sociale e che permette di dare un carattere più privato all'interno dell'edificio. Ciò che viene esposto al di fuori del muro non viene però sentito come qualcosa di non proprio: anche se è meno protetto dalle interazioni con i passanti, l'oggettistica nello spazio di transizione risulta essere posizionata in una zona dell'abitazione semplicemente più esposta. Chi vedrà un conoscente o un passante sedersi sulla panca posizionata al di sotto della propria finestra elaborerà il fatto come un'invasione di proprietà e violazione della privacy⁵⁵.

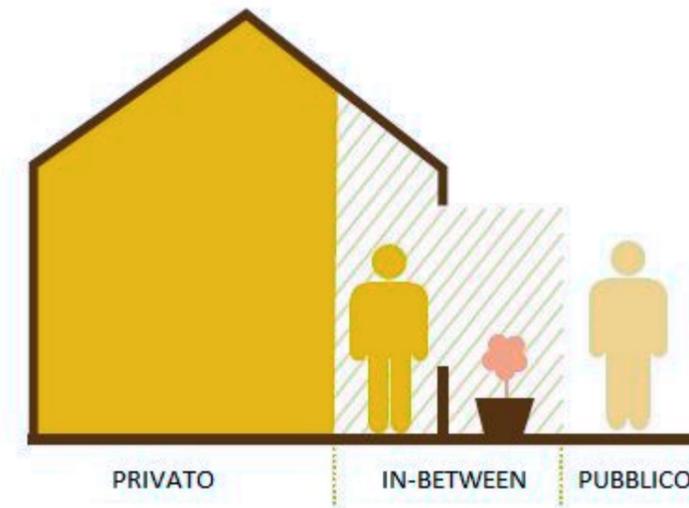


Figura 21: schema ritraente spazio privato, ibrido e pubblico.
Fonte: van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015

3.3 Lo stoep per una maggiore coesione sociale

Spesso la città viene vista come un luogo dove i contatti sociali vengono ridotti al minimo. A causa infatti del suo carattere eterogeneo, i cittadini vengono a contatto con persone che reputano diverse, strane o anticonvenzionali, per cui nella sfera pubblica si cerca di evitare qualsiasi vicinanza, come risultato della paura e della diffidenza⁵⁶. Secondo Lofland, questo porta alla creazione di posti nella città dove possano sentirsi a casa e a proprio agio, sicuri dal mondo esterno. Accade dunque che, privatizzando uno spazio prima appartenente alla

⁵⁴ Van Dorst M., *Een duurzaam leefbare woonomgeving, Fysieke voorwaarden voor privacyregulering*, Delft, Eburon, 2006, p. 290

⁵⁵ van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 20

⁵⁶ Fischer C., *The Public and Private Worlds of City Life*, *American Sociological Review*, vol 46, n. 3, 1981, p. 306-316

sfera pubblica, si venga a delineare “una trasformazione locale”⁵⁷: vuol sottintendere l'uso continuato dello stesso spazio, in modo tale da imparare a considerarlo un dominio privato, un “home territory”⁵⁸. Però, la sensazione di essere in un ambiente proprio, di casa, non deriva solamente dal porre oggetti privati, ma anche dall'uso continuo di questo⁵⁹. Questi ragionamenti sembrano spiegare ulteriormente la natura dell'in-between o della “zona ibrida”⁶⁰. Da questo spazio, se percepito come un'estensione della propria abitazione, il proprietario può sentirsi in una zona sicura e nello stesso tempo sperimentare l'esterno; di conseguenza, inizierà a prendersi cura delle piante, o spazzare il marciapiede o semplicemente sfruttarlo per leggere un libro, controllare i bambini mentre giocano fuori. In tale senso si ha una vera e propria privatizzazione, si crea dunque uno spazio semi-privato. Passando più tempo in questa zona “esposta” al mondo esterno, si impara a osservare quest'ultimo: si salutano i vicini, si scambiano chiacchiere con essi o anche con i passanti. Ciò che accade dunque è, come dice Fischer, la creazione di una “famigliarità pubblica”⁶¹.



Figura 22: Daniel Heussen. Strada residenziale
Fonte: <https://ruimtevolk.nl/publicaties/de-stoep-ontmoetingen-tussen-huis-en-straat/>

Queste sono interazioni superficiali e ripetute, avvenute in spazi semi-pubblici. Si parte scambiandosi alcuni convenevoli e si arriva a conoscere per nome una persona e a sapere dove abita un particolare individuo: in pratica a conoscere superficialmente una persona e a

saperla valutare. Come già detto, la città è considerata anonima e fredda, spesso i vicini non si conoscono o non si sono mai visti e l'individualismo che deriva da questo distanziamento dall'esterno è la diretta conseguenza della paura dell'ignoto. A maggior ragione le poche informazioni che si riescono a percepire della persona che sta di fronte permettono di valutarla e capire le sue abitudini, la sua cultura o la sua classe sociale, contribuendo ad accrescere il senso di confidenza e di sicurezza⁶². Viceversa, personalizzando lo stoep, anche i proprietari raccontano qualcosa di sé: non tutti pongono un vaso o un giardinetto, alcuni preferiscono nani da giardino, altri fontane. Si può supporre che chi sistema una panca abbia un carattere sociale e che gli faccia piacere scambiare alcune parole sul più o il meno; ancora, chi colloca fuori souvenir provenienti da altri paesi sia una persona a cui piace viaggiare. Sembra dunque esserci già un'interazione solamente grazie al meccanismo di osservazione.

Secondo uno studio condotto da Oddvar Skjaeveland e Tommy Garling, l'80% delle interazioni fra vicini avviene nello spazio dell'in-between⁶³; e ancora, secondo Jan Gehl, il 70% delle attività di lunga durata nei quartieri residenziali si svolgono nelle aree semi-pubbliche⁶⁴. Ciò sembra evidenziare quanto questo tratto sia importante per implementare i contatti sociali. Infatti, l'appropriazione del marciapiede non è sinonimo di chiusura, né ostacola il passaggio di passanti. Al contrario, questo meccanismo può incoraggiare il passaggio di più persone: adornando i stoep infatti la strada riceve un aspetto molto più gradevole. Secondo la teoria di Hans Karssenber e Jeroen Laven, la parte di un edificio che ha un maggiore impatto sulle persone è proprio quello che si trova al piano terreno⁶⁵.

“Plinths are crucial for the experience and attractiveness of the urban space, both in residential and commercial areas. Research shows that if the destination is safe, clean, relaxed and easily understood, and if visitors can wander around with their expectations met or exceeded, these visitors will remain three times longer and spend more money than in an unfriendly and confusing structure.”⁶⁶

ossia

“I piani terreno sono elementi cruciali per l'esperienza e l'attrattiva dello spazio urbano, sia per aree residenziali sia per aree commerciali. Ricerche indicano che se la destinazione è sicura, pulita, rasserenante e facilmente comprensibile e se i visitatori possono passeggiarvi essendo le loro aspettative raggiunte o superate, questi rimarranno tre volte più a lungo e vi spenderanno più in materia di denaro che in un ambiente ostile e in una struttura confusa.”

57 Lofland L. H., *A World of Strangers, Order and Action in Public Open Space*, New York, Basic Books Inc., 1973, p.118

58 Lofland L. H., *A World of Strangers, Order and Action in Public Open Space*, New York, Basic Books Inc., 1973, p.119

59 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat.*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 185

60 Van Dorst M., *Een duurzaam leefbare woonomgeving, Fysieke voorwaarden voor privacyregulering*, Delft, Eburon, 2006, p.290

61 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat.*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p.125

62 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat.*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 126

63 Skjaeveland O., Garlign T., *Effects of Interactional Space on Neighbouring, Journal of Environmental Psychology*, vol. 7, n. 3, 1997, pp. 181-198

64 Skjaeveland O., Garlign T., *Effects of Interactional Space on Neighbouring, Journal of Environmental Psychology*, vol. 7, n. 3, 1997, p. 182

65 Karssenber H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016, p. 14

66 Karssenber H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016, pp.15-16

Come già detto nel precedente capitolo e illustrato in quest'ultima parte, l'*in-between* deve essere accogliente e invitante, in modo da invogliare le persone a sostare. Diversi studi hanno infatti dimostrato quanto in una strada anonima ci si fermi di rado a parlare con un conoscente o amico, e se lo si fa è solamente per un breve lasso di tempo⁶⁷.

Investire su questo meccanismo di socializzazione è importante nelle strade residenziali: le interazioni con il vicinato sono le più fragili fra i contatti di un individuo, essendo queste meno intense di quelle con colleghi, amici o familiari⁶⁸.

Sebbene negli anni siano stati organizzati punti di ritrovo per stimolare la coesione sociale, questi risultano essere meno efficienti, in quanto posti all'interno di edifici chiamati "*buurthuizen*". Ovviamente, l'apporto che danno è significativamente inferiore ai rispettivi punti di ritrovo esterni. Non a caso è stato citato nel capitolo precedente Jan Gehl:

*“een biljartclub die zich aan de straat bevindt zal meer leden werven dan een club die zich in de kelder van datzelfde gebouw heeft gevestigd”*⁶⁹

ossia

“un club di biliardo collocato lungo la strada attirerà più partecipanti che un club collocato nelle cantine di uno stesso edificio.”

L'architetto distingue inoltre tre tipi distinti di attività da svolgere al di fuori della propria abitazione, elencate e illustrate nel libro "*Life Between Buildings: Using Public Space*":

- ATTIVITA' NECESSARIE → quelle attività che non possono essere evitate quali il andare al lavoro, andare a fare la spesa, andare a scuola, ecc..;
- ATTIVITA' OPZIONALI → quelle attività che si sceglie di svolgere, come una passeggiata, prendere il sole, leggere un libro sulla panchina, ecc..;
- ATTIVITA' SOCIALI → ovvero quelle attività che comprendono le interazioni fra individui, ad es. i bambini mentre giocano, conversazioni, scambi di convenevoli o ancora attività collettive.

L'autore evidenzia inoltre l'importanza di un ambiente qualitativamente buono, in quanto uno qualitativamente scarso indurrebbe solamente la prima tipologia di attività, quelle inevitabili. Al contrario, in un ambiente che risulta "piacevole" (come già asserito da Hans Karssenbergh e Jeroen Laven) le attività opzionali aumentano.

Queste sono importanti, poiché solamente spendendo più tempo fuori a contatto con la sfera pubblica accresce il numero delle interazioni, da quelle passive a quelle sempre più confidenziali⁷⁰. Lo schema rappresentato nella figura 23 indica il rapporto tra questi fattori. È evidente quanto l'ambiente sia significativo per quanto riguarda il numero delle attività

67 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 138

68 Gesthuizen M., Veldheer V., *Sociale Samenhang in de Wijk*, Nijmegen, Nederlandse Sociologische Vereniging, 2009, p. 12

69 Gehl J., *Leven Tussen Huizen*, Zutphen Walburg Pers B.V., 1978, p. 97

70 Gehl J., *Leven Tussen Huizen*, Zutphen Walburg Pers B.V., 1978, pp.11-15

opzionali, quelle cioè alla base delle relazioni sociali.



Figura 23: Schema ritraente le diverse proporzioni in base alle varie caratteristiche.

Fonte: Gehl J., *Leven Tussen Huizen*, Zutphen Walburg Pers B.V., 1978

Egli ha inoltre ideato una scala che illustra le diverse tipologie di conoscenze e interazioni, qui di seguito riportate⁷¹.

Maggiore intensità	Amicizia stretta
	Amicizia
	Conoscenza
Minore intensità	Contatto passivo (ovvero quello in cui “si vede e si sente” una persona)

Nonostante molti suppongano che il semplice incrocio di sguardi non consista in una vera e propria interazione, diversamente da quanto asserito dal sociologo Thaddeus Muller: quest'ultimo sostiene infatti che il solo scambio di sguardi sottintende un messaggio implicito di presenza e di duplice consapevolezza⁷².

Quando ci si ritrova in un ambiente povero in termini qualitativi e che quindi non supporta le interazioni sociali, i contatti di minore intensità tendono a scomparire per primi⁷³.

Essendo proprio questi ultimi ad avere grande importanza, è essenziale aumentare luoghi

71 Gehl J., *Leven Tussen Huizen*, Zutphen Walburg Pers B.V., 1978, p. 17

72 Muller T., *De warme stad*, Utrecht, Jan van Arkel, 2002, p. 58

73 Gehl J., *Leven Tussen Huizen*, Zutphen Walburg Pers B.V., 1978, p.19

che offrano l'opportunità dell'insorgere di questi tipi di contatti. Nei vicinati infatti, da un semplice contatto passivo ripetuto nasce la pubblica familiarità (come detto prima) e da questa può nascere un contatto sempre più concreto. Da ciò risulterebbe più facile rivolgersi a un vicino per chiedere in prestito una tazzina di zucchero o aiuto per svolgere una qualsiasi attività. Il fine ultimo deve dunque consistere nella creazione di spazi che portino a una maggiore coesione sociale e che la mantengano nel tempo.

Non solo l'ambiente deve essere gradevole per invitare al contatto con le persone, ma deve esserci anche l'occasione per interagire. Devono esistere attività opzionali che portino al contatto sociale. Quindi, si tratta di fattori qualitativi se si parla dell'ambiente e quantitativi se si parla di attività esterne alla casa⁷⁴.

Vi sono quattro fattori che potrebbero influenzare negativamente la coesione sociale⁷⁵:

- un'alta mobilità in termini di trasloco;
- maggioranza di residenti con uno stato socio-economico basso⁷⁶;
- grandi differenze culturali⁷⁷;
- numerose famiglie con problemi⁷⁸.

Secondo studi condotti da Beate Völker, anche il livello di studio può garantire o compromettere una solida coesione sociale: è stato appurato infatti che persone con un più alto grado di studio si coinvolgono più difficilmente con il vicinato e viceversa. Probabilmente, ciò è imputabile all'alto compenso che queste persone ottengono in campo lavorativo e che permette loro di non coltivare alcun rapporto con il vicinato⁷⁹.

Si tratta di fattori esterni, che non sono direttamente rettificabili.

Ciò che però aiuta è la pressione sociale che viene a crearsi quando un gruppo di persone inizia a creare lo *stoep* e a mantenerlo. Secondo Eric van Ulden e Sander van der Ham:

*“De overgangszone en de stoep
mogen dan natuurlijke plekken zijn waar ontmoeting kan ontstaan, het zijn ook
plekken waar mensen sociale druk kunnen voelen”⁸⁰”*

ossia

⁷⁴ van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 138

⁷⁵ de Boer N., Duyvendak J. W., Engbersen G., Engbersen R., van Ewijk R., Hens H., Hortulanus R., Karsten L., van der Lans J., Leene I., Nieborg S., Oldersma J., Plempers E., Schakenraad W., Spierings W., Sprinkhuizen A., Tonkens E., Tops P., Valkestijn M., Verhaar O., Verplanke L., van Vliet K., Weterings R., *Open Deuren, Sleutelwoorden van lokaal sociaal beleid*, Eindhoven, N.I.Z.W., 2002, p.157

⁷⁶ Chi presenta uno SSE basso è meno portato a partecipare alle attività presenti nella sfera pubblica

⁷⁷ Non è rischiosa la differenza culturale dentro un gruppo, bensì tra gruppi

⁷⁸ Anche in questo caso individui si ritrarrebbero più facilmente dalla scena pubblica

⁷⁹ Gesthuizen M., Veldheer V., *Sociale Samenang in de Wijk*, Nijmegen, Nederlandse Sociologische Vereniging, 2009, p. 15

⁸⁰ van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 37

“La zona di transizione e il marciapiede possono essere spazi consueti dove possano avvenire incontri, sono anche spazi dove le persone possono sentire una pressione sociale.”

La pressione sociale ha un lato positivo (quello riguardante la sicurezza, che verrà più ampiamente descritto nel paragrafo successivo), ma anche uno negativo. In pratica capita che, vedendo i vicini mantenere accuratamente il loro spazio ibrido, qualcuno venga colto da un senso di colpa e si senta obbligato fare lo stesso. Sebbene questi sentimenti risultino a volte negativi, è proprio lo sfruttamento di questo prolungamento della propria abitazione il fine da raggiungere.

Significativa risulta essere la tabella seguente, con la quale Gwen van Eijk riepiloga e mette in evidenza i risultati di una ricerca sottolineando la differenza percentuale fra chi usa l'*in-between* e chi no.

		Chi USA l' <i>in-between</i>	Chi NON USA l' <i>in-between</i>
Livello di conoscenza	Non conosce	0	2
	Conosce di vista	16	43
	Conosce per nome	84	55
		100	100

Due risultati sono di particolare rilievo: innanzitutto, dimostrano quanto l'uso della zona ibrida comporti la conoscenza almeno visiva delle persone; in secondo luogo, dimostra quanto l'uso contribuisca a legare al minimo una conoscenza familiare. Ciò porta a un'altra diretta conseguenza: la sicurezza per la strada (spiegata più approfonditamente nel paragrafo che segue). Lo *stoep* ha dunque, come già detto, un ruolo chiave relativamente alla percezione che chi passa per una strada ottiene.

3.4 Coesione sociale come base per la sicurezza

L'espressione chiave per questo concetto è “controllo sociale”. Questa locuzione ha avuto diverse definizioni; qui verrà indicato come meccanismo che permetta di ridurre o eliminare comportamenti criminali. Oscar Newman nel 1996 scrive nel suo libro “*Creating Defensible Spaces*”:

“By eliminating the functionless no-man’s land that no resident can control, we should also reduce crime and fear of crime. Tenants should feel they now had the right to impose social controls and pressures on strangers and neighbors”⁸¹

ossia

⁸¹ Newman O., *Creating defensible spaces*, Collingdale, Diane, 1997, p.74

“Eliminando il meccanismo disfunzionale della “*terra di nessuno*” che nessun residente riesce a controllare, ridurremmo anche il crimine e la paura del crimine. Gli abitanti dovrebbero sentirsi in potere di imporre controllo sociale e pressione sugli sconosciuti e sui vicini.”

Interessante da sottolineare è come sostiene l'importanza del “sentirsi in potere” che deve avere ogni residente. Questa consapevolezza scaturisce in conseguenza del meccanismo di appropriazione. Quando si sente la responsabilità dovuta alla proprietà di qualcosa, in questo caso lo *stoep*, si è maggiormente propensi a imporre le proprie regole. Quando questo meccanismo viene esteso a tutta la strada, quest'ultima tende a cambiare le proprie caratteristiche: verrà ritratta una strada rivendicata e sicura. Sfruttando queste zone ibride, infatti, ci sarà sempre qualcuno (che sia il vicino che sta spazzando lo *stoep* o la signora a fianco che controlla i bambini mentre giocano fuori o ancora le signore sedute sulle panche a chiacchierare o a lavorare ai ferri) intento a notare qualsiasi cosa succeda nel vicinato.

Si tratta di un meccanismo a spirale: più il residente sentirà che la zona esterna sia sicura, più tenderà a usarla, rendendola a sua volta ancora più controllata.

