

Vita e morte delle strade di città

(rileggendo Jane Jacobs)

Camilla Perrone

Università degli studi di Firenze
camilla.perrone@unifi.it

© The Author(s) 2016.

This article is published
with Creative Commons
license CC BY-SA 4.0

Firenze University Press.

DOI: 10.13128/contesti-20369

www.fupress.net/index.php/contesti/

Strade e città: un'introduzione

Le strade urbane rappresentano una parte importante della vita quotidiana e spesso sono la scena in cui eventi sociali, piccoli incontri urbani, segmenti rilevanti dell'interazione e affioramenti delle interdipendenze relazionali che ci definiscono si manifestano. Quante volte ci chiediamo, camminando per il centro di una città, perché una strada sia affollata e un'altra, apparentemente molto simile, invece non lo sia; per quale motivo un'attività fiorisca dietro un angolo e invece un'altra muoia solo pochi

isolati più avanti.

A volte rimaniamo stupefatti dalla capacità seduttiva di alcuni vicoli, per godere subito dopo della sorpresa di un varco che si apre sul nostro cammino in modo inatteso. Talvolta ci sentiamo protetti da una quinta architettonica, altre volte percepiamo l'invito a penetrarla per scoprire cosa ci sia sotto la prima



A hundred years after her birth, the interest for the life and work of Jane Jacobs has increased with renewed vigour in international literature, placing the topic of the streets and of public space, and in general the way in which a city “functions”, at the centre of the debate. The paper analyses these themes with specific focus on the metabolism of complex systems and the self-organisation and self-production practices of cities, developing an approach that takes into account the great transformations in the processes of urbanisation and the necessity to recognise and reproduce both the specificities and the diversities of cities.

che nel tempo hanno messo in discussione la città e le sue dimensioni intime di urbanità. La svolta razionalista dell'architettura e della pianificazione urbana del Ventesimo secolo (rappresentata nella letteratura dal pensiero di Ebenezer Howard, di Le Corbusier, di Robert Moses e altri) e la globalizzazione alle soglie del

pelle della città; altre ancora sentiamo di aver perso la città intorno a noi, e vuoti, distanze, interruzioni sembrano invitarci ad andar via. Ci preoccupiamo quindi ossessivamente della nostra sicurezza e dei modi di proteggerci dal traffico, se siamo a piedi, evitando sapientemente le strade che consideriamo nemiche (monotone, trafficate, inospitali, poco accessibili, e così via), rifugiandoci nelle strade che ci fanno sentire a casa.

Sono molte le retoriche

Ventesimo secolo ne sono esempi.

La prima, definita dalla critica come “anti-urbanism” (Talen, 2005), mette in tensione il concetto di vicinato e di concentrazione urbana, per esaltare la bassa densità e l'organizzazione funzionale delle città (Ikeda, Callahan, 2014). La seconda produce le retoriche sul dissolvimento della dimensione locale e delle identità dei luoghi (Sassen, 2010, 2014) a favore di una riorganizzazione omologante delle relazioni e delle manifestazioni urbane (di natura appunto globale). Emerge inoltre il discorso su una nuova società delle reti (Castells, 1996) che si insinua orizzontalmente nella trama dei network globali, densa e senza soluzione di continuità, per compiere infine una transizione epocale da “città globali” a “urbanizzazione globalizzata” (Brenner, Keil, 2014). A chiudere questo brevissimo e incompleto excursus, ci sono i dibattiti più recenti sulla natura dei processi di urbanizzazione, sulle dinamiche di suburbanizzazione (Keil, Young, 2011; Keil, 2013), di regionalizzazione e quindi di estensione e convergenza delle densità insediative (Soja, 2011), spinti fino all'estrema posizione di una tendenza verso un'urbanizzazione planetaria sostenuta da variegata forme di capitalismo (ispirata al pensiero di Henri Lefebvre) (Brenner, 2014; Brenner, Schmid, 2013). Tutte tappe



Jane Jacobs

Saving Greenwich Village
The Bowery Boys
New York City History

di un percorso di riflessione sulle città che, chiamando in causa transizioni epocali (processi di industrializzazione,

globalizzazione di merci e persone, nuove tecnologie, effetti urbani e sociali dei neoliberalismi), hanno sollecitato contro-riflessioni sulla natura delle città, sulla dimensione quotidiana dell'esperienza urbana, sull'auto-organizzazione¹ (Portugali, 1999; Batty, 2011, 2013), sulla cittadinanza e sull'urbanità (Donzelot, 2009).

