

La città come cura e la cura della città



STREETSCAPE
**Strade vitali, reti della mobilità
sostenibile, vie verdi**

a cura di Alessandra Capuano

PRIN 2015. LA CITTÀ COME CURA E LA CURA DELLA CITTÀ

Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale (PRIN) 2015 "La città come cura e la cura della città"

Coordinatrice Nazionale: Alessandra Capuano

Unità di Ricerca DiAP Dipartimento di Architettura e Progetto, "Sapienza" Università di Roma

Responsabile Scientifico: Alessandra Capuano

Gruppo di Ricerca: Gianni Celestini, Alessandra Criconia, Laura Valeria Ferretti, Anna Giovannelli, Fabrizio Toppetti

Assegnisti di Ricerca e Borsisti: Alessandro Lanzetta, Andrea Valeriani

Dottorandi: Ilaria Cellini, Stefano Damiano, Daniele Frediani, Magali Gilistro, Deborah Navarra, Mahnaz Sarlak,

Eleonora Tomassini, Adrienne Veisz

Collaboratori: Michele Ciccalé

Unità di Ricerca Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Responsabile Scientifico: Pasquale Miano

Gruppo di Ricerca: Vito Cappiello, Isotta Cortesi

Assegnista di Ricerca: Adriana Bernieri, Francesca Coppolino

Dottori di Ricerca: Bruna Di Palma, Francesca Fasanino, Fabio Manfredi

Dottorandi: Marta Crosato, Gennaro Rossi, Vincenzo Valentino

Unità di Ricerca Dipartimento di Culture del Progetto, Università Iuav di Venezia

Responsabile Scientifico: Margherita Vanore

Gruppo di Ricerca: Agostino Cappelli, Laura Gabrielli, Mauro Galantino, Tessa Matteini (UniF)

Assegnista di Ricerca: Massimo Triches

Dottori di Ricerca: Andrea Sardena, Stefano Tornieri

Dottorandi: Stefania Mangini

Collaboratori: Livia Pietropoli, Marco Andreatta

Unità di Ricerca Dipartimento di Scienze Motorie, Umane e della Salute, Università degli Studi di Roma "Foro Italico"

Responsabile Scientifico: Laura Guidetti

Gruppo di Ricerca: Silvia Migliaccio

Daniele Gianfrilli (Sapienza)

Unità di Ricerca Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche, "Sapienza" Università di Roma

Responsabile Scientifico: Marina Ciampi

Gruppo di Ricerca: Anna Maria Paola Toti

Unità di Ricerca Istituto di Fisiologia Clinica, Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) Area della Ricerca di Pisa

Responsabile Scientifico: Margherita Maffei

Assegnista di Ricerca: Gaia Scabia

LA CITTÀ COME CURA E LA CURA DELLA CITTÀ

Comitato scientifico della collana: Alessandra Capuano (direttore), Marina Ciampi, Laura Guidetti, Margherita Maffei, Pasquale Miano, Margherita Vanore

STREETScape. STRADE VITALI, RETI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE, VIE VERDI

a cura di Alessandra Capuano

Pubblicazione realizzata dall'Unità di Ricerca del Dipartimento di Architettura e Progetto, Università degli Studi di Roma Sapienza, con il contributo dei fondi PRIN - Progetto di rilevante interesse nazionale anno 2015, *La città come cura e la cura della città*

Prima edizione: ottobre 2020

© 2020 Quodlibet / © 2020 Università degli Studi di Roma Sapienza / © 2020 Gli autori

Quodlibet srl

via Giuseppe e Bartolomeo Mozzi, 23 - Macerata

www.quodlibet.it

ISBN 978-88-229-0553-6 | e-ISBN 978-88-229-1143-8

In copertina: Cobe and Gottlieb Paludan Architects, Nørreport Station, Copenhagen, 2015

Per le immagini contenute in questo volume gli autori dei diversi saggi rimangono a disposizione degli eventuali aventi diritto che non sia stato possibile rintracciare.

STREETSCAPE
Strade vitali, reti della mobilità
sostenibile, vie verdi

Indice

- 10 Nota introduttiva
- 12 *Introductory note*
Alessandra Capuano
- 15 Il paesaggio della strada.
Cambiare passo per la cura della città e della gente
Alessandra Capuano
- 33 Lo spazio pubblico nell'ingombro dei nostri corpi
Cristina Bianchetti
- 41 La città come cura, aver cura della città
Jean Pierre Charbonneau

LA RISCOPERTA DELLA STRADA

- 51 Strade come oasi.
Rudofsky "pioniere" del Contemporaneo
Alessandro Lanzetta
- 67 Aldo Van Eyck ad Amsterdam.
La strada superficie della vita quotidiana
Gianni Celestini
- 81 Alison e Peter Smithson e il sogno di una città pedonale
(senza eliminare le automobili)
Marco Vidotto
- 97 La "strada vitale" di Piero Bottoni. Un omaggio del
razionalismo all'insegnamento della città storica europea
Renzo Riboldazzi

- 111 **Attraversamenti come luoghi condivisi
nell'opera di Giancarlo De Carlo**
Sara Marini
- 121 **Mapping: Idea Factories**
Pippo Ciorra
- 129 **Isotropia dello spazio pubblico per una città egualitaria**
Laura Valeria Ferretti

CAMMINARE O PEDALARE IN NUOVI SPAZI

- 143 **Passi**
Rosario Pavia
- 155 **Camminare, un'arte civica**
Francesco Careri
- 165 **Zone Sweet Zone, l'avventura periurbana**
Yvan Detraz | Bruit du frigo
- 173 **Varchi di bellezza**
Carlo Infante
- 181 **Infrastrutture verdi, paesaggio, natura e benessere.
Il lavoro di J & L Gibbons e il progetto di ricerca Urban Mind**
Neil Davidson | J & L Gibbons
- 195 **Quanto sono camminabili i nostri quartieri?**
Daniela D'Alessandro, Letizia Appolloni
- 211 **Bellezza (e salute) in bicicletta**
Franco Panzini

LUNGO LE VIE VERDI

- 223 **Reti animate: una breve storia del paesaggio
urbano in movimento**
Benedetta Di Donato

- 237 John Brinckerhoff Jackson.
La vera natura della strada
Andrea Valeriani
- 253 Movimento e mobilità. Il ruolo del progetto di architettura
Pasquale Miano
- 265 L'infrastrutturazione urbana del benessere
Margherita Vanore
- 279 Paesaggio: reti e progetti per una città sana
Isotta Cortesi
- 289 Waller Creek: in contemplazione del "New Wild"
Gullivar Shepard | Michael Van Valkenburgh Associates
- 303 ENGLISH ABSTRACTS
- 327 AUTORI

Nota introduttiva

Alessandra Capuano

Coordinatrice Nazionale Progetto PRIN 2015

La città come cura e la cura della città

La città come cura e la cura della città è una collana che raccoglie i contributi di una omonima ricerca che ha voluto indagare e mettere maggiormente in relazione l'ambiente urbano e gli aspetti della salute, intesa nel più ampio significato possibile. Il concetto di salute muta infatti con la visione culturale e con l'organizzazione sociale ed è strettamente legato agli stili di vita. Nel pensiero contemporaneo la salute non si identifica solo con l'assenza di malattia, ma con una condizione più generale di benessere che investe molte sfere della nostra società sul piano fisico, biologico, sociale e culturale. La struttura delle città e le qualità dello spazio urbano sono importanti elementi che influenzano i comportamenti umani e contribuiscono a creare ambienti più o meno salubri e adatti alla soddisfazione dei bisogni e alla creazione del benessere delle persone.