Certo è che una sola persona non sempre tenderà a ribellarsi se vedesse qualcuno rovinare qualcosa altrui. È necessario che i residenti comprendano l'importanza del sentirsi uniti e del sostenersi a vicenda⁸². Ovviamente, oltre alla coesione sociale è necessario avere principi in comune. Ancora una volta l'uso dello *stoep* permette ai residenti di conoscersi o di farsi un'idea dei propri vicini.

Sfruttare lo *stoep* permette inoltre di conoscere gli abituali passanti, i vicini e chi invece non è mai passato per la relativa strada. Ricollegandoci alla tabella precedente, la percentuale di persone non conosciute risulta 0% per coloro che usano abitualmente l'*in-between*, per cui un volto nuovo salterebbe subito all'occhio. Di notte potranno pure esserci i lampioni a illuminare una strada, ma se mancano gli occhi della gente la criminalità non viene fermata⁸³.

Secondo Jane Jacobs vi sono tre fattori che determinano la sicurezza nelle città⁸⁴:

- netta distinzione fra spazio privato e spazio pubblico;
- controllo informale del territorio attraverso la presenza e l'osservazione dei proprietari delle abitazioni adiacenti;
- presenza di persone esterne alla realtà del vicinato che ne facciano continuamente uso.

Lo *stoep* risulta essere una demarcazione della proprietà, per cui invia a chi vi passa davanti il messaggio di rivendicazione. Barbara Brown svolse una ricerca, *Territoriality and Residential Burglary*, e la presentò al raduno annuale dell'*American Psychological Association* a New York nel 1979. Studiò a fondo vari casi di effrazioni e furti, comparando abitazioni in cui vi erano stati numerosi casi di rapine con abitazioni contrassegnate da un

82 Blockland T., *Oog voor elkaar: Veiligheidsbeleving en sociale controle in de grote stad*, Amsterdam, Amsterdam university Press, 2008, p. 29

83 Jacobs J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1961, p. 42

84 Jacobs J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1961, p. 35

numero inferiore o pari a zero. Si trattava di case simili in ambienti paragonabili, ma trovò come elemento differenziale la personalizzazione esterna delle abitazioni. Concluse che le abitazioni con più rivendicazioni territoriali presentavano meno casi di furti. I restanti casi presentavano meno barriere simboliche e meno segni di rivendicazione territoriale, per cui le case in questione sembravano appartenere più alla sfera pubblica che a quella privata⁸⁵. Queste teorie non sono distanti da quella prima esposta di Oscar Newman, dove si afferma che la “*terra di nessuno*” è una prassi da evitare.

Il secondo punto si ricollega all'importanza dello spirito di osservazione dei residenti, necessario per influenzare il comportamento di altri soggetti e a individuare comportamenti non consoni.

Il terzo fattore si ricollega in pratica al secondo, in quanto sono complementari. Secondo Jane Jacobs, questi soggetti saranno interessati a guardare una strada anonima e senza alcun passante, mentre se la strada è permeabile non solo aumenterebbero le persone che possono contribuire a controllare la zona, ma darebbero nello stesso tempo motivo ai residenti di osservarli⁸⁶.

Si è discusso a lungo se la permeabilità sia o meno un fattore di rischio criminalità: sebbene Jane Jacobs sostenga la teoria per cui la permeabilità costituisce un elemento favorevole per garantire la sicurezza in un determinato ambiente, vi sono diversi studi che attestano il contrario. Seguendo la teoria di Brown e Werner pubblicata nel 1985, Aldrin Abdullah, Massoomeh Hedayati Marzbali, Mohammad Javad Maghsoodi Tilaki, Azizi Bahauddin provarono statisticamente quanto le strade *a cul-de-sac*, ovvero quelle senza uscita abbiano una maggiore coesione sociale a dispetto di quelle maggiormente permeabili, come la arterie di una città⁸⁷.

È ragionevole pensare che si debba trovare un equilibrio in cui i residenti siano stimolati a guardare verso l'esterno e a farne parte, senza che la situazione diventi affollata e costringa le persone a chiudersi dentro casa. In seguito saranno analizzate le ricorrenze con cui si presentano queste appropriazioni della sfera pubblica, una delle quali riguarda la presenza più o meno assidua di persone esterne alla strada. Si pensi alle strade con i canali ad Amsterdam, il traffico nel centro della città composto da macchine moto e bici e il numero esagerato di turisti pronti a fotografare ogni dettaglio della città: in questo caso ci sarà molto meno probabilità che lo *stoep* venga sfruttato in modo continuativo⁸⁸.

Va notato che il controllo sociale, derivante dalla coesione sociale, è importante non solo per esercitare una pressione su chi è esterno al vicinato, ma consente anche di facilitare il dialogo con persone “autoctone”. Soprattutto, il controllo sociale non viene esercitato a vasta scala, ma per piccoli accorgimenti⁸⁹. Ciò porta a un altro meccanismo, che contribuisce al mantenimento della strada come posto sicuro: la cura dello *stoep*.

Si è già detto che non solo il porre fuori dalla propria abitazione oggetti personali, come il non porli affatto, sia un chiaro messaggio verso chi osserva. Nel primo caso si invia un

85 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 199

86 Jacobs J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1961, p. 35

87 Aldrin Abdullah, Massoomeh Hedayati Marzbali, Mohammad Javad Maghsoodi, Tilaki, Azizi Bahauddin, *The Influence of Permeability on Social Cohesion: Is it good or bad?*, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, n. 168, pp. 261-268, 2015

88 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 186

89 Blockland T., *Oog voor elkaar: Veiligheidsbeleving en sociale controle in de grote stad*, Amsterdam, Amsterdam university Press, 2008, p. 121

messaggio di benvenuto, un invito a restare, permette che gli oggetti descrivano il proprietario e, soprattutto, segnala la proprietà dello spazio. Lo spazio anonimo, invece, non invia nessun messaggio di rivendicazione. Chi guarda percepisce un messaggio implicito, ovvero che nessuno nel vicinato se ne cura o è direttamente responsabile del relativo tratto. Questo elemento è necessario per spiegare la teoria della finestra rotta, secondo cui vicinati poco puliti e preda di vandalismo portano a una maggiore percentuale di criminalità.

La teoria fu enunciata per la prima volta nel 1982 da James Q. Wilson e George L. Kelling sulla rivista *The Atlantic*⁹⁰. Gli autori partirono dagli esperimenti dello psicologo Philip Zimbardo svolti alla fine degli anni '60, in cui, abbandonando una macchina con i vetri rotti, questa subì ulteriori atti di saccheggio. Nell'articolo scrivono infatti:

“The key is to identify neighborhoods at the tipping point – where the public order is deteriorating but not unreclaimable, where the streets are used frequently but by apprehensive people, where a window is likely to be broken at any time, and must quickly be fixed if all are not to be shattered.”
cioè

“La chiave è identificare il vicinato nel suo punto critico – dove l'ordine pubblico è deteriorato ma non irreclamabile, dove le strade sono adoperate frequentemente ma da persone apprensive, dove una finestra può essere rotta in ogni momento, e deve essere aggiustata velocemente per non fare infrangere tutte le altre.”

Ancora:

“One unrepaired broken window is a signal that no one cares, and so breaking more windows costs nothing.”

cioè

“Una finestra rotta e lasciata tale è il segnale che nessuno se ne cura, quindi rompere altre finestre non costa nulla.”

Ciò si ricollega a quanto detto precedentemente: tenere pulito il marciapiede da cartacce o altra spazzatura, sostituire il vaso rotto, curare il “giardino” posto sullo *stoep* sono attività necessarie sia per costruire contatti sociali, sia per sentirsi a casa propria nonostante si stia in un ambiente semi-pubblico, sia ancora per tenere d'occhio la strada, ma soprattutto per dare l'idea che lo spazio è rivendicato da qualcuno cui **interessa** lasciarlo in ordine.

3.5 Contributo dello *stoep* per l'aumento del verde in città



Figura 24: Vista di un quartiere residenziale a Rotterdam
Fonte: <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/geveltuinen/>

Ovviamente non tutti i *stoep* sono adornati con vegetazione: spesso infatti questi presentano oggetti quali panchine o statue. Vantaggiosi per chi non vuole spendere troppo tempo al mantenimento e alla cura dello spazio ibrido; inoltre questa soluzione permette di avere più spazio a disposizione per parcheggiare la bici.

Sono numerosi però gli studiosi che sostengono che la presenza del verde migliori notevolmente la qualità del proprio *stoep*, della propria vita e della strada stessa. Tutti quanti hanno di che trarre vantaggio dall'aggiungere un tocco di verde nelle città.

Diverse sono le modalità con cui si può inserire la vegetazione come abbellimento del proprio spazio di transizione.

⁹⁰ <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/1982/03/broken-windows/304465/> (11/05/2018)

- *Tegeltuinen*

I *tegeltuinen* (nome composto derivante da “*tegel*”, ovvero piastrella, e “*tuin*”, cioè giardino) corrispondono a giardini tanto grandi quanto una piastrella della pavimentazione stradale. Normalmente variano dalla dimensione della piastrella con una dimensione minima di 0,2x0,2m fino a una lunghezza corrispondente a più piastrelle⁹¹. Diverse sono state le iniziative sia da parte dei comuni, sia da parte dei residenti di alcune strade. Posti di solito adiacenti alla facciata, in corrispondenza della finestra o a fianco della porta di ingresso, occasionalmente però si presentano anche verso la fine del marciapiede. La figura 25 è un chiaro esempio di ciò: ritrae probabilmente madre e figlia intente a piantare vegetazione dopo aver tolto dal suo posto una piastrella.



Figura 25: Foto raffigurante una scena di giardinaggio dopo aver tolto una pietra dalla pavimentazione stradale
Fonte: <http://www.groendak.info/tegel-eruit-groen-erin/>

91 Koster A., *Van Tegeltuin tot Lusthof*, Wageningen, ibn-dlo, 1998, p. 14

- *Geveltuinen*

Geveltuinen (anche questa parola risulta composta da “*gevel*” ovvero facciata, prospetto di un edificio, e “*tuin*”, giardino) corrispondono a giardini anch'essi ricavati al posto delle piastrelle del manto stradale, ma, a differenza del caso prima esposto, queste hanno dimensioni maggiori e solitamente ricoprono in lunghezza quasi tutta la facciata. Solitamente ricoprono superfici di dimensioni variabili tra 0,2x2,0m e 0,6x4,0m⁹². La loro presenza cambia notevolmente l'aspetto della strada e ancor più dei *tegeltuinen*: invogliano a passare per esempio il pomeriggio all'esterno per approfittare dell'eventuale tempo libero. A volte la situazione scala a tal punto da formare dei veri e propri giardini in fronte alla casa. Ciò però snatura sia il concetto di *geveltuin*, sia il meccanismo dello spazio ibrido finora descritto. Legalmente, un *tegeltuin* va richiesto in comune e una volta concesso si può iniziare a organizzarlo, tenendo sempre conto che le piastrelle tolte dal manto stradale sono e saranno sempre di proprietà del comune, così come il terreno al di sotto, che non si possono piantare arbusti o piante che col tempo possano sviluppare spine o creare ingombro al passaggio o ancora nascondere il nome della strada. La richiesta è necessaria per poter verificare alcuni attributi del marciapiede: infatti deve poter sussistere uno spazio di almeno 1,20m per poter consentire ai passanti di poter camminare senza intralcio⁹³.



Figura 26: Foto raffigurante una strada caratterizzata dalla presenza di *geveltuinen*
Fonte: <http://www.bijenhelptdesk.nl/Bijenlint/Bewonersproj/Klimplant/aKlimplant.htm>

92 Gesthuizen M., Veldheer V., *Sociale Samenhang in de Wijk*, Nijmegen, Nederlandse Sociologische Vereniging,, 2009, p. 15

93 <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parken-en-groen/zelfbeheer/geveltuin-boomspiegel-bakken/> (11/05/2018)

- *Boomspiegels*

Si tratta del terreno che si ha a disposizione attorno al tronco di un albero⁹⁴. Anche in questo caso l'albero e il terreno attorno rimangono di proprietà del comune, ma i cittadini sono liberi di piantare vegetazione attorno all'arbusto, a condizione di non usare diserbanti che potrebbero danneggiare l'albero; particolare attenzione è richiesta per quanto riguarda l'uso di un piccolo rastrello, per non danneggiare le radici preesistenti; le piante devono essere di piccola taglia; infine non si può posizionare il nuovo cespuglio sotto i 15 cm⁹⁵. In alcuni casi i comuni consentono di porre un piccolo recinto intorno alle piante, così da tutelarle, soprattutto in strade molto affollate o dove portano a passeggio numerosi cani.

In questo caso si sviluppa la caratteristica di appropriazione di uno spazio non direttamente adiacente all'abitazione. Chi passerà per il marciapiede avrà la sensazione di entrare direttamente in uno spazio privato, di entrare direttamente nel "giardino" di qualcuno⁹⁶.



Figura 27: Foto raffigurante una scena di giardinaggio sfruttando il pezzo di terreno guadagnato da intorno l'albero comunale

Fonte: <http://schiezicht.com/2018/03/13/samen-met-de-buurt-aan-de-slag-voor-groene-en-gezellige-stoep-tijdens-nl-doet/>

⁹⁴ Koster A., *Van Tegeltuyn tot Lusthof*, Wageningen, ibn-dlo, 1998, p. 17

⁹⁵ <http://www.heikracht.nl/heikracht/huh-boomspiegels/> (11/05/2018)

⁹⁶ van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 28

- *Vasi e fioriere*

La soluzione più semplice, se si vuole adornare con il "verde" la zona di transizione, è l'uso di vasi e fioriere. Si tratta del sistema più facile da mantenere e da modificare. Il posizionamento di fioriere inoltre, poste anche non in prossimità dell'abitazione, comporta la creazione di due sentieri sui marciapiedi più spaziosi. Per cui chi passerà su quello più vicino alla casa avrà (come nel caso prima esposto) la sensazione di essere entrato nel giardino privato dell'abitazione (vedi fig. 28).



Figura 28: Foto raffigurante lo spazio ibrido caratterizzato da vasi

Fonte: <http://www.stadsvergroener.nl/geveltuin/>



Figura 29: Foto raffigurante vasi posti non nelle immediate vicinanze delle abitazioni

Fonti: <http://www.bijenhelptdesk.nl/Bijenlint/Bewonersproj/Potterie/Potterie.htm> straat uit utrecht 1996

Ultimamente il tema del verde in città risulta dunque essere ricorrente e la parola in sé inizia a diventare un sinonimo di alta qualità della vita. Non solo, attività denominate *guerrilla gardenin* o *urban farming* sembrano essere diventati una moda. Ma la si può collegare all'appropriazione dell'*in-between*? Secondo Eric van Ulden e Daniel Heussen sì⁹⁷. C'è stato un aumento di pari passo fra le due mode.

Sebbene si usi dare un po' per scontato la presenza di vegetazione, essa porta con sé diversi vantaggi.

3.5.1 Il verde come base per la coesione sociale

Innanzitutto va citata la coesione sociale. Era già stata descritta precedentemente come conseguenza diretta dell'utilizzo dello spazio ibrido. Usufrudone si sarebbero creati e rafforzati i contatti con il vicinato. Secondo J. Vreke, I.E. Salverda e F. Langers, i meccanismi con cui grazie al verde si può giungere alla coesione sociale sono quattro⁹⁸:

- l'uso → inteso come luogo di incontro; in questo caso si può pensare alla zona ibrida come un piccolo giardinetto dove ci si può fermare a parlare con i proprietari (del resto è stato ripetuto varie volte che questo spazio deve invitare a *rimanere*);
- mantenimento → queste attività intese a mantenere e a curare il verde del vicinato consentono di organizzare delle attività collettive; mentre si guarda un vicino darsi da fare, ci si ricorda (o anche solo per senso di colpa) che anche il proprio spazio ha bisogno di vedere svolti alcuni lavoretti, il che ci conduce fuori con un'alta probabilità di coltivare nel frattempo diversi contatti sociali;
- influenza → quando ad esempio si cerca di iniziare un movimento collettivo per dar vita a più verde nella strada, o per mantenerlo, ecc.; l'unirsi per far fronte a un "nemico" comune non fa altro che contribuire alla crescita della coesione sociale nella strada;
- identificazione → in questo caso il verde è fonte di identificazione per i residenti (con stessi principi) per cui si sentono responsabili e infine legati alla strada stessa.

In tutti e quattro i meccanismi, la coesione sociale aumenta grazie all'inserimento e alla cura della vegetazione per strada. Da sottolineare che non viene preso in considerazione il verde pubblico, come manti erbosi o cespugli. Il motivo risiede nella sensazione di proprietà. Ciò che è piantato e curato dal comune non ha teoricamente bisogno dell'intervento dei residenti, per cui questi ultimi non sentono alcuna responsabilità al riguardo, diminuendo dunque la sensazione di proprietà e di conseguenza il valore dell'*in-between*.

97 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 97

98 Vreke J., Salverda I.E., Langers F., *Niet bij rood alleen: Buurtgroen en sociale cohesie*, Wageningen, Alterra-rapport 2070, 2010, p. 17

3.5.2 Il verde come sinonimo di benessere

Da tempo è risaputo che la presenza di vegetazione nell'ambiente vissuto aiuta a ridurre lo stress e l'affaticamento mentale, oltre ad avere un effetto positivo sull'umore delle persone⁹⁹. Diventando in tal caso l'ambiente piacevole, si è portati a spendere maggior tempo fuori e a svolgervi diverse attività (quali passeggiate o corse, che contribuiscono a loro volta alla salute delle persone, o semplicemente)¹⁰⁰. Non solo, riducendo il quantitativo di stress si è meno propensi, in situazioni snervanti, a sgranocchiare dolci o alimenti calorici¹⁰¹, diminuendo dunque il rischio di obesità. Ciò viene supportato anche dal fatto che, approfittando del bel tempo, si decida di svolgere attività quali giardinaggio o una passeggiata (e questa solitamente per strade in cui si ha una percezione piacevole¹⁰²).

Il passare più tempo in questo caso nella zona ibrida non fa che accrescere il senso di proprietà riguardo a essa e di conseguenza va a rafforzare i meccanismi prima definiti. Se è vero che lo spazio di transizione deve invitare la gente a sostare, avrà maggior successo se abbinato con la giusta quantità di vegetazione: diversi studi hanno dimostrato quanto si riesca a ottenere, solo dalla vista della natura, in termini di senso di gratificazione¹⁰³. Non solo, secondo una ricerca svolta da Roger Ulrich, i pazienti di un ospedale degli Stati Uniti, dopo un'asportazione della cistifellea, mostravano diversi risultati di recupero a seconda di dove si affacciava la finestra¹⁰⁴. Quelli che guardavano verso un muro di mattoni risultavano avere tempi di recupero più lunghi e maggior bisogno di forti analgesici rispetto ai pazienti che guardavano verso uno spazio verde.

Ritornando alle strade residenziali, la presenza della vegetazione sembra andare di pari passo con una considerevole diminuzione del traffico¹⁰⁵: come verrà illustrato nel prossimo capitolo, ciò influenza la presenza o meno degli spazi ibridi. Zone con traffico minore e di conseguenza con limiti di velocità vengono inoltre considerate strade tranquille e sentite come sicure; di conseguenza, si sarà più propensi a lasciar giocare i propri figli nell'*in-between* più spesso, il che porterebbe loro al giovamento dell'attività fisica.