La dissoluzione del concetto di 'urbanità' e di 'cityness', o meglio la percezione di dissoluzione della possibilità di creare condizioni di riproduzione di qualità urbane che ha in qualche modo attraversato alcune retoriche sulla città, non ha ucciso le strade. Le strade sono ancora vive e a renderle vive sono proprio le condizioni di resistenza attiva alle sfide economiche, ecologiche, climatiche e sociali che proprio per

le strade si manifestano e ne fanno la matrice di un nuovo metabolismo (urbano). Le strade sono e ci appaiono l'elemento generatore del quartiere in cui viviamo, della città e del territorio che percorriamo quotidianamente. Sono, di fatto, l'interfaccia tra abitanti e materiali urbani, ed entrambi esercitano la propria agency reciprocamente. Frequentemente, sia nel ruolo di abitanti che in quello di architetti, urbanisti, progettisti, ci chiediamo quale sia e se esista un modo migliore, o comunque una ricetta, per disegnare le strade. Gli studi sulle strade si sono divisi in quelli che hanno privilegiato l'aspetto percettivo, come i lavori di Kevin Lynch (1960) e Gordon Cullen (1961); quelli che hanno elaborato teorie sugli aspetti qualitativi dell'ambiente costruito e sulle relazioni fra i suoi elementi, come Christopher Alexander (et al., 1977), Léon Krier (1998), Nikos A. Salingaros, (1988); quelli che hanno sviluppato la dimensione regolativa,

Due tipi di street/urban design si sono andati delineando: il primo tipo più concentrato sulle forme, il secondo sulle comunità.

producendo istruzioni e norme figurate come i manuali del New Urbanism e dello Smart Growth (Duany et al., 2009); quelli che hanno sottolineato categorie di analisi e di progetto come i contributi di Matthew Carmona (2010a, 2010b), di Carmona e Steve Tiesdell S. (2007); quelli che associano a determinati caratteri delle strade, la ricetta per 'an urban fabric for an urban life' come i lavori di Donald Appleyard (1964, 1981), gli studi di Allan Jacobs (1995) e, ancora, i contributi di Jane Jacobs (1961, 1969) e di Mark Francis (1991), che verranno ripresi più avanti. Più in generale due tipi di *street/urban design* si sono andati delineando: il primo tipo più concentrato sulle forme, il secondo sulle comunità (Talen, 2009). Ad essi corrispondono due tipi approcci alla pianificazione, uno più orientato alla dimensione procedurale (town planning), l'altro concentrato sugli aspetti qualitativi (urban design) (Alfasi, Portugali, 2007). Quest'ultimo approccio è quello che viene assunto, in questo contributo, come *frame* interpretativo del messaggio di Jane Jacobs.

Questo contributo si inserisce nel percorso appena delineato e prova ad evidenziare (tratteggiandoli sinteticamente) alcuni dei principi che possono ispirare i pianificatori impegnati in un design generatore di opportunità per la vita urbana di comunità diverse, sostenibili ed eque. Più in generale principi che possano determinare le condizioni

per l'organizzazione di azioni di trasformazione socio-sociale e urbana. Da un lato, quindi, principi di resistenza alla dissolvenza della *cityness* (ovvero le condizioni di urbanità) nell'età urbana (Sassen, 2005), dall'altro, matrici attivatrici di metabolismi di urbanità capaci di generare strade di città vive e democratiche.

L'obiettivo è quello di evidenziare nuove direzioni per la pianificazione costruendo un ponte tra (alcune) teorie e pratiche, in particolare le teorie che leggono la città come sistema complesso e aperto, caratterizzato, come altri sistemi complessi, da fenomeni di non linearità e auto-organizzazione. Secondo queste teorie i piani non determinano lo sviluppo del sistema (la città, la regione, ecc.), ma diventano attori di un "multi-agents planning game" (Portugali, 2009, p. 259); le pratiche sono invece strumenti di appropriazione, rivendicazione, pluralizzazione della città e dei suoi spazi attraverso azioni contestualizzate, incrementalmente e informali di "remaking of the cities" (Hou, 2010).

Sono due gli spunti ispiratori del ragionamento qui compiuto: il contributo di Mark Francis sulle strade democratiche (*The Making of Democratic Streets*) - che è anche all'origine del numero della rivista che ospita questo contributo -, e il libro di Jane Jacobs che rappresenta oggi per la letteratura sulla città una sorta di icona culturale e che, recentemente, è stato riletto e reinterpretato da molti studiosi anche in

Una strada democratica riflette la storia così come la diversità sociale ed economica dei quartieri e delle città.

occasione del cinquantesimo anniversario dalla pubblicazione (Hospers, 2006; Schubert, 2014; Hill, 2007; Hirt, Zahm, 2012; Seamon, 2012). Entrambi i testi si occupano di strade, e ne sottolineano la dimensione generativa di valori, diversità, giustizia, diritti, qualità della vita, democrazia (è, in particolare, il caso di Francis che costruisce in questo modo la sua teoria di *street democracy*)².

“A city which works!”

