

URBANISTICA DI GENERE

costruire luoghi più giusti



URBANISTICA DI GENERE

costruire luoghi più giusti

27 marzo 2025

Promuovere una mobilità sostenibile e di genere

Introduzione

Federico Manzoni Vicesindaco e Assessore
alla Mobilità del Comune di Brescia

Relatrici in presenza

Michela Barzi
Ricercatrice indipendente in storia e teorie urbane

Patrizia Malgieri
Senior partner e Responsabile dell'area pianificazione di TRT

Modera

Francesco Mazzetti
Settore mobilità del Comune di Brescia



Brescia
La tua Città
Europea.



agenda
urbana
2020-2025



URBAN
CENTER
BRESCIA
UN CENTRO DI COOPERAZIONE URBANA



COMMISSIONE
PARI OPPORTUNITÀ
COMUNE DI BRESCIA



ORDINE
ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
CONSERVATORI
BRESCIA



AIDA
ASSOCIAZIONE
ITALIANA DI
INGEGNERI
E ARCHITETTI

presso Urban Center Brescia (Via San Faustino 33b)

Camminare per la città. Una questione di genere

L'insegnamento di Jane Jacobs

Michela Barzi

www.millenniourbano.it

La desolazione delle periferie americane o i quartieri residenziali delle grandi città, dove tutta la vita della strada si svolge sulla carreggiata e dove è possibile percorrere i marciapiedi, ormai ridotti a semplici servitù di passaggio, per chilometri e chilometri senza imbattersi in anima viva, sono l'esatto contrario di Parigi. Le strade di Parigi invitano apertamente a fare quello che le altre città sembrano consentire loro malgrado alla feccia della società: passeggiare, bighellonare, flâner.