In sintesi, la presenza di verde risulta essere rassereneante per la mente, stimolante per quanto riguarda l'attività fisica e soprattutto rassicurante relativamente alla percezione che abbiamo di essa. Lo studio condotto da S. de Vries R.A. Verheij P.P. Groenewegen e P. Spreeuwenberg ha dimostrato come nelle città olandesi la presenza di verde viene relazionata con la salute percepita dalle persone. L'effetto è considerevole: con l'aumentare del 10% di vegetazione nelle vicinanze delle persone si ha un decremento dei sintomi (negativi) che possono essere considerati pari al ringiovanimento di 5 anni di età¹⁰⁶. È stato inoltre riscontrato che la

99 Van den Berg A. E., Jorgensen A., Wilson E.R., *Evaluating Restoration in Urban Green Spaces: Does Setting Type Make a Difference?*, *Landscape and Urban Planning*, n. 127, 2014, pp. 173-181

100 Van Dorst M., *Een duurzaam leefbare woonomgeving, Fysieke voorwaarden voor privacyregulering*, Delft, Eburon, 2006, p. 320

101 De Vries S., van Winsum- Westra M., Vreke J., Langers F., *Jeugd Overgewicht en Groen*, Wageningen, Alterra Rapport 1744, 2008, p. 55

102 Karssen H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016, pp. 16-17

103 Xiaolu Zhou, Md. Masud Parves Rana, *Social Benefits of Urban Green Space, A Conceptual Framework of Valuation and Accessibility Measurements, An International Journal*, vol 23, n. 2, 2012, pp.173-189

104 Roger S. Ulrich, *View Through a Window May Influence Recovery from Surgery*, *Science*, New Series, volume 224, issue 4647 (27 aprile 1984), 420-421

105 De Vries S., van Winsum- Westra M., Vreke J., Langers F., *Jeugd Overgewicht en Groen*, Wageningen, Alterra Rapport 1744, 2008, p. 52

106 de Vries S., Verheij R. A., Groenewegen P.P., Spreeuwenberg P., *Natural Environments - Healthy Environments? An Exploratory Analysis of the Relationship Between Greenspace and Health, Environment and Planning A*, vol.

connessione tra verde e salute delle persone nei Paesi Bassi è maggiormente documentabile nelle persone più anziane, le casalinghe e nei gruppi socio-economici più svantaggiati¹⁰⁷

3.5.3 Il verde come risposta al cambiamento climatico

Soprattutto nelle grandi città, l'inquinamento è un tema ormai negativamente ricorrente. Il cambiamento climatico porta a ondate di calore sempre più frequenti, a estreme precipitazioni e a ripetuti periodi di siccità. Si prevede che in futuro si assisteranno in misura crescente a estati sempre più calde e tropicali, con conseguenti precipitazioni. Nelle città sembra però esistere un microclima più caldo rispetto alle zone suburbane e periferiche: questo fenomeno è stato definito l'*isola di calore* o UHI (*Urban Heat Island effect*), per questo il cambiamento risulta ancora più percepito (vedi fig. 30).

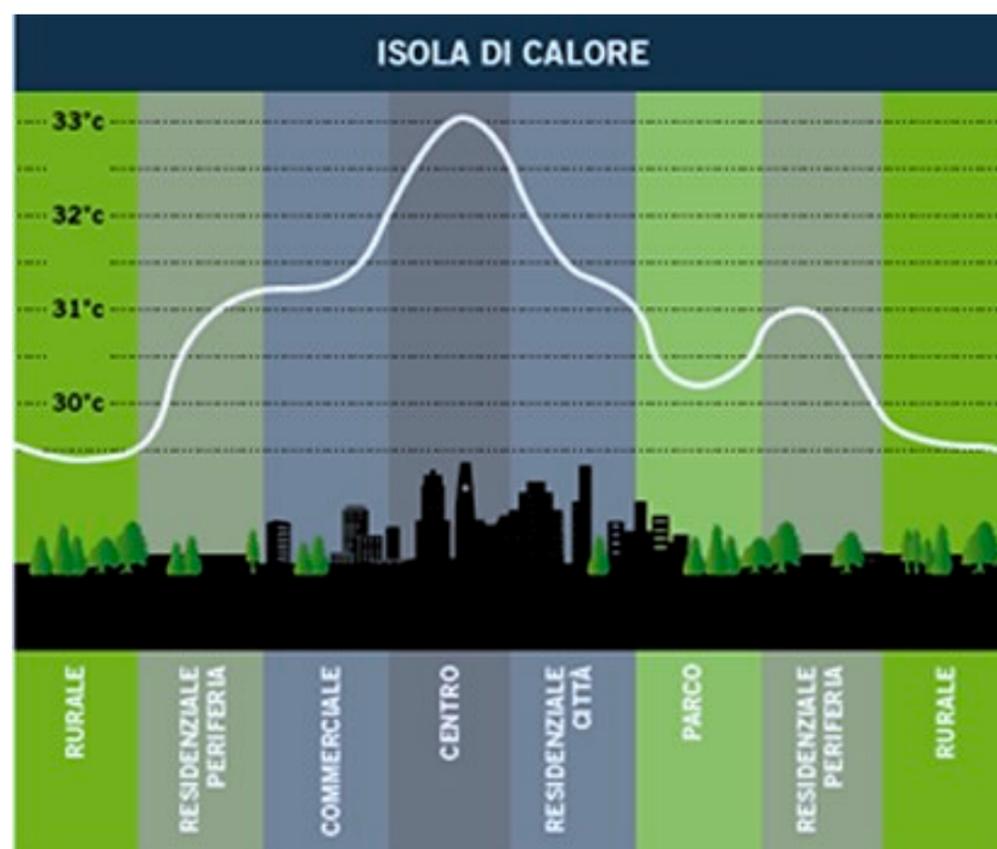


Figura 30: schema concernente la ripartizione dovuta all'isola di calore

Fonte: <https://www.pavimenti-web.it/3858-albedo-migliora-il-microclima-e-lhabitat-umano>

Secondo l'EPA (*Environmental Protection Agency*), uno dei meccanismi che aiuterebbe a raffreddare l'ambiente sarebbe la presenza di verde mediante l'ombra e il fenomeno di

evapotraspirazione¹⁰⁸. Quando si converte il 10% della superficie costruita in spazio da destinarsi a verde, la temperatura di superficie scende di 1,3°C¹⁰⁹. Infatti, ogni spazio dedicato a verde è uno spazio sottratto all'asfalto o alla pietra. Le piante oltretutto possono apportare ombra oltretutto isolamento all'edificio davanti al quale sono poste¹¹⁰.



Figura 31: Illustrazione rappresentante l'effetto di drenaggio dei giardini

Fonte: <https://www.rainproof.nl/toolbox/maatregelen/tegels-eruit-groen-erin>

La figura 31 inoltre dimostra come la presenza di spazio dedicato a verde comporti dei vantaggi per quanto riguarda la gestione delle acque piovane. *Gevel* o *tegeluinen* possono essere considerati delle utili alternative per lo scolo delle acque. Infatti non tutta l'acqua confluirebbe nelle fognature (in parte verrebbe assorbita dalle piante), diminuendone così la pressione e riducendo dunque il rischio di disagi a livello stradale¹¹¹.

3.5.4 Il verde per una migliore qualità dell'aria e una maggiore biodiversità

Il tema dell'inquinamento è diventato con il passare degli anni sempre più ricorrente, soprattutto per quanto riguarda le zone urbane e suburbane: le industrie e i veicoli contribuiscono a rendere l'aria sempre più inquinata. Una risposta efficace risulta essere ancora una volta la presenza di verde per diversi motivi¹¹²:

¹⁰⁸ <https://www.epa.gov/heat-islands/using-trees-and-vegetation-reduce-heat-islands> (27/08/2017)

¹⁰⁹ Rovers V., Bosch P., Albers R., *Eindrapport Climate proof Cities*, Climate Proof Cities consortium, 2010-2014, p. 26

¹¹⁰ van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 31

¹¹¹ van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 32

¹¹² Kuypers V. H. M., de Vries E. A., *Groen Voor Lucht*, Wageningen, Alterra, 2007, pp. 15-16

35, nr. 10, 2003, pp. 1717-1731

¹⁰⁷ Mazlina Mansor, Nor Zalina Harun, Khalilah Zakariya, *Residents' Self-Perceived Health and its Relationships with Urban Neighborhood Green Infrastructure*, *Procedia Environmental Sciences*, n. 28, 2015, pp. 433-442

- le reazioni presenti nelle foglie producono ossigeno e assorbono sostanze inquinanti → la qualità dell'aria di conseguenza risulterà assai migliore in presenza di piante e alberi
- gli alberi schermano i raggi del sole e tengono a distanza il vento e le piante rampicanti posizionate sulle facciate degli edifici formano un isolante naturale → ciò permette di consumare meno energia per la regolazione della temperatura interna, riducendo dunque la quantità di emissioni delle centrali energetiche

Ovviamente a dare il maggiore contributo sono gli alberi di grandi dimensioni, come quelli posti dal comune lungo le strade. Tuttavia uno studio tedesco ha dimostrato quanto piante e cespugli bassi possano essere altrettanto efficaci contro le sostanze inquinanti. Le macchine infatti passando sull'asfalto producono un vortice, e i più grossi sono registrati direttamente sopra alla strada e direttamente di fianco, fino ad un'altezza di 1m. In prossimità delle piante diminuisce la velocità dell'aria e la temperatura e ancora aumenta l'umidità dell'aria; come conseguenza le sostanze presenti nell'aria vengono più facilmente adagiate sulle relative foglie e sono sciacquate via solamente in un secondo momento dalla pioggia, facendole precipitare al suolo¹¹³.

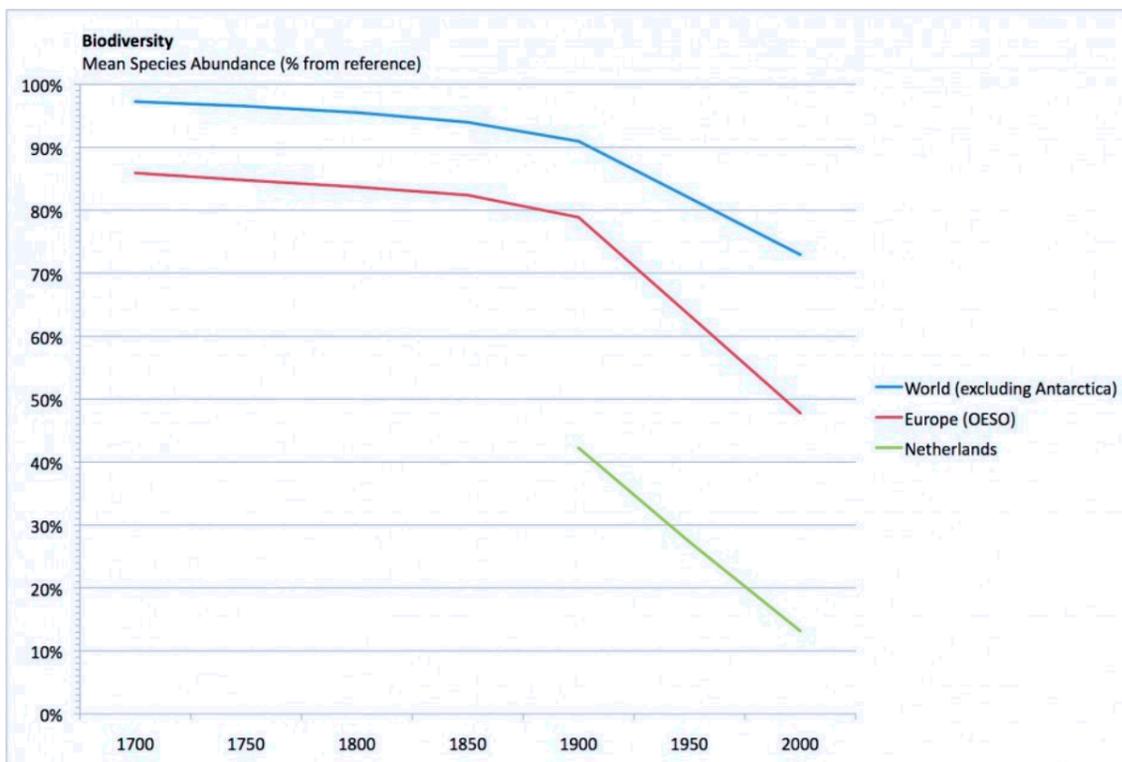


Figura 32: Grafico riportante la diminuzione negli anni della biodiversità
Fonte: <http://nl.urbangreenbluegrids.com/biodiversity/>

Al momento si sta cercando quale specie risulta più efficace per migliorare la qualità

113 Kuypers V. H. M., de Vries E. A., *Groen Voor Lucht*, Wageningen, Alterra, 2007, p. 16

dell'aria, tuttavia risulta essere di grande importanza la presenza di molteplici specie vegetali. Queste sono infatti l'habitat di diverse specie di insetti e animali, e la loro presenza risulta importante per l'ecosistema e per la qualità di vita delle persone¹¹⁴. Le operazioni svolte dall'uomo sull'ambiente hanno una grande influenza sulla biodiversità: negli ultimi 200 anni sono state estinte più specie di quanto non lo siano state nei precedenti 65 milioni di anni¹¹⁵.

Come si può evincere dallo schema sopra riportato nei Paesi Bassi si è registrata una diminuzione di biodiversità superiore rispetto all'Europa e al resto del mondo (esclusa l'Antartide: dal 40% censito nel 1900 si ha raggiunto nel 2000 il 15%¹¹⁶. Si tratta di una diminuzione notevole. Al momento tanto si sta investendo per cercare di far fronte a questo problema e di sensibilizzare la popolazione sia nei vicinati che nelle scuole (alcune iniziative verranno riportate nel capitolo seguente).

114 van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 32

115 <http://nl.urbangreenbluegrids.com/biodiversity/> (09/05/2018)

116 <http://nl.urbangreenbluegrids.com/biodiversity/> (11/05/2018)

Capitolo IV

La riscoperta dello “stoep”

4.1 La necessità dello stoep

Come descritto nel primo capitolo, lo *stoep* è stato dunque per molto tempo posto in secondo piano nonostante le ideologie nate negli anni '70. La vita quotidiana si spostava sempre più all'interno della casa, limitando i rapporti sociali allo stretto necessario e dando così vita alla leggenda della città fredda e anonima. Chi poteva parcheggiare la macchina direttamente davanti a casa limitandosi a salutare velocemente i vicini; per strada i convenevoli diventavano sempre più radi; e ancora chi godeva di un giardino privato ne approfittava per potersi rilassare in totale privacy. In questo caso lo *stoep* diventava un marciapiede in tutti i sensi: non vi era necessità di creare questo spazio, né di personalizzarlo o rivendicarlo. Non vi era ragione di sfruttarlo se non per il semplice transito. Come sosteneva Hertzberger la città andava vissuta, ma risultando l'ambiente poco invitante anche solo per fare due chiacchiere, i rapporti sociali divennero generici e distaccati. Lo *stoep* risultava dunque un elemento chiave per contribuire alla vivibilità lungo la strada.

Per anni i rapporti sociali furono al centro dello studio di sociologi e urbanisti. Luis Wirth, ad esempio, affermava che la città a causa della sua eterogeneità, della sua entità e della sua densità demografica portava all'impossibilità di conoscersi gli uni fra gli altri, rendendo questo un posto in cui i contatti sociali si contraddistinguevano per la superficialità, l'anonimato, e il carattere transitorio¹¹⁷. Secondo Claude Fisher è l'eterogeneità e la diversità reciproca (due caratteri tipici di una città) a contribuire all'allontanamento reciproco delle persone, come una forma di protezione dall'estraneo¹¹⁸.

A tal punto si può sottolineare un altro elemento chiave: la **conoscenza**. Per poter conoscere qualcuno è necessario discorrere; per poter discorrere è necessario un luogo.

Il luogo può essere rappresentato dal centro commerciale, dal *café*, ma in particolar modo dal marciapiede: sul marciapiede infatti si possono svolgere i più svariati incontri con le persone più dissimili, dalla curiosa signora, al giovane studente al pensionato intento a passeggiare. Ancora, il tratto di marciapiede stimola la conversazione se invita a restare. In questo modo la rivendicazione ottenuta personalizzando e sfruttando lo *stoep* sarebbe il fine da raggiungere per rendere più vivibile la città. Renderla bella, invitare a passeggiarvi e eventualmente a fermarsi a discorrere. La coesione sociale rappresenta solo uno dei numerosi vantaggi che se ne trarrebbero: altri verranno esaminati più approfonditamente in seguito.

¹¹⁷ Wirth L., *Urbanism a way of life*, American Journal of Sociology, Vol. 44, N. 1, 1938, p. 12

¹¹⁸ Fischer C. S., *The Public and Private Worlds of City Life*, American Sociological Review 1981, vol 46, p 306-307-308

4.2 La graduale riscoperta dello stoep

Come già descritto si sta lentamente instillando nella mentalità comune l'importanza dell'*hollandse stoep*. Le persone iniziano dove possibile a personalizzare e rivendicare lo spazio dell'*in-between*. Ritornare a trarre beneficio dal vicinato vivendolo come nel periodo antecedente la Seconda Guerra Mondiale. Passeggiando al giorno d'oggi per le strade cittadine e osservando quelle abitazioni a ridosso della strada si può constatare quanto il territorio stia lentamente divenendo rivendicato. Questo recente interesse non solo viene dal campo dell'architettura: anche da associazioni, ma soprattutto dagli abitanti stessi.

4.2.1 BankjesCollectief

Volendo riproporre ad Amsterdam la vecchia usanza di approfittare del bel tempo per trasformare lo *stoep* in un soggiorno a cielo aperto, venne creata dall'Associazione *We the People* nel 2014 l'iniziativa *BankjesCollectief*. Proposto inizialmente da Jesse Jorg e Cathelijn de Reede, apportò durante le stagioni del 2014 e 2015 (6 edizioni giornaliere l'una) 448 “panchine aperte”. Se inizialmente il progetto interessò solamente la città di Amsterdam durante il 2015 venne adottato da numerose altre città oltre la capitale (Amsterdam (148)), Gouda (28), IJsselstein (14), Utrecht (8), Zaandam (7), Arnhem (7), oltre a tante altre cittadine. Anche a Brussel, New York e Taipei molti assunsero l'iniziativa di creare punti di incontro per la propria strada¹¹⁹.



Figura 33: Foto ritraente una tipico punto di ritrovo nella giornata di *Bankjescollectief*. Raduna persone di diverse età e culture.

Fonte: <https://www.shareable.net/blog/how-to-create-an-outdoor-living-room-in-your-neighborhood>

¹¹⁹ [http://www.bankjescollectief.nl/nl/\(08/07/2018\)](http://www.bankjescollectief.nl/nl/(08/07/2018))

Questo movimento proponeva di creare dei *café* a cielo aperto invitando volontari a porre fuori dalla porta i famosi *bankjes*, ovvero panche, per poter passare lungo la giornata momenti assieme ai passanti e/o ai vicini. Il fine è quello inoltre di assegnare alla strada un aspetto invitante e socievole.

