

The urban roots of a social outbreak: reading Santiago de Chile

Giovanni Vecchio

The social outbreak that started in Santiago and Chile in October 2019 has deep urban roots. Born as a high school student movement against a rise in public transport fares, the mobilisation gained momentum, becoming the biggest social movement in the country since the return of democracy in 1990: «it's not the 30 pesos, it's the 30 years», the protesters chanted, switching the focus of their discontent to the unequal socioeconomic system that survived the end of the military regime. This outbreak has much to say to those interested in understanding and planning cities. Santiago provided the breeding ground for a mobilisation against the structural inequality of Chile, which for decades had been produced and reproduced in the capital city. Although the social outbreak came as a surprise, in the last years different research works have spotlighted the urban imbalances of Santiago. This article provides a transversal reading of three books that have considered Santiago and its inequalities from different disciplinary angles and at different scales. Through these works, the analysis of an explicitly unequal city

will offer the opportunity to reflect both on how inequalities become visible in cities, and on the wider set of socio-political concerns they can affect.

The three chosen books allow to read different dimensions of the ongoing crisis. A macro dimension is the object of *Neoliberalism and urban development in Latin America: The case of Santiago*, edited by Camillo Boano and Francisco Vergara-Perucich, who interpret the structural segregation of the city as the result of intentional neoliberal approaches to urban planning. A report by the UN Program for Development (PNUD), *Desiguales. Orígenes, cambios y desafíos de la brecha social en Chile*, focuses instead on an intermediate dimension, examining the inequality experienced by different socioeconomic groups and reflected also in the different places and urban experiences these groups have access to. Finally, Francisca Márquez's *[Relatos de una] ciudad trizada* offers a zoom on few emblematic neighbourhoods, to observe the fragmentation of the city and analyse microdynamics of segregation. While the three books were all curiously published in 2017, their perspectives are quite heterogeneous: the first book originates from urban studies, the second combines sociology and political economy, the third is an ethnographic work.

Neoliberal utopia

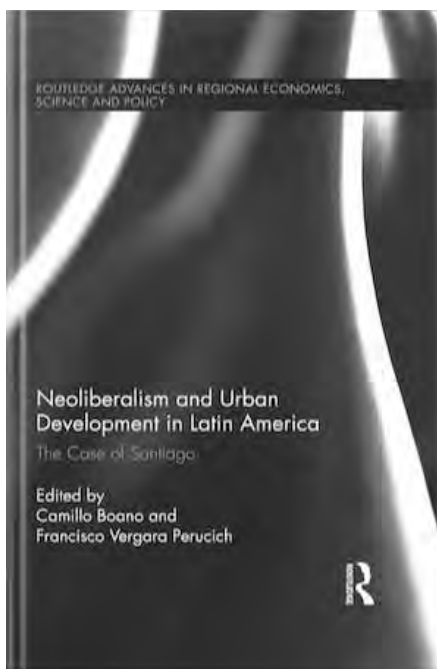
Santiago is the realisation of a neoliberal utopia, according to the book edited by Boano and Vergara-Perucich. Collecting twelve chapters from scholars, activists, politicians and artists, *Neoliberalism and urban development in Latin America: The case of Santiago* describes how Chile's military regime explicitly chose to adopt a neoliberal economic model that is heavily reflected in the urban space of Santiago. Since the late Seventies, the regime adopted administrative reforms and implemented urban policy programs that intentionally laid the ground for the urban segregation of different social classes, while the democratic governments that followed Pinochet's dictatorship did not question but rather reinforced such model. Combining theoretical contributions, case studies and activism experiences, the book describes how public institutions supported market trends that fostered a spatial restructuring of the capital towards a highly divided city. Such *laissez-faire* in strategic fields – such as housing, transport, retail and culture, only

to name a few – resulted in a metropolis where areas with different socioeconomic conditions today do not interact with each other and determine highly unequal life conditions for their inhabitants. As a result, the map of Santiago resembles an income distribution map: the uneven availability of opportunities and its impacts on the quality of life is one of the key elements that in 2019 generated the social outbreak, making dignity one of the keywords of the manifestations.

Boano and Vergara's book explicitly considers Santiago as a neoliberal construct. However, this partisan perspective has both positive and negative aspects. The book does not simply interpret Santiago as the result of an urban system of accumulation (Navarrete-Hernandez, Toro, 2019). It also provides a useful critical framework, that allows to examine recent phenomena (such as gentrification, described in the book as the extreme polarisation of an already polarised urban society), and to challenge renowned initiatives (such as the *incomplete social housing* by Pritzker Prize winner Alejandro Aravena, accused of reinforcing the precariousness of everyday life; see Boano, Vergara-Perucich, 2016). At the same time, the exclusive focus on neoliberalism risks to offer a limited reading of Chile's economic policy and of its long-term urban consequences. In fact, the structural and segregationist transformation occurred in Santiago was more the product of incremental decisions towards neoliberalism to which manifold actors contributed (Kurtz, 1999), than a simple result of a plot meant to put into practice Milton Friedman's commandments.

Unequal city

By focusing on the uneven consequences that the Chilean socioeconomic model has on the everyday lives of the people and on the cities they inhabit, the UN Program for Development's report *Desiguales. Orígenes, cambios y desafíos de la brecha social en Chile* provides various insights. The eleven chapters of the report describe how in this country inequality is daily reproduced and lived, referring to the life experiences of different socioeconomic groups. For low income, indigenous and migrant groups these experiences include the constant fear of losing one's status, the need to go into debt to access services, and the frequent mistreatments when accessing public equipment. Affluent groups instead benefit



from wealth concentration and political influence, in a society where surnames and appearances are predictor of one's social status. Such structural inequality is a «heavy legacy» (PNUD, 2017) that comes directly from the colonial age and that the recent neoliberal turn has simply taken to the extreme.