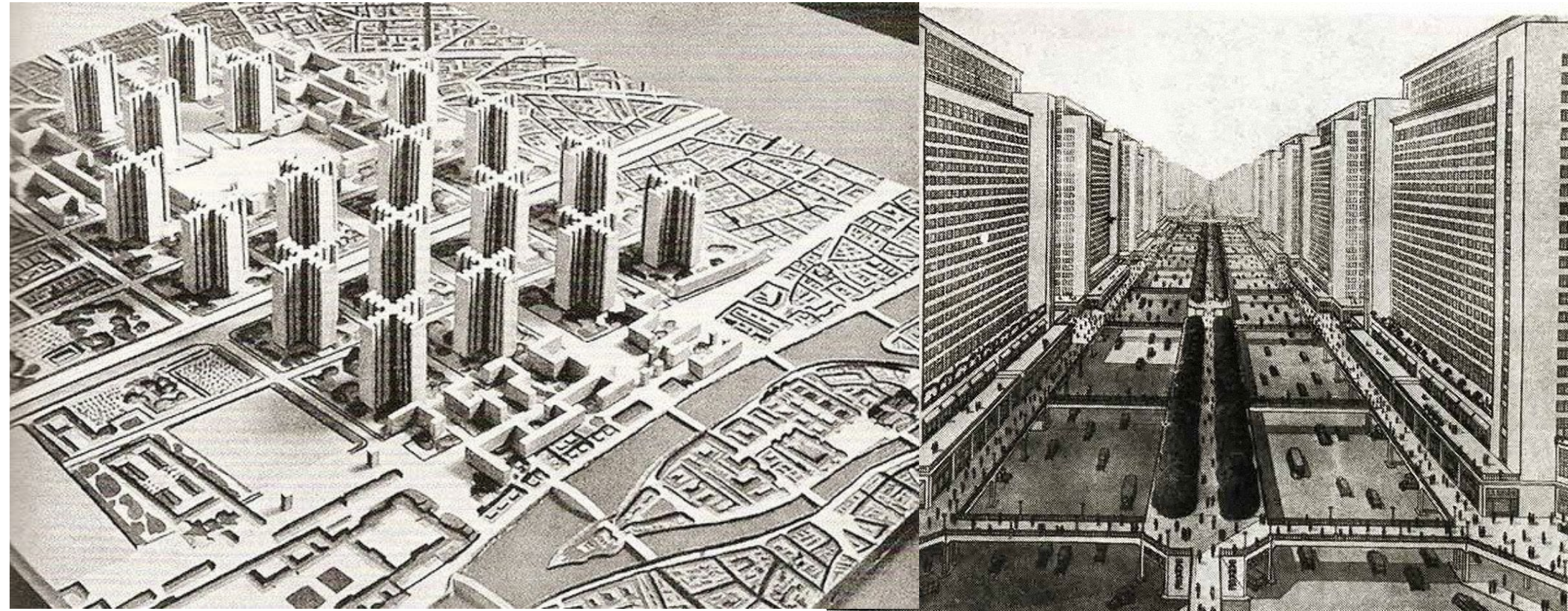
Hannah Arendt, 1968

Morte della strada

Le Corbusier - uno dei più celebri maestri del Movimento Moderno in architettura - affermava nel 1929 che **la prima tappa nell'evoluzione della città sarebbe passata dall'abolizione della *rue corridor*. La strada, con gli edifici su di essa allineati e le attività che vi si affacciano**, con il traffico pedonale misto a quello viabilistico, nella città contemporanea non aveva più motivo di esistere. Al suo posto andavano realizzate infrastrutture per gli spostamenti in automobile e gli spostamenti a piedi andavano tolti dalla strada.

L'allineamento degli edifici doveva essere determinato dall'esposizione al sole e all'aria ed essi sarebbero stati circondati da aree verdi. L'immaginario urbano di Le Corbusier è rappresentato dalla *Ville Radieuse*, manifesto della città contemporanea che nel 1933 si tradurrà nei principi urbanistici della Carta d'Atene.

Morte della strada



Le Corbusier, progetto per una città contemporanea da tre milioni di abitanti, *Plan Voisin* 1922 -25, *La Ville Radieuse* 1930.

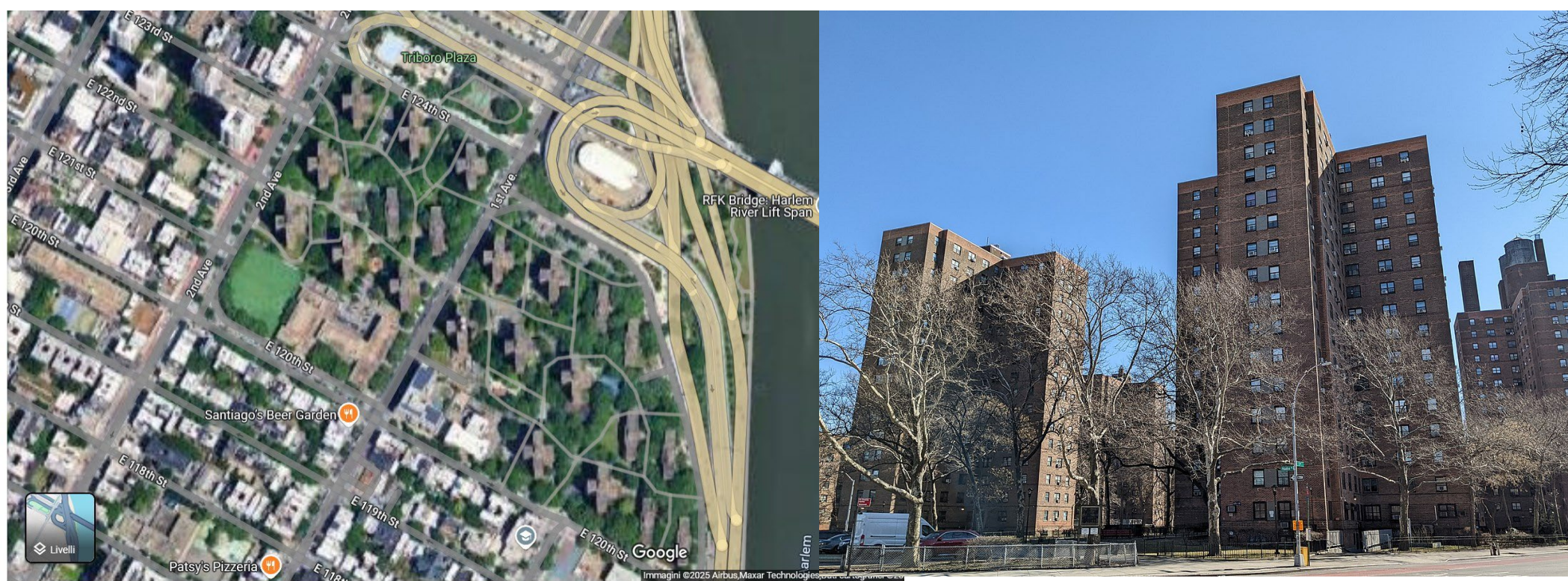
https://dn721908.ca.archive.org/0/items/01.18-le-corbusier-la-ville-radieuse-1930/01.18_Le_Corbusier_La_Ville_Radieuse_1930.jpg