Queste tematiche sono state ampiamente studiate, presentate in seminari e convegni e vengono ora raccolte all'interno di otto volumi. Saggi e riflessioni di carattere teorico, buone pratiche e strumenti per orientarsi nell'ambito della prevenzione e promozione della salute e della costruzione di una città salubre e scenari di tipo operativo su città campione ricostruiscono il panorama contemporaneo del rapporto tra salute e città.

Il primo ad essere pubblicato è stato il libro *DEL PRENDERSI CURA. Abitare la città-paesaggio* (a cura di M. Vanore e M. Triches), che raccoglie una serie di riflessioni sui contesti contemporanei della cura, prospettando possibili terapie urbane e nuove forme dell'abitare da individuare nella città-paesaggio.

I volumi *HEALTHSCAPE. Nodi di salubrità, attrattori urbani, architetture per la cura* (a cura di P. Miano) e *STREETSCAPE. Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi* (a cura di A. Capuano), partendo dal presupposto che il tema della salute influenzi la struttura urbana e si modifichi nel tempo, si focalizzano rispettivamente sulle architetture per la cura e sullo spazio della strada. I saggi qui raccolti ragionano sugli scenari contemporanei e sulle trasformazioni morfologiche e tipologiche subite dalla seconda metà del XX secolo e sulle loro dirette ricadute sulla cura del corpo umano e urbano.

A completare il quadro teorico vi sono i due libri, *40 Parole per la cura delle città* (a cura di A. Criconia, I. Cortesi, A. Giovannelli) e *La cura delle città. Politiche e progetti* (a cura di L.V. Ferretti e F. Toppetti), che mirano a descrivere e interpretare la complessità della tematica e della ricerca progettuale e sono da intendersi come veri e propri strumenti. Il primo volume presenta un inventario di parole chiave, un nuovo glossario della cura che propone una ri-

flessione articolata sulla evoluzione della cultura riguardante la salute e il benessere e la loro influenza sulla città. Il secondo volume raccoglie una serie di saggi su casi emblematici (le "Città Faro") e un atlante di progetti che aiutano a comprendere le diverse metodologie di intervento e i relativi esiti urbani. Si tratta in entrambi i casi di elenchi aperti, che contribuiscono ad orientarsi tra il nuovo lessico e le strategie di trasformazione, e che agevolano l'interpretazione di un mondo in mutamento, che produce una diversa visione di spazio pubblico e di vita nelle città maggiormente impegnate nel miglioramento della qualità urbana: parole e progetti emersi nel discorso architettonico tra la fine del XX e l'inizio del XXI secolo, influenti sul piano della ricerca urbana e delle nuove teorie concernenti la medicina e la prevenzione della salute.

Infine, i tre volumi *#CURACITTÀ* dedicati a Napoli (a cura di P. Miano e A. Bernieri), Roma (a cura di A. Capuano e A. Lanzetta) e Venezia (a cura di M. Vanore e M. Triches) offrono riflessioni progettuali su specifici contesti, capaci però di innescare più ampi effetti di trasformazione urbana a livello dell'intera città e di incentivare stili di vita attivi e salubri. Per Napoli viene preso in considerazione il territorio compreso tra il Parco di Capodimonte e il Parco delle Colline, che include *enclaves* urbane dissimili, ma oggi partecipi dello status di periferia. A Roma il progetto ha interessato il sistema degli edifici diffusi dell'Università Sapienza, caratterizzato da molteplici criticità logistiche, un interessante caso per generare azioni sistemiche nel tessuto urbano e ragionare sulle relazioni tra tessuto edilizio e infrastrutture verdi. A Venezia, la ricerca ha preso in considerazione i quartieri residenziali di Marghera per individuare potenziali "cure" che ne migliorino la vivibilità definendo nuovi luoghi e relazioni urbane con i paesaggi dell'acqua della città lagunare.

STREETSCAPE. Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi, che qui presentiamo, torna a riflettere sulla struttura della strada, o come si dice con un termine anglosassone di moda, sullo *streetscape*. Si tratta di un ragionamento che investe la scala territoriale e quella del dettaglio, producendo spazi collettivi con molteplici usi, che contribuiscono a rafforzare l'identità locale dell'ambiente costruito e sociale. Questo significa *prendersi cura* della città, come si cura la nostra abitazione, il nostro corpo. Da quando Le Corbusier ha decretato *la mort de la rue*, molteplici sono stati gli studi volti a dimostrare esattamente il contrario. Piero Bottoni, Aldo Van Eyck, Alison e Peter Smithson, Lewis Mumford, Donald Appleyard, Kevin Lynch, Bernard Rudofsky, Giancarlo De Carlo sono solo alcuni dei nomi che ci hanno portato a riflettere sull'importanza dello spazio della strada e sulla sua fondamentale influenza sugli stili di vita. Un insegnamento ancora ricco di spunti per noi, oggi che dobbiamo tornare a concepire "strade per la gente" incoraggiando i cittadini a percorrerle e ad abbandonare le auto, per favorire l'andare a piedi o in bicicletta, condizione che introduce stili di vita sani e sostenibili. In quest'ottica grande importanza rivestono le aree verdi e gli spazi aperti abbandonati – tra, dentro, intorno – che rappresentano un potenziale di rigenerazione per l'habitat sofferente della città contemporanea. Considerate marginali dal dibattito e dalle progettualità istituzionali, queste aree sono sempre più teatro di azioni dal basso che ne sovrascrivono ruoli e caratteri, prefigurando nuovi assetti e funzioni, divenendo teatro di inaspettate possibilità, contribuendo al benessere psico-fisico della società e a processi di riattivazione sociale ed urbana.

Introductory Note

Alessandra Capuano
National Research Project Coordinator PRIN 2015
The City as Cure and the Care of the City

La città come cura e la cura della città is a series that collects the contributions of a homonymous research that aimed to investigate and relate urban environment and health aspects, intended in the widest possible sense. The concept of health changes, in fact, with the cultural vision and social organization and is closely linked to lifestyles. In the contemporary thought it is not only identified with the absence of illness, but with a more general condition of well-being that affects many spheres of our society on the physical, biological, social and cultural levels. The structure of the city and the qualities of urban space are important elements that influence human behavior and contribute to creating environments that are more or less healthy and suitable for satisfying people's needs and creating well-being.

These themes have been extensively studied and developed within eight volumes that collect essays and contributions of a theoretical nature, present good practices and tools for orientation in the field of health prevention and promotion of a healthy cities and propose operational scenarios on specific case-studies.

The first to be published was the book *DEL PRENDERSI CURA. Abitare la città-paesaggio* (edited by M. Vanore and M. Triches), which collects a series of reflections on the contemporary contexts of care, suggesting possible urban therapies and new forms of living to be identified in the city-landscape.

The volumes *HEALTHSCAPE. Nodi di salubrità, attrattori urbani, architetture per la cura* (edited by P. Miano) and *STREETSCAPE. Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi* (edited by A. Capuano), starting from the assumption that the theme of health influences the urban structure and changes over time, focus respectively on the architecture for the care and the space of the street. The essays collected here discuss contemporary scenarios and the morphological and typological transformations experienced since the second half of the 20th century and their direct impact on the human and urban body care.