The book well describes the social gap between *cuicos* and *flaites*: the stereotypical definition for high- and low-income groups. The structural inequality of the Chilean society (and of Santiago, in particular) deeply influences the everyday urban experiences of its inhabitants: «each socioeconomic group is constantly assessing if the place through which one is passing belongs to one's class. There are neighbourhoods, streets, spaces that are one's and others that are else's: for the inhabitants of the city there is always an 'another Santiago', that of the others» (PNUD, 2017: 215). As a result, the mental map of Santiago's inhabitants revolves around plaza Italia, the central node that divides rich and poor areas. In such a segregated context people often live the public space hiding one's social status, disguising as members of another group. *Desiguales* deserves praise for examining inequality as a deep phenomenon, rooted in historic imbalances that today reflect in the division among social spheres that inhabit the same city but do not touch each other. However, the lack of explicit guidelines or suggestions limits the potential policy impact of the book – also from an urban perspective.

A city broken into pieces

As a structurally unequal place where segregation is experienced on a daily basis, Santiago can be thus easily defined as a city «broken into pieces», as in Marquez's *[Relatos de una] ciudad trizada*. By choosing ten emblematic neighbourhoods of the city, the anthropologist focuses on different populations and on the spaces where they live, describing how the city responds and negotiates between overall production needs and individual imaginaries. The ten cases are quite different: from a private high-rise building to an emblematic social housing intervention, from a commercial area hosting migrants to an informal settlement built by communities evicted by the military regime. However, a common thread links these cases, that is «the desire for a community that is never

achieved» (Márquez, 2017: 15). The people who appear in each chapter and the spatial features of each neighbourhood tell the same nostalgic tale. At around half of the Twentieth century, the city was the fertile ground for experimentations that, through participation and self-building, aimed at constructing new communities. Nonetheless, the military regime and its policies put an end to such initiatives, suffocated social activism and fostered segregation by separating the rich and the poor in antipodal peripheries.

The cases investigated by Márquez describe how «the walls and the bars of our city have been naturalising a landscape of social inequality and longing for an unachievable community» (Márquez, 2017: 17). The ground-level essays of *[Relatos de una] ciudad trizada* are the natural complement of the two other books: the neoliberal form of urban production and the everyday experience of inequality are here visible in the forms of the buildings, in the public spaces between them, and in the people who often do not dare to live a community dimension. A sense of nostalgia pervades the whole book. The reforms of the military regime transformed not only the city, but also its inhabitants, eradicating the desire for participation. This process is described as irreversible, but such interpretation appears to be questionable. Despite the reforms that have exacerbated the traditional inequality of Chile, various

popular movements have been able to generate widespread protests and achieve some reforms: the country witnessed student and feminist mobilisations well before the massive protests in 2019, even if these last were by far the most transversal (and intense) demonstrations since the end of Pinochet's dictatorship.

Relevant questions for inequality in cities

The three books describe Santiago as a structurally unbalanced city, where inequality determines the urban structure, the everyday experiences of its inhabitants, and the existential struggles of its communities. The social outbreak of the last months is the result of a deep segregation that the urban structure reproduces at different scales, involving any sphere in which urban scholars and planners are involved. Considering the still ongoing unrest, forecasting futures for Santiago and its social outbreak – one more unpredictable crisis in the history of Chile (Diamond, 2019) – is a difficult and probably useless exercise. The case of Santiago shows the importance for researchers to anticipate those urban trends that can fuel social discontent, recognising the urban roots of inequality in order to eradicate them. In Santiago, previously neglected groups manifested their discontent with the Chilean market-driven socioeconomic system. The complementary views of the three books allow to approach people and places «that



don't matter» (Rodríguez-Pose, 2018), considering the reasons for their dissatisfaction as well as the specific forms it assumes – being it a traditional uproar or an electoral populist turn. The reviewed works also provide inputs to assess in place the effects of deregulation policies, that are expected to generate trickle-down effects but end up worsening segregation (Rodríguez-Pose, Storper, 2019). While protests are still ongoing in Santiago, reading the three books is useful for posing relevant questions to address and tackle inequality in cities, in Chile and elsewhere.

References

- Boano C., Vergara Perucich F., 2016, «Bajo escasez. ¿ Media casa basta? Reflexiones sobre el Pritzker de Alejandro Aravena». *Revista de Arquitectura*, 31, 21: 37-46. Doi: 10.5354/0719-5427.2016.42516.
- Diamond J. M., 2019, *Upheaval. Turning points for nations in crisis*. New York: Little, Brown and Company.
- Kurtz M. J., 1999, «Chile's Neo-Liberal Revolution: Incremental Decisions and Structural Transformation, 1973-89». *Journal of Latin American Studies*, 31, 2: 399-427.
- Navarrete-Hernandez P., Toro F., 2019, «Urban systems of accumulation: half a century of Chilean neoliberal urban policies». *Antipode*, 51, 3: 899-926.
- Rodríguez-Pose A., 2018, «The revenge of the places that don't matter (and what to do about it)». *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 11, 1; 189-209. Doi: 10.1093/cjres/rsx024
- Rodríguez-Pose, A., & Storper, M. (2019). «Housing, urban growth and inequalities: The limits to deregulation and upzoning in reducing economic and spatial inequality». *Urban Studies*. Doi: 10.1177/0042098019859458

Neoliberalism and urban development in Latin America: The case of Santiago, Camillo Boano, Francisco Vergara-Perucich (eds.), 2017, Routledge, London, pp. 182, € 47,95.