Il rinnovamento urbano

I principi della Carta d'Atene sono stati utilizzati per i progetti di ristrutturazione dei quartieri degradati delle grandi città americane. Tramite le disposizioni degli Housing Act del 1949-54 sono stati costruiti complessi residenziali che non si affacciano più sulla strada ma su aree verdi.

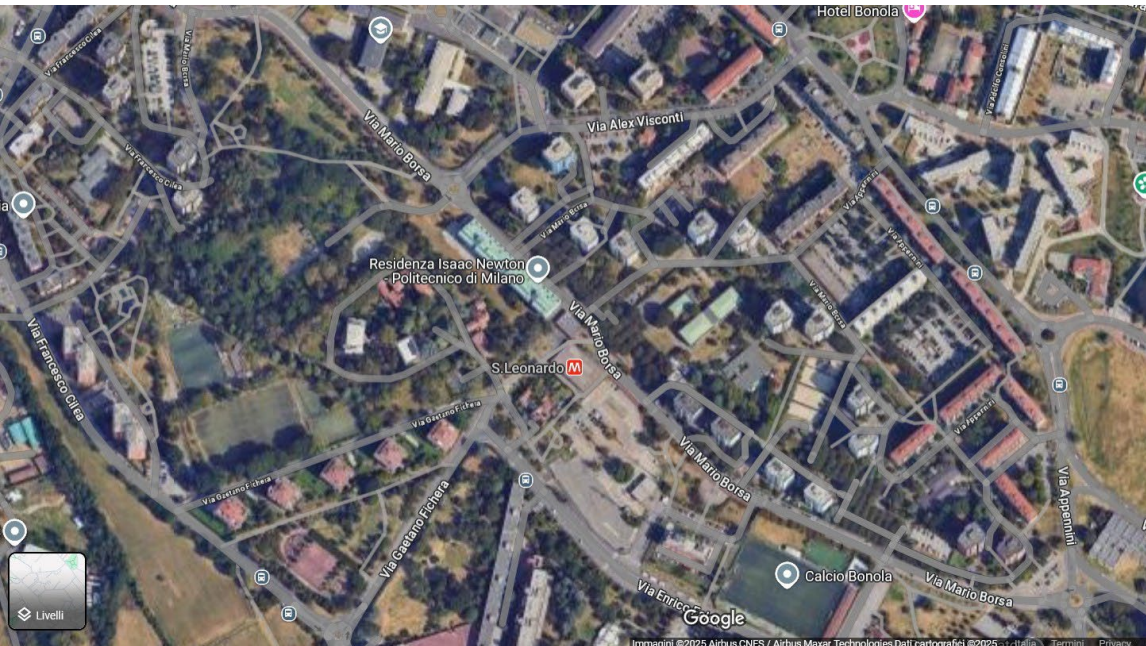
Così scriveva **Jane Jacobs** nel suo celebre libro del 1961 ***Vita e morte delle grandi città*** riguardo la sostituzione delle strade con le aree verdi (in inglese turf): **«Non c'è molta scelta: ovunque una parte di città venga «ristrutturata», nascerà ben presto la barbarie dei turfs. Sopprimendo una funzione essenziale della strada urbana, la città ristrutturata perde anche, necessariamente, la propria libertà».**

Urbanistica «ortodossa» a New York



La critica di Jacobs ai principi della «moderna urbanistica ortodossa» era iniziata grazie alle visite ai complessi residenziali dell'East Harlem, quartiere di Manhattan dove aveva incontrato **l'avversione degli abitanti per i complessi residenziali basati sui *turf***, invece che sulle strade, come nel caso delle Robert F. Wagner Houses costruite tra il 1954 e il 1958.