Chi volesse contribuire deve registrare la propria “panchina aperta” (si può trattare anche solamente di sedie) in modo tale da permettere alle persone interessate di essere trovata. Quello che si crea è un salotto comune a cielo aperto: gli abitanti di un vicinato scoprono quanto riescono a rendere la strada più vivace e gradevole con un minimo impegno.

Secondo una ricerca indirizzata sull'effettivo vantaggio tratto da queste giornate organizzate, il 70% ha conosciuto in maggior misura i propri vicini, il 64% dei contatti hanno continuato ad esistere, dei quali 11% sottoforma di amicizia e 40% sottoforma di contatti per implementare la qualità del vicinato (il 57% delle “panchine” aperte porta a nuove idee per il quartiere)¹²⁰. Non solo dunque questi incontri portano a una conoscenza maggiore del vicinato, o a una strada visibilmente più piacevole, ma si evolvono in vere e proprie organizzazioni bottom-up. Va da sé che i vantaggi elencati nel capitolo precedente seguono di pari passo.



Figura 34: Ancora una volta la zona dell'*in-between* offre un comodo punto di incontro per la conoscenza fra vicini e non.

Fonte: <https://awesomeamsterdam.com/bankjes-collectief/>

¹²⁰[http://www.bankjescollectief.nl/nl/about/\(13/06/2018\)](http://www.bankjescollectief.nl/nl/about/(13/06/2018))

Un altro dato risulta significativo: il 48% si sente maggiormente a casa pur stando sullo “*stoep*”¹²¹. Questo riassume il concetto di privacy, di sicurezza e di trovarsi a proprio agio. Chi passa il tempo nell'*in-between* si trova in un secondo salotto. La strada entra adunque a far parte della casa.

Questa iniziativa ha permesso la crescita dell'uso di questi spazi *nel mezzo*; molti probabilmente non si registrano nemmeno più sul sito, ma continuano a organizzare giornate a contatto con il vicinato¹²².

4.2.2 Burendag - DouweEgberts

Burendag, ovvero “giornata del vicinato”, è un'altra iniziativa a favore della coesione sociale per mezzo dell'utilizzo di uno spazio aperto. La differenza con *BankjesCollectief* sta proprio nel fatto che quest'ultimo vuole sensibilizzare le persone all'uso dello *stoep*, mentre *Burendag* è volto in maggior misura al lato sociologico. Chi attualmente sostiene questa iniziativa è l'industria del caffè *Douwe Egberts* e *Oranje Fonds*, un'associazione volta alla coesione in tutto il paese. Anche per *Burendag* i volontari iscrivono il loro punto di raccolta sul relativo sito. Otterranno poi per il quarto sabato del mese di settembre un pacchetto contenente un aiuto materiale per organizzare la giornata.



Figura 35: Foto in cui si può notare come di nuovo siano riuniti vicini di tutte le età, riuniti intorno a tavolini da giardino e seduti sulle relative sedie o panche.

Fonte: <https://henkbaron.nl/tag/burendag/>

¹²¹ <http://www.bankjescollectief.nl/nl/> (13/06/2018)

¹²² <http://www.bankjescollectief.nl/nl/> (13/06/2018)

L'iniziativa ha riscosso successo a tal punto che anche la regina Maxima è stata coinvolta, inaugurando il 13 giugno 2017 l'apertura delle iscrizioni *Burendag*¹²³. L'intera organizzazione è nata nel 2006¹²⁴, cui inizialmente solo Douwe Egberts prese parte ed ebbe una quota di partecipazioni pari a 300.000; solo nel 2018 si associò all'iniziativa Oranje Fonds, la quale permise di ottenere fino a 400€ di finanziamento per le attività svolte quel particolare giorno, fino ad esaurimento fondi¹²⁵.

Necessario è indicare l'attività: questa può variare dal barbecue collettivo ai lavori per la cura e l'abbellimento della strada o ad ancora semplicemente all'incontro tra vicini in un particolare spazio.

Attualmente vi sono già iscritte tantissime attività per il 23 settembre 2018 tra le quali:

- *Passeerdersstraat Opfleuren*, Arricchire di fiori Passeerdersstraat, Passeerdersstraat, Amsterdam, dalle 16:00 alle 20:00;
- *Buren kennis makings dag. Een nieuwe wijk, nieuwe buren*, Giornata per la presentazione del vicinato. Nuovo quartiere, nuovi vicini, Stieltjestraat 2A, Amsterdam, dalle 12:00 alle 18:00;
- *Mooie bank maken en versieren met de buurt*, Creazione di una nuova panca e decorazioni ad opera del vicinato, Houtzaagmolen 35, Amsterdam, dalle 10:00 alle 21:00;
- *Schoonmaak, Seniorenbingo & buurt dialoog*, Pulizia, Bingo e dialogo con il vicinato, Florijn 38, Amsterdam, dalle 14:00 alle 17:00.

Queste sono solo alcune delle oltre 25.000 attività registrate sul sito www.burendag.nl.

Il fine ultimo è volto a creare coesione e rendere il posto in cui si vive più ospitale, con la conseguenza che molti troveranno il "fuori" più coinvolgente e inizieranno a sfruttarlo maggiormente. Le strade non solo diventeranno più piacevoli perchè più animate e coinvolgenti, ma, dove il vicinato si riunirà per svolgere lavori di abbellimento o di mantenimento, le strade aumenteranno di valore sia in materia economica sia in materia visiva.

4.2.3 Guerrilla Gardeners

Se le associazioni prima elencate miravano in prima istanza al contatto sociale, i *Guerrilla Gardeners* pongono la loro attenzione all'introduzione del verde nelle proprie strade. Come già spiegato il verde migliora la qualità dell'aria, della temperatura e della vita, ecco perchè i partecipanti tengono in particolar modo a questo aspetto. Anche in questo caso è stato organizzato un finesettimana (21-22 aprile 2018) in cui chiunque potesse iscriversi in tutti i Paesi Bassi per potersi dedicare al miglioramento della strada anche se solo riguardante i *boomspiegels* (vedi capitolo precedente). È possibile iscriversi presso il

¹²³<https://www.de.nl/nieuws/burendag-stevent-af-op-recordaantal-aanmeldingen/> (13/06/2018)

¹²⁴<https://www.noordhollandsdagblad.nl/zaanstreek/veel-zaanse-initiatieven-op-burendag> (13/06/2018)

¹²⁵<https://www.de.nl/nieuws/burendag-stevent-af-op-recordaantal-aanmeldingen/> (13/06/2018)

sito ufficiale <https://guerrillagardeners.nl>, dove chi è interessato ha la possibilità di chiedere consigli pratici ed accedere a un vasto forum.

Sebbene questo movimento si curi di tutti gli appezzamenti di terreno, da quello presente negli spargi traffico a quello intorno agli alberi comunali, fino al terreno incolto circondante gli edifici dismessi, è delle operazioni di *guerrilla gardening*. svolte di fronte alle proprie abitazioni, che si poserà la principale attenzione. Infatti, se la prima tappa è quella di trovare qualcuno con cui svolgere il lavoro¹²⁶ (anche se nessuno vieta di farlo da soli) solitamente lo si cercherà nella maggior parte dei casi nei diretti interessati, ovvero i vicini (non di regola). Questo procedimento iniziale potrebbe favorire la coesione sociale e il contatto nel vicinato. La seconda fase, avendo una volta creato l'"evento" è quella di stabilire una data e di trovare il necessario, che si tratti di semi, di bulbi o ancora di piante. Sebbene il materiale sia a carico di chi procede con l'iniziativa, c'è la possibilità di richiedere un sussidio in diversi comuni. Ad Amsterdam Nord ad esempio¹²⁷ si può ottenere fino a 5.000€ di sovvenzione a patto che si rispettino le seguenti condizioni:

- l'attività da svolgere è ubicata nella relativa area comunale;
- l'attività non è già stata svolta;
- l'iniziativa non presenta un vantaggio volto alla singola persona;
- l'iniziativa non ha fini commerciali, né fini che volgano al mero divertimento;
- l'attività non è volta in modo esclusivo allo sport (professionale) o all'esercizio delle arti;
- la richiesta non è principalmente volta al finanziamento per la sopravvivenza di un'associazione;
- l'attività è sostenuta da più abitanti e partners del vicinato;
- il soggetto si prenderà in carico l'ottenimento di deleghe, liberatorie e permessi necessari;
- il soggetto si prenderà in cura la stipula di eventuali contratti assicurativi;
- il carattere dell'iniziativa è di apertura verso tutto il pubblico interessato;
- il soggetto consegnerà un rapporto al termine di 8 settimane, in cui informerà dell'avvenuta attività;
- il soggetto pubblicizzerà l'attività tramite canali del vicinato, quali *jekuntmeer.nl*, giornali del quartiere, volantini, siti del vicinato e pagine Facebook;

Lo stesso sito informa che l'occupazione di terreni non propri non sia effettivamente legale, ma suggerisce anche in caso di avvicinamento da parte delle forze dell'ordine di spiegare il perchè di tale atto, in quanto nella maggior parte dei casi non obbligherebbero ad abbandonare l'iniziativa.

4.2.4 L'investimento sui bambini

Herman Hertzberger, citando l'esempio di diverse scuole, spiega come sia di grande importanza assecondare i bambini ad accrescere la consapevolezza dello spazio circostante e

¹²⁶<https://guerrillagardeners.nl/stap-1-kameraden/> (13/06/2018)

¹²⁷https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B01CB1C2E-AE5E-4DD9-8619-1DA7AFDBD884%7D#case_%7B741301B0-C630-41B2-A21D-13BBF6C43AC0%7D (13/06/2018)

la cura dell'ambiente. In questo caso le singole classi sono viste come la propria “casa”. Si vengono dunque a creare una serie di spazi in cui si avrà un crescente (o viceversa) senso di responsabilità. Va da sé che lo spazio in comune possa essere considerato come l'analoga strada per le abitazioni, per cui svilupperà un minore senso di responsabilità rispetto alla classe stessa. Le parole chiave per accrescere il senso di appartenenza è il coinvolgimento¹²⁸, inteso sia nella cura dello spazio sia nell'uso di quest'ultimo. Nella scuola Montessori di Delft sono state inserite davanti a ogni aula delle teche, in cui vengono posti oggetti caratterizzanti la classe stessa¹²⁹.



Figura 36: Copyright Marlies Rohmer Architects & Urbanists. Strada nel complesso Borneo Sporenburg, bambini intenti a giocare.

Fonte: <http://www.rohmer.nl/en/project/borneo-eiland/>

Il principio è identico a quello che si sviluppa per i *stoep* olandesi. Lo stesso vale per gli altri spazi in comune, come il giardino esterno, o il piazzale di ingresso.

Spesso si insegna ai bambini a tenere il giardino della scuola: l'attività non solo aiuta a socializzare e creare nuovi rapporti, ma secondo studi instilla il senso del dovere negli adulti futuri.

Ciò non solo viene appreso durante la scuola, ma anche a casa. Chiedere ai bambini di aiutare a curare il “giardino” antistante, farli giocare nella sabbiera posta a fianco della porta o semplicemente nella strada con i figli dei vicini. Non a caso è stato sviluppato un gioco

chiamato *stoepkrijt* (solo negli ultimi anni proibito in alcuni comuni olandesi), ovvero gesso da marciapiede (vedi immagine 37).



Figura 37: Foto ritraente bambine intente a giocare con il *stoepkrijt* sul marciapiede di fronte all'ingresso della propria casa.

Fonte: <http://www.dvhn.nl/groningen/Stoepkrijten-in-Stad-legaal-22151991.html>

Il marciapiede viene così mano a mano fatto proprio, sviluppando la sensazione nel bambino di trovarsi nel proprio soggiorno, in un ambiente sicuro e conosciuto.

Il TOS, ossia *Thuis Op Straat* (A Casa sulla Strada) è un'organizzazione che ha come fine ridare le strade ai bambini¹³⁰, e aiutare i quartieri problematici a migliorare le caratteristiche sociali e fisiche dei luoghi dedicati ai bambini. L'associazione coinvolge vicini attivi per il quartiere e genitori per creare assieme attività che aiutino i ragazzi ad ambientarsi ed entrare in confidenza con il posto. Problemi come il vandalismo, l'uso di droghe, instabilità, disoccupazione sono direttamente collegate con il comportamento dei giovani¹³¹. Si tratta di attività e situazioni che i bambini giustificano come normalità. Di conseguenza ciò che afferma la teoria *del vetro rotto* si sviluppa in poco tempo (vedi cap. III). Creare strade in cui ci si senta sicuri, dove ci sia una continua presenza degli abitanti del vicinato e di conseguenza di passanti è dunque il fine e l'origine di questa associazione. Sempre secondo il metodo della connettività fra gli abitanti del vicinato e i bambini.

Ciò serve sia nel presente, in quanto giocando esternamente i ragazzi sono supervisionati da qualcuno e contribuiscono a rendere vivace la propria strada, sia nel futuro, in quanto si instilla nei bambini l'abitudine di usufruire e curare lo spazio dell'*in-between*.

128 Hertzberger H. *Lezioni di Architettura*, Rotterdam Uitgeverij010Publishers, 1996, p.22

129 Hertzberger H. *Lezioni di Architettura*, Rotterdam Uitgeverij010Publishers, 1996, p.24

130 <http://www.thuisopstraat.nl/overTOS.html> (13/06/2018)

131 Ron van Wonderen, Harrie Jonkman, *De effecten van Thuis Op Straat Resultaten van een vierjarige studie*, Verwey-Jonker Instituut, Utrecht, 2015, p. 15

4.2.5 La composizione architettonica

Come già detto nel capitolo II, buona responsabilità è posta inoltre nelle mani dell'architetto. Il segreto sta nel creare un posto che invogli le persone a sfruttarlo e che possa dare un senso di benvenuto.

È stato provato che chi tende a personalizzare l'area di transizione corrisponde nella maggior parte dei casi a chi lo adopera veramente¹³². Quando dunque si è più portati a sfruttare e personalizzare questo spazio?

Ci sono diverse incognite che portano alla presenza o all'assenza dell'*in-between* e verranno elencate e spiegate nel capitolo seguente, eccezion fatta per la composizione architettonica.

Si è infatti notato che queste forme di espressione si ritrovano maggiormente dove gli ingressi sono singoli¹³³: difficilmente chi abita in un appartamento sentirà come suo dominio l'ingresso appartenente a tutti, per cui sarà meno motivato a sfruttarlo e di conseguenza a dargli una propria espressione.



Figura 38: Vista aerea del complesso residenziale nella zona del Zuiderhof a Rotterdam

Fonte: <https://www.impactvastgoed.nl/portefeuille/rotterdam-groene-hilledijk-315-zuiderhof/>

La porta frontale deve dunque affacciarsi alla strada, o almeno al pubblico, ed essere di proprietà del singolo o di pochi.

¹³² van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 195

¹³³ van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 196

Un progetto di riferimento può essere quello della zona del Zuiderhof a Rotterdam (vedi immagine 39).

Il progetto a cura di Impact Vastgoed presenta una serie di abitazioni complete di un *Delftse Stoep*, con la differenziazione dell'affaccio, ossia se quest'ultimo dà su un viale pedonale (*Tuindorpswoningen*), su un parco (*Parkwoningen*), o ancora su una strada percorribile dalle macchine e con possibilità di parcheggio (*Delftse Stoepwoningen*) oppure su una strada a più alta percorribilità (*Stadswoning*).

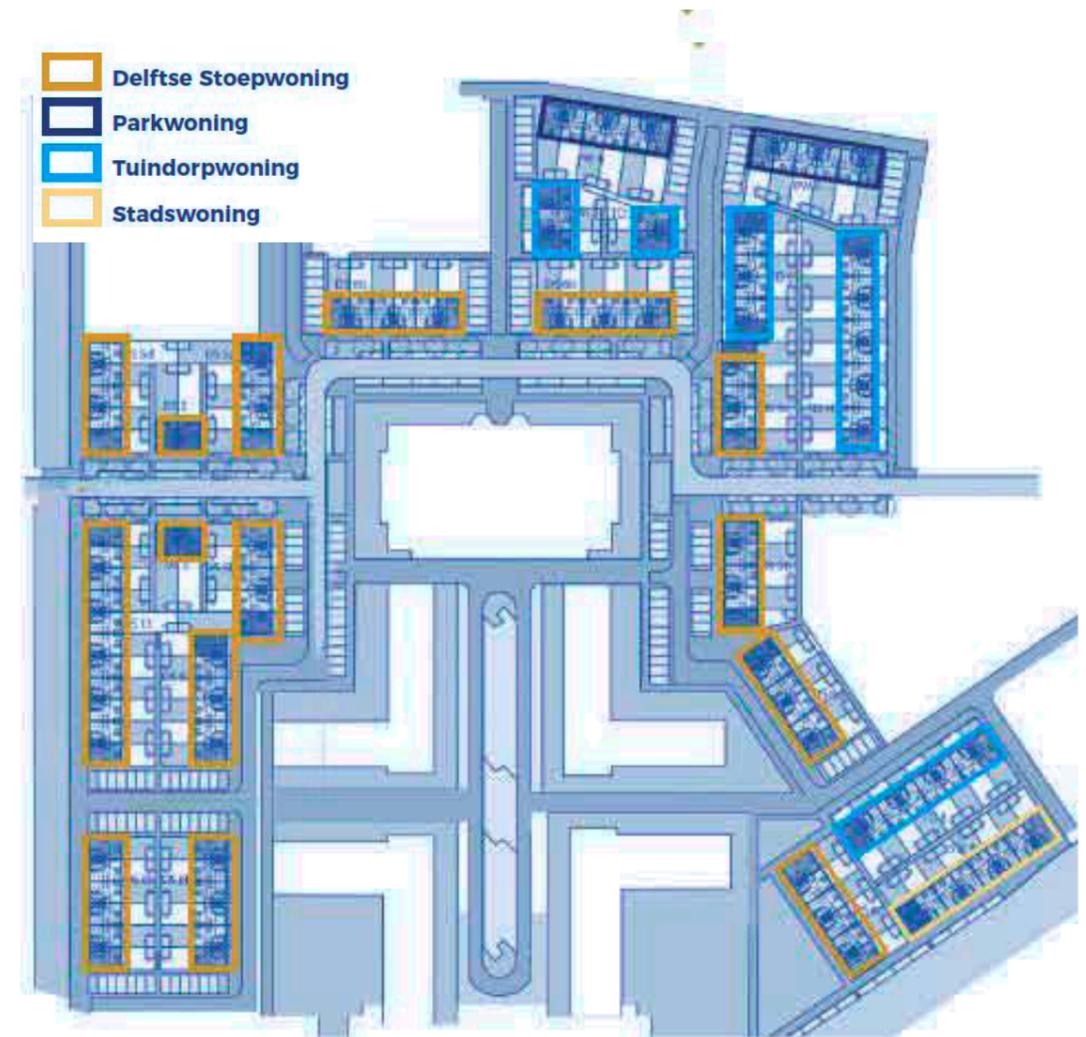


Figura 39: Planimetria del complesso residenziale del Zuiderhof a Rotterdam con riquadrate le diverse tipologie di abitazioni: il riquadro arancione corrisponde ai *Delftse Stoepwoningen*; il riquadro blu evidenzia i *Parkwoningen*; il riquadro giallo indica i *Stadswoningen*; infine i riquadri azzurri denotano i *Tuindorpswoningen*.