To complete the theoretical picture there are two other books, *40 Parole per la cura delle città* (edited by A. Criconia, I. Cortesi, A. Giovannelli) and *La cura delle città. Politiche e progetti* (edited by L.V. Ferretti and F. Toppetti), that aim to describe and interpret the complexity of the theme and the design research and aim to be understood as real operational tools. The first volume presents an inventory of key words, a new glossary of the care that proposes an articulated consideration of the evolution of culture regarding

health and wellness and their influences on the city. The second volume collects a series of essays on emblematic cases (the so-called “Lighthouse Cities”) and an atlas of projects that helps to understand the different methods of intervention and the related urban outcomes. In both cases they are open lists, which guide through the new vocabulary and the transformation strategies, and contribute to interpret the changing world, which produces a different vision of public space and diverse urban lifestyles that take into account urban quality. Words and projects that emerged in the architectural discourse between the end of the 20th and the beginning of the 21st century, influential in terms of urban research and new theories concerning medicine and health prevention.

Finally, the three volumes #CURACITTÀ dedicated to Naples (edited by P. Miano and A. Bernieri), Rome (edited by A. Capuano and A. Lanzetta) and Venice (edited by M. Vanore and M. Triches) offer design thoughts on specific contexts, capable, however, of triggering wider effects of urban transformation at the level of the entire city and of encouraging active and healthy lifestyles. For Naples, the territory between the Park of Capodimonte and the Park of the Hills is taken into consideration, which includes dissimilar urban enclaves, living, today, a suburban status. In Rome, the project involved the widespread building system of the Sapienza University, characterized by multiple logistic criticalities, an interesting case to generate systemic actions in the urban fabric and to think about the relationships between the buildings and green infrastructures. In Venice, the research took into consideration the residential districts of Marghera to identify potential “cures” that would improve their livability by defining new places and urban relations to the water landscapes of the lagoon city.

STREETSCAPE. Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi, which we present here, returns to reflect on the structure of the street. This is a reasoning that invests the territorial and retail scale, producing collective spaces with multiple uses, which contribute to strengthening the local identity of the built and social environment. This means taking care of the city, just as we take care of our home, of our body. Since Le Corbusier decreed the *mort de la rue*, there have been many studies to prove exactly the opposite. Piero Bottoni, Aldo Van Eyck, Alison and Peter Smithson, Lewis Mumford, Donald Appleyard, Kevin Lynch, Bernard Rudofsky, Giancarlo De Carlo are just some of the names that have led us to reflect on the importance of street space and its fundamental influence on lifestyles. A lesson still full of ideas for us today that we have to go back to conceiving “roads for people” by encouraging citizens to walk and abandon cars, to encourage walking or cycling, a condition that introduces healthy and sustainable lifestyles. From this point of view, green areas and abandoned open spaces – between, inside, around – are of great importance and represent a potential for regeneration for the suffering habitat of the contemporary city. Considered marginal by the debate and the institutional planning, these areas are increasingly the scene of actions from below that override their roles and characters, prefiguring new structures and functions, becoming the stage of unexpected possibilities, contributing to the psycho-physical well-being of society and to processes of social and urban reactivation.



Il paesaggio della strada. Cambiare passo per la cura della città e della gente

Alessandra Capuano

Schema del capillare sistema della ciclabilità di Copenaghen (ridisegno di A. Lanzetta tratto un diagramma di M. Coville)

In un'era dominata dall'esposizione mediatica, l'esercizio delle normali attività necessarie al buon funzionamento delle città è subordinato all'informazione e viene trascurato. Le nostre città e le comunità che le abitano sono in sofferenza, le prime perché versano spesso in preoccupanti stati d'incuria, le seconde perché non trovano idonee risposte ai propri problemi. La politica, in quanto tecnica di governo e amministrazione quotidiana dei beni comuni, non è in grado di individuare né le strategie a lungo termine, né le azioni quotidiane e concrete a cui dedicarsi e soggiace alla più attrattiva pratica dell'evento, della spettacolarizzazione momentanea, capace di catalizzare con maggiore efficacia l'attenzione dei media e di illudere, somministrando una apparente efficienza del fare.

Il richiamo alla "modestia", come programma per ricucire il rapporto con la società, che viene dalla protagonista del film *Alice e il sindaco*, non è solo un monito, ma una vera necessità, se vogliamo essere incisivi nella gestione delle nostre città. Dobbiamo sforzarci di superare la fase del "narcisismo", la vanità con cui oggi si fa politica o l'egocentrismo con cui in questi anni si è fatta architettura, per tornare ad essere penetranti e significativi nella gestione della cosa pubblica. Occorre andare oltre lo svuotamento di idee, di azioni, di strategie che affligge la nostra epoca, specialmente in alcune parti del mondo, tra cui l'Italia.

Per fare questo è necessario tornare a occuparsi di visioni sistemiche, dentro alle quali calare le piccole cose del quotidiano e avere il coraggio di assumersi la responsabilità che il fare comporta. In una città come Roma scarseggiano le attenzioni basilari: la considerazione per le persone, il buon funzionamento delle strade, la potatura degli alberi, la pulizia e la raccolta dei rifiuti, l'efficienza dei mezzi pubblici. Ma manca anche una visione di insieme, che sappia valoriz-



zare le risorse esistenti e soprattutto indirizzare l'agire. Ogni tentativo di sanare piccoli problemi finisce per non essere sufficientemente apprezzato se non viene collocato in un disegno complessivo, così come ogni sforzo di pensare a "grandi opere" è vanificato se la vita di ogni giorno si tramuta in una corsa a ostacoli.

Come suggerisce il titolo della nostra ricerca, "La città come cura e la cura della città", bisogna rimettere al centro il buon senso e dedicarsi alla cura delle cose. "Cura" significa (dizionario Google) premura, ovvero "impegno assiduo e diligente nel perseguire un proposito o nel praticare un'attività, nel provvedere a qualcuno o a qualcosa". "Cura" vuol dire anche "terapia", ossia "il complesso dei mezzi terapeutici e delle prescrizioni mediche relative a determinate malattie o a stati morbosi generali". Il sostantivo ha spesso bisogno di una aggettivazione che ne chiarisca il significato – l'oggetto a cui si applica la cura – divenendo una parola polirematica, ovvero una unità semantica: cura medica, cura assistenziale (degli anziani, dei bambini, dei malati), cura editoriale, cura di sé. È un termine al quale solitamente ci riferiamo maggiormente nella sfera intima o privata "perché tra di noi, nel privato, sappiamo attribuire valore alla cura riconoscendo che è ciò che dà un vero senso alle nostre vite, alle nostre

La città invasa dalle auto: via dello Scalo San Lorenzo a Roma di fronte all'edificio Marco Polo della Sapienza (foto: A. Lanzetta)

esistenze, agli affetti, alle relazioni”¹. “Curare” quindi significa “fare oggetto delle proprie cure” e “organizzare o gestire qualcosa in virtù di certe competenze”. La crescita della popolazione mondiale e la sua longevità mettono a rischio la tenuta dei sistemi di welfare, ma impattano anche sul consumo delle risorse e sull’equilibrio ambientale. La nostra società deve pertanto puntare sulla prevenzione e sulla sostenibilità e può far fronte ai suoi impegni, come ha sottolineato Laura Balbo, solo mettendo al centro la cura².