Desiguales. Orígenes, cambios y desafíos de la brecha social en Chile, Santiago de Chile, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2017, Uqbar Editores, Santiago, pp. 412. Retrieved January 26, 2020, from <https://www.cl.undp.org/content/chile/es/home/library/poverty/desiguales--origenes--cambios-y-desafios-de-la-brecha-social-en.html>.

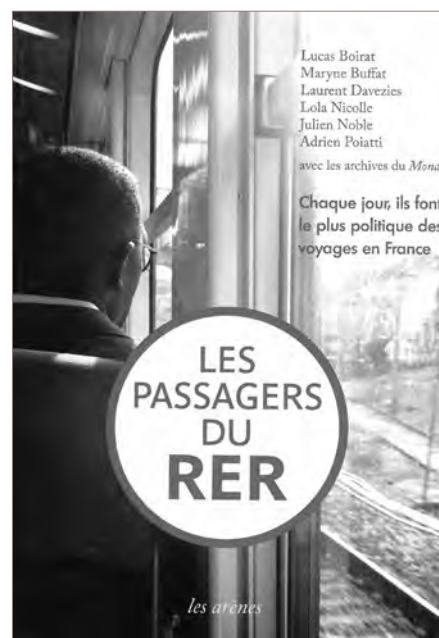
[Relatos de una] ciudad trizada. Santiago de Chile, Francisca Márquez, 2017, Ocho Libros Editores, Santiago, pp. 255, € 24,40.

Ritorni a Roissy. Sguardi su Parigi dalla RER B

Paola Briata

In principio c'è stato uno degli ultimi scritti del grande romanziere argentino Julio Cortázar. Nel 1982 Cortázar e la moglie, Carol Dunlop, decidono di percorrere con un furgone l'autostrada Parigi-Marsiglia. Fino a qui, nulla di strano, ma i due scrittori vogliono fare il percorso fermandosi in ogni piazzola di sosta almeno una notte. Un viaggio nel viaggio. Nasce così *Gli autonomi della cosmopista* (Cortázar, Dunlop, 1983). Passeranno in autostrada più di un mese, incontrando paesaggi, storie e persone che raccontano la Francia degli anni '80. Sette anni più tardi, l'intellettuale parigino François Maspero, pensa di fare un viaggio simile assieme all'amica e fotografa Anaïk Franz, ma non muovendosi in automobile. Il loro mezzo di trasporto sarà la Réseau Express Regional B, più nota come RER B, una delle linee ferroviarie che connettono Parigi con la *banlieue*. Nel caso di Maspero i punti di esplorazione sono tutte le fermate 'esterne' al *périphérique*, l'anello stradale circolare che racchiude la metropoli parigina, segnando un confine simbolico e materiale tra centro e periferie. Nasce così, nel 1989 – anno in cui la Francia celebra i duecento anni

della rivoluzione, ma inizia anche a interrogarsi sulle *banlieues* delle grandi città – *Les passegers du Roissy-Express*. La RER B è forse uno dei mezzi su cui chiunque sia atterrato a Parigi ha messo piede almeno una volta: il suo percorso inizia a nord della metropoli, a Roissy, dove si trova l'aeroporto Charles de Gaulle, passa per Les Halles in pieno centro, per poi dirigersi a sud, intercettando anche Orly, il secondo aeroporto della città. Sono gli stessi autori a sottolineare come il loro sia stato un viaggio in una 'Francia profonda', seppure all'interno del contesto metropolitano parigino. Due percorsi mi hanno portata a queste letture. Da un lato, un lavoro che sto sviluppando da tre anni con Massimo Bricocoli e Martina Bovo nell'ambito di un corso di etnografia urbana al Politecnico di Milano (Briata, Bricocoli, Bovo, 2018). In particolare, assieme a una classe internazionale di studenti iscritti alla laurea magistrale in pianificazione o in architettura, riflettiamo sui mezzi di trasporto come spazi pubblici 'compressi', nei quali si amplificano e sono più evidenti le dinamiche di convivenza in una città cosmopolita. I volumi ai quali ho rivolto l'attenzione rappresentano un tentativo di allargare lo sguardo al di là del contesto milanese e italiano. Il secondo percorso è quello che mi porta a essere incuriosita da libri che, pur



riflettendo interessi vicini alle discipline in cui ho costruito i miei itinerari di ricerca, riescono a rivolgersi a un pubblico non necessariamente accademico. Il volume di Maspero, ma anche *Retour a Roissy. Un voyage sur le RER B* (2019) di Marie Hélène Bacqué, e *Les passagers du RER* (2019), sono tre volumi che hanno attratto la mia attenzione anche perché sono stati per diversi mesi nelle vetrine di alcune librerie parigine che conosco, non necessariamente specializzate in studi urbani.

Un aspetto che li accomuna è quello di riuscire a descrivere con grande efficacia come la RER, nel condurre da una *banlieue* all'altra attraversando il centro di Parigi, permetta nell'arco di un'ora di passare da campi rom a case di campagna impeccabili, da aree borghesi a quartieri popolari, dal cemento armato all'agricoltura periurbana. Una mescolanza sociale, architettonica, etnica e geografica, dominata, al centro, da una delle metropoli più attrattive per i turisti al mondo.