In quasi tutti i casi viene proposta la personalizzazione e la creazione di una propria espressione nello spazio antistante l'abitazione, atta a dare all'intero quartiere una demarcazione tipica e un aspetto generale più curato.

Gli architetti proponendo *l'Hollandse Stoep* in fase di progetto e assegnando al

marciapiede abbastanza profondità favoriscono la comparsa di *in-between*, oltre ai vari motivi elencati nel capitolo precedente.



Figura 40: Vista delle Parkwoningen. Nel progetto si tiene conto dell'uso dell'*Hollandse Stoep*.



Immagine 42: Strada residenziale Maashavenkade, Katendrecht, Rotterdam. I pali e le pietre bianche nella lastricazione stradale fungono da demarcazioni e limiti dell'*in-between*. Portano i residenti a curarsi maggiormente di questo spazio.

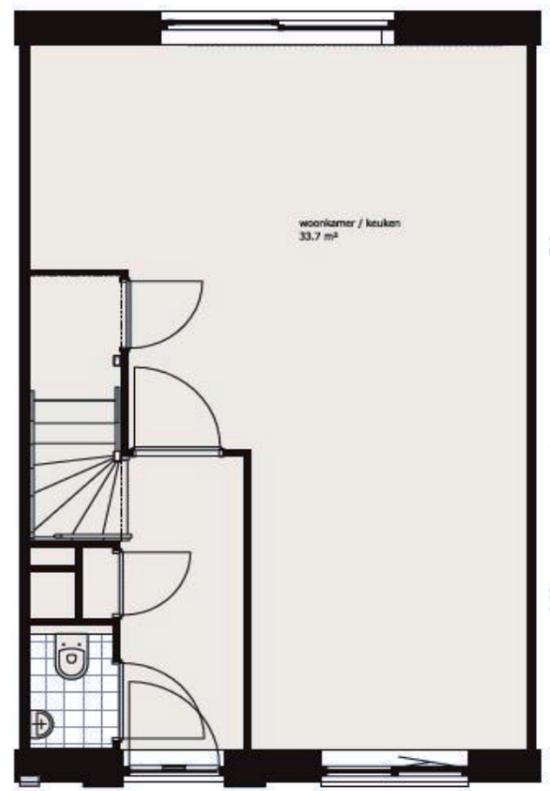


Immagine 41: Pianta del piano terreno dell'abitazione tipo del complesso residenziale Zuiderhof a Rotterdam. La zona giorno si sviluppa a patire dall'affaccio sulla strada.

Un altro esempio può essere tratto dall'immagine 42 ritraente una strada residenziale sita a Katendrecht, a Rotterdam: i pali inseriti ad opera del comune o dell'architetto, consentono una più facile individuazione dello spazio di transizione, ugualmente raggiungibile dai proprietari dell'abitazione che dai passanti esterni. Anche la striscia presente nella pavimentazione consente un'astratta separazione della graduale distinzione fra dominio privato e pubblico. Questi due semplici elementi hanno fatto sì che i proprietari dei vari lotti ponessero l'attenzione sulla zona ibrida e che la sfruttassero ponendovi oggetti personali e privati e che ne prendessero cura.

Capitolo V

I luoghi comuni dello stoep

5.1 L'in-between, tendenze

Finora è stato possibile constatare quanto il porre panche o un piccolo giardino possa essere di grande utilità non solo per la gradevole impressione che genera, ma anche per la coesione e la sicurezza che ne derivano. *BankjesCollectief* è solo un esempio che ha come fine quello di invogliare le persone a sfruttare lo spazio anteriore della propria abitazione: andando a spazzare lo *stoep*, a togliere l'erbaccia dalle piante o semplicemente sedendosi su una sedia o panca per godersi il bel tempo. Ma con che regola queste zone ibride compaiono nel tessuto urbano?

È necessario che l'ingresso di un edificio si affacci direttamente sul pubblico, ma studi hanno dimostrato che vi sono caratteristiche peculiari affinché si manifestino queste aree di transizione. Eric van Ulden e Daniel Heussen svolsero una ricerca per le strade di Rotterdam per riuscire a capire con che tendenza le strade si arricchissero di personalizzazioni ed espressioni identificative; per mezzo di Google Street View, di questionari e di dati facilmente quantificabili giunsero alla conclusione che i seguenti fattori fisici fossero di notevole importanza:

- la profondità del marciapiede
- la larghezza della strada (direttamente rapportata alla frequenza di percorrenza e la velocità dei veicoli)
- l'esposizione favorevole (sud-est)
- la presenza del verde
- le caratteristiche del vicinato
- maggioranza di abitazioni di proprietà degli stessi inquilini

Demograficamente si è notato che in strade con un buon numero di *in-between* si ha un maggior numero di famiglie con bambini e una minore percentuale di trasloco. Le persone residenti in queste strade inoltre danno una valutazione più positiva del vicinato rispetto a quelle di altra appartenenza.

Per quanto riguarda la città di Rotterdam sono state fatte le seguenti conclusioni¹³⁴: i quartieri centrali propongono un'insieme di *in-between* molto più esigui rispetto a quelli proposti nei quartieri periferici; nello stesso tempo è stato riportato che i quartieri più vecchi non mostrano meno rivendicazioni di quelli nuovi; dove si presentano più appropriazioni cresce proporzionalmente la soddisfazione degli abitanti del quartiere per il quartiere stesso; è stato oltretutto riscontrato un maggior interesse negli ultimi anni per l'uso della zona ibrida: si cercano infatti continue soluzioni per porvi le proprie personalizzazioni sia per quanto riguarda le nuove costruzioni, sia per quanto riguarda quelle vecchie.

La stessa contrapposizione si cercherà di fare per la città di Amsterdam.

¹³⁴ van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat.*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015, p. 98

5.2 Amsterdam

Amsterdam è la città forse più conosciuta dei Paesi Bassi, grazie ai famosi canali che l'attraversano. Attraverso Google Street View si andrà a denotare le particolarità di alcuni vicinati. Le immagini riportate sono state scansionate nell'intervallo tra il 2015 e il 2017. Si tratta dunque di immagini non aggiornate ma che presentano nel contempo l'evoluzione dell'ideologia in base alle diverse caratteristiche elencate all'inizio del capitolo.

I quartieri presi in oggetto sono i seguenti (vedi carta seguente¹³⁵)

- WESTELIJKE EILANDEN
- SPORENBURG
- BORNEO
- MINERVABUURT ZUID
- FELIX MERITISBUURT

Si tratta di vicinati sorti in diverse epoche e risultati di differenti sviluppi nel corso degli anni. Le casistiche sono state suddivise secondo il seguente schema:

	Presentato da meno del 50%	Presentato da più del 50%
Nessuna personalizzazione è stata apposta nell' <i>in-between</i>		
È stato posto nell' <i>in-between</i> un singolo oggetto o un semplice <i>tegeltuin</i>		
È stato inserito nell' <i>in-between</i> più di un solo elemento personalizzante		
Sono stati inseriti più elementi nell' <i>in-between</i> , in modo tale da poter usufruire più assiduamente della zona ibrida		

La prima casistica indica strade in cui non vi sono in assoluto personalizzazioni. Chi cammina per i marciapiedi si trova in un ambiente del tutto anonimo. Secondo le ricerche svolte, questa è la classica circostanza da evitare in un quartiere.

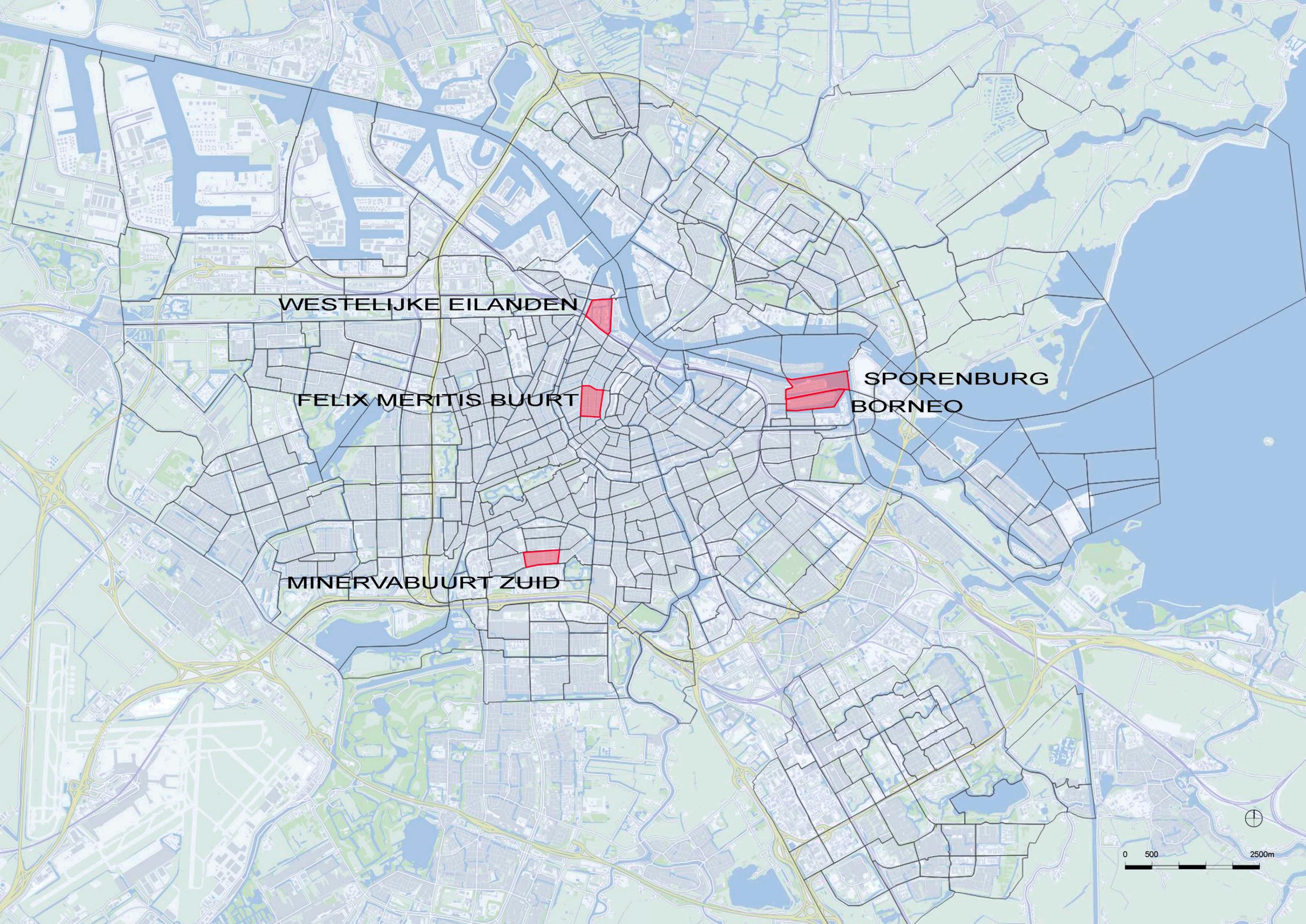
La seconda casistica riguarda le strade in cui sono posti semplici elementi, quali un vaso, uno gnomo da giardino, ecc.. Si tratta di zone ibride in cui i relativi proprietari vogliono far trasparire la loro presenza, ma senza dover spendere troppo tempo alla cura.

Ancora si distinguono le zone ibride composte da più di un singolo elemento, quindi con una più alta percentuale di personalizzazioni.

Infine viene inserita la casistica in cui ricadono *in-between* completi di panche, di tavolini e sedie o anche solo di un *geveltuin* più elaborato. Anche se quest'ultimo elemento non suggerisce che il proprietario si sieda all'aperto a leggere un libro è comunque indice di un lavoro costante per il mantenimento della zona ibrida. Questi ultimi tre casi vengono ancora suddivisi in base alla percentuale di partecipanti all'allestimento del marciapiede.

Nei casi in cui si presentano due casi diversi verrà per ragioni esemplificative preso in considerazione il caso più proposto.

¹³⁵ Planimetria elaborata a partire da una base attinta da <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/> (10/07/2018)



WESTELIJKE EILANDEN

FELIX MERITIS BUURT

MINERVABUURT ZUID

**SPORENBURG
BORNEO**

0 500 2500m



WESTELIJKE EILANDEN¹³⁶

L'area è ubicata a nord della linea ferroviaria che collega Amsterdam Centraal ad Amsterdam Sloterdijk, in una posizione isolata e decentrata rispetto alla città. La zona in questione è composta dalle tre isole Prinseneiland, Bickerseiland, Realeneiland e il tratto di terra chiamato Panciusbuurt. I nomi delle ultime due isole sono stati dati in merito alla famiglia del luogo più abbiente, mentre il nome dell'isola centrale è stato probabilmente dedicato alla famiglia reale (Prinseneiland). Sebbene i canali limitino il quartiere a est e a nord, a sud il limite è dato dalla linea ferroviaria, e a ovest dalla strada Planciusstraat. La linea tranviaria qui presente contribuisce a rendere la zona più facilmente accessibile, anche se si tratta solamente dell'area di Planciusbuurt: le isole infatti sono accessibili solo da dei stretti ponti. La mancanza del continuo traffico veicolare rende caratteristica la zona già di per sé contraddistinta: la struttura e lo spazio delle isole è la conseguenza della funzione attribuita all'area, ossia di porto. Attualmente la zona riscontra molto interesse da parte dei turisti, che ammirano le stradine caratteristiche a piedi o in sella a una bici.

Si può notare un netto contrasto fra le strade strette e i larghi canali: era necessario infatti una buona accessibilità navale, per cui questi canali sono stati dunque pensati molto più larghi di quelli costruiti nel *grachtengordel* (nel centro di Amsterdam) del XVII secolo; così facendo i lembi di terra sono diventati delle vere e proprie isole.

Nel corso dell'ultimo secolo le isole hanno subito un drastico sviluppo funzionale: da area portuale ad area prettamente industriale fino ad una residenziale. Precisamente a partire dagli anni settanta la zona ha subito quest'ultima trasformazione, che ha permesso di rifunzionalizzare pienamente il quartiere all'epoca caduto nel degrado.

Sono stati inoltri destinati a spazio pubblico diverse aree verdi lungo le sponde, in modo tale da concedere ai passanti la scenografica vista dei canali. Questi sono separati tra loro da

Nella figura¹³⁷ seguente viene descritta schematicamente la situazione dei marciapiedi nel quartiere. Lo schema di colori riportato è quello esposto nella tabella soprastante. Il tracciato rosso indica il confine della relativa zona.

Visivamente si può notare una maggior quantità di edifici che non presentano alcun elemento decorativo o personalizzante nella zona ibrida. Marciapiedi che presentino il grado ottimale di caratterizzazioni sono circoscritti a pochi semplici blocchi, mentre la casistica di mezzo risulta più presente in confronto.

Ancora di seguito verranno mostrati diversi scatti presi in un periodo che intercorre tra il 2015 e il 2017, tutti puntualmente localizzati sulla cartina. Ciò per cercare di comprendere in primo luogo i caratteri fisici della strada e confrontarli con le affermazioni prima riportate. Sono inoltre stati studiati gli ingressi suddividendoli in *ingressi singoli* (ingressi a singole abitazioni) e *ingressi multipli* (ingressi attraverso i quali si accede a più abitazioni).

Gli ingressi sembrano equilibrati, con una minima maggioranza per gli ingressi multipli.



¹³⁶ <http://ftp.ruimtelijkeplannen.amsterdam.nl/DRO/plannen/> (10/07/2018)

¹³⁷ Planimetria elaborata a partire da una base attinta da <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/> (10/07/2018)

VISTA 1.



In questa strada si può notare come meno della metà degli abitanti personalizzino con uno o più elementi l'affaccio sulla strada. Nonostante il marciapiede sia evidentemente largo abbastanza da poter porre oggetti senza creare intralcio alla viabilità, l'esposizione dell'edificio sulla destra sia rivolta a sud e la strada risulti evidentemente avere una bassa velocità di percorrenza, la presenza degli inquilini nello spazio ibrido risulta limitata. L'inserimento inoltre di qualche vaso non indica inoltre la presenza costante degli inquilini nemmeno per quanto riguarda il semplice mantenimento del verde. Quest'ultimo infatti sembra avere il compito principale di distanziare dalle rispettive finestre i passanti, un compito dunque legato alla privacy. Chi passerà lungo il marciapiede destro camminerà lungo l'area a sinistra delle piante, lungo la strada.



VISTA 2.



La seconda vista riporta un affaccio direttamente sul canale, il che contribuisce a rendere l'area di fronte meno chiusa rispetto a quella della precedente vista, con orientamento a est. Inoltre il passaggio pedonale e ciclabile rende più facile l'inserimento di elementi nella zona ibrida, in modo da rendere molto più invitante l'ingresso nelle varie abitazioni. Questi fattori hanno fatto sì che la maggior parte degli abitanti al pian terreno ponessero qualcosa per personalizzare l'area di transizione, e che fossero essi stessi coinvolti in quest'area. Per quest'ultima affermazione fanno da testimonianza la panca e la sedia.

VISTA 3.



Questa strada riporta sul lato destro la situazione ideale descritta finora: la maggior parte degli inquilini al pian terreno si sono appropriati di parte del tratto stradale: risulta evidente la presenza costante delle persone, almeno sul lato destro, in quanto ricco di panche e sedie e tavolini. Si nota una leggera differenza rispetto alla parte opposta della strada, sempre ricca di *geveltuinen* e vasi, ma non elementi quali panche. Sebbene la strada sia la stessa, ovvero un passaggio pedonale e ciclabile, la differenza potrebbe essere data dall'esposizione a nord per quanto riguarda le abitazioni sulla sinistra. Ciò non implica che i proprietari di queste ultime non passino del tempo lungo la zona ibrida, o che non si aggiungano al tavolo dal lato opposto per discorrere con i vicini. Questa strada infonde a chi la percorre un senso di benvenuto, oltre a suggerire aree di proprietà dei residenti anziché pubbliche, ed un carattere sociale.

VISTA 4.



La strada in questione si affaccia prima su una pista ciclabile e in secondo luogo sul canale. Come nella vista precedente la stradina è altamente caratterizzante e sempre analogamente tranquilla essendo percorsa solamente da pedoni e bici. La vista e l'esposizione favorevoli hanno contribuito a rendere i marciapiedi ricchi di personalizzazioni e di posti accoglienti dove passare il tempo intenti a discorrere o a leggere un libro o ancora semplicemente osservando l'intorno. Anche in questo caso ai passanti viene data l'impressione di uno spazio rivendicato e non pubblico.

VISTA 5.



La relativa vista invece ritrae una delle principali strade del vicinato. Benché si tratti di una strada a senso unico, per cui non tanto larga e di conseguenza con un limite basso di velocità di percorrenza, le espansioni sono esigue e definite solo per alcune abitazioni come per quella in figura. Dove possibile è stato posto un vaso o piantato un arbusto contro la facciata, però la mancanza di spazio sul marciapiede stesso e l'ambiente circostante più chiuso, hanno determinato la poca presenza di personalizzazioni e di rivendicazioni. Nella vista sopra riportata vi è l'esempio descritto nel primo capitolo, in cui l'ingresso a un'abitazione risulta delimitato e sopraelevato, il classico *stoep*, che impedisce però ai passanti di passare sul marciapiede e li obbliga a oltrepassarlo lungo la strada.