Urbanistica «ortodossa» a Milano



Anche la ricostruzione post bellica di Milano è stata ispirata da ciò che Jacobs definisce **moderna urbanistica ortodossa**. Nel quadrante nord ovest della città Piero Bottoni, a partire dall'esperienza del quartiere sperimentale QT8 presentato durante la Triennale del 1947, progetta dal 1955 il piano particolareggiato di ciò che oggi è il quartiere Gallarate. Anche in questo caso gli edifici sono innestati nelle aree verdi e le funzioni della strada sono concentrate in un asse viario centrale.

Una città in movimento

Per Jacobs «**Le strade e i marciapiedi costituiscono i più importanti luoghi pubblici di una città e i suoi organi più vitali.(...) i marciapiedi, gli usi lungo di essi e i loro utenti sono personaggi attivi del dramma tra civiltà e barbarie che si svolge nelle città**».

In un passaggio di *Vita e morte delle grandi città* Jacobs celebra il «balletto in cui le parti dei singoli danzatori si esaltano mirabilmente l'un l'altra, componendo un tutto organico» che va in scena **sui marciapiedi, un grande elogio dell'atto di camminare come esercizio di libertà**.

A distanza di oltre trent'anni dalla prima edizione di *Vita e morte delle grandi città*, Jacobs ricordava che i primi ad aver capito il senso del suo libro erano stati i pedoni. **La prospettiva del pedone ha quindi costituito il centro del cambiamento di paradigma che il libro di Jacobs ha introdotto nell'urbanistica degli ultimi decenni del Novecento**. Ne emerge che le regole spaziali di chi si sposta a piedi nella città non necessariamente coincidono con quelle stabilite dalle norme urbanistiche.

Una città metaforica



Gustave Caillebotte, *Rue de Paris, temps de pluie*, 1877.

Michel de Certeau ne *L'invenzione del quotidiano* individuava nell'atto di camminare la **creazione di una città «metaforica»**, cioè in **spostamento all'interno della città pianificata**. Si tratta di una pratica che «disfa le superfici leggibili» della città osservata dall'alto e rappresentata dalle mappe degli urbanisti».