Il corpo al centro

In un testo di Annalisa Marinelli, che condivide in parte il titolo della nostra ricerca, si legge: “La città della cura è la città dei corpi nella loro singolare pluralità, nella loro vulnerabilità prorompente, con le loro relazioni e la loro fame di bellezza. Le nostre città sono ancora molto distanti da questo traguardo. Quello che manca sembra essere proprio uno sguardo capace di partire da un altro paradigma, un modello che tenga conto delle istanze sollevate non più solo dai grandi flussi e dalle macrofunzioni, ma dal gesto quotidiano, minimo, locale, dalla dimensione dei corpi e dei corpi vulnerabili; uno sguardo capace di spostare il focus dalle mansioni parcellizzate che ciascuno di noi svolge, alle relazioni tra esse, relazioni che tengono in equilibrio l’integrità della vita delle persone”³. Poco più avanti, l’autrice afferma: “Chi si occupa di lavoro di cura dunque intesse con lo spazio urbano un rapporto forte ma troppo spesso oggi univoco e frustrante; da quello spazio non si sente considerata/o, in quello spazio non trova risposta ai propri bisogni. Si tratta come vedremo non di una categoria minoritaria della popolazione, ma del vissuto della quasi totalità dei cittadini e delle cittadine con forte discapito della qualità della vita di ciascuno/a”⁴.

Tali riflessioni fanno riferimento ad una società mutata cui non corrisponde lo spazio pubblico, una società che, come scrive Cristina Bianchetti in questo volume, mette al centro il proprio corpo. Un corpo che viene considerato

1 A. Marinelli, *La città della cura. Ovvero, perché una madre ne sa più di un urbanista*, Liguori, Napoli 2015.

2 L. Balbo, *Il lavoro e la cura. Imparare a cambiare*, Einaudi, Torino 2008.

3 A. Marinelli, *La città della cura* cit.

4 Ivi.

nell'accezione foucaultiana quale punto di riferimento del mondo e che influisce sulla nostra idea di spazio pubblico, che deve diventare uno spazio che presta maggior cura alla qualità delle emozioni e delle relazioni. Uno spazio – dice Bianchetti riprendendo le riflessioni del filosofo francese – con il quale il corpo fa corpo. Questo significa “mettere in piazza”, per così dire, l'intimità. Perché “la figura dell'intimità ha una relazione stretta con il potere: una dimensione politica che solitamente viene riconosciuta solo alla dimensione pubblica”⁵. Il privato è politico, si diceva alcuni anni fa. E l'intimità che si esibisce verso l'esterno per diventare *extimité* potenzia lo spazio pubblico e lo riempie di nuove istanze, quelle necessità di beni relazionali che rispondono alle esigenze dei singoli. “Esperienze considerate dei singoli” che, come scrive Laura Balbo, “oggi sono divenute 'globali' coinvolgendo i flussi internazionali delle prestazioni”⁶.

Questa attenzione al corpo, alla sua cura e alla sua influenza sullo spazio pubblico ha origini lontane. “Fino a quando il corpo fu dualisticamente separato dalla mente, si poteva rifuggire dal dedicargli una cura sistematica. Ma la nuova concezione scientifica dell'organismo [...] riunì i due svolgimenti fisiologico e psicologico: a questo modo la cura del corpo divenne ancora una volta una disciplina morale ed estetica [...]; con il progresso della medicina i dottori rivolsero l'attenzione dall'osservazione dei sintomi all'analisi delle cause, dalla cura unilaterale dell'organismo, per mezzo di medicinali o chirurgia, a una cura multilaterale che comprenda dieta, abitazione, igiene, relazioni sociali e psicologiche”⁷. Così Mumford descriveva nel 1938 “la parte che spetta all'igiene” nel progetto della città. Essa si traduceva in misure concrete per rendere l'ambiente favorevole alla salute, alla gioia e ad una lunga vita. Quindi, non solamente precauzioni sanitarie, perché mangiare, lavorare, spostarsi, dormire sono azioni che hanno grande rilevanza nella vita delle persone e andare incontro a queste necessità individuali articolandole in un “complesso intellegibile ed esteticamente stimolante è l'essenza dell'arte del fabbricare città”⁸.

5 C. Bianchetti, *Lo spazio pubblico nell'ingombro dei nostri corpi*, *infra*, p. 37.

6 L. Balbo, *Il lavoro e la cura* cit.

7 L. Mumford, *La cultura delle città*, Comunità, Milano 1954 p. 433 (ed. or. *The Culture of Cities*, Harcourt, Brace & Co., New York 1938).

8 *Ivi*, p. 486.

La cura della città

Seppure scritto ottant'anni fa, il richiamo di questo testo ad una cura della città e della gente, all'attenzione per lo spazio ordinario, concentrato sui bisogni umani, alla considerazione per l'utente, suona oggi come un assordante monito a non rimanere imbrigliati nelle necessità dell'economia neoliberista che dispone consumo di suolo, di merci e di energie fossili che si traduce anche in danni per l'ambiente e per la gente. In un recente libro dal titolo *L'architettura. Dal principio verità al principio responsabilità*, Roberto Secchi affronta il tema dei diritti fondamentali dell'uomo come orizzonte di riferimento del progetto. Tra questi c'è il diritto alla salute, sancito dalla nostra Costituzione e tema costitutivo dell'urbanistica moderna, che supera i ristretti limiti dell'igiene edilizia, per abbracciare la complessa rete di relazioni ambientali e sociali di cui fa parte.

Oggi le forme di questa etica si sono focalizzate sulle infrastrutture ambientali, sul riciclo delle risorse, sulla necessità di rivalutare il commercio di prossimità e le architetture del welfare, sulle conformazioni dello spazio pubblico. È un tema che negli ultimi anni ha avuto più risonanza sul piano della riflessione teorica che non della sua applicazione pratica, perlomeno restringendo lo sguardo al territorio italiano, che registra un preoccupante ritardo nella cura del proprio habitat, contando sull'eredità virtuosa che si è sedimentata nei secoli. È questo il campo di azione entro il quale si colloca anche la ricerca di cui questo libro fa parte. Una riflessione che raccoglie l'avvertimento che viene dal mondo dei medici che, come ha detto Umberto Veronesi, da almeno 2.500 anni si interrogano sul perché ci ammaliamo e come possiamo restare in salute il più a lungo possibile. "Oggi sappiamo che le risposte sono scritte in parte nei nostri geni, in parte nell'ambiente in cui viviamo e nei comportamenti che adottiamo ogni giorno".

Come è stato fatto notare da Giacomo Borella, che ha scritto pagine mirabili esaminando la costruzione delle città e in particolare lo spazio della strada, lo sguardo "ad altezza d'uomo" di Mumford⁹ è in sintonia con quello di Colin Ward¹⁰ e di altri acuti osservatori della città del Novecento, quali ad esempio Bernard Rudofsky. Essi pongono "l'esperienza diret-

9 Cfr. L. Mumford, *Passeggiando per New York. Scritti sull'architettura della città*, Donzelli Editore, Roma, 2000 (ed. or. *Sidewalk Critic. Lewis Mumford's Writings on New York*, a cura di R. Wojtowicz, Princeton Architectural Press, Princeton 1998).