VISTA 6.



Questa vista risulta non troppo diversa dalla numero 4., in quanto presa nella stessa strada, ma in un punto differente. Sebbene anche in questo tratto vi sia un'evidente presenza di vasi e *geveltuinen* sono diminuiti drasticamente elementi quali panche o sedie. Il marciapiede non risulta di minore profondità, ma a cambiare è stata la strada in sé e la percorrenza. Se prima vi erano solo bici e pedoni, ora vi sono due corsie riservate agli autoveicoli. In ogni caso vi è comunque una rivendicazione da parte dei proprietari delle abitazioni. Nella vista soprastante vi è riportato anche il classico *stoep* descritto nel primo capitolo, ossia quello delimitato ai lati, senza costringere però i pedoni a spostarsi sulla carreggiata.

VISTA 7.



Sopra riportata vi è invece una stradina che sebbene di dimensioni e profondità ristrette conserva un carattere privato. Ciò è dato dalla presenza degli elementi posti per la rivendicazione dello spazio. Anche se questi occupano la maggior parte del marciapiede sinistro non impediscono il passaggio, in quanto dal lato opposto vi è maggior spazio dedicato ai pedoni. È evidente che dalle foto si tratta di complessi di appartamenti. Nonostante fosse stato precedentemente affermato che tali complessi contribuiscano a far sparire certe usanze come quella della rivendicazione dello *stoep*, in questo caso, come anche nella vista 2, l'indipendenza, per quanto riguarda l'accesso alle abitazioni al pian terreno, ha fatto sì che fosse possibile appropriarsi di parte del marciapiede.

VISTA 8.

La vista 8. ritrae una strada non differente da quella precedente se non per il fatto che il marciapiede sinistro risulta completamente rivendicato. Come sempre l'esposizione e la tranquillità della strada sono fattori che migliorano lo sviluppo di queste appropriazioni. Come era stato detto nel primo capitolo la strada e il marciapiede risultano sullo stesso piano e composti dalla stessa pavimentazione. Cosa distingue l'uno dall'altro è la linea bianca anch'essa facente parte della pavimentazione.

VISTA 9.

Nell'immagine soprastante è stata catturata una strada totalmente diversa. La linea dei tram e le due corsie testimoniano la presenza costante dei veicoli e suggeriscono una percorrenza con limite di velocità più alto rispetto alle strade viste in precedenza. I marciapiedi risultano ancora più profondi, ma nonostante ciò non vi sono elementi che indicano rivendicazioni se non sporadiche apparizioni, come in basso a destra. Le piante inserite a fianco dell'arbusto di proprietà comunale sono evidentemente opera di qualche residente della zona. Tuttavia non vi sono altre appropriazioni. Probabilmente anche i complessi di appartamenti che non presentano un ingresso autonomo per le abitazioni al primo piano contribuiscono a limitare questo uso.

VISTA 10.

Come suggerito per la vista precedente i complessi che non presentano un ingresso autonomo hanno una minore possibilità di sviluppare rivendicazioni. Diversamente dalla parte opposta, sebbene di modesta misura, queste sembrano comparire più spesso.

BORNEO e SPORENBURG

I quartieri di Sporenburg e Borneo sono sorti nella seconda metà del XIX secolo come ampliamento della precedente area portuale. Le navi diventavano sempre più grandi, per cui era necessario offrire uno spazio facilmente accessibile. Inoltre, non era possibile collimare l'arrivo della linea ferroviaria che collegava il centro della città, con l'area portuale prima in uso. I porti risultavano sempre più difficilmente raggiungibili, per cui questo progetto fu assolutamente necessario.

Seguirono diversi lavori: l'area chiamata Rietlanden era paludosa, per cui fu necessario un lavoro di bonifica; per proteggere inoltre l'area scelta dal livello dello Zuiderzee fu costruita una diga. Nacque così l'*Oostelijk Havengebied* (l'area portuale orientale).

Nonostante fosse stato progettato dalla parte opposta della città e quindi in una posizione più svantaggiata, l'area fiorì: si trattava infatti di una zona vivace, dove giungevano navi da ogni parte del mondo e venivano vi era un continuo traffico di spezie e di passeggeri da e verso le colonie.¹³⁸

Solamente dopo la Seconda Guerra Mondiale l'area conobbe un graduale disuso. Le merci iniziarono a viaggiare in container, per i quali fu creata un'altra area portuale sul lato occidentale della città. L'area venne dunque destinata a residenze.¹³⁹

Attualmente è il risultato di una riqualificazione e di una completa trasformazione in un'area residenziale ad alta densità, avvenuta tra il 1996 e il 2000 ad opera dello studio di architettura West 8 e urbanista Adrian Geuze¹⁴⁰.

Sporenburg

Come per il quartiere precedente, le varie strade sono state analizzate secondo lo schema riportato in tabella¹⁴¹.

A differenza delle Westelijke Eilanden si ha un maggior riscontro di rivendicazioni: il giallo e il verde risultano essere i colori predominanti, mentre il rosso risulta essere circoscritto ad un minimo numero di edifici.

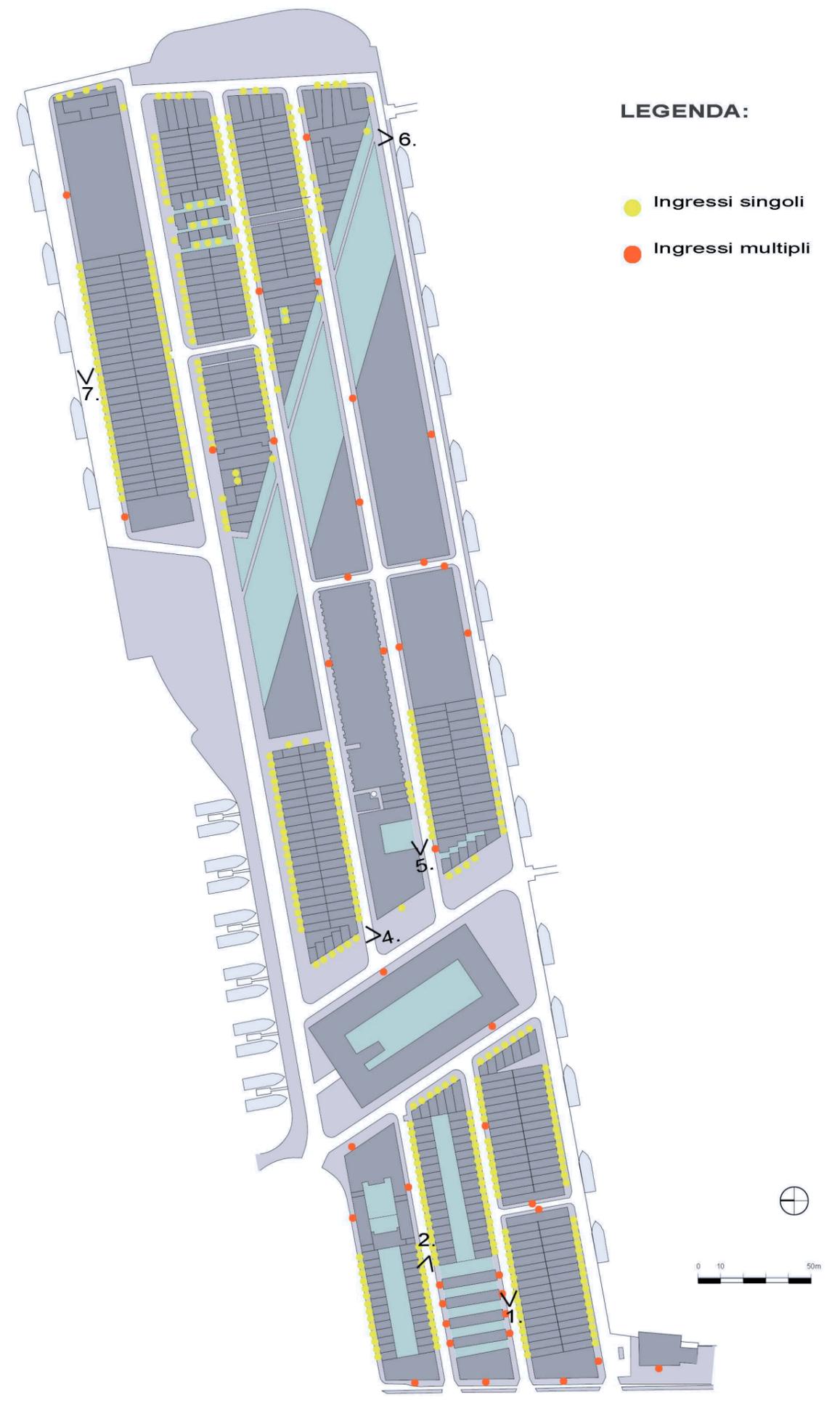
Sempre come nel primo caso sono stati presi in esame alcuni scatti esemplificativi riportati sulla successiva pianta del quartiere assieme allo studio degli ingressi. In questo caso risulta predominante l'uso di ingressi singoli.

138 <https://www.amsterdam.nl/en/districts-neighbourh/oost/oostelijk/> (10/07/2018)

139 http://www.oostelijkhavengebied.nl/navigation/Historie_main.html (10/07/2018)

140 <https://www.matexi.be/nl/nieuws-en-artikels/buurten-in-de-wereld/buurten-in-de-wereld-borneo-sporenburg-in-amsterdam> (10/07/2018)

141 Planimetria elaborata a partire da una base attinta da <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/> (10/07/2018)



VISTA 1.



In questa vista viene immortalata una strada i cui edifici hanno la facciata esposta a nord. Nonostante ciò i proprietari hanno optato per rivendicare spazio tramite vasi e piante. È stata riscontrata differenza fra gli ingressi: quelli tramite box auto (come si vede in figura) hanno posto davanti un solo vaso o un semplice *tegeltuin*; chi invece affacciava al marciapiede direttamente la porta d'ingresso, ha optato per un elaborato *geveltuin*. La motivazione può essere sia la ridotta superficie sia la vicinanza a una trafficata arteria stradale.

VISTA 2.



Anche in questo caso la differenza della composizione architettonica sembra influenzare notevolmente la presenza di elementi in fronte alla facciata principale. Nel primo tratto della strada, nonostante la vicinanza all'arteria trafficata si riscontra una notevole presenza di verde in aggiunta a quello già presente nei giardini. Ciò vuol dire che la presenza di *geveltuinen* non è (in questo caso) dato dalla necessità di verde intorno a sé, ma dalla presenza di elementi che servano a rivendicare parte dello spazio adibito a marciapiede. Nel secondo tratto di strada queste appropriazioni si fanno più rade e meno eterogenee. Si può notare come i proprietari delle abitazioni sulla destra hanno optato per delle tende e per l'opacizzazione del vetro come misura per la privacy.

VISTA 3.



Questa vista ritrae un affaccio su un'arteria trafficata della città e ciò ha portato a una diminuzione delle rivendicazioni. Oltre alla vista anche l'affaccio a nord e il marciapiede troppo profondo sembrano contribuire a tale dato. Un certo numero di appropriazioni sono però state riscontrate nelle abitazioni con l'ingresso rientrante (come nella foto): gli angoli hanno fruttato spazio per elementi personalizzanti quali vasi, statue o sedie e assieme alcuni hanno deciso di espandersi tramite un *geveltuin*.

Rimane comunque il fatto che il traffico sia una costante importante per lo sviluppo di questi piccoli "giardini".

VISTA 4.



Questa vista ritrae un'altra modalità di incentivare lo sviluppo delle rivendicazioni. Davanti agli ingressi delle abitazioni è stato apposta una siepe. Questa sarebbe sufficiente ad allontanare eventuali passanti dal diretto ingresso. Da ciò ne consegue che i proprietari sono più portati a espandere il loro "dominio" e a sentirlo maggiormente loro, nonostante chiunque possa passare attraverso lo stretto sentiero.

VISTA 5.

Anche in questa vista si può notare negli edifici posti sulla sinistra una composizione architettonica che porta a creare un piccolo angolo privato grazie alla piccola chiusura poco schermante. Nonostante ciò è stata riscontrata maggiore rivendicazione rispetto alla vista precedente: probabilmente la rientranza di questo spazio porta conseguentemente a un carattere meno sociale e più chiuso. Vi sono però casi in cui i proprietari hanno posto elementi privati anche oltre il limite dell'abitazione come per tutte le altre rivendicazioni.

Sul lato opposto l'affaccio verso nord può essere una causa del limitato uso dello spazio ibrido accompagnato dall'influenza che si riceve dall'intero vicinato. Del resto si riscontra una maggiore adesione dove vi è posta una maggiore attenzione. Infatti nella parte successiva della strada si conta una maggiore rivendicazione.

VISTA 6.

La vista soprastante invece non ritrae un ingresso principale, ma un terrazzo retrostante che mediante una scaletta porta all'esterno della proprietà. Tramite questa infatti si raggiunge un'area verde pubblica che da molti è stata rivendicata come giardino privato.

VISTA 7.

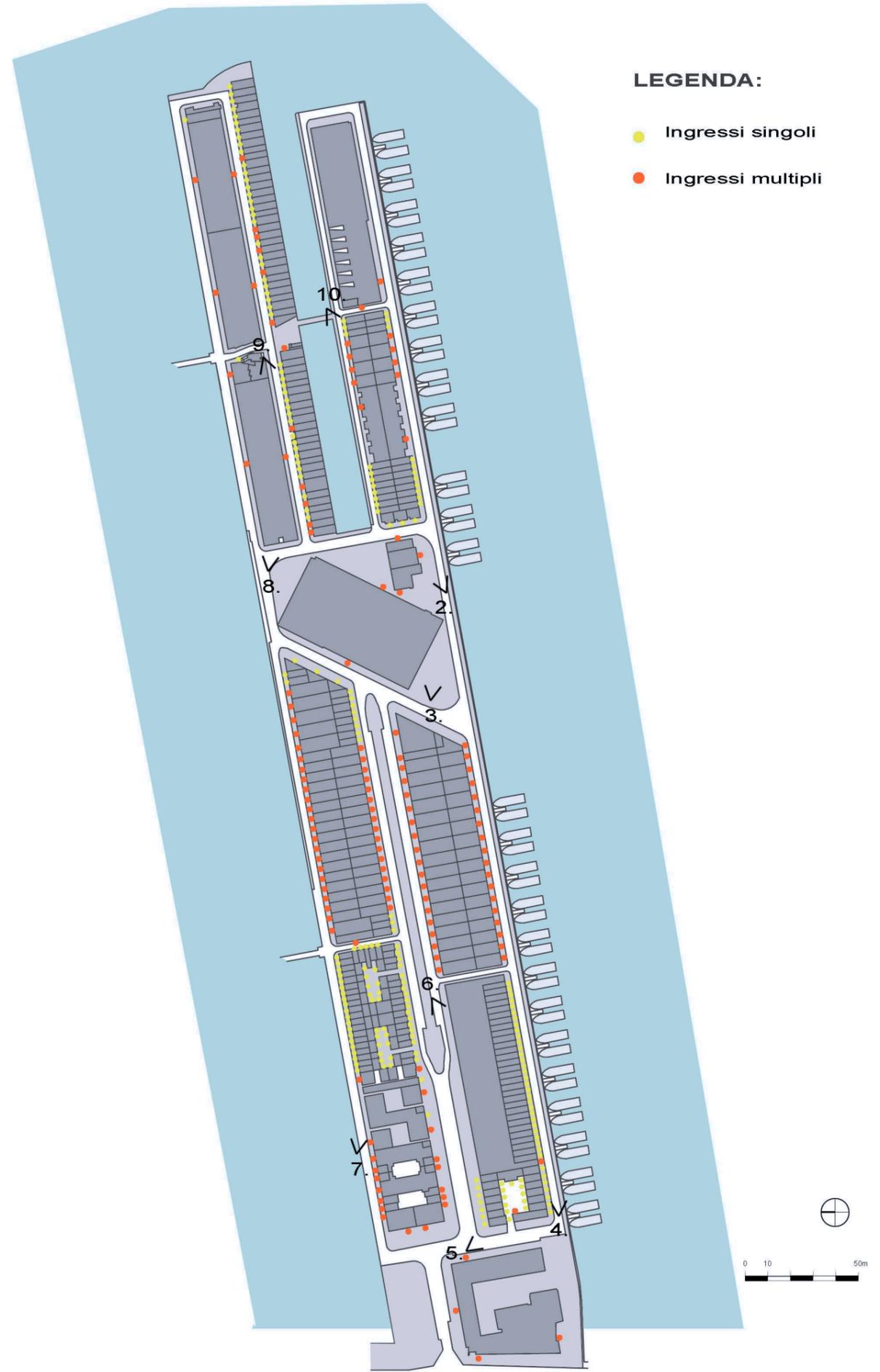
In quest'ultima vista si riscontra una cospicua presenza di elementi di rivendicazione sia dal lato adiacente alle abitazioni che sul lato opposto. Lo stesso uso della zona ibrida è stato riservato a chi abita nelle imbarcazioni. Anche sul lato opposto il dominio di chi vi abita è stato ampliato mediante elementi come vasi o ulteriore verde.

Borneo

Nelle due seguenti planimetrie¹⁴² sono stati riportati prima lo studio dei marciapiedi e successivamente gli ingressi e le posizioni dei vari scatti.

La situazione si ritrae come ideale, con una netta maggioranza per quanto riguarda la presenza del colore verde. Il rosa, ovvero il colore che indica una minoranza con un minimo numero di elementi esterni, sembra proporsi con una regola, ossia per quelle abitazioni con la facciata di ingresso esposta a nord e con una semplice vista sulla strada e sulla successiva schiera di villette. Per quanto riguarda il complesso di appartamenti e uffici (il blocco che rompe la linearità del costruito al centro della penisola) le rivendicazioni mutano in base al lato dell'edificio. Per analizzare meglio è necessario osservare più nel dettaglio tramite le viste.

142 Planimetria elaborata a partire da una base attinta da <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/> (10/07/2018)



VISTA 1. - 4.



Le viste 1. e 4. ritraggono la situazione ideale: la maggior parte delle abitazioni presentano di fronte all'ingresso alle abitazioni elementi quali panche sedie e tavoli oltre a vasi e piante. Ciò testimonia la costante presenza all'esterno dei proprietari: sia per la cura delle piante, sia per poter passare del tempo all'esterno. Questo uso dello *stoep* è rispecchiato anche dai proprietari delle imbarcazioni. Nonostante le abitazioni presentino un ingombro notevole, il marciapiede risulta profondo abbastanza da garantire una buona percorribilità. Come già per altri casi la strada tranquilla e a senso unico e la vista contribuiscono a rendere lo spazio ibrido ideale per essere rivendicato. L'impressione che si viene a creare è quella di uno spazio "privato", una zona sicura in cui far giocare i propri figli, un posto tranquillo dove poter passare il tempo a discorrere con passanti e vicini o semplicemente a leggere un libro.

VISTA 2.