Tre racconti in movimento

François Maspero e Anaïk Frantz, avevano scelto una metodologia tipicamente etnografica (Cefaï, 2013). Nonostante il grande coinvolgimento nel viaggio dei due protagonisti, il libro è scritto usando la terza persona: «lui ha preso nota, lei ha fotografato. Una passeggiata con il naso per aria, non un'inchiesta: non avevano intenzione di vedere, comprendere e spiegare tutto. La regola base è stata di prendere la RER di stazione in stazione e, ogni volta, fermarsi, trovare un alloggio e passeggiare» (Maspero, 1990: 20).¹ Anche le domande che i due viaggiatori si pongono non sono predefinite, ma emergono attraverso gli incontri casuali. Molti parigini vedono le *banlieues* come «un magma informe, un deserto di dieci milioni di abitanti, una serie di costruzioni grigie e indifferenziate, un purgatorio circolare con al centro Parigi-Paradiso [...] un terreno vuoto» (ivi: 24). Ma la città centrale si è svuotata sempre più dei suoi abitanti tradizionali, degli artigiani, dei piccoli commercianti che si sono spostati nella *banlieue* e, quindi, l'unica assunzione di partenza è che questa non possa essere un *terrain vague*, bensì un luogo pieno di mondi e di vita.

Dal percorso di Maspero riparte quasi trent'anni dopo la sociologa Marie-Hélène Bacqué. E anche per il suo *Retour à Roissy* la accompagna un fotografo, André Mérian.

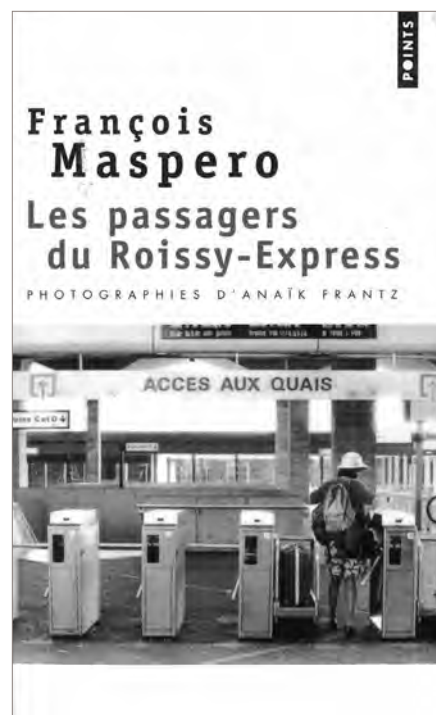
Maspero scrive in un periodo storico in cui la rigenerazione urbana attraverso la *politique de la ville*, promossa in Francia nei 'quartieri in crisi', stava iniziando a prendere forma. Le *banlieues* erano per molti versi territori sconosciuti e quel lavoro ha contribuito a farne emergere la complessità e le contraddizioni. Oggi la *banlieue* «è satura d'immagini, ma anche piena di vuoti e di aspetti sconosciuti» (Bacqué, 2019: 12). L'autrice si muove in una realtà in cui molti problemi persistono, anche cronici, primo tra tutti la disoccupazione, ma lo scenario è anche cambiato. Si vedono alcuni esiti positivi della riqualificazione (soprattutto fisica) della *politique de la ville*, ma anche gli aspetti contraddittori di iniziative via via più aggressive verso le popolazioni più povere, incluse le politiche di *social mix* che hanno cercato di attrarre le classi medie nelle *banlieues* demolendo una parte dei complessi di case pubbliche (Bacqué, 2011).

Molti abitanti di Parigi, soprattutto una classe media impoverita, sono stati in realtà costretti dalla crisi e da processi ancora più aggressivi di *gentrification* a spostarsi 'al di là del *périphérique*'. Questo cambiamento è vissuto come un esilio, un declassamento verso aree che non sono solo grigie e anonime, ma anche pericolose. Al tempo stesso, oggi un viaggio a nord di Parigi, nei territori della Seine-Saint-Denis, fatica a ignorare che qui arriveranno le infrastrutture più rilevanti dei giochi olimpici del 2024. A nord come a sud della capitale, sono onnipresenti i cartelli che annunciano qualche opera correlata a Grand Paris, la visione strategica della metropoli come nodo rafforzato della rete globale; un progetto, fortemente voluto dall'ex presidente Sarkozy. Bacqué si imbatte in continuazione in 'promesse di cantieri', dove si farà spazio alle 'nuove centralità metropolitane': i poli di sviluppo intensivo che, al momento, appaiono più che altro come frammenti dei quali sfugge una visione d'insieme.