Una strada democratica riflette la storia così come la diversità sociale ed economica dei quartieri e delle città. È garanzia di giustizia sociale, benessere economico e vitalità ecologica. È così che Mark Francis definisce il carattere delle strade democratiche, provando a riflettere su quali ingredienti siano necessari per creare quell'ambiente di *publicness* che altri autori hanno descritto sia nelle attività di osservazione della vita urbana, sia negli scritti sulla qualità dello spazio pubblico e della vita “per strada”. Francis ne cita due: Jane Jacobs, con riferimento al concetto di “eyes on the street” (che verrà ripreso più avanti), e Kevin Lynch per i “5 basic public space rights”³. In particolare, Francis riconosce a Jane Jacobs il ruolo di *advocate* (forse una delle prime), più o meno consapevole, delle strade democratiche. Forzando la lettura di Francis, si potrebbe persino dire che il suo libro più famoso, *The Death and Life of Great American Cities* del 1961, possa essere considerato, tra le molte

letture che ne sono state date, anche come un manifesto di democrazia urbana, da realizzarsi nella dimensione di vicinato, nella vita delle strade e, più in generale, nella riorganizzazione dei distretti urbani al fine di moltiplicare le condizioni della diversità urbana. Fare strade democratiche è importante per Francis come fare città vivibili e diverse (*a city which works*⁴) lo è per Jane Jacobs. L'idea di rileggere Jacobs per capire le strade, prendendo spunto dall'ideale normativo di Mark Francis, nasce quindi dallo stesso percorso compiuto da quest'ultimo e si confronta con la natura mutevole delle città e con i grandi cambiamenti contemporanei dei processi di urbanizzazione, che, per estensione e intensità, sembrano non avere precedenti. La superficie terrestre è sempre più urbanizzata e contesti apparentemente tutt'altro che urbani ospitano dinamiche, tendenze, caratteri, secondo alcuni osservatori e studiosi, propri o prossimi a ciò che tradizionalmente (per secoli) è stato classificato come urbano (Brenner, 2014). Nonostante la natura dell'urbano sia quindi molto diversa da quando Jane Jacobs ha pubblicato il suo libro, il pensiero dell'autrice sui modi di affrontare la vita urbana continua ad essere fondamentale per comprendere le dinamiche relazionali e l'intreccio tra spazio urbano (per come questo si sta configurando) e società. Trasferite alle questioni urbane contemporanee, le idee di Jacobs possono dare molti contributi sulle modalità di trattamento



Jane Jacobs

In difesa di
Greenwich Village

(regole, piani, leggi, pratiche) dell'ineguaglianza sociale, della frammentazione spaziale, della sicurezza dello spazio pubblico, del declino dell'ambiente urbano e infine della vita urbana e della vita della strada.

Il lavoro di Jacobs si esprime proprio nell'idea di tornare a guardare la città, leggendone il reale funzionamento attraverso la vita sociale e materiale dei suoi elementi costitutivi e attraverso le interazioni (qualitative) reciproche. Si tratta quindi di capire il complesso ordine sociale ed economico della città (affiorante sotto l'apparente disordine sociale delle città), e riscoprirlo in generale come un immenso laboratorio sperimentale.

Jacobs può essere riletta in molti modi, e sono tanti gli apporti che ne enfatizzano la dimensione tecnico-metodologica (quasi manualistica). Questo contributo vuole valorizzarne i contenuti sostantivo-qualitativi, proprio in relazione all'idea che la città sia un grande laboratorio di pratiche e che sia quindi fondamentale esplorare la struttura e le norme della società, concentrandosi sugli aspetti qualitativi dell'ambiente costruito. È di fatto un codice urbano implicito quello che si nasconde nel libro di Jacobs; un codice urbano e/o spaziale che esplora e disciplina il modo in cui gli elementi dell'ambiente costruito si relazionano l'uno con l'altro, lasciando spazio all'emersione di azioni e di pratiche non-lineari e discontinue, e abilitando le molte esplicitazioni della

Jacobs deriva i suoi principi dall'osservazione diretta della città e delle relazioni sociali.

diversità all'interno di un sistema complesso e auto-organizzato.

Così riletto, il pensiero di Jane Jacobs si inserisce nell'approccio di pianificazione multi-agente basato sull'auto-organizzazione proposto da Portugali (Portugali, 1999; Alfasi, Portugali, 2007). Si apre quindi un ragionamento che potrebbe essere sviluppato come contributo alle teorie della pianificazione e che in questo scritto, sebbene richiamato nelle conclusioni, resta di fatto una suggestione implicita.

La strada come “*décor of a sidewalk ballet*”

Jane Jacobs-Butzner, già giornalista del giornale locale a Scranton, Pennsylvania, continua il suo lavoro a New York, dove costruisce la sua consapevolezza sulla vita delle metropoli sia lavorando come giornalista in contatto con la politica locale, sia dedicando molto tempo (in particolare nei periodi di disoccupazione o di impegno nei molti tipi di lavoro che svolgeva) all'esplorazione diretta della città. New York è la città che, nelle stesse testimonianze di Jacobs, le ha insegnato molto sulla vita urbana e sulle dinamiche socio-economiche che da essa si irradiano.