La vista soprastante mostra come i proprietari dell'edificio si siano creati un angolo privato, delimitandolo come un vero e proprio cancello attraverso la disposizione di vasi. Ciò è stato possibile grazie alla notevole profondità del marciapiede.

VISTA 3.



La vista 3. ritrae il complesso prima descritto. Come già detto per i precedenti quartieri, gli appartamenti con ingresso autonomo sono più portati a sviluppare l'*in-between*, come nel caso soprastante. I proprietari hanno rivendicato una minima parte della piazza rendendola meno vuota e più articolata. Ai piani superiori è possibile vedere come nei corridoi di passaggio alcuni residenti hanno sistemato panche o vasi per rendere l'ingresso più invitante e riempire la zona ibrida, anche se in modo più limitato essendo la profondità più ristretta.

VISTA 5.



Anche in questa vista si può notare come l'*in-between* si dimostri come un piccolo giardino di ingresso, invitante, e allo stesso tempo dà un chiaro segnale di appartenenza. Ambienti piacevoli come quello sopra riportato portano a conversazioni, anche fra persone esterne alla proprietà, più lunghe¹⁴³ e gradevoli.

143 City at eye level

VISTA 6.



La strada sopra ritratta mostra una fila di abitazioni esposte a nord con affaccio su una strada e una simile schiera di abitazioni. Dalle buche delle lettere per ingresso si deduce che si tratta di un ingresso comunitario per vari appartamenti. Ciò potrebbe spiegare perchè sono stati inseriti solo semplici *geveltuinen* per allontanare i passanti dalle finestre del pian terreno.

VISTA 7. - 8.



Nonostante le strade sopra ritratte siano esposte a nord, la tranquillità della strada e la vista sul canale hanno fatto sì che i proprietari rivendicassero e usassero la zona ibrida come soggiorno esterno.

VISTA 9.



In questa vista si riscontra l'esempio in cui la rivendicazione dello *stoep* si estende fino alla fine del marciapiede, lasciando un modesto passaggio intermedio. Così chi vi passerà attraverso avrà la sensazione di camminare dentro la proprietà di chi l'ha disposta.

VISTA 10.



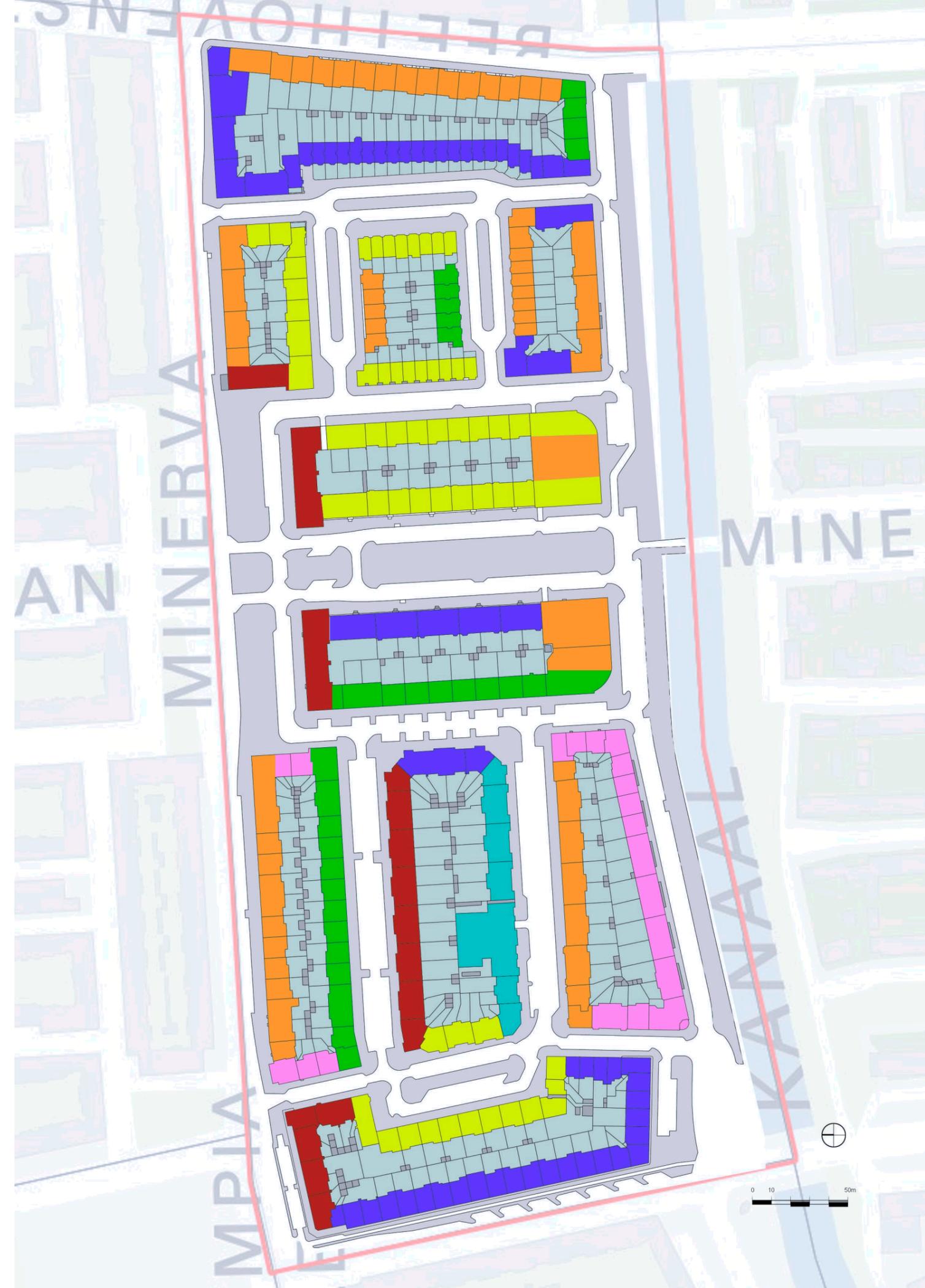
In questa strada evidentemente tranquilla, con l'affaccio esposto a nord, la vista sul canale e le abitazioni tutte eterogenee fra loro ha suscitato la necessità di istituire l'*in-between* a meno della metà dei residenti. Del resto il piano rialzato avrà avuto meno necessità di tutelare la privacy nelle case.

MINERVABUURT ZUID

Il quartiere del Minervabuurt Zuid ha trovato origine nella prima metà del XX secolo.

Si tratta di una zona residenziale, dove si trovano diversi condomini. La pianta con gli ingressi segnati ne è la prova. Di seguito la pianta¹⁴⁴ corredata dell'analisi in base alla tabella riportata all'inizio del capitolo.

La zona a differenza delle precedenti mostra caratteri molto eterogenei fra loro senza apparenti regole. La vista aperta verso il canale accomuna sia zone ibride con minore rivendicazione sia zone più ricche. Le tre viste seguenti mostreranno la situazione analizzata.



144 Planimetria elaborata a partire da una base attinta da <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/> (10/07/2018)



VISTA 1.



Sebbene vi siano pochi elementi per rivendicare la zona ibrida, per meno della metà dei residenti del blocco di abitazioni le scritte sul marciapiede (*stoepkrijt*), davanti alla panchina, suggeriscono la presenza di bambini di fronte all'uscio, con assieme probabilmente un genitore.

VISTA 2.



In questo caso a distanziare i passanti dalla facciata vi è il muretto contenente piante. In questo caso è l'architettura a sviluppare la zona ibrida, anche se ciò non suggerisce la presenza costante di persone che sfruttano letteralmente l'*in-between*, fatta eccezione per la panchina solitaria. La maggior parte dei fiori possono facilmente essere bagnati dalla finestra, senza bisogno di spostarsi all'esterno. Ciò sembra dunque giovare solamente al problema della privacy (anche se non totalmente essendo la maggior parte delle finestre oscurate dalle tende o veneziane) e ai canoni di gradevolezza della strada. Si noti che l'ingresso è singolo e comune per un certo numero di alloggi.

VISTA 3.



L'affaccio su una trafficata arteria stradale, come si è già detto in precedenza, non sempre giova allo sviluppo degli *in-between*. In questo caso però si riscontrano spesso *geveltuinen* a ridosso della scalinata di accesso (vedi figura sopra riportata). Quest'ultima soluzione risulta essere la più comune.

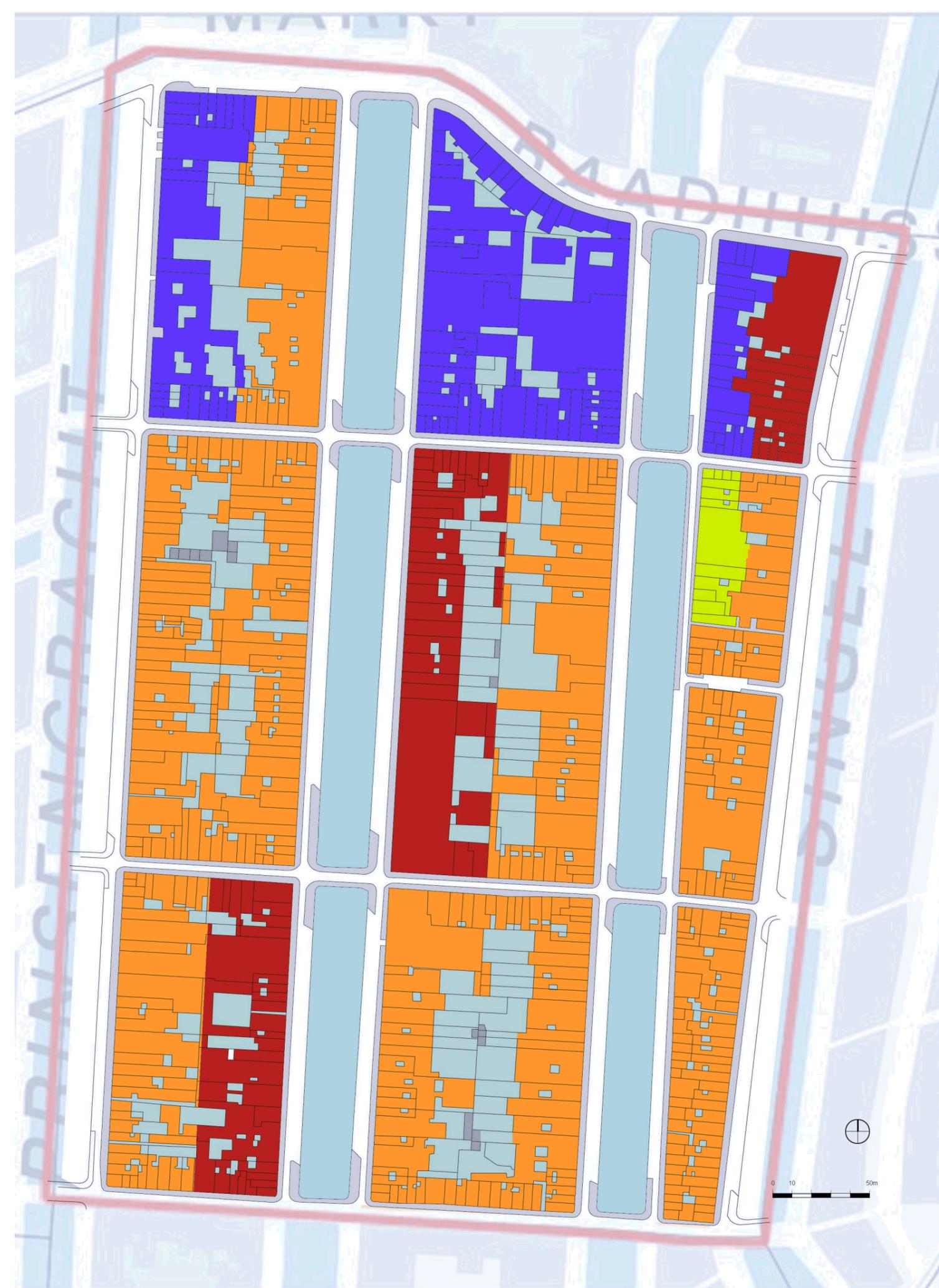
FELIX MERITSBUURT (Felicità attraverso il merito)

Questa 'ultima zona risale al Secolo d'Oro. Fa parte del famoso *Grachtengordel* della città, dal 2010 registrato come patrimonio dell'umanità dall'Unesco. L'insieme dei canali che dividono e nello stesso tempo collegano il centro racchiudono lo stile architettonico, l'arte, la cultura e l'egemonia propria dell'Epoca d'Oro. La zona del Felix Meritisbuurt si trova sul lato occidentale della "cintura" e racchiude i lembi di terra divisi dai canali Singel, Herengracht, Keisergacht e Prinsengracht. Il nome deriva dal famoso edificio omonimo, sede di una società del XVII secolo avente lo stesso nome, dedicata alle arti, alla cultura e alla scienza.

Per la sua unicità si tratta sì di una strada con varie funzioni (residenziali, commerciali, ecc.), ma per lo più turistica. Quest'ultima caratteristica non va trascurata, in quanto se gratificante per i residenti e utile, in quanto il comune tenderà a curare meglio questa parte di città, il turismo da fonte anche a spiacevoli situazioni (molto più traffico, continuo via vai di gente, ecc.)¹⁴⁵

Per la prima volta non è stato evidenziato nessun edificio del colore verde¹⁴⁶. Sebbene non sia totalmente assente l'uso della rivendicazione dello spazio ibrido, sembra non interessare la maggior parte dei residenti. Bisogna tenere conto che si tratta (come prima indicato) di una zona molto trafficata e continuamente frequentata, essendo il centro turistico e commerciale della città. Di seguito la pianta con sopra riportate le varie viste.

Per quanto riguarda gli ingressi, anche questa volta la zona sembra avere una maggioranza di ingressi multipli



145 C. Hoffschulte, *Toerisme in bewonersperspectief De bewoners van een Amsterdamse binnenstadbuurt over hun ervaringen met het toerisme in hun buurt*, 2016

146 Planimetria elaborata a partire da una base attinta da <https://maps.amsterdam.nl/gebiedsindeling/> (10/07/2018)



VISTA 1. - 2. - 3.





Le prime tre viste mostrano le famose strade di Amsterdam, dove alle abitazioni si accede per lo più grazie alle scalinate già descritte nel primo capitolo. Questi spazi semi-privati sono ideali per poter allestire il proprio spazio ibrido con vasi (viste 2. e 3.) e per sfruttarlo. Alcuni (vedi vista 1.) sono provvisti di piccole panche poste perpendicolarmente alla facciata principale. Si tratta di punti ideali per poter stare seduti e osservare la vita cittadina andare avanti.

VISTA 4. - 6. - 8.





Le viste 4., 6. e 8. ritraggono edifici dedicati al commercio e al ristoro. Avere un ambiente piacevole intorno non solo porta le conversazioni a un livello superiore ai semplici convenevoli (come detto precedentemente), ma nel campo commerciale portano le persone a svolgere maggiori acquisti che in una strada poco invitante¹⁴⁷. Così i ristoranti (vista 4. e 8.) rivendicano posto per tavoli anche oltre il tratto stradale, consentendo ai clienti di godere appieno della vista del canale. Nella vista 6. invece si riscontra una tipica strada commerciale, dove alcuni negozi hanno optato per l'allestimento direttamente sul marciapiede.

¹⁴⁷ Karssen H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016, p.16

VISTA 5.



Ancora una volta le abitazioni sulle imbarcazioni reclamano l'*in-between* ponendo anch'esse elementi quali vasi o fioriere.

VISTA 7.



L'ultima vista è stata posta a esempio per il caso in cui si decida di personalizzare l'intorno degli alberi comunali. Potrebbe essere la conseguente rivendicazione del proprietario dell'abitazione di fronte: estenderebbe così il proprio "dominio" fino alla parte opposta della strada.

Capitolo VI

Confronto e conclusione

6.1 Confronto

Finora è stato possibile constatare quanto

Dall'analisi svolta si è riscontrato che i quartieri di Sporenburg e Borneo ritraggono la situazione ideale per lo sviluppo delle rivendicazioni, seguiti da Westelijke Eilanden, Minervabuurt Zuid e infine Felix Meritisbuurt. Oltre alle caratteristiche fisiche di ogni strada è necessario utilizzare anche altri dati statistici. Sono stati considerati i dati raccolti nell'anno 2017 in quanto più in linea con le viste analizzate e inoltre perchè più affidabili rispetto al 2018.

I dati toccano vari campi e sono qui di seguito riportati¹⁴⁸.

	ABITANTI PER km ²	UOMINI (%)	DONNE (%)	COPPIE CON BAMBINI (%)
WESTELIJKE EILANDEN	19,41	49	51	62,7
SPORENBURG BUURT	20,34	49,4	50,6	52,7
BORNEO BUURT	24,62	49,3	50,7	46,6
MINERVA BUURT ZUID	17,33	47,2	52,8	30,5
FELIX MERITISBUURT	12,93	51,8	48,2	13

Da questa prima raccolta di dati traspare una netta discrepanza tra i vari quartieri per quanto riguarda la densità demografica e la percentuale di coppie con bambini. Ciò si riscontra nei quartieri con meno rivendicazioni. La presenza o meno di bambini può essere una variabile importante per l'uso e l'allestimento dello spazio ibrido, anche se non unica e determinante. Per quanto riguarda invece la presenza di uomini o donne si ha una equa distribuzione in tutti i quartieri. Anche la percentuale degli abitanti di origine olandese (e dunque maggiormente avvezzi all'uso dell' *in-between*) sono moderatamente costanti.

¹⁴⁸ Dove non segnato diversamente i dati derivano dalla seguente fonte:
https://www.ois.amsterdam.nl/visualisatie/dashboard_kerncijfers.html (16/08/2018)

	ABITANTI DI ORIGINE OLANDESE (%)	DURATA MEDIA DI PERMANENZA (anni)	IMPRESE (%)	EDIFICI ABITATI (%) ¹⁴⁹	EDIFICI DISABITATI (%) ¹⁵⁰
WESTELIJKE EILANDEN	62,7	9,6	17	93	7
SPORENBURG BUURT	67,9	9,5	4	95	5
BORNEO BUURT	66,3	8	3	97	3
MINERVA BUURT ZUID	60,7	8,5	1	92	8
FELIX MERITISBUURT	58,3	8,1	10	75	25

La percentuale di imprese presenti nell'area risulta indicativa sia nelle Westelijke Eilanden che nel Felix Meritisbuurt, rendendo le zone più commerciali che residenziali. Un altro dato risulta determinante: la percentuale di edifici abitati e disabitati. Rimane costante per tutti i quartieri a eccezione del Felix Meritisbuurt.