Bacqué ha lavorato come studiosa in queste aree, quindi alcune esplorazioni avvengono in modo meno casuale rispetto a chi l'ha preceduta, attraverso appuntamenti con abitanti e attivisti che hanno fatto da *gatekeeper* in alcune ricerche intraprese in passato. Le storie e i paesaggi che si incontrano lungo il percorso sono davvero sorprendenti. Un gruppo di cinesi coltiva verdura 'a chilometro zero' non lontano dalla pista dell'aeroporto di Roissy. Quella dalla Cina è un'immigrazione 'che non

si vede', ma che è riuscita a inserirsi in una domanda di mercato tipica di molte metropoli contemporanee. Non si vedono, ma sono ben presenti anche le molte persone che provengono dai paesi dell'Est; una manodopera a basso costo che lavora nei piccoli alberghi e nei ristoranti, così come nelle imprese di servizio che ruotano attorno agli aeroporti. Soltanto a Charles De Gaulle, i posti di lavoro 'diretti' sono 70.000, ma se si calcola l'indotto sono evidentemente molti di più. Non si vedono neppure i Sikh, che vivono prevalentemente nelle *banlieues* e hanno costruito a Bobigny il più grande tempio della regione. Sono invece ben visibili negli immaginari creati dai media tutte le comunità di religione musulmana, che nelle narrazioni dominanti sembrano essere gli unici abitanti della *banlieue*. In realtà, durante il suo viaggio, Bacqué si imbatte in affollati e più o meno visibili luoghi di culto delle religioni più diverse: chiese cattoliche e ortodosse, moschee, una chiesa evangelica, un tempio buddista.

Guarda a Maspero anche *Les passagers du RER*, un libro scritto a più mani che tiene felicemente insieme contributi divulgativi e alcuni interventi più tradizionalmente accademici. Il filo conduttore sono gli articoli sulla RER pubblicati dal quotidiano



Le Monde da aprile 1964 a dicembre 2017 (la RER viene realizzata tra il 1962 e il 1977). Gli articoli degli anni '60 e '70 rendono con grandissima efficacia le grandi aspettative degli abitanti verso questa infrastruttura: se oggi la RER è un mezzo fortemente stigmatizzato, quando è stata aperta veniva descritta come un successo, perlomeno perché contribuiva a rendere le *banlieues* un po' meno lontane dal centro. Alla fine degli anni '70 emergono però le prime voci critiche: come rilevato anche da Maspero nelle sue esplorazioni a piedi, per gli abitanti gli spostamenti difficili rimangono quelli tra una *banlieue* e l'altra. La RER conferma infatti un modello fortemente radiocentrico, in cui l'unico problema sembra quello di far passare gli abitanti della regione parigina dal centro della capitale.

Il linguaggio dei giornalisti di *Le Monde* testimonia infine di uno slittamento progressivo – quasi impercettibile nel corso della lettura, ma totalmente evidente alla fine – da un uso neutro del termine *banlieue*, a una connotazione fortemente negativa e stigmatizzata. Il volume è accompagnato da una selezione di fotografie molto belle, sicuramente una parte più curata rispetto agli altri due testi, alla quale sono affiancate la trascrizione dei messaggi diffusi nelle stazioni dalle ferrovie francesi, estratti di poesie, romanzi, blog e canzoni. L'insieme risulta estremamente leggibile e caratterizzato da una grafica accattivante. *Les passagers du RER* contiene anche cinque saggi centrati su temi e contraddizioni delle metropoli contemporanee.

Maryne Buffat, architetto e urbanista, ribadisce il modello di sviluppo centrato sulla velocità degli spostamenti tra centro e periferie su cui è stata concepita la RER, ma si sofferma altresì su alcune dinamiche sociali. Dal suo punto di vista, uno degli spazi di incontro più significativi tra il centro e la periferia è il centro commerciale di Chaletet-Les Halles, costruito sopra una delle stazioni della metropolitana più grandi del mondo: sette linee tra cui la RER e un groviglio di scale mobili danno forma a un rinnovato 'ventre di Parigi' che, dopo la demolizione dei mercati generali negli anni '70, ha visto ben due progetti di riqualificazione significativi e controversi, inclusa la recente realizzazione della Canopée, inaugurata nel 2016. Julien Noble, sociologo, racconta della 'cattiva reputazione' e del sentimento di

insicurezza personale e sociale che regna oggi sulla RER, soprattutto nei momenti di attesa alle fermate. Sottolinea che, se la RER è associata nella coscienza collettiva all'insicurezza, questo accade anche perché ha assolto una significativa missione di sviluppo del territorio: connettere i quartieri più svantaggiati.

Laurent Davezies, economista, analizza la frammentazione socio-economica di un pezzo della linea B a nord della città, evidenziando i contrasti tra ricchezza e povertà che coesistono, talvolta in una situazione di prossimità territoriale, in alcune aree che s'incontrano lungo il percorso. Due constatazioni saltano all'occhio: da un lato, il fatto che alcune delle popolazioni più povere non vivano nelle aree più periferiche attraversate dalla RER, ma a ridosso del *périphérique*, dove resiste la casa sociale costruita negli anni della *banlieue rouge* (la corona di municipi popolari governati dal partito comunista fino agli inizi degli anni Duemila). Dall'altro, nonostante la retorica dell'assimilazione che ha dominato il modello francese di integrazione, i comuni più poveri sono quelli dove vivono gli immigrati.

Adrien Poiatti, etnografo, osserva pratiche d'uso dello spazio sui vagoni e nei luoghi di trasbordo. Sulla RER le distanze non si misurano in chilometri, ma in tempo: quello risparmiato negli spostamenti tra una linea e l'altra, ma anche quello rubato al viaggio svolgendo altre attività. Un pendolare racconta di aver trovato la serie televisiva perfetta: le puntate hanno una durata pari ai suoi tempi di viaggio. Il viaggiatore abituale in realtà è anche quello che stabilisce dei legami sociali 'più tradizionalmente intesi': sedersi in un certo vagone perché lì si trovano le stesse persone con le quali ormai si sente di avere un rapporto; o sempre allo stesso posto, quasi a esprimere una forma di territorialità. Il viaggiatore esperto è anche quello che sa quando bisogna stare in guardia e quando è possibile rilassarsi, conosce i trucchi per risparmiare tempo in caso di ritardi, un problema sentito sulla RER e che contribuisce alla sua stigmatizzazione.

