



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI

**DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE, SCIENZE DELLA COMUNICAZIONE E
INGEGNERIA DELL'INFORMAZIONE**

CORSO DI DOTTORATO DI RICERCA IN SCIENZE POLITICHE E SOCIALI

XXIX CICLO

IN CONVENZIONE CON L'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI

**DETROIT: DALLA CRISI AGLI ESPERIMENTI
DI RINASCITA**

**Coordinatore del corso
Professor Camillo Tidore**

**Tutor
Professoressa Antonietta Mazzette**

**Dottoranda
Laura Dessantis**

Indice

Introduzione	3
Capitolo I	
La città nella storia: dalla città antica alla città contemporanea	
Introduzione	7
1.1 La città industriale	13
1.1.1 La dimensione socioeconomica	16
1.1.2 La dimensione economica	27
1.1.3 La dimensione urbanistica	34
1.2. La città postfordista e postmoderna	39
Capitolo II	
Detroit: storia, sviluppo e declino della capitale dell'automobile	
2.1. La fondazione della città	50
2.2 Detroit nel XIX secolo	54
2.3 Detroit nel XX secolo: una metropoli industriale	60
2.3.1 The City of Tomorrow	60
2.3.2 The Arsenal of Democracy	84
2.3.3 Il boom del dopoguerra	90
2.3.4 Anni Sessanta: una città in tumulto	99
2.3.5 Detroit nell'era della crisi urbana (1970-1990)	105
2.4. Detroit nel XXI secolo	125
2.4.1 Il fallimento di Detroit	127
Capitolo III	
Agricoltura urbana: produrre cibo in città più verdi	
3.1 Definizione del fenomeno	137
3.2 L'agricoltura urbana nella storia	146
3.3 Agricoltura urbana e food security	163
3.4 Il caso di Detroit: gli orti urbani della rinascita	168
3.4.1 Storia degli orti urbani a Detroit	170
3.4.2 Il Food System Planning a Detroit	178
3.4.3 <i>Case Study: The Greening of Detroit, Earthworks Urban Farm e Michigan Urban Farming Initiative</i>	184
3.4.4 I volontari delle associazioni	188
Conclusioni	202
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	208

Introduzione

L'avvio della rivoluzione industriale segna un momento di grande mutamento nella storia dell'urbanesimo caratterizzato da un ampio complesso di trasformazioni socio-economiche che hanno accompagnato lo sviluppo di epocali innovazioni tecnologiche. Dal punto di vista sociale, la frantumazione degli stili di vita tradizionali ha fatto sì che le trasformazioni sociali siano divenute il fulcro del dibattito su città e modernità.

Sotto il profilo economico una delle caratteristiche distintive è consistita nello sviluppo di una divisione del lavoro altamente complessa e diversificata. La diffusione del sistema di produzione fordista è divenuta l'emblema di questo processo. Non tutte le città sono diventate fordiste, ma l'organizzazione di tipo fordista si è estesa ad ogni esperienza urbana, a partire da quella occidentale. Per circa trent'anni il fordismo è stato il modello di sviluppo economico e sociale dominante, ancorato a un complesso di condizioni quali la stabilità internazionale, l'egemonia economica e politica degli Stati Uniti e la centralità del dollaro in un regime di cambi stabili fra le monete.

Il graduale declino del sistema di produzione fordista, iniziato negli anni Settanta, causato dalla sospensione della convertibilità del dollaro annunciato dal presidente Nixon nel 1971 che rappresentò la fine del sistema dei pagamenti internazionali fissato dalla Conferenza di Bretton Woods nel 1944 e dalla crisi petrolifera del 1973, ha comportato la riorganizzazione di molte città europee e americane, in particolar modo di quelle in cui l'esperienza industriale ha inciso profondamente sotto il profilo territoriale, economico e sociale.

Il caso di Detroit, città fordista per eccellenza, è solo l'ultimo in ordine di tempo ad attestare gli effetti della crisi di questo sistema produttivo.

Nel 2013 la città ha presentato la richiesta di bancarotta più ingente mai presentata da una municipalità nella storia americana. Si è trattato dell'epilogo di una crisi iniziata da decenni, segnata dalla perdita di posti di lavoro dovuta principalmente al crollo del mercato dell'auto, cui la città è legata a doppio filo e da un inesorabile calo demografico che ha progressivamente *svuotato* la città.

Quando l'industria dell'auto fiorì, tra gli anni Dieci e gli anni Venti del Novecento, Detroit, sede delle Big Three (GM, Ford e Chrysler), era tra le dieci città più grandi degli Stati Uniti e divenne l'emblema del capitalismo fordista con conseguenti notevoli ripercussioni sull'andamento demografico. La popolazione aumentò costantemente fino agli anni Cinquanta, quando la città raggiunse l'apice del successo sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista dell'espansione demografica. Tuttavia, in quegli anni, la città cominciò a registrare l'esodo dei residenti bianchi. Detroit, come altre città americane, fu caratterizzata dal *white flight*, fenomeno che vide i bianchi spostarsi verso l'hinterland. Al *white flight* si aggiunse la scelta delle *Big Three* di intraprendere un imponente processo di decentralizzazione della produzione con la conseguente contrazione della domanda di manodopera. Il decentramento produttivo contribuì a determinare la rotta verso il collasso economico di Detroit. Dagli anni Sessanta in poi la città ha cominciato a spopolarsi e ciò ha contribuito a mutare profondamente la sua fisionomia. Le ripercussioni sul tessuto sociale della città, provato dal disagio economico e dal perdurare del conflitto tra bianchi e afro americani sono state dirimenti.

Detroit conta un numero elevatissimo di *vacant lots* rimasti inutilizzati a seguito delle demolizioni che hanno interessato vaste aree della città e altrettanti edifici dismessi abbandonati dai proprietari. Queste aree, che attendono di essere rifunzionalizzate, occupano un terzo della superficie totale della città. Fra le strategie di riqualificazione urbana delle aree dismesse, anche a Detroit si sta diffondendo la pratica degli *urban gardens* installati proprio nei *vacant lots*.

La produzione di cibo in ambito urbano non è una pratica nuova nella storia della città e ha sempre giocato un ruolo importante nell'economia urbana. Anche Detroit non è nuova alla pratica degli *urban gardens* che ricorre, nel corso della sua storia, soprattutto nei periodi di crisi. Al fenomeno dell'agricoltura urbana si legano diversi aspetti quali, ad esempio, il contrasto alla povertà urbana e alla *urban food-insecurity*, il miglioramento della gestione ambientale urbana, il contributo all'integrazione sociale e altre funzioni educative, ricreative e sociali.

Tuttavia, dall'analisi del fenomeno, con specifico riferimento al caso di Detroit, emergono alcuni nodi problematici.

In particolare l'analisi prende in esame tre diverse associazioni impegnate nel campo dell'agricoltura urbana e che operano a Detroit. Si tratta delle tre realtà più rappresentative nel panorama delle associazioni attive in città.

Il percorso di ricerca è partito da un soggiorno studio a Detroit finalizzato a capire in che modo orientare il tema della ricerca, lavoro che è poi proseguito con lo studio e l'approfondimento del materiale raccolto e la realizzazione delle interviste semi-strutturate. La ricerca sul campo, coadiuvata dalla professoressa Cynthia Vagnetti, nativa di Detroit, profonda conoscitrice della città e studiosa del fenomeno dell'agricoltura urbana e della *food-security*, ha agevolato la comprensione di una realtà urbana così complessa.

L'esperienza, come volontaria, in alcuni orti urbani presenti in città ha consentito di entrare in contatto con residenti e volontari, comprendere meglio le dinamiche che regolano l'organizzazione degli *urban gardens* di Detroit e creare una rete di contatti utili per i successivi sviluppi della ricerca.

Si è scelto di adottare un orientamento non-standard della ricerca (Ricolfi, 1995; Marradi, 2007). Le interviste, che prevedevano un insieme fisso e ordinato di domande aperte, hanno coinvolto i volontari membri delle associazioni. Agli intervistati sono state poste sempre le stesse domande, organizzate per macroargomenti, e nello stesso ordine, lasciandoli liberi di rispondere (Bichi, 2002; 2007; Cardano, 2011). La traccia dell'intervista riporta una lista di aree tematiche¹ la cui identificazione è stata guidata dagli interrogativi conoscitivi a cui la ricerca intende rispondere e scaturiti dalla rassegna della letteratura, dall'analisi del contesto e dall'esperienza sul campo. Le aree tematiche riportate nella traccia di intervista seguono un ordine predefinito: prima gli argomenti volti a mettere a proprio agio l'intervistato con alcune domande relative al proprio background socio-economico, di seguito quelli generali e, infine, quelli più specifici (De Lillo, 2010).

¹Quali ad esempio informazioni sull'associazione, i rapporti con le istituzioni e con i cittadini, il tema della *food-security* e gli scenari futuri in termini di *job opportunities*.

Ottenere il consenso dei volontari ad essere intervistati ha comportato alcune difficoltà e, spesso anche rifiuti. Ad esempio, una associazione, scelta inizialmente come quarto caso di studio, ha rifiutato di rilasciare interviste. Frequenti sono state anche i problemi emersi nella ricerca di altri volontari da intervistare.

In merito alle fonti utilizzate per le ricerca, le principali sono state quelle bibliografiche (articoli e contributi scientifici, report di organizzazioni ed enti locali, dati), soprattutto per i capitoli I e II. Nel capitolo III per definire il quadro generale sul fenomeno dell'agricoltura urbana, sono state utilizzate fonti bibliografiche integrate poi dalle interviste sottoposte agli interlocutori privilegiati.

Considerato il richiamo frequente all'agricoltura e al tema dell'approvvigionamento alimentare, è stato richiesto il parere di un interlocutore esperto in discipline agronomiche, volto a fornire un quadro più chiaro del fenomeno.

Capitolo I

La città nella storia: dalla città antica alla città contemporanea

Introduzione

La città è intesa come un complesso integrato di popolazione stabilmente insediata, nell'ordine minimo di alcune migliaia di individui, di attività economiche, politiche, amministrative, giuridiche, educative, di infrastrutture edilizie e viarie, di mezzi per la distribuzione di alimenti, di informazioni e di altre risorse primarie, (combustibili, energia elettrica), tale che in esso la maggior parte dei bisogni individuali e collettivi possono trovare soddisfazione, senza necessità di aiuti dall'esterno, correlativamente al grado di sviluppo della società di cui è parte (Gallino, 1974).

La città è il luogo che gli uomini hanno creato quando hanno dovuto vivere insieme per svolgere una serie di funzioni che non potevano svolgere da soli: custodire e difendere i frutti del proprio lavoro, il sovrappiù della loro produzione; scambiare il sovrappiù tra loro, e con gli abitanti di altri luoghi. Nella storia degli insediamenti umani, la città è originariamente legata alla difesa e allo scambio: le mura e il mercato sono i primi elementi fondativi della città, le prime funzioni urbane. Queste ultime si sono via via arricchite, altre necessità e funzioni si sono aggiunte a quelle della difesa e del commercio e si sono via via affermate: la religione, la giustizia, la scuola, la politica e il governo. A queste funzioni hanno corrisposto specifici luoghi: templi, cattedrali, la piazza e il foro, il tribunale, il bargello, il palazzo del governo si sono aggiunti al mercato e alla rocca per costituire i luoghi della comunità in quanto tale, luoghi che si sono differenziati e distinti dalla casa, dal luogo della famiglia, in quanto finalizzati ad esprimere, rappresentare e servire non gli interessi del singolo individuo, ma della comunità in quanto tale; non i consumi individuali, ma i consumi collettivi, dell'uomo in quanto membro della società (Salzano, 2005).

Il punto centrale della formazione della città non sarebbe un mero fatto fisico funzionale, organizzativo ma il risultato di un'esigenza profonda, di un insieme di credenze, di una combinazione di valori (Guidicini, 1998).

Il primo grande momento di svolta nella storia degli insediamenti umani corrisponde alla cosiddetta rivoluzione neolitica e allo sviluppo dell'agricoltura: il passaggio alla produzione agricola e alla pastorizia pone le basi per la nascita della città (Mela, 2006).

Lo storico dell'economia Paul Bairoch individua tre fattori determinanti per l'origine della città: l'aumento della produzione alimentare, la disponibilità di *surplus* alimentare che diventa oggetto di scambio, l'aumento della densità della popolazione e la sua stabilizzazione sul territorio (Bairoch, 1985).

All'interno di una popolazione più densa e stabile, che dispone di beni alimentari che eccedono le necessità immediate, si sviluppa una divisione del lavoro maggiore e, in particolare, una parte della popolazione può dedicarsi ad attività diverse da quelle agricole: all'artigianato, all'attività mercantile, alle funzioni amministrative, politiche, militari, religiose. Si creano, dunque, le condizioni per lo sviluppo di una società locale articolata, di tipo "urbano" (Mela, 2006).

Le prime città sono nate in luoghi diversi e lontani fra loro, dove esistevano condizioni simili favorevoli allo sviluppo di un'agricoltura stanziale abbastanza progredita: la Mesopotamia, la Valle del Nilo, il corso inferiore del Fiume Giallo in Cina, l'America centrale. Convenzionalmente, con un richiamo alla narrazione biblica, Gerico è spesso considerata la prima città: accanto alla Gerico attuale, gli archeologi hanno trovato resti di quasi otto mila anni prima di Cristo, mentre al 6850 è databile una cinta muraria. Si ritiene che, a quel tempo, a Gerico vivessero fra le 1.000 e le 2.000 persone, impiegate in attività artigianali e commerciali, oltre che in un'agricoltura avanzata, con irrigazione e allevamento di animali (Bagnasco et. al. , 2013).

Tra il IV e il III millennio a.C. le città situate nella valle dei fiumi Tigri ed Eufrate, in Mesopotamia, si configuravano come «città-stato» indipendenti, governate da un re che era anche sommo sacerdote. Tutte queste antiche città

sorsero in aree particolarmente propizie all'agricoltura, che godevano di un buon clima, terreno fertile e acqua abbondante. L'irrigazione su vasta scala e il perfezionamento di strumenti come l'aratro e la ruota permisero la crescita delle risorse alimentari, ciò consentì che sempre più persone fossero esentate dalla produzione di cibo e potessero dedicarsi ad altre attività quali quelle di artigiani o mercanti. Molti centri urbani sorsero lungo il corso dei fiumi, il che agevolò il commercio e i contatti culturali con altri popoli, promuovendo anche lo scambio di idee e tecnologie (Smelser, 1991).

Lo storico francese specializzato nell'antica Grecia Gustave Glotz (1956), a proposito della città greca, sostiene che nel IV secolo l'esistenza della πόλις² fosse considerata come un fatto naturale e fosse impossibile immaginare un'altra forma di organizzazione sociale adatta a uomini veramente degni di tale nome. Lo stesso Aristotele, afferma Glotz, individua due specie di esseri umani : quelli che marciscono in popolazioni selvagge e amorfe o che costituiscono immense mandrie soggette a monarchie mostruose e quelli che vivono associati armonicamente in città. Rifacendosi ancora ad Aristotele, Glotz fa riferimento ai tre stadi attraverso cui sono passati i Greci: la famiglia, l'οικία, il villaggio, la κώμη e infine la πόλις, la comunità perfetta che nasce dall'associazione di più villaggi. La *polis*, nata dal bisogno di vivere e sussistente per il bisogno di viver bene, esiste e si conserva in vita solamente se basta a se stessa. La città pertanto esiste per natura al pari delle associazioni antecedenti di cui costituisce il fine ultimo, ecco perché l'uomo, che può cominciare a svilupparsi soltanto nella famiglia, non può pervenire al suo sviluppo completo che nella polis (Glotz, 1956). La *polis* greca per antonomasia, Atene, in seguito alla vittoria sui Persiani (490-480 a.C.), divenne il principale centro del mondo greco. Fu ad Atene che si

² Glotz precisa che per *polis* si intese in un primo tempo la città alta, mentre la città bassa era l' ἄστυ (*asty*). Quest'ultimo è il luogo abitato, la *polis* è l'acropoli che racchiude il santuario della divinità poliade e il palazzo del re. Tuttavia, nei canti più recenti dell'Iliade e in quasi tutta l'Odissea, la distinzione tra *polis* e *asty* scompare. Via via che la città bassa s'ingrandiva per lo sviluppo dell'agricoltura e del commercio, essa acquistava un'importanza che controbilanciava quella della città alta. Il nome *polis* si è esteso a tutti i centri rurali viventi alla sua ombra e, infine, per un progresso inevitabile, a tutto il paese che obbediva all'autorità dello stesso capo. Il vocabolo che originariamente aveva designato un'acropoli finì col designare una città.

realizzò, lungo tutto il V secolo a.C., l'esperienza della democrazia, fondata sulla partecipazione egualitaria della massa cittadina alla vita della *polis*: istituzioni di massa furono l'assemblea, il tribunale popolare e il teatro. Nello stesso secolo, la letteratura fiorì in stretto contatto con l'ambiente politico e culturale di Atene. I valori elaborati dalla *polis* democratica e i problemi destati dal nuovo sistema politico trovarono espressione in generi letterari specifici, adeguati al grande pubblico cittadino: la tragedia in primo luogo, ma anche la commedia politica, la storiografia, l'oratoria politica e giuridica. Anche la filosofia, da Socrate in avanti, divenne fenomeno ateniese per eccellenza: ad Atene s'insediarono le principali scuole filosofiche destinate a perdurare sino alla fine dell'epoca antica (Guidorizzi, 1996).

Nell'anno 1000, in Europa, le più grandi città sono Costantinopoli e Cordova con una popolazione di circa 450 mila abitanti, capitali rispettivamente dell'impero bizantino e del potente califfato in Spagna. Anche Palermo, uno dei più popolosi centri europei, è in quel momento una città araba (Bagnasco et. al. , 2013).

Nel medioevo, in particolare, la nascita della borghesia e della città medievale rivoluzioneranno l'organizzazione del territorio: nella *città borghese* troveranno la loro espressione più consistente tutti quegli elementi che caratterizzeranno la storia occidentale. Si tratta dell'avvio del percorso più moderno della città, è qui che nasce il problema della gestione del potere, del rapporto centro-periferia, ma anche della divisione del lavoro intesa in senso più moderno della città (Guidicini, 1998).

La *città borghese* costituisce un momento di rottura con il passato e coincide con la nascita di una nuova tipologia di uomo: libero, indipendente, mobile sul territorio, proiettato verso la creatività e l'innovazione costante³.

³ Tale rottura con il passato è l'ultimo passo di un lungo percorso che traeva le sue motivazioni prima della grande crisi intervenuta in Europa con le invasioni barbariche e la conquista araba. Se, infatti, fino al VII secolo le città riuscirono a mantenere la loro forza e la loro autonomia, con l'entrata in campo della componente mussulmana si aprirà un periodo di decadenza caratterizzato dal radicale capovolgimento nel sistema economico che non vedeva più nel Mediterraneo il suo centro ideale e che portò all'avvio di un'economia chiusa e di sussistenza dove la città diviene un'immobile realtà. Dal punto di vista dell'organizzazione politica, le vecchie

La localizzazione della città borghese seguì alcuni principi strategici quali la conformazione del suolo, la presenza di corsi d'acqua, linee commerciali, facilità di difesa, insediamenti religiosi o militari preesistenti.

Lo storico belga Henri Pirenne⁴ vede il sorgere della città come dipendente dallo sviluppo del commercio e dell'industria: il gruppo sociale urbano vive importando dal contado derrate alimentari ed esportando verso il contado prodotti manufatti. Fra città e contado si sviluppa, dunque, un processo di interdipendenza per cui l'economia rurale continua a sussistere accanto a quella urbana (Detragiache, 1973).

La *città borghese* sarà protagonista di quella che Max Weber ha definito *rivoluzione borghese*: la nuova classe emergente crea i meccanismi di liberazione dalla servitù. In particolare, ciò avverrà nel momento in cui diventa da tutti riconosciuto il principio secondo il quale ogni servo che per un anno e un giorno ha vissuto all'interno della cinta urbana si può considerare libero a tutti gli effetti. Weber individua nella libertà acquisita attraverso la vita in città la principale conquista non di un singolo soggetto bensì di un «soggetto storico», ovvero il «ceto cittadino dei borghesi» (Guidicini, 1998).

Del resto l'espressione di epoca medievale '*l'aria della città liberi*' si riferisce proprio al servo della gleba che rompe il vincolo e che, nel momento in

città furono ridotte a poco più che sedi vescovili che determinò il venir meno della personalità giuridica delle città e della capacità di usufruire di un proprio diritto e di proprie istituzioni. Con l'inizio del IX secolo fenomeni quali l'aumento della popolazione globale e la ripresa dei commerci caratterizzarono l'Europa. In questo rinnovato contesto, nacque la classe mercantile con il conseguente sviluppo della città borghese (Cfr. Guidicini, 1998)

⁴ Pirenne si chiede se siano esistite delle città nella civiltà essenzialmente agricola che caratterizzava l'Europa occidentale nel corso del IX secolo e sostiene che «la risposta dipende dal significato che si attribuisce alla parola città. Se si chiama così una località dove la popolazione, invece di vivere del lavoro della terra, si consacra all'esercizio del commercio e dell'industria, bisognerà rispondere di no. Bisognerà dare la stessa risposta se si intende per città una comunità provvista di personalità giuridica che usufruisce di un proprio diritto e di istituzioni proprie. Invece, se si pensa alla città come a un centro amministrativo e come ad una fortezza, ci si persuaderà senza difficoltà che l'epoca carolingia ha conosciuto tante città quante i secoli successivi. Ciò significa che le città che si ritrovano nel IX secolo furono private di due degli attributi fondamentali delle città sia del Medioevo che dei tempi moderni: una popolazione borghese e un'organizzazione municipale» (Pirenne, 1927).

cui varca la porta della città, risponde ed è protetto, in quanto cittadino, (d)all'ordinamento urbano (Mazzette-Sgroi, 2007).

Dal punto di vista dell'organizzazione economica, Lewis Mumford (Mumford, 1961), individua nello spirito imprenditoriale borghese e nella ricerca di libertà i fattori che hanno determinato la storia economica della città. Mumford sostiene che in quel momento storico, dal punto di vista economico, il confronto città-campagna fu decisivo. Il bisogno di libertà si espresse nella ricerca di autonomia dal mondo rurale e costituì un elemento di crescita e sviluppo per lo stesso mondo rurale che a sua volta, rese possibile l'intensa attività economica della città. La combinazione tra crescita del mondo rurale e parallela crescita economica della città ha dato origine, secondo Mumford, alla prima forma di industrializzazione e di capitalismo. Mumford, a differenza di Weber, colloca la nascita del capitalismo nelle città borghesi.

Qualunque sia l'ipotesi sostenuta, il rapporto mondo rurale - mondo urbano rimane l'elemento centrale nello sviluppo economico verificatosi in quel periodo che ha a sua volta determinato significative rivoluzioni a livello sociale. In primo luogo la nascita del *proletariato urbano*⁵ inteso come il prodotto di un passaggio di fasce di popolazione da una condizione rurale servile a una urbana di uomo libero. Sebbene si trattasse di una forma proletariato acerba, non è errato fare riferimento a questa categoria sociologica se si tiene conto del fatto che, nella città borghese, esiste un'accumulazione di denaro, di tecnologie e di processi di produzione che hanno agevolato lo sviluppo di tale di categorizzazione (Guidicini, 1998).

Per quanto la città abbia rappresentato, sia nel mondo antico che in quello medievale e oltre, la più complessa forma di espressione delle diverse civiltà, fino alla fase di avvio della società industriale il mondo urbano è stato ampiamente minoritario dal punto di vista della quantità di popolazione insediata. Infatti, anche nei contesti urbani a più elevato sviluppo, la quota di popolazione che abitava nelle città non superava la soglia del 10-12% del totale. Nelle società premoderne la città rappresenterà quasi un'eccezione in riferimento sia alla ripartizione della

⁵ Diverso da quello che si svilupperà a partire dal XVIII secolo.

popolazione tra città e campagna, sia alla struttura e all'organizzazione sociale della città stessa (Mela, 2006).

Dal punto di vista dello sviluppo urbano, per molti secoli le mura delle città sono state assai più che un semplice artefatto militare: possedevano, infatti, anche un profondo valore simbolico e venivano effettivamente utilizzate per delimitare un'area spesso soggetta a leggi e costumi diversi da quelli in vigore altrove. Anche molto tempo dopo che lo stato assoluto aveva realizzato l'unificazione territoriale e la razionalizzazione dell'assetto spaziale della comunità, le cinte murarie continuarono a svolgere funzioni importanti di carattere non esclusivamente difensivo. Più tardi, l'aumento della capacità produttiva degli impianti e i molti altri fattori di concentrazione legati allo sviluppo industriale, alimentando un crescente flusso di immigrati dalle aree rurali e dalle periferie in genere, provocarono un progressivo ampliamento delle aree peri-urbane e la conseguente perdita di centralità delle mura che sono divenute *realien* archeologici monumentali o tracce nella toponomastica delle città (Smelser, 1991).

1.1 La città industriale

La trasformazione radicale della natura della città coincide con l'avvio della rivoluzione industriale che segna il secondo significativo momento di grande mutamento nella storia dell'urbanesimo.

Si è soliti definire il XVIII secolo come il secolo della rivoluzione industriale. Si intende con ciò la comparsa, in Inghilterra, tra gli anni 1760 e 1832, di una serie di invenzioni tecniche che modificheranno le condizioni della produzione in parecchi rami dell'industria (Barre, 1956).

La rivoluzione industriale avviò un ampio complesso di trasformazioni socio-economiche che accompagnarono lo sviluppo di innovazioni tecnologiche quali l'introduzione delle macchine e del vapore come fonte d'energia. L'ascesa dell'industria determinò una massiccia migrazione di contadini dalle campagne alle fabbriche, provocando una rapida espansione delle aree urbane e inaugurando

rapporti sociali di nuovo tipo. Il mondo sociale ne fu profondamente trasformato, e con esso molte delle abitudini quotidiane (Giddens, 2006).

La rivoluzione industriale ha coinciso con l'avvio della *modernità*, termine che, secondo Anthony Giddens, si riferisce a quei modi di vita o di organizzazione sociale che affiorano in Europa intorno al XVI secolo e successivamente si estero a quasi tutto il mondo (Giddens, 1994).

Il mutamento sociale in epoca moderna è stato determinato da molteplici fattori che Giddens raggruppa in tre categorie che comprendono fattori economici, politici e culturali. Per quanto riguarda i fattori economici, il riferimento è all'industria moderna che differisce radicalmente dai sistemi di produzione preesistenti perché prevede una costante espansione della produzione e una progressiva accumulazione della ricchezza; nei sistemi tradizionali i livelli di produzione erano statici perché commisurati a esigenze consuetudinarie. Il capitalismo, per contro, promuove la continua evoluzione delle tecnologie produttive, un processo nel quale è coinvolta la scienza. Il ritmo dell'innovazione tecnologica nell'industria moderna è enormemente più elevato che in ogni altro sistema economico. La seconda categoria, legata ai fattori politici, evidenzia il passaggio dalle società tradizionali, in cui il cambiamento politico era per lo più limitato alle élite⁶, ai sistemi politici moderni dove le scelte della classe politica hanno conseguenze dirette sulla vita dell'intera nazione. In merito alla terza categoria, relativa ai fattori culturali, è d'obbligo il riferimento allo sviluppo scientifico e alla secolarizzazione, fattori che hanno influenzato il mutamento sociale negli ultimi due secoli e che hanno contribuito in modo decisivo al carattere critico e innovativo della mentalità moderna. Inoltre, gli ideali moderni di autorealizzazione, libertà, uguaglianza e partecipazione democratica sono per lo più creazioni degli ultimi due secoli. Tali idee hanno svolto un ruolo importante nei processi di mutamento sociale e politico e, anche se sviluppati inizialmente in Occidente, sono divenuti universali (Giddens, 2006).

⁶ Riguardava cioè solo il passaggio del potere da una famiglia aristocratica all'altra e lasciava di fatto inalterata la vita della maggior parte della popolazione.

Tra il XI e il XIV secolo, con la nascita della città borghese, si registrarono le prime forme di industrializzazione nella città, ma si trattava ancora di un fenomeno circoscritto nella quantità e nelle forme e comunque dominato, in buona parte, dal commercio.

Ciò che si verificò a partire dal XVIII secolo, con l'avvio della moderna rivoluzione industriale, fu di gran lunga più dirompente rispetto a quanto accaduto nella città borghese. In primo luogo, perché portò cambiamenti radicali sul piano sociale ed economico e in secondo luogo perché legato a fenomeni innovativi quali l'emergere di nuove forme di energia e di nuove tecnologie che a loro volta hanno determinato nuove forme di organizzazione della produzione, di tipologie di opifici e di divisione del lavoro. Un altro aspetto significativo è quello legato al rapporto città-campagna e soprattutto al flusso di popolazione che dalla campagna migrava verso la città. Rispetto al medioevo, in cui si assistette a tale fenomeno per quote limitate e all'interno di un meccanismo di divisione del lavoro molto semplice, l'avvio della rivoluzione industriale coincise con un consistente aumento della produttività del lavoro tanto nei settori industriali quanto nell'agricoltura, a cui corrispose un ingente crescita della popolazione (Guidicini, 1998).

Oltre al minor impiego di popolazione impegnata nella produzione di beni agricoli, l'aumento della produttività consentì lo sviluppo della produzione di beni e il loro scambio in uno scenario nazionale ed internazionale.

Da quel momento, la popolazione dedita ad attività extragricole, che per secoli non superò quasi mai la quota del 10 per cento, cominciò a crescere a ritmi accelerati⁷. Si crearono, in tal modo le basi per una grande espansione del fenomeno urbano: la città diventa il quadro insediativo destinato ad ospitare quote di popolazione sempre più consistenti, appartenenti a classi e ceti del tutto eterogenei. A partire dal momento in cui il modello della società industriale comincia a generalizzarsi, anche la tendenza alla concentrazione urbana della popolazione si afferma in modo sempre pronunciato⁸ (Mela, 2006).

⁷ Agli inizi dell'Ottocento superava il 30% in Inghilterra.

⁸ Secondo il World Urbanization Prospects pubblicato dalle Nazioni Unite nel 2014, a livello globale, la popolazione che risiede in aree urbane è pari al 54%. Nel 1950, il 30% della popolazione mondiale era urbana; le stime per il 2050 prevedono che la percentuale di abitanti

Come già più volte accennato, i processi di concentrazione demografica hanno comportato significative trasformazioni nella città tanto dal punto di vista socioeconomico, quello da quello morfologico ed insediativo.

La teoria urbana moderna si è dunque concentrata su tre dimensioni fondamentali per lo sviluppo e l'evoluzione delle città: la dimensione sociale, quella economica e quella urbanistica.

1.1.1 La dimensione socioeconomica

Dal punto di vista socioeconomico, la città industriale⁹ vedrà mutare profondamente la struttura sociale dello spazio urbano rispetto a quella che ha caratterizzato la città borghese. Se, infatti, nella città borghese l'elemento fondante era la corporazione, tanto perché solo attraverso la corporazione si partecipava alla vita politica della città, quanto perché attraverso la corporazione si controllava anche la vita socio-economica, al contrario la storia della formazione della città industriale coincide con il declino dell'organizzazione corporativa e con il cambio di rotta della borghesia che, seppur sulla struttura corporativa si era sviluppata e aveva costituito la città borghese, travolge questa stessa organizzazione sociale e questa forma insediativa generando un nuovo modo di produzione, quello capitalistico, e una nuova forma di città, la città industriale (Detragiache, 1973).

nelle aree urbane sarà pari al 66%. Oggi, le regioni più urbanizzate includono il Nord America (con 82% della popolazione residente in aree urbane), l'America Latina e i Caraibi (80%) e l'Europa (73%). La popolazione urbana mondiale è cresciuta molto rapidamente soprattutto negli ultimi 64 anni passando dai 746 milioni del 1950 ai 3.9 miliardi nel 2014 (<https://esa.un.org/unpd/wup>)

⁹ Per designare questo tipo di realtà emergente viene spesso il termine *città paleotecnica* per intendere un luogo nel quale le prime forme di sviluppo tecnico e meccanico diventano motivo dominante e condizionante di ogni sua parte. Uno dei teorici più della città paleotecnica è Mumford, il quale sottolinea l'aspetto temporale della fase *paleotecnica* dell'industrializzazione distinguendo il termine *paleotecnico* da quello di *eotecnico* e di *neotecnico*. Secondo Mumford, l'era *eotecnica* è quella che precede la *paleotecnica* ed è caratterizzata dal fatto che i processi di industrializzazione sono sporadici e l'attività industriale non è ancora l'attività preponderante. L'era *neotecnica*, al contrario, è la fase successiva a quella *paleotecnica*. In essa, allo sfrenato sviluppo dell'industria paleotecnica, si oppone una maggiore organizzazione degli individui e una maggiore regolamentazione nello sfruttamento dell'ambiente e delle risorse naturali (Guidicini, 1998).

In queste nuove aree urbane, la vita sociale diventa più impersonale e anonima che in passato, poiché molti dei contatti quotidiani avvengono tra estranei piuttosto che tra soggetti legati gli uni agli altri da un rapporto di conoscenza personale (Giddens, 1994).

La frantumazione degli stili di vita tradizionali ha condotto all'elaborazione di nuove concezioni del mondo sociale: le trasformazioni sociali sono divenute il fulcro del dibattito su città e modernità, dibattito che si è spesso espresso mediante un *modello dicotomico* (Mela, 1994) che si serve di categorie oppostive per descrivere l'antitesi tra l'organizzazione sociale e le modalità culturali delle società preindustriali, da un lato, e quelle proprie delle società industriali, dall'altro.

Il sociologo Ferdinand Tönnies è l'autore della dicotomia più celebre: quella tra *Gemeinschaft* (comunità), caratterizzata da rapporti emotivi pieni e aperti, e *Gesellschaft* ovvero la società. Tönnies con queste definizioni intendeva creare una contrapposizione storica. Secondo il sociologo tedesco, infatti, la *Gemeinschaft* esisteva nel mondo precapitalistico e precittadino del tardo Medioevo o nelle società tradizionali. La *Gemeinschaft* è ritenuta possibile da Tönnies soltanto in una società gerarchica. Al contrario, i rapporti instaurati dalla *Gesellschaft* sono consoni alla società moderna con la sua divisione del lavoro e con le sue classi instabili. In questo tipo di società, la gente applica il principio della divisione del lavoro ai sentimenti, cosicché l'impegna solo parzialmente nei rapporti (Sennett, 1977).

Per riassumere le sue argomentazioni, Tönnies scrive: «nella prima era (della *comunità*) il tono dominante è costituito dalla vita familiare e dalla economia domestica, mentre in quella successiva (della *società*) è costituito dal commercio e dalla vita nelle grandi città» (Tönnies, 1877).

Tönnies sviluppa il suo ragionamento sulla base di una ipotesi evolutiva inarrestabile, sul succedersi di *epoche* ciascuna caratterizzata da un diverso tipo di relazioni sociali e di condizioni psichiche. Gli elementi che caratterizzano la prima epoca oltre al *focolare* e alla *mensa*, che trovano particolare espressione nella *casa contadina*, sono il *vicinato*, un *comune suolo coltivato* e la *parentela del sangue, antenati comuni*. La seconda era ipotizzata da Tönnies, ovvero quella

che nasce quando dai villaggi si sviluppano le città, è contraddistinta da un certo *spirito di convivenza*, di *relazioni* e di *rapporti sociali* non più legati a un passato comune (Guidicini, 1998).

Il modello di società emerso nelle moderne metropoli è caratterizzato da soggetti che, sradicati dalle proprie radici culturali, si relazionano tra loro sulla base di modelli orientati dal calcolo economico e dall'astratta razionalità. Secondo Tönnies, il passaggio dalla comunità tradizionale a quella della moderna società urbana è inevitabile e porta con sé conseguenze negative (Mela, 2006).

Tönnies, così come anche Marx, ritiene che, nella società naturale si è già in presenza di una comunità armoniosa in cui regna la concordia o la solidarietà organica, che prevengono i conflitti poiché gli uomini non hanno per natura tra loro interessi contraddittori che li condurrebbero ineluttabilmente a degli scontri. Per essi, al contrario, è la società che appare come luogo privilegiato dei conflitti tra attori sociali isolati gli uni dagli altri, in contrasto a causa della ricerca sfrenata del profitto assoluto e dell'estensione senza limiti della loro proprietà personale (Boudon, 1996).

Un'altra celebre dicotomia è quella proposta da Émile Durkheim, il quale esprime una visione più positiva della modernità. Durkheim introduce i concetti di *solidarietà meccanica* e *solidarietà organica*. Nella prima prevale un'omogeneità degli individui cui non corrisponde un reale sviluppo della personalità; la seconda si fonda su una più articolata divisione sociale del lavoro: le moderne società industriali, basate sulla società organica, si configurano, secondo Durkheim come tendenzialmente orientate ad un «perfetto accordo tra le parti della società» e caratterizzate da una maggiore autonomia di ognuno dei suoi membri (Mela, 2006).

Nel mondo rurale, evidenzia Durkheim ne *La divisione del lavoro sociale* [1893], retto dalla tradizione, la volontà di innovazione è molto contenuta e gli individui sono ancorati al rispetto del passato. Le migrazioni e l'urbanizzazione hanno contribuito ad indebolire le tradizioni: «le grandi città sono i focolai incontrastati del progresso; è in esse che idee, modi, costumi, bisogni nuovi si elaborano per diffondersi in seguito nel resto del paese. Quando la società cambia,

è generalmente al loro seguito e a loro imitazione. Gli umori qui sono talmente mobili che tutto quello che viene dal passato è un po' sospetto; al contrario le novità, quali che siano, godono di un prestigio quasi uguale a quello di cui godevano un tempo i costumi degli avi. Così la vita qui si trasforma con una straordinaria rapidità: credenze, gusti, passioni sono in perpetua evoluzione» (Durkheim, 1893).

Per Durkheim, crescita della popolazione, addensamento delle masse e progresso della divisione del lavoro sono aspetti strettamente associati. Il concetto di società organica scaturisce da una serie di constatazioni: la distruzione degli antichi legami di solidarietà attraverso la sostituzione della grande industria la regime corporativo, il retrocedere della coscienza collettiva davanti coscienza individuale che favorisce le trasformazioni della morfologia sociale. Insomma, il XIX secolo può assimilarsi a un'epoca di transizione (Boudon, 1996).

Max Weber sviluppa la sua analisi della città con riferimento alla nascita del capitalismo moderno. Egli parla della città in termini di uno stabile insediamento di mercato. Il sociologo tedesco individua nello scambio economico la dimensione che caratterizza il contesto urbano e che influisce sul comportamento dei cittadini. La logica del mercato, infatti, agevola la diffusione di azioni di tipo razionale rispetto ad uno scopo che hanno il sopravvento su forme di agire tradizionale o affettivo, caratteristiche delle società premoderne. Secondo Weber, le moderne società urbanizzate si caratterizzano per un'organizzazione razionale, un'economia fondata sul mercato e sulla produzione industriale, secolarizzazione, burocratizzazione delle funzioni pubbliche (Mela, 2006).

Nella città, secondo Weber, «la popolazione residente copre gran parte del suo fabbisogno con beni prodotti nella città stessa o nei dintorni, o comunque procurati altrove per la vendita sul mercato. I modi di produrre o procurare l'approvvigionamento danno luogo a diversi tipi economici di città: si distingue tra la città dei consumatori, in cui le possibilità di guadagno di commercianti e industriali locali dipendono in maniera decisiva da redditi di varia natura che spendono in città i loro redditi: funzionari, titolari di rendite fondiari, di redditi di

affari, di pensioni; e città di produttori, dove l'aumento della popolazione e la capacità di acquisto di questa dipendono da industrie che esportano i loro prodotti e da commercianti che operano sui mercati esterni; in tal caso, i grandi consumatori locali sono gli imprenditori e i lavoratori, questi ultimi *in qualità di consumatori di massa* » (Weber, 1922).

Città industriale e città di commercianti sono due sottotipi di città dei produttori (Hannerz, 1992).

Weber individuò nella città dei produttori il tipo moderno di città e anticipò tanto il fatto che la produzione industriale avrebbe influito spazialmente e socialmente sulla città, quanto il fatto che la città sarebbe diventata un sistema locale complesso sotto i profili della struttura occupazionale e della stratificazione sociale, come distribuzione della popolazione e dell'organizzazione territoriale per funzioni (Mazzette-Sgroi, 2007).

Il convincimento che il passaggio da forme semplici di vita e da tipi semplici di produzione a forme più complesse, abbiano determinato profonde modificazioni nei soggetti sia sul loro modo di socializzare, sia sulla loro personalità è comune a molti autori.

Tuttavia è stato Georg Simmel, filosofo e sociologo tedesco, ad influenzare particolarmente i suoi contemporanei. Nella sua opera *Metropoli e personalità*, Simmel rivolge la sua attenzione alla personalità dell'uomo metropolitano sostenendo che: «il maggior problema della moderna deriva dall'esigenza da parte dell'individuo di mantenere e l'individualità della propria esistenza contro il sistema opprimente delle forze sociali, delle tradizioni storiche, della cultura esterna, e dell'aspetto tecnologico dell'esistenza [...]» (Simmel, 1903).

I rapidi mutamenti e le contrastanti esperienze alle quali i soggetti che vivono nella metropoli sono sottoposti, afferma Simmel, portano l'individuo ad assumere un atteggiamento sofisticato (*blasé*) basato su modelli esterni standardizzati e su relazioni interpersonali non spontanee e dove cresce il senso di riservatezza, ostilità ed estraneità nei riguardi di coloro che sono vicino (Guidicini, 1998).

«L'intensificazione delle stimolazioni nervose che derivano dai rapidi e ininterrotti mutamenti degli stimoli interni ed esterni è tipica del tipo di personalità caratteristico della società metropolitana; la metropoli esige dall'uomo uno sviluppo maggiore della consapevolezza di quanto non faccia la vita rurale, qui il ritmo della vita e delle immagini sensorie scorre più lentamente, più abitualmente, e con maggior uniformità ed è proprio in relazione a ciò che diviene comprensibile il carattere sofisticato della vita psichica metropolitana e si appalesa il suo contrasto con la vita cittadina che insiste maggiormente sui sentimenti profondi e sulle relazioni affettive, queste ultime sviluppate più facilmente nel ritmo costante di un'abitudine ininterrotta» (Simmel, 1903).

La sfera affettiva viene sostituita da quella razionale e il denaro, come sostiene lo stesso Simmel in un'altra sua opera, *La filosofia del denaro* [1900], diviene la misura di tutte le cose tanto da condizionare e motivare i rapporti personali.

L'atteggiamento *blasé* non deve, secondo Simmel, essere considerato come fatto patologico, bensì come meccanismo di difesa messo in atto dal soggetto nei riguardi delle aggressioni che gli provengono dall'ambiente esterno (Guidicini, 1998).

«Per adattarsi al cambiamento e al contrasto dei fenomeni, l'intelletto non deve subire shock o scompensamento [...]. Così il tipo d'uomo metropolitano sviluppa un organo che lo protegge dal clima minaccioso che gli sta attorno e che lo stradicerebbe e cioè reagisce con l'intelletto invece che col cuore [...]» (Simmel, 1903).

L'atteggiamento *blasé*, specifica Simmel, «non significa che gli oggetti non vengono percepiti [...] ma piuttosto che le cose stesse sono percepite come non essenziali [...]. Esse appaiono su un piano uniforme e in una tonalità opaca [...] il denaro, da parte sua, estranea gli oggetti dalla loro essenza, [...] dalla loro peculiarità [...]. Tutti gli oggetti galleggiano con uguale peso specifico, nel movimento costante della corrente monetaria» (Simmel, 1903). Tutto ciò ha delle ripercussioni negative nei rapporti sociali: Simmel parla di *autoconservazione* dell'individuo di fronte alla grande città, il che comporta la necessità di adottare

un comportamento sociale caratterizzato da riservatezza e riserbo giustificati dalla diffidenza dell'individuo di fronte ai confusi elementi della vita metropolitana .

Il pensiero di Simmel ha costituito il presupposto per i successivi studi di autori come Louis Wirth. Anche Wirth, nel suo articolo più noto, *L'urbanesimo come modo di vita* (Wirth, 1938), farà infatti riferimento ai caratteri dell'uomo metropolitano. Wirth si concentra sul «moltiplicarsi delle persone in reciproca interazione in condizioni che rendono impossibile il contatto come personalità complete e che produce una segmentazione delle relazioni umane» spesso considerata dagli studiosi come spiegazione del *carattere schizoide* della personalità urbana; ciò non significa, spiega Wirth, che gli abitanti delle città abbiano meno conoscenze personali di quelli della campagna, ma piuttosto che, in rapporto al numero delle persone con cui essi entrano in contatto quotidianamente, ne conoscono una percentuale inferiore e non ne hanno conoscenza completa. I *ruoli molto frazionati* caratterizzano i rapporti tra gli abitanti delle città: rispetto agli abitanti delle campagne, essi dipendono da più persone per la soddisfazione delle necessità di vita e sono dunque associati ad un maggior numero di gruppi organizzati. Tuttavia, gli abitanti delle città sono meno dipendenti da persone singole e la loro dipendenza è limitata ad aspetti molto specifici del complesso di attività dell'altro individuo. Riprendendo Simmel, Wirth individua nella riservatezza, l'indifferenza e nell'atteggiamento *blasé* le modalità per difendersi dalle richieste personali e dalle aspettative altrui.

Il sociologo insiste spesso sulla *specializzazione degli individui*, soprattutto sul lavoro, basata sulla presenza di un mercato esteso che accentua la divisione del lavoro; la proliferazione di lavori specializzati è alla base, secondo Wirth, del *carattere segmentale e dell'accento utilitaristico* dei rapporti inter-personali nelle città.

Nel suo articolo Wirth prende in esame anche i caratteri sostanziali della metropoli: *dimensione dell'insediamento* (numero di abitanti), *densità di popolazione* ed *eterogeneità* degli abitanti e della vita di gruppo. Inoltre, precisa che *quanto più grande, quanto più densamente popolata e quanto più eterogenea sarà la comunità, tanto più saranno accentuate le caratteristiche associate*

all'urbanesimo (Wirth, 1938). L'aumento del numero di abitanti determina un mutamento nel carattere delle relazioni sociali e obbliga le persone a modificare il modo di relazionarsi agli altri.

In merito alla densità, intesa come concentrazione di un alto numero di soggetti in uno spazio ristretto, Wirth, rifacendosi a Darwin e Durkheim, sostiene che il suo aumento abbia come risultato la crescita nella diversificazione tra gli uomini e le loro attività, nonché l'aumento di complessità della struttura sociale (Guidicini, 1998).

Il terzo carattere preso in esame da Wirth è l'*eterogeneità* e in particolare la formazione dei gruppi sociale nella città. L'eterogeneità ha come conseguenza un'accresciuta mobilità sociale e una fluidità nell'appartenenza ai gruppi, al contempo, tuttavia, cresce la segregazione sociale e la difficoltà da parte dei cittadini di raggiungere un'idea e una percezione globale della realtà in cui essi vivono (*ivi*).

Il lavoro di Wirth si inserisce nel filone di studi della *Scuola ecologica di Chicago*, di cui è considerato uno dei principali esponenti.

Alla Scuola di Chicago si è soliti attribuire il ruolo di vera matrice della sociologia urbana. Rispetto al dibattito su città e modernità in ambito europeo, negli Stati Uniti con la Scuola di Chicago il dibattito acquisì un carattere più pragmatico.

L'influsso europeo sulla sociologia di Chicago, derivato dagli incontri con l'opera di Simmel, Durkheim e Weber, metteva l'accento sulla dimensione impersonale e anomica della vita cittadina. Tuttavia, negli Venti e Trenta del Novecento, utilizzando le tecniche etnografiche della osservazione partecipante, i sociologi di Chicago indagarono i diversi luoghi urbani, il «tipo urbano». I concetti dicotomici proposti dagli europei, vengono ripresi e rielaborati dagli americani e servono soprattutto come strumenti per la comprensione empirica dei modi di vita propri di differenti tipi di insediamento (Mela, 2006).

Nei primi anni del secolo, l'analisi delle città americane era prevalentemente di tipo statistico. Tuttavia, alla tradizionale necessità di analisi delle rapide modificazioni in atto soprattutto in alcune città del Nord-est americano, si

aggiungeva ora la necessità di cogliere i caratteri più significativi dell'organizzazione emergente al loro interno: gruppi etnici diversi si andavano accalcando in alcuni quartieri delle città più adatti a fornire lavoro e spazi di residenza e ciò determinava però problemi sociali, di integrazione, di devianza, di socializzazione e di anomia (Guidicini, 1998).

Chicago ben rappresentava in quel periodo tutti i caratteri tipici delle città americane interessate da un frenetico sviluppo demografico.

I principali esponenti della Scuola, Robert Park, Ernest Burgess e più tardi Louis Wirth diedero un'immagine della città non più intesa come fenomeno geografico, ma come una sorta di *organismo sociale*.

Park, in *The City* (Park et al., 1925), precisa cosa intendano per città lui e gli altri sociologi della Scuola ovvero un «qualcosa di più di una congerie di singoli uomini e di servizi sociali [...] essa è anche qualcosa di più di una semplice costellazione di istituzioni e di strumenti amministrativi [...]. La città è piuttosto uno stato d'animo, un corpo di costumi e tradizioni, di atteggiamenti e di sentimenti organizzati entro questi costumi e trasmessi mediante questa tradizione. In altre parole, la città non è semplicemente un meccanismo fisico e una costruzione artificiale: essa è coinvolta nei processi vitali della gente che la compone; essa è un prodotto della natura, e in particolare della natura umana».

I sociologi di Chicago proposero un modello di analisi basato su una teoria *socio-ecologico-statistica*. L'analisi socio-ecologico-statistica si basa sul principio in base al quale il diverso combinarsi dei molteplici fattori ambientali propri di ogni dimensione geografica influisce sul ripartirsi e l'organizzarsi, all'interno della città, delle varie collettività umane, a somiglianza di quelle vegetali e animali. Lo strutturarsi di ogni ambiente urbano è caratterizzato dal successivo assurgere con ruolo dominante, all'interno di una certa area, di una *funzione* rispetto alle altre (Guidicini, 1998).

La dimensione ecologica riguarda la forma che l'insediamento urbano ha dal punto di vista sociale: la distribuzione dei vari gruppi ed attività nei diversi spazi che compongono la città (Mela, 2006).

L'elemento nodale della teoria ecologica è l'*area naturale*. L'area naturale esiste perché, in una certa area, si concentra un carattere, sia esso etnico, religioso, produttivo o strutturale, assente all'esterno dell'area, o comunque non presente in modo così massiccio e concentrato: l'area naturale termina laddove il carattere che contraddistingue l'area si attenua (Guidicini, 1998).

Burgess, sul principio dell'area naturale, costruirà la sua teoria dello sviluppo urbano per fasce concentriche secondo la quale ciascuna città tende ad organizzarsi per fasce concentriche che dal distretto centrale degli affari si espandono verso la periferia. All'interno di ciascuna fascia vi sono quartieri o aree omogenee distinte dalle restanti parti della città, le aree naturali (*ivi*).

Il *dinamico evolversi della città* comporta modifiche e ricomposizioni delle aree naturali all'interno della città. La specializzazione di un'area è valida fintanto che la comunità insediata non subisce un processo di *invasione* di "*caratteri*" non presenti nella situazione precedente (Hawley, 1950).

Il processo di invasione può riguardare popolazioni di nuovo insediamento, o recente immigrazione che vanno a localizzarsi in certe aree più spesso lasciate parzialmente libere dai loro precedenti abitanti, modificandone il precedente "*carattere*", oppure si può avere invasione di attività terziarie in vecchi quartieri del centro storico o di industrie e attività artigianali in aree precedentemente caratterizzate dalla presenza di soli residenti (Guidicini, 1998). Una volta completato il processo di affermazione del nuovo *carattere* nell'area si parla di *successione*.

Pur riconoscendo, come è ovvio, l'importanza della dimensione ecologica, Park precisò che «la città non è semplicemente un'unità geografica ed ecologica, essa è nello stesso tempo una unità economica, ma non solo: la città è la sede naturale dell'uomo civile per questo motivo essa costituisce un'area culturale caratterizzata da un particolare tipo culturale [...]» (Park et al., 1925)

Il grande contributo di studi portati avanti dai sociologi di Chicago include anche una ricerca sul problema delle aree naturali della città abitate da gruppi sociali definiti: si tratta dello studio di Louis Wirth del 1928 intitolato *The Ghetto* (Wirth, 1928). La ricerca di Wirth riguarda un'area di Chicago, «un rettangolo,

densamente popolato, con costruzioni a tre o quattro piani, che contiene la maggior parte delle colonie di immigrati di Chicago, tra le quali c'è l'area chiamata il Ghetto. Si tratta di un'area che, precisa Wirth, è circondata da tutte le parti da ettari di binari ferroviari, e rinchiusa da un larga fascia di fabbriche, di magazzini, di imprese commerciali di ogni specie», che risulta di fatto isolata dal resto della città e nella quale viveva la maggior parte degli immigrati ebrei della prima generazione.

L'analisi di Wirth mostra che perché ci si possa parlare di *ghetto* è necessario un fenomeno di identificazione collettiva interna al ghetto stesso.

Il ghetto è qualcosa di più di un'area degradata e povera dentro la città: è una vera società complessa; il *ghetto americano*, rispetto a quello europeo, appariva come una realtà più instabile ed in transizione, la sua popolazione più mobile (Guidicini, 1998).

Spiega Wirth che «le diverse aree che compongono la comunità urbana attraggono quel tipo di popolazione la cui posizione economica e la cui tradizione culturale sono maggiormente adatte alle caratteristiche fisiche e sociali che si ritrovano in ognuna di esse [...]. Una volta insediato nella sua area il gruppo tende a riprodurre la cultura a cui era abituato nel vecchio habitat nel modo più fedele possibile» (Wirth, 1928).

Il contributo di Wirth mette in evidenza il fatto che mentre in passato il ghetto nasceva sotto una precisa costrizione esterna, ora esso si produce come momento di difesa e di salvaguardia di valori, tradizioni e presupposti che vengono considerati come fondamentali e si determina un processo automatico di selezione e autocollocazione da parte dei soggetti (Guidicini, 1998).

I sociologi della Scuola di Chicago hanno reso la città come un campo di analisi empirica servendosi soprattutto dell'osservazione partecipante.

L'osservazione partecipante, che prevede la partecipazione del ricercatore alla vita del luogo oggetto di ricerca per un prolungato periodo di tempo, era, per i sociologi degli anni Venti, una tecnica ancora molto sperimentale, benché fosse già da molti anni la tecnica di ricerca standard degli antropologi (Parker, 2006). Tuttavia, in sociologia, l'introduzione di questa tecnica di ricerca si deve proprio a

Park e colleghi che, a partire dagli Anni Venti, ne proposero l'impiego negli studi sulla società urbana americana.

1.1.2 La dimensione economica

Per quasi duecento anni, il capitalismo è stato una realtà nella vita degli abitanti delle metropoli occidentali; con la fine della Guerra fredda è difficile trovare una città del mondo ex comunista o di quello in via di sviluppo che non sia stata esposta al vento impietoso del mercato globale (Parker, 2006).

Le contraddizioni del capitalismo industriale si manifestarono, in modo più evidente, in Inghilterra, paese che già verso il 1850 vantava il titolo di «officina del mondo».

Marx ed Engels cominciarono proprio in quel periodo lo studio sul processo di accumulazione della ricchezza che definirono *capitalismo* e che indicava un sistema di sfruttamento che essi ritenevano sarebbe stato necessariamente rovesciato dalla *immensa maggioranza* costituita dalla nuova classe proletaria da cui dipendeva l'intero sistema (*ivi*).

Secondo Bertrand Russell (Russell, 1950), fu Engels a portare per primo al loro comune lavoro il contributo della conoscenza diretta dell'industrialismo inglese. Engels, infatti, pubblicò nel 1845 il suo libro *Die Lage der arbeitenden Klasse in England*¹⁰ (Engels, 1845) e l'impronta di quel periodo è visibile in tutto

¹⁰. Nel saggio *Le condizioni della classe lavoratrice inglese*, Engels descrive Manchester come una città che *per una tacito, inconsapevole accordo, [...] i quartieri operai sono nettamente separati dai quartieri destinati alla classe media [...]. Ad eccezione del quartiere commerciale, nel centro della città, tutta la vera Manchester, tutta Slaford e Hulme, una parte notevole di Pendleton e Chorlton, due terzi di Ardwick e singole strisce di Cheetham Hill e di Broughton non sono che un unico quartiere operaio, che simile ad una fascia larga in media un miglio e mezzo, cinge il quartiere commerciale. Fuori oltre questa fascia, abita la media e l'alta borghesia, la media in strade regolari nelle vicinanze dei quartieri operai [...]; l'alta borghesia nelle lontane ville con giardino [...] nella sana, libera aria di campagna, in comode e lussuose abitazioni, dinanzi alle quali passano ogni quarto d'ora ogni mezz'ora gli omnibus verso la città. I ricchi aristocratici che da queste aree si spostano per arrivare ai loro uffici al centro della città, attraversano i quartieri operai, sostiene Engels, senza neppure accorgersi di passare accanto alla più sucida miseria che si stende tutt'intorno. Per contro, gli operai abitano quasi tutti in cottages miseri, umidi e sudici che le strade che li accolgono si trovano per lo più nelle condizioni peggiori di sporcizia e abbandono,*

quello che Marx ed Engels scrissero in seguito. Senza il suo contatto con l'Inghilterra, sostiene ancora Russell, Marx sarebbe potuto rimanere astratto e metafisico, privo di quella intima conoscenza dei fatti industriali dalla quale deriva tanta parte della sua forza di persuasione.

A differenza di Engels, Marx non aveva molto da dire riguardo all'ambiente reale in cui il capitalismo operava perché preferiva concentrare le proprie energie intellettuali nell'analisi del processo o del meccanismo del modo di produzione capitalistico, piuttosto che indagare le conseguenze dei rapporti di produzione nella vita di tutti i giorni (Parker, 2006).

I due autori si sono concentrati sugli elementi antagonistici e conflittuali che caratterizzano le città e le società industriali: secondo il loro *materialismo dialettico*, la storia dell'umanità è stata da sempre una storia di lotte e contrasti fra classi di oppressori e classi di oppressi. Nelle moderne società industriali e capitalistiche, il contrasto di classe si è ridotto a quello tra borghesia e proletariato. In città i conflitti di classe si concentrano e diventano più evidenti e stridenti, poiché il proletariato si industriale si ingrandisce, diviene cosciente del proprio sfruttamento e trova le basi per organizzarsi in sindacati e movimenti politici (Mela, 2006).

In quella che definisce *epoca borghese*, Marx intravede i germi di un'altra epoca che attuerà il comunismo. Infatti, nella società borghese è inevitabile che, per la concorrenza che si fanno fra loro i capitalisti, debba verificarsi una concentrazione dei capitali nelle mani di un numero sempre minore di individui e quindi un aumento sempre crescente del numero dei proletari. Tale processo avrebbe determinato, secondo Marx, una situazione nella quale un numero minimo di capitalisti si sarebbe trovato di fronte ad un'immensa schiera di

e sono state costruite senza alcuna considerazione per l'aerazione, ma considerando unicamente il guadagno che affluisce al costruttore. Nel riassumere la condizione degli operai, Engels afferma che essi non posseggono nulla e vivono del salario che è quasi sempre appena appena sufficiente ai bisogni quotidiani; la società [...] non si cura di essi, lascia ad essi di occuparsi di sé e della propria famiglia, e non fornisce loro i mezzi per poterlo fare in modo efficace e durevole; [...] il vestiario degli operai è generalmente povero, e per una grande parte di casi addirittura a pezzi; i cibi in generale sono cattivi, spesso quasi immangiabili e in molti casi in quantità insufficiente, almeno in certi periodi, sì che nei casi estremi sopravviene la morte per inedia.

proletari. Questi ultimi avrebbero dunque potuto facilmente distruggere il regime capitalista e far sì che lo Stato diventasse l'unico detentore dei capitali e degli strumenti di produzione: l'instaurazione del regime comunista sarebbe a quel punto inevitabile (Mosca, 1966).

Un altro aspetto fondamentale indagato da Marx ed Engels rispetto alla città moderna è quello relativo alla contrapposizione tra città e campagna.

Nel Manifesto del Partito Comunista (Marx-Engels, 1848) i due autori fanno riferimento alla «borghesia che ha assoggettato la campagna al dominio della città, che ha creato città enormi, ha accresciuto su larga scala la cifra della popolazione urbana in confronto di quella rurale strappando in tal modo una parte notevole della popolazione all'idiotismo della vita rurale. Come ha reso la campagna dipendente dalla città, la borghesia ha reso i paesi barbari e semi barbari dipendenti da quelli inciviliti, i popoli di contadini da quelli borghesi».

La separazione tra città e campagna si lega al problema della divisione del lavoro: come sottolinea Marx la separazione tra queste due realtà «è il fondamento di ogni divisione del lavoro sviluppata e mediata dallo scambio delle merci. La più grande divisione del lavoro materiale e intellettuale è la separazione di città e campagna; l'antagonismo tra città e campagna comincia con il passaggio dalla barbarie alla civiltà, dall'organizzazione allo Stato, dalla località alla nazione e si protrae attraverso tutta la storia della civiltà fino ai nostri giorni. L'esistenza della città implica immediatamente la necessità dell'amministrazione, della polizia, delle imposte, ecc., in una parola dell'organizzazione comunale e quindi della politica in genere. [...] La città è già il fatto della concentrazione della popolazione, degli strumenti di produzione, del capitale, dei godimenti, dei bisogni, mentre la campagna fa apparire proprio, il fatto opposto, l'isolamento e la separazione. [...] La separazione fra città e campagna può essere vista anche come la separazione fra capitale e proprietà fondiaria, come l'inizio di un'esistenza e di uno sviluppo del capitale indipendente dalla proprietà fondiaria, di una proprietà che ha la sua base soltanto nel lavoro e nello scambio» (Marx-Engels, 1846).

Nel processo di formazione della città moderna, che nelle sue origini dalla fine del Medioevo procede dalla campagna, la grande industria capitalistica

subordina a sé l'agricoltura. In quella sfera l'apporto più rivoluzionario recato dalla grande industria è stato la soppressione dell'elemento principale della vecchia società, del contadino e la sua sostituzione con l'operaio salariato (Martinelli, 2004).

Per Marx ed Engels non è la città che crea il capitalismo, ma è il capitalismo che fa nascere la moderna città industriale, in quanto la logica dello sviluppo capitalistico attira nella metropoli la grande massa dei lavoratori salariati, insieme un *esercito di riserva* di disoccupati e sottoccupati, da cui dipende la ricchezza della borghesia; la città è semplicemente il luogo nel quale si manifestano le contraddizioni di classe (Parker, 2006). Così come, secondo Saunders, nelle opere di Marx ed Engels, non è la città a essere responsabile della povertà e dello squallore del proletariato urbano, ma è il modo di produzione (Saunders, 1995).

I lavori di Marx ed Engels, oltre ad aver segnato il pensiero economico hanno offerto un contributo fondamentale anche al dibattito sull'urbanizzazione e il capitale.

Per gli urbanisti di impostazione marxista è nella cruciale dipendenza della configurazione spaziale nella moderna metropoli dal dominio del capitale che si trova la chiave per comprendere la logica della città. Le caratteristiche di questo rapporto sono riassumibili in quattro punti: innanzitutto nella divisione del lavoro sempre più specializzata; in secondo luogo, nell'esistenza di un secondo circuito del capitale che consiste nella proprietà immobiliare e nelle istituzioni finanziarie che controllano e distribuiscono il capitale liquido (banche, Borse, ecc.); in terzo luogo, nella concentrazione dei mezzi di consumo collettivi (scuole, ospedali, teatri, ecc) e, infine, nell'intervento dello Stato a livello centrale e locale, sia nella gestione dei conflitti sociali, sia nell'assicurare che le crisi di sovrapproduzione e/o il calo del profitto siano gestiti per quanto possibile attraverso il controllo dei mercati del lavoro e del comportamento dei consumatori (Parker, 2006).

David Harvey, geografo marxista, descrive la città come un «punto nodale attorno al quale è organizzato un determinato modo di produzione» (Harvey, 1973) e analizza le forze che nel capitalismo formano il processo urbano e l'esperienza della città: denaro, spazio e tempo (Harvey, 1989). In particolare,

sostiene Harvey, «la sola esistenza del denaro come mediatore dello scambio di merci, trasforma profondamente i significati del tempo e dello spazio nella vita sociale, irrigidendoli e definendo limiti ed esigenze della forma dell'urbanizzazione» (Harvey, 1973).

L'utilizzo del denaro, anticipa di migliaia di anni il pieno avvento dell'economia capitalistica, per cui è importante, ricorda Harvey, fare una distinzione tra economia del denaro ed economia capitalistica. Le economie del denaro erano preesistenti la nascita delle grandi città, ma con l'arrivo del capitalismo industriale negli anni Trenta del XIX secolo, le città europee e diverse città dell'America del Nord e del Sud superarono il milione di abitanti. La circolazione delle persone in quanto lavoro ridotto e merce e la circolazione del capitale come astrazione di quel surplus di lavoro vengono dunque a trovarsi più strettamente connesse fra loro (Parker, 2006). Ciò spiega, sostiene Harvey, perché lo stile della vita urbana riflette necessariamente queste condizioni (Harvey, 1989).

Il nesso tra spazio e denaro si intensifica nella società capitalistica perché, sostiene Harvey, «il denaro crea grandi possibilità di concentrazioni spaziali di potere sociale, perché diversamente da altri valori d'uso esso può venire accumulato senza limiti in un luogo determinato e queste immense concentrazioni di potere sociale possono essere utilizzate per realizzare grandi trasformazioni localizzate della natura, per la creazione di ambienti costruiti [...]» (Harvey, 1989).

Come più volte sottolineato, una delle caratteristiche distintive del sistema economico moderno è lo sviluppo di una divisione del lavoro altamente complessa e diversificata; Adam Smith, tra i fondatori della scienza economica moderna, nella sua opera *La ricchezza delle nazioni*, individuò diversi vantaggi offerti dalla divisione del lavoro in termini di accresciuta produttività. Un secolo più tardi, le idee di Smith trovarono espressione nell'opera di F. W. Taylor, *Principi dell'organizzazione scientifica del lavoro*, nel quale Taylor spiegava come la produttività dl lavoro potesse essere notevolmente aumentata suddividendo ciascun processo di lavorazione in movimenti semplici e

organizzando compiti frammentati secondo rigorosi criteri basati sullo studio dei tempi e dei movimenti. Il *taylorismo* non era solo un approccio accademico, ma ebbe una forte influenza sull'organizzazione della produzione industriale in molti paesi: molte fabbriche impiegarono le tecniche tayloriste per massimizzare la produzione e incrementare il livello di produttività del lavoro (Giddens, 2006; Harvey 2015). L'attenzione di Taylor, tuttavia, si concentrò primariamente sul miglioramento dell'efficienza industriale e nel fare ciò tralasciò gli aspetti legati alla destinazione di tale efficienza. La produzione di massa richiede mercati di massa e l'industriale automobilistico Henry Ford fu tra i primi a rendersene conto e ad approfittarne (Giddens, 2006).

Ford sviluppò il fordismo, sistema di produzione di massa, basato sulla catena di montaggio mobile, collegato allo sfruttamento dei mercati di massa. Egli aprì la sua prima fabbrica nel 1913 ad Highland Park, un'enclave situata entro i confini urbani di Detroit. In quello stabilimento si produceva solo la Model T e ciò consentì l'introduzione di macchine e strumenti specializzati esplicitamente progettati per la velocità, la precisione e la semplicità delle operazioni (*ivi*).

Nel 1914 Ford compì un ulteriore passo che contribuì a consolidare il sistema produttivo: introdusse la giornata di lavoro a cinque dollari per gli operai della catena di montaggio. Di speciale in Ford (ed è ciò che distingue il fordismo dal taylorismo), c'è la sua visione, il suo esplicito riconoscimento del fatto che produzione in serie significasse consumo di massa, un nuovo sistema di riproduzione della forza lavoro, una nuova politica di controllo e gestione dei lavoratori, una nuova estetica e una nuova psicologia, in breve, un nuovo tipo di società democratica, razionalizzata, modernista e populista (Harvey, 2015).

In uno dei *Quaderni dal carcere* (Gramsci, 1934), Antonio Gramsci considerava l'americanismo e il fordismo come «il maggior sforzo collettivo verificatosi fin'ora per creare con rapidità inaudita e con una coscienza del fine mai vista nella storia, un tipo nuovo di lavoratore e di uomo». I nuovi metodi di lavoro, si configuravano come inseparabili da uno specifico modo di vivere, di pensare, di sentire la vita. Le questioni relative alla sessualità, la famiglia, le forme di coercizione morale, di consumismo e di azione statale erano, secondo

Gramsci, strettamente legate al tentativo di foggare un particolare tipo di lavoratore adatto al nuovo tipo di lavoro e di processo produttivo (Harvey, 2015).

Gramsci nella sua analisi sul fordismo basa le sue considerazioni su alcuni eventi concreti: la sempre maggiore de-professionalizzazione del lavoro operaio e il suo adeguamento al funzionamento meccanico e automatico della macchina, con la conseguente affermazione della figura dell'«operaio-massa» cui faceva da contraltare il tramonto dell'operaio artigiano e della dimensione dell'«umanesimo del lavoro» in cui la centralità operaia era ancora rappresentata dal lavoratore creativo e specializzato, dotato di una forte coscienza delle proprie prestazioni (Boyer, 2007).

Le innovazioni organizzative e tecnologiche introdotte dal fordismo mutarono profondamente il sistema produttivo, ma non solo: influirono anche sulla società e sull'organizzazione della città.

La struttura sociale della città fordista si differenzia in modo netto rispetto a quella della città industriale tradizionale. In quest'ultima la grande industria manifatturiera caratterizzava il sistema economico locale, in una società organizzata attorno a due blocchi sociali ben distinti e relativamente omogenei al suo interno: da un alto, la grande borghesia industriale e finanziaria e, dall'altro, la massa dei lavoratori della grande industria. La città industriale tradizionale è associabile all'immagine di una piramide, in cui vi sono pochi ricchi al vertice e una base di lavoratori in larga misura non specializzati e a basso reddito. La città fordista, soprattutto nelle sue forme più evolute, richiama l'immagine di un rombo, poichè in essa si va via via ingrossando il corpo centrale della società, costituito da lavoratori specializzati, tecnici, impiegati e quadri che vanno a formare i ceti medi (Vicari Haddock, 2004).

Non tutte le città sarebbero diventate fordiste, ma da quel momento, l'organizzazione di tipo fordista si sarebbe estesa ad ogni esperienza urbana, a partire da quella occidentale.

1.1.3 La dimensione urbanistica

Verso la fine del XIX secolo l'urbanista viennese Camillo Sitte nel suo celebre lavoro intitolato *L'arte di costruire le città*, pone l'accento sugli antichi modelli urbani preoccupato dalle deformazioni tecnicistiche del processo pianificatorio e convinto della necessità interventi caratterizzati dalla fusione di tutte le tecniche e le arti creative (Elia, 1971). Sitte si mostra sorpreso nel constatare che, ai suoi tempi, la storia dell'arte urbanistica non andasse più di pari passo con la storia dell'architettura e delle arti figurative; più precisamente, continua l'urbanista, «si constata che la costruzione delle città segue un suo proprio cammino, incurante di quel che avviene a destra e a sinistra e di quello che l'ha preceduta» (Sitte, 1889).

Nella sua analisi, Sitte sostiene che l'urbanista è divenuto «spaventosamente povero di motivi artistici; il rigido allineamento delle case, la massiccia forma cubica dei blocchi edilizi, ecco tutto quello che l'epoca nostra può mettere al confronto delle ricchezze del passato. Tutte le forme d'arte di costruire e sistemare sono sparite una dopo l'altra, e non ne resta più nulla, neppure il ricordo» (*Ivi*).

Sitte, pervaso dalla convinzione che l'applicazione dei principi artistici avrebbe potuto contribuire a risolvere i molteplici problemi, tra cui quelli sociali, della costruzione urbana, evitò l'analisi dei rapporti tra sistema economico, sistema politico e assetto urbanistico per lasciarsi andare a considerazioni di estremo semplicismo sulla struttura sociale urbana (Elia, 1971). Sitte aveva un'idea di città in base alla quale, quest'ultima, doveva essere disegnata in modo da rendere la sua popolazione felice e al contempo sicura. Affinché ciò avvenisse, era necessario creare condizionamenti architettonici atti a conferire agli abitanti un profondo senso di sicurezza emozionale e di godimento estetico (Elia, 1971).

Le tematiche proposte da Sitte e dal movimento culturalista cui egli apparteneva, verranno messe in discussione da Le Corbusier, urbanista progressista, considerato tra le figure più influenti dell'architettura moderna.

Per Le Corbusier, la città «è l'affermazione dell'uomo sulla natura. E' una manifestazione della potenza umana contro la natura, un organismo umano che garantisce sicurezza e lavoro. E' una creazione» (Le Corbusier, 1925).

Tuttavia, l'urbanista, in merito alla città moderna scrive: «le città d'oggi non assolvono più comunemente questa funzione. Sono inefficienti, logorano il fisico, mortificano lo spirito. Il disordine che vi regna è indisponente: lo stato di decadenza in cui si trovano ferisce il nostro amor proprio e urta la nostra dignità. Le città non sono più degne del loro tempo: non più degne di noi» (*ivi*).

Le Corbusier mirava a creare condizioni di insediamento entro le quali potessero realizzarsi tanto una maggiore libertà individuale e familiare quanto una più ricca partecipazione sociale. Il suo intento consisteva nell'adeguare funzione e forma alla misura e alla condizione umana. Il suo proposito di trasformare in unità sociali, attraverso una efficiente rete di collegamenti spaziali ed una congrua e funzionale dotazione di attrezzature e servizi comuni, le unità urbanistiche funzionalmente costituite (l'unità di abitazione, l'unità di lavoro, di ricreazione, di circolazione e le unità paesistiche), nasce proprio dall'esigenza di stimolare la vita di relazione nella società moderna (Elia, 1971). La casa è per Le Corbusier la cellula fondamentale di questo nuovo assetto sociale ed è assolutamente contrario all'abitazione isolata, per questa ragione propone di ordinare verticalmente un numero elevatissimo di alloggi e per la stessa ragione è contrario alla dispersione del fenomeno urbano, alla città giardino e al modo di vita suburbano e sostiene lo sviluppo verticale della città.

Bruno Zevi, nella sua opera *Storia dell'architettura moderna*, tenta di rispondere al quesito «perché è sorta l'architettura moderna?» proponendo quattro ordini di motivazioni sulle quali si sono maggiormente concentrati gli storici. La prima è *idealistica* e fa riferimento all'evoluzione naturale del gusto influenzata dalla pittura nel passaggio dall'impressionismo al cubismo. La seconda motivazione, *meccanicistica*, si basa sul progresso scientifico e tecnico nelle costruzioni e trova nella scienza delle costruzioni, fondata nel secolo XVII con gli studi sulla resistenza dei solidi, e nello sviluppo di tecniche e materiali edilizi elaborati sin dalla seconda metà del Settecento, i suoi principali argomenti. La terza di tipo *astratto-figurativo*, evidenzia l'influenza di nuove teorie della visione estetica. La pittura, infatti, affianca e stimola il rinnovamento dell'architettura, prova ne sia la concreta corrispondenza che sei movimenti astratto-figurativi

trovano in architettura: il cubismo e la sua «quarta dimensione», il purismo e il neoplasticismo del primo dopoguerra, il costruttivismo di Malewitsch che esclude completamente l'oggetto naturalistico dai suoi quadri, l'espressionismo che privilegia i problemi esistenziali e il futurismo proclamato a Parigi nel 1909 da Marinetti che inneggia al macchinismo e al tumulto della vita urbana mosso dall'idea centrale della rappresentazione del movimento. Infine, l'ultima motivazione, *economico-positivistica*, causata da una radicale trasformazione sociale. Alla base del rinnovamento architettonico moderno premeva, infatti, la questione sociale e l'esigenza di programmare un habitat razionale per le masse inurbate. Lo sfacelo dell'architettura accademica ottocentesca fu determinato primariamente dal fatto che non seppe rispondere ai temi reali della vita contemporanea (Zevi, 1996).

Il trauma ottocentesco fu prodotto dall'affluenza di immense folle contadine nei centri industriali e dalla conseguente dilatazione dei confini urbani che ha di fatto rotto quegli equilibri urbanistici che si erano stabilizzati ormai da secoli in Europa; le masse dei nuovi immigrati, in un primo tempo si stipano nelle vecchie città in edifici esistenti o in baracche erette in ogni spazio a disposizione e successivamente vengono rinchiusi nei cosiddetti «tuguri legalizzati» in condizioni inumane, senza aria, luce e servizi igienici e, infine, si trovano ad invadere le periferie. (*ivi*).

Inizialmente, l'architettura assistette incurante all'espansione incontrollata degli agglomerati urbani che divoravano la campagna, inglobando i paesi limitrofi trasformandosi in quartieri-dormitorio. Al contempo, la classe dirigente ormai insensibile ai valori ambientali, continuava a copiare gli stili del passato senza badare alle nuove esigenze della città.

L'architettura moderna fu un'invenzione del tardo XIX secolo e dell'inizio del XX secolo e concepita in reazione al presunto caos e all'eclettismo dei vari precedenti revival di forme storiche dell'Ottocento (Curtis, 1999).

L'idea di base da cui muoveva l'architettura moderna era quella di rappresentare uno stile autentico, espressione del vero spirito dell'epoca ma,

soprattutto, l'obiettivo consisteva nella ricerca di soluzioni i bisogni e alle aspirazioni delle moderne società industriali.

Già intorno alla metà del XIX secolo si discuteva della possibilità di un autentico stile moderno, ma non si arrivò a concepirne la forma. Fu soltanto poco prima dell'inizio del XX secolo che cominciarono ad intravedersi le forme di una nuova architettura; questa fase pionieristica che ebbe esito nell'Art Nouveau e nella Chicago School (1890), fu una peculiarità delle nazioni industriali avanzate dell'Europa occidentale e degli Stati Uniti.

L'architettura moderna emerse da uno scenario di importanti trasformazioni sociali e tecnologiche; ha avuto una moltitudine di interessi e funzioni, dalle case per le masse alla glorificazione delle istituzioni capitaliste, dalle raffinate ville private agli spazi di significato sacro. La Rivoluzione industriale stimolò nuovi committenti, generò nuove problematiche e fornì nuovi metodi di costruzione. L'industrializzazione trasformò radicalmente i modi di vita in campagna e in città e portò alla proliferazione di nuovi compiti costruttivi: stazioni ferroviarie, insediamenti periferici, grattacieli (Curtis, 1999).

L'esperienza europea visse in contesti storici nazionali differenti che, inevitabilmente influenzarono il modo di percepire l'architettura¹¹; la situazione nordamericana era in qualche modo differente, in quanto, le tradizioni erano più recenti, importate e molto meno sedimentate (*ivi*).

A prescindere dalle caratteristiche che hanno distinto l'architettura moderna europea da quella americana, in entrambe le esperienze, le precondizioni essenziali includevano la meccanizzazione della città e l'introduzione di materiali come il ferro, il vetro e l'acciaio.

Un altro aspetto chiave del nuovo tipo di città fu la mobilità. La circolazione ebbe un notevole impatto sulla nuova forma della città; la ferrovia fu un simbolo: aveva provocato un cambiamento e ne fu anche rappresentazione.

¹¹ Si pensi, per esempio, all'avanguardia viennese che emerse dalla rottura di un sistema imperiale in declino, o alla necessità francese di tenere conto della tradizione illuminista e di un modello tecnocratico di sviluppo nazionale (Cfr. Curtis, 1999)

La trave prefabbricata in ferro divenne l'unità che costituiva la maggior parte del mondo industriale¹². Il grattacielo divenne l'oggetto simbolo della città moderna. La prima consistente proliferazione di questo nuovo oggetto della modernità avvenne a Chicago tra il 1880 e il 1900. Chicago rappresentava il diagramma del capitalismo nella sua forma cruda e, dopo l'incendio del 1871, l'area pianeggiante attorno al Lago Michigan offrì un *tabula rasa* per una rapida espansione (*ivi*). Gli architetti della Scuola di Chicago John W. Root, Daniel Burnham e Louis Sullivan furono i primi architetti sostenere l'importanza del manufatto simbolo della città moderna (Zevi, 1996)

Proprio a Chicago, il Monadnock Block realizzato da Daniel Burnham e John W. Root, sebbene costruito in muratura tradizionale, si colloca nella storia americana come l'atto di nascita del grattacielo moderno (*ivi*).

L'architettura moderna tra le due guerre mondiali conobbe il suo «periodo eroico» caratterizzato dalla realizzazione di edifici di una forza innovativa tale rimuovere le tradizioni precedenti, fissando nuove definizioni di architettura (Curtis, 1999).

I protagonisti di questa fase furono tra gli altri Le Corbusier, padre del Movimento Moderno che attuò una rivoluzione tanto nei propositi sociali quanto nelle forme architettoniche e cercò di riconciliare industrialismo, società e natura, Walter Gropius, fondatore del Bauhaus, un istituto tecnico-artistico con sede prima a Weimar poi a Dessau che diverrà un centro di sperimentazione e di tecniche e materiali e luogo di attrazione intellettuali e artisti¹³.

Nella formazione dell'architettura moderna emerge anche un'altra figura di spicco: quella dello statunitense Frank Lloyd Wright, dipinto come uno dei primi architetti che ruppe con l'eclettismo e trovò un nuovo stile basato su una concezione spaziale di piani compenetranti e volumi astratti (Curtis, 1999).

¹² Il Crystal Palace di Paxton a Londra e la Tour Eiffel di Gustave Eiffel a Parigi sono il simbolo di questa tendenza.

¹³ La sede di Dessau della Bauhaus racchiude l'essenza del razionalismo: un sobrio assetto orizzontale, l'assenza di ornamenti in luogo della semplice razionalità della struttura che ha come obiettivo quello di corrispondere, nella sua articolazione interna, alle differenti attività che vi svolgono all'interno; esprime cioè il carattere fondamentale della città moderna ovvero la corrispondenza spazio-tempo-funzione e ruolo sociale.

Wright affinò e sviluppò l'idea di un'architettura organica respingendo gli stili e le tecniche costruttive convenzionali in favore della fusione di funzione, ambiente e tecnologia. L'architettura, sosteneva Wright, «è il trionfo dell'immaginazione umana sui materiali, i metodi e gli uomini, perché l'uomo si impossessi del proprio pianeta. E', come minimo, il modello geometrico delle cose, della vita e del mondo umano e sociale. Quando dà il meglio di sé, è quel magico inquadramento di realtà a cui ci riferiamo a volte quando usiamo la parola *ordine*» (Wright, 1930).

Nel suo disegno della città ideale, Broadacre City, fondata sull'agricoltura, sulla distribuzione di terre agli abitanti, sul decentramento residenziale, Wright non dimentica i vantaggi e le conquiste della tecnica. La rete di collegamenti autostradali da lui progettata vuole stimolare l'impiego dell'automobile come strumento della libertà individuale di spostamento (Elia, 1971).

1.2. La città postfordista e postmoderna

Il fordismo ha costituito per circa trent'anni un modello di sviluppo economico e sociale forte e coerente ancorato a un complesso di condizioni quali la stabilità internazionale, l'egemonia economica e politica degli Stati Uniti e la centralità del dollaro in un regime di cambi stabili fra le monete (Mela, 2006).

Uno dei fondatori della Scuola francese della Regolazione¹⁴, Michel Aglietta, descrive il fordismo come un regime di accumulazione entro il quale il consumo dei lavoratori salariati è il motore della crescita: questo genera una regolazione sociale ed economica capace di durare nel tempo (Boyer, 2007).

¹⁴ Programma di ricerca nel campo della teoria economica e della politica economica sorto in Francia all'inizio degli anni Settanta. Fu allora che alcuni economisti osservarono la rottura delle principali regolarità riguardanti le tendenze di lungo periodo del sistema economico fordista. Secondo la testimonianza dei suoi stessi padri fondatori (Aglietta, Boye, Coriat e Lipietz) la nascita della Scuola della Regolazione deve essere riferita alla congiuntura socioeconomica che, dopo il 1973, caratterizza la maggior parte dei paesi OCSE; si tratta della rottura irreversibile del modello di crescita proprio dei trent'anni successivi alla fine della seconda guerra mondiale (Boyer, 2007)

Per un certo periodo sembrò che il fordismo rappresentasse il futuro di tutta la produzione industriale, ciò tuttavia non si è verificato.

Il contesto storico che ha segnato la crisi del fordismo è caratterizzato da eventi economici di singolare gravità: in primo luogo, la sospensione della convertibilità del dollaro annunciato dal presidente Nixon nel 1971 che rappresentò la fine del sistema dei pagamenti internazionali fissato dalla Conferenza di Bretton Woods nel 1944¹⁵, in secondo luogo la crisi petrolifera del 1973¹⁶ (*ivi*).

L'integrazione dei mercati finanziari globali e la maggior interdipendenza monetaria e finanziaria delle economie nazionali ebbero un significativo impatto sull'economia nazionale e internazionale. Integrazione dei mercati finanziari vuol dire che le politiche macroeconomiche di un paese hanno un impatto significativo sul benessere economico di altri paesi (Gilpin, 2009).

Contemporaneamente si sono verificati anche importanti cambiamenti a livello di consumo globale: i mercati di massa, che avevano fatto la fortuna del fordismo, cominciarono ad essere sostituiti da mercati di nicchia caratterizzati dalla produzione di beni innovativi di alta qualità. L'organizzazione fordista era troppo rigida per riuscire ad adeguarsi a tali cambiamenti, per cui, col tempo, si è proceduto alla modifica dei sistemi di produzione in modo da poter operare in maniera più flessibile (Giddens, 2006).

L'industria è, dunque, andata incontro a dei cambiamenti radicali: in primo luogo, non ha più avuto bisogno di grandi dimensioni e perciò neppure di un bacino di manodopera concentrato entro i confini urbani; in secondo luogo non deve più tenere insieme la fase della produzione materiale con quella progettuale e

¹⁵ Con la rottura degli accordi di Bretton Woods i pagamenti del mondo occidentale non sarebbero stati più regolati mediante il dollaro in un sistema di cambi fissi. Il passaggio dal sistema dei cambi fissi ai cambi flessibili innescò una rivoluzione monetaria dalle conseguenze impreviste anche per la maggior parte degli economisti. Lo sviluppo del nuovo sistema finanziario internazionale accelerò la successiva deregolamentazione dei sistemi finanziari nazionali, l'abolizione del controllo dei movimenti di capitali in numerosi paesi nonché la dimensione e la velocità sempre maggiori dei flussi finanziari, crescita resa possibile dalle moderne comunicazioni e dai nuovi strumenti e tecniche finanziari (Gilpin, 2009)

¹⁶ L'enorme surplus monetario dell'OPEC seguito alla crisi petrolifera e la necessità di riciclare questi fondi diedero un ulteriore, importante contributo allo sviluppo del mercato finanziario internazionale (Gilpin, 2009).

ideativa. La produzione materiale si è de-localizzata in base ai costi del lavoro comportando un riposizionamento delle attività lavorative dei settori industriali che ha di fatto spostato la produzione dai Paesi industriali più avanzati ai Paesi che oggi vengono definiti *a rapido sviluppo*¹⁷ in cui il costo del lavoro era più basso. Al contrario, la ricerca, la progettazione, la creazione di nuovi prodotti collegata alle nuove professionalità sono prerogative di pochissime città, in particolare di quelle definite «globali» nelle quali vi sono il controllo dei flussi finanziari, risorse umane altamente qualificate, tecnologie più avanzate, condizioni culturali orientate verso l'innovazione e la ricerca e una buona qualità urbana, perlomeno per le fasce di popolazione che hanno un ruolo chiave in questo complesso processo di sviluppo (Mazzette, 2007).

Tutti questi cambiamenti rappresentano un radicale allontanamento dai principi del fordismo. Giddens, citando Piore e Sabel (1984), sostiene che si sia entrati nel *post-fordismo*: una nuova era di produzione capitalistica in cui la flessibilità e l'innovazione sono massimizzate per soddisfare le richieste di un mercato che esige prodotti diversificati e su misura per il cliente (Giddens, 2006).

Il termine viene usato per indicare una serie di cambiamenti tra loro collegati che si stanno verificando non solo nel lavoro e nella vita economica, ma che stanno riguardando anche la società, l'architettura, l'urbanistica e in altri campi¹⁸. A tal proposito, Harvey sostiene che, negli ultimi decenni, il «postmodernismo» sia divenuto il concetto con cui confrontarsi e spiega come i cambiamenti in atto abbiano influito nelle varie discipline, a cominciare dall'architettura.

L'architetto del paesaggio Charles Jenks, continua Harvey, indica nelle ore 15 e 32 del 15 luglio 1972 il momento simbolico della fine del modernismo e del

¹⁷ Mazzette distingue tra le città di tipo moderno, *a sviluppo avanzato*, che hanno attraversato tutte le fasi industriali dall'Ottocento in poi, superando il declino del sistema di produzione fordista, e quelle cosiddette *a rapido sviluppo* che, al contrario, sono passate direttamente alla fase attuale senza aver consumato le precedenti (Cfr. Mazzette-Sgroi, 2007)

¹⁸ Harvey segnala, ad esempio, la transizione al romanzo postmoderno caratterizzato dal «passaggio da un tipo di prospettiva che permetteva al modernista di cogliere meglio il significato di una realtà complessa, e tuttavia singolare, alla messa in primo piano di questioni relative al modo in cui realtà radicalmente diverse possono coesistere, collidere e compenetrarsi (Harvey, 2015).

passaggio al *postmoderno*¹⁹: precisamente il momento in cui il complesso Pruitt-Igoe²⁰ di Saint Louis fu demolito in quanto ambiente inabitabile per le persone di basso reddito cui era destinato. Da quel momento, le idee dei CIAM²¹, di Le Corbusier e degli altri esponenti dell'«alto modernismo» lasciarono uno spazio sempre maggiore a tutta una serie di possibilità; era giunto il momento, sostenevano architetti come Venturi, Scott-Brown e Izenour di costruire per la gente e non per l'Uomo. Le torri di vetro, i blocchi di cemento armato, le lastre di acciaio che sembravano travolgere il paesaggio urbano e in nome dei quali ogni ornamento era considerato un delitto, hanno lasciato il progressivamente posto a edifici decorati, a imitazioni di piazze medievali e di villaggi di pescatori, a case di gusto locale o progettate su misura, a fabbriche o magazzini rinnovati, a paesaggi restaurati di ogni tipo: tutto questo in nome della creazione di un ambiente urbano più «soddisfacente» (Harvey, 2015).

Raimondo Strassoldo nel saggio *Aspetti sociologici dell'urbanistica postmoderna* (2003) propone un modello idealtipico di architettura postmoderna caratterizzata dal recupero delle tradizioni storiche e degli stili del passato, del principio dell'ornamento, della decorazione, tabuizzata per mezzo secolo, delle tradizioni locali riferendosi al contesto urbano in cui si situa e, nel fare ciò, fa pieno uso dei colori, sperimenta materiali di rivestimento diversi, adotta forme

¹⁹ Alfredo Mela definisce una sorta di convenzione linguistica quella che accetta come possibile etichetta rappresentativa dell'inversione del clima culturale l'aggettivo «postmoderno», variamente abbinato a sostantivi ed usato in tutte le sue possibili modulazioni grammaticali. Molti, analizza Mela, considerano il concetto di «postmoderno» come una nozione vaga, inconsistente, in alcuni casi persino fuorviante; tuttavia questa nozione ha assunto, soprattutto tra gli anni Ottanta e Novanta, un ruolo centrale nel dibattito culturale. Va riconosciuto al postmoderno il carattere di rappresentare non tanto l'espressione di una proposta culturale rigorosa, quanto, piuttosto, di in «clima» pervasivo, che tocca diversi ambiti della vita intellettuale e persino della vita sociale, restando, però sempre aperto a diverse interpretazioni e sviluppi (Mela, 1990).

²⁰ Il complesso Pruitt-Igoe è stato un grande progetto urbanistico sviluppato a metà degli anni Cinquanta a Saint Louis dall'architetto Minoru Yamasaki, autore anche del World Trade Center di New York. Il complesso è una versione riuscita della «macchina per abitare» di Le Corbusier.

²¹ Congressi Internazionali d'Architettura Moderna, riuniti per la prima volta nel 1928 in Svizzera. Nella Dichiarazione di La Sarraz gli architetti riuniti al Congresso insistono sul fatto che *costruire è una attività elementare dell'uomo, strettamente legata all'evoluzione della vita; li unisce l'intenzione di ricercare la armonizzazione degli elementi presenti nel mondo moderno e di riportare l'architettura al suo vero compito che è di ordine economico e sociale ed è totalmente al servizio della persona umana* (Le Corbusier, 2014)

diverse, soprattutto curve, asimmetriche e irregolari. I luoghi in cui sorgono le espressioni paradigmatiche dell'architettura postmoderna, sostiene Strassoldo, sono le grandi città dell'Occidente, e le isole di opulenza nel resto del mondo. Si tratta per lo più di realizzazioni di iniziativa privata, o solo parzialmente pubblica. Uno dei tratti più tipici del postmoderno, infatti, è il declino del ruolo dello Stato e delle istituzioni elettive nel governo del territorio. Prova ne sia che, nelle città postmoderne, le architetture più monumentali, per dimensioni, qualità e originalità formale e innovazioni tecniche non sono più quelle che ospitano le massime istituzioni pubbliche, ma le grandi società private, specie quelle operanti nel settore terziario: banche, finanza, assicurazione (*ivi*).

Strassoldo nella sua analisi, raggruppa i luoghi più caratteristici dell'architettura e dell'urbanistica moderna in tre categorie: la prima comprende le nuove città del tempo libero e del divertimento, ad esempio Los Angeles o Disneyland e le città simulate; la seconda le cattedrali del consumo materiale e culturale e la terza che include i vecchi centri storici rinnovati.

I cosiddetti «quartieri culturali» o «quartieri alla moda» sono considerati come distretti postindustriali (Bovone et al., 2005). Su di essi si concentra l'attenzione congiunta di sociologi urbani e dei sociologi della cultura. Si tratta di *aree in trasformazione e perciò composite, dove il circuito dei beni alla moda è tutto compresente, luoghi di produzione, comunicazione, consumo di beni per definizione immateriali e non durevoli, di servizi eminentemente di vetrina, laboratorio per il rilancio della città contemporanea (ivi)*. Anche la popolazione residente tende a cambiare favorendo un processo di *gentrification*²²: variando la composizione degli abitanti e anche delle attività economiche del quartiere,

²² E' uno dei processi urbani più noti, studiati e caratteristici degli ultimi decenni e consiste nella trasformazione dei caratteri socio-economici di alcune aree urbane. Aree urbane degradate vengono rinnovate e diventano luoghi di residenza per i ceti medi e medio - alti. Il fenomeno ha avuto origine nelle città americane ed europee a partire dalla fine degli anni Settanta e si è intensificato negli anni Ottanta, quando professionisti ad alto reddito, attirati dai bassi costi degli immobili e dalla vicinanza con il centro, hanno investito nel rinnovo e nella ristrutturazione di edifici, dando avvio ad un movimento di ritorno dei ceti medio - alti nella aree centrali della città. Il termine è stato usato per la prima volta dalla sociologa Ruth Glass per descrivere l'arrivo di persone con redditi da classe media in quartieri centrali di Londra precedentemente occupati da gruppi a basso reddito (Parker, 2006).

cambia in larga parte la destinazione d'uso degli edifici esistenti e i loro look esteriore, recuperato alle esigenze estetiche del nuovo gusto urbano; il quartiere creativo diviene, dunque, il distretto postindustriale del Duemila, distretto dell'immateriale o distretto dell'immaginario, caratterizzato non dalla produzione di merci in serie, ma dalla produzione di idee o di prototipi, oppure di significati ancorati a supporti materiali prodotti altrove e localmente solo ideati o passati di mano (*ivi*).

Dal punto di vista sociale, la transizione postindustriale ha determinato nuove forme sociali. Tale transizione ha segnato la fine di un modo di essere della società mondiale, ovvero quello inaugurato con l'industrializzazione della base produttiva e la modernizzazione culturale, e la transizione verso un altro modo, qualitativamente differente, definibile come «postindustriale»²³ (Mela, 1990).

Le società più avanzate, sostiene Mela, grazie all'impatto delle nuove tecnologie informatiche ed alla accelerazione delle comunicazioni a distanza, hanno acquisito e stanno acquisendo tutt'ora livelli di complessità prima mai conosciuti e modalità di organizzazione interna tali da rendere obsoleta ogni loro rappresentazione ancora caratterizzata dal funzionalismo e dall'organicismo; non è più pensabile immaginarle come entità meccaniche ed organiche nelle quali siano riconoscibili parti semplicemente specializzate nello svolgimento di funzioni rigidamente definite, ed orientati al raggiungimento di stati ottimali. Occorre saper individuare nuovi paradigmi, capaci di porre l'accento sulla varietà e sulla simultaneità decentrata dei processi che danno vita alle forme sociali e incessantemente le modificano (Mela, 1990).

²³ Mela precisa che, a differenza del termine «postmoderno», importato dalla sociologia da altri ambiti della cultura, il concetto di «società postindustriale» è di derivazione specificamente sociologica (Mela, 1990). Il concetto di società postindustriale venne introdotto dai lavori di Alain Touraine (*La société post-industrielle*, 1969) e di Daniel Bell (*The coming of post-industrial society*, 1973). Nell'espressione *postindustriale* Touraine metteva l'accento su 'post', Bell su 'industriale'. Tuttavia, per entrambi, ciò che si stava formando era un nuovo tipo di società che, come la società industriale, doveva essere definito sulla base di un modo di produzione piuttosto che di altre caratteristiche sociali o di un processo di trasformazione economica e sociale. Negli anni in cui i due autori pubblicarono i rispettivi lavori, si potevano percepire i profondi mutamenti della società industriale, ma non era ancora possibile descrivere e analizzare il nuovo tipo di società che si andava formando, l'utilizzo del termine società postindustriale è divenuto, dunque, assai largo solo in tempi più recenti rispetto alla pubblicazione dei due saggi (Enciclopedia delle Scienze Sociali, 1998).

A proposito della nuova morfologia sociale della città Martinotti (1993) suggerisce la suddivisione di coloro che gravitano intorno alle metropoli contemporanee in *quattro popolazioni*²⁴ principali: gli *abitanti*, i *pendolari*, i *city users* e i *businessman*.

La città tradizionale si identificava in gran parte con i suoi abitanti che vivevano e lavoravano entro le sue mura. Vi era una coincidenza sia spaziale che sociologica tra la popolazione notturna e quella diurna. Tuttavia, con l'aumento della capacità produttiva degli impianti e i numerosi altri fattori di concentrazione legati allo sviluppo industriale, alimentando un crescente flusso di immigrati dalle aree rurali e dalle periferie in genere, provocarono un progressivo ampliamento delle aree peri-urbane. Ciò comportò l'avvio di una seconda fase caratterizzata dalla crescente scissione territoriale tra popolazione notturna e popolazione diurna ovvero tra coloro che abitano in città e coloro che vi lavorano soltanto. Si tratta dell'inizio della *forma metropolitana* che, complice la diffusione della motorizzazione privata e la fuga nei sobborghi delle classi medie, si afferma originariamente nei paesi anglosassoni per poi diffondersi anche in Europa, sia pure con diversa morfologia sociale. In entrambi i casi, tuttavia, si sviluppa il pendolarismo, fenomeno che ha fortemente caratterizzato la metropoli di prima generazione²⁵. Agli *abitanti* e ai *pendolari* si sono aggiunti i *consumatori metropolitani* o *city users*: popolazione che si reca in città per consumare servizi pubblici e privati, ineliminabili nuovi cittadini della metropoli di seconda generazione. Così come la popolazione dei *pendolari*, anche quella dei *consumatori* è temporanea, ma ha esigenze e abitudini differenti da quelle della popolazione diurna che si reca in città per ragioni di lavoro, e produce nuove e

²⁴ Il concetto di *popolazione* è ritenuto da Martinotti più adeguato rispetto a quello di *classe*. Quest'ultimo concetto, sostiene Martinotti, presuppone attori collettivi più o meno organizzati o comunque impegnati in un tipo di conflitto riconducibile a *cleavages* economici, istituzionali e politici individuabili dall'analisi in modi relativamente agevoli da un punto di vista teorico; si assume che i singoli attori agiscano in base a valori comuni o a organizzazioni che orientano l'azione e trasmettono i valori da un individuo all'altro. Al contrario, le popolazioni sono aggregati di individui e per interpretarne il comportamento non è necessario far ricorso ad alcun assunto forte sulla loro razionalità collettiva (Martinotti, 1993).

²⁵ La metropoli di prima generazione si sviluppa in concomitanza con la maturità industriale, favorita dalla diffusione delle tecnologie della mobilità.

diverse conseguenze sia sull'organizzazione del traffico che sulle caratteristiche dei settori urbani che ne sono investiti. Se, infatti, da un lato la popolazione dei pendolari che sta in città per ragioni di lavoro è complessivamente concentrata all'interno delle organizzazioni produttive (fabbriche, uffici, negozi) in cui trascorre la maggior parte del tempo speso in città, la nuova popolazione temporanea di *consumatori metropolitani* fa un uso intenso della città e dei suoi spazi pubblici. A queste tre popolazioni se ne aggiunge una quarta costituita da quanti si recano in città per affari o scambi. Si tratta di persone che arrivano per un periodo limitato di tempo, ma di solito superiore alla giornata, per riunioni di affari, incontri, convegni, visite ai clienti e altre incombenze simili. Questa quarta popolazione dispone, in proprio o ancor più spesso per conto delle organizzazioni che li inviano, di ingenti risorse monetarie e richiedono servizi di livello elevato e che si muove su piste specializzate (*strips*) con alberghi, ristoranti, night-club e teatri spesso appartenenti a una medesima «catena» o marchio rintracciabile in più città. La città è da sempre un polo attrattivo per pellegrini, mercanti o viaggiatori, tuttavia, nelle metropoli contemporanee questa funzione ha assunto una importanza crescente grazie alla progressiva trasformazione delle economie urbane in economie di servizi. La popolazione dei *metropolitan businessman* ha funzioni economiche attive, ha consumi più qualificati e si dirige prevalentemente verso i centri delle metropoli produttive. Martinotti prosegue la sua analisi sostenendo che sarà soprattutto l'interazione tra queste quattro popolazioni a caratterizzare e plasmare le metropoli contemporanee (Martinotti, 1993).

La città postmoderna si configura, dunque, come un *patchwork* di sensazioni, di immagini, di punte tecnologiche, di nuovi prodotti e di nuovi consumi urbani che affascina e al contempo appare sfuggente e privo di logica organizzativa (SgROI, 2001). Dalla complessità che caratterizza le nuove forme urbane scaturiscono diversi modi di leggere la città postmoderna.

Borja e Castells (2002) sostengono che il processo di globalizzazione e l'informatizzazione dei processi di produzione, distribuzione e gestione alterino in profondità la struttura spaziale e sociale delle città.

La globalizzazione dell'economia, secondo i due autori, non porta alla dispersione spaziale delle funzioni, né alla concentrazione esclusiva delle funzioni gestionali in poche aree metropolitane, ma bensì ad un sistema urbano globale, una rete di nodi urbani a differenti livelli e con diverse funzioni, che si estende su tutto il pianeta e funge da centro nervoso della nuova economia (Borja, Castells, 2002).

Ciò che caratterizza la nuova logica della dislocazione industriale e la discontinuità geografica basata su un sistema produttivo territorialmente estremamente diffuso. «Il nuovo spazio industriale è organizzato attorno a flussi di informazione che al tempo stesso separano e riuniscono le loro diverse componenti territoriali, in accordo con i cicli e le imprese. Questa logica spaziale delle imprese informatiche si diffonde alle industrie [...]. Il risultato è l'emergere di uno spazio industriale caratterizzato da una molteplicità di reti globali le cui intersezioni, inclusioni ed esclusioni trasformano la nozione stessa di dislocazione industriale: siamo passati dalle zone di produzione ai flussi di produzione» (*ivi*).

Borja e Castells, riprendendo la dicotomia proposta da Castells in *The Rise of the Network Society* (1996), ipotizzano che la nuova logica spaziale sia caratterizzata dal dominio dello spazio dei flussi, strutturati in circuiti elettronici che collegano globalmente tra loro i nodi strategici della produzione e della gestione (Castells, 1996). In opposizione allo spazio dei flussi vi è invece lo spazio dei luoghi inteso come «forma territoriale di organizzazione della vita quotidiana e come forma esperita dalla grande maggioranza degli esseri umani» (*ivi*).

Insistendo sulla dicotomia globale - locale, Borja e Castells riconoscono nello spazio dei flussi uno spazio *globalmente integrato*, e nello spazio dei luoghi uno spazio localmente frammentato; uno dei meccanismi essenziali nella nostra epoca, proseguono i due autori, è il dominio dello spazio dei flussi su quello dei luoghi che dà vita a due distinti universi (Borja, Castells, 2002).

Saskia Sassen connette al processo di globalizzazione la formazione di un nuovo tipo di metropoli che definisce «città globali» (Sassen, 1997) intese come «luoghi strategici per la gestione dell'economia globale, la produzione dei servizi

avanzati e lo svolgimento delle operazioni finanziarie; sono anche i luoghi chiave per l'insediamento delle strutture che provvedono ai servizi avanzati e alle telecomunicazioni, due fattori indispensabili per l'attuazione e la gestione e la gestione delle attività economiche globali», è proprio nelle città globali che «tendono altresì a concentrarsi i quartieri generali delle imprese, specialmente delle multinazionali» (Sassen, 2003). Sassen individua cinque caratteristiche essenziali delle città globali: in primo luogo, la dispersione geografica delle attività di un'azienda in diversi paesi, in secondo luogo; la decisione di molte aziende di affidare le loro operazioni amministrative e finanziarie a fornitori di servizi specializzati esterni, in terzo luogo, la crescente dipendenza da «economie di agglomerazione» in cui servizi specializzati e personale qualificato forniscono informazioni e conoscenze specifiche per un particolare ambiente urbano che consente maggiore velocità e flessibilità nel rispondere alle domande del mercato rispetto a quanto si potrebbe fare usando le risorse interne. La quarta caratteristica riguarda invece il fatto che le aziende globali possono contare su una maggiore libertà per poter spostare i propri centri direzionali, perché molte di loro hanno affidato le loro funzioni specializzate all'economia di agglomerazione e non hanno, pertanto, più necessità di stare vicino ai loro fornitori di servizi. Infine, la Sassen individua nella crescita dei servizi specializzati business-to-business un fenomeno che sta portando alla creazione di sistemi urbani transnazionali in cui le sorti economiche di queste città sono sempre meno legate ai loro hinterland o alle loro economie nazionali (Sassen, 1997, 2003).

Un aspetto chiave della città postmoderna è il *consumo*. «Studiare il consumo *della e nella* metropoli significa affrontare problemi che, più in generale, hanno a che fare con i cambiamenti dei processi produttivi e lavorativi; con la natura immateriale e ad alto contenuto innovativo di tutti quei prodotti e servizi avanzati che rendono un ambiente urbano/metropolitano competitivo e centrale; con articolazioni territoriali mutevoli, flessibili, polimorfiche; con politiche urbane che diventano, anch'esse, strumenti di promozione e amplificazione del consumo» (Mazzette-Sgroi, 2007).

Caratteristica della metropoli del XXI secolo è quella di essere il «luogo di attivazione del popolo dei consumatori urbani, con i suoi spazi, il suo corredo monumentale ed architettonico, i suoi riti e le sue ribalte» (*ivi*).

Secondo gli economisti, il consumo rappresenta il fine ultimo dell'attività economica, il punto d'incontro tra i bisogni dell'individuo e la capacità di soddisfarli tramite l'offerta sul mercato di corrispondenti beni e servizi. Si tratta di una visione piuttosto semplificata che non tiene conto di numerosi altri aspetti. Simmel e Veblen sono i due sociologi che hanno maggiormente insistito sullo stretto legame tra la città moderna e la diffusione sociale dei consumi: il consumo come agire sociale.

Nell'economia contemporanea l'aumento dei consumi costituisce *una inesorabile fase evolutiva* dello sviluppo produttivo (*ivi*).

Spesso, i beni e servizi che ci sono resi disponibili nella città sono veicoli di informazione, contrassegni visibili dei valori e dei significati di una cultura e delle aspirazioni che questa consente e promuove negli individui; attraverso il consumo l'individuo apprende e partecipa alle dinamiche sociali, economiche, tecnologiche e culturali (*ivi*). «Grazie ai crescenti significati simbolici attribuiti ai beni e servizi, le scelte di consumo contribuiscono a costruire l'identità delle persone, a dare un senso alle loro esperienze e a comunicare con gli altri» (Vicari Haddock, 2004).

Sarà proprio la città ad offrire agli individui una molteplicità di pratiche di consumo tale da consentir loro di apprendere, di confrontarsi, di sentirsi pienamente immersi nel fluire degli avvenimenti e dei mutamenti (Mazzette-SgROI, 2007).

Capitolo II

Detroit: storia, sviluppo e declino della capitale dell'automobile

2.1. La fondazione della città

La storia della città di Detroit è relativamente recente, se paragonata a quella, ad esempio, delle città europee. Tutto ebbe inizio il 24 luglio del 1701 con lo sbarco di Antoine de La Mothe Cadillac sulle rive del fiume Detroit. Il 5 giugno 1701 Cadillac partì da Montreal con un equipaggio costituito da cento Francesi-Canadesi e cento Indiani Algonquin a bordo di 25 grandi canoe per stabilire un nuovo insediamento francese lungo le rive inferiori dei Grandi Laghi. Ad accompagnare l'equipaggio vi erano anche due luogotenenti, due preti, cinquanta soldati e cinquanta fra viaggiatori e coloni. L'equipaggio, una volta giunto al lago Huron, seguì la linea costiera orientale, passò il lago St. Claire e giunse a Grosse Isle sul Detroit River. All'imbrunire del 23 luglio, dopo aver affrontato un viaggio di circa 600 miglia, si accamparono presso Grosse Isle. Il mattino seguente, si misero alla ricerca di un luogo adatto alla costruzione di una città fortificata Cadillac chiamò il forte Fort Ponchartrain du Detroit, in onore del Ministro della Marina francese, il Conte Ponchartrain (Poremba, 2001; Martelle, 2012).

Il piano di Cadillac consisteva nel trasformare il forte in un importante e strategica sede commerciale. Non appena la notizia della fondazione del nuovo insediamento cominciò a diffondersi, furono in tanti a spostarsi verso Detroit per commerciare. Nel giro di pochi mesi, nel villaggio, sbarcarono un gran numero di coloni francesi: nel 1710 le famiglie francesi erano 74 (Poremba, 2001).

Nei pressi del forte si stabilirono gli Ottawa, gli Hurons, i Potawatomi e i Fox Indians, tribù rivali che fino a quel momento avevano vissuto lontane, si ritrovarono a vivere fianco a fianco e a contendersi la protezione e le opportunità di commercio offerte dai francesi. La convivenza tra i circa seimila Indiani e i francesi proseguì pacificamente sino al 1712 quando i Fox Indians, alleati con gli

Inglese, promisero che avrebbero sorpreso e catturato gli abitanti di Detroit. Il piano, programmato da mesi, iniziò con lo stanziamento dei Fox capeggiati dal capotribù Lalima, a poca distanza dalla zona nord del forte. L'attacco dei Fox durò diciannove giorni e si concluse con la loro ritirata. Le tribù degli Huron, degli Ottawa e dei Potawatomi dimostratisi fedeli ai francesi, si imposero sui Fox Indians. Da quel momento, ebbe inizio il regime francese.

Tuttavia, in quegli anni il conflitto per la supremazia tra Francia e Inghilterra dominava il panorama politico europeo e interessò anche le colonie del Nord America, ma per gli statisti europei il conflitto nel Nord America era solo un evento secondario. Quando nel 1754 scoppiò la cosiddetta Guerra dei Sette Anni, la situazione apparve, però, ben diversa: il conflitto, iniziato in Pennsylvania e non in Europa, si scatenò per il controllo del territorio e non del trono ed ebbe effetti dirimpenti sul sistema europeo di alleanze e sugli equilibri di potere. La guerra terminò nel 1760 e costò ai francesi la perdita di quasi tutto l'impero del Nord America. Nello stesso anno, il 29 novembre, la guarnigione francese abbandonò Detroit consegnandola nelle mani degli inglesi: si avviava così il periodo definito da Martelle *the British decades*.

Quando gli inglesi acquisirono il controllo della città scoprirono che Detroit contava circa duemila abitanti e trecento edifici.

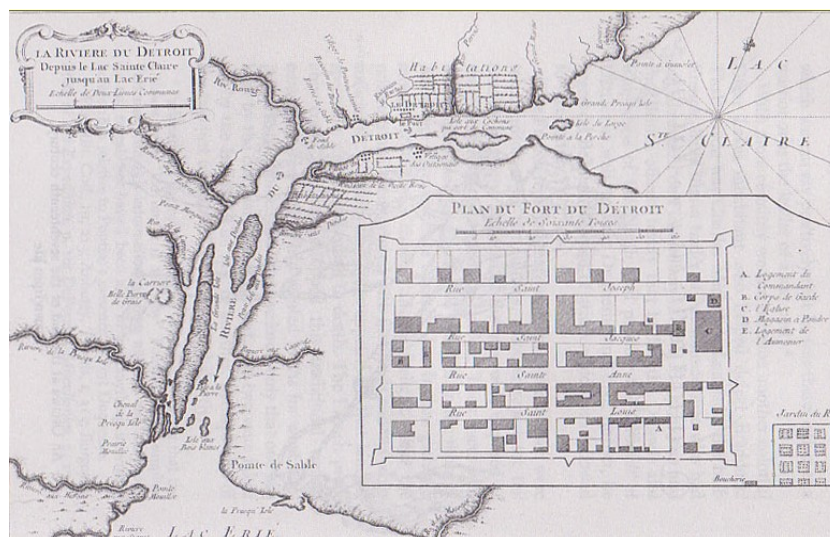


Figura 1 Detroit nel 1763 (Fonte History Detroit)

Con l'acquisizione della città da parte degli inglesi, l'intensa rivalità tra Francia e Inghilterra per il commercio delle pelli poteva considerarsi conclusa e i britannici riuscirono, così, a incrementare notevolmente le vendite nel settore (Poremba, 2001).

Tuttavia, la tranquillità a Detroit durò ben poco: nell'aprile del 1763 il capotribù degli Ottawa Pontiac convinse le tribù degli Huron, dei Potawatomi e dei Chippewa a sottoporsi alla sua leadership: ebbe così inizio la cosiddetta Guerra di Pontiac tra gli Indiani e gli Inglesi.

Il tentativo di assedio a Detroit ad opera degli Indiani per la cacciata degli europei fallì e fu lo stesso Pontiac a dichiarare la resa.

Dodici anni più tardi, però, le insofferenze degli abitanti delle colonie nord americane nei confronti degli inglesi divennero isostenibili. Nel 1775 ci furono i primi scontri armati fra le milizie dei coloni e l'esercito inglese nei pressi di Boston. Gli scontri si estero ben presto anche alle altre colonie ed evidenziarono l'inferiorità militare di queste ultime rispetto a un esercito, quello inglese, fra i più potenti del mondo in quel periodo.

Dal punto di vista militare, le prime fasi del conflitto non furono, dunque, favorevoli agli americani. La prima seria sconfitta alle truppe britanniche arrivò, infatti, solo nel 1777 a Saratoga. A favore degli indipendentisti cominciarono però ad agire alcuni importanti fenomeni esterni quali ad esempio la solidarietà dell'opinione pubblica europea e soprattutto degli intellettuali di matrice illuminista e il supporto di volontari provenienti da diversi paesi europei (il polacco Tadeusz Kosciuszko o il francese La Fayette).

L'aiuto decisivo ai ribelli americani giunse, però, dall'intervento in loro favore delle potenze europee rivali dell'Inghilterra che videro nella guerra d'indipendenza l'occasione propizia per rifarsi delle sconfitte subite nella guerra dei Sette anni o per rimettere in discussione la superiorità navale e mercantile della Gran Bretagna.

Durante la Rivoluzione, Detroit, nonostante l'arrivo di circa trecento soldati inglesi, non fu teatro di battaglie, ma servì sia come base per l'invio di truppe in

Ohio, sia come prigionie per i quasi cinquecento americani fatti prigionieri dalle truppe inglesi.

Nell'estate del 1781 l'arrivo di una flotta francese consentì agli americani di passare al cotrattacco e porre sotto assedio Yorktown, in Virginia. Con la resa di Yorktown, la guerra poteva dirsi conclusa.

L'anno successivo furono avviate le trattative di pace che si conclusero con la stipula del trattato di Versailles del 1783 con il quale la Gran Bretagna riconobbe l'indipendenza delle tredici colonie, ma conservava intatto il resto del suo impero salvo alcune concessioni a Spagna e Francia.

De Tocqueville (1835) a proposito degli esiti della rivoluzione scrisse: «gli emigranti che si stabilirono in America al principio del XVII secolo liberarono in certo modo il principio democratico da tutto ciò che nella vecchia Europa lo soffocava e lo trapiantarono nel nuovo mondo, dove è cresciuto liberamente e, progredendo coi costumi, si è sviluppato nelle leggi».

L'assemblea costituente che si incaricò di redigere la nuova costituzione radunava gli intelletti migliori e le anime più nobili che fossero mai apparse nel nuovo mondo, George Washington la presiedeva. Il corpo delle leggi organiche da essa deliberate fu adottato dal popolo, e tutti gli Stati lo approvarono successivamente. Il nuovo governo federale entrò in funzione nel 1789 (de Tocqueville, 1835).

Il Michigan divenne parte degli Stati Uniti d'America, sebbene gli inglesi rifiutarono di abbandonare Detroit sino al 1796 quando dichiararono la resa al Capitano dell'US Army Porter: a tredici anni dalla fine della Rivoluzione Americana, anche Detroit divenne ufficialmente una città degli Stati Uniti d'America.

2.2 Detroit nel XIX secolo

All'inizio del XIX secolo, la città continuava ad essere un importante centro per il commercio del pellame, ben fornita di taverne e negozi in cui i viaggiatori potevano alloggiare e scambiare i loro prodotti.

Nel 1805 Detroit divenne capitale dello Stato del Michigan. Quello stesso anno, la mattina dell'undici giugno, dal fienile del fornaio della città, John Harvey, si scatenò un incendio che in pochi secondi si propagò agli edifici circostanti: Detroit fu rasa al suolo (Poremba, 2001).

Il governatore territoriale William Hall e, soprattutto, il presidente della Corte Suprema Augustus Woodward si misero subito al lavoro per avviare la ricostruzione della città: fu approvato e implementato il Woodward's Plan, basato sul progetto creato per la nuova capitale della nazione, Washington.

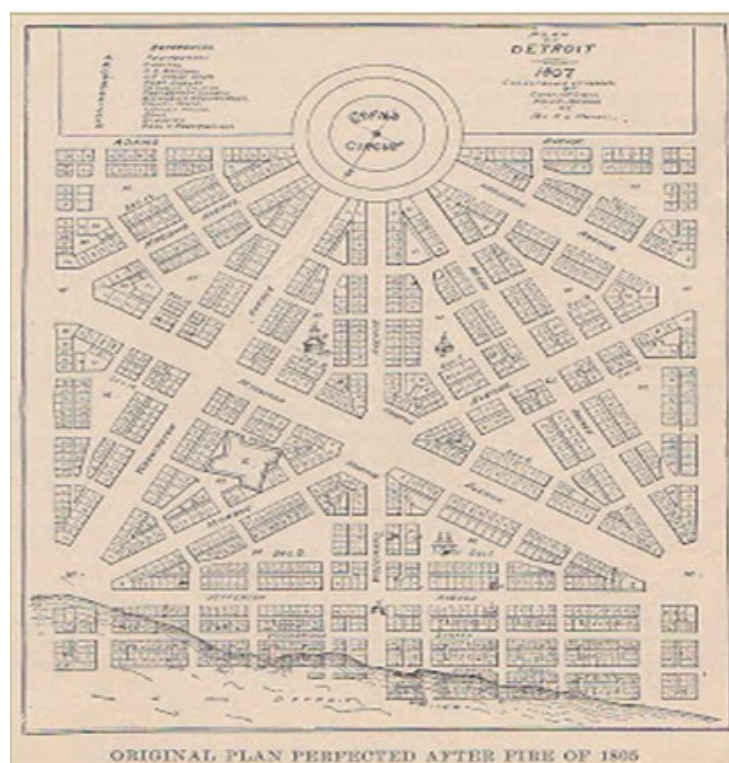


Figura 2 Il Piano Woodward del 1807

Il piano consisteva in un triangolo equilatero con i lati di quattromila piedi ciascuno, suddivisi in sei sezioni da una linea perpendicolare che da ciascun angolo si biforca verso il lato opposto, con piazze e altri spazi aperti dove intersecano i viali della Sesta e della Dodicesima Strada (Woodford, 1953).

Il progetto prevedeva che la città fosse costituita da sezioni simili, riproducibili ed estendibili per alcune miglia lungo il Detroit River o, in generale, laddove necessario per ragioni legate alla fisiologica crescita della città o per ragioni di interesse pubblico.

Il piano, per lo meno nella sua prima unità, è visibile ancora oggi: il vertice del triangolo è a Grand Circus Park, l'intersezione dei viali è, invece, ben visibile a Campus Martius, cuore di Downtown.

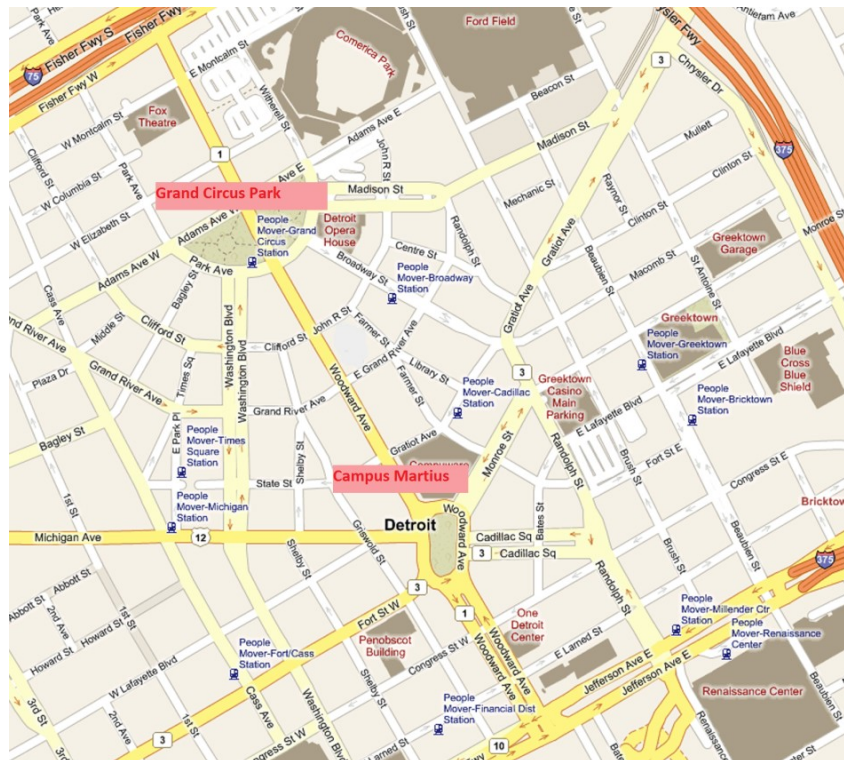


Figura 3 Downtown Detroit

La prima unità fu progettata per una popolazione di circa cinquantamila abitanti. La scelta di collocare la base di un altro triangolo lungo quella di uno già esistente, avrebbe permesso di estendere il piano. Tuttavia, a causa dell'avidità

degli speculatori edilizi e della classe politica, il piano Woodward fu abbandonato dopo undici anni (Poremba, 2001, Thomas et al., 2015; Larsen et al., 2006).

Qualche anno più tardi, gli Stati Uniti dovettero affrontare il test di un nuovo conflitto. Nel 1807 il presidente americano Thomas Jefferson impose l'embargo delle esportazioni in seguito all'acuirsi delle ostilità con la Francia e, soprattutto, con la Gran Bretagna. Quest'ultima, impegnata nelle guerre napoleoniche, compì una serie di soprusi nei confronti delle navi americane, catturandole e sequestrando i marinai. La tensione tra Londra e Washington si acutizzò e il presidente giocò la carta dell'embargo come rappresaglia, revocato solo nel 1810.

Nonostante ciò, i soprusi delle navi inglesi proseguirono così come proseguì l'impegno inglese nelle guerre napoleoniche. La Gran Bretagna, dal Canada, continuava a intrattenere rapporti con le tribù indiane dell'Ovest, alimentando la loro resistenza all'espansione dei coloni. Il governo del presidente Madison decise così di dichiarare guerra all'Inghilterra, spaccando in due l'opinione pubblica americana: a favore del conflitto erano soprattutto gli esponenti del Sud e quelli dei nuovi territori dell'Ovest. I coloni di queste aree erano, infatti, avidi di nuove terre e speravano, sconfiggendo l'Inghilterra, sia di spezzare la resistenza dei nativi, sia di estendere ulteriormente i confini della nazione, fino ad includere l'intero Canada.

La guerra fu dichiarata nel 1812, ma gli Stati Uniti dimostrarono tutta l'impreparazione militare derivante da un sistema di governo debole e decentrato: le truppe americane riportarono ripetute e dure sconfitte.

Sebbene gli inglesi riuscirono a mettere a ferro e fuoco la città di Washington, nel 1814, furono incapaci di sottomettere un paese così vasto e privo di centri nevralgici: nel 1815 la pace di Ghent confermò sostanzialmente lo *status quo* esistente prima del conflitto (Bergamini, 2010).

Il conflitto non fu, comunque, privo di conseguenze: l'interruzione delle relazioni commerciali funse da stimolo per le manifatture locali, seppur esasperando, al contempo, il contrasto tra Nord e Sud del Paese.

La guerra del 1812 lasciò Detroit e le aree circostanti in una situazione di quasi totale devastazione. Gli inglesi avevano bruciato tutti gli edifici in legno presenti prima di abbandonare il forte, gli indiani avevano invece distrutto le aree intorno alla città destinate alle fattorie bruciando granai e sparando al bestiame.

Dal 1816 in poi la situazione in città cominciò a migliorare. La fine della guerra coincise con lo spostamento di un imponente flusso migratorio da occidente verso a nord-ovest. Inizialmente il Michigan non ne fu interessato, ma le cose cambiarono rapidamente e nel giro di cinque anni la popolazione di Detroit passò da mille a tremila abitanti (Porembo, 2001).

Nel 1818 il *Walk-in-the-Water*, il primo battello a vapore ad attraversare il Lago Erie, sbarcò a Detroit. Nel giro di poco tempo, i battelli a vapore cominciarono a viaggiare ad orari regolari facendo registrare un volume di traffico in costante aumento.

Nel 1819 delle 232 attività commerciali presenti in città 24 erano nel settore tessile e alimentare, vi erano 12 calzolerie, 18 sartorie, 6 cappellerie e, antipatrina dei tempi, una fabbrica di carrozze e calessi (Martelle, 2012)

L'apertura delle terre pubbliche in Michigan, determinò una consistente ondata migratoria proveniente da Est.

Tuttavia, uno degli eventi che ebbe maggiore conseguenze sullo sviluppo della città fu l'apertura, nel 1825, del Canale Erie. Il Canale collegava i Grandi Laghi all'Oceano Atlantico, agevolando il passaggio verso occidente degli abitanti. Detroit vide così aumentare la sua popolazione che nel 1836 raggiunse i settemila abitanti (Porembo, 2001; Martelle, 2012).

In realtà, uno dei principali fattori responsabili dell'aumento della popolazione è legato al flusso di immigrati tedeschi e irlandesi che in quel periodo sbarcarono in città (*ivi*). I tedeschi, in fuga dalle forti tensioni politiche e sociali della Germania, arrivarono in massa a Detroit durante gli anni Trenta dell'Ottocento, la maggior parte di loro era colta e aveva a disposizione denaro sufficiente per avviare piccole attività, birrifici e conserie nel Near West Side della città.

In questa zona si stabilirono anche i numerosi irlandesi sbarcati in città: Corktown divenne la sede della comunità irlandese in fuga dalle persecuzioni religiose in corso in Irlanda.

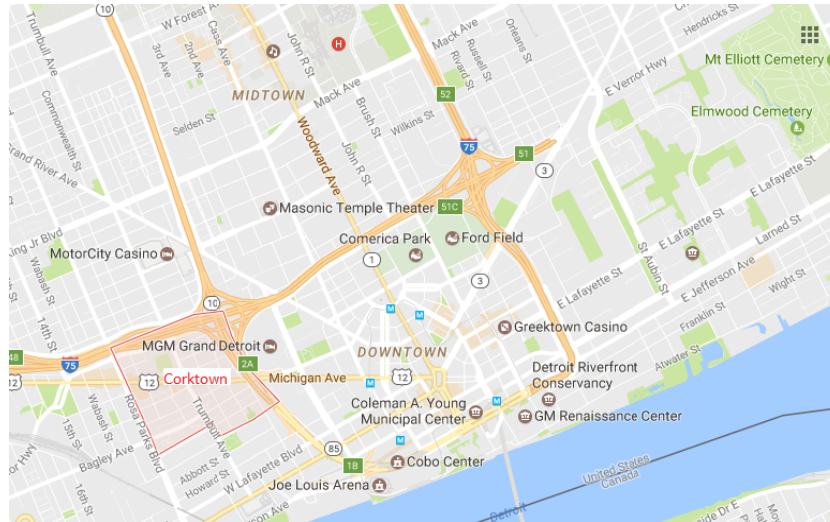


Figura 4 La zona di Corktown a Detroit

Nel 1834 Detroit contava 4973 residenti, 477 abitazioni, 64 tra negozi e magazzini, ma già tre anni più tardi la popolazione cittadina era aumentata a 9763 abitanti con più di 1300 negozi e abitazioni (Martelle, 2012).

Nella seconda metà dell'Ottocento Detroit era la città più grande dello Stato del Michigan e si apprestava a diventare una delle sedi commerciali più importanti dei neonati Stati Uniti. Dopo appena trentacinque anni dalla sua distruzione a causa del terribile incendio, Detroit era diventata una città cosmopolita di quasi diecimila abitanti, dotate di banche, chiese per i diversi credo religiosi²⁶, un museo ed un teatro, circhi e parchi pubblici, numerosi negozi di generi alimentari, abbigliamento, gioiellerie e librerie. La città, in quegli anni, cresceva anche dal punto di vista culturale: nel 1842 l'assemblea legislativa emanò un disegno di legge che autorizzava Detroit a costituire un sistema scolastico pubblico e un sistema fiscale a supporto della scuola pubblica (Poremba 2001).

²⁶ Negli Anni Quaranta dell'Ottocento le chiese a Detroit erano otto: sei destinate a presbiteriani, membri della Chiesa Episcopale, metodisti, luterani e afro americani e due ai cattolici di cui una per i francesi e una per accogliere inglesi, irlandesi e tedeschi.

Sul finire dell'Ottocento gli Stati Uniti furono protagonisti di una straordinaria crescita economica e di una consistente espansione demografica.

Le ondate migratorie provenienti dall'Europa contribuirono sensibilmente all'aumento della popolazione. In molte città del nord America l'industria, in particolare quella manifatturiera, era in continua espansione e ciò contribuì a trasformare gli Stati Uniti in una potenza mondiale. A Detroit questi aspetti erano più che mai evidenti: nel 1870 la popolazione era di circa ottantamila abitanti, la maggior parte dei quali nati all'estero, l'economia della città basata per lungo tempo sul commercio, cominciò a sfruttare le risorse naturali del territorio, soprattutto ferro e rame.

Alla fine del secolo, le industrie di punta erano quelle legate alla produzione del ferro, dell'acciaio, del tabacco, le fonderie e le officine meccaniche ed erano proprio gli immigrati a rispondere alla crescente domanda di manodopera.

In media la settimana lavorativa di un operaio di Detroit a fine Ottocento era pari a sessanta ore settimanali, di norma dieci ore quotidiane (Poremba, 2001; Martelle, 2012).

A partire dal 1890 l'America attraversò un periodo di declino economico che culminò nel 1893 con l'inizio di una grave depressione economica nota come *The Panic of 1893*. Quell'anno, un quarto delle ferrovie americane fallì, il prezzo dell'acciaio subì un crollo vertiginoso, 15 mila imprese e 158 banche dichiararono fallimento e dei 253 altiforni presenti nel Paese, ben 116 cessarono l'attività. L'industria ferroviaria, quella dell'acciaio e le miniere attraversano un periodo caratterizzato da continui scioperi causati dal taglio dei salari e dalla drastica riduzione delle ore di lavoro.

La depressione che seguì alla crisi del 1893 è considerata la più acuta dopo quella del 1929. Il tasso di disoccupazione raggiunse livelli mai toccati fino a quel momento. La gravità della depressione comportò gravi problemi a livello sociale sfociati in conflitti e violenza (Quentin, 2015).

Nonostante i problemi economici e sociali legati alla depressione del 1893, Detroit continuò a registrare notevoli progressi sia dal punto vista dello sviluppo industriale, sia di quello urbano (Poremba, 2001).

Verso la fine dell'Ottocento, William Metzger e Seneca Lewis organizzarono il primo salone dell'auto nella storia della città, il *Tri-State Sportsman's and Automobile Association Exhibit*: era solo l'inizio, Detroit si candidava a diventare una delle capitali mondiali dell'automobili.

La città seguì l'esempio di altri centri urbani²⁷ della nuova *industrial belt* sede di importanti impianti industriali che conobbero, soprattutto alla fine del Diciannovesimo secolo, un rapido sviluppo e completò la sua trasformazione da modesto centro industriale a vero e propria metropoli industriale (Zunz, 1982).

Lo sviluppo dell'industria americana tra Otto e Novecento si basò sul duro lavoro di grandi masse di uomini e donne. Si trattò di un universo composito di etnie, nazionalità, e vicende personali per il quale non fu facile far fronte comune contro lo sfruttamento, proprio a causa della sua eterogeneità, ma anche della complessità del mondo industriale e delle trasformazioni che lo investirono (Bergamini, 2010).

2.3 Detroit nel XX secolo: una metropoli industriale

2.3.1 The City of Tomorrow

Agli albori del ventesimo secolo, Detroit era la tredicesima città più grande degli Stati Uniti con una crescita tra le più rapide fra i principali centri urbani statunitensi dell'epoca. La città registrava la percentuale di popolazione non di madrelingua inglese più alta del Paese, ma fu a partire dalla prima decade del Novecento che iniziò il flusso migratorio più consistente che interessò soprattutto alcuni gruppi etnici.

Già nei decenni finali dell'Ottocento si moltiplicarono gli sforzi per “americanizzare” i nuovi immigrati. Si trattò soprattutto del tentativo di esponenti delle classi medie bianche protestanti di unire alle richieste di riforma sociale il desiderio di “acculturare” i nuovi stranieri, disincentivando le loro tradizioni (lingua, cultura, religione) insistendo, invece, sull’acquisizione di abitudini e

²⁷ Ad esempio Cleveland, Buffalo o Pittsburgh.

valori americani. L'ideale di una società americana omogenea in cui sparissero le differenziazioni etniche era in realtà anche un ideale politico, di assimilazione ed egemonia da parte della maggioranza bianca anglosassone (Bergamini, 2010; Parker, 2006).

L'ondata di conservatorismo ideologico che investì il Paese portò all'introduzione di leggi limitative dell'immigrazione, anche per impedire la contaminazione dei caratteri etnici della popolazione *yankee* e la diffusione di "ideologie sovversive". Contemporaneamente si inasprirono le pratiche discriminatorie nei confronti della popolazione di colore e la setta del Ku Klux Klan, espressione del razzismo più estremo, raggiunse negli Stati del Sud le dimensioni di un'organizzazione di massa; consistenti settori della popolazione si chiusero in una difesa ottusa e fanatica dei valori della civiltà bianca e protestante (Sabbatucci, Viddotto, 2008).

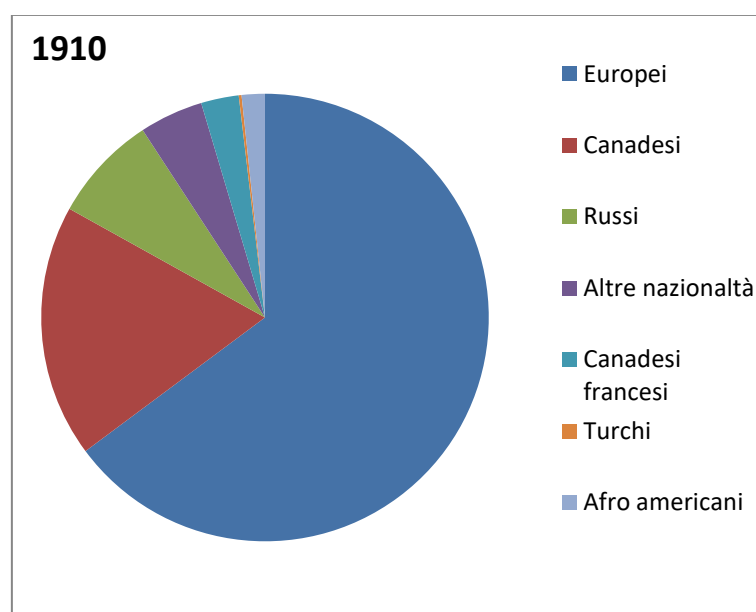


Figura 5 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 1910

Il grafico (figura 5), basato sui dati forniti dall'US Census Bureau²⁸, si riferisce alla popolazione di *foreign-born white*²⁹ e di afro americani. La lettura del grafico suggerisce una preponderanza di europei³⁰, principalmente inglesi, irlandesi e tedeschi, seguiti da canadesi e russi; ancora poco rappresentativa, ma in aumento rispetto al decennio precedente, la quota di afro americani sbarcati a Detroit.

La popolazione totale nel 1910 superava i 450 mila abitanti: quasi duecentomila unità in più rispetto al decennio precedente, segno della grande capacità della città di funzionare come un enorme magnete in grado di attrarre immigrati da ogni parte del mondo (Gottdiener, Hutchison, 2011).

Dei 215 mila occupati, circa 122mila erano impiegati nel settore manifatturiero, ma per la prima volta il censimento annoverava una nuova categoria: 5304 persone lavoravano nell'industria dell'auto (Martelle, 2012).

Il primo decennio del ventesimo secolo determinò, dunque, per la città un punto di svolta e ne caratterizzò lo sviluppo e la crescita successivi.

Nel 1903 a Dearborn, situata nell'area metropolitana di Detroit (Figura 6), Henry Ford fondò la Ford Motor Company. Cinque anni più tardi introdusse la Model T, un'auto a quattro cilindri venduta a un prezzo accessibile (Rosenberg-Mowery, 2001). "Costruirò un'auto per la grande moltitudine" queste le parole di Ford per il lancio sul mercato della nuova automobile (Maffi et al., 2012).

²⁸ Lo United States Census Bureau è l'organo di censimento ufficiale del governo degli Stati Uniti. U.S. Census fornisce, ogni dieci anni, i dati riguardanti la popolazione americana. E' possibile consultare tutti i *Census of Population and Housing* nell'archivio digitale dell'U.S. Census Bureau all'indirizzo www.census.gov

²⁹ L'U.S. Census Bureau distingue in *native white* (nati negli Stati Uniti) e *foreign-born white* (nati in altri Paesi). Tale distinzione è stata mantenuta fino 1960. Dal 1970 la popolazione bianca verrà genericamente definita *white* che sta ad indicare persone che hanno origini europee, mediorientali o nord africane; il termine comprende le persone che indicano la loro razza come "bianca" e altre voci registrate nei report quali irlandese, tedesca, italiana, libanese, arabo, marocchina, o caucasica.

³⁰ Fra il 1890 e il 1920 si registrò una delle più lunghe e intense migrazioni transoceaniche: quasi diciotto milioni di europei si stabilirono nei principali centri urbani del Nord-est e del Midwest degli Stati Uniti.

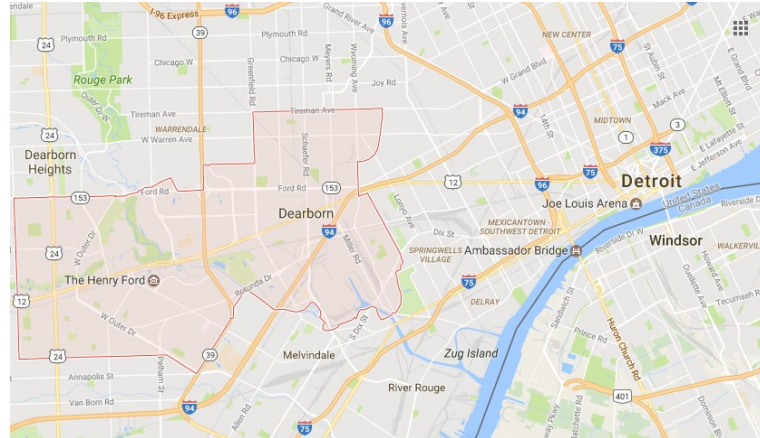


Figura 6 Dearborn

La produzione di quel fortunatissimo modello avrebbe segnato l'inizio dell'*età dell'auto* e contribuito ad avviare una serie di trasformazioni epocali: l'organizzazione del lavoro lungo la catena di montaggio, la formazione delle prime reti stradali e interstatali, uno sviluppo urbanistico decentrato (*ivi*).

Nello stesso periodo l'architetto Albert Kahn cominciò a sperimentare le applicazioni del cemento armato nella progettazione di fabbriche e depositi. Nel 1909 le sue sperimentazioni si concretizzarono nella costruzione della fabbrica Ford Motor Company ad Highland Park, un'enclave situata entro i confini urbani di Detroit. Kahn dedicò gran parte della sua vita alla progettazione di fabbriche di automobili ma, continuò a realizzare edifici con altre destinazioni d'uso utilizzando il telaio in cemento. Egli vedeva nel cemento quasi la sintesi ideale dei fondamentali requisiti di economicità, standardizzazione, luminosità, resistenza al fuoco, ventilazione diffusa, oltre che di libertà e flessibilità all'interno (Curtis, 1999)

Quando la produzione della Model T fu trasferita nello stabilimento di Highland Park progettato da Kahn, in un solo anno, tra il 1909 e il 1910, Ford produsse 18664 automobili vendute a un prezzo medio al dettaglio di 950 dollari (Martelle, 2012). Fino a quel momento, la viabilità a Detroit, così come in tutte le città americane, era ancora dominata da carri e cavalli e ciò aveva ripercussioni negative sulla pulizia delle strade. L'avvento dell'automobile fu quindi accolto come un'innovazione che avrebbe contribuito anche a migliorare le condizioni

igieniche urbane, eliminando una delle maggiori cause d'insalubrità pubblica (Maffi et al., 2012).

Il 1908 segnò la nascita di un'altra casa automobilistica: a Flint, poco distante da Detroit, veniva fondata la General Motors che ben presto avrebbe spostato sia la produzione, sia il quartier generale nel cuore di Detroit.

L'innovazione chiave, introdotta da Ford nel 1913, fu la catena di montaggio che rivoluzionò la produzione a livello mondiale.

Il cambiamento radicale nell'organizzazione produttiva introdotto da Ford, impiegava una linea di produzione basata su nastri trasportatori per movimentare il prodotto da una stazione all'altra e utilizzava macchine utensili altamente specializzate che producevano componenti intercambiabili; gli operai della Ford assemblavano, con un grado sufficientemente alto di precisione, componenti o prodotti che non richiedevano perciò "aggiustaggio", cioè limature, ulteriori lavorazioni a macchina o altre operazioni aggiuntive inerenti al prodotto (Rosenberg-Mowery, 2001).

Il sistema di produzione basato sul principio della catena di montaggio prevedeva la disposizione degli operai lungo un nastro trasportatore in cui ognuno avrebbe compiuto la stessa mansione per l'intero turno, si trattava di un'organizzazione del lavoro fortemente parcellizzata e standardizzata, caratterizzata da un alto livello di alienazione (Parker, 2006).

Gradualmente la produzione si orientò verso modelli più standardizzati in cui processi lavorativi preordinati e macchine sempre più evolute rendevano possibile anche l'impiego di manodopera poco addestrata; negli impianti industriali si delineò la distinzione tra lo *skilled labour* e un vasto settore di *unskilled labour* composto soprattutto da operai di recente immigrazione destinati a ricoprire i lavori più duri, meno qualificati e meno retribuiti (Bergamini, 2010).

Henry Ford dimostrò di avere una concezione del mercato dell'auto molto diversa da quella dei suoi *competitor* che tendevano a considerare l'automobile come un bene di lusso, appannaggio di quanti potevano permettersela. Al contrario, Ford riconobbe nell'auto il mezzo che avrebbe rivoluzionato la società (Martelle, 2012).

Nel corso del primo decennio del Novecento Detroit si guadagnò la fama di principale centro dell'industria automobilistica statunitense, attirando in città numerose altre attività artigiane quali ad esempio la Pewabic Pottery, una fabbrica di ceramiche fondata nel 1903, che divenne ben presto uno dei principali marchi artistici della città. Altre attività ed edifici divenuti poi emblema della città furono inaugurati in quella stessa decade: è il caso del Penobscot Building, del Ponchrtrain Hotel e del Ford Building che sorsero nel cuore di Detroit, e sono ancora oggi visibili a Downtown.

In quegli anni la città fiorì anche dal punto di vista culturale con l'inaugurazione del primo teatro a Monroe Street, la fondazione della Detroit Fine Arts Society e della Detroit Orchestral Association, la nascita dell'Hopkins Club per la promozione dell'arte e della cultura in città e l'inaugurazione, nel 1903, del primo parco giochi pubblico.

Detroit fece, dunque, il suo ingresso nel nuovo secolo compiendo progressi significativi e miglioramenti in tutti gli ambiti della vita e della società (Poremba, 2001; Martelle, 2012).

Il settore automobilistico divenne ben presto il settore trainante: se il censimento industriale del 1900 non faceva alcun riferimento ad imprese automobilistiche operanti nel Michigan, nel 1904 Detroit aveva già superato Cleveland Buffalo e Indianapolis nella produzione dell'auto (Conti, 1983).

In realtà, dal 1904 sino alla fine degli Anni Venti, l'industria automobilistica negli Stati Uniti produsse di gran lunga più profitti di ogni altro settore e Detroit fu in questo senso assoluta protagonista: nel 1914 in città si produceva già il 69% di tutta la produzione americana di automobili e autocarri ed era già sede di nove delle quindici imprese maggiori (*ivi*).

Dalla fine del primo decennio del secolo, la velocità con cui si realizza la concentrazione industriale nella città fu particolarmente sostenuta. Numerose imprese già avviate in altri stati del Paese si trasferirono a Detroit³¹, la rete dei fornitori si consolidò via via sempre di più, tanto che molti produttori localizzati

³¹ Ad esempio Packard, Maxwell, Lozier, Continental Motors, Timken Detroit Axle, Holly Carburator.

fuori dal perimetro urbano di Detroit furono costretti a mantenere in città i propri uffici di rappresentanza, allo scopo di rimanere in diretto contatto con le imprese fornitrici e con le organizzazioni di vendita dei modelli prodotti (*ivi*).

I caratteri dell'industria del Michigan che favorirono la formazione di un solido sistema automobilistico locale erano di natura qualitativa: la presenza dei Grandi Laghi aveva già favorito lo sviluppo della produzione di motori marini e, inoltre, Detroit, Cleveland e altri centri erano specializzati nella produzione di laminati di ferro e acciaio, ottone, molle e pneumatici, in altre parole di tutte quei prodotti indispensabili all'industria dell'auto. Un altro aspetto non trascurabile dal punto di vista dell'analisi del successo degli impianti industriali di Detroit consiste nella struttura del potenziale produttivo della città, distribuito in un discreto numero di unità di modesta dimensione: in assenza di un'impresa leader, infatti, una parte considerevole del sistema produttivo della città poté mettersi a disposizione della ancora fragile industria dell'auto e convertirsi rapidamente alle produzioni richieste dal settore in espansione. Un ulteriore punto di forza fu la concessione di crediti a breve e medio termine da parte degli organismi finanziari³², rivelatasi decisiva soprattutto a inizio secolo, quando cioè l'insuccesso di un modello prodotto poteva decretare la bancarotta e l'uscita del produttore dal mercato (*ivi*).

Quando gli Stati Uniti entrarono in Guerra, nell'aprile del 1917, più di sessantacinque mila cittadini di Detroit furono a servizio delle forze armate statunitensi fino alla fine del conflitto.

In città la vita dei civili procedette all'insegna dell'austerità. Per risparmiare quanto più carburante possibile, nel 1918, furono istituiti gli *heat-less Mondays*³³, fino ad arrivare, seppur per un breve periodo di tempo, alla chiusura totale di numerose attività commerciali. Nello stesso anno, l'industria automobilistica convertì la produzione, concentrandosi esclusivamente sulla fabbricazione di motori per aeroplani, veicoli militari e armi.

³² La propensione ad investire delle banche del Midwest si rivelò in quegli anni nettamente più elevata rispetto a quelle della costa atlantica.

³³ Lunedì senza riscaldamento.

Verso la fine dell'anno una violenta epidemia influenzale che aveva già provocato la morte di decine di migliaia di persone nel resto del mondo, portò alla chiusura di teatri, scuole e chiese delle città allo scopo di prevenire una ulteriore estensione. Sebbene l'epidemia avesse paralizzato Detroit, non riuscì però a fermare la marcia dei cittadini per le vie di Detroit per celebrare la fine della Prima Guerra Mondiale (Poremba, 2001).

Gli effetti del primo conflitto mondiale non si esaurirono nella tremenda distruzione di vite umane e nello sconvolgimento dei confini fra gli Stati: la guerra era stata la più grande esperienza di massa mai vissuta fin allora nella storia dell'umanità e aveva agito come potentissimo acceleratore dei fenomeni sociali, come un'incubatrice di trasformazioni e rivolgimenti in tutti i campi della vita associata (Sabbatucci, Viddotto, 2008). Circa 65 milioni di uomini coinvolti nel conflitto, una volta tornati alla vita civile si trovarono di fronte una realtà ben diversa da quella che avevano lasciato: l'espansione dell'industria bellica aveva attirato nelle città frotte di nuovi lavoratori non qualificati, per lo più donne e ragazzi non ancora in età di leva.

Fattori quali il brusco distacco dal nucleo familiare di molti giovani, l'allargamento dell'area di lavoro femminile, l'assenza prolungata dei capifamiglia chiamati al fronte contribuirono a mettere in crisi le strutture tradizionali della famiglia e a provocare mutamenti profondi nella mentalità e nelle abitudini dei più giovani che cercavano nuove occasioni di divertimento nel cinema e nella musica (Sabbatucci, Viddotto, 2008). Già dal 1918 il nome di Hollywood divenne sinonimo dell'industria del cinema, gli attori si imposero come *ambasciatori* di uno stile di vita contraddistinto da consumo e edonismo (Maffi et al., 2012).

In questo contesto, la condizione femminile subì importanti trasformazioni: industrie e servizi offrirono alle donne opportunità di lavoro prima inesistenti³⁴.

³⁴ Per lungo tempo nelle società occidentali il lavoro retribuito è stato appannaggio maschile. Lo sviluppo dell'industria moderna che ha trasferito la produzione nelle fabbriche standardizzate, ha separato il luogo di lavoro dall'abitazione al contrario di quanto accadeva nelle società preindustriali dove le attività produttive e quelle domestiche non erano separate: la produzione aveva luogo in casa o nelle sue vicinanze e tutti i membri della famiglia prendevano parte al lavoro agricolo o artigianale. Nell'industria moderna il lavoro veniva svolto da operai assunti con una specifica mansione. L'ide di due sfere separate, l'una pubblica e l'altra privata, si impose nella

Le fabbriche assorbirono milioni di operaie, nelle città si diffuse la richiesta di lavoranti e domestiche; gli uffici crearono praticamente *ex novo* un esercito di contabili, dattilografe, segretarie, impiegate che si unirono alle insegnanti nel formare un vasto ceto medio femminile. Le donne diventarono, così, un elemento centrale del nuovo mondo dei consumi di massa e, al contempo, intensificarono anche il loro attivismo sociale. L'attivismo femminile cominciò a mettere in crisi la prassi vittoriana delle “sfere separate” e dal 1809 al 1920 quadruplicò il numero di donne iscritte all'università e, soprattutto nelle grandi città, si andò allargando un mondo femminile formato da circoli (*women's clubs*), locali, associazioni, spazi in cui le donne si incontravano, dialogavano tra di loro, elaboravano progetti, si divertivano (Bergamini, 2010).

Mazzette (2013), citando Ryan, analizza la varietà dei modi in cui, nell'America del Novecento, le donne di diverse classi ed etnie hanno costruito percorsi di vita politica e pubblica, aggirando la loro esclusione dalle sfere pubbliche ufficiali. L'élite borghese femminile ha creato una contro e alternativa società civile attraverso l'istituzione di associazioni volontarie di sole donne o di società filantropiche e morali. Per alcuni aspetti queste associazioni hanno imitato le società maschili, per altri aspetti, tuttavia, le donne sono state innovatrici persino nell'uso creativo della loro vita domestica e della maternità, attività appartenenti alla sfera privata ma che sono state trasformate in pubblica attività³⁵.

I cosiddetti *Roaring Twenties* furono i più opulenti della storia americana: gli Stati Uniti conobbero, in quegli anni, una crescita economica tanto rapida quanto eccezionalmente intensa.

Tuttavia, nel Paese continuavano a manifestarsi gravi problemi sociali: la distribuzione dei redditi era fortemente sperequata e comportava l'emarginazione

consuetudine. Gli uomini che svolgevano un lavoro esterno alla famiglia, dedicavano buona parte del loro tempo alla sfera pubblica. Le donne divennero portatrici dei valori domestici ed ebbero la responsabilità dei compiti di gestione dei figli e della casa. Tuttavia, emersero differenze ai vari livelli della società. Le donne benestanti potevano contare su cameriere, bambinaie e domestici. Le donne più povere, al contrario, dovevano occuparsi delle faccende domestiche e al contempo lavorare per integrare il reddito familiare (Giddens, 2006)

³⁵ Questa attività pubblica ha riguardato soprattutto donne appartenenti a circoli intellettuali e alla middle-class, mentre quelle meno privilegiate hanno avuto accesso alla vita pubblica grazie alla protesta di classe dei lavoratori.

di consistenti fasce della popolazione. Se da una parte, gli operai di alcune industrie (tipico il caso della Ford) e altre minoranze di lavoratori qualificati erano favoriti sul piano retributivo assistenziale, dall'altra, restavano assai misere le condizioni di vita e di lavoro degli operai comuni e soprattutto dei lavoratori immigrati e di colore (Sabbatucci, Viddotto, 2008).

I ruggenti anni Venti, furono contraddistinti dal Proibizionismo, dal dilagare della musica Jazz e, soprattutto, da una vera e propria rottura con il passato esacerbato dal conflitto generazionale tra la vecchia generazione vittoriana o puritana e la nascente generazione del Ventesimo secolo (Carlisle, 2009).

I progressi in campo tecnologico cominciarono a rivoluzionare la vita quotidiana e familiare. L'incremento delle reti di distribuzione di energia elettrica e gas destinati alla cittadinanza facilitarono la vita domestica: in molte case americane fecero la loro comparsa le prime lavatrici e i primi aspirapolvere, le cucine elettriche e a gas iniziarono progressivamente a sostituire le stufe a legna, la predisposizione di impianti che portavano nelle l'acqua corrente nei bagni e nelle cucine delle abitazioni contribuì alla diffusione dello scaldabagno.

L'espansione industriale portò notevoli cambiamenti nell'organizzazione della vita quotidiana: sul finire degli Anni Venti negli Stati Uniti, circolava un'automobile ogni cinque abitanti, mentre l'uso degli elettrodomestici si andava diffondendo sempre più grazie anche ai sistemi di vendita rateale. Gli Stati Uniti divennero così il laboratorio in cui fu per la prima volta sperimentato un nuovo modo di vita, caratterizzato da una continua espansione dei consumi e da una loro progressiva *standardizzazione* (Sabbatucci, Vidotto, 2008). La *consumer culture* contribuì a rendere simili i costumi degli americani su tutto il territorio nazionale e ad americanizzare quegli degli immigrati, ma contribuì, al contempo, a rafforzare vecchie differenze e a crearne di nuove generando forti tensioni all'interno delle famiglie, mettendo in discussione l'autorità patriarcale, facendo emergere identità generazionali fino ad allora inedite e ridisegnando identità di genere in trasformazione (Testi, 2008).

Gli Stati Uniti furono l'unico Stato tra i belligeranti a non subire le gravissime conseguenze economiche che interessarono tutti gli altri Stati protagonisti del conflitto, sia vinti che vincitori.

Con la fine della guerra la produzione di automobili riprese a pieno ritmo.

Il successo del comparto dell'auto si consolidò ulteriormente nel corso degli Anni Venti, periodo cruciale che segnò l'inizio di una nuova era per l'industria automobilistica americana. In particolare nel 1923 il settore automobilistico raggiunse il primo posto fra le industrie americane. Quello stesso anno Walter Chrysler avviò un ambizioso progetto che sfociò, due anni più tardi, nella fondazione della grande impresa che dominerà, insieme alla Ford e alla General Motors, la scena nei successivi decenni del secolo.

In quegli anni cominciarono a farsi sentire gli effetti del sistema di produzione fordista: la catena di montaggio messa a punto da Ford consentì, infatti, di ridurre i costi di produzione del prodotto sul mercato³⁶. Il risultato fu che nel 1920 il 55% delle famiglie americane possedeva una Model T e verso la fine degli Anni Venti, fra tutte le auto in circolazione nel Paese, una su due era proprio la Ford (Maffi et al., 2012). Lo spirito imprenditoriale e il forte impulso riformista di Ford emersero anche nelle scelte delle sue politiche aziendali: per assicurarsi un ampliamento della domanda di auto, cercando al contempo di mettere a tacere le rivendicazioni sindacali, egli istituì la settimana lavorativa di cinque giorni e un salario di cinque dollari al giorno.

Durante i quattro anni del primo conflitto mondiale, le usuali correnti di traffico si erano interrotte e avevano inferto un colpo durissimo alla tradizionale supremazia commerciale dell'Europa. Al contrario, gli Stati Uniti e il Giappone avevano fortemente aumentato le esportazioni, sostituendosi agli europei, sui mercati dell'Asia e del Sud America (Sabbatucci, Vidotto, 2008).

Negli Stati Uniti, il clima del decennio fu fortemente materialista e l'attenzione pubblica si concentrò sull'arricchimento e sui consumi.

L'economia statunitense conobbe una fase di forte crescita che sembrò confermare la superiorità del modello capitalistico americano, caratterizzato da

³⁶Se nel 1909 una Model T costava in media 950 dollari, nel 1924 il prezzo calò a 290 dollari.

scarsi vincoli alle attività delle imprese, da deboli tutele sociali, da un apparato statale relativamente poco sviluppato. Gli Anni Venti, in particolare per i ceti medi urbani, videro affermarsi la prima vera epoca del consumo di massa, l'automobile divenne un bene diffuso che avviò un sistema di mobilità radicalmente nuovo (Bergamini, 2010).

In realtà, già nel 1916 l'emanazione del Federal Aid Road Act giocò un ruolo decisivo nello sviluppo della produzione di massa in quanto incentivò il trasporto su autoveicoli. Il Federal Aid Road Act diede, infatti, avvio ad imponenti opere di pavimentazione stradale e fu seguito nel corso degli anni Venti da altri programmi federali di costruzione della rete dei collegamenti interstatali (Conti, 1983).

Nel periodo 1920-1929 i settori industriali con la crescita più spettacolare furono quelli dell'automobile, dei prodotti elettrici ed elettronici e altri ad essi collegati: l'industria petrolifera e dei pneumatici, la costruzione di strade e di linee elettriche. In particolare, il mercato automobilistico, dopo un inizio caotico e una serie di acquisizioni e fusioni societarie, finì con l'essere dominato da tre produttori ovvero Ford, General Motors e Chrysler (Testi, 2008).

Detroit, sede delle tre principali case automobilistiche durante i *Roaring Twenties*, divenne il centro della produzione automobilistica mondiale³⁷. Dal 1920 fu una tra le più sviluppate metropoli industriali del mondo.

La città spinta dalla forte espansione industriale, conobbe un periodo di stabile benessere economico e di intensa crescita sia dal punto di vista demografico, sia dal punto di vista geografico.

³⁷ La straordinaria crescita dell'industria automobilistica è confermata dai dati forniti dal Fourteenth Census of the United States, 1920 dell'US Census Bureau secondo cui gli impiegati nel settore automobilistico a Detroit costituivano il 45,4% della forza lavoro nel 1919.

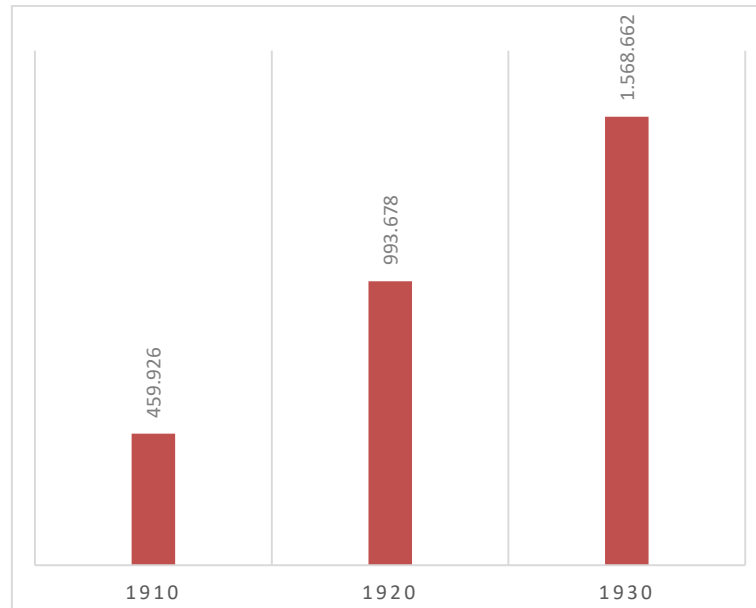


Figura 7 Popolazione totale di Detroit 1910-1930

La popolazione della città, come mostra il grafico (figura 7), triplicò tra il 1910 e il 1930. Nel 1920, Detroit contava quasi un milione di abitanti entro i confini della città e più di 170 mila nel distretto metropolitano circostante. La città registrò l'arrivo di più di mezzo milione di persone: nel 1900 Detroit era la tredicesima città più popolosa degli Stati Uniti, balzò nella seconda decade del secolo, al quarto posto dietro metropoli come New York, Chicago e Philadelphia (Zunz, 1982).

L'andamento demografico fu primariamente influenzato dai flussi migratori che si riversarono in città: delle 528 mila persone che giunsero in città tra il 1910 e il 1920, più di 400 mila erano migranti. I nuovi arrivati provenivano dalle fattorie americane, dalle miniere, dal Sud e, più in generale, da un numero sempre maggiore di Paesi stranieri (*ivi*).

Confrontando il grafico in figura 3 è possibile notare che la percentuale più consistente di *foreign-born* a Detroit era costituita dagli europei³⁸, seguiti dai canadesi inglesi.

³⁸ Il gruppo etnico prevalente era quello costituito dai polacchi (19,57%), seguito dai tedeschi (10,42%), russi (9,43%), inglesi (8,52%), austriaci (6,13%) e italiani (5,6%).

La composizione razziale influenzò inesorabilmente il processo di espansione urbana. Già a partire dal 1900 la città aveva subito profondi cambiamenti nella divisione degli spazi sulla base dell'etnia, la razza, le condizioni socioeconomiche. Tuttavia, immaginare quale sarebbe stata la configurazione socio spaziale della Detroit degli anni Venti sulla base dell'organizzazione della città agli inizi del Novecento sarebbe stato impensabile. Nel corso del primo ventennio del secolo, infatti, Detroit passò dall'essere una città multietnica caratterizzata da zone piuttosto *impermeabili* - come ad esempio l'*east side* abitato dai tedeschi e il *west side* in cui risiedevano principalmente gli anglosassoni - in una moderna città industriale nella quale la classe sociale e la razza cominciarono a ricoprire un ruolo importante nella definizione degli spazi urbani tanto quanto quello giocato dall'etnia a inizio secolo. A partire dal 1920, infatti, i diversi gruppi etnici residenti in città si divisero in base alla classe sociale, un fenomeno fino a quel momento pressoché sconosciuto a Detroit, scaturito dalle trasformazioni economiche che avevano interessato la città e dalla conseguente riorganizzazione dell'area urbana (Zunz, 1983).

Per la prima volta, l'organizzazione spaziale di Detroit iniziò a somigliare agli insediamenti descritti dai sociologi della Scuola di Chicago: i cosiddetti *newcomers*, che spesso parlavano una lingua straniera o erano afro americani, si insediavano naturalmente in veri e propri ghetti situati al centro dell'area urbana; tuttavia, gradualmente, si spostavano fuori dalle zone centrali protagonisti di una mobilità sociale ascendente, si adattavano ai costumi americani e raggiungevano le aree periferiche e cosmopolite della città.

A Detroit, in quegli anni, alcune zone mantennero la loro caratterizzazione iniziale con una omogeneità socio-etnica costituita dai lavoratori delle fabbriche; altre zone, non lontane dalle fabbriche, si configurarono come zone di transizione, mentre altre ancora cominciarono ad avere le caratteristiche di aree cosmopolite (Zunz, 1983).

Tutti i gruppi etnici presenti in città erano ben rappresentati nella forza lavoro industriale, seppur con variazioni di rilievo fra un gruppo e l'altro: il gruppo con il maggior numero di occupati nelle fabbriche era quello dei polacchi,

seguito dagli austriaci e dagli ungheresi. Gli italiani e gli afro americani registravano un numero inferiore di impiegati nell'industria, ma erano rappresentati maggiormente nei mestieri destinati ai ceti più bassi: manodopera non specializzata e commercio ambulante.

A differenza dei gruppi etnici cui si è appena fatto riferimento che contavano un esiguo numero di *white-collar* e professionisti, i gruppi costituiti dai nativi americani bianchi, dai canadesi e degli immigrati inglesi e tedeschi, seppur costituiti in maggioranza da operai impiegati nelle fabbriche, contavano una più alta percentuale di *white-collar* (*ivi*).

La composizione occupazionale cominciò, dunque, a influire sull'organizzazione territoriale di Detroit: il legame etnico che aveva tradizionalmente definito la struttura spaziale della città era ancora un aspetto importante, ma, a partire dagli anni Venti, i mestieri cominciano ad assumere un ruolo altrettanto determinante nella definizione del territorio metropolitano.

Per diversi decenni i nativi americani bianchi, gli immigrati inglesi e i canadesi costituirono la maggioranza della *middle class* della città, non stupisce, dunque, il fatto che nel 1920 gli stessi gruppi etnici fossero raggruppati nelle aree residenziali della *middle class*. Tuttavia, la città perdeva lentamente residenti appartenenti alla *upper-class* che abbandonavano progressivamente la città in luogo dei suburbi. Manager, presidenti e professionisti di alto livello che ai primi del Novecento erano il 4,6% della popolazione residente a Detroit, vent'anni più tardi erano solo il 2,8 per cento (*ivi*).

Uno dei sociologi fondatori della Scuola di Chicago, Roderick McKenzie, si è concentrato sull'analisi del fenomeno del declino di questa fascia di residenti a Detroit. Il suo studio ha rilevato che nel 1910 il 51,8 per cento delle famiglie più ricche della città risiedevano entro la Grand Boulevard³⁹, il 38,5 per cento

³⁹ La Grand Boulevard è la principale arteria stradale che circonda Detroit, si estende per circa 11 miglia da est a ovest e da nord a sud della città. La costruzione della Grand Boulevard fu fortemente voluta dal sindaco Hazen S. Pingree nel 1891, i lavori furono, però, completati solo nel 1913. L'arteria fu originariamente pensata per rappresentare il limite oltre il quale la città non avrebbe dovuto espandersi. Tuttavia, lo sviluppo economico e la crescita demografica che caratterizzarono gli inizi del '900, spinsero i confini della città ben oltre il confine delimitato dalla Grand Boulevard.

nell'area compresa tra la Grand Boulevard e i confini della città e solo il 9,7 per cento fuori dai confini urbani. Nel 1920, solo il 20,3 per cento delle famiglie più in vista di Detroit abitavano entro la Boulevard, aumentò al 57,2 per cento la percentuale di coloro che risiedevano nell'area compresa tra la Grand Boulevard e i confini urbani così come aumentò la percentuale delle famiglie benestanti che si trasferirono fuori dai confini della città (McKenzie, 1933).

A Detroit, così come in molte altre città americane, si assistette al rapido estendersi dei suburbi destinati alle classi medio-alte e prevalentemente bianche. I *suburbs* erano quartieri a espansione orizzontale, caratterizzati dal susseguirsi di abitazioni unifamiliari di proprietà, immerse nel verde e dotate di ogni comfort; offrivano la possibilità di vivere in comunità pseudorurali e socialmente omogenee, non troppo distanti dai centri urbani verso i quali i loro residenti gravitavano giornalmente per ragioni di lavoro e di svago. Presupponevano l'uso regolare dell'automobile e del telefono ed erano punteggiati di shopping center isolati con ristoranti, negozi, supermercati e ampi parcheggi (Testi, 2008).

Tuttavia, a Detroit la più complessa trasformazione socio territoriale fu determinata dalla repentina crescita degli insediamenti di afro americani che rapidamente divennero i prototipi dei moderni ghetti. Prima della Great Migration⁴⁰, la piccola comunità afro americana residente in città viveva in raggruppamenti sparpagliati nella zona dell'*east side*. L'arrivo della prima ondata di afro americani dal Sud ruppe, però, rapidamente gli equilibri della comunità esistente e, altrettanto rapidamente, i nuovi arrivati si insediarono nell'area della vecchia *east side*⁴¹ (Zunz, 1983). Il distretto cominciò, dunque, ad espandersi verso nord, oltre Brady Street, spingendo verso il quartiere prevalentemente abitato dagli ebrei, verso sud oltre Lafayette Street, a est oltre Rivard Street,

⁴⁰ La Great Migration si riferisce alla massiccia migrazione interna di afro americani dal Sud degli Stati Uniti verso i centri urbani del Nord del Paese. Si stima che tra il 1910 e il 1970 circa sei milioni di afro americani lasciarono il Sud. Il fenomeno è stato distinto in due diverse fasi: la prima, nota come First Great Migration, dal 1910 al 1940, e la seconda, successiva ondata nota come Second Great Migration, dal 1940 al 1970 (fonte US Census Bureau, www.census.gov).

⁴¹ Si stima che, nel 1920, il 70% dei neri residenti a Detroit vivessero nella zona dell'*east side*, ma solo il 50% di essi vivevano in isolati a totale predominanza afro americana, gli altri, infatti, condividevano il quartiere con ebrei, italiani e con altri piccoli gruppi come ad esempio i rumeni, i lituani o gli slavi.

protendendo verso il quartiere italiano e verso ovest oltre Beaubien Street (Haynes, 1969).

Se da un lato nella Detroit degli anni Venti esistevano quartieri socio etnicamente coesi che ben si erano adattati alle nuove dinamiche urbane, dall'altro lato, gli afro americani cominciavano ad essere progressivamente sempre più separati dai bianchi, concentrati in un ghetto solamente sulla base della razza e senza alcun riguardo per le loro condizioni sociali (Zunz, 1983).

Già dal 1910, come si può notare dal grafico in figura 2, Detroit fu meta ambita dagli afro americani in cerca di occupazione. In quegli anni, si registrò un consistente esodo di afro americani, principalmente schiavi, dagli Stati del Sud degli Stati Uniti verso le città nel Nord⁴². A proposito di questa popolazione, de Tocqueville (1835) sosteneva che occupassero una posizione inferiore nel paese che abitavano e che subissero gli effetti della tirannide.

«L'oppressione ha tolto di colpo ai discendenti degli africani tutti i privilegi dell'umanità; il negro degli Stati Uniti ha perduto persino il ricordo del suo paese, nemmeno comprende più la lingua dei padri, ha abiurato la loro religione e dimenticato i loro costumi. Ma cessando di appartenere all'Africa, non ha acquisito alcun diritto ai beni dell'Europa, si è fermato fra le due società ed è rimasto isolato tra i due popoli; venduto dall'uno e ripudiato dall'altro, non trova nell'universo intero che il focolare del padrone che possa offrirgli una immagine incompleta della patria». (*ivi*).

La schiavitù fu fin dall'origine degli Stati Uniti la grande macchia e vergogna del Paese, la clamorosa contraddizione di ogni retorica libertaria e

⁴² Alla fine dell'Ottocento dei quattro milioni e mezzo di afro americani presenti negli Stati Uniti, l'89% erano schiavi e più del 90% di loro vivevano nel Sud, concentrati principalmente nelle aree rurali. Lo spostamento di afro americani verso il Nord e soprattutto verso le città si era registrato già all'inizio del XX secolo, ma gli eventi del secondo decennio del secolo diedero maggiore impulso al movimento e trasformandolo in uno dei più importanti flussi migratori nella storia della nazione. I fenomeni migratori su larga scala sono di solito interpretati sulla base della combinazione di quelli che vengono definiti *push and pull factories*: la "spinta" data dalle limitate opportunità sociali ed economiche nel luogo di origine e la "forza di attrazione" delle opportunità promesse nel luogo di destinazione. Un significativo fattore "push" per gli afro americani del Sud è stata la devastazione delle piantagioni di cotone ad opera di un parassita, diede maggiore impulso allo spostamento verso il Nord degli States; ciò avvenne inoltre in concomitanza con la I Guerra Mondiale e con un conseguente periodo di prosperità industriale. Cfr. Taeuber K.

democratica (Bergamini, 2010). Complessivamente, gli schiavi giunsero a costituire, nel 1860, più di un terzo della popolazione del Sud coprendo un territorio che andava dalle coste atlantiche del Maryland ai territori sub-tropicali della Georgia e della Florida, da Stati dove i neri erano la maggioranza (il 57 per cento in South Carolina) ad altri dove erano pochissimi (il 2 per cento nel Delaware). L'immagine più comune associata allo schiavismo americano è quella delle grandi piantagioni, ma in realtà moltissimi schiavi vivevano in fattorie di dimensioni medie o piccole. In entrambi i casi lo sfruttamento era durissimo: nelle piantagioni più grandi gli schiavi lavoravano in gruppi (*gangs*), a volte incatenati tra loro, sotto lo sguardo vigile di un sorvegliante armato, che li puniva brutalmente a ogni mancanza; nelle fattorie medio-piccole lo schiavo era costantemente sotto l'occhio del padrone che lo sottoponeva a deliberati maltrattamenti per spezzarne ogni capacità di resistenza. Prigionieri di un territorio estesissimo in cui i bianchi erano in netta maggioranza, soggetti a un regime di irreggimentazione e sorveglianza capillare, gli schiavi americani non diedero vita a grandi rivolte, tuttavia gli episodi di resistenza furono numerosi e arditi. Molti neri fuggirono dalle piantagioni esponendosi a punizioni durissime o anche della morte. I più, soprattutto nell'estremo Sud cercarono di fuggire al Nord sfruttando la "ferrovia sotterranea", una rete di persone disposte ad aiutare e nascondere fuggitivi (Bergamini, 2010).

Il grafico in figura otto evidenzia la cospicua presenza di afro americani immigrati a Detroit, è sensibile la differenza tra la porzione di grafico relativa agli afro americani nel 1920 e nel 1910 (grafico 3).

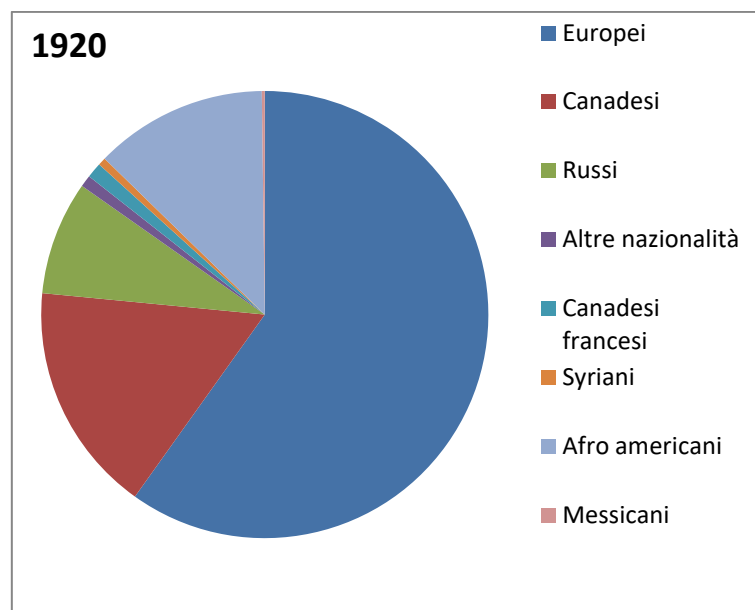


Figura 8 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 1920

Il processo di espansione sviluppatosi negli Stati Uniti degli anni '20 poggiava in realtà su basi assai fragili; la domanda sostenuta di beni di consumo durevoli aveva fatto sì che nel settore industriale si formasse una capacità produttiva sproporzionata rispetto alle limitate possibilità di assorbimento del mercato interno, sia per la natura dei beni di consumo durevoli, sia dalla crisi del settore agricolo che teneva bassi i redditi dei ceti rurali (Sabbatucci, Vidotto, 2008). L'industria statunitense ovviò ai limiti del mercato interno aumentando le esportazioni nel resto del mondo, in particolare in Europa; fra economia americana ed economia europea si creò, dunque, uno stretto rapporto di interdipendenza, tuttavia i meccanismi che ne regolavano i rapporti potevano incepparsi da un momento all'altro.

Su una situazione già incerta si abbattono gli effetti catastrofici del crollo della borsa di New York del 1929, segnale del malessere dell'economia mondiale che fece emergere tutti gli squilibri accumulatisi nel precedente periodo di espansione. Il 24 ottobre, il "giovedì nero", furono scambiati 13 milioni di titoli, il 29 le vendite ammontarono a 16 milioni. La *corsa alle vendite* determinò una precipitosa caduta del valore dei titoli che mandò in frantumi i sogni di ricchezza dei loro possessori. Il crollo del mercato azionario colpì in primo luogo i ceti

ricchi e benestanti, tuttavia, riducendo drasticamente la loro capacità di acquisto e di investimento, finì con l'avere conseguenze disastrose sull'economia di tutto il paese e sull'intero sistema economico mondiale, ormai fortemente dipendente da quello statunitense.

Fra il 1929 e il 1932, il valore del commercio mondiale si contrasse di oltre il 60 per cento rispetto al triennio precedente, la produzione mondiale di manufatti diminuì del 30 per cento e quella di materie prime del 26 per cento, i prezzi crollarono sia nel settore industriale, sia in quello agricolo e i disoccupati raggiunsero il numero di 14 milioni solo negli Stati Uniti (Sabbatucci, Vidotto, 2008).

La crisi del 1929 sembrava aver fatto precipitare l'economia americana in un abisso senza fondo, il reddito nazionale si era più che dimezzato e su una popolazione di 120 milioni, quaranta milioni vivevano al di sotto del margine di sussistenza (Pettrignani, 2001).

Così come nel resto degli Stati Uniti, anche a Detroit il boom economico si arrestò bruscamente il 24 ottobre del 1929. La Grande Depressione bloccò anche il boom edilizio in città portando alla cancellazione di diverse opere pubbliche e alla bocciatura di un progetto che prevedeva la costruzione della seconda Book Tower sul Washington Boulevard. Il grattacielo avrebbe dovuto avere 32 piani in più rispetto al primo edificio inaugurato nel 1926 e divenuto, ben presto, uno dei simboli della città.

All'inizi degli anni Trenta, Detroit era la quarta città più popolosa d'America con più di 1 milione e mezzo di abitanti di cui 400 mila immigrati.

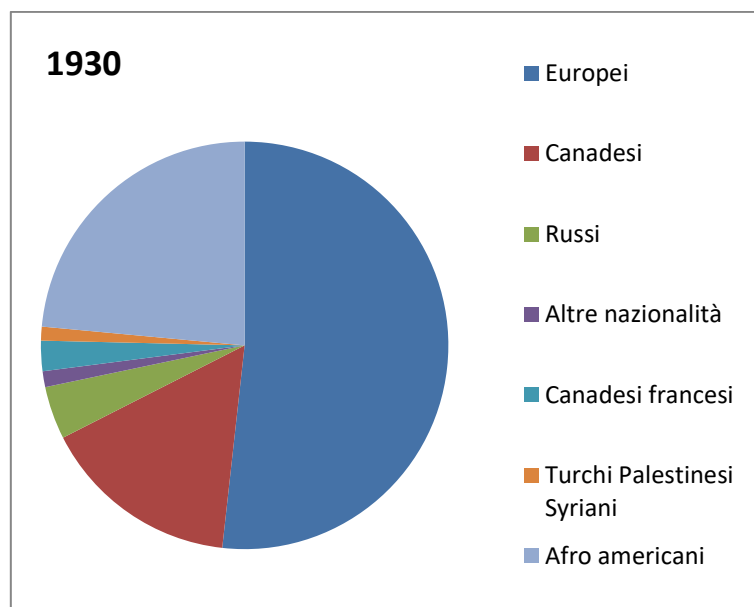


Figura 9 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 1930

La figura nove mostra che gli europei continuavano a costituire la maggioranza della popolazione immigrata, fra loro soprattutto polacchi, tedeschi e italiani. Tuttavia, un dato rilevante è quello relativo alla crescita del numero di afro americani cresciuto, nel giro di un decennio, di più di 80 mila unità⁴³.

Durante la Grande Depressione, la *working class* residente in città vide i propri salari ridursi drasticamente e nel corso del decennio una percentuale sempre crescente di persone si trovò senza lavoro: circa 30 mila famiglie dovettero fare affidamento sui sussidi statali. Fu un periodo di instabilità e di continui disordini sociali che portarono nel 1930 alla rimozione della carica di sindaco di Charles Bowles considerato incapace di gestire i problemi legati alla disoccupazione in città (Poremba, 2001).

Nel gennaio del 1931 migliaia di disoccupati si radunarono di fronte al Municipio per manifestare il loro disappunto riguardo la gestione del problema della disoccupazione. In assenza di interventi efficaci, gli effetti della crisi economica continuavano a colpire duramente il tessuto sociale della città,

⁴³ Nel 1920 gli afro americani giunti a Detroit erano 41.128, nel 1930 il loro numero era pari a 122.128 (Fonte US Census Bureau).

indebolendolo sempre più. A ciò si aggiunse il rapido peggioramento della situazione finanziaria della città: la crisi fu causata in parte anche dall'alto tasso di delinquenza fiscale che comportò il taglio dei salari degli impiegati comunali e drastici tagli alla spesa per il welfare.

Nonostante la crisi, la città in quegli anni attraversò un'ulteriore fase di sviluppo e rinnovamento urbano: nel 1930 fu completato il Detroit - Windsor Auto Tunnel sotto il Detroit River che fornì agli automobilisti la possibilità di accedere rapidamente al Canada direttamente dall'area di downtown, nello stesso anno venne inaugurato anche il Detroit Metropolitan Airport e la General Motors cominciò ad acquisire terreni, situati nell'area periurbana, sui quali costruire il suo centro tecnico (*ivi*).

Detroit continuava ad espandersi rapidamente tanto che, nel 1933, Congresso di Atene, a cura dei CIAM⁴⁴, la città, insieme ad altre trentatré città, fra gli esempi di «disordine apportato dal macchinismo», di luoghi in cui l'uomo è tormentato, soffocato o schiacciato da tutto ciò che lo circonda, non tutelato nella sua salute fisica e morale (Le Corbusier, 1943).

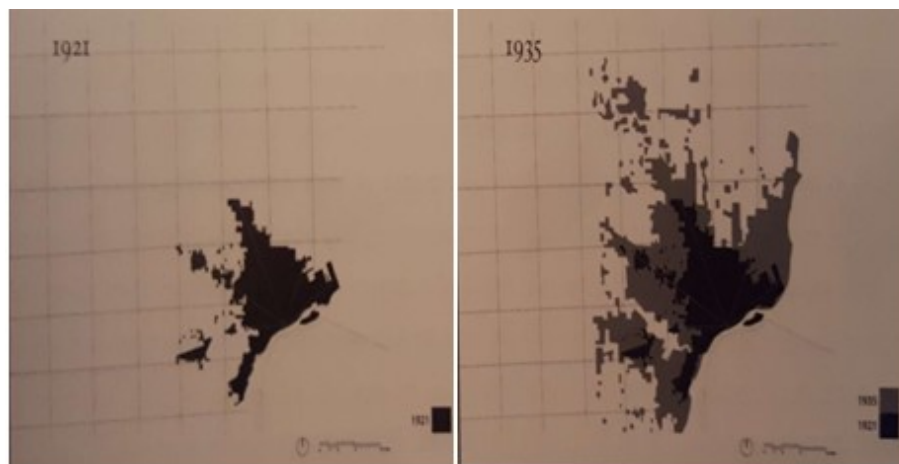


Figura 10 L'espansione dell'area metropolitana di Detroit tra il 1921 e il 1935 (Fonte Thomas, Bekkering)

La figura dieci mostra come a Detroit nel 1921 l'area urbana si estendesse solo a est e a nord poco oltre i confini cittadini. Non c'erano sobborghi fuori dai

⁴⁴ Congressi Internazionali di Architettura Moderna.

confini urbani, fenomeno già diffuso, invece, in altre città americane. Tuttavia tra il 1921 il 1935, nonostante la Great Depression, l'area urbanizzata raddoppiò (Thomas, Bekkering, 2015).

Nel 1932, a tre anni dall'inizio della crisi che aveva diffuso in tutto il paese un profondo senso di insicurezza, si tennero negli Stati Uniti le elezioni presidenziali. Il presidente uscente Herbert Hoover subì una netta sconfitta che segnò la vittoria del candidato democratico, il governatore dello Stato di New York Franklin Delano Roosevelt. Già nel discorso di accettazione della sua candidatura del 2 luglio 1932, Roosevelt annunciò di voler iniziare il *New Deal* nella politica economica e sociale. Un nuovo stile di governo - più che un programma precisamente definito - che si sarebbe caratterizzato soprattutto per un più energico *intervento dello Stato* nei processi economici e per la stretta associazione fra l'obiettivo della ripresa economica e gli elementi di riforma sociale (Sabbatucci, Vidotto, 2008; Malcolm, 1999). Il New Deal fu avviato già nei primi mesi della presidenza Roosevelt mediante una serie di provvedimenti che dovevano servire da terapia d'urto per arrestare il corso della crisi⁴⁵.

Alle misure adottate per arginare l'emergenza furono affiancati provvedimenti più organici, caratterizzati dall'uso di nuovi strumenti di intervento⁴⁶.

Il governo potenziò l'iniziativa statale mediante la ratifica di programmi di lavori pubblici, destinati a creare nuovi posti di lavoro e a offrire nuovi sbocchi agli investimenti industriali; al contempo il governo intensificò il suo impegno nel campo delle riforme sociali: nel 1935 furono varate una riforma fiscale, una legge

⁴⁵ Il sistema creditizio, sconvolto da cinquemila fallimenti bancari che avevano polverizzato i risparmi di milioni di americani, fu ristrutturato, fu svalutato il dollaro per rendere più conveniente le esportazioni; furono aumentati i sussidi di disoccupazione e furono concessi prestiti per consentire ai cittadini indebitati di estinguere le ipoteche sulle case. Cfr. Sabbatucci, Vidotto pg 100.

⁴⁶ L'*Agricultural Adjustment Act* e il *National Industrial Recovery Act* sono due esempi: il primo aveva l'obiettivo di limitare la sovrapproduzione nel settore agricolo, assicurando premi in denaro a quanti avessero ridotto coltivazioni e allevamenti; il secondo imponeva alle imprese operanti nei vari settori dei codici di comportamento volti a evitare le conseguenze di una concorrenza troppo accanita. Cfr. Sabbatucci - Vidotto pg 100.

sulla sicurezza sociale e una nuova disciplina dei rapporti di lavoro (Sabbatucci, Vidotto, 2008).

A Detroit, il New Deal di Roosevelt diede forte impulso a progetti quali il miglioramento dell'edilizia scolastica, l'ampliamento del Detroit Zoo, la costruzione di nuove arterie stradali intorno a Woodward Ave; nel 1934 furono inaugurati a Lafayette, nel cuore della città, il palazzo sede del governo federale e l'ufficio postale e verso la fine del decennio partirono progetti di edilizia abitativa in nuove aree della città⁴⁷ (Poremba, 2001).

Nonostante la situazione economica fosse critica, i cittadini di Detroit non rinunciavano a godere del loro tempo libero: il Detroit's Paradise Valley⁴⁸ divenne la mecca dell'intrattenimento in città, sulla scena sportiva, i principali team cittadini - i Tigers, i Detroit Lions, i Detroit Red Wings - cominciarono a segnare successi.

⁴⁷ Chandler Park, Brewster and Parkside Project.

⁴⁸ Paradise Valley era il quartiere degli affari e centro di intrattenimento di una zona residenziale afro-americana densamente popolata, nota come Black Bottom e sorta negli anni Venti. A partire dal 1920, la popolazione nera a Detroit crebbe a ritmo sostenuto. I nuovi immigrati provenienti dal Sud arrivavano in massa in cerca di lavoro nel settore automobilistico. Il piccolo quartiere situato nel near west side fu uno delle pochissime aree in cui i neri erano autorizzati a risiedere. Le necessità quotidiane dei residenti furono ampiamente soddisfatte da più di 300 aziende di proprietà di afro-americani situate a Paradise Valley: farmacie, saloni di bellezza, ristoranti, luoghi di svago come discoteche, piste da bowling con bar, teatri e mini-campi da golf.

Le discoteche e teatri in Paradise Valley erano una fonte primaria di reddito per i residenti del quartiere impoverito. Le discoteche divennero ben presto molto popolari fra gli artisti di colore e attirarono pubblico di varie etnie. I bianchi si avventuravano a Paradise Valley per assistere agli spettacoli di Ethel Waters, Pearl Bailey, Ella Fitzgerald e The Ink Spots. Il Paradise Theatre divenne sede degli spettacoli dei grandi del jazz come Duke Ellington, Billie Holiday, Louis Armstrong e Dizzy Gillespie. Per i bianchi non era un problema la presenza dei neri a queste manifestazioni. La situazione cambiò radicalmente dopo gli scontri razziali del 1943: i bianchi divennero riluttanti ad avventurarsi a Paradise Valley e il pubblico misto divenne una rarità. I programmi di rigenerazione urbana e la costruzione di autostrade fu bruscamente fermata nel 1960 sia a Paradise Valley che nel resto del quartiere Black Bottom. Le case automobilistiche cominciarono a trasferire le fabbriche in nuovi siti nelle zone suburbane, come Livonia, Wayne e Dearborn il che rese necessaria la costruzione di superstrade per rendere più agevole gli spostamenti per i lavoratori pendolari: la costruzione della Chrysler Freeway ha sacrificato buona parte degli spazi di Paradise Valley. Oggi sull'ex sito del Black Bottom sorge il Lafayette Park. Una parte dell'area in cui sorgeva il Paradise Valley è stata destinata all'imponente costruzione del Ford Field, il Paradise Theatre è stato rinnovato ed è ora Orchestra Hall e sede della Detroit Symphony Orchestra. Molti quartieri di Detroit sono stati spostati dalla costruzione di autostrade e progetti di rinnovamento urbano, ma Paradise Valley ha subito le maggiori perdite.

L'azione di Roosevelt a Detroit così come nel resto degli Stati Uniti, dimostrò che l'intervento statale era indispensabile per arrestare il corso della crisi. Infatti, per tutti gli anni Trenta l'economia americana ebbe bisogno di continue iniezioni di denaro pubblico; sarebbe giunta a piena ripresa, nonché alla piena occupazione, solo durante la seconda guerra mondiale, con lo sviluppo della produzione bellica (*ivi*).

2.3.2 The Arsenal of Democracy

Gli anni Quaranta videro Detroit risolvere i suoi problemi economici: i programmi previsti dal New Deal consentirono a molti Detroiters di tornare a lavoro man mano che l'economia cominciava a ridecollare e l'industria automobilistica registrò una discreta ripresa. Tuttavia, gli eventi europei forzarono rapidi cambiamenti nella vita della città e dei suoi cittadini. Il primo settembre del 1939 le truppe tedesche attaccavano la Polonia, due giorni più tardi, Gran Bretagna e Francia dichiaravano guerra alla Germania: l'Europa e il mondo si trovarono presto coinvolte nel secondo conflitto mondiale.

Allo scoppio del conflitto, gli Stati Uniti avevano ribadito la linea di non intervento negli affari europei mantenuta negli anni fra le due guerre. Tuttavia, dopo essere stato eletto per la terza volta alla presidenza, Roosevelt si impegnò in una politica di aperto sostegno economico alla Gran Bretagna e nel 1941 fu approvata una legge, detta degli *affitti e prestiti*, che consentiva la fornitura di materiale bellico a condizioni molto favorevoli a quegli Stati la cui difesa fosse considerata vitale per gli interessi americani; questa politica fece degli Stati Uniti *l'arsenale della democrazia* ponendoli in rotta di collisione con le potenze dell'Asse⁴⁹ (Sabbatucci, Vidotto, 2008).

⁴⁹ Il suggello ufficiale fu l'incontro fra Roosevelt e Churchill avvenuto il 14 agosto del 1941 a bordo di una nave da guerra al largo dell'isola di Terranova dal quale scaturì la firma della *Carta Atlantica*, nella quale si condannavano i regimi fascisti e si fissavano le linee di un nuovo ordine democratico da costruire a guerra finita (rispetto dei principi di sovranità popolare e di autodecisione dei popoli, libertà dei commerci, libertà dei mari, cooperazione internazionale, rinuncia all'uso della forza nei rapporti fra gli Stati). Cfr. Sabbatucci - Vidotto 2008.

Detroit è stata tra le città americane ad aver maggiormente contribuito al supporto delle potenze alleate, tanto da essere considerata, in quegli anni *The Arsenal of Democracy*. Il 29 dicembre 1940 Roosevelt, nel corso di uno dei suoi *fireside chat*⁵⁰, esortò gli americani a sostenere le potenze alleate. L'Europa, in particolare Gran Bretagna e Francia, si era infatti rivolta agli Stati Uniti per l'assistenza nella fornitura di armi, aerei, camion e carri armati; Roosevelt dichiarò che l'aiuto fornito agli alleati avrebbe consentito agli europei di combattere per la loro libertà, ricordando inoltre agli americani che una vittoria tedesca in Gran Bretagna avrebbe notevolmente compromesso la sicurezza degli Stati Uniti. Il Presidente chiese agli americani di comportarsi come se fosse il proprio paese in guerra, instillando negli ascoltatori l'importanza del patriottismo, del sacrificio e della necessità di una cooperazione tra il governo e gli operai. Infine, Roosevelt ricordò agli americani che avevano sia la responsabilità, sia i mezzi per cambiare le sorti della guerra.

Detroit era la città ideale per rispondere alla chiamata del Presidente; l'industria automobilistica subì, dunque, una rapida transizione al fine di gestire la produzione di armi e veicoli da guerra.

Le fabbriche fermarono la produzione di automobili per uso civile e iniziarono rapidamente la produzione di jeep, carri armati e bombardieri.

A trascinare gli Stati Uniti nel conflitto fu l'aggressione improvvisa subita nel Pacifico da parte del Giappone. Infatti, il 7 dicembre 1941, l'aviazione attaccò, senza previa dichiarazione di guerra, la flotta degli Stati Uniti ancorata a *Pearl Harbor*, nelle Hawaii, e la distrusse in buona parte; pochi giorni dopo l'attacco a Pearl Harbor, anche Germania e Italia dichiaravano guerra agli Stati Uniti (*ivi*).

L'industria di Detroit dovette rispondere alle numerosissime richieste di produzione⁵¹ di strumenti per la difesa e, nonostante la creazione di nuovi posti di

⁵⁰ Si tratta di circa trenta interventi da marzo 1933 a giugno 1944, trasmessi via radio, nel corso dei quali Roosevelt, rivolgendosi al popolo americano, affrontava diversi argomenti tra cui la situazione nel settore bancario, il tasso di disoccupazione del Paese e la lotta contro il fascismo in Europa.

⁵¹ Nel maggio del 1942 l'impianto Ford Rouge River, a Dearborn poco fuori Detroit, fu sospesa la produzione di auto convertita in funzione dello sforzo bellico; più di 120mila vennero impiegate in quel complesso per produrre carri armati, jeep, aerei e altro materiale bellico.

lavoro, la carenza di manodopera fu grave ma limitata nel tempo: ben presto un numero sempre crescente di afro-americani provenienti dal Sud degli Stati Uniti si trasferì a Detroit per unirsi nello sforzo bellico. Così come l'industria di Detroit, anche gli abitanti della città fornirono alla nazione il loro contributo allo sforzo bellico: nell'ottobre del 1940, quando fu mobilitata la Michigan National Guard, i Detroiters erano più di 1500 e circa 500 mila si registrarono per la prima chiamata al servizio di leva.

Come mostra il grafico⁵² (figura 11), la quota di immigrati provenienti dall'Europa si confermava quella più consistente anche negli anni Quaranta, tuttavia, gli afro americani si apprestavano a divenire la popolazione prevalente in città. Rispetto al censimento del 1930⁵³ infatti, gli afro americani erano aumentati di circa 30 mila unità.

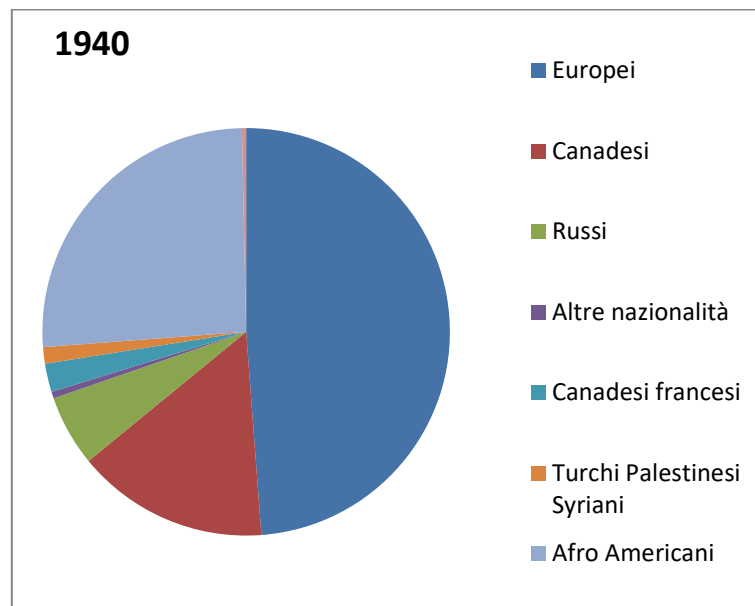


Figura 11 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 1940

L'imponente processo di urbanizzazione del proletariato nero, iniziato durante gli anni del New Deal, si intensificò ulteriormente durante quelli della

L'anno successivo, un altro impianto Ford, il Willow Run, si specializzò nell'assemblaggio e nella produzione di massa dei bombardieri B-24 *Liberator*.

⁵² I dati si riferiscono al *Sixteenth Census of the United States: 1940 Volume I, Population* disponibili su <http://census.gov/library/publications.html>.

⁵³ Si tratta del *Fifteenth Census of the United States: 1930 Volume I, Population* disponibile su <http://census.gov/library/publications.html>.

guerra. Il fenomeno, comune ai grandi centri di produzione bellica americani, aumentò, tra il 1940 e il 1944 del 49% (Polenberg, 1981). Ondate migratorie così massicce non potevano non creare tensioni e contrasti fra le popolazioni già insediate e i nuovi arrivati.

Il vertiginoso aumento della popolazione a Detroit ⁵⁴ causò una congestione della popolazione e una conseguente carenza di alloggi. Nei primi anni di guerra, furono costruite abitazioni per rispondere alla prima emergenza, ma si rivelarono insufficienti a soddisfare la domanda e acuirono le tensioni razziali (Poremba, 2001; Thomas, 2013). La città non era in grado di costruire le unità abitative necessarie a coprire la domanda di alloggi. Carl Bradt, a capo della commissione per l'edilizia abitativa, presentò nel 1938 un rapporto secondo cui a Detroit più di 58 mila alloggi erano ben al di sotto degli standard. Una seconda analisi del 1940 rivelò che le unità non conformi alle norme abitative di base erano circa 70 mila, di cui 48 mila occupate da famiglie a bassissimo reddito.

Alla fine del 1942, George Emery, capo della Detroit City Plan Commission, calcolò il fabbisogno di alloggi: le agenzie federali si aspettavano l'arrivo in città di 96 mila migranti e, anche considerando i finanziamenti per nuovi alloggi da parte della FHA⁵⁵ e la costruzione di nuove case popolari sarebbero comunque mancati all'appello quasi 30 mila alloggi.

Tra l'aprile del 1940 e l'estate del 1945, più di 250 mila persone si trasferirono nelle aree circostanti la città incluse le contee di Wayne, Macomb, Oakland e Washtenaw. Molti di loro erano lavoratori impiegati nello stabilimento Ford Willow Run in cui si producevano i bombardieri B-24. La maggior parte di questi lavoratori e delle loro famiglie si videro costretti a stabilirsi in alloggi che versavano in condizioni inaccettabili. La Detroit City Plan Commission tentò di porre rimedio al problema costruendo alloggi popolari su terreni liberi situati nelle zone più periferiche; ciò acui le tensioni razziali in quanto gli afro americani erano

⁵⁴ Nel corso di un decennio la popolazione di Detroit aumentò di circa 55 mila unità passando da 1.568.662 del 1930 a 1.623.452 del 1940.

⁵⁵ US Federal Housing Administration.

rigidamente confinati nelle zone centrali della città e gli alloggi costruiti fuori dal nucleo centrale di Detroit non furono messi a loro disposizione.

La zona in cui si registrava la più alta concentrazione di afro americani era da decenni quella che si estendeva a nord del Central Business District e a est del Woodward Avenue; queste aree erano caratterizzate da sovraffollamento e dalla povertà. Inoltre, a causa degli effetti perversi della segregazione forzata, i proprietari degli immobili situati in quell'area pretendevano affitti alti per abitazioni fatiscenti (Thomas, 2013).

Nel 1942 alcune famiglie afro americane tentarono di trasferirsi nei nuovi alloggi del *Sojourner Truth housing project* che sorgeva in un quartiere a nord della città in cui vivevano prevalentemente polacchi e bianchi. Il trasferimento fu duramente osteggiato dai residenti del quartiere e provocò una piccola rivolta, presto sedata dalla polizia che ristabilì l'ordine e consentì l'accesso degli afro americani nelle loro nuove case.

Tuttavia l'anno successivo si verificò un evento ben più grave: il pomeriggio del 20 giugno 1943 a Belle Isle⁵⁶ esplose una rissa tra giovani bianchi e afro americani; la notizia degli scontri, alimentata dalle voci di numerosi stupri avvenuti a Detroit e attribuiti ad afro americani fece presto il giro della città. Il giorno successivo scoppiarono altri disordini in tutta la città con gruppi di bianchi che si scagliavano contro i pedoni neri e afro americani che attaccavano automobilisti bianchi che quel lunedì mattina si stavano recando a lavoro; fu necessario l'intervento delle truppe federali per ristabilire l'ordine ma, nonostante ciò, 34 persone morirono nel corso degli scontri, di cui 25 neri e 9 bianchi, mille furono i feriti, 1800 le persone arrestate e i danni materiali stimati in milioni di dollari (Poremba; Sugrue; Mammarella; Thomas). Molto tempo dopo lo scoppio delle tensioni del 1943, i residenti bianchi continuarono a scagliarsi contro gli afro americani e a considerarli intrusi nei loro "quartieri bianchi" (Thomas, 2013)

La rivolta segnò l'avvio del conflitto tra bianchi e neri che, nel corso dei decenni successivi, si rivelò insanabile e che ha influenzato lo sviluppo e le sorti della città (Sugrue, 2013).

⁵⁶ Isola parco situata nel Detroit River, è collegata a Detroit città dal MacArthur Bridge.

A due anni di distanza dalla rivolta del 1943, i Detroiters misero per un momento da parte le tensioni razziali e si ritrovarono nuovamente per le strade della città, questa volta per celebrare la fine della II Guerra Mondiale. Per due giorni, nell'agosto del 1945, anche a Detroit si celebrò la resa giapponese⁵⁷.

A ottobre dello stesso anno, le case automobilistiche della città ripresero la produzione e la città iniziò a tornare lentamente alla normalità. Dopo il conflitto, il 75% della forza lavoro femminile di Detroit avrebbe voluto mantenere il proprio posto di lavoro, ma il rientro in città dei veterani significò per la maggior parte delle donne la perdita dell'occupazione ottenuta durante il conflitto (Poremba, 2001).

Grazie anche al contributo del lavoro femminile, alla fine del conflitto le principali case automobilistiche della città avevano prodotto il 92 per cento dei veicoli, l'87 per cento delle bombe, l'85 per cento degli elmetti, il 50 per cento dei motori, il 56 per cento dei carri armati e il 47 per cento delle mitragliatrici necessari per combattere durante il conflitto (*ivi*).

La fine del conflitto per l'America segnò una vittoria ancora più netta rispetto a quella registrata nel primo conflitto mondiale. Gli Stati Uniti uscivano, infatti, dalla guerra come la potenza militare ed economica dominante sul piano mondiale. Mentre gran parte dell'Europa e dell'Asia giaceva in rovina, con le città distrutte, le industrie e i sistemi di comunicazione devastati, le popolazioni civili decimate da cinquanta milioni di perdite di vite umane, l'America, nonostante i suoi quattrocentomila morti, usciva dalla guerra intatta, con il suo enorme potenziale industriale che produceva a pieno regime, l'economia che creava sempre maggiore ricchezza (Petriagnani, 2001).

⁵⁷ Il 6 agosto del 1945, un bombardiere americano sganciava la prima bomba atomica sulla città di *Hiroshima*, tre giorni dopo l'operazione era ripetuta a *Nagasaki*. In entrambi i casi le conseguenze furono spaventose: non solo per il numero dei morti (100.000 a Hiroshima, 60.000 a Nagasaki) e per la distruzione totale delle due città, ma anche per gli effetti di lungo periodo su quanti erano stati contaminati dalle radiazioni. Il 15 agosto, dopo che l'URSS aveva anch'essa dichiarato guerra al Giappone, l'imperatore Hirohito offrì agli alleati la resa senza condizioni. Con la firma dell'armistizio, il 2 settembre 1945, si concludeva così il secondo conflitto mondiale (Sabbatucci - Vidotto, 2008).

Gli Stati Uniti, in virtù della loro posizione egemonica, si fecero promotori e garanti del progetto di un nuovo sistema mondiale. Come avvenne nel primo dopoguerra, gli Usa divennero per l'Europa occidentale il principale punto di riferimento non solo materiale (per la ricostruzione e per la difesa), ma anche ideale e culturale in senso lato: da allora, infatti, l'imitazione dei modelli di vita d'oltreoceano, della musica e dello spettacolo, dell'abbigliamento, del linguaggio, dei moduli artistici costituì l'elemento caratterizzante di un rapporto complesso e ambivalente fra le due sponde dell'Atlantico (Sabbatucci, Vidotto, 2008).

La guerra aveva fatto dimenticare agli americani le sofferenze della Grande Depressione e anche in gran parte sopito le polemiche interne sulle riforme del New Deal. Fin dal 1940 era stato di nuovo raggiunto e superato il livello di produzione del 1929 e , dopo il 1945⁵⁸, l'economia non avrebbe fatto che continuare a crescere (Petri, 2001).

Durante gli anni del conflitto si avviò un processo di trasformazione sociale ed economica agevolato in primo luogo dall'economia di guerra che aveva totalmente riassorbito la massa di disoccupati degli anni di crisi , in secondo luogo dalla politica sociale più equilibrata che aumentò la tassazione per i redditi alti e medi-alti e, in terzo luogo, da una politica di stabilizzazione dei prezzi che si assestarono su un livello di crescita inferiore a quello dei salari (Mammarella, 2013). In questo modo si posero le basi per la creazione della società affluente che prenderà corpo negli anni Cinquanta.

2.3.3 Il boom del dopoguerra

Agli inizi degli anni Cinquanta, l'America, con il 6% della popolazione mondiale, produceva da sola la metà di tutti i beni prodotti nel mondo e deteneva due terzi delle riserve mondiali d'oro, il capitalismo americano era uscito dalla guerra rafforzato dopo la duplice scossa della Depressione e del New Deal e si

⁵⁸ Nel 1945, rispetto al 1939, la produzione era raddoppiata , la disoccupazione scomparsa, il reddito nazionale aumentato del 75% (Sabbatucci - Vidotto, 2008)

preparava a entrare nel quarto di secolo di più forte crescita economica di tutta la sua storia (Petriagnani, 2001).

Tra il 1953 e il 1954 l'indice della produzione industriale crollò da 136 a 127 per risalire a 140 nel 1955 e progredire fino al 1957, anno della nuova crisi. Il sistema economico confermava il suo andamento ciclico, ma i periodi di recessione, che si succedevano ogni 3 - 4 anni, erano brevi, incidevano poco sullo sviluppo di fondo e pertanto il risultato era quello di una crescita della produzione e dei consumi. La produzione industriale cresceva in particolare in alcuni settori, ad esempio quelli della chimica e dell'elettronica, ma soprattutto quello dei trasporti con un numero di automobili prodotte e vendute che nel 1955 raggiungeva la cifra record di 8 milioni. L'amministrazione Eisenhower diede all'industria grande libertà e non si oppose alle pratiche monopolistiche, alle fusioni e più generalmente ai processi di concentrazione del potere economico che in quegli si moltiplicarono. Il gigantismo industriale, di cui la General Motors con quasi 700 mila addetti, era l'esempio emblematico, portò a una impressionante concentrazione del potere economico. Nel 1957-58 le 574 compagnie più grandi degli Stati Uniti, su un totale di 573 mila, ricevevano più della metà del reddito netto guadagnato dall'industria americana (Mammarella, 2013).

Negli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento, l'economia dei paesi industrializzati attraversò un periodo di sviluppo senza precedenti per intensità, per durata e per ampiezza dell'area geografica interessata: un periodo che più tardi gli storici avrebbero identificato come "l'età dell'oro" del capitalismo industriale. Lo sviluppo riguardò in primo luogo l'industria, soprattutto i settori legati da un lato all'uso di tecnologie avanzate, dall'altro lato alla produzione di quei beni di consumo durevoli (automobili, elettrodomestici, televisori) che raggiunsero in questi anni una diffusione di massa non solo negli Stati Uniti, ma anche in Europa occidentale e in Giappone. Gli standard di vita e di consumo dell'americano medio raggiunsero picchi altissimi. Complice l'eccezionale diffusione dei pagamenti rateizzati⁵⁹, l'81 per cento delle famiglie americane possedeva apparecchi

⁵⁹ Nel 1956 l'indebitamento rateale ammontava a 27 miliardi di dollari.

televisivi, il 96 per cento aveva il frigorifero e l'89 per cento la lavatrice. Le macchine in circolazione erano 75 milioni.

Il boom del secondo dopoguerra fu il risultato di una serie di fattori concomitanti. Uno dei principali fu certamente l'esplosione demografica che seguì la fine della guerra. A partire dagli anni Cinquanta, infatti, la popolazione mondiale si accrebbe a un tasso medio annuo dell'1,8 per cento un ritmo più che doppio di quello mantenuto nel cinquantennio precedente (0,8%), che era a sua volta il doppio di quello dell'età preindustriale (0,4%). Il boom della popolazione mondiale non si distribuí in modo omogeneo fra le diverse aree del pianeta, anzi, si andò accentuando la forbice, già delineatasi nei primi decenni del Novecento, fra le tendenze demografiche dei paesi industrializzati e quelle dei paesi in via di sviluppo. I paesi industrializzati conobbero una fase di relativo slancio demografico solo nel decennio successivo alla guerra: il periodo del cosiddetto *baby boom*. Dopo la metà degli anni Cinquanta, riprese il sopravvento la tendenza al calo della natalità⁶⁰. La crescita della popolazione significò un allargamento della domanda di beni di consumo, di abitazioni, di strutture sociali e, nel lungo periodo, l'immissione nei processi produttivi di nuova forza-lavoro più giovane e meglio qualificata (Sabbatucci, Vidotto, 2008; Mammarella, 2013).

Anche a Detroit i primi anni Cinquanta furono caratterizzati da radicali cambiamenti sia per la città che per i suoi abitanti. A differenza di quanto accadde nel 1919, quando al termine del primo conflitto mondiale ci fu una forte recessione, il secondo dopoguerra scatenò nei consumatori una forte domanda di beni di consumo. Soprattutto la richiesta di auto, che non erano più sul mercato civile dal 1941, subì un forte incremento (Poremba, 2001).

I cambiamenti in città furono sensibili soprattutto dal punto di vista demografico: il censimento del 1950 registrò una popolazione di quasi due milioni di abitanti, il picco massimo mai registrato nella storia della città. Il grafico in

⁶⁰ Tale fenomeno, le cui cause immediate sono legate alla minor durata dei matrimoni e al controllo delle nascite, si accompagna sempre ai processi di modernizzazione e si collega alla mentalità e ai modi di vita delle società urbanizzate e industrializzate: l'incremento del lavoro femminile, i costi crescenti per l'educazione e il mantenimento dei figli, la ristrettezza degli spazi abitativi, la maggior preoccupazione per il benessere materiale e la minor influenza delle religioni tradizionali.

figura tredici mostra la composizione etnica della Detroit degli anni Cinquanta ed evidenzia la maggioranza di *native white*⁶¹, ma anche una crescente percentuale di afro americani⁶²

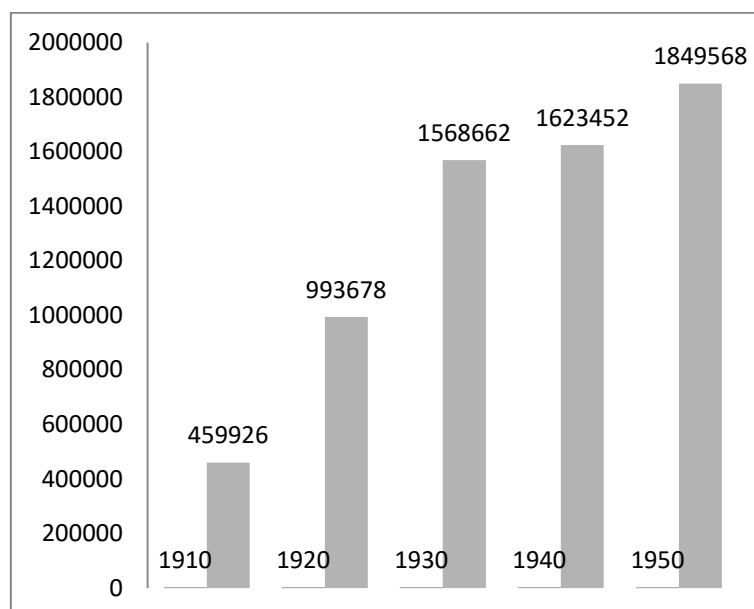


Figura 12 Evoluzione demografica a Detroit dal 1910 al 1950

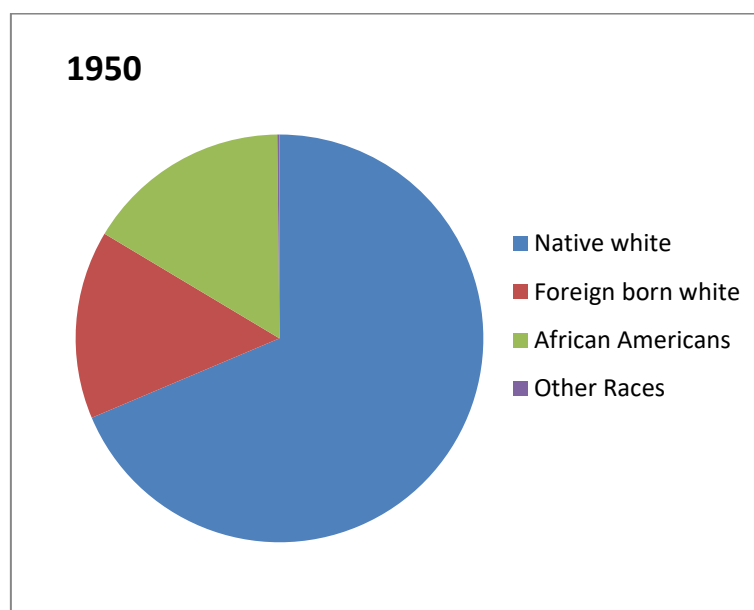


Figura 13 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 1950

⁶¹ Per la distinzione tra *native white* e *foreign born white* si rimanda alla nota 4 pagina 10

⁶² I dati dei censimenti dell'US Census Bureau relativi al 1940 e al 1950 indicano che gli afro americani a Detroit erano 151.494 nel 1940 e 300.506 nel 1950.

Ai quasi due milioni di abitanti residenti nella città di Detroit, si aggiungevano i quasi di tre milioni di residenti nell'area metropolitana: negli anni Cinquanta infatti, i sobborghi cominciarono a caratterizzarsi e diffondersi intorno alle città americane anche grazie alla costruzione di una efficiente rete autostradale.

Nel 1950 fu inaugurata la *Edsel Ford expressway* alla quale seguì la *John C. Lodge freeway* aperta al traffico nel 1953. Tali infrastrutture permisero rispettivamente l'accesso da est a ovest e da nord a sud per la città, specialmente per l'area di downtown e resero, inoltre, più agevoli gli spostamenti ai molti Detroiters che lavoravano in città ma vivevano nelle cosiddette *bedroom communities* (Poremba, 2001).

La costruzione della rete autostradale comportò cambiamenti importanti nella conformazione della città: circa 17 mila residenti nelle aree interessate dai cantieri furono costretti a trovare un'altra sistemazione, alcuni quartieri a forte caratterizzazione etnica furono quasi completamente distrutti soprattutto il *Black-Bottom* afro americano e l'area di *Paradise Valley*, altri furono divisi in due come ad esempio il *Boston-Edison district*.

Nel 1954 veniva inaugurato il Northland Center, il più grande centro commerciale del mondo.

Il Northland Center, situato a Southfield, sobborgo situato a nord di Detroit, fu progettato da Victor Gruen, un architetto austriaco considerato il padre fondatore dello shopping mall all'americana. Il centro costò circa 30 milioni di dollari e avrebbe dovuto cambiare il futuro dello shopping nel dopoguerra americano. Al suo interno vi erano 110 negozi, una banca, ufficio postale, un auditorium, fontane e ampi spazi il tutto circondato da un vasto parcheggio. Le caratteristiche del progetto furono ben presto imitate e riprodotte nel resto del paese. Per molti, la sua costruzione ha segnato la fine del quartiere dello shopping nel centro di Detroit (Detroit Historical Society).

Da quel momento in poi gli *shopping mall* sono diventati vere e proprie *cattedrali del consumo*, centri fondamentali per la città e per la società e si sono

trasformati in luoghi non solo di acquisto, ma anche e soprattutto di uso del tempo libero, di incontro e di passaggio (Strassoldo, 2003). I *mall* sono il simbolo dello shopping, del consumo come *pratica sociale* oltre che come *agire economico* (Mazzette, 2007).

A partire dagli anni Cinquanta, sobborghi e shopping mall cominciarono a caratterizzare sempre più lo sviluppo urbano di Detroit.

La città seguì in realtà una tendenza diffusa che interessò la quasi totalità dei centri urbani americani soprattutto negli anni Cinquanta: in quel decennio furono costruite negli Stati Uniti ben 13 milioni di case, di cui 11 milioni nei nuovi sobborghi in cui si spostarono progressivamente le famiglie della classe media che sfuggivano il degrado dei centri urbani (Petrignani, 2001).

Nella maggior parte delle città americane ma, in particolare a Detroit, la fuga dal centro fu determinata anche da un fenomeno che è stato definito *racial flight* o *white flight* (Beauregard, Sugrue, Thomas; Frey). La maggior parte dei componenti della *middle-class* bianca di Detroit scelse, infatti, di abbandonare la città e si trattò di una scelta dettata dall'intolleranza del *racial mixing* (Thomas, 2013), ovvero dal rifiuto di condividere i propri quartieri con gli afro americani.

Vi è un accordo generale secondo cui i livelli senza precedenti di suburbanizzazione cui si assistette nel secondo dopoguerra siano stati mitigati da un unico insieme di circostanze economiche e demografiche che ha prodotto una maggiore domanda di abitazioni seguito da un incremento dell'edilizia suburbana (Duncan et al., 1962; Glenn, 1973). Tuttavia è evidente il fatto che l'arrivo di un cospicua massa di afroamericani, le pratiche abitative discriminatorie e le forze di mercato che caratterizzavano quel periodo, non fecero che esacerbare la mobilità selettiva dei bianchi verso i sobborghi (Frey, 1979). L'alto tasso di mobilità di residenti bianchi, precisa Frey, è attribuibile principalmente alla accresciuta domanda di abitazioni e non è da intendersi come risposta all'ondata migratoria afroamericana; tuttavia la scelta di quartieri, situati soprattutto nei *suburbs*, a netta prevalenza di popolazione bianca, può essere letta come fenomeno discriminatorio (*ivi*).

Nel *Dictionary of Sociology* Gordon Marshall (1998) definisce il *suburb* come una «comunità ai margini densamente abitati della città [...] Oggetto di studi sociologici tra il 1950 e il 1960, si è creduto che i sobborghi racchiudessero un particolare tipo di cultura che includeva un'enfasi sulla vita familiare e la proprietà della casa, un attivo coinvolgimento nella vita comunitaria e un alto livello di conformità e di attenzione all'apparenza».

Kenneth Jackson (1985) sostiene che i sobborghi siano diventati «la quintessenza fisica di quello che sono gli Stati Uniti; essi rappresentano forse la loro cultura meglio delle macchinone dei grattacieli, o del football americano [...] sono la manifestazione delle caratteristiche fondamentali della società americana: un consumo vistoso, l'affidarsi al mezzo privato che è l'automobile, la mobilità sociale verso l'alto, la crescente separazione tra lavoro e tempo libero e una tendenza a un'omogeneità totale sia economica che razziale».

Nella Carta d'Atene (2014), documento prodotto a seguito del IV Congresso internazionale di architettura moderna svoltosi nel 1933, Le Corbusier e il CIAM consideravano i sobborghi, nati tra il XIX e il XX secolo, privi di qualsiasi piano e senza un normale collegamento con la città, «una marea e poi inondazione, [che] ha seriamente compromesso il destino della città e le sue possibilità di crescere secondo una regola. [...] un errore urbanistico esteso in tutto l'universo e spinto alle sue estreme conseguenze in America [...] uno dei più grandi mali del secolo».

In quegli anni, l'espansione suburbana venne osannata e promossa dalle politiche urbane, mentre il declino dei centri urbani venne considerato inevitabile, segno di progresso e necessario per la crescita economica; la suburbanizzazione incrementò gli investimenti per nuove abitazioni e l'acquisto di beni di consumo, in pratica suburbanizzazione e crescita economica sembravano completarsi a vicenda. Lo stile di vita dei sobborghi richiedeva nuovi massicci investimenti e molteplici acquisti da parte delle famiglie residenti: automobili, frigoriferi barbecue per i nuovi *backyards*. Le comunità nate in queste nuove aree cambiarono radicalmente il proprio stile di vita, a cominciare dagli spostamenti, per i quali si rese necessario l'uso dell'auto privata, cambiò il modo di trascorrere

il tempo libero e cambiarono anche le relazioni con il vicinato (Beauregard, 2006).

Tuttavia, la prosperità dei sobborghi non era accessibile a tutti, in particolare agli afro americani l'accesso a queste aree era praticamente negato. Il fenomeno della suburbanizzazione interessò principalmente le famiglie bianche: i ghetti urbani erano riservati agli afro americani e ad altre minoranze etniche, al contrario, i sobborghi dovevano rimanere appannaggio della popolazione bianca (Baxandall, Ewen, 2000).

Dal punto di vista territoriale la diffusione dei sobborghi ha comportato, inevitabilmente, un elevato consumo di suolo e ha contribuito alla nascita del fenomeno dello *sprawl* urbano. Il termine *sprawl*, che letteralmente significa "sdariato" o "spalmato" è stato introdotto per indicare la crescita urbana senza forma (Ingersoll, 2008).

Lo *sprawl* urbano si riferisce alla rapida e disordinata crescita di una città ed ha numerose ripercussioni negative: implica innanzitutto un allungamento dei percorsi che i residenti debbono compiere nella loro vita quotidiana, con un parallelo aumento del consumo energetico e dei costi, accentua la separazione funzionale delle aree ovvero gli spazi residenziali staccati dai servizi. Questi tipi di insediamenti, definiti periurbani, non consentono la capillare presenza dei mezzi di trasporto pubblico e incentivano l'uso dell'automobile che genera effetti negativi sotto il profilo ambientale ed economico. Altro aspetto negativo è la frammentazione dello spazio verde dovuto alla riduzione del territorio non urbanizzato, fenomeno che mette a rischio la biodiversità e danneggia i cicli ecologici propri degli ecosistemi (Davico, 2009).

Fabrizio Bottini definisce lo *sprawl* come «la diffusione della città e del suo suburbio su una quantità sempre maggiore di terreni agricoli alla periferia di un'area urbana che comporta nel tempo la trasformazione di spazi aperti (rurali) in aree edificate, urbanizzate». Bottini sceglie tra le tante definizioni di *sprawl* quella proposta dal sito ambientalista *Sprawl City* che «non ha eguali come criterio base di misurazione dell'urbanizzazione del territorio rurale da parte delle città in tutte le aree del paese [...] perché si basa sulle precise rilevazioni della Aree Urbane da

parte del *Bureau of Census* USA. Non esiste nessuna altra fonte che possa valutare con tanta sistematicità e precisione la perdita dei terreni rurali a favore dell'urbanizzazione»⁶³.

Robert Beauregard nel ricostruire le diverse epoche dello sviluppo urbano statunitense, sostiene che il vero *sprawl* sia cominciato subito dopo la seconda guerra mondiale e che la sua massima espansione abbia coinciso con lo *short american century*, con il frammento di secolo tra il 1945 e il 1975 che coincide sia con il periodo di maggior crescita della potenza e dell'influenza internazionale degli Stati Uniti, sia con il cambiamento della distribuzione della popolazione e la tendenza al *white flight* (Beauregard, 2006). Attesta questa tendenza il *suburb* di Levittown, una cittadina americana popolata unicamente da 82 mila bianchi, descritta da Herbert Gans (Gans, 1967).

Tuttavia, precisa Petrillo, si aggiunsero anche altri fattori esterni quali ad esempio il ruolo giocato dall'automobile e dalla sua diffusione di massa, la creazione di infrastrutture, l'azione di speculatori e amministrazioni locali che premevano per la realizzazione di grandi opere e nuovi insediamenti; a ciò si aggiunge la componente ideologica: si tratta di un modello che diventa importantissimo per l'immagine esterna e per l'autorappresentazione della prosperità americana postbellica (Petrillo, 2009).

Nonostante il consistente e costante esodo verso i sobborghi e le problematiche connesse al fenomeno, Detroit continuò a prosperare: nei primi anni Cinquanta fu inaugurato il *City-County Building*, simbolo dello sforzo cooperativo dei leader della città e della contea di Wayne di fornire una leadership forte ed efficace ai propri elettori.

Negli stessi anni, l'*Hudson's downtown store* prosperava. L' *Hudson's downtown store* occupava una superficie di quaranta acri lungo il Woodward Avenue e impiegava circa 12 mila dipendenti; in quegli anni di boom economico il grande magazzino registrava una media di 100 mila vendite al giorno, i suoi cinque ristoranti servivano circa 14 mila pasti al giorno (Poremba, 2001).

⁶³ L'articolo di Bottini "Cos'è lo Sprawl" è consultabile on line sul sito <http://mall.lampnet.org/>

In quel decennio anche lo sport contribuì al benessere della città: migliaia di spettatori assistevano ai successi dei Lions di football, dei Tigers di baseball e dei Red Wings di hockey su ghiaccio, i tre principali team sportivi della città ai quali si aggiunse, nel 1957, quello dei Fort Wayne Pistons di basket.

Nonostante l'economia della città e la città stessa si fossero sviluppate intorno al settore automobilistico, negli anni Cinquanta sia la General Motors che la Ford si spostarono fuori dalla città: la prima, nel 1956, trasferì il *transmission plant* a Livonia; la Ford spostò, nel 1955, le sue attività di produzione nella cittadina di Wayne situata a pochi chilometri da Detroit.

Inoltre, gli interventi predisposti dall'amministrazione locale e inclusi in un piano di rinnovamento urbano avviato nel dopoguerra, cominciarono a evidenziare dei limiti. Gli interventi implementati non avrebbero potuto ottenere gli effetti di lunga durata sperati per tre motivi: in primo luogo per l'incapacità di garantire l'equità sociale agli afroamericani assicurando loro un alloggio adeguato, in secondo luogo, perché non operò in un regime urbano stabile che fosse in grado di supportare lo sviluppo di downtown o una maggior presenza aziendale e, infine, perché fu impossibile prevedere l'evoluzione del trend demografico⁶⁴ (Thomas, Bekkering, 2015).

2.3.4 Anni Sessanta: una città in tumulto

Sul finire del decennio, Detroit cominciò a dover fare i conti con la necessità di ridefinirsi e reinventarsi: la popolazione iniziò a diminuire, molte aree residenziali della città, in maggioranza intorno a downtown, erano in declino, inoltre, in quanto sede di un distretto industriale monoprodotto su cui si basava l'economia della città, in quegli anni si cominciò a intuire che Detroit non avrebbe

⁶⁴ Il piano di rinnovamento avrebbe dovuto aver luogo in una città che si pensava sarebbe rimasta un'importante centro politico, economico e sociale. In quel periodo pianificatori e amministratori non potevano prevedere il forte calo di popolazione che si manifestò solo a partire dagli anni Sessanta.

resistito a lungo. Il fallimento del tentativo di diversificare l'economia della città, rese necessari dei cambiamenti forti (Poremba, 2001).

La situazione in città peggiorò in coincidenza del rallentamento della crescita a livello nazionale: la recessione del 1957-58 (la più grave fino ad allora verificatasi dopo la Grande Depressione degli anni Trenta) aveva turbato il mondo degli affari e fatto salire la disoccupazione fino sopra il 6% (Pettrignani, 2001). A Detroit, gli effetti della recessione furono devastanti e portarono al licenziamento del 15% della forza lavoro.

La città entrò negli anni Sessanta profondamente cambiata rispetto al decennio precedente: la maggior parte delle imprese e attività avevano abbandonato downtown per spostarsi a nord o ad ovest della città lasciando il cosiddetto *business district* in declino con un numero sempre crescente di spazi vuoti e lotti abbandonati (Poremba, 2001; Martelle, 2012).

Alla difficile situazione della città fecero riscontro i dati del censimento del 1960 che evidenziò un sensibile calo di popolazione.

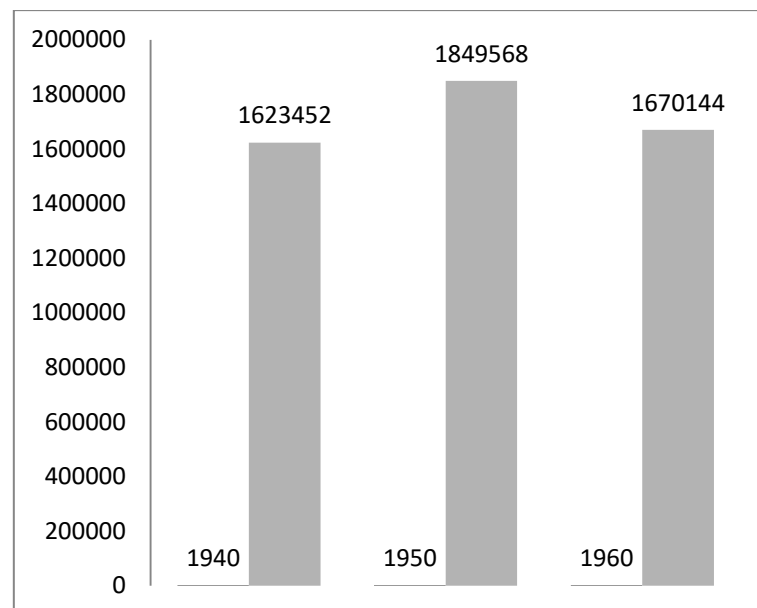


Figura 14 Evoluzione demografica a Detroit dal 1940 al 1960

Il grafico evidenzia il brusco calo demografico registrato a Detroit nel corso di un decennio: il picco di abitanti toccato nel 1950 diminuì di quasi 200 mila unità nel 1960.

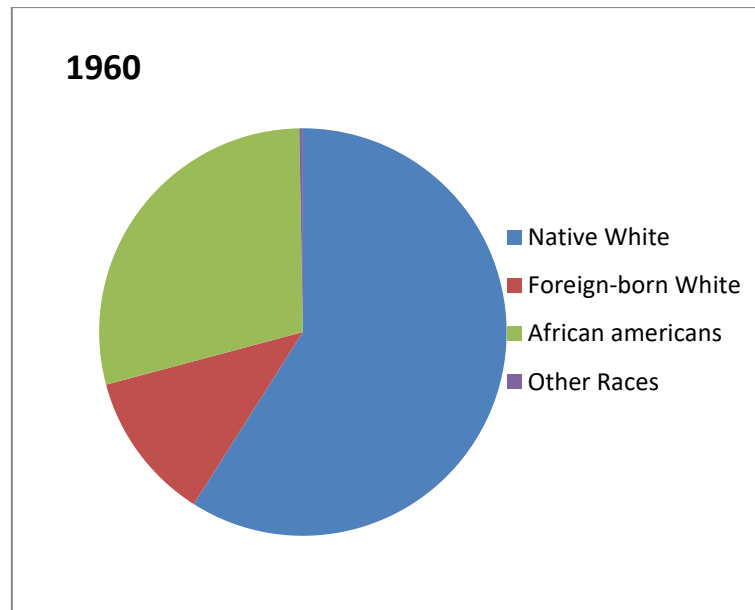


Figura 15 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 1960

Rispetto al 1950, il grafico in figura quindici mostra l'aumento della percentuale di afro americani in città: circa 182 mila in più nel giro di dieci anni.

Seppur in evidente difficoltà, la città proprio nel 1960 inaugurò il Cobo Center⁶⁵, un enorme complesso parte del Civic Center situato lungo il Detroit River, che divenne sede dell'annuale National Auto Show. Proprio nell'anno in cui venne inaugurato il Cobo Center, il salone dell'auto registrò il record di visitatori: un milione e mezzo nel giro di pochi giorni.

Nella seconda metà degli anni Sessanta, negli Stati Uniti esplose la protesta del movimento contro la segregazione razziale⁶⁶ in un primo tempo egemonizzata

⁶⁵ Dedicato ad Albert Cobo, sindaco di Detroit tra il 1950 e il 1957.

⁶⁶ Il movimento era nato a Greensboro, nel North Carolina, nel febbraio del 1960 in modo del tutto spontaneo. Quattro studenti neri, non appartenenti ad alcuna organizzazione, si erano seduti al banco della tavola calda di un grande magazzino riservato esclusivamente ai bianchi, portando con sé da leggere la Bibbia. Invitati ad alzarsi e uscire, rifiutarono e rimasero seduti finché non dovette intervenire la forza pubblica. Senza esserne coscienti, quegli studenti avevano compiuto un atto rivoluzionario: da Greensboro, infatti, il movimento rimbalzò in moltissime altre città del Sud degli Stati Uniti e trovò spesso l'appoggio anche dei bianchi. Nei primi due anni della sua amministrazione, il presidente americano John Kennedy non sembrò cogliere il significato politico, sociale e morale del movimento di protesta che avanzava. Fu solo nel 1963 che la posizione del presidente Kennedy cominciò a cambiare: l'arresto di Martin Luther King avvenuto a Birmingham nel corso di una dimostrazione non violenta soffocata dalla polizia con

da leader non violenti come Martin Luther King e trasformatasi, fra il 1965 e il 1967, in una serie di aspre rivolte dei *ghetti* metropolitani, ispirate all'ideologia rivoluzionaria e separatista del *Black power* (Sabbatucci, Vidotto, 2008).

All'epoca della marcia su Washington dell'agosto 1963, il movimento era ancora visto come la più alta espressione della fede *liberal* americana che originava dalle campagne del Sud e che si proponeva come obiettivo di abolire le ultime vestigie della segregazione legale e di portare una regione ancora arretrata a conformarsi a quella che veniva considerata la norma della vita americana. Lo scopo del movimento era di integrare più strettamente i neri alla società bianca ed era convinzione largamente diffusa nel 1963 che ciò si potesse fare senza cambiare in maniera significativa la società bianca.



Figura 16 Great March to Freedom, Detroit, 1963

l'uso indiscriminato dei mezzi più brutali suscitò un'ondata di indignazione in tutta l'America e Kennedy non rimase indifferente. Tra la primavera e l'estate del 1963 la questione razziale divampò al Sud più intensamente che mai: si moltiplicarono i *sit-in*, le marce e i movimenti di protesta di neri e bianchi insieme, mentre i conservatori si irrigidivano nella loro opposizione dello *status quo*. Nel giugno del 1963, Kennedy decise di prendere posizione schierandosi, per la prima volta nella storia presidenziale americana, a favore del movimento per i diritti civili con un discorso in cui affermò che la "discriminazione razziale non ha posto nella vita o nella legge americana". Nell'agosto del 1963, la marcia su Washington organizzata da King alla quale parteciparono circa 200 mila persone tra neri e bianchi, segnò uno dei momenti più esaltanti del movimento: King, dalla gradinata del monumento a Lincoln pronunciò il suo celebre discorso *I have a dream* e la manifestazione ebbe un enorme successo. Al momento della marcia su Washington, il movimento era ancora non violento, concentrato al Sud e dominato dalla forte caratterizzazione morale di King, un movimento di neri e bianchi che rappresentavano insieme l'America liberale. I neri non combattevano l'America bianca, ma volevano, con i bianchi, cambiare l'America perché si sentivano americani (Petrignani, 2001).

Nell'agosto del 1965, la sommossa di Watts⁶⁷ segnò lo spostamento del campo di lotta dalle remote campagne del Sud ai grandi centri industriali del Nord dove i neri, emigrati a milioni dal Sud, avevano invaso i ghetti urbani facendone dei focolai di criminalità e tensioni razziali. Il movimento, nelle città nord americane, acquisì un carattere aggressivo e violento; uno dei più noti agitatori fu Malcom X⁶⁸ che mirava a costruire una grande organizzazione esclusivamente di neri, parlava di nazionalismo nero e incoraggiava i neri a ricercare le proprie radici, ad essere orgogliosi del proprio retaggio razziale, ad allearsi con i popoli non bianchi di tutto il mondo in una ribellione globale contro l'oppressore (Petriagnani, 2001).

Dopo l'assassinio di Malcom X, avvenuto nel 1965 ad Harleem nel corso di un comizio, le sue idee furono riprese e moltiplicate da altri seguaci: le stesse scene vissute a Watts nel 1965 si ripeterono l'anno successivo in una quarantina di città americane tra cui Chicago e Denver.

Nel 1967 fu la volta di Newark e di Detroit. Quella di Detroit, nota come la *Twelfth Street riot* fu una delle più sanguinose rivolte razziali americane.

Nelle prime ore del mattino del 23 luglio, un raid della polizia al *blind pig*, un bar aperto tutta la notte in cui si festeggiava il rientro di un veterano afroamericano dal Vietnam, innescò un acceso confronto tra poliziotti e clienti che proseguì fuori dal locale. La mattina del 24 luglio una folla ribelle e incontrollabile si riversò per le strade. Furono soprattutto i residenti del Virginia Park Historic District, uno dei più grandi quartieri afro-americani della città, a scagliarsi contro le auto della polizia e ad appiccare fuoco. Quello stesso giorno il governatore del Michigan George Romney e il sindaco di Detroit Jerome Cavanagh chiesero l'aiuto della Nazione. Il presidente Johnson inviò 47 mila

⁶⁷ Watts era un quartiere povero di Los Angeles abitato prevalentemente da neri che risposero agli incitamenti all'odio e alla violenza dei nuovi agitatori del movimento con quattro giorni di violenze, saccheggi, incendi e devastazioni che costarono la vita a 34 persone, portarono all'arresto di migliaia di persone e provocarono ingenti danni alle proprietà.

⁶⁸ Proveniente dal ghetto di Chicago infestato dalla droga e dal crimine, Malcom X era diventato il discepolo prediletto di Elijah Muhammed, capo spirituale dei Black Muslims, che rigettava tutto ciò che era connesso al mondo dei bianchi, a cominciare dal cristianesimo (Petriagnani, 2001).

militari. Quando il 27 luglio le forze militari riuscirono finalmente a ristabilire l'ordine, il bilancio delle violenze fu di 43 morti, di cui 33 afroamericani e 10 bianchi, 342 feriti, quasi 1.400 edifici dati alle fiamme e un ammontare di 45 milioni di dollari di danni alle proprietà (Thompson; Poremba; Martelle; Sugrue).

A seguito delle numerose rivolte razziali esplose in diverse città americane il presidente Johnson nominò la National Advisory Commission on Civil Disorders, nota come Kerner Commission, dal nome del suo presidente Otto Kerner. La commissione avrebbe dovuto determinare le cause che avevano portato all'ondata di insurrezioni urbane dal 1964 in poi. Secondo la Kerner Commission le violenze furono l'espressione di frustrazioni represses, della persistente segregazione, della sempre presente discriminazione razziale e prova schiacciante della brutalità della polizia nelle aree a prevalenza afro americana (Thompson, 2004).

A differenza della *riot* del 1943, quella del 1967 non fu una *race riot* con bianchi e neri in lotta fra di loro, ma fu la violenta espressione di rabbia dei *black Detroiters*, fu una rivolta dal basso le cui origini sono state spesso ricondotte a decenni di discriminazioni e alla mancanza di speranza nel futuro (Martelle, 2012).

La rivolta inflisse un altro duro colpo alla crisi demografica che imperversava in città: la *riot* non causò la fuga dei bianchi e della *middle-class* dalla città, tuttavia funse da potente propellente per forze già esistenti, aggravando le divisioni razziali e di classe ben rappresentate anche sul piano territoriale dalla tendenza nazionale alla suburbanizzazione e al decentramento industriale da parte delle case automobilistiche e dalle altre industrie e, infine, la reazione dei bianchi locali alla segregazione abitativa dei neri (*ivi*).

Un anno prima dello scoppio della rivolta, nel 1966, la città di Detroit perse circa ventiduemila residenti; nel 1967, nella seconda metà dell'anno, circa sessantasettemila persone lasciarono la città, l'anno successivo il numero salì a ottantamila e nel 1969 altri quarantaseimila residenti abbandonarono Detroit (*ivi*).

Tuttavia, non erano solo i residenti ad abbandonare la città, anche numerose imprese scappavano da Detroit: nella decade successiva alla *riot* Detroit perse 110 mila posti di lavoro (*ivi*).

2.3.5 Detroit nell'era della crisi urbana (1970-1990)

Detroit inaugurò gli anni Settanta segnando un ulteriore calo di residenti⁶⁹ e un progressivo aumento del numero di omicidi passando così da *Motor City* a *Murder City*. Il tasso degli omicidi, a partire dagli anni Settanta, raggiunse picchi elevatissimi tanto da superare, negli anni Ottanta quello registrato a New York. Negli anni Settanta, inoltre, l'eroina divenne uno dei principali problemi della città, in quanto scatenò la guerra fra i venditori di droga afro americani per il monopolio del mercato della città.

Ad aggravare le già difficili condizioni in cui versava la città furono anche due avvenimenti dalle conseguenze traumatiche che sconvolsero l'economia mondiale e segnarono il passaggio dalla società industriale a quella cosiddetta postindustriale caratterizzata dalla dominanza tecnologica e accompagnata da radicali mutamenti dell'assetto urbano e territoriale.

Il primo avvenimento, risale ad agosto del 1971, quando gli Stati Uniti decisero di sospendere la convertibilità del dollaro in oro. La convertibilità costituiva il principale pilastro del sistema monetario internazionale costruito con gli accordi di Bretton Woods del 1944; questa decisione fu la più significativa manifestazione delle difficoltà dell'economia americana, appesantita dagli enormi costi della guerra in Vietnam e da un crescente passivo della bilancia commerciale. Iniziò una lunga fase di instabilità e di disordine monetario internazionale caratterizzato da continue oscillazioni nei prezzi delle materie prime e nei cambi fra le monete non più incorporate a un sistema di convertibilità fisso (Sabbatucci, Vidotto, 2008; Gilpin 2009).

⁶⁹ La città perse nel giro di un decennio, più di 150 mila abitanti.

Il secondo evento fu ancora più sconvolgente: nel novembre del 1973 i paesi produttori di petrolio, in seguito alla guerra arabo-israeliana, decisero di quadruplicare il prezzo della materia prima. L'improvviso aumento del prezzo del petrolio segnò l'inizio di una progressiva ascesa delle quotazioni del greggio che, dopo la rivoluzione iraniana del 1979, registrarono un altro forte rialzo: alla fine degli anni Settanta, il prezzo di un barile di petrolio era oltre dieci volte superiore rispetto all'inizio del decennio. Lo *shock petrolifero* colpì in varia misura tutti i paesi industrializzati e fu il fattore scatenante di una grave crisi economica (*ivi*).

Fu proprio dal 1973 che ebbe inizio, in effetti, la nuova tendenza di lungo periodo nell'economia americana, che con la caduta del tasso di crescita medio, la diminuzione della produttività e l'inflazione portò a un generale calo dei salari reali, che a sua volta provocò l'abbassamento del tenore di vita delle classi meno privilegiate e l'aumento delle disuguaglianze economiche fra le varie classi sociali. Tutti fenomeni che contribuirono a fare degli anni Settanta uno dei periodi più difficili della recente storia americana (Petrigiani, 2001).

Giunta al termine di una lunga fase di sviluppo pressoché ininterrotto e di benessere crescente, la crisi petrolifera costituì per l'Occidente un trauma fortissimo sul piano psicologico prima ancora che economico: rivelò un'insospettata fragilità dei sistemi economici più avanzati; fece sorgere una serie di interrogativi sui fondamenti stessi della società industriale; contribuì a rendere più instabile lo stesso quadro politico mondiale preparando i grandi mutamenti che avrebbero segnato la fine del XX secolo (Sabbatucci, Vidotto, 2008).

Ovunque, fra il 1974 e il 1975, la produzione industriale fece registrare un brusco calo, per poi riprendere a crescere a partire dal 1976, ma con ritmi più lenti rispetto al periodo precedente; la recessione produttiva si accompagnò a una generale tendenza inflazionistica con tassi di aumento dei prezzi, nei paesi industrializzati, superiori al 10 per cento e, talvolta, al 20 per cento annuo⁷⁰. Sul piano sociale la conseguenza più grave della crisi fu la crescita della

⁷⁰ Questo fenomeno, definito col termine *stagflazione*, è la combinazione di stagnazione e inflazione.

disoccupazione, che si mantenne molto elevata per tutto il decennio successivo (*ivi*).

La recessione e la crisi energetica ebbero effetti dirompenti sul mercato dell'auto. I prezzi del carburante subirono un forte aumento e le conseguenze sui consumi non si fecero attendere: se prima della crisi, infatti, gli americani pensavano alle loro automobili in termini di potenza e velocità, da quel momento iniziarono a pensare, invece, a quante miglia avrebbero potuto percorrere con un gallone di carburante. L'attenzione ai consumi divenne, da quel momento, uno dei principali fattori presi in considerazione da quanti si apprestavano ad acquistare un'auto nuova; a ciò si aggiunse, nel 1975, l'emanazione, da parte del governo federale, di norme relative al contenimento delle emissioni inquinanti per le nuove automobili: un cambiamento che le case automobilistiche si mostrarono completamente impreparate ad affrontare.

Nel 1979 il mercato dell'automobile, nonostante alcuni momenti di ripresa, si mantenne ben al di sotto dei livelli degli anni precedenti. A soffrirne maggiormente furono proprio le case americane, non le importatrici che videro invece aumentare ulteriormente le proprie vendite. L'aspetto più preoccupante per le tre grandi americane stava nel fatto che la tendenza al passaggio alle macchine estere, coincidente con il passaggio alle macchine di cilindrata inferiore, era destinata ad essere la tendenza dominante nel mercato anche per gli anni successivi. Le norme governative che imponevano consumi massimi di benzina, che erano progressive, continuarono a rendere difficile la vita dei costruttori americani, disabituati a pensare in termini di economia. Nel 1979 il consumo doveva essere non superiore alle 19 miglia per gallone. Nel 1980 la soglia salì a 20 miglia, per poi raggiungere il limite di 27,5 miglia per gallone. L'adeguamento a tali norme prevedeva non solo interventi sui motori, ma anche la riduzione delle dimensioni delle autovetture e l'alleggerimento del peso delle carrozzerie. I problemi e i ritardi relativi all'adeguamento della produzione lasciarono, dunque, spazio alle vetture d'importazione giapponesi (Toyota, Honda, Mazda ecc.) e a quelle europee (Volkswagen, Fiat, Renault, Volvo). Ben presto, dunque, il mercato dell'auto fino a quel momento dominato dagli americani e

apparentemente inattaccabile, crollò sotto il peso della crisi e della concorrenza (Martelle, 2012; Cartosio, 1998).

Nel 1972 L.M. Carino, presidente della Greater Chamber of Commerce, osservava che Detroit era la *città dei problemi* «se ne esistono, è probabile che noi li abbiamo. Non solo noi, certo, ma noi li avremo avuti per primi» e aggiunge che la città era un *laboratorio a lavoro sulla condizione urbana*. Tuttavia il settore automobilistico non era ancora in crisi e le *Big Three*⁷¹ consideravano ancora Detroit come la loro città (Cartosio, 1998).

Detroit fu una delle aree in cui la crisi, proprio per i motivi di cui si è parlato, si abbatté maggiormente. L'emblema della città in declino, svuotata di buona parte dei suoi abitanti e delle attività commerciali, è un popolare adesivo molto in voga a Detroit nella seconda metà degli anni Settanta che recitava: "*Will the last person leaving Detroit please turn out the lights?*".

L'impossibilità di arrestare l'esodo di abitanti e di imprese dalla città ha molteplici cause: le tensioni razziali, la crisi economica e occupazionale, ma anche tutta una serie di politiche urbane, federali e locali, inadeguate alla gestione di realtà urbane complesse come Detroit.

Agli inizi degli anni Settanta, il numero dei progetti di costruzione di abitazioni pubbliche crollò in tutti gli Stati Uniti da 104 mila a 19 mila unità, l'industria edilizia e più in generale il sistema economico americano entrarono definitivamente in una fase di ricerca di nuove e strutturali forme di adattamento alle proprie crisi (Conti, 1983). In quegli anni, si spinsero all'eccesso i processi già avviati di sviluppo edilizio dei Central Business Districts lasciando alle spalle l'espansione suburbana. A Detroit l'idea era quella di creare un Central Business District altamente efficiente e capace di esercitare un vivace stimolo nei confronti di altre attività terziarie, dirigenziali, commerciali oltre che residenziali di livello superiore. Per realizzare tali programmi era necessario, oltre ad una ulteriore concentrazione di investimenti nei Cbd, la trasformazione dei ghetti in confortevoli unità residenziali che implicava il trasferimento dei vecchi abitanti e lo spostamento del ghetto in zone sempre più lontane dal centro urbano. Rendere

⁷¹ Chrysler, Ford e General Motors

operativi simili programmi implicò la creazione di apparati specifici che ben presto diedero vita a un mix quasi inestricabile di istituzioni pubbliche e private. Nel 1965 il presidente Johnson tentò di rendere sistemico questo intreccio di organismi ed istituzioni istituendo il Department of Housing and Urban Development (Hud)⁷².

Nella prima metà degli anni Settanta, molti funzionari della sezione locale dell'Hud di Detroit furono protagonisti di uno scandalo di vaste proporzioni: furono accusati, insieme a diversi costruttori, di aver immesso sul mercato un elevato numero di abitazioni a prezzi esorbitanti. Abitazioni per le quali gli acquirenti non riuscirono spesso a riscattare i debiti ipotecari. L'Hud si trovò, dunque, in possesso di migliaia di abitazioni vuote non più vendibili al prezzo originario⁷³ e si stimò che a Detroit l'ente possedesse circa un quarto di tutte le abitazioni possedute negli Stati Uniti⁷⁴ (Conti, 1983). Mentre gli immobili posseduti dall'Hud venivano progressivamente demoliti, l'attività di costruzione di nuove abitazioni pubbliche andò via via riducendosi: dal 1973, con la quasi totale interruzione dei finanziamenti federali, si interruppe a Detroit l'attività edilizia pubblica e i progetti per abitazioni a basso costo previsti in 634 milioni di dollari per l'intero stato del Michigan nel 1973, scesero a 70 milioni nel 1974; al contempo, i finanziamenti per i programmi di *community development*⁷⁵ calarono dagli oltre due miliardi di dollari del 1973 a cento milioni nel 1974.

L'evoluzione della struttura sociale della città di Detroit è stata inevitabilmente influenzata dagli interventi nel settore abitativo, interventi che si

⁷² L'attività principale svolta dall'Hud riguardava la raccolta fondi di finanziamento ipotecario elargiti dalla Federal Housing Administration e da altre agenzie federali, per dirottarli ai costruttori. Il ruolo dell'Hud fu quindi decisivo nella realizzazione della politica della casa a livello locale. Una seconda funzione dell'Hud consisteva nel confisca delle abitazioni per le quali i privati evadevano i pagamenti dei prestiti ipotecari, gli immobili in questione, una volta confiscati divenivano di proprietà dell'Hud (Conti, 1983).

⁷³ Lo scandalo riguardò più abitazioni di quante non ne fossero state costruite a Detroit nei precedenti trent'anni di programmi federali per la casa (Conti, 1983).

⁷⁴ Si trattava di lotti residenziali pronti ad essere rasi al suolo per far posto all'espansione degli uffici del Cdb o ad altre abitazioni nelle quali avrebbero dovuto confluire residenti con reddito medio o medio - alto.

⁷⁵ Ne fu un esempio la legislazione delle *Model Cities*, poi sostituita da Nixon con i programmi di *revenue - sharing* e di *block - grant*, cavallo di battaglia del partito democratico nei confronti della comunità afro americana residente nei vecchi centri urbani.

sono dimostrati cruciali nella determinazione delle dinamiche e delle forme dei processi di segregazione: Detroit rimane probabilmente il più alto *monumento* alla segregazione abitativa che sia stato innalzato dalla società americana, alla radice di una crisi urbana senza precedenti (*ivi*).

A Detroit così come accadeva in molte altre grandi città americane negli anni Settanta, vi fu anche un altro problema che ebbe una valenza cruciale nelle sorti della città: la crisi fiscale. La *crisi fiscale dello Stato* venuta a maturazione nell'America degli anni Settanta, non può essere colta appieno se non nelle sue valenze territoriali. La crisi fiscale è, infatti, tipica dei grossi agglomerati urbani, al contrario, nei piccoli centri, si verifica una virtuale eccedenza di prelievo fiscale. Una delle principali conseguenze consiste nelle differenze di gettito fiscale sul territorio, per cui, in genere, sono avvantaggiati i residenti delle città piccole e dei suburbi, mentre gli abitanti dei vecchi centri e delle grandi aree urbane subiscono un carico fiscale maggiore. In particolare, nelle città in declino economico e demografico, come nel caso di Detroit ma più in generale di tutte le grosse metropoli del Nord - est e del Midwest, le spese crebbero assai più che nelle città espansione. La crisi fiscale della città americana è, in realtà, strettamente connessa alle trasformazioni territoriali il cui esito è stato la diffusa suburbanizzazione delle famiglie a reddito più elevato e il decentramento delle attività economiche e produttive⁷⁶ (*ivi*).

Detroit subì nei vent'anni precedenti agli Settanta la perdita di circa il 10 per cento del numero delle imprese industriali che erano però cresciute del 178 per cento nei suburbi e la diminuzione delle attività all'ingrosso e al dettaglio rispettivamente del 16 per cento e del 35 per cento, cresciute però 381 per cento e del 51 per cento nell'area metropolitana. Analogamente, tra gli anni Cinquanta e gli anni Settanta, la popolazione subì un calo del 18 per cento in città, al contrario, nei sobborghi aumentò del 130 per cento (Meyers, Musial, 1976).

⁷⁶ Basti pensare che alla fine degli anni Sessanta, all'apice del processo di suburbanizzazione, nelle aree urbane degli Stati Uniti il reddito pro capite superava mediamente del 20% quello dei centri urbani. A Detroit, la differenza era ancora più netta: il reddito pro capite che nel 1950 era più elevato nei suburbi del 7 %, nel 1970 era salito al 33% (Conti, 1983).

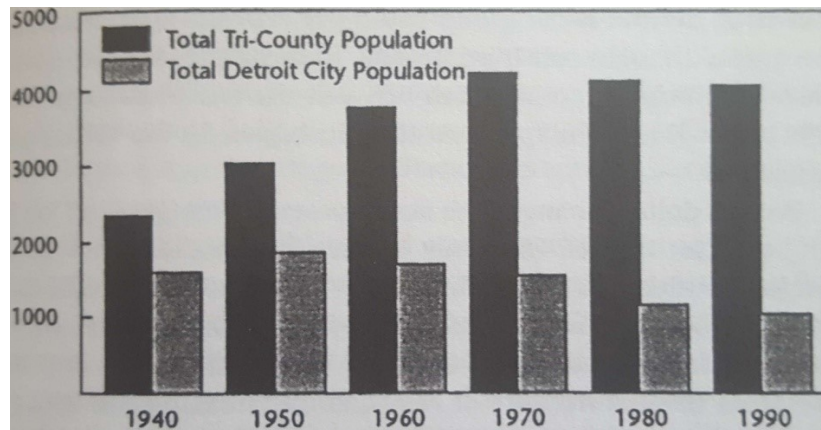


Figura 17 Popolazione residente entro i confini urbani di Detroit e popolazione residente nell'area metropolitana a confronto (1940-1970) [Fonte Thomas, 2013]

La perdita di industrie, attività commerciali e residenti costituì il declino della base tassabile il che comportò ulteriori carenze di servizi per la popolazione residente entro i confini urbani, mentre la sub urbanizzazione della popolazione bianca e delle attività economiche della città ridusse ulteriormente la capacità del governo locale (Conti, 1983). A tal proposito, Galster segnala che se nel 1950 il reddito medio nei sobborghi di Detroit era solo il 3% , nel 2000 il reddito medio suburbano era aumentato quasi del 100%.

A livello sociale, l'abbandono del centro in luogo dei suburbi contribuì a rendere sempre più insanabile la frattura tra bianchi e neri: chi aveva potuto spostarsi dalla città, principalmente i bianchi della classe media, avevano scelto i tranquilli e confortevoli sobborghi, chi era stato costretto a rimanere, gli operai e meno abbienti, la maggior parte dei quali afro americani, erano di fatto intrappolati in una città impoverita, in declino e incapace di garantire loro anche i servizi minimi.

La predominanza degli afro americani in città si fece sentire anche a livello elettorale: nel 1973, Coleman A. Young, democratico, fu il primo sindaco afro americano eletto nella storia della storia della città. Young si era assicurato l'appoggio del 90% dei votanti afro americani e del 10% di quelli bianchi, rimase in carica per cinque mandati consecutivi ed è considerato uno degli ultimi *big boss* della città (Poremba, 2001).

Tuttavia, nonostante l'impegno di Young in particolare nei confronti della comunità afro americana, il declino della città continuò inesorabile: la General Motors licenziò definitivamente 38 mila lavoratori e altri 48 mila furono costretti al congedo a breve termine, la Kresge Company lasciò il suo quartier generale a Detroit e si trasferì in uno dei sobborghi intorno alla città, anche la Motown Records, negli anni Sessanta uno dei simboli di Detroit, decise di abbandonare la città e di trasferirsi a Hollywood, in California. Il trend negativo fu confermato nello stesso decennio dal trasferimento della American Motors Company che spostò il suo quartier generale dal cuore di Detroit a Southfield, così come la J.L. Hudson Company che ridimensionò le sue attività a downtown per spostarsi fuori città.

Sebbene la città continuasse a perdere abitanti, imprese e attività commerciali con conseguente e progressivo aumento di edifici e lotti abbandonati, verso la fine degli anni Settanta, venne pubblicizzata la formula del *Detroit Renaissance* attraverso cui sarebbe dovuta avvenire la rinascita della città. Henry Ford II si fece promotore del New Detroit Committee, associazione senza scopo di lucro, che chiamò a raccolta le élites cittadine tra cui i presidenti di General Motors e Chrysler, di banche e di tutte le altre maggiori imprese presenti in città.

La vetrina per il rilancio di Detroit, il catalizzatore per lo sviluppo del centro cittadino, sarebbe stato il Renaissance Center, un enorme complesso composto da quattro torri angolari per uffici e una torre centrale, di 73 piani, destinata a ristoranti, negozi, hotel e teatri ma, furono parte integrante del programma di rinascita anche la presentazione di un progetto di sviluppo per downtown per 224 milioni di dollari e l'inaugurazione, nel 1979, del Philip A. Hart Plaza, un grande spiazzo lungo il Detroit River costruito nel luogo in cui Cadillac avrebbe fondato la città nel 1701.

Il progetto del Renaissance Center fu affidato a John Portman, il finanziamento fu ottenuto grazie a un prestito a breve termine di 200 milioni di dollari concesso da 38 banche alla Detroit Renaissance. L'area interessata è situata in un punto strategico in cui confluiscono le più importanti *avenues* della città:

Jefferson, Michigan, Grand River, Woodward e Gratiot e che si affaccia sul Detroit River (Cartosio, 1998; Poremba, 2001).

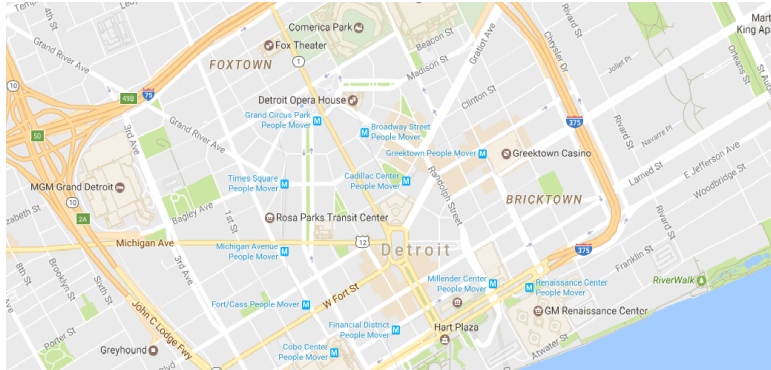


Figura 18 Downtown Detroit



Figura 19 Il Renaissance Center

Negli ultimi anni del decennio una seconda recessione si abbatté sull'industria dell'auto, la Chrysler Corporation fu a un passo dal crollo definitivo.

Gli anni Settanta, per gli Stati Uniti rappresentarono una fase tutt'altro che felice; prima la crisi del dollaro del 1971, poi la sconfitta politico-militare in

Vietnam, quindi una gravissima crisi interna, il cosiddetto *caso Watergate*, che nel 1974 costrinse alle dimissioni il presidente Nixon⁷⁷.

Alle elezioni del 1980 la vittoria di Ronald Reagan⁷⁸ alle elezioni presidenziali coincise con l'avvio di una parziale ripresa. Reagan presentò un programma liberista in economia e promise di adottare in politica estera una linea più dura nei confronti dell'URSS e di tutti i nemici dell'America, incarnando l'orgoglio nazionalista di larghi strati dell'opinione pubblica americana. Il successo della presidenza Reagan, confermato dai risultati delle elezioni del 1984, fu determinato anche dal buon andamento dell'economia che, fra il 1983 e il 1986, riprese a pieno ritmo grazie soprattutto allo sviluppo dei settori di punta, in particolare quelli legati all'elettronica e alle produzioni di interesse militare. Il boom degli anni Ottanta non fu privo di aspetti negativi: interi settori industriali e numerose imprese agricole entrarono in crisi perché privati di qualsiasi sussidio governativo, mentre le disuguaglianze sociali e le stesse fratture fra gruppi razziali nelle grandi metropoli si accentuarono in seguito al taglio delle spese per l'assistenza pubblica (Sabbatucci, Vidotto, 2008).

Gli anni Ottanta si aprirono per lo stato del Michigan con il più alto tasso di disoccupazione di tutti gli Stati Uniti; ovviamente Detroit fu la città più duramente colpita dalla recessione di fine anni Settanta. La crisi finanziaria determinò il taglio di fondi per l'istruzione, i servizi di salute mentale, il welfare e altri programmi per i cittadini e la città (Poremba, 2001).

Nel 1983 il Renaissance Center dichiarò l'insolvenza, dopo che i suoi sponsor avevano perduto più di 140 milioni di dollari. Fu chiaro che ad aver fallito era un grosso tentativo privato non solo d'intervento urbanistico, ma anche di rapporto con la città. Mentre si costruivano le torri del Renaissance Center, Detroit compiva la sua transizione da *Motor City* a *Murder City* con un primato nazionale della criminalità cui si aggiungevano altri aspetti problematici quali la

⁷⁷ Accusato da un'efficace campagna giornalistica di aver coperto i comportamenti illegali di alcuni suoi collaboratori responsabili di un'operazione di spionaggio ai danni del Partito democratico. Alla sua presidenza, prima di Reagan, seguirono quella di Gerald Ford e quella di Jimmy Carter.

⁷⁸ Anziano ex attore esponente dell'ala destra del Partito repubblicano.

crescita del tasso di disoccupazione e il costante peggioramento della situazione abitativa, dei servizi e delle scuole (Cartosio, 1998).

A dispetto delle cupe prospettive, la città continuò a portare avanti i progetti per la sua rivitalizzazione. La General Motors annunciò il progetto per un nuovo stabilimento di assemblaggio da 750 milioni di dollari che sarebbe stato il primo impianto costruito in città dopo il 1928. La Chrysler affrontò la crisi che l'aveva duramente colpita a fine anni Settanta: il nuovo presidente della compagnia, Lee Iacocca, riorganizzò la società e ottenne un prestito garantito dal governo americano che scongiurò la dichiarazione di bancarotta della compagnia.

Nell'ottica di rafforzare l'immagine di città vibrante e viva, Detroit sponsorizzò e ospitò molti eventi⁷⁹ per attirare visitatori, proventi e l'attenzione positiva a livello nazionale e continuò a costruire e ad aggiungere edifici al suo *cityscape (ivi)*. Inoltre, per agevolare gli spostamenti di cittadini e visitatori all'interno dell'area di downtown fu autorizzata la costruzione di un sistema di trasporto rapido, il *People Mover*, una monorotaia il cui binario sopraelevato si snoda per circa tre miglia percorrendo quasi interamente downtown con fermate presso uffici, negozi e location sportive.



Figura 20 Il percorso del People Mover a Downtown Detroit

⁷⁹ Nel 1980, la città ospitò la XXXII Convention repubblicana nazionale alla Joe Louis Arena. Due anni più tardi, fu la volta dell'International Grand Prix e del Super Bowl.



Figura 21 Il People Mover

All'inaugurazione del People Mover fece da contraltare, nel 1988, la chiusura della Michigan Central Station. L'imponente edificio che ospitò la stazione, inaugurata nel 1913, occupa una superficie di 46 mila m² ed è stato per decenni il principale nodo ferroviario del Michigan. La sua chiusura e lo stato di abbandono in cui versa dalla fine degli anni Ottanta costituiscono il simbolo del declino della città.



Figura 22 La Michigan Central Station oggi

Per la prima volta nella sua lunga storia la città iniziò a ristrutturare i vecchi edifici e in alcuni casi, a destinarli a nuovi usi⁸⁰.

Detroit inaugurò l'ultima decade del ventesimo secolo sperimentando l'inizio di una parziale ripresa come città leader del Midwest (Poremba, 2001).

Tuttavia, ai tentativi di recupero di alcune zone della città non corrisposero miglioramenti dal punto di vista demografico: la città continuava, infatti, a registrare sensibili cali di popolazione.

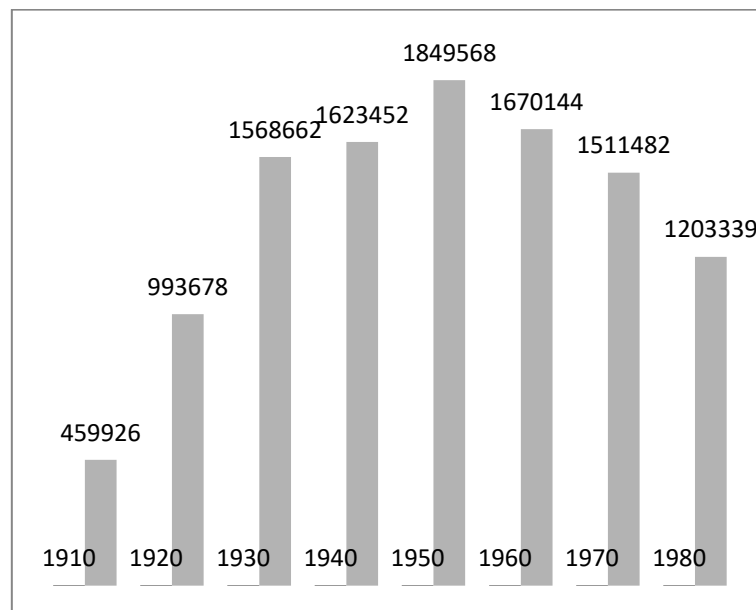


Figura 23 Evoluzione demografica a Detroit 1910-1980

Il grafico in figura 23 mostra chiaramente l'ulteriore calo demografico cui la città andò incontro negli anni Ottanta. Come si nota, dagli anni Cinquanta in poi, il declino della popolazione a Detroit fu inesorabile. In particolare negli anni Ottanta, la perdita di residenti fu particolarmente sensibile, soprattutto se si

⁸⁰ La Chrysler Corporation spese più di un miliardo di dollari per un progetto di ristrutturazione e ingrandimento dell'impianto di Jefferson Avenue; l'edificio che ospitava la Detroit's Wayne County Courthouse, costruito nel 1902, fu completamente restaurato e rinominato Wayne County Building. Il Renaissance Center fu parzialmente ripreso per correggere alcuni dei suoi problemi di progettazione che ne ostacolavano l'utilizzo e l'accesso. Due imprenditori di Detroit, Mike Illitch e Chuck Forbes, investirono per rivitalizzare il distretto in cui sorgevano i principali teatri della città: furono ristrutturati il Fox Theater e il Gem Theater e si intervenne anche su edifici che ospitavano famosi ristoranti come per esempio l'Elwood Bar and Grill.

confronta il dato relativo al 1980 con quello riferito al 1930: la città alla fine del XX secolo contava meno di abitanti di quanti ne registrasse a inizio secolo.

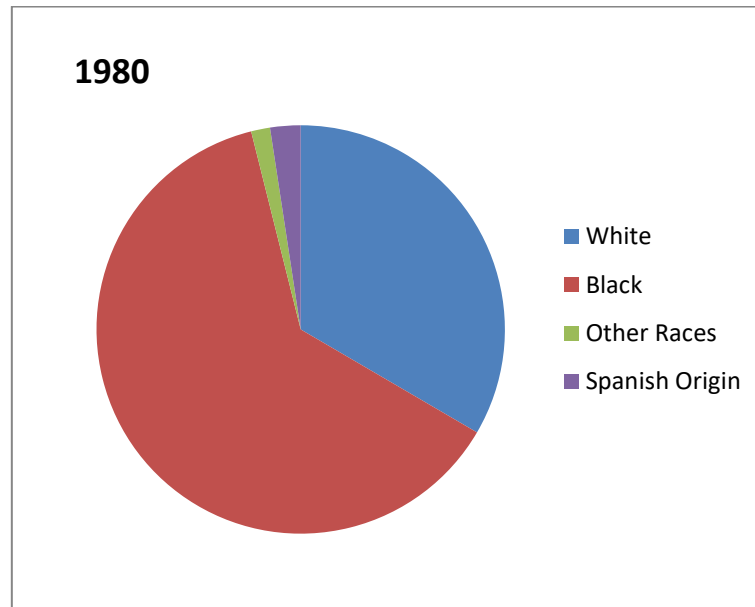


Figura 24 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 1980

La composizione razziale indicata nel ventesimo Censimento dell'US Census Bureau (figura 24) evidenziò più che mai gli esiti del *white flight* che dagli anni Cinquanta in poi aveva colpito la città: per la prima volta nella sua storia, a Detroit, la popolazione afro americana aveva superato quella bianca (figura 12).

Il grafico segnala anche la presenza di residenti di origini ispaniche⁸¹ maggiormente concentrati a Mexicantown nell'area di Southwest Detroit.

Nonostante gli sforzi per indirizzare la città verso la ripresa, dunque, l'esodo da Detroit continuò inarrestabile. Il governo della città si rivelò incapace di trovare una soluzione al problema, così come fu incapace di capire e di reagire ai cambiamenti in atto nell'economia e nella società, cambiamenti che a Detroit avvennero con una glaciale lentezza (Poremba, 2001).

Il fallimento della leadership politica fu caratterizzato dalla cattiva gestione e dalla incompetenza mostrate dalla classe dirigente.

⁸¹ Principalmente messicani, ma anche portoricani e cubani.

Vi è poi la tendenza, da parte di alcuni autori, a sottolineare le divisioni razziali che hanno contrassegnato il panorama politico cittadino. John McDonald, individua i primi segnali già nel 1920 con la candidatura a sindaco di Charles Bowles, simpatizzante del Klu Klux Klan. Bowles fu eletto nel 1929 ma, si ritirò dopo un anno con l'accusa di corruzione. Edward Jeffries è noto come il sindaco segregazionista di Detroit: nel 1940 promise di preservare i quartieri in cui abitavano solo bianchi.

Sulla stessa linea anche il Repubblicano Albert Cobo, sindaco della città dal 1950 al 1957, che alimentò la segregazione abitativa degli afro americani. Cobo si oppose alla costruzione di alloggi pubblici destinati agli afro americani così come si oppose ai sussidi per le fasce meno abbienti. In molti lo hanno accusato di cercare di proteggere il valore immobiliare nei quartieri bianchi.

La politica di Cobo è stata definita come una delle campagne razziste più feroci, basata sull'instillare pregiudizi in tutte le fasce della popolazione della città (McDonald, 2014; Austin, 2014). Martelle (2012) afferma che Cobo avesse in programma di demolire le aree che ospitavano soprattutto immigrati e afroamericani. «Le persone che pagano le tasse vogliono servizi migliori », disse Cobo in un'intervista radiofonica. Martelle commenta affermando «L'espressione chiave era 'le persone che pagano le tasse', Cobo si riferiva principalmente ai bianchi possidenti. La maggior parte degli afroamericani, infatti, erano affittuari [...]. Cobo rappresentava un elettorato costituito prevalentemente da bianchi benestanti» (*ivi*).

Agli inizi degli anni Settanta la popolazione afroamericana e i suoi rappresentanti politici riuscirono ad eleggere Coleman Young, il primo sindaco afroamericano nella storia della città. Young è stato descritto come un leader aggressivo che ha isolato i bianchi rimasti in città, incrementato le tensioni razziali e incrinato definitivamente i rapporti con le poche aziende rimaste. McDonald (2014) riporta l'opinione di Steven Malanga del Conservative Manhattan Institute, il quale sostiene che la «la verità è che Detroit era fallita molto prima che diventasse insolvente» e riconduce il fallimento proprio al *crollo virtuale* della

amministrazione comunale guidata da Young tra il 1974 e il 1994 (Malanga, 2013).

Tuttavia McDonald e altri autori quali ad esempio Peter Eisinger (2013) e Edward Gleaser (2011) propongono una visione più equilibrata secondo la quale la maggior parte delle difficoltà di bilancio e di governo della città è attribuibile a cambiamenti strutturali tra cui la perdita ingente e a lungo termine di popolazione e di posti di lavoro che aveva poco che a che fare con l'assenza di una leadership competente. Gleaser a questo proposito chiama in causa sia l'amministrazione Young che quella Cavanagh, torvatasi a dover fronteggiare la *riot* del 1967, e afferma che « [Cavanagh non può] essere incolpato per non aver fermato l'esodo delle industrie dalla sua città; le turbolenze economiche erano semplicemente troppo forti [...]

Nel momento in cui Young fu eletto, Detroit era già in una situazione critica e anche le migliori politiche avrebbero solo potuto alleviare le sofferenze della città» (Gleaser, 2011).

Gli ultimi decenni del Novecento sono ricordati come un'epoca di grandi trasformazioni sia per l'economia che per la società del mondo industrializzato. Così come alla fine dell'Ottocento l'emergere di nuove tecnologie e di nuovi settori produttivi - il siderurgico, il chimico, l'elettrico - aveva mutato profondamente le strutture economiche e la stessa vita quotidiana nei paesi più sviluppati, così alla fine del XX secolo si assisteva al declino di industrie che avevano svolto un ruolo centrale per oltre un secolo e all'affermarsi di nuove tecniche produttive ossia, all'aprirsi di nuovi campi di attività che lasciavano intravedere una realtà economica e sociale molto diversa da quella che aveva avuto la massima espansione negli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento.

Il centro e il nucleo propulsore di questo processo di trasformazione è stata l'elettronica, la cui applicazione più rivoluzionaria fu nel settore delle macchine da calcolo e diede vita all'apparecchio che ha profondamente trasformato il sistema delle comunicazioni di massa e non solo.

Nei paesi economicamente più avanzati la rivoluzione elettronica ha contribuito a dare una forte accelerazione al processo di transizione verso la

società cosiddetta *postindustriale*. In questi paesi il ruolo dominante delle attività industriali è venuto declinando a vantaggio del settore dei servizi: nei primi anni Novanta il terziario occupava il 67% della popolazione attiva nei maggiori paesi industriali⁸² (Sabbatucci, Vidotto, 2008).

Un effetto fondamentale dei processi di trasformazione nel lavoro è consistito nel ridimensionamento del peso dell'*operaio massa* tanto in termini quantitativi, quanto in termini di potere contrattuale.

Le cause sono da ricercare in primo luogo nell'avanzamento tecnologico che ha permesso a interi segmenti della produzione, un tempo caratterizzati dall'uso di manodopera dequalificata, di passare a sistemi quasi completamente automatizzati, svolti da robot o macchine controllati da pochi tecnici qualificati. In secondo luogo, nella tendenza a decentrare la produzione al di fuori della grande impresa, appoggiandosi a imprese esterne o unità produttive poste nei paesi cosiddetti 'emergenti' dell'Estremo Oriente o dell'Est Europa (Mela, 2006).

La postindustrializzazione, o deindustrializzazione, meglio riassumibile con il termine di postfordismo non implica il fatto che il processo di fabbricazione manifatturiera di tipo fordista sia scomparso, anzi è maggiore di quanto non lo fosse 50 anni fa, ma esso si svolge in luoghi differenti, soprattutto nei maggiori insediamenti urbani del Sud globale e intorno a essi, e sempre meno nelle città consolidate del Nord globale (Parker, 2004).

Bauman (2001) sostiene che la forza del potere economico attuale stia nella sua fluidità, nel fatto di non essere più radicato in alcun territorio e di potersi sganciare dai singoli contesti locali in qualsiasi momento, scaricando su di essi i costi materiali e immateriali.

Lo sviluppo tecnologico ed economico ha modificato la fisionomia, la composizione delle aree industriali intese come zone ad elevata concentrazione di industrie. Esemplificano bene questa trasformazione le aree tessili e le aree incentrate sull'industria dell'automobile. In queste ultime emerge l'impresa dominante e lo sviluppo dell'area ne risulta fortemente condizionato in primo luogo perché vengono attivate imprese connesse all'impresa dominante e in

⁸² Il 73% negli Stati Uniti.

secondo luogo perché tendono ad essere espulse, convertite o non sviluppate imprese non connesse. Detroit ma anche Torino, sono esempi paradigmatici di aree di questo tipo. Si tratta di aree in cui si produce il gigantismo dell'impresa, per cui il mercato dei piccoli imprenditori indipendenti scompare ed emerge quello oligopolistico. Quando l'impresa dominante si impone sulle altre opera una serie di trasformazioni tecniche, economiche e sociali (Detragiache, 1973).

L'organizzazione quasi militare di una città industriale come Detroit influenza anche le attività economiche di scala più piccola che si integrano a un sistema economico molto rigido e protetto: producono soprattutto per un unico cliente che richiede solo un tipo molto specifico di prodotto, così quando l'industria motrice se ne va, riduce la domanda o addirittura chiude, sono incapaci di reagire immediatamente. Non sono mai stati nel mercato e in termini imprenditoriali sono abbastanza inefficienti (Ceccarelli, 1983).

A Detroit, il processo di deindustrializzazione ha riguardato l'insieme della struttura industriale, ma è stata particolarmente vistosa anche in quei settori che costituivano la ragion d'essere dell'economia urbana, in particolare la produzione di automobili e l'insieme delle imprese dipendenti dalla produzione automobilistica.

Dalla trasposizione di questi processi sul territorio emergerebbero tre aspetti caratteristici del nuovo assetto urbano. Il primo, connesso al consolidamento del sistema suburbano della città che è la sede di residenza e di consumo della manodopera dipendente dall'economia terziaria. Il secondo aspetto, relativo alla parallela crisi strutturale del vecchio centro urbano, sede di un sistema industriale obsoleto, recipiente della forza lavoro immigrata e delle quote più elevate di disoccupazione.

Infine il terzo, legato all'esaltazione delle funzioni finanziarie e amministrative esercitate dal Central Business District da cui si dipartono, da un lato, i corridoi industriali e dall'altro lato le grosse arterie che uniscono i suburbi residenziali con l'area direzionale (Conti, 1983).

Il nuovo assetto urbano, determinato da fattori esogeni ed endogeni rispetto alla città, ha acuito la crisi e il calo demografico: Detroit si affacciò al XXI secolo

facendo registrare un ulteriore calo di popolazione. Nel 1990 la popolazione superava di pochissimo il milione di abitanti, mentre nel 2000 i residenti a Detroit erano meno di quanti non fossero quelli del 1920. Per quanto riguarda la composizione demografica, la città si riconfermò prevalentemente afro americana (figure 26-27), a ulteriore conferma degli esiti del *white flight*.

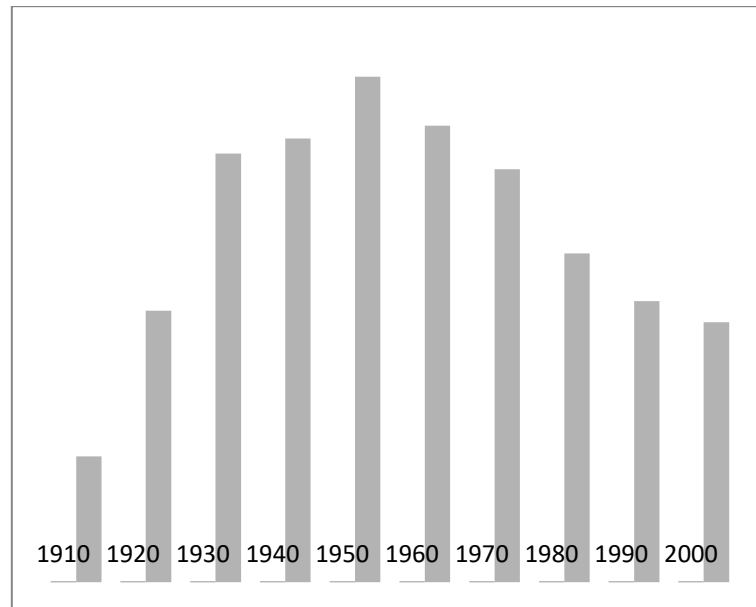


Figura 25 Evoluzione demografica a Detroit 1910-2000

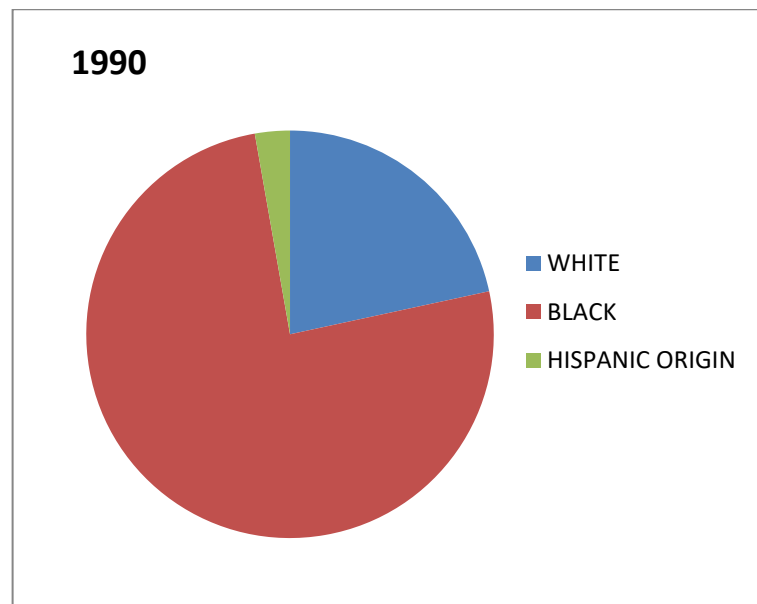


Figura 26 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 1990

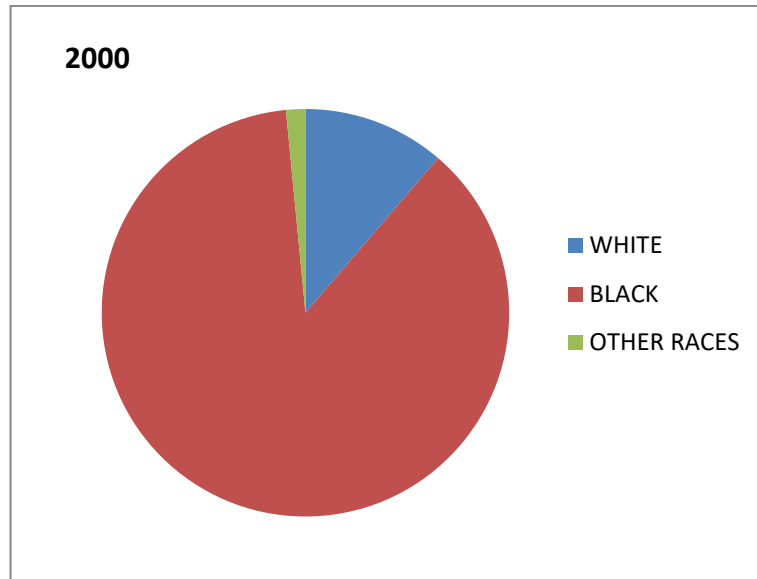


Figura 27 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 2000

2.4. Detroit nel XXI secolo

Il trend negativo che ha caratterizzato la storia della città dal 1950 in poi è stato riconfermato anche dall'ultimo censimento pubblicato dall'US Census Bureau nel 2010 (figura 28): Detroit conta 713777 abitanti l'83 per cento dei quali afro americani, in prevalenza poveri, e solo il 10 per cento bianchi.

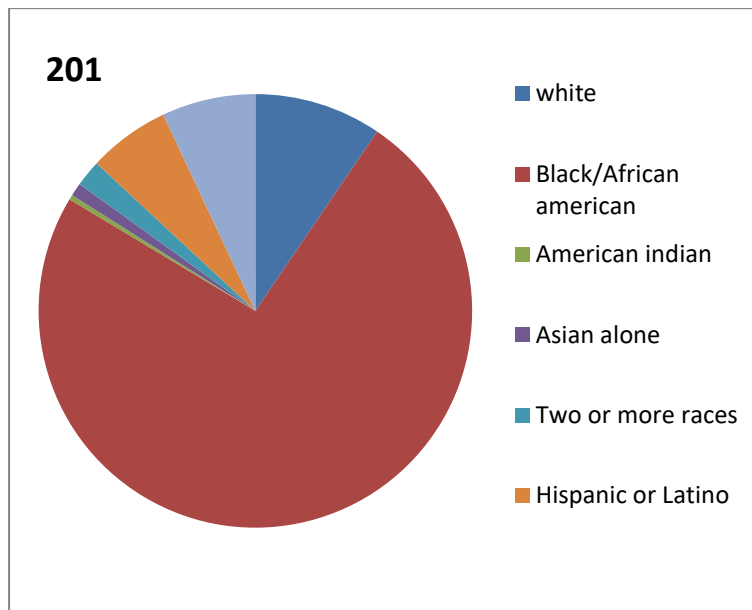


Figura 28 Composizione demografica della popolazione di Detroit nel 2010

Le stime dell'US Census Bureau per il 2013 davano la popolazione in ulteriore calo, addirittura al di sotto dei 700 mila abitanti. I 700 mila abitanti sparsi per le 139 miglia quadrate sulle quali si estende la città, vivono per la stragrande maggioranza in modeste se non addirittura, fatiscenti case unifamiliari di legno costruite frettolosamente o malamente recuperate dopo anni di abbandono; la base imponibile per loro è minima e con le entrate fiscali ridotte al minimo la città non è in grado di offrire un adeguato livello di servizi pubblici essenziali (Solomon, 2014). Senza considerare il fatto che una popolazione sempre più povera necessita di sempre maggiori servizi (Sugrue, 2013).

La città tra il 2010 e il 2011 si è dovuta confrontare con la difficoltà di bilanciare le entrate e le uscite e quindi con un ingente deficit strutturale di bilancio (Solomon, 2014).

Complici la crisi finanziaria⁸³ e la dichiarazione di bancarotta da parte di Chrysler e di General Motors rispettivamente nel 2008 e nel 2009 che hanno aggravato i già bassi livelli occupazionali a Detroit, la situazione fiscale della città cominciò a peggiorare ulteriormente⁸⁴. I livelli occupazionali registrati dal State of the Cities Data System (SOCDS)⁸⁵ hanno evidenziato una situazione disastrosa tra il 2000 e il 2010. Il numero dei residenti occupati nell'area metropolitana è diminuito del 21,2 per cento il calo dei posti di lavoro nel settore manifatturiero è stato del 52,5 per cento, il numero degli occupati residenti nell'area centrale della città è sceso da 332 000 a 202.000, un calo del 39 per cento. Secondo il Census of Manufacturers, i settori che hanno registrato cali più sensibili sono l'industria manifatturiera (55,1%), il commercio all'ingrosso (50,6%) e il settore dell'informazione (49,5%). Le industrie che hanno subito un calo minore sono quelle dell'intrattenimento, dell'arte, dello svago e dei servizi di ristorazione (6,6%) e il settore dell'educazione, della sanità e e dell'assistenza sociale (15,3%) (McDonald, 2014).

Anche il mercato immobiliare a Detroit ha subito un forte crollo: il prezzo di vendita medio delle case è passato da 82 mila dollari nel 2007 ai 16 mila del 2011. Tuttavia a partire dal 2013, si è registrato un lieve miglioramento (*ivi*).

⁸³ Il riferimento è alla crisi iniziata proprio negli Stati Uniti nella seconda del 2006 a causa del dissesto dei mutui *subprime*, ma esplosa di fatto nel 2008 con la dichiarazione di bancarotta della Lehman Brothers -una delle banche d'affari più note d'America- ed estesasi poi a livello internazionale.

⁸⁴ I dati della American Community Survey del 2009 classificavano Detroit come la più povera delle 100 maggiori città degli Stati Uniti, con il 36,4% della popolazione al di sotto della soglia di povertà.

⁸⁵ Studio a cura del U.S. Department of Housing and Urban Development.

2.4.1 Il fallimento di Detroit

Dante nel XVI canto del Paradiso asserisce che anche «*le cittadi termine hanno*», riflette su come si siano spente città un tempo grandi e famose⁸⁶ e considera che anche la vita delle città, come quella di ogni organismo, sia soggetta a corruzione e a morte.

Le città possono anche morire, dunque, ed è quanto è accaduto a Detroit.

Nel dicembre 2012, date le dissestate finanze, Detroit è stata commissariata. Kevyn Orr, nominato commissario straordinario il 14 aprile 2013, è stato incaricato di dare il via alle verifiche della situazione finanziaria da parte dello stato del Michigan. La commissione presieduta da Orr ha predisposto un piano finanziario e operativo con l'obiettivo di esaminare la storia fiscale recente della città. Il report di Orr (2013) evidenzia il fatto che la città tenti di fornire servizi ad una vasta area (139 miglia quadrate) gran parte della quale con una bassissima densità di popolazione e caratterizzata da lotti liberi e edifici abbandonati. La città, secondo le stime del report, conta pressapoco 60 mila appezzamenti di terreno vacanti, circa 78 mila strutture abbandonate di cui quasi 40 mila considerate pericolose. Il Detroit Department of Transportation fornisce un servizio di trasporto pubblico inaffidabile (McDonald, 2014).

A questo proposito, Joe Grengs ha condotto un'analisi sull'accessibilità del trasporto pubblico a Detroit (Grengs, 2015). Dal lavoro di Grengs emerge che Detroit è la più estesa area urbana degli Stati Uniti a non disporre di un sistema ferroviario regionale. I residenti devono, dunque, fare affidamento esclusivamente sugli autobus per soddisfare le loro esigenze di trasporto pubblico. L'analisi mostra come i residenti della cosiddetta *inner-city*, ossia del area centrale, risultano essere svantaggiati dalla carenza di automobili e da un'altrettanto carente sistema di trasporto pubblico. Alle persone che non hanno a disposizione un mezzo privato non è garantito neanche il livello minimo di accessibilità e ciò vale anche per chi vive nel centro della città. L'amministrazione comunale non è in grado di fornire, da sola, un adeguato servizio di trasporto pubblico, il che suggerisce, sostiene

⁸⁶ Il riferimento è alle città di Luni e Urbisaglia.

Grengs, la necessità di una maggiore cooperazione regionale e di investimenti aggiuntivi da parte del governo centrale. La ricerca di Grengs offre spunti di riflessione in merito alla questione dell'equità sociale. Ad essere maggiormente colpiti dall'assenza di efficienti sistemi di trasporto pubblico sono, infatti, principalmente gli afro americani che costituiscono la popolazione prevalente della *inner-city*. La maggior parte di loro risulta estremamente svantaggiata a causa della bassissimo tasso di proprietà di automobili a cui si unisce un sistema di trasporto pubblico incapace di garantire loro i servizi essenziali. Quanti non possiedano un'automobile non hanno, dunque, un buon livello di accessibilità, nonostante vivano nelle aree centrali delle città. In una metropoli come Detroit, deliberatamente progettata per le automobili, i gruppi sociali più vulnerabili non dispongono di auto e la loro mobilità è di fatto preclusa (Grengs, 2015).

Piccoli segnali di miglioramento sono attesi per il 2017: è, infatti, prevista l'inaugurazione della M-1, la nuova linea del tram, novità assoluta per Detroit, che attraverserà i quartieri di North End/ New Center, Midtown e Downtown. Il progetto nasce dalla M-1 Rail, un'associazione non profit costituita nel 2007 per guidare la progettazione, la costruzione e il funzionamento della nuova linea che si estenderà per 3,3 miglia lungo la Woodward Avenue tra la Congress Street e West Grand Boulevard. La M-1 Rail è frutto di una partnership tra pubblico e privato, il primo progetto di trasporto pubblico guidato e finanziato da imprese private, organizzazioni filantropiche e in collaborazione con il governo locale, lo Stato del Michigan e l'US Department of Transportation. La costruzione della linea è iniziata nel luglio 2014 ed è stata completata nel 2016. Il tram dovrebbe essere operativo nei primi mesi del 2017.

Un altro problema che affligge la città è quello relativo all'illuminazione pubblica. Il Public Lighting Department gestisce una rete elettrica che fornisce illuminazione pubblica ed energia a 200 clienti. Molti dei lampioni stradali non

sono funzionanti e la rete elettrica necessita di importanti lavori di manutenzione e aggiornamento⁸⁷ (McDonald, 2014).

Il Detroit Water and Sewerage Department che fornisce acqua a circa 4 milioni di persone e il sistema fognario che serve 3 milioni di persone in città e nei sobborghi, non rispetta le normative ambientali e deve essere aggiornato.

La città ha enormi problemi di liquidità ed è in emergenza fiscale: il deficit nel bilancio è stato stimato in oltre 380 milioni di dollari.

Nonostante i tentativi per scongiurarla, dunque, nel luglio 2013 Detroit ha presentato la richiesta di bancarotta, la più grande mai presentata da una municipalità nella storia americana. Orr ha avanzato al giudice federale la richiesta di accedere al *Chapter 9* che regola la bancarotta delle municipalità che possono chiedere assistenza per ristrutturare i propri debiti dichiarando lo stato di insolvenza della città. La richiesta è stata approvata dal governatore del Michigan, Rick Snyder.

La bancarotta è stata in realtà una catastrofe da tempo annunciata, il risultato di decenni di disinvestimenti, spopolamento e di una cattiva gestione politica e fiscale da parte della città, della contea, dell'amministrazione centrale del Michigan e di Wall Street (Sugrue, 2013).

La combinazione di fenomeni, quali la mancanza di occupazione, l'esodo dalla città delle fasce di contribuenti più abbienti, la svalutazione di immobili e proprietà e il declino della maggior parte delle attività commerciali ha reso la città più povera e più afro americana e, come le sue infrastrutture invecchiata e deteriorata, a fronte di una crescita della domanda di servizi (*ivi*).

Dave Bing, sindaco della città dal 2009 al 2013, in una intervista del 2010⁸⁸, a tal proposito sostiene che «quando la gente ha cominciato a lasciare Detroit, la città aveva il più alto numero di case unifamiliari di tutto il Nord

⁸⁷ Un articolo pubblicato sul New York Times il 10 gennaio 2017 riporta che sono stati circa 65 mila nuovi lampioni stradali a LED; il progetto è costato 185 milioni di dollari, finanziati dalla città e dallo stato (Kimmemalm, 2017).

⁸⁸ L'intervista a Dave Bing dal titolo «Non più solo automobili nel nostro futuro» è stata realizzata da Valentino Castellani e Angelo Faccinnetto e inserita nel libro *Detroit o Torino? Città globale, lavoro e innovazione*, di Valentino Castellani e Cesare Damiano. Dave Bing non è più sindaco di Detroit dal 2013. Al suo posto, dal 2014, c'è Mike Duggan.

America. La gente se n'è andata per motivi diversi. Perché aveva perso il lavoro, o perché non c'erano scuole di livello adeguato per l'educazione dei figli, o perché aveva problemi di sicurezza e trovava più conveniente traslocare verso i sobborghi dell'area metropolitana. Il risultato è stato uno: l'abbandono di un enorme patrimonio immobiliare con il quale noi adesso dobbiamo fare i conti. Le infrastrutture urbane, l'illuminazione, la fornitura dell'acqua, i servizi d'emergenza hanno dei costi che non sono più compatibili con le entrate dell'amministrazione provenienti dalla tassazione locale» (Castellani, Damiano, 2011).

Le scuole si trovano a dover fare i conti con un numero sempre maggiore di bambini provenienti da realtà familiari profondamente disagiate e allo stesso tempo con edifici scolastici obsoleti e inadeguati, le reti idriche e fognarie sono sempre più vecchie e a rischio di rottura, le strade disseminate di buche e l'illuminazione stradale garantita solo nelle arterie principali della città (Sugrue, 2013).

La criminalità endemica, che soprattutto a partire dagli anni Ottanta ha subito un ulteriore incremento a causa delle lotte fra le gang che gestivano il mercato della droga, è difficilmente arginabile per la polizia locale, sempre più in carenza di organico a seguito della bancarotta. Per lo stesso motivo, anche i vigili del fuoco, molto spesso chiamati ad intervenire per spegnere gli incendi che divampano negli edifici diroccati disseminati per la città, non riescono a soddisfare in tempi brevi tutte le richieste. Bing afferma che a Detroit «anzitutto c'è un problema sicurezza. Detroit viene percepita dai suoi abitanti come una città insicura. La protezione da parte della polizia e, per quel che riguarda gli incendi, dei vigili del fuoco, costituisce una priorità [...] Poi abbiamo un altro grande problema, quello dell'istruzione. Il nostro sistema scolastico è pessimo e il tasso di abbandono è uno dei più elevati di tutta la nazione, dobbiamo investire» (Castellani, Damiano, 2011).

Sebbene, secondo i dati relativi al 2016 forniti dal dipartimento di polizia di Detroit, il tasso della maggior parte delle categorie di reato sia diminuito⁸⁹, si

⁸⁹ I crimini violenti sono diminuiti del 6,7 per cento, rispetto al 2015 e del 9,4 per cento rispetto al 2014; i furti d'auto denunciati nel 2016 sono diminuiti del 39 per cento rispetto

registra un incremento sia del tasso di omicidi (+ 2,3 per cento) che di quello degli stupri (+ 4,8 per cento)⁹⁰.

A Detroit una delle poche opportunità dal punto di vista lavorativo è costituita dalla disponibilità di posti di lavoro nel settore governativo, nonché posti di lavoro in istituzioni che hanno fatto affidamento su finanziamenti governativi. Proprio come una vecchia città industriale, anche Detroit ha cercato di rilanciare l'occupazione attraverso il binomio cosiddetto *meds and eds* e attraverso il settore governativo. I dati occupazionali relativi al 2013 registrano che i lavoratori impiegati nel pubblico settore a Detroit erano circa 40mila (Sugrue, 2013).

Il dato è confermato dal report pubblicato dal sito Crain's Detroit Business che fornisce la lista dei principali datori di lavoro presenti a Detroit: fra i *top employers* della città spiccano due ospedali (il Detroit Medical Center e l'Henry Ford Health System rispettivamente al primo e quarto della lista), la Wayne State University, le amministrazioni locali federali e statali (al secondo posto della lista spiccano i circa 9600 impiegati al Municipal Center della città) e, non ultima la Detroit Public Schools.

Bing conferma che gli ambiti di crescita della città siano innanzitutto quelli legati alla cura della salute; questo settore, continua Bing, «è destinato a crescere più in fretta di altri e noi ci stiamo attrezzando. Già oggi le tre più grandi imprese che operano a Detroit in campo sanitario contano più addetti dell'industria automobilistica e la loro crescita sembra destinata a continuare nel corso dei prossimi cinque, dieci anni» (Castellani, Damiano, 2011).

Tuttavia, ciascuno di questi settori è stato messo a dura prova dalle politiche di austerità economica: i tagli di bilancio statali e federali provocheranno un calo nell'occupazione pubblica e la bancarotta ha affrettato questo processo.

Un altro dei principali problemi di Detroit è costituito dallo stato di abbandono in cui versa la maggior parte del suo patrimonio immobiliare.

all'anno precedente, mentre le rapine nel complesso sono diminuite del 17,4 per cento; anche le sparatorie non fatali sono diminuite dell'8 per cento rispetto all'anno precedente; i reati contro il patrimonio sono calati del 5,3 per cento dal 2015.

⁹⁰ Cfr. <http://www.detroitmi.gov/2016-Crime-Statistics>

Nel 2014, la *Detroit Blight Removal Task Force* nominata dall'amministrazione Obama per censire le proprietà dismesse, ha pubblicato un report in cui sostiene che in città ci siano 40 mila strutture che devono essere abbattute il prima possibile, circa 39 mila edifici o aree che potrebbero potenzialmente diventare *blighted structures* e più di 6 mila lotti vacanti, utilizzati per lo più come discariche, che devono essere bonificati⁹¹.

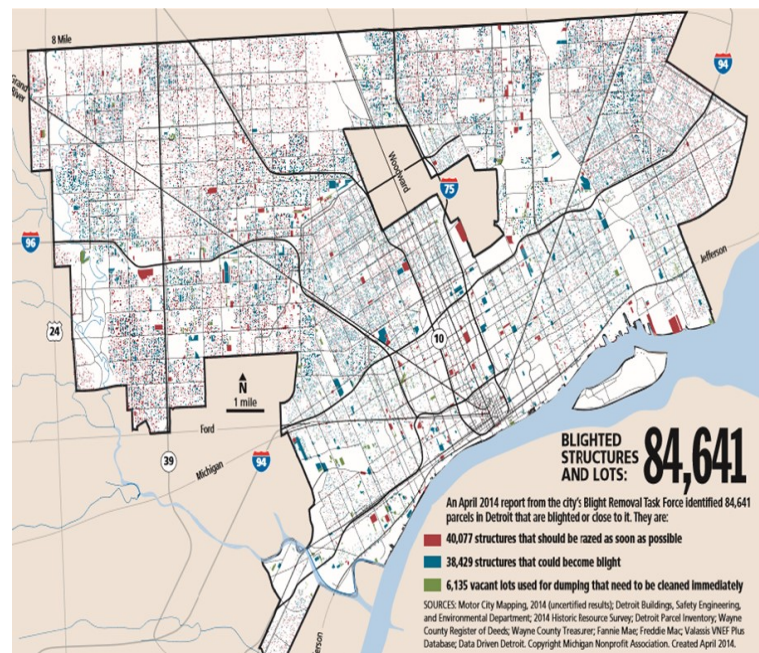


Figura 29 Detroit Blight Removal Task Force Report (Fonte Detroit Free Press)

Dal 2014 al 2016, grazie al Detroit Demolition Program voluto dall'amministrazione locale, sono stati demoliti quasi undici mila edifici in tutta la città. Se si riuscisse a mantenere questo andamento, sostiene l'amministrazione locale, sarebbe possibile riuscire a rimuovere le quaranta mila strutture degradate in circa otto anni⁹².

⁹¹ Cfr. report.timetoendblight.org e www.motorcitymapping.org

⁹² Cfr. <http://www.detroitmi.gov/demolition>

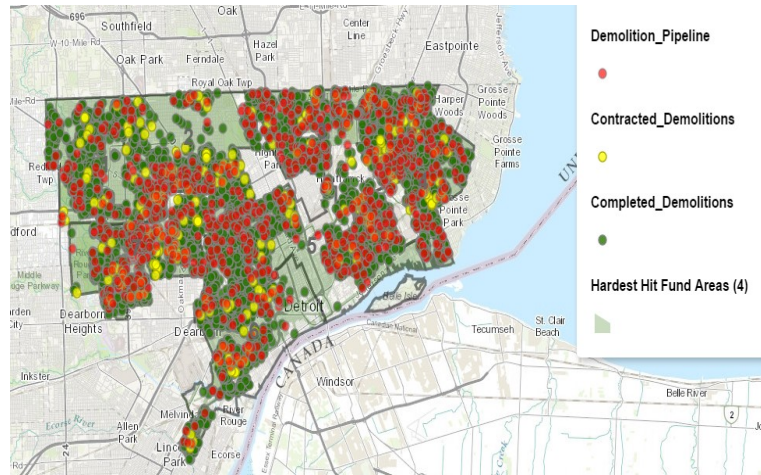


Figura 30 Detroit Demolition Program (Fonte City Of Detroit)



Figura 31 Uno dei tanti edifici abbandonati presenti a Detroit

Nel 2010 è stato costituito il *Detroit Works Project* (DWP), ambizioso piano di rilancio della città guidato dall'urbanista Toni Griffin e da membri di spicco del settore pubblico e privato e di associazioni filantropiche che ha potuto contare sul sostegno economico di società e fondazioni tra cui la Ford Motor Co., la Kresge Foundation e la Hudson Webber Foundation (Lacey, 2013; McDonald, 2014). Il risultato del lavoro ha dato vita al *Detroit Future City Strategic Framework Plan*. La stesura del *Detroit Future City Strategic Framework Plan* ha coinvolto tecnici, amministratori e, soprattutto, cittadini. Nel piano si dichiara apertamente che la

città non potrà più essere la stessa degli anni Cinquanta. Tuttavia, partendo da questo presupposto, si cerca di rilanciare Detroit promuovendo la rinascita attraverso "la resilienza, la creatività, l'ingegno della sua gente, del capitale umano e sociale e delle organizzazioni-della città" (Detroit Future City Report, 2013).

Il piano individua cinque elementi per la pianificazione della nuova Detroit. Il primo punto riguarda la crescita economica raggiungibile attraverso la diversificazione dell'economia della città e l'identificazione di una serie di settori in crescita quali ad esempio quelli legati alla trasformazione alimentare, alla tecnologia medica, all'istruzione e alle industrie digitali/creative (Schindler, 2014). Nel report si sostiene l'importanza di mettere in atto politiche che promuovano «la suddivisione in zone preferenziali, investimenti infrastrutturali mirati, l'attrazione di nuovi capitali in città e approcci innovativi per affrontare il sotto utilizzo dei terreni liberi» (Detroit Future City Report, 2013).

Il secondo elemento individuato dal DWP è l'uso del suolo. Il territorio della città, definito nel report come il suo bene più grande, dovrà essere valorizzato attraverso l'utilizzo di approcci innovativi; nel report si usa il termine 'produttivo', riferito al territorio, in un senso molto ampio che include la diffusione dell'agricoltura urbana, la produzione di energia partendo dalle biomasse e l'uso di prodotti derivati dal legno (*ivi*). Il *Detroit Works Project* respinge il modello tentacolare residenziale fordista, caratterizzato da case unifamiliari, in favore di «una Detroit più forte, più verde e più vivace sia socialmente che economicamente. Una città nella quale i quartieri siano caratterizzati da una grande varietà di edifici residenziali dagli appartamenti alle case unifamiliari, nella quale i residenti possano disporre di diverse opzioni di trasporto pubblico per raggiungere facilmente luoghi di lavori e servizi [...] una città contraddistinta da viali maestosi, boschi urbani, laghetti e corsi d'acqua e da nuovi usi del territorio per ripulire l'aria, ripristinare gli habitat ecologici e produrre cibo di provenienza locale». Lo stato di abbandono in cui versano terreni ed edifici è considerato la peggior minaccia per Detroit, perciò è prioritaria la rigenerazione dei quartieri della città. Nelle aree in cui si registra un alto tasso di abbandono delle proprietà si deve ritornare alla versione naturale degli spazi, perciò il piano

del DWP prevede di concentrare la popolazione della città in aree che hanno già una densità relativamente alta.

Il terzo e il quarto punto si concentrano sul miglioramento della gestione del sistema urbano nella sua complessità e in quella dei quartieri. In particolare il terzo punto si fonda sulla necessità di riallineare la fornitura di servizi sulla base delle dimensioni della popolazione di Detroit, in modo che gli sforzi per fornire servizi siano indirizzati verso i quartieri con un numero inferiore di spazi vacanti. L'obiettivo consiste nel razionalizzare la distribuzione di servizi e infrastrutture, prediligendo i quartieri più densamente popolati.

Il quinto ed ultimo punto riguarda la gestione del suolo e degli edifici pubblici. A Detroit, infatti molti immobili sfitti sono di proprietà pubblica. L'ultima sezione *Detroit Future City Report* si rivolge proprio ai veri livelli degli enti pubblici (contea, città e Stato) suggerendo loro di «rivoluzionare il modo in cui pensano al territorio e attuare cambiamenti radicali per una sua corretta gestione» (Detroit Future City Report, 2013). In questa sezione il *Detroit Works Project* sottolinea che «tutti i terreni, qualunque sia la proprietà legale, sono pubblici nel senso che il modo in cui vengono utilizzati e mantenuti colpisce i suoi vicini e la comunità nel suo insieme e influisce sulla capacità della città di preservare i suoi quartieri e costruire la sua economia» (*ivi*). Il DWP mira ad una trasformazione urbana non più strettamente legata allo sviluppo imprenditoriale e sostiene una politica di uso del suolo che miri a lasciare pubblici questi spazi, piuttosto che venderli (Schindler, 2014), in modo da scegliere per quei luoghi destinazioni d'uso che possano soddisfare le esigenze dei cittadini e non, come spesso accade, gli appetiti speculativi degli imprenditori.

Il Detroit Future City Report costituisce una importante evoluzione dell'idea di sviluppo urbano per Detroit. In primo luogo perché prende atto del fatto che la crescita economica di Detroit non potrà consistere nel ringiovanimento del tessuto produttivo fordista della città. In secondo luogo perché nel piano si riscontra una attenzione particolare allo sviluppo della comunità e al miglioramento della qualità della vita a livello urbano e, infine, perché rappresenta la volontà di sperimentare, piuttosto che di cercare soluzioni nel perseguimento della crescita

economica a scapito dei residenti urbani marginali, ostinandosi ad adottare quello che Jeremy Peck definisce *austerity urbanism* (ivi; Peck, 2012)

George Galster in un recente libro dal titolo *Driving Detroit* fornisce una dettagliata analisi dei problemi che affliggono la città e sottolinea tre aspetti che hanno caratterizzato la storia della città e condizionato le sue sorti.

Il primo punto riguarda l'economia della città dominata dall'industria dell'auto, con la sua volatilità, insicurezza e logorata dal conflitto capitale-lavoro. Il secondo punto ha a che fare con la frammentata struttura politica che ha incoraggiato la costruzione di case oltre i confini urbani che ha comportato il declino e l'abbandono della zona centrale della città. Infine, la continua tensione razziale tra bianchi e afroamericani che ha fatto prevalere la mentalità del "noi contro loro" (Galster, 2012).

La Detroit di oggi è costellata di edifici abbandonati, spazi vuoti e morti e immensi parcheggi deserti. La sensazione di una città costruita in fretta ed abbandonata altrettanto rapidamente, una città cresciuta senza un'idea di fondo (Ceccarelli, 1985).

A Detroit oggi, nonostante i buoni propositi, non sembra essere scattato nessun meccanismo per sostituire quel pezzo di motore dello sviluppo che è stato spazzato via dalla crisi degli ultimi anni. Si rappezza, si fasciano le ferite e si cerca di riprendere la marcia. Il vecchio modello di sviluppo è impleso e ancora non si è riusciti a trovare nulla di strutturale, di strategico, capace di sostituirlo. E' vero, qualcosa di nuovo si vede , ma non sembra far parte di un progetto complessivo (Castellani, Damiano, 2011).

Capitolo III

Agricoltura urbana: produrre cibo in città più verdi

3.1 Definizione del fenomeno

Verso la fine del XIX secolo era ormai chiaro che anche la città *paleotecnica*⁹³ avesse compiuto il suo ciclo storico, per cui si andarono sviluppando nuovi percorsi di pensiero. Fu soprattutto il pensiero utopista a cercare di trovare una via d'uscita ad una condizione divenuta ormai insostenibile: l'idea consisteva principalmente nel ritorno alla natura e nel desiderio di riscoprire modalità produttive alternative. Il filone utopista si fondava sul mito di una città riscattata nella quale le nuove scoperte tecniche sarebbero servite a migliorare le condizioni generali della vita dell'uomo. L'ipotesi, per il pensiero utopista, era quella di costruire un modello di produzione differente, in un tipo di ambiente diverso, e con l'apporto di uomini portatori di un sistema alternativo di valori. In particolare, la valorizzazione dell'agricolo, inteso come modo alternativo di percepire e vivere i fenomeni e le esigenze di vita, rappresenta per gli utopisti il requisito e presupposto fondamentale (Guidicini, 1998).

E' necessario distinguere il pensiero utopista in due distinti filoni: quello francese, definito da Guidicini, più *integralista*, legato a una *visione più generale della società*, e quello britannico concentrato sul *momento applicativo*.

L'esponente, forse più noto, del filone britannico è Ebenezer Howard, autore del saggio *L'idea della città giardino*, che divenne ben presto il manifesto di un nuovo movimento per la pianificazione, la *Garden City Association*, che Howard aveva contribuito a fondare e che ebbe una forte influenza sulla pianificazione urbana in tutti i paesi anglosassoni (Parker, 2006).

Howard non ammetteva l'idea di dover scegliere se risiedere in campagna o in città, ma riteneva che ci fosse una terza alternativa «nella quale tutti i vantaggi della vita cittadina più esuberante ed attiva e tutte le gioie e bellezze della campagna si ritrovano in una perfetta combinazione; e la certezza di poter vivere

⁹³ Cfr. capitolo 1 § 1.

questa vita costituisce la calamita che darà i risultati per i quali noi tutti stiamo lottando - lo spontaneo muoversi della popolazione, dalle nostre affollate città verso il cuore della nostra buona madre terra, fonte, insieme, di vita, felicità, ricchezza e potere» (Howard, 1902).

Le cause che attirano gli uomini verso le città vengono definite da Howard come *attrazioni*. Se si vuole offrire rimedio efficiente agli uomini, ovvero *attrazioni* maggiori di quelle offerte dalla città, «la forza delle vecchie *attrazioni* deve essere superata da quella delle nuove *attrazioni*» (*ivi*).

Howard suggerisce di cominciare a considerare le città come *calamite* ed ogni persona come un *ago magnetico*: «appare subito chiaro come soltanto la scoperta di un metodo per costruire calamite, dotate di un potere ancor maggiore di quello posseduto dalle nostre città, possa effettivamente provocare la ridistribuzione della popolazione in modo spontaneo e salutare» (*ivi*).

Howard propone un diagramma con Tre Calamite in cui la calamita Città, rispetto alla calamita campagna, «offre i vantaggi dei salari più alti, delle occasioni di impiego, di attraenti prospettive di avanzamento, ma questi sono ampiamente sbilanciati da canoni e prezzi elevati. La facilità di relazioni ed i locali di divertimento sono molto seducenti ma gli orari di lavoro eccessivi, le distanze dal lavoro e la solitudine della folla, finiscono per infirmare di molto il valore di queste buone cose. [...] l'aria è così viziata che gli eleganti edifici pubblici [...] acquistano presto una patina tetra [...]. Edifici monumentali e spaventosi tuguri, ecco gli aspetti complementari delle città moderne» (*ivi*).

Al contrario, la calamita campagna è descritta da Howard come la *portatrice d'ogni bellezza*, è il luogo in cui «si godono meravigliosi panorami, parchi sontuosi, boschi ombrosi, aria pura ed acque mormoranti», ma è anche il luogo dei bassi salari agricoli, dei lunghi turni di lavoro e dell'assenza di divertimento, della carenza di fognature appropriate e di impianti igienici.

Entrambe le calamite sembrano, dunque, non soddisfare l'esigenza di riscatto delle moderne città: «la società umana e le bellezze della natura sono fatte per essere godute insieme», sostiene Howard, le due calamite devono perciò fondersi in una sola, denominata città-campagna.

Quest'ultima, che Howard definisce anche *città-giardino*, è costituita da comunità residenziali decentrate, di dimensioni limitate, costruite su terreni di proprietà comunale, collegate organicamente entro una rete di città dominanti e città satelliti e contraddistinte singolarmente da uno schema a cerchi concentrici: dal nucleo centrale ai distretti residenziali (Elia, 1971).

La *città-giardino* avrebbe dovuto opporsi all'abnorme crescita della città industriale e dar vita ad una società integrata e autosufficiente al suo interno.

Jane Jacobs, autrice di *The Death and Life of Great American Cities*⁹⁴ (1961), include Howard tra i principali ispiratori di principi "fallaci" che hanno avuto effetti distruttivi sulle città americane (Piselli, 2009).

Nelle città-giardino, che nelle idee di Howard, sarebbero dovute essere socialmente e economicamente autosufficienti, ciascun uso elementare doveva avere la sua collocazione autonoma e separata: al centro le attrezzature commerciali, sociali, culturali e amministrative; intorno, nel verde, le aree residenziali e, più lontano, nella zona ad esse riservata, le industrie. La città e la cintura verde dovevano essere sotto il controllo continuo dell'ente pubblico che avrebbe dovuto impedire speculazioni, mutamenti e crescita della densità dell'insediamento (*ivi*).

Secondo Jacobs, Howard non detestava solo i difetti e le situazioni di degrado delle città, ma detestava le città, perciò «la sua ricetta per salvare gli abitanti delle città consisteva nella pura e semplice abolizione della città» (Jacobs, 1969).

Howard era contrario alla specializzazione e alla divisione della città per funzioni e aveva, in realtà, anticipato una serie di problemi, quali ad esempio la

⁹⁴ Traduzione italiana *Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane* (1969). Nel libro la Jacobs rivolge una critica ai quartieri a bassa densità e dipendenti dall'uso del mezzo privato e attribuisce le colpe dei tanti aspetti negativi delle metropoli a una povertà di pianificazione e di progettazione della comunità. L'autrice adotta un metodo di osservazione diretta delle dinamiche urbane e propone una lettura antropologica della vita cittadina (Parker, 2006; Piselli, 2009).

necessità di ridurre l'inquinamento e di smaltire i rifiuti organici, che hanno continuato a caratterizzare la città e il dibattito in ambito urbano⁹⁵

Analizzando il lavoro di Howard, si scorgono, oggi, alcune analogie con i contemporanei movimenti promotori dell'agricoltura urbana.

La fusione della *calamita Campagna* con la città avrebbe dovuto, secondo Howard, mitigare gli effetti devastanti dell'industrializzazione. Oggi la fusione tra agricoltura e città è invocata per curare molti mali: negli Stati Uniti, in particolare, la crisi delle città della cosiddetta Rust Belt⁹⁶, la caduta dei valori immobiliari nei quartieri in declino e il cronicizzarsi del fenomeno della *food-insecurity*⁹⁷, ma più in generale l'agricoltura urbana è considerata utile al miglioramento della gestione ambientale delle città e al contrasto della povertà a livello urbano.

Da qualche decennio il fenomeno dell'agricoltura urbana si è largamente diffuso, soprattutto in Europa e in Nord America, ma non solo⁹⁸.

La rapida crescita delle città, soprattutto di quelle cosiddette a rapido sviluppo (Mazzette, 2007), ha determinato un vertiginoso aumento della domanda ai sistemi di approvvigionamento alimentare a livello urbano.

L'agricoltura, l'orticoltura, l'allevamento, la pesca, la silvicoltura e la produzione di foraggi e latte si stanno sempre più diffondendo nelle città.

⁹⁵ Negli Stati Uniti, nel 1934, Frank Lloyd Wright espose il suo progetto di città ideale *Broadacre City* in cui ogni cittadino avrebbe avuto a disposizione un acro, sostenendo la necessità di ritornare alla prateria in opposizione alla città industriale. Lewis Mumford, teorico dello spazio orizzontale, sarà un suo seguace.

⁹⁶ Letteralmente *cintura della ruggine*, si riferisce all'area dei vecchi stati industrializzati ora in declino. L'area si trova nella nord-est degli Stati Uniti e si estende da est dello stato di New York, attraverso la Pennsylvania, Ohio e Michigan, per poi terminare nel Nord dell'Indiana e ad est dell'Illinois e Wisconsin.

⁹⁷ Cfr. § 3.3

⁹⁸ A Shangai l'associazione GoodToChina promuove e sostiene principi di vita sostenibile attraverso progetti ambientali, iniziative sociali e programmi di consulenza. A Tokyo i pendolari che devono aspettare a lungo per una coincidenza possono passare il tempo coltivando piccoli giardini realizzati sui tetti delle stazioni, affittandoli per un anno. La prima esperienza è nata sei anni fa nella stazione di Ebisu, ma oggi sono diverse le fermate così attrezzate. Gli orti urbani sono gestiti dalla società ferroviaria East Japan Railway Company che vorrebbe in futuro estendere questa idea in tutto il Giappone. La FAO stima che le persone coinvolte nell'agricoltura urbana siano più di 130 milioni in Africa e circa 230 milioni in America Latina.

Secondo i suoi sostenitori l'agricoltura urbana contribuisce a fornire cibo fresco, generare occupazione, riciclare rifiuti urbani, creare cinture verdi e rafforzare la resilienza delle città ai cambiamenti climatici.

Il termine Urban Agriculture (UA), fu reso popolare negli anni Settanta dall'urbanista anglo-americano Jac Smit, fondatore del Urban Agriculture Network (Bellows, Nasr, 20102). Smit si interrogò su come le città potessero diventare sostenibili, ovvero su come potessero passare dall'essere *consumatrici* di risorse a *preservatrici di risorse, sostenibilità e salute* (Smit J., Nasr J., 1992). L'agricoltura urbana può, secondo Smit, trasformare aree inutilizzate della città, preservare la biodiversità e le risorse e migliorare la qualità della vita. L'autore definisce l'agricoltura urbana come «food and fuel grown within the daily rhythm of the city or town, produced directly for the market and frequently processed and marketed by the farmers or their close associates» (*ivi*).

La definizione proposta da Smit verrà successivamente ripresa dal geografo canadese Luc Mougeot⁹⁹ che la considera «an industry located within (intra-urban) or on the fringe (peri-urban) of a town, an urban centre, a city or metropolis, which grows or raises, processes and distributes a diversity of food and non-food products, (re-)using mainly human and material resources, inputs and services found in and around that urban area, and in turn supplying human and material resources, outputs and services largely to that urban area» (Mougeot, 2000).

Mougeot evidenzia il fatto che l'agricoltura urbana sia integrata nel sistema ecologico ed economico urbano. L'analisi del geografo si sofferma, inoltre, sugli attori coinvolti ai vari livelli: si tratta di fornitori di risorse e servizi, produttori, trasportatori, rivenditori e consumatori e promotori e gestori delle iniziative. Gli attori coinvolti appartengono sia al settore pubblico che a quello privato, all'economia informale così come a quella formale. Le risorse di cui dispongono variano a seconda dei Paesi.

⁹⁹ Mougeot è uno dei membri dell'International Development Research Centre (IDRC) istituto canadese di cui dirige il programma Urban Environment Management e in cui ha fondato la sezione Cities Feeding People (CFP) relativa all'alimentazione in ambito urbano.

La maggior parte degli agricoltori urbani sono uomini e donne a basso reddito che coltivano cibo in gran parte per l'autoconsumo su piccoli appezzamenti che di solito non sono di loro proprietà. Alcuni studi tendono a legare il ruolo tradizionale affidato alla donna, ovvero quello della gestione della famiglia e della casa, ad un loro maggior impegno nel campo dell'agricoltura urbana.

Negli Stati Uniti, soprattutto alla fine dell'Ottocento, le organizzazioni femminili hanno giocato un ruolo fondamentale nel miglioramento civico locale e nella promozione dell'*urban gardening*. La partecipazione delle donne a queste attività era da ricercare non solo nel dovere cristiano, ma anche nell'interesse di una buona gestione civica (Lawson, 2005). In città e nei suburbi, le donne appartenenti alla middle-class organizzarono club e associazioni intorno a interessi come la letteratura, il giardinaggio, il miglioramento civico e progetti locali specifici. I vari miglioramenti avviati o sostenuti da gruppi di donne in varie comunità si fusero nella Federazione Nazionale dei Club delle donne, inizialmente fondata nel 1890 come club letterario, ma rapidamente ampliato per includere programmi di miglioramento civico. La federazione ha ospitato convegni biennali e inviato circolari che suggerivano progetti per i club civici. Le organizzazioni nazionali di donne incluse National Plant, Fruit and Flower Guild e la Woman's National Farm, furono ausiliarie di quelle delle donne e dei club maschili. Nel 1910 una circolare della Federazione Nazionale dei Club delle donne sosteneva la promozione di orti domestici, la cura dei lotti liberi e dei cortili delle scuole, insieme ad altri miglioramenti di strade e parchi (Lawson, 2005).

In tempi più recenti molte delle agricoltrici urbane sono impegnate nel *self-provisioning* in misura maggiore degli uomini (Hovorka, 1999; Hovorka et al., 2009; Meillassoux, 1983). L'agricoltura urbana è particolarmente significativa per le donne con famiglie più numerose (Dennery 1996; Maxwell 1995). Esistono, inoltre, studi (Dennery 1997; Chauca 1999; Moustier 1996) secondo i quali l'agricoltura urbana può dare alle donne un maggiore controllo delle risorse della casa, del bilancio familiare e del processo decisionale all'interno della famiglia, soprattutto in aree svantaggiate.

Un altro aspetto determinante quando si parla di agricoltura urbana è quello relativo alle modalità di concessione del suolo urbano. I produttori hanno accesso al suolo urbano attraverso una varietà di attori urbani e attraverso possesso o usufrutto dei terreni; gli accordi tra le parti sono molto spesso informali, a volte basati solo sul diritto consuetudinario. I vincoli di accesso e le dimensioni dei terreni disponibili impongono sistemi di produzione molto diversi in modo da sfruttare al massimo le porzioni di territorio disponibili all'interno del tessuto urbano. Le aree utilizzate hanno, infatti, dimensioni diverse, si tratta di piccoli spazi domestici (davanzali, containers, recinti, tetti, scantinati, pareti), aree ricreative o, più di frequente, di proprietà pubbliche e private (Mougeot, 2000).

L'agricoltura urbana è considerata una fonte di approvvigionamento nei sistemi alimentari urbani e una preziosa opzione per garantire la sicurezza alimentare per molte famiglie. Consente sia di fare un uso produttivo degli spazi aperti urbani, sia di trattare e/o recuperare i rifiuti urbani e, aspetto non trascurabile, genera reddito e occupazione (*ivi*).

Tra i fattori che contribuiscono alla diffusione dell'agricoltura nei sistemi urbani Mougeot individua quelli globali, ad esempio il commercio internazionale, quelli nazionali connessi al livello di sviluppo, alla struttura finanziaria, alle politiche agricole; i fattori regionali legati, invece, al sistema di approvvigionamento alimentare a livello urbano e alle tradizioni agricole e alimentari; quelli urbani collegati alla crescita della popolazione e della densità abitativa e alla diminuzione dei livelli di occupazione, ai gusti dei consumatori e alle nicchie di mercato. Al livello urbano si aggiunge un altro fattore, ovvero il quartiere distinto in urbano o periurbano, a basso o ad alto reddito, a bassa o ad alta densità, residenziale o destinato ad altri usi. Infine, Mougeot include nell'elenco la famiglia che può incidere per le dimensioni, i livelli di reddito e le responsabilità di genere, e la persona in base al livello di istruzione individuale, professione, le abilità nel settore dell'agricoltura, l'accesso alle risorse.

La FAO¹⁰⁰ definisce l'agricoltura urbana e periurbana come «la coltivazione di piante e l'allevamento di animali all'interno e intorno alla città. L'agricoltura urbana fornisce prodotti alimentari da diversi tipi di colture quali ad esempio cereali, tuberi, verdure, funghi, frutta, da animali (pollame, conigli, capre, pecore, bovini, suini, porcellini d'India, pesce, ecc) e da altri prodotti come ad esempio erbe aromatiche e medicinali e piante ornamentali»¹⁰¹.

L'agricoltura urbana è considerata dalla FAO come «una sfida per far cambiare rotta all'urbanizzazione dalla strada insostenibile intrapresa, promuovendo città più verdi che offrano agli abitanti opportunità, possibilità di scelta e speranza; può dare un importante contributo alla sicurezza alimentare delle famiglie, soprattutto nei momenti di crisi o di carenza di cibo»¹⁰².

Quanto prodotto negli orti urbani viene consumato dagli stessi produttori, oppure venduto nei *farmers'market* presenti ormai in tantissime città.

Il cibo prodotto in questi spazi, poiché coltivato localmente, non richiede refrigerazione, non deve essere trasportato per lunghi tragitti ed è in grado, dunque, di garantire ai mercati locali prodotti più freschi e più nutrienti a prezzi competitivi.

I consumatori, in particolare i residenti a basso reddito, godono di un più facile accesso ai prodotti freschi, di una maggiore scelta e di prezzi spesso migliori.

L'agricoltura urbana è praticata da circa 800 milioni di persone in tutto il mondo. In molti paesi, l'agricoltura urbana è ancora un'attività informale e non regolamentata. La FAO è impegnata nella promozione di politiche che riconoscano come legittimo l'uso dei territori per questo tipo di pratica e il valore della produzione alimentare a livello urbano¹⁰³.

¹⁰⁰ Food and Agriculture Organization of the United States

¹⁰¹ <http://www.fao.org/urban-agriculture/en/>

¹⁰² *Ivi*

¹⁰³ *Ivi*

La definizione del RUAF¹⁰⁴ mette in luce il fatto che l'agricoltura urbana è integrata nel sistema economico ed ecologico urbano. Lo stretto legame con la città fa sì che in primo luogo gli *agricoltori urbani* siano proprio i residenti e, in secondo luogo, che si faccia uso delle risorse tipiche dei sistemi urbani (rifiuti organici, acque reflue per l'irrigazione). L'agricoltura urbana, oltre a creare un collegamento diretto con i “consumatori urbani”, influisce sull'ecologia urbana ed è strettamente dipendente dalle politiche urbane e dai piani urbanistici.

Dalle diverse definizioni di agricoltura urbana finora prese in esame emergono le principali funzioni di questa pratica tra le quali si evidenziano il miglioramento della sicurezza alimentare a livello urbano, la creazione di opportunità di lavoro e la generazione di reddito soprattutto per i gruppi maggiormente colpiti da povertà urbana, il contributo ad un maggior riciclo di rifiuti organici urbani, l'inclusione sociale dei gruppi svantaggiati e lo sviluppo della comunità, il miglioramento del verde urbano e la manutenzione di spazi verdi.

¹⁰⁴ Il RUAF è una partnership globale per la sostenibilità dell'agricoltura urbana e dei sistemi alimentari. Gli attuali membri che compongono il RUAF provengono da amministrazioni locali, istituti di ricerca e ONG e comprendono: l'International Water Management Institute (IWMI) con sede in Sri Lanka, l'Institute of Geographical Sciences and Natural Resources Research dell'Accademia cinese delle Scienze (IGSNRR/CAS), il Centre for Sustainable Food Systems, Wilfrid Laurier University e il Toronto Food Policy Council, la città di Gand, in Belgio, la città di Quito, in Ecuador e la ONG milanese Economia e Sostenibilità (ESTA). Si tratta di un'organizzazione senza scopo di lucro registrata nei Paesi Bassi nel 1999. Lo scopo del RUAF è quello di contribuire allo sviluppo di città sostenibili favorendo la pianificazione di azioni in materia di resilienza e di sistemi alimentari urbani più equi. La rete RUAF è stata avviata in risposta alle esigenze di affrontare il crescente fenomeno dell'*urbanizzazione della povertà* e la crescente insicurezza alimentare urbana, la mancanza di occupazione, l'aumento dei prezzi dei prodotti alimentari, la crescente dipendenza dalle importazioni alimentari, il predominio di supermercati e catene di fast food e le sfide poste dai cambiamenti climatici.

3.2 L'agricoltura urbana nella storia

La produzione di cibo in ambito urbano non è una pratica nuova nella storia della città e ha sempre giocato un ruolo importante nell'economia urbana.

Già nell'antichità le città fortificate disponevano di importanti sistemi di irrigazione e di coltivazione ad uso esclusivo della popolazione residente. Nel medioevo le città europee avevano due tipi di orti urbani: quelli destinati alla sussistenza dei nuclei familiari e quelli delle istituzioni conventuali. Questo sistema poneva le città nelle condizioni di essere autosufficienti dal punto di vista alimentare in caso di assedio. Un affresco di Ambrogio Lorenzetti della metà del XIV secolo raffigura un paesaggio composto da una città murata, con i suoi palazzi e monumenti e da un territorio circostante armonioso e coltivato, da cui provengono le merci per la città.



Figura 32 L'Allegoria ed Effetti del Buono e del Cattivo Governo, Ambrogio Lorenzetti

L'opera di Lorenzetti dimostra il fatto che la commistione tra case e spazi aperti si sia sempre giocata comprendendo anche aree di produzione agricola destinate all'alimentazione delle persone (Calori, 2009). Terminata l'epoca delle città murate, l'iconografia dei rapporti tra città e campagna si è sempre più arricchita descrivendo il *continuum* del paesaggio agrario che entra nelle città definendone i margini, lambendo i giardini delle ville patrizie del centro, accompagnando il corso di fiumi intorno ai quali si articola la città e, in epoche più recenti, integrando la presenza dei parchi urbani con aree coltivate a servizio della città.

Uno dei temi fondamentali di analisi delle ricerche sociologiche sul territorio è stato quello centrato sul rapporto città-campagna. Da una parte, i sociologi urbani hanno tentato di leggere i fenomeni spaziali in chiave di *centralità* (l'urbano assume un ruolo dominante, il rurale subisce). In particolare Hellpach, Simmel e Wirth si sono orientati alla individuazione di una tipologia specifica di uomo urbano, espressione massima del concetto di centralità da cui discendono categorie inferiori fino ad un tipo di uomo agricolo marginale (Guidicini, 1998).

Dall'altra parte, i sociologi rurali hanno più spesso orientato gli sforzi alla ricerca di spazi di autonomia. Sorokin e Zimmerman individuarono gli elementi specifici del rurale in quei caratteri specifici che emergono come contrapposizione della condizione urbana caratterizzata da una maggiore mobilità geografica ed occupazionale delle persone che vi risiedono, dalla complessità della scala sociale in termini di reddito, di prestigio e di potere e dalla maggiore motivazione a valorizzare le specifiche capacità personali (Sorokin, Zimmerman, 1929). Qualche decennio più tardi Loomis e Beegle tentarono di pervenire alla misurazione dell'*urbanità* e della *ruralità* di alcune comunità ed alla definizione del tipo ideale proprio dei due ambienti in esame (Loomis, Beegle, 1950).

Entrambi i filoni di pensiero hanno, dunque, portato avanti la linea della netta separazione tra città e campagna, peraltro ampiamente condivisa per lungo tempo. Tuttavia, in epoca recente, la tradizionale linea dell'*autonomia* viene abbandonata in luogo della teoria del *rural-urban continuum*. Per cui la stessa dicotomizzazione alla quale possono essere ricondotti autori come Durkheim lascia spazio ad un nuovo modello di *integrazione*. Il rurale e l'urbano, dunque, si mescolano e si riorganizzano. Spesso i sostenitori della linea del *rural-urban continuum* hanno preferito non addentrarsi troppo nella complessa problematica legata all'ipotesi della graduale scomparsa dei caratteri differenziatori, limitandosi a misurare il grado di incidenza degli uni e degli altri su di un certo ambiente e giungendo, quasi sempre, alla conclusione che il peso dei caratteri urbani tende oggi a dilagare in modo inarrestabile sul territorio, tanto da condizionare tutte le restanti variabili. Di qui la crescente ipotesi di dominanza dell'urbano sul rurale in

termini strutturali, antropologici e sociologici. La teoria del *rural-urban continuum* ha costituito un passaggio essenziale nella storia degli studi recenti sul territorio; si colloca come momento di transizione da una immagine chiusa e delimitata di città ad un'ipotesi di società post-metropolitana dove il problema della specificità del rurale riaffiora come tema rilevante(ivi).

La compresenza di *rurale e urbano* si è declinata in modo differente in base alle epoche e ai luoghi. Di certo, benché non si possa fare un discorso univoco in tutto il mondo, l'agricoltura urbana e quella periurbana sono un dato presente in tutte le epoche e in tutte le culture (Calori, 2009).

La Gran Bretagna, il paese in cui è iniziata l'industrializzazione, fu anche la prima a trasformarsi da paese rurale a paese prevalentemente urbano. Nel 1800, meno del 20 per cento della popolazione viveva in centri urbani o città con più di diecimila abitanti; nel 1900, questa percentuale aumentò al 74 per cento. La capitale, Londra, era abitata nel 1800 da poco di un milione di persone, mentre, all'inizio del ventesimo secolo, la città si ampliò fino ad ospitarne più di sette milioni. Londra divenne così la più grande città mai conosciuta al mondo, un esteso centro industriale, commerciale e finanziario nel cuore dell'impero britannico in espansione (Giddens, 1994).

Non a caso, in Gran Bretagna le associazioni di coltivatori urbani cominciarono ad operare dal XIX secolo. In particolare, gli *allotment plots* inglesi, simbolo delle migrazioni dei contadini dalle campagne alle città, hanno dato avvio al processo di riorganizzazione del sistema agricolo inglese che ha portato al progressivo frazionamento del suolo urbano in unità la cui assegnazione era destinata ai nuovi abitanti per la produzione e l'autoconsumo di cibo. Una legge del 1876 e i successivi *Allotment Acts* obbligarono le amministrazioni locali a fornire ai cittadini lo spazio necessario per la produzione di alimenti (Crouch, Ward, 1988).

Negli Stati Uniti, l'urbanizzazione ebbe luogo un po' più tardi, ma in molti casi, si sviluppò ad un ritmo persino più veloce. Nel 1800, gli Stati Uniti erano ancora una società prevalentemente rurale rispetto ai principali paesi europei: meno del 10 per cento della popolazione viveva in comunità con più di 2.500

abitanti. Tuttavia, molte città, in particolare quelle del Mid-West conobbero una rapida ed intensa espansione esito dell'aumento della popolazione unito ai fenomeni migratori (Giddens, 1994).

Verso la fine dell'Ottocento, anche negli Stati Uniti, gli *allotment gardens* contribuivano alla produzione alimentare. Tuttavia il contributo più significativo di tali esperienze in termini di auto-produzione alimentare si è registrato nel corso delle crisi economiche che, ciclicamente, hanno interessato il Paese e consentito alla popolazione di sopperire alla scarsità di viveri (Bassett, 1981; Warner, 1987).

A partire dalla fine dell'Ottocento l'*urban gardening* ha coinvolto anche i bambini divenendo un tema ricorrente per l'evoluzione dei programmi degli orti urbani. La promozione dello *school gardening* è iniziata intorno al 1890 con l'istituzione di orti scolastici nella Scuola di Putnam a Boston. Prima di allora, i programmi di giardinaggio destinati ai bambini erano limitati a iniziative isolate a livello locale.

Tuttavia, dal 1890 il giardinaggio divenne parte integrante dell'