Laboratorio delle sue idee è stato il Greenwich Village dove si trasferì con il marito, l'architetto Robert Hyde Jacobs, nel 1944. La sua attività di giornalista, in particolare il lavoro svolto per la rivista «Architectural Forum», le consentirono di avvicinarsi ai temi dello sviluppo urbano e della pianificazione realizzando l'enorme distanza

tra la tendenza della politica a pianificare la città e le reali esigenze della vita urbana. Esempio fra tutti fu la politica proposta da Robert Moses, consigliere del sindaco di New York, Fiorello La Guardia, che prevedeva la sostituzione dei piccoli quartieri fatti di strade vivibili e frequentate, con grandi e megalomani progetti come centri commerciali, autostrade e grattacieli (Scheper, 2008). Persino il quartiere dove abitava Jacobs, il Greenwich Village situato nel cuore di Manhattan, fu minacciato da questo provvedimento, provocando la reazione di Jacobs, che cominciò a scrivere contro le idee di Moses. Nel 1961 apparve appunto *The Death and Life of Great American Cities* che causò un vero e proprio shock nel mondo della pianificazione urbana e portò il nome di Jacobs in grande evidenza pubblica (Hospers, 2006). Sono semplici le domande che Jacobs si pone nell'introduzione del libro, che l'autrice stessa presenta come un attacco agli attuali metodi di pianificazione e di ristrutturazione urbanistica, domande che cercano di capire come le città funzionino nella vita reale:

“Quali specie di strade urbane siano sicure e quali no; perché certi parchi siano meravigliosi, mentre altri sono moralmente – e a volte mortalmente – pericolosi; perché certi slums rimangano tali, mentre altri riescono a rinnovarsi spontaneamente [...] quale sia la ragione per cui il centro delle città si sposta [...]. In breve mi occuperò di come le città funzionino nella vita

reale, perché questo è l'unico modo per riuscire a capire quali principi urbanistici e quali metodi di intervento possano giovare alla vitalità sociale ed economica delle città" (Jacobs, 1969, p. 3).

La posizione di Jacobs ha polarizzato il dibattito degli urban designer sulla forma sociale e spaziale della città contro gli effetti dell'urbanistica moderna, grazie alla diffusione del discorso sulla densità, sulle condizioni necessarie per produrre città vivibili e, in particolare, sui generatori di diversità sociale, economica e spaziale. Generatori che vengono tradotti in una sorta di codice urbano per la città destinato a regolare sistemi di relazioni tra i quali: 1. gli usi misti che garantiscono la vitalità delle strade in momenti differenti della giornata; 2. una dimensione contenuta degli isolati, che consente una significativa permeabilità pedonale; 3. la compresenza di edifici di varie dimensioni, lo stato di conservazione e la densità; 4. la presenza di una sufficientemente densa concentrazione di persone. La relazione tra diversità e densità è certamente tra gli aspetti del pensiero di Jacobs, quella che ha sollecitato più riflessioni e dibattiti (Perrone 2016). Roskamm (2014), parla a questo proposito di un *density turn*, che ricostituisce un legame tra densità, diversità, vivibilità e democrazia delle strade, in un momento storico in cui al concetto di densità era collegato un pensiero negativo derivante dall'ingegneria sanitaria delle città

e dall'urbanistica modernista: "after Jane Jacobs the value of high density in urban planning changed completely; high density as a phenomenon of the unhealthy city turned into high density as criterion for compactness and urbanity" (Roskamm, 2014, p. 90). La densità espressa come sistema di relazioni tra componenti urbane di natura diversa, oltre che come concentrazione di persone, è quindi il cuore del pensiero di Jacobs. Jacobs deriva i suoi principi dall'osservazione diretta della città e delle relazioni sociali. Ritiene che lo sviluppo urbano non possa essere pianificato a tavolino, interpretando la città attraverso una metafora biologica (ovvero la città nasce, cresce, invecchia, muore e può rivivere). La sua esperienza di attivista e di leader naturale, prima a New York contro il piano di Moses, che prevedeva la sostituzione dei piccoli quartieri del lower Manhattan, incluso il Greenwich Village (Scheper, 2008), poi a Toronto contro la realizzazione di un'autostrada lungo Spadina Avenue (oggi una delle zone più trendy della città), fa capire come auto-organizzazione e non linearità governino sistemi complessi come le città, determinando soluzioni non prevedibili, garantendo nello stesso tempo la riproducibilità del sistema. Gli elementi della città, le persone, le strade, i parchi, i quartieri, il governo, l'economia, non possono esistere l'uno senza l'altro, come gli organi di un corpo umano, interconnessi vicendevolmente⁵. Le riflessioni di Jacobs

In una definizione divenuta celebre la strada è “the décor of a sidewalk ballet” che garantisce sicurezza, coesione sociale e sviluppo economico delle città.

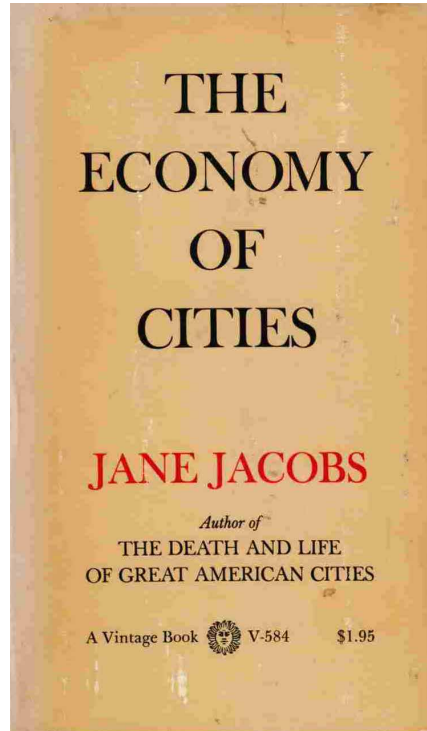
partono dalla strada e le relazioni tra i vari elementi sono ripensate secondo un codice che enfatizza la dimensione qualitativa delle relazioni tra le componenti dell'ambiente costruito.

The best place to look at first is the street. [T]he street works harder than any other part of downtown. It is the nervous system; it communicates the flavor, the feel, the sights. It is the major point of transaction and communication. Users of downtown know very well that downtown needs not fewer streets, but more, especially for pedestrians. They are constantly making new, extra paths for themselves, through mid-block lobbies of buildings, block-through stores and banks, even parking lots and alleys. Some of the builders of downtown know this too, and rent space along their hidden streets. [...] The user of downtown is mostly on foot, and to enjoy himself he needs to see plenty of contrast on the streets. He needs assurance that the street is neither interminable nor boring, so he does not get weary just looking down it (Jacobs, 1958, p. 127).

Nell'approccio biologico ed evolutivo di Jacobs, le strade giocano un ruolo determinante. In una definizione divenuta celebre la strada è “the décor of a sidewalk ballet” che garantisce sicurezza, coesione sociale e sviluppo economico delle città. Ogni gesto quotidiano (persino portare fuori la

spazzatura) si trasforma quindi in un “evento spettacolare”. Presupposto perché si verifichi una buona performance è la coesistenza delle quattro condizioni del codice urbano implicito menzionate sopra. Jacobs sottolinea il fatto che queste condizioni non possono verificarsi l'una senza l'altra. La reciprocità è a sua volta la condizione di sintesi per uno “street ballet”. Solo in combinazione queste condizioni possono portare alla diversità necessaria per la fioritura della vita urbana. La diversità urbana assicura quindi che ci siano persone in una relazione di prossimità, in ogni momento del giorno. Se ci sono sufficienti “eyes on the street”, il crimine viene disincentivato e aumenta il sentimento collettivo di sicurezza: “it is not so much about keeping in touch with the neighbours, but rather that there is enough interaction on the street, at the bus stops or in shops. This I show people get the feeling of belonging to a community, or being at home somewhere” (Hospers, 2006, p. 726).

L'insieme di queste relazioni deboli costituisce per Jane Jacobs il capitale sociale della città che si sviluppa in condizioni di diversità urbana, economica e spaziale. In un'area della città con differenti tipi di fornitori e di compratori, gli imprenditori possono condividere servizi, spazi, macchinari e ricavare benefici e profitti da un'offerta e una condivisione variegata di conoscenze e expertise. La riflessione sull'economia urbana, già anticipata in *The Death and Life of Great American*



Cities, è sviluppata in un libro pubblicato successivamente, intitolato *The Economy of Cities*, nel quale Jacobs sostiene che ogni forma di sviluppo economico ha le sue basi nella città. Le città crescono grazie al mercato, rinnovando ed esportando beni importati e servizi (in un circolo di contaminazione e innovazione) e producendo reddito per ravvivare il ciclo di importazione. Un equilibrio in cui la distanza tra imprese, che agiscono nelle realtà concrete (gestite dal mercato), e governi, che pianificano processi sulla base di predizioni raramente connesse al sistema di azioni del mercato, trova un terreno di confronto distinguendo opportunamente i propri ruoli.

Verso un'ipotesi di street planning

Diversità urbana, capitale sociale, economia urbana sono temi intrecciati nell'approccio di Jane Jacobs, interdipendenti quanto lo sono le componenti spaziali di una città, di un quartiere, di una strada. L'insieme di questi aspetti produce una città che funziona: "a city which works!", che incoraggia scambi multilivello, favorisce interazioni multidimensionali, promuove la diversità, stimolando contatti sociali ed economici. L'articolazione dei principi di diversità in una dimensione spaziale è tuttavia aperta alla discussione e all'interpretazione critica. In alcuni casi il focus sulla diversità 'by design' e la sua traduzione nel messaggio degli usi misti ha determinato una retorica sullo spazio pubblico che ha di fatto mascherato l'assenza di un'appropriata gestione dei problemi di segregazione socio-spaziale, di vivibilità e di giustizia urbana.



Martin Lewis

Greenwich, 1930

Jacobs chiarisce un punto fondamentale in uno dei suoi primi scritti, che rimarrà anche nei successivi e che, implicitamente, sfida gli strumenti e i modelli tradizionali di pianificazione:

But the street, not the block, is the significant unity. When a merchant takes a lease he ponders what is across and up and down the street, rather than what is on the other side of the block. When blight or improvement spreads, it comes along the street. Entire complexes of city life take their names, not from blocks, but from streets – Wall Street, Fifth Avenue, State Street, Canal Street, Beacon Street. Why do planners fix on the block and ignore the street?