Spazi e forme di una fragile socialità

Un aspetto che accomuna i tre volumi è il raccontare un modo di guardare alle infrastrutture e ai loro spazi, centrato su una prospettiva di indagine di tipo qualitativo (Urry, 2007; Grieco, Urry,

2011), capace di rivelare come i mezzi di trasporto possano oggi rappresentare sia una 'lente' per osservare la negoziazione quotidiana degli usi dello spazio da parte di popolazioni urbane molto diverse, sia uno 'specchio' che riflette dinamiche metropolitane più ampie.

La RER è utilizzata da persone diversissime che praticano quotidianamente l'arte fragile 'dell'inattenzione civica', così come l'aveva definita Goffman (1963): un insieme di convenzioni minori e non scritte permette a folle di persone anonime di coabitare pacificamente. «Piccoli gesti di cortesia che compongono il modo in cui gli anonimi si vedono senza guardarsi, si misurano senza fissarsi l'un l'altro, sono scettici mentre si danno una minima fiducia. È dunque sull'inattenzione reciproca che riposa il delicato equilibrio tra anonimi nello spazio pubblico» (Boirat *et al.*, 2019: 240). Si tratta di una socialità urbana civile e fragile, che spesso si rompe quando i mezzi sono affollati: la congestione umana provoca infatti un sentimento di repulsione e quasi tutti gli *user* diventano in questo caso dei 'selvaggi'.

Note

1. Tutte le traduzioni dal francese sono a cura dell'autrice.

Riferimenti bibliografici

- Baqué M. H., 2011, «Social mix policies in Paris: discourses, policies and social effects». *International Journal of Urban and Regional Research*, 35, 2: 256-273. doi: 10.1111/j.1468-2427.2010.00995.x
- Briata P., Bricocoli M., Bovo M., 2018, «Cosmopolis in un bus. Multiculturalismo quotidiano a Milano». *Critica degli Ordinamenti Spaziali*, 16: 45-56. doi: 10.3280/CRIOS2018-016004
- Cortazar J., Dunlop C., 1983, *Los autonautas de la cosmopista. O un viaje atemporal Paris-Marsella*. Buenos Aires: Alfaguara.
- Cefaï D., 2013, «¿Qué es la etnografía? Debates contemporáneos Primera parte. Arraigamientos, operaciones y experiencias del trabajo de campo». *Persona y Sociedad*, 27, 1: 101-119. http://lemetro.ifcs.ufrj.br/Cefaï_Que_es_la_etnografia_Debates_contemporaneos_1_y_2_2013-14-libre.pdf (accesso: 2019.09.26).
- Goffman E., 1963, *Behaviour in Public Places: Notes on the Social Organisation of Gatherings*. New York: Free Press.
- Grieco M., Urry J., 2011, a cura di, *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*. London: Ashgate.
- Urry J., 2007, *Mobilities*. Cambridge: The Polity Press.

Retour a Roissy. Un voyage sur la RER B, Marie-Hélène Bacqué, Seuil, Parigi, 2019, pp. 347, € 23.

Les passagers du RER, Lucas Boirat, Maryne Buffat, Laurent Davezies, Lola Nicolle, Julien Noble, Adrien Poiatti, Les Arènes, Parigi, 2019, pp. 301, € 15,90.

Les Passagers du Roissy-Express, François Maspero, Seuil, Parigi, 1990, pp. 341, € 7,60.

A new, selective and oriented history of urban planning

Victoriano Sainz Gutiérrez

Urban planning is not easy to define; this is due not only to the vagueness of its limits, but above all to the radical complexity of its object. Therefore, it has been possible to affirm that this is a discipline of uncertain status. I have the impression that, in recent years, a vision that presents urban planning as a discipline in search of a continuous re-foundation has prevailed: Bernardo Secchi has written that «urban planners conceive themselves as dwarfs or giants, but they never stand on the shoulders of each other» (Secchi, 1990: 3). Nonetheless, the presence of different research traditions within the field of urbanism has not prevented this discipline from reaching its own *positivity* within a process of cumulative selection, whereas knowledge has grown on itself through the distillate resulting from the most diverse theoretical approaches and practical experiences. However, this diversity of approaches and experiences undoubtedly makes it difficult to present a history of urban planning that is capable to cover all of them. This aspect becomes evident

when we review the pioneering essay by Françoise Choay (1965), or the later books by Peter Hall (1988) and Benedetto Gravagnuolo (1991).

More recent works, which somehow follow the path opened by Secchi (2000), have attempted to delve into this universe of discourses and practices, at the same time fragmentary and complex, by renouncing to draw a great unique and coherent story that would necessarily leave out all those episodes that are oblivious to its main plot. The book I here review also runs in this direction: edited in 2018, *El abecé de la teoría urbana* focuses on the theoretical contributions of the last and a half century, trying to account for the content of some texts that have played a fundamental role in the construction of urbanism as a discipline.