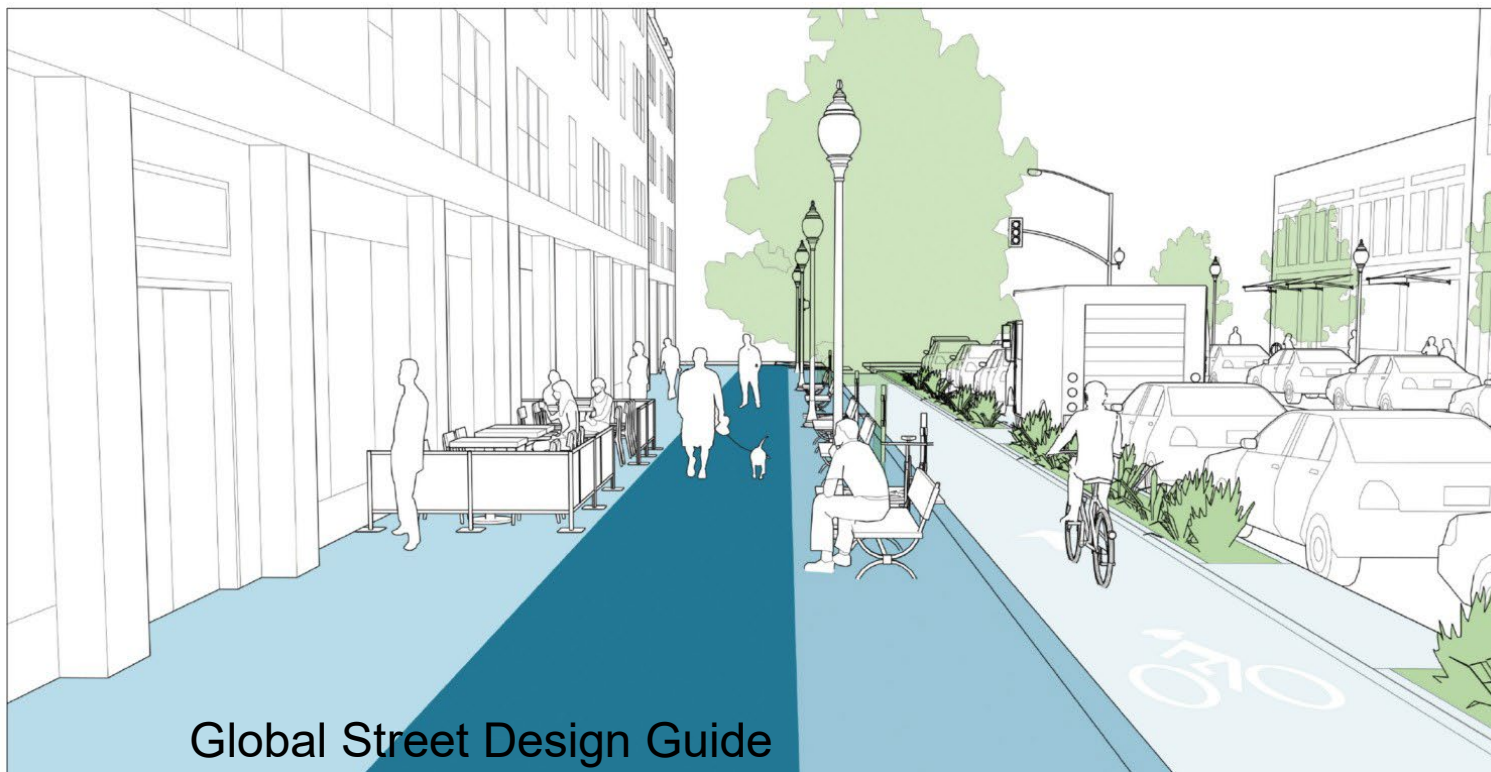
Urbanistica da marciapiede

«Il miglior posto al quale guardare è la strada.(...) Il vero potenziale è nella strada, e ci sono molte più opportunità per sfruttarla di quante ne vengano effettivamente realizzate», sosteneva Jacobs nel saggio del 1958 *Il centro della città è per la gente*. Le connessioni tra le varie funzioni urbane esercitate dalla **strada** le fa dire che essa è il **«sistema nervoso» della città, le cui cellule sono rappresentate dai pedoni: «Essi stabiliscono costantemente nuovi percorsi personalizzati».**

Tre anni prima, quando per la rivista *Architectural Forum* cominciava a occuparsi di rinnovamento urbano, aveva avuto modo di apprezzare il lavoro del pianificatore che consuma le proprie scarpe percorrendo i marciapiedi e *che si compiace di aver trovato, per tentativi ed errori, un percorso a zig-zag (...), che non sottopone mai l'escursionista a una vista noiosa o a una strada poco interessante*. Questo tipo di **pianificatore da marciapiede** si contrappone a coloro che *hanno studiato coscienziosamente, da altezze olimpiche, le loro mappe, i loro modelli di densità, le loro statistiche sociali, i loro modelli di traffico (...).* **I pedoni sono di gran lunga i migliori pianificatori di questi tempi.**

Le funzioni del marciapiede

Per Jacobs tre sono le **funzioni svolte dal marciapiede**: la **sicurezza**, mantenuta «da una complessa e quasi inconscia rete di controlli», i **contatti umani**, formati da «un tessuto connettivo di rispetto e di fiducia», e **l'assimilazione dei ragazzi**, essendo i marciapiedi i luoghi dove essi «imitano il comportamento degli adulti».



Il marciapiede e la sicurezza

Per Jacobs lo spazio urbano dove i poliziotti sono i soli agenti dell'ordine deve essere considerato un posto molto pericoloso. Sono i **contatti casuali** associati alle varie attività che si svolgono sulla strada a costituire **il senso dell'identità pubblica delle persone, a definire una rete di rispetto e di fiducia tra di esse e a mantenere l'ordine della vita pubblica**. L'assenza di questa fiducia è un disastro per la sicurezza di una strada urbana, ma coltivarla non è qualcosa che possa fare in modo istituzionale. **Una strada è sicura quando gli occhi dei suoi frequentatori controllano spontaneamente e inconsciamente che la rete di rispetto e fiducia reciproca sia mantenuta a un livello adeguato**. L'ordine informalmente mantenuto grazie agli **occhi sulla strada** è più durevole di quello formalmente imposto.