10 G. Borella, *Frammenti di un'Arcadia possibile*, Introduzione a C. Ward, *Architettura del dissenso*, Elèuthera, Milano 2016, p. 9.

ta, personale, corporea, alla base di ogni riflessione sull'architettura. L'habitat umano è attraversato e osservato dall'angolo visuale della vita quotidiana, fuori da ogni codificazione accademica e disciplinare, ma allo stesso tempo senza mai lasciare che la dimensione sociologica faccia trascolorare l'architettura in uno scenario generico e indistinto, anzi permettendogli di coglierla nei dettagli della sua individualità come corpo vissuto: un'architettura in carne e ossa¹¹.

Il paesaggio della strada

È seguendo questo ragionamento che ha preso forma l'interebbe per tornare a ragionare sulla vita della strada, associata com'è agli stili di vita della gente e alle condizioni ambientali.

Come suggerisce Rosario Pavia in un recente libro¹², "l'architettura insegue la spettacolarità, le mode formali e linguistiche, e si è distaccata dal contesto, dall'ordinario, dai bisogni quotidiani della gente [...]. La produzione edilizia corrente, governata dal mercato immobiliare, produce a sua volta una città anonima, di difficile accessibilità, senza qualità. Si è realizzato così un crescente distacco tra progetto e vita reale, con conseguenze profonde nelle pratiche urbane, nella cultura, nella formazione professionale"¹³.

La strada è lo spazio pubblico per eccellenza, il principale luogo di organizzazione della vita collettiva. Pippo Ciorra la definisce "lo spazio concettuale dove si forma la natura sociale della convivenza tra individui diversi nello stesso luogo. Insomma, la società e il suo linguaggio"¹⁴.

Trascurato come estensione dell'abitare dalla modernità, tutta concentrata nell'innovare la residenza al suo interno, questo ambito offre oggi grandi potenzialità per tornare a concepire, sul piano operativo, luoghi di comunità.

Per fare questo occorre *cambiare passo*, per recuperare la fondamentale pratica del camminare invocata in questi ultimi anni anche dal mondo dei medici per i suoi fondamentali benefici per la salute. Bisogna ragionare su una città non più subordinata all'uso dell'auto, ma capace di tornare a offrire, come diceva Rudofsky, *strade per la gente*. Serve ritrovare una mag-

Copertine di libri sul tema della strada:

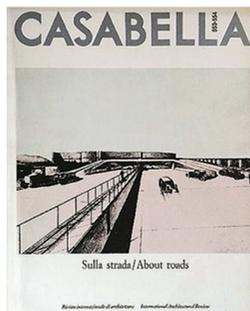
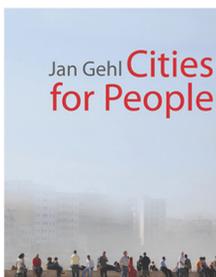
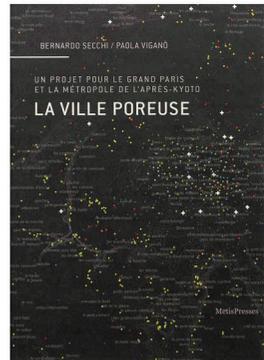
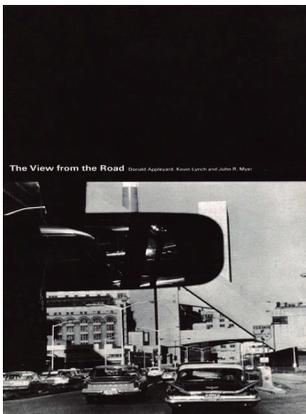
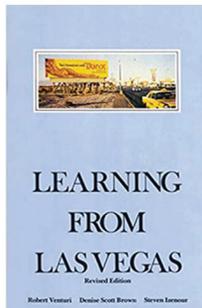
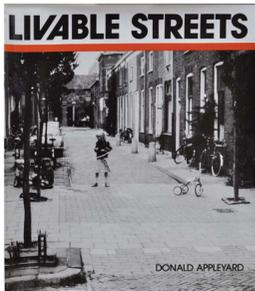
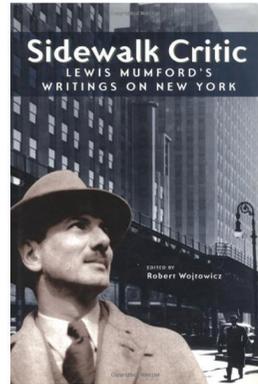
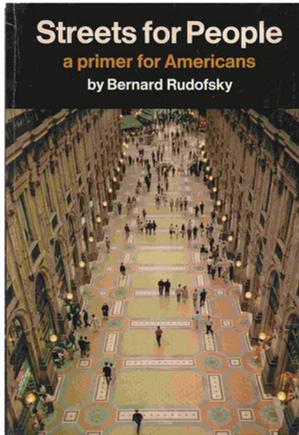
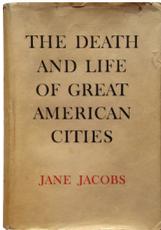
J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*;
 B. Rudofsky, *Streets for People*;
 R. Wojtowicz (a cura di), *Sidewalk Critic. Lewis Mumford's Writings on New York*;
 D. Appleyard, *Livable Streets*;
 R. Venturi, D. Scott Brown, S. Izenour, *Learnig From Las Vegas*;
 M. Zardini, *Asfalto, il carattere della città*;
 D. Appleyard, K. Lynch, J. Myer, *The View from the Road*;
 R. Pavia, *Il passo della Città*;
 B. Secchi, P. Viganò, *La ville poreuse*;
 J. Gehl, *Cities for People*;
 "Casabella"
Sulla strada/About Roads, 553-554, febbraio 1989;
 Hou Hanru (a cura di), *La Strada. Dove si crea il mondo*; numero monografico di "Rassegna di architettura e urbanistica", *How Many Roads*, 158, 2019

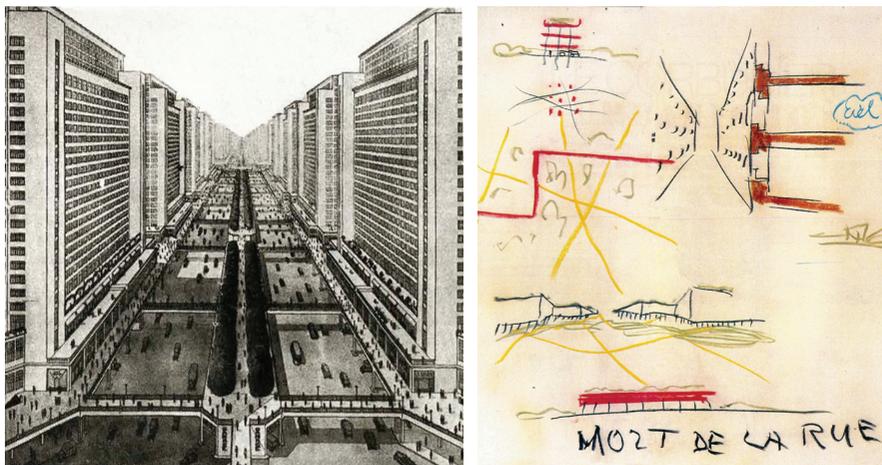
11 *Ibid.*

12 R. Pavia, *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli, Roma 2015.

13 Ivi, p. 4.

14 P. Ciorra, *Mapping: Idea Factories*, *infra*, p. 121.





giore articolazione dello spazio pubblico, oggi frammentato e lacerato, incoraggiando nuovi assetti urbani e sociali, che ora sembrano ormai unicamente concentrati sui flussi di traffico e su quelli economici, per “riportare al centro della progettazione il corpo e la sua sensorialità”¹⁵.