The book is a summarized and updated version of the monumental work coordinated by José Luque Valdivia, under the title *Constructores de la ciudad contemporánea: aproximación disciplinar a través de los textos* (2004). There, a hundred texts that were considered programmatic for the discipline training process were analysed in detail; an extensive introduction organised them into periods and research programs, and was completed by a useful bibliography structured according to the same

organisational scheme. Produced by a team of professors from the Urban Planning Department at the University of Navarra, this work made a complete list of fundamental works in the history of urbanism available to Spanish-speaking readers.

The book published in 2018 by Luque, Aseguinolaza and Mardones is not intended to replace the previous one, which maintains its validity, rather is presented as a compendium of it, to facilitate its handling. Each of the 112 reviewed works offers a summary and an assessment of their ideas, with the aim to specify how they have contributed to the construction of the discipline. Certainly, it is not easy to carry out a selection of texts that aspire to represent the disciplinary corpus of urban planning, and there will always be those who consider certain absences insufficiently justified. However, there is no doubt that the chosen ones, although with different specific weight and degree of influence, have played a role in the foundation and dissemination of approaches that, at different times, have been hegemonic.

The selected works range from Ildefonso Cerdà's *Teoría General de la Urbanización* – considered the first programmatic attempt to found a discipline oriented to the construction of the city – to this day.



The desire not to leave out the most recent efforts to renew urban planning has led the authors of *El abecé de la teoría urbana* to incorporate some writings that were not included in the aforementioned first version of this work. I will not comment on them all, but I will say something about the criteria that seem to have been used to identify the new additions.

On the one hand, there is a set of texts belonging to the thematic field «ecology-nature-landscape», such as: Ian McHarg, *Design with Nature* (1969), John Simonds, *Landscape Architecture* (1997), as well as the most classic by Thomas Sharp, *Town and Countryside* (1932); however, the authors could also include more current ones, such as Gilles Clément's *Manifeste du Tiers paysage* (2004).

On the other hand, the book has added texts, such as *The New Civic Art* (2003) by Andrés Duany and Elizabeth Plater-Zyberk, which somehow complete the cast of those included in the thematic field named «urban design and urban project». This choice clearly expresses the perspective that has historically characterised the Urban Planning Department at the University of Navarra, that is taking the point of view of architecture as a central approach to the city and to the urban planning discipline. It can be therefore easily understood why the works now selected also include *Las formas del crecimiento urbano* by Manuel de Solà-Morales; this is a book that somehow sums up the point of view of an author who has been the main driver of morphological urbanism in Spain. And this despite the fact that de Solà-Morales' most influential text in the eighties' Spanish planning was another, which has not been inserted in *El abecé de la teoría urbana*; the reference is to *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la ribera oriental*, signed in 1974 with other members of the Urbanism Laboratory of Barcelona.

El abecé de la teoría urbana is, therefore, a useful book to understand how modern urban planning has been formed and where it seems to be moving; a book showing that Spanish academic research in this field is in good health, and that it is capable to present its results and to reach a wide audience in both a rigorous and an attractive way. Architects, urban planners, geographers, environmentalists and historians of the city will be able to take advantage of its reading.

References

- Choay F., 1965, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris: Editions du Seuil.
- Hall P., 1988, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Oxford: Blackwell.
- Gravagnuolo B., 1991, *La progettazione urbana in Europa*. Bari: Laterza.
- José Luque Valdivia, 2004, *Constructores de la ciudad contemporánea: aproximación disciplinar a través de los textos*. Madrid: CIE Dossat 2000.
- Secchi B., 1990, «Un sapere cumulativo». *Urbanistica*, 101: 3-6.
- Secchi B., 2000, *Prima lezione di urbanistica*. Bari: Laterza.

El abecé de la teoría urbana. Selección de textos que configuran el urbanismo actual, José Luque Valdivia, Izaskun Aseguiñolaza, Nuño Mardones, Editoriale Biblioteca Nueva, Madrid, pp. 239, 2018, € 23,00.

Spazio aperto come infrastruttura ecologica, sociale e culturale per la città contemporanea

Vincenzo Gioffrè

Nella categoria dello spazio aperto rientra una moltitudine di luoghi difficilmente definibili in forma univoca; quasi sempre complessi, ambigui, imprevedibili, talvolta sono esito di 'progetti d'autore' risolti in ogni parte e secondo un preciso programma di fruizione, talaltra di processi spontanei di occupazione di spazi residuali da parte degli abitanti. Sono spazio aperto sia i luoghi consolidati nel tempo, nell'immaginario collettivo, sia quelli effimeri, esito di assetti temporanei, ma non per questo meno significativi nella vita di una comunità; sia i suoli minerali che accolgono folle, riti collettivi, la vita sociale e culturale, sia le aree vegetate, i viali, i parchi, i giardini, in cui immergersi per ritrovare il rapporto intimo e diretto con la natura.

Difficile, quindi, delimitare l'ampio spettro possibile di significati, declinazioni, qualità, specificità dello spazio aperto, soprattutto in un'accezione contemporanea; così come è difficile bloccare in una definizione univoca il concetto polisemico di paesaggio. I due termini sono spesso accomunati o associati in quanto concetti chiave per leggere i fenomeni complessi



della città contemporanea – frammentaria, discontinua, incoerente – e per definire approcci operativi in grado di «riparare gli innumerevoli danni presenti in ambito urbano, i luoghi abbandonati e di utilizzo indefinito, inventando nuovi spazi più consoni alla vita post-industriale» (Jacob, 2009: 131).