A questo riguardo notava James C. Scott: «Dove Le Corbusier aveva cominciato dall'alto con l'ordine formale architettonico, Jacobs inizia dal basso con l'ordine sociale informale».

La strada come infrastruttura educativa

Per Jacobs «L'educazione alla responsabilità sociale deve venire dalla società stessa; nell'ambiente urbano, essa si svolge quasi unicamente nelle ore che i ragazzi trascorrono giocando liberamente sui marciapiedi». E' una responsabilità che deve essere ripartita tra tutto il corpo sociale, senza dare per scontato che sia un **compito esclusivamente femminile**. Quale dimostrazione di **quanto sia decisivo che i ragazzi partecipino alla vita della strada**, Jacobs inserisce nel suo libro il racconto delle esplorazioni urbane di uno dei suoi figli.

La presenza dei ragazzi nella vita della strada viene raccontata negli stessi anni anche dalla scrittrice newyorchese Grace Pale, per la quale «vivere con i bambini era una **continuazione della vita della strada**». La sua fiducia in ciò che Walter Benjamin definiva la dimora della collettività tuttavia si infrange sulla consapevolezza che **la strada era diventata il luogo dei «fantasiosi spaventosi sogni degli scienziati e i voluminosi sogni dei fabbricanti d'auto»**.

La strada come infrastruttura educativa



Helen Levitt, New York, c1940.

L'urbanistica che ha determinato la vittoria dell'auto sul pedone non prevede il contributo maschile alla assimilazione dei ragazzi nella vita collettiva. Per Jacobs «Benché la maggior parte degli urbanisti e degli architetti urbani siano uomini, i loro piani e i loro progetti sembrano fatti per escludere gli uomini come personaggi della normale vita diurna».

Lo sguardo femminile sulla strada

Per James C. Scott il modo in cui Jacobs guardava alla strada poteva definirsi uno **«sguardo femminile»**: **«è difficile immaginare che la sua argomentazione potesse essere sviluppata allo stesso modo da un uomo.(...). E il persistente fallimento delle dottrine urbanistiche a questo riguardo, ha a che fare, secondo lei, con il genere»**.

Secondo Marshal Berman «Gran parte della sua autorevolezza intellettuale deriva dalla sua perfetta comprensione delle strutture e dei processi relativi alla vita quotidiana. **Riesce a far capire ai lettori che le donne sanno molto bene cosa vuol dire vivere nelle città, strada per strada, giorno per giorno, molto meglio degli uomini che hanno progettato e costruito queste strade e queste città»**.

La città nella vita reale



Il ruolo subordinato delle donne, che nel 1963 Betty Friedan aveva denunciato in *The Feminine Mystique*, era per Jacobs implicitamente quello che gli urbanisti riservavano loro nella vita pubblica. La quotidianità non era prevista nella **visuale dall'alto delle mappe degli urbanisti, che non includeva** l'esperienza del percorrere le strade, di valutare la larghezza dei marciapiedi, la presenza di luoghi per la sosta, la tipologia degli attraversamenti e **in generale la valutazione del modo in cui l'ambiente urbano interagisce con la vita reale delle persone.**

La strada secondo Jane Jacobs



Peter L. Laurence, Jane Jacobs, Cyclist, Common Edge,
<https://commonedge.org/jane-jacobs-cyclist/>.

Questa foto ritrae Jacobs nei primi anni Sessanta usare la bicicletta per i propri spostamenti fuori dal quartiere in cui abitava, la parte occidentale del Greenwich Village, e stabilire uno di quei contatti che rendono vitale la strada, mentre altre presenze femminili la tengono d'occhio.