	COESIONE SOCIALE ¹⁵¹ (1-10) ¹⁵²	COINVOLGIMENTO NEL VICINATO (1-10) ¹⁵³	RESIDENZA PIACEVOLE NEL VICINATO (1-10) ¹⁵⁴	DISTURBO DATO DAL TRAFFICO (1-10) ¹⁵⁵
WESTELIJKE EILANDEN	5,7	7,2	7,8	7,7
SPORENBURG BUURT	6,3	7	7,9	7,7
BORNEO BUURT	6,3	7,6	7,9	7,5
MINERVA BUURT ZUID	5,9	6,7	8,3	7,7
FELIX MERITISBUURT	5,4	6,6	7,5	5,4

Sebbene non differisca di molto, il livello di coesione sociale è più sentito nei quartieri di

¹⁴⁹ [https://allecijfers.nl/ buurt/ \(16/08/2018\)](https://allecijfers.nl/ buurt/ (16/08/2018))

¹⁵⁰ [https://allecijfers.nl/ buurt/ \(16/08/2018\)](https://allecijfers.nl/ buurt/ (16/08/2018))

¹⁵¹ I dati si riferiscono a un'area più vasta di quella esaminata, dunque meno precisi

¹⁵² Dove 1=non si misura coesione sociale e 10= si misura una massima coesione sociale

¹⁵³ Dove 1=non si è coinvolti nel vicinato e 10= si è completamente coinvolti nel vicinato

¹⁵⁴ I dati si riferiscono a un'area più vasta di quella esaminata, dunque meno precisi

¹⁵⁵ Dove 1=tanto disturbo e 10= nessun disturbo

Sporenburg e Borneo e meno nel Felix MeritisBuurt: è un dato importante, poiché direttamente collegato con il livello di conoscenza dei vicini, ma non bisogna tralasciare che è stato ricavato basandosi sulla zona più ampia definita in ordine Haarlemmerbuurt, Oostelijk Havengebied (che comprende sia Sporenburg che Borneo), Apollobuurt e Grachtengordel West. Come conseguenza si ha un risultato meno preciso. Anche il coinvolgimento nel vicinato risulta un dato anche istruttivo, ma senza troppe disparità: ancora una volta è il Felix Meritisbuurt a essere in fondo alla graduatoria. Equivalentemente per quanto riguarda le ultime due colonne. Interessante risulta la votazione bassa per quanto riguarda il disturbo dato dal traffico nella zona centrale di Amsterdam, il Felix Meritisbuurt, nettamente inferiore rispetto alle altre aree. Coinciderebbe con il minor uso della zona ibrida, ma bisogna considerare che questo dato dà una votazione al senso soggettivo di “fastidio” e non di presenza della circolazione.

	NON CI SI SENTE AL SICURO ¹⁵⁶		SENSO DI SICUREZZA	
	POCHE VOLTE (%)	SPESSO (%)	DI GIORNO (1-10) ¹⁵⁷	DI SERA (1-10) ¹⁵⁸
WESTELIJKE EILANDEN	25	0	8,8	8,1
SPORENBURG BUURT	17	3	9	8,4
BORNEO BUURT	17	3	8,4	7,9
MINERVA BUURT ZUID	10	2	8,7	8,3
FELIX MERITISBUURT	13	0	8,5	8

Nel secondo capitolo è stato descritto come il senso di sicurezza fosse direttamente collegato con l'uso dell'*in-between*, e sebbene il senso di sicurezza sia alto in tutti i quartieri con minime variazioni, le percentuali riferite a quanto ci si sente al sicuro sembrano indicare i due quartieri con minori rivendicazioni come quelli dove la gente si sente meno minacciata. Per quanto riguarda i quartieri di Sporenburg e del Borneo bisogna considerare che è una zona prettamente residenziale e che una maggioranza di abitazioni sono sviluppate in modo tale da portare la vita interna al primo piano (soggiorno, cucina...) rendendo le strade, la sera, meno praticate e osservate. Il quartiere di Felix Meritisbuurt invece, essendo in pieno centro è una zona costantemente trafficata e vissuta (da turisti e da residenti). Il quartiere di Westelijke Eilanden invece ha un'alta percentuale di imprese, ancora superiore al Felix Meritisbuurt, ma un minore traffico esterno. Infine il Minervabuurt Zuid è evidentemente un'area residenziale in un'area più periferica dunque meno trafficata, ma dove la vita interna a numerosi edifici si svolge direttamente al piano terreno sul lato

¹⁵⁶ I dati si riferiscono a un'area più vasta di quella esaminata, dunque meno precisi

¹⁵⁷ Dove 1=non si ha nessun senso di sicurezza e 10= si ha completamente senso di sicurezza

¹⁵⁸ Dove 1=non si ha nessun senso di sicurezza e 10= si ha completamente senso di sicurezza

stradale. Rimangono comunque quartieri prettamente sicuri che infondono il relativo senso sia durante il giorno, sia durante la sera.

	SENTIRSI A CASA NEL PROPRIO QUARTIERE (1-10) ¹⁵⁹	DESIDERIO CAMBIO CASA (%) ¹⁶⁰	ABITAZIONI ¹⁶¹	
			PROPRIETA' DEI RESIDENTI (%)	IN AFFITTO (%)
WESTELIJKE EILANDEN	8,6	21	33	65
SPORENBURG BUURT	8,6	19	54	45
BORNEO BUURT	8	19	37	63
MINERVA BUURT ZUID	8,7	14	47	53
FELIX MERITISBUURT	8,5	14	43	55

Da questi ultimi dati si riscontra in tutti i quartieri un'elevata soddisfazione per quanto riguarda il vicinato e una bassa percentuale riferita al desiderio di trasloco dei residenti. Questi sono i risultati di caratteristiche quali coesione sociale, sicurezza, ecc...

Il dato relativo alle abitazioni date in locazione è invece interessante. E' stato descritto prima come la proprietà dell'abitazione porti più facilmente allo sviluppo e uso degli spazi ibridi, più che le locazioni date in affitto. Invece, anche dove si riscontra un buon numero di rivendicazioni la percentuale di abitazioni date in affitto corrisponde all'incirca alla metà. Si può dire dunque che questa caratteristica non influisce notevolmente allo sviluppo dell'*Hollandse Stoep*.

6.2 Conclusioni

Sicuramente occupare la zona ibrida e allargare la “proprietà” della relativa abitazione porta con sé numerosi benefici: la sicurezza che infonde una strada vissuta; la riqualifica di aree residenziali mediante un semplice apporto da parte di ogni residente ed il conseguente aumento del valore dell'immobile; il verde aggiunto che risulta essere positivo per la mente e la salute delle persone, per l'ambiente inquinato e per i problemi climatici legati al caldo e alle precipitazioni; il livello di coesione sociale che accresce proporzionalmente con l'aumentare dei contatti sociali. È perciò importante promuovere l'uso dell'*in-between* e non solo come aspetto storico da preservare.

Un altro aspetto è necessario valutare: è essenziale pensare allo spazio non come pubblico e privato, ma come spazio collettivo e individuale.

¹⁵⁹ Dove 1=sentirsi poco a casa e 10= sentirsi come a casa

¹⁶⁰ I dati si riferiscono a un'area più vasta di quella esaminata, dunque meno precisi

¹⁶¹ [https://allecijfers.nl/ buurt/ \(16/08/2018\)](https://allecijfers.nl/ buurt/ (16/08/2018))

Si tratta di una vera e propria antinomia, dalla quale però è necessario uscire. Quando si parla di spazio privato o pubblico la differenziazione deriva dal regime di proprietà e si basa sul fattore economico. Quest'ultimo crea l'effetto opposto a quello desiderato (“questo spazio non è mio, dunque non ricade sotto la mia responsabilità”): i confini sono segnati in base a chi se ne occupa legalmente e di conseguenza economicamente; si tratta di confini chiari e netti. L'ideologia dell'*in-between* si basa invece sul creare uno spazio egualmente accessibile da entrambe le parti.

Bisogna creare livelli di accessibilità sul piano sociale e fisico prima che economico e legale.

Possono essere considerati sinonimi, pubblico – collettivo, privato – individuale, ma in realtà si tratterebbe di una consuetudine grossolana, comparabile con l'accostamento dell'oggettivo e del soggettivo.

Si tratta però di un'abitudine i cui luoghi comuni risultano difficili e svariati da studiare, per cui non è possibile dare regole sicure. Confrontando i dati sopra riportati nelle varie tabelle e i risultati ottenuti per la città di Rotterdam si riscontrano similitudini ed eccezioni. Innanzitutto come nella ricerca di Eric van Ulden e Daniel Heussen il quartiere di Felix Meritisbuurt, ossia quello più centrale fra quelli esaminati, presenta una netta differenza rispetto agli altri, infatti, nella città di Rotterdam, erano i quartieri periferici a mostrare più personalizzazioni.

L'epoca di costruzione sembra allo stesso modo non essere eccessivamente determinante: il quartiere meno recente di Minervabuurt Zuid mostra un numero minore di rivendicazioni della zona ibrida rispetto ai quartieri di Borneo e Sporenburg, ciò non significa che gli *in-between* siano assenti, al contrario risultano percentualmente più numerosi rispetto al Felix Meritisbuurt. In questi due casi si riscontra però una netta contrapposizione fra le tipologie di abitazioni, ossia quelle singole, dotate di un ingresso autonomo (Borneo e Sporenburg) e quelle con un ingresso a disposizione di più unità abitative (Minervabuurt Zuid)

Per quanto riguarda gli altri aspetti progettuali, bisogna tenere conto di un numero più ampio di variabili. Come già visto ad esempio per il quartiere di Sporenburg alcuni blocchi di abitazioni con l'ingresso principale posto verso sud, su una strada tranquilla, mostrano un minor numero di rivendicazioni di quanto ci si potrebbe aspettare: potrebbero esserci state influenze dovute alla composizione architettonica, all'interesse (soggettivo) dei proprietari nel personalizzare l'ingresso, all'influenza data dai vicini, dalla possibilità economica e dal tempo libero.

Anche dalle tabelle precedenti si riscontrano alcune discrepanze e similitudini con le affermazioni date dal libro *De Stoep*¹⁶². Sono state sinteticamente poste nelle seguenti tabelle.

AFFERMAZIONI CORRISPONDENTI	
La presenza dei bambini porta a un maggiore uso dell' <i>in-between</i> .	Una netta differenza la si riscontra nella zona di Felix Meritisbuurt, dove infatti si verificano meno appropriazioni.

¹⁶² van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015

La coesione sociale aumenta con la presenza di rivendicazioni	I quartieri di Borneo e Sporenburg hanno la maggiore votazione per quanto riguarda la coesione sociale (anche se con poca differenza).
Il coinvolgimento nel vicinato è maggiore se si usa la zona ibrida	Le zone dove si riscontrano il maggior numero di <i>in-between</i> risultano avere un più alto coinvolgimento.
Il disturbo eccessivo dato dal traffico porta a una minore presenza di personalizzazioni nella zona ibrida	La zona relativa al Felix Meritisbuurt risulta essere quella più disturbata in merito al traffico, e pertanto anche con il minor numero di <i>in-between</i> .

AFFERMAZIONI NON CORRISPONDENTI	
La soddisfazione per il proprio quartiere è proporzionale alla presenza di rivendicazioni	Le soddisfazioni maggiori sono state registrate nel quartiere di Minervabuurt Zuid, nonostante non sia la zona con più rivendicazioni, e il quartiere di Felix Meritisbuurt, il quale, nonostante mostri una minore presenza di <i>in-between</i> , ha una soddisfazione generale di poco inferiore alle altre zone.
Sentirsi sicuri nelle strade con più <i>in-between</i>	La zona che ha la maggiore percentuale per quanto riguarda l'essersi sentiti qualche volta non al sicuro è il quartiere di Westelijke Eilanden, seguito da quelli di Sporenburg e Borneo, che risultano avere però il maggior numero di rivendicazioni. Se si confrontano invece le colonne relative al senso di sicurezza che si ha di giorno e di notte non si riscontrano nette differenze fra i vari quartieri.
È più facile trovare rivendicazioni quando le abitazioni sono possedute dai residenti.	In tutti i quartieri la percentuale di case in affitto risulta essere pressoché la metà se non di più, anche dove le personalizzazioni negli spazi ibridi risultano esserci per la maggior parte della strada.

le strade residenziali delle zone di Sporenburg e di Borneo, nonostante queste siano zone con il più alto numero di rivendicazioni. Se durante le ore diurne i residenti passano ipoteticamente buona parte del tempo nell'*in-between*, quando la vita familiare si sposta all'interno al primo piano (come già spiegato in precedenza), il piano terreno potrebbe diventare isolato. Nelle abitazioni che si sviluppano diversamente e che quindi pongono il salotto o la cucina al piano terreno, quindi direttamente affacciati sulla strada pubblica, si ha l'impressione che si continui ad avere un occhio vigile sulla strada. Bisogna dunque tenere conto di una serie di aspetti come la composizione architettonica, gli usi e le abitudini dei residenti, la presenza di uffici, negozi o ristoranti, ecc..

Va inoltre considerato che per la ricerca di Eric van Ulden e di Daniel Heussen sono state prese in esame le strade disseminate in 92 quartieri, mentre per quanto riguarda Amsterdam sono state studiate le strade di 5 quartieri. Benchè diverse fra loro, possono essere considerate come eccezioni.

L'*Hollande Stoep* rimane in ogni caso un'usanza da mantenere e da indurre. È perciò importante che i futuri progetti urbanistici conservino spazio a sufficienza per poter lasciare la libertà ai residenti di personalizzare la zona ibrida. Altresì importante è che venga usata e non solo allestita, per cui la divulgazione tramite associazioni e giornate come quelle di *Bankjes Collectief* o *Buren Dag* vengano incoraggiate e istituite dai comuni o dai volontari.

Come si può notare vi sono alcune asserzioni che sembrano essere in disaccordo su quanto trovato sui quartieri di Amsterdam. Ciò può essere spiegato dalla complessità della situazione: vi sono numerose variabili che entrano in gioco, basti pensare alla sicurezza per

Bibliografia

Aldrin Abdullah, Massoomeh Hedayati Marzbali, Mohammad Javad Maghsoodi, Tilaki, Azizi Bahauddin, *The Influence of Permeability on Social Cohesion: Is it good or bad?*, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, n. 168

Altman I., *Privacy: a Conceptual Analysis, Enviroment and Behaviour*, vol 8, n. 1, 1976

Altman I., *The Environment and Social Behavior: Privacy, Personal Space, Territory, Crowding*, Boston, Brooks/Cole Publishing Company, 1975

van den Berg A. E., Jorgensen A., Wilson E.R., *Evaluating Restoration in Urban Green Spaces: Does Setting Type Make a Difference?*, *Landscape and Urban Planning*, n. 127, 2014, pp. 173–181

Blockland T., *Oog voor elkaar: Veiligheidsbeleving en sociale controle in de grote stad*, Amsterdam, Amsterdam university Press, 2008

de Boer N., Duyvendak J. W., Engbersen G., Engbersen R., van Ewijk R., Hens H., Hortulanus R., Karsten L., van der Lans J., Leene I., Nieborg S., Oldersma J., Plemper E., Schakenraad W., Spierings W., Sprinkhuizen A., Tonkens E., Tops P., Valkestijn M., Verhaar O., Verplanke L., van Vliet K., Weterings R., *Open Deuren, Sleutelwoorden van lokaal sociaal beleid*, Eindhoven, N.I.Z.W., 2002

Brouwer T., *Stoep, Stoepalen, Stoephekken*, Zutphen, Walburg Pers B.V., 1985,

Debrabandere F., *Nederlands van Nu*. *Nederlandia*, vol. 108, p.40, 2014

van Dorst M., *Een duurzaam leefbare woonomgeving, Fysieke voorwaarden voor privacyregulering*, Delft, Eburon, 2006

Fischer C., *The Public and Private Worlds of City Life*, *American Sociological Review*, vol 46, n. 3, 1981, p. 306-316

Gehl. J., *Leven Tussen Huizen*, Zutphen Walburg Pers B.V., 1978

Gesthuizen M., Veldheer V., *Sociale Samenhang in de Wijk*, Nijmegen, Nederlandse Sociologische Vereniging,, 2009

Hertzberger H. *Lezioni di Architettura*, Rotterdam Uitgeverij010Publishers, 1996

Hiddema, S., Piet Blom en de Kunst van het Bouwen. Groningen, Academie Minerva Pers,1984

Hoekstra M., *Stoep Bordes Trottoir, Stedelijk Interieur*, n. 3, 2010

Jacobs J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books, 1961

Karssenberg H., Laven J., Glaser M., van 't Hoff M., *The City at Eye Level. Second and extended version*, Delft, Eburon, 2016

Koster A., *Van Tegeltuyn tot Lusthof*, Wageningen, ibn-dlo, 1998

Kuypers V. H. M., de Vries E. A., *Groen Voor Lucht*, Wageningen, Alterra, 2007

Lofland L. H., *A World of Strangers, Order and Action in Public Open Space*, New York, Basic Books Inc., 1973

Loukaitou-Sideris A., Ehrenfeucht R., *Sidewalks, Conflict and Negotiation over Public Space*, Cambridge, Massachusetts, The Mit Press, 2009

Mak G., *Amsterdam a brief life of the city*, London, Harvill Press, 1999

Mazlina Mansor, Nor Zalina Harun, Khalilah Zakariya, *Residents' Self-Perceived Health and its Relationships with Urban Neighborhood Green Infrastructure*, *Procedia Environmental Sciences*, n. 28, 2015, pp. 433- 442

Meyer H., *Het ontwerp van de openbare ruimte*, Nijmegen, SUN, 2008

Muller T., *De warme stad*, Utrecht, Jan van Arkel, 2002

Newman O., *Creating defensible spaces*, Collingdale, Diane, 1997

Roger S. Ulrich, *View Through a Window May Influence Recovery from Surgery*, *Science*, New Series, volume 224, issue 4647 (27 aprile 1984), 420-421

Rovers V., Bosch P., Albers R., *Eindrapport Climate proof Cities*, Climate Proof Cities consortium, 2010-2014, p. 26

Skjaevelandi O., Garlign T., *Effects of Interactional Space on Neighbouring*, *Journal of Environmental Psychology*, vol. 7, n. 3, 1997

Strauven F., *Aldo van Eyck – Shaping the New Reality From the In-between to the Aesthetics of Number*, CCA, Mellon Lecture, 24 maggio 2007

van Ulden E., Heussen D., van der Ham S., *De Stoep, Ontmoeting Tussen Huis en Straat*, Rotterdam, nai010uitgevers, 2015

Vreke J., Salverda I.E., Langers F., *Niet bij rood alleen: Buurtgroen en sociale cohesie*,

Bibliografie

Wageningen , Alterra-rapport 2070, 2010

de Vries S., Verheij R. A., Groenewegen P.P., Spreeuwenberg P., *Natural Environments - Healthy Environments? An Exploratory Analysis of the Relationship Between Greenspace and Health, Environment and Planning A.*, vol. 35, nr. 10, 2003, pp. 1717-1731

de Vries S., van Winsum- Westra M., Vreke J., Langers F., *Jeugd Overgewicht en Groen*, Wageningen, Alterra Rapport 1744, 2008

Wirth L., *Urbanism a way of life*, American Journal of Sociology, Vol. 44, N. 1, 1938, p. 12

Xiaolu Zhou, Md. Masud Parves Rana, *Social Benefits of Urban Green Space, A Conceptual Framework of Valuation and Accessibility Measurements, An International Journal*, vol 23, n. 2, 2012, pp.173-189

R. van Wonderen, H. Jonkman, *De effecten van Thuis Op Straat Resultaten van een vierjarige studie*, Verwey-Jonker Instituut, Utrecht, 2015