Dopo un periodo di ebbrezza passata a credere che i luoghi dell’attraversamento metropolitano, individuati nei nuovi spazi urbani di una geografia atopica quali le discoteche, gli autogrill e i centri commerciali, sostituissero piazze e centri storici svuotati di ogni funzione aggregativa, la città contemporanea sembra volere tornare a rivalutare le strade e gli spazi pubblici assegnando loro quel ruolo connettivo e sociale perduto, massima espressione di urbanità. Una qualità dell’urbano che possa restituirci – perdonate la battuta – innanzitutto strade senza buche, ma poi auspicabilmente reti e spazi dove possano tornare a esprimersi responsabilità civile e impegno politico, che, tradotti nel linguaggio dell’architettura, delineano, come diceva Lewis Mumford, la città come espressione fisica di forme complesse di vita associativa, teatro delle azioni sociali, simbolo di una civiltà.

La strada nel corso del Novecento ha subito una drastica trasformazione da interno urbano architettonicamente configurato a spazio tecnico destinato alla circolazione¹⁶. L’incremento della mobilità delle persone e delle merci sono

Le Corbusier,
Progetto della Ville
Radieuse, Parigi,
1930

Le Corbusier,
“Mort de la rue”,
schizzo,
1945

¹⁵ R. Pavia, *Il passo della città* cit., p. 21.

¹⁶ M. Mocchi, *La strada da architettura a infrastruttura*, “Territorio”, 29-30, 2004.



P. Bottoni, Schizzo di una "strada vitale" per il quartiere QT8, Milano, 1947

la principale causa di questa mutazione, che nell'Ottocento prende forma con l'ampliamento della sezione stradale. Le Corbusier introdurrà i termini di questa problematica nell'impianto della *Ville Radieuse*, proponendo la separazione del pedone dall'automobile e svincolando gli edifici dagli assi di scorrimento. Da quando LC ha decretato *la mort de la rue*, indennando la morte della strada corridoio, molteplici sono stati gli studi volti a dimostrare esattamente il contrario. Piero Bottoni riconosceva come "i flussi della strada siano ad un tempo determinanti e determinati dal fatto insediativo"¹⁷, e parlava di *strada vitale*, riferendosi nel progetto del QT8 per Milano ai modelli della città storica italiana. Una definizione che comunica la forza e l'attrattività che deve avere lo spazio urbano.

Sono quelli gli anni in cui il meccanicismo della città funzionale di Le Corbusier, che produceva edifici isolati in spazi aperti, veniva contrastato dalla volontà di avviare un processo di umanizzazione del *centro urbano*. Il dibattito lanciato da Bakema nel corso dell'VIII CIAM tenutosi in Inghilterra porterà successivamente all'affermazione del concetto di *habitat*, inteso da Candilis come *insediamento umano nella sua interezza*¹⁸. Gli esponenti delle nuove generazioni di architetti, alcuni dei quali formeranno il Team X, proponevano forme di aggregazio-

17 P. Bottoni, *QT8 e Gallaratese. Morfologia insediativa, infrastrutturale e viaria*, Istituto di Urbanistica della Facoltà di Architettura di Milano, Milano 1966.

18 G. Candilis, *Les Documents de Signtuna*, CIAM AR X 9, 1952, pp. 1-5.

ne urbana dove la strada tornava ad essere luogo d'incontro e collegamento tra pubblico e privato.

Si era aperta una ricca e stimolante stagione di studi *on the road* che, dagli anni Sessanta in poi, conterà tra i suoi tantissimi interpreti Jane Jacobs e il gruppo del MIT di Boston (formato da György Kepes e Kevin Lynch), Gordon Cullen e Robert Venturi, Stanford Anderson, fino ai più recenti contributi del danese Jan Gehl e del belga Kris Scheerlinck.

La letteratura critica nei confronti della città moderna è vasta e anche molto nota. Il concetto di separazione funzionale ha prodotto, come ci ricordava De Carlo nel 1964, "conseguenze particolarmente gravi"¹⁹ quali la frammentazione e la gerarchizzazione dei tessuti urbani, la limitazione dell'orizzonte formale e la standardizzazione, la segregazione dei gruppi sociali e l'esclusione degli individui dalla costruzione della città²⁰.

Nello stesso anno Appleyard e Lynch²¹, a partire dal dato che passiamo troppo tempo della nostra vita in macchina e che lo spazio della strada – in quanto *habitat* naturale di quell'*utile e strano mostro che è l'automobile americana* – è noioso e disorientante, sostennero la necessità di ripensare il paesaggio delle autostrade in quanto opportunità mancata nel disegno urbano e di ragionare non più sulla scena fissa della città, ma sulla sua percezione in movimento. Nel 1967 Colin Rowe affermava, invece, che le città sono una combinazione di due concezioni fisiche: "una può essere descritta come una città che sembra aver avuto le sue strade e spazi aperti scolpiti in quello che una volta era una massa solida di materia. L'altra si riferisce ad una città che appare come uno spazio aperto – un parco o un prato – in cui sono collocate costruzioni come oggetti posati su un piano"²². Come è noto, prediligeva la prima. Due anni dopo Bernard Rudofsky, osservando il ruolo della strada in quei paesi in cui ancora non si era trasformata in autostrada o area di parcheggio, propose di "costruire strade che [fossero] oasi piuttosto che deserti"²³. La conformazione della città mediterranea e

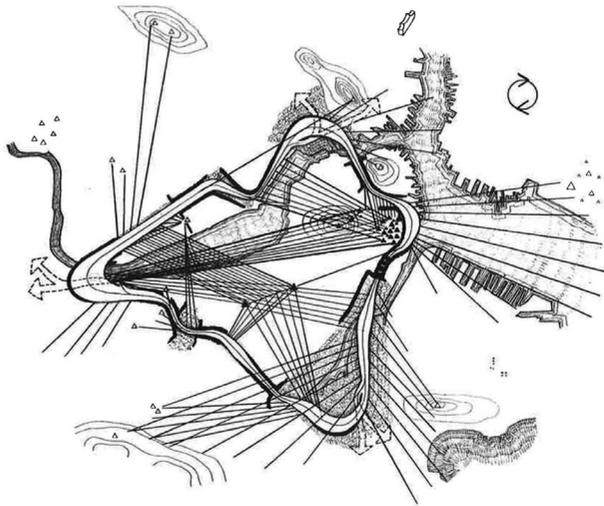
19 G. De Carlo, *Fluidità delle interrelazioni urbane e rigidità dei piani di azionamento*, in Id., *Questioni di architettura e urbanistica*, Argalia, Urbino 1964, p. 17.

20 G. De Carlo, *Funzione della residenza nella città contemporanea*, ivi, p. 43.

21 D. Appleyard, K. Lynch, J.R. Myer, *The View from the Road*, The MIT Press, Cambridge MA 1964.

22 C. Rowe, *The New City: Architecture and Urban Renewal*, The Museum of Modern Art, New York 1967.

23 B. Rudofsky, *Strade per la gente. Architettura e ambiente umano*, Laterza, Roma-Bari 1981, p. VII (ed. or. *Streets for People. A Primer for Americans*, Dou-



D. Appleyard, K. Lynch, J. Myer, Progetto per il percorso e viste panoramiche della Inner Belt Expressway di Boston (da: *The View from the Road*, 1965)

gli stili di vita che vi sono radicati, con particolare attenzione al contesto italiano, venivano dettagliatamente descritti e invocati come antidoto ai nastri d'asfalto.