Le donne nell'ordine urbano

Scrivendo Jacobs che la città attentamente pianificata degli urbanisti ortodossi si preoccupava di soddisfare «i bisogni presuntivi di una popolazione di massaie assolutamente insignificanti e di bambini di età prescolare» relegata negli ambiti residenziali. Ad essa erano riservate le aree verdi e i campetti per il gioco che li circondavano. **La popolazione maschile era invece pensata negli altri ambiti funzionali della città, impegnata nelle attività lavorative e negli spostamenti casa-lavoro.**

Nel 1991 Elizabeth Wilson invitava le donne ad affrontare le contraddizioni e l'intensità della vita urbana come qualcosa che consente tutto ciò che può liberarle dalla loro condizione subalterna. Tuttavia la rivendicazione di uno spazio urbano più sicuro e accessibile per le donne, come marciapiedi più spaziosi e meglio illuminati, infrastrutture che facilitano l'accesso alle intersezioni del trasporto pubblico anche a chi spinge un passeggino o una sedia a rotelle, potrebbe paradossalmente finire per rafforzare l'idea che la violenza di genere e la marginalizzazione delle donne siano fenomeni ineliminabili. In questa contraddizione rischia di cadere l'urbanistica *gender mainstreaming*.

Per una città equamente condivisa



<https://culture.ec.europa.eu/it/cultural-and-creative-sectors/architecture/living-spaces/catalogue/vienna>

Le funzionarie dell'ufficio urbanistico di Vienna considerano l'espressione **Città Equamente Condivisa** più utile ad indicare un **approccio alla pianificazione che tenti di cambiare la struttura ed il tessuto della città** e che consenta a tutti di partecipare alla vita urbana anche attraverso la funzione della strada e in particolare dei marciapiedi, elementi che possono svolgere un ruolo fondamentale nella partecipazione delle donne alla vita collettiva.

L'interiorizzazione della strada



<https://sites-le-corbusier.org/oeuvres/unite-dhabitation-marseille/>



<https://www.merlatabloommilano.com/>

Per Jacobs «far diventare gli ambiziosi piani per la pedonalizzazione dei centri urbani [una] spettacolare quanto falsa, rigida e limitata messa in scena dell'ambiente urbano» confina non solo i pedoni ma anche le attività commerciali tipiche della strada a traffico misto. Come dimostra l'*Unité d'Habitation* di Marsiglia - il modulo edilizio della *Ville Radieuse* di Le Corbusier – e poi i centri commerciali, la strada può essere interiorizzata da un edificio.

La natura democratica della strada

Per capire meglio la natura del fenomeno urbano il suggerimento di Jacobs - «Bisogna uscire, e camminare» - rimane valido anche in un contesto spaziale e temporale radicalmente mutato. Oggi è più facile osservare l'intricata rete di relazioni che strutturano una comunità urbana in qualche vecchio quartiere popolare e periferico piuttosto che nel centro pedonalizzato di una città. Al netto delle inevitabili differenze rispetto alla condizione della città contemporanea, **le considerazioni di Jacobs sul ruolo della strada nel fenomeno urbano rimangono basate su aspetti che non hanno mai smesso di connotare l'esperienza dei suoi abitanti.**

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Jane Jacobs, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Torino, Einaudi 1969-2009.

Id. *Città e libertà* (a cura di Michela Barzi), Milano, Elèuthera, 2020.

Id. *Pavement Pounders and Olympians*, *Architectural Forum*, maggio 1956.

Grace Paley, *Più tardi nel pomeriggio*, Milano, La Tartaruga, 1996

Michel de Certeau, *L'invenzione del quotidiano*, Roma, Edizioni del Lavoro, 2002.

James C. Scott, *Jane Jacobs contro l'urbanistica iper-modernista*, in Jane Jacobs *Città e libertà*, cit.

Marshall Berman, *Tutto ciò che è solido svanisce nell'aria. L'esperienza della modernità*, Bologna, Il Mulino, 2012.

Elizabeth Wilson, *The Sphinx in the City*, University of California Press, 1991.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!



Iscriviti alla newsletter
di Urban Center Brescia!



urbancenter@comune.brescia.it



Brescia
La Tua Città
Europea.



agenda
urbana
BRESCIA
2050



COMMISSIONE
PARI OPPORTUNITÀ
COMUNE DI BRESCIA



ORDINE
DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA
DI BRESCIA



ORDINE
ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
CONSERVATORI
BRESCIA



AIDIA
ASSOCIAZIONE
ITALIANA DI
INGEGNERI
E ARCHITETTI