La pandemia Covid-19, tra le tante drammatiche conseguenze, ha avuto anche quella di dimostrare, con spietata efficacia, quanto sia rilevante la libera fruizione degli spazi aperti per la qualità della vita delle popolazioni urbane di tutto il pianeta e di quanto la sua privazione la comprometta considerevolmente.

Le immagini inedite delle città, mai viste prima così radicalmente vuote, hanno reso ancora più evidente la rilevanza, quantitativa e qualitativa, degli spazi aperti consolidati nella struttura dei tessuti urbani. La storia recente sarà probabilmente interpretata, anche e soprattutto sui temi della città nelle sue tante componenti, secondo un prima e un dopo Covid-19; così come la categoria dello spazio aperto, rinnovata e riattualizzata secondo valori di carattere etico ed ecologico piuttosto che economico (Caffo, 2020), sarà verosimilmente considerata alla base di strategie e di progetti per la città post-pandemia.

Ciò nonostante, l'evento della pandemia non può rappresentare una tabula rasa che azzeri tutto ciò che è stato in precedenza; al contrario, è necessario riannodare i fili di un prima e di un dopo, nel segno di una continuità di studio e di ricerca. In questo senso è un'opportunità particolarmente stimolante recensire un volume inerente al tema dello spazio aperto, esito di ricerche e studi pre-pandemia, pubblicato proprio negli stessi giorni in cui il Covid-19 si diffonde con la sua massima aggressività in Italia e in buona parte delle città del pianeta.

Il volume *Spazi aperti. Ragioni, progetti e piani urbanistici*, curato da Marco Mareggi, fornisce infatti un utile e approfondito lavoro di ricerca, che indaga il progetto degli spazi aperti attraverso una ricca, articolata e diversificata rassegna di saggi critici e di riferimenti a esperienze compiute.

Il taglio critico proposto dal curatore fa emergere un'idea di spazio aperto inteso come spina dorsale, sistema connettivo, supporto per attività molteplici in grado di riconnettere, ricomporre e dare senso a città e territori; trattasi di

un'interpretazione espressa anche dall'approccio del *landscape urbanism*, per il quale l'*urban open space* è 'matrice infrastrutturale' di qualità ecologiche, sociali, culturali (Waldheim, 2006).

Il primo approfondito saggio del libro a firma di Mareggi ricostruisce le tappe dell'evoluzione dell'idea di spazio aperto da 'sistema connettivo' della città consolidata europea a 'infrastruttura ecologico-ambientale' dei nuovi territori metropolitani. Questo interessante excursus parte dagli anni '90 del Novecento con riferimento sia al tema del disegno urbano nella critica architettonica e urbanistica italiana (Gregotti, Secchi, Corboz), sia ai due esempi internazionali – definiti dall'autore emblematici – di rigenerazione urbana di Barcellona e Lione. Dalla rilettura della storia recente delle due città emerge, pur nelle differenze strategiche e realizzative, l'interpretazione di spazio aperto sia come opera d'autore puntuale, sia come parte di un sistema strategico complessivo per innervare, qualificare e potenziare la città. Nei capitoli successivi, i saggi di numerosi autori propongono una rassegna di riflessioni, esperienze e casi studio della contemporaneità, avvalorando l'idea di spazio aperto come catalizzatore di questioni sociali, ambientali, ecologiche. I riferimenti vanno dalla realizzazione di nuovi luoghi di socialità nella sofisticata ricerca figurativa e spaziale dei progetti di Topotek1, alle pratiche di agopuntura urbana attraverso l'utilizzo temporaneo di spazi residuali di Estonesunsolar, alla pianificazione urbana che affronta i temi di stretta attualità dei cambiamenti climatici, della mobilità sostenibile e della gestione delle acque in diversi contesti nazionali e internazionali.

I diversi approcci e i casi studio proposti nel volume avvalorano una tesi oggi ancor più condivisibile: il progetto dello spazio aperto della città contemporanea non può essere condotto da un singolo punto di vista, da singole figure professionali o secondo approcci univoci, ma deve muoversi, appunto, dal design d'autore nell'intervento puntuale, alle questioni ecologiche e ambientali, alle politiche urbane, ai processi della pianificazione, secondo un approccio strategico multiscalare e multifunzionale.

Nel capitolo conclusivo, i disegni e il testo di Antonio Longo raccontano la qualità essenziale dello spazio aperto: il suo essere, tra contraddizioni e complessità, una

fondamentale risorsa di 'spazi di libertà', individuale e collettiva. Quegli spazi di libertà, come accennato in precedenza, di cui nella primavera del 2020 abbiamo compreso tutto il valore sociale, antropologico e democratico.

Riferimenti bibliografici

- Caffo L., 2020, *Dopo il Covid-19. Punti per una discussione*. Milano: Nottetempo.
Jacob M., 2009, *Il paesaggio*. Bologna: Il Mulino.
Waldheim C., 2006, *The landscape reader*. New York: Princeton Architectural Press.

Spazi aperti. Ragioni, progetti e piani urbanistici, a cura di Marco Mareggi (con saggi di A. Arcidiacono, A. Di Giovanni, V. Di Martino, P. Di Monte, A. Giacomel, I. Grávalos Lacambra, A. Longo, C. Merlini, V. Orioli, P. Pileri, L. Pogliani, M. Rein-Caro, S. Restelli, S. Ronchi, R.L. Sobral Anelli), Planum Publisher, Roma-Milano, 2020, pp. 187, http://media.planum.bedita.net/ed/ac/Planum_Publisher_Spazi_Aperti_MAREGGI.pdf.