Non ci sono tuttavia ricette di pianificazione nei testi di Jane Jacobs, e non sarebbe comunque utile intendere gli insegnamenti di Jacobs come prescrizioni. Ci sono invece spunti interessanti

per la teoria della pianificazione e per le pratiche urbane. Jacobs lavora sui principi costitutivi della città come sistema auto-organizzato. Si chiede se la pianificazione urbanistica sia davvero la soluzione per i problemi delle grandi metropoli, o non sia viceversa una prospettiva intellettualistica, viziata di utopismo, dimentica della natura concreta e del modo di interagire delle città reali. Propone di verificare come le città funzionino nella vita reale piuttosto che come debbano funzionare per effetto di regole astratte, che finiscono per separare la progettazione dalle esigenze della comunità. Alla luce di questo sforzo, sono almeno tre le direzioni di ragionamento che si possono ricavare da Jane Jacobs e che potrebbero essere utili a definire un approccio di pianificazione che riparta dalle strade e dalla vita urbana che in queste si genera e si rinnova. Provando a usare un'espressione di sintesi, si potrebbe parlare *street planning*, ovvero di un modello

street planning è di un modello di pianificazione che ambisca a governare le interazioni urbane di tipo qualitativo e che si strutturi intorno a un codice urbano condiviso

di pianificazione che ambisca a governare le interazioni urbane di tipo qualitativo e che si strutturi intorno a un codice urbano condiviso. È possibile suggerire tre possibili direzioni di sviluppo di questa visione.

La prima è relativa a un approccio di pianificazione che tenga conto della complessità del sistema città, riprendendo alcune riflessioni di Portugali (2008). Portugali distingue tra pianificazione classica e auto-organizzata. La prima si riferisce al processo di pianificazione di un sistema chiuso, pienamente controllato. La seconda si riferisce al processo di pianificazione di un sistema aperto e complesso, che, al pari di altri sistemi complessi e aperti, ospita fenomeni di non linearità, caos e auto-organizzazione⁶. La città di Jane Jacobs è appunto interpretata come un sistema complesso. In questi contesti i piani non determinano o controllano lo sviluppo del sistema di riferimento, piuttosto ne diventano parti co-agenti in un gioco di pianificazione multi-agente. La funzione predittiva della pianificazione, che agisce attraverso un modello procedurale e gerarchico, non sembra quindi sufficientemente flessibile e adeguata alla natura complessa e non lineare delle modalità epifenomeniche della diversità urbana. Viceversa, una teoria sostantiva della pianificazione, che la connetta ai campi della conoscenza e che si occupi dell'ambiente costruito e naturale, lavorando sull'articolazione di questioni sostantive e qualitative in termini

di regole, apre nuovi orizzonti di lavoro.

Una seconda direzione di ragionamento sulle implicazioni del pensiero di Jane Jacobs per la pianificazione parte dalle molte pratiche auto-organizzate di produzione della città che si muovono al fuori dei sistemi e dei modelli formali. Si tratta di quelle pratiche di 'guerrilla urbanism' e di 'public space democracy' che trasformano la città attraverso azioni di riappropriazione, reinvenzione, improvvisazione, trasgressione ("making new public realm in private homes"; "private gardens serving the public realm") (Hou, 2010), spesso agite nello spazio pubblico, a volte ricavate negli spazi privati abbandonati e rigenerati attraverso usi temporanei e nuove forme di imprenditoria collettiva.

Una terza direzione è legata alla questione degli *urban commons* (Dellenbaugh et al., 2015), intesi come spazio urbano, sociale e politico, oltre lo stato e il mercato (certamente al di fuori di un sistema di pianificazione), che ospita pratiche di urbanità contrapposte alle pratiche imposte dall'urbanistica capitalista e neoliberista.

Nelle direzioni di lavoro suggerite agisce la questione affrontata da Jane Jacobs, ovvero come riallineare la pianificazione astratta e procedurale (che spesso fallisce nel promuovere città diverse) con le pratiche di vita urbana che sono protagoniste della produzione di città e che rispondono a principi di auto-organizzazione e non linearità. Questa è la sfida



Martin Lewis

Greenwich, 1932

Greenwich, 1930

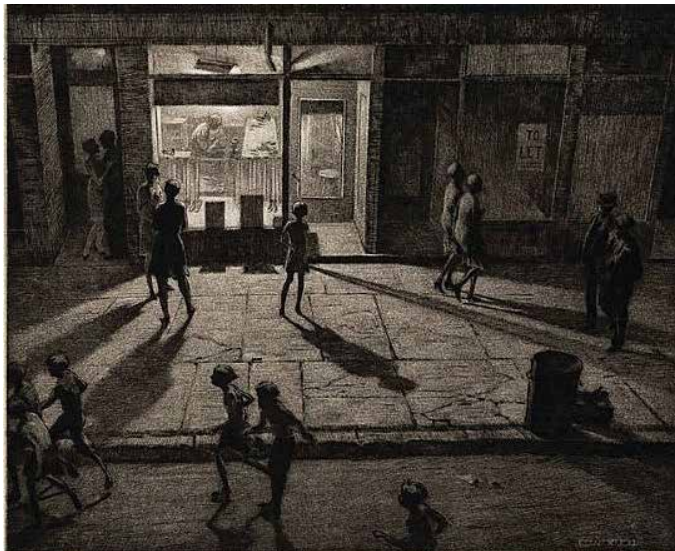
che rileggendo Jane Jacobs si (ri)propone alla teoria e alle pratiche di pianificazione.

Rileggendo Jane Jacobs

Le città cambiano, si adattano, resistono, rispondono alle sfide della tecnologia, diventano ambienti resilienti rigenerando le condizioni perché nuove dimensioni possibili di vita urbana possano esprimersi. Le strade, che sono l'elemento generatore della vitalità dell'esperienza urbana (nell'ideale di Jane Jacobs), sono luoghi elettivi della democrazia (*street democracy*), nelle parole di Mark Francis. Lo sono nella misura in cui diventano luoghi di accoglienza ed espressione delle diversità, ospitano e intrecciano un numero indefinito di usi, garantiscono libertà di accesso, movimento, fruizione, incoraggiano l'espressione di sé, diventano l'orizzonte di incontri urbani e di costruzione di capitale sociale nella misura in cui, esprimendo una propria agency, interagiscono e si trasformano: "a democratic street is one that reflects the history as well as the social and economic diversity of the larger

neighbourhood and city. Friendly to pedestrians and liveable for residents, also reflect social justice, economic health, and ecological vitality" (Francis, 1991, p. 28).

Un approccio di pianificazione adattivo, che tenga conto della non-linearità che caratterizza la vita dei sistemi complessi (strade e città) e le pratiche di auto-organizzazione e di produzione della città (e dei loro effetti sulla vita urbana), sembra essere la direzione più adatta alla natura della sfida posta da Jane Jacobs. Un approccio che deve tenere conto dei grandi cambiamenti dei processi di urbanizzazione e della necessità di salvaguardare, riconoscere, riprodurre la specificità e la diversità delle città (Schmid 2015; Sassen 2010): "From a phenomenological perspective, perhaps what is most striking about Jacobs's urban approach is her assumption that cityness is a real phenomenon in that there are qualities, behaviours, experiences, and principles that evoke and are evoked by an authentic urban situation" (Seamon 2012, pp. 140-142).



Note

¹ Ispirata da ideologie libertarie e comunitariste, dagli studi neomarxisti, dalla teoria della complessità.

² Ingredienti della street democracy sono: uses and user diversity; accessibility; participation/modification; real and symbolic control; traffic management; safety/security; grown floor-street relationship.

³ I cinque diritti di base dello spazio pubblico di Kevin Lynch (1981) sono: uso, azione, appropriazione, modificazione, disposizione.

⁴ È uno dei famosi motti di Jane Jacobs e in particolare il modo in cui l'autrice usava descrivere Toronto, la città nella quale ha trascorso gli ultimi anni della sua vita, pur lamentandone molti difetti

(Hospers, 2006).

⁵ "Per poter capire le città occorre prendere direttamente in considerazione come fenomeni essenziali non i singoli usi, bensì le loro combinazioni e mescolanze [...]. Una mescolanza di usi che sia abbastanza complessa per mantenere nelle città la sicurezza nelle strade, i contatti pubblici e lo scambio di usi, richiede un'enorme varietà di ingredienti. Perciò il primo e più importante problema urbanistico nelle città è questo: in che modo le città possono generare su una parte abbastanza estesa del loro territorio una mescolanza di usi e una diversità sufficienti a mantenere in vita il tipo di civiltà che esse rappresentano? [...] Anche se si stenta a crederlo di fronte alle

monotone zone grigie, ai complessi edilizi e ai centri civici, rimane un fatto che le grandi città sono per loro natura generatrici di diversità e prolifiche incubatrici di nuove iniziative di ogni genere" (Jacobs, 2000 [1961], pp. 133-134).

⁶ "This view follows the distinction [...] above between classical versus self-organized planning. Classical planning refers to a relatively simple 'closed system' planning process; closed in the sense that it is, or rather should be, fully controlled. Self-organized planning refers to a relatively complex 'open system' planning process, which like other open and complex systems exhibit phenomena of non-linearity, chaos, bifurcation and self-organization" (Portugali, 2008, p. 259).

Bibliografia

- Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., Jacobson, M., Fiksdahl-King, I., Angel, S. 1977, *A Pattern Language*. Oxford University Press, New York.
- Alfasi N., Portugali J. 2007, *Planning rules for a self-planned city*, "Planning Theory", 6 (2), pp. 164-182.
- Appleyard D. 1964, *The View from the Road*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- Appleyard D. 1981, *Livable Streets*, University of California Press, Berkeley.
- Batty M. 2011, *Urban Regeneration as Self-Organisation*, Centre for Advanced Spatial Analysis, University College London.
- Batty M. 2013, *The New Science of Cities*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts .
- Brenner N. (ed.) 2014, *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*, Jovis, Berlin.
- Brenner N., Keil R. 2014, *From Global Cities to Globalized Urbanization*, "Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation", 3, pp. 1-17.
- Carmona M. (2010a), *Contemporary Public Space: Critique and Classification, Part One: Critique*, "Journal of Urban Design", 15 (2), pp. 157-173.
- Carmona M. (2010b), *Contemporary Public Space, Part Two: Classification*, "Journal of Urban Design", 15 (1), pp. 123-148.
- Carmona M., Tiesdell S. 2007, *Urban Design Reader*, Architectural Press, London.
- Castells M. 1996, *The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol. I. Blackwell, Cambridge, MA, Oxford.
- Cullen G. 1961, *Townscape* The Architectural Press, Oxford.
- Dellenbaugh M., Kip M., Bieniok M., Muller A.K, Schwegmann M. (eds) 2015, *Urban Commons: Moving Beyond State and Market*, Birkhäuser, Basel.
- Donzelot, J. 2009, *Vers une citoyenneté urbaine*, Rue d'Ulm, Paris.
- Duany A., Speck J., Lydon M. 2009, *The Smart Growth Manual*, Mc Grow Hill, New York.
- Francis M. 1991, "The Making of Democratic Streets", in Moudon A.V. (ed.), *Public Streets For Public Use*, Columbia University Press, New York.
- Hill D.R. 2007, *Jane Jacobs's Ideas on Big, Diverse Cities: A review and Commentary*, "Journal of American Planning Association", 54 (3), pp. 302-314.
- Hirt S., Zahm D. (ed.) 2012, *The Urban Wisdom of Jane Jacobs*, Routledge, London and New York.
- Shcubert D. 2014, *Contemporary Perspectives on Jane Jacobs: Reassessing the Impacts of an Urban Visionary*, Ashgate.
- Hospers G. 2006, *Jane Jacobs: Her Life and Work*, "European Planning Studies", 14 (6), pp. 723-732.
- Hou J. 2010, *Insurgent Public Space. Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*, Routledge, London and New York.
- Ikeda S., Callahan G. 2014, *Jane Jacobs' Critique of Rationalism in Urban Planning*, "Cosmos + Taxis", 1 (3), pp. 10-19.
- Jacobs J. 1957, *Downtown is for People*, in *The Exploding Metropolis: A Study of the Assault on Urbanism and How Our Cities Can Resist It*, Doubleday Anchor Books, Garden City, New York.
- Jacobs J. 1969, *The Economies of Cities*, Random House, New York.
- Jacobs J. 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, [trad. it., *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino, 2009].
- Keil R. (ed.) 2013, *Suburban Constellation*, Jovis, Berlin.
- Keil R., Young D. 2011, *Post-Suburbia and City Region Politics*, in Phelps N., Wu F. (eds), *International*

- Perspectives on Suburbanization: A Post-Suburban World?*, Palgrave MacMillan, Basingstoke, United Kingdom.
- Krier L. 1998, *Architecture Choice or Fate*, Papadakis Publishers, Windsor [trad. it., *Architettura. Scelta o fatalità*, Laterza, Bari, 1995].
- Lynch K. 1960, *The image of the city*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts [trad. it., *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia, 2001].
- Perrone C. 2016, *Innumerable Types of Diversity: The Potential of Latent Urbanity*, in D'Arienzo R., Younès C., Lapenna A., Rollot M. (eds), *Ressources urbaines latentes, pour un nouveau écologique des villes*, Métis Presses, Paris.
- Portugali J. 1999, *Self-Organization and the City*, Springer, Berlin.
- Portugali J. 2008, *Learning from Paradoxes about Prediction and Planning in Self-organizing Cities*, "Planning Theory", 7(3), pp. 248-262.
- Scheper G.L. (2008), *A Divergence of Modernities: Jane Jacobs, Robert Moses and the Re-Visioning of New-York City*, "Community College Humanities Review", 28, pp. 92-106.
- Roskamm N. (2014), *Taking Sides with a Man-Eating Shark. Jane Jacobs and the 1960s 'Density Turn'*, in Schubert D. (ed.), *Contemporary Perspectives on Jane Jacobs: Reassessing the Impacts of an Urban Visionary*, Burlington, Ashgate, pp. 83-95.
- Sassen S. (1991), *The Global City*, Princeton University Press, Princeton.
- Sassen S. (2010), *Cityness. Roaming thoughts about making and experiencing city*, "ex æquo", no. 22, pp. 13-18.
- Sassen S. 2014, *Expulsion: Brutality and Complexity in the Global Economy*, Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.
- Scheper G.L. 2008, *A Divergence of Modernities: Jane Jacobs, Robert Moses and the Re-Visioning of New York City*, "Community College Humanities Review", 28, pp. 92-106.
- Schmid C. 2015, *Specificity and Urbanization: A Theoretical Outlook*, in Diener R. et al., *The Inevitable Specificity of Cities*, Lars Muller Publishers, Zürich.
- Schubert D. 2014, *Contemporary Perspectives on Jane Jacobs: Reassessing the Impacts of an Urban Visionary*, Ashgate, England, USA.
- Seamon D. 2012, *Forum: A jumping, joyous urban jumble: Jane Jacobs's Death and Life of Great American Cities as a phenomenology of urban place*, "Journal of Space and Syntax", 3(1), pp. 139-149.
- Talen E. 2005, *New Urbanism and American Planning: The conflict of cultures*, Routledge, London and New York.
- Talen E. 2008, *Design for Diversity: Exploring Socially Mixed Neighborhoods*, Architectural Press, Oxford
- Talen E. 2009, *Urban Design Reclaimed: Tools, Techniques, and Strategies for Planning*, APA Planners Press, Chicago.