Se queste ricerche tentavano il recupero di uno sguardo "pittoresco" del paesaggio urbano contro i precetti dell'angolo retto e invocavano un'attenzione nei confronti della "tortuosità" mediterranea, sia sul piano formale che su quello sociale, una imponente mole di ragionamenti di segno opposto è stata elaborata negli ultimi trent'anni dalla cultura architettonica olandese e in parte anche da quella italiana. Se Koolhaas afferma che nella *città generica* la strada non è più teatro delle azioni, le ricerche sul corridoio adriatico della scuola peschese riprendono le considerazioni lynchiane sull'estetica del movimento, sul paesaggio delle *freeway* e sul ruolo delle infrastrutture come occasione nella costruzione di un assetto formale della città.

Nel 1989 un famoso numero della "Casabella" di Gregotti si intitolava *Sulla Strada* e portava l'attenzione sui numerosi temi di carattere progettuale che, "per la loro dimensione e rilevanza, hanno la capacità di produrre effetti a scala territoriale coinvolgendo la sfera degli interessi economici, funzionali e paesistico-ambientali"²⁴. Bernardo Secchi definiva in quella oc-

bleday, Garden City NY 1969).

24 C. Peraboni, *Sulla Strada / About Roads*, 3 dicembre 2013 (www.diaridibordi.wordpress.com/2013/12/03/sulla-strada-about-roads_-carlo-peraboni).



casione il concetto di “progetto di suolo” per “ridare alla strada il suo spessore funzionale e semantico, farla divenire ancora elemento costitutivo del progetto urbano e territoriale”²⁵. Con la celebre mostra *Asfalto* del 2003, Mirko Zardini portava invece lo sguardo sugli elementi banali e apparentemente trascurabili della nostra quotidianità, per ricondurre il ragionamento sullo spazio che calpestiamo.

Le nuove vie verdi

Tornare a concentrarsi sulla cura della città, con la stessa dedizione con cui ci dedichiamo alla cura del corpo, non deve significare rimanere bloccati in un nuovo funzionalismo, come teme Cristina Bianchetti che critica la “riconquista della strada” se si limita a “togliere le macchine” e a “mettere le persone”²⁶, ma deve significare tornare a pensare alle esigenze della gente e fare in modo che lo spazio della strada sia, come diceva Bottoni, vitale. La rilevanza che ha nella nostra società contemporanea la mobilità ci deve indurre a ragionare sull’importanza dei

Gaeta-Springall
Arquitectos,
Parco lineare
della ferrovia per
Cuernavaca, Città
del Messico, 2016

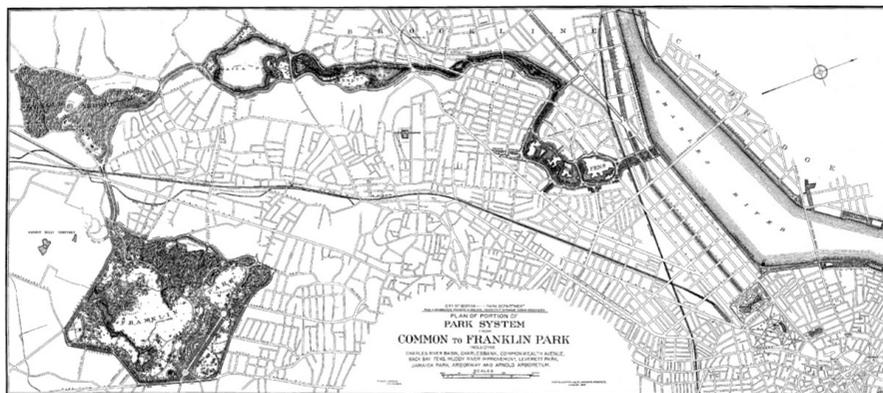
Dissing + Weitling,
M. Levinsen,
“The Bicycle
Snake”,
Copenaghen, 2014

Global Arquitectura
Paisagista, Ciclovía
lungo il Tago,
Lisbona, 2009

25 B. Secchi, *Lo spessore della strada*, “Casabella”, 553-554, gennaio-febbraio 1989.

26 C. Bianchetti, *Spazi che contano. Il progetto urbanistico in epoca neo-liberale*, Donzelli, Roma 2016, p. 71.





OLMSTED ARCHIVES

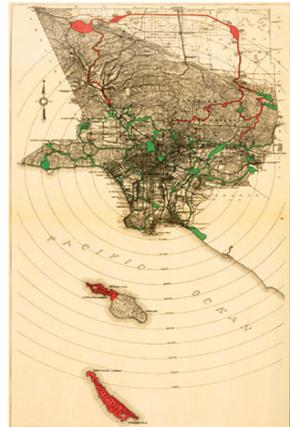
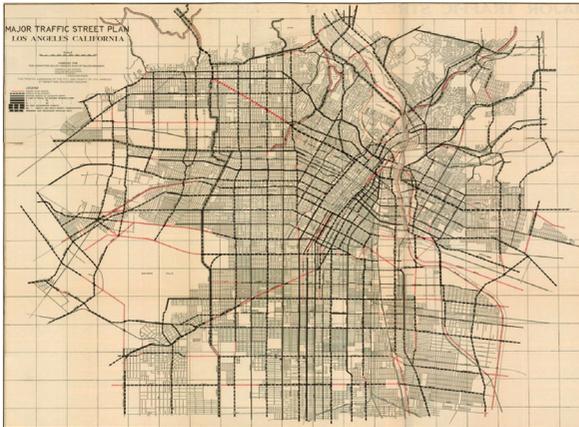
temi dell'accessibilità e della connettività, intesi però nelle loro diverse e molteplici forme, che comprendono andature veloci e lente, senza che esse debbano elidersi a vicenda.

Il problema che affrontiamo è dunque quello di facilitare forme di appropriazione dello spazio pubblico più lente, diversificate e plurime. Proprio perché, come dice ancora Cristina Bianchetti, "lo spazio pubblico nel suo carattere equivoco e semanticamente indeterminato, rimane il grande campo di battaglia sul quale giocare la nozione stessa di città"²⁷. Siamo infatti consapevoli che lo spazio pubblico rappresenti qualcosa di molto più complesso che non limitare l'uso dell'auto e favorire la dotazione di piste ciclabili, aree pedonali e orti urbani, che ora dilagano un po' ovunque – basta osservare Roma. Questa semplice constatazione dovrebbe farci ricordare che oggi anche ciò che è ordinario non è per niente scontato, ma è una conquista.

Tra la fine dello scorso secolo e l'inizio del nuovo millennio, infatti, in tutto il mondo si è manifestata la necessità di ripensare lo spazio della strada. Ricucire territori frammentati e disconnessi articolandoli in sistemi più ricchi e flessibili, aumentare o riattivare le aree verdi o blu, incentivare la mobilità sostenibile incrementando trasporti pubblici, percorrenze pedonali e ciclabili, creare aree per lo sport, la sosta o il gioco sono alcune delle misure intraprese. Nuove sperimentazioni operative e inedite tipologie urbane sono state realizzate col fine di aumentare gli spazi ricreativi e di benessere nelle città,

F.L. Olmsted,
Planimetria
della "Collana
di smeraldi", il
sistema dei parchi
di Boston, 1895

27 Ivi, p. 73.



Olmsted Brothers
e Bartholomew
Associati, Parchi,
Playground e
spiagge per la
contea di Los
Angeles, 1930

la sicurezza dell'attraversamento, la cura urbana: tra queste, sono degne di nota l'idea della "Supermanzana" di Salvador Rueda, le riconversioni di obsoleti sistemi viari o ferroviari per il passeggio (la Promenade plantée, l'High Line, Seulloo, il parco lineare di Caltagirone o il parco lineare della ferrovia per Cuernavaca), la città a misura di bambino così come è stata formulata da Francesco Tonucci²⁸. Tutte cercano di restituire spazio pubblico da percorrere a piedi o in bicicletta lungo vie verdi allestite con strutture ricreative.

A queste idee si associano altri tentativi di ripristinare sistemi ambientali e relazionali dei territori urbani scollegati che hanno trasformato lo spazio urbano dal *grey* al *green*. Un recupero del paesaggio che tenta di costituire sistemi unificati di spazi e aree verdi, parchi gioco, strutture sportive, percorsi, collegando tra loro condizioni geografiche distinte. Questi sistemi possono attraversare vasti territori, dalle montagne al mare, spesso lungo corsi d'acqua, o mirano a ricomporre i camminamenti lungo le mura delle città, oppure sono veri e propri corridoi verdi che riconnettono tra loro zone marginali e centro urbano, mettendo a sistema, riconvertendoli, *terrains vagues* e aree degradate. Si tratta di infra-

28 Su questi temi vedi anche: M. Vanore e M. Triches (a cura di), *Del prendersi cura. Abitare la città paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2019; *How Many Roads*, numero monografico di "Rassegna di architettura e urbanistica", a cura di A. Capuano, LIV, 158, maggio-agosto 2019; A. Capuano e F. Morgia (a cura di), *Stili di vita e città del futuro. Roma e Montréal: due realtà a confronto*, Quodlibet, Macerata 2020; P. Miano (a cura di), *L'architettura come cura. Nodi, Attrattori, Healthscape*, Quodlibet, Macerata 2020.

strutture che raccolgono biodiversità, incrementando il ruolo ecologico delle città.

La necessità di sottrarre spazio all'edificazione, di tornare a fare "respirare" il suolo e l'ambiente nel suo complesso non sono invenzioni della contemporaneità. Risale alla fine dell'Ottocento la famosa "Collana di smeraldi" che Olmsted elabora per Boston, dove i parchi diventano nodi urbani di un sistema continuo lineare che li collega tra loro e attraversa il tessuto della città.

La realizzazione genera una serie di altre sperimentazioni nelle città più urbanizzate del Middle West, come Kansas City, Minneapolis, Cincinnati e Chicago, che replicano l'idea di un sistema di parchi connessi lungo corridoi verdi²⁹. Nel 1930 Olmsted elabora per Los Angeles persino un *piano regolatore del rischio* con l'idea di impedire l'edificazione nelle piane alluvionali, rafforzando il ruolo dell'idrologia sia dal punto di vista ecologico che spaziale attraverso la proposizione, secondo la sua definizione, di vere e proprie "vie verdi" che offrivano parchi molto allungati e profondi centinaia di metri, paralleli ai larghi canali di piena. La loro funzione era alloggiare spazi ricreativi e alberi a vantaggio dei quartieri operai a sud e ad est di Downtown³⁰. Nella relazione che accompagnava lo studio urbanistico di Los Angeles³¹, pubblicizzata al tempo per il suo clima ideale e le condizioni ambientali, i progettisti specificavano che le risorse non collimavano con le aspettative, perché "le spiagge, che le riviste dipingono in modo da attrarre i turisti dell'est, soffrono della rapida invasione dell'utilizzo privato, i canyon selvaggi sono domati a ritmo incalzante dalle cementificazioni e dalla costruzione di capanne gomito a gomito, i boschi subiscono ogni anno incendi devastanti, i bordi delle strade sono sempre più sfigurati da cartelloni, baracche, autorimesse, stazioni di rifornimento, abbattimento di alberi"³². Il progetto mira dunque a creare un sistema unificato di spiagge, parchi, boschi, aree gioco, riserve naturali attraverso la creazione di

29 Cfr. E. Belfiore, *Il verde e la città. Idee e progetti dal Settecento a oggi*, Gangemi, Roma 2005, p. 72.

30 Cfr. M. Davis, *Geografie della paura. Los Angeles: l'immaginario collettivo del disastro*, Feltrinelli, Milano, 1999 (ed. or. *Ecology of Fear: Los Angeles and the imagination of disaster*, Metropolitan Books, New York 1998), p. 79.

31 Si tratta dello studio elaborato da Olmsted Brothers and Bartholomew and Associates, *Parks, Playgrounds and Beaches for the Los Angeles Region* (1930), cit. in M. Davis, *Geografie della paura* cit., p. 102.

32 Ivi, p. 76.

una rete di 700 km di *vie verdi*, prevalentemente lungo i corsi d'acqua, formando dei veri e propri parchi lineari, mirati al controllo ambientale, alla ricreazione e ai mezzi di trasporto.

Risulta evidente che per un ragionamento sulla qualità della vita e degli spazi della città – in quanto questioni tra loro strettamente interconnesse – non basta riqualificare la strada, ma occorre ragionare in modo sistemico e integrato, pensando al contesto urbano come sistema di reti, dove si sviluppano parchi lineari, strade vitali, nodi di salubrità, oasi urbane.

Spazio e società

Le strade, sottolineava Giancarlo De Carlo, sono i contesti di gran lunga più ricorrenti nei tessuti urbani, sono sempre diverse e la loro complessità intrinseca è elevata. Pertanto, esse sono gli elementi costituenti e qualificanti delle città: "Per questo le città sono brutte o belle a seconda della bellezza o bruttezza delle strade di cui sono composte. E anche, secondo l'energia delle attività umane che contengono"³³.

In una intervista pubblicata su "Domus" verso la fine degli anni Ottanta, De Carlo diceva che la domanda sociale di organizzazione e di formazione dello spazio fisico nelle città contemporanee è cresciuta moltissimo nonostante non venga né espressa né riconosciuta. Aggiungeva, inoltre, che esiste un rapporto tra spazio urbano e salute della gente, e che il fatto che le istituzioni non affrontino la domanda sociale di spazio qualificato si può tradurre in conseguenze disastrose per le istituzioni e per la società: "Mi sembra certo che non si possono stabilire rapporti lineari, di causa diretta ed effetto immediato, tra qualità dello spazio fisico e patologie sociali come si faceva una volta, al tempo degli ingegneri comunali positivisti e dei proto-razionalisti. E tuttavia sono convinto che la desolazione ambientale è un importante moltiplicatore delle patologie sociali, ma si tratta di rapporti indiretti e complessi, che hanno a che fare senza dubbio con insufficienze quantitative e – ormai il più delle volte – con lacune di qualità"³⁴.

33 G. De Carlo, *Hanno ancora senso le piazze e per chi?*, in Id., *Nelle città del mondo*, Marsilio, Venezia 1995, p. 25.

34 *Architettura Urbanistica Società*, Francesco Karrer intervista Giancarlo De Carlo, "Domus", 695, giugno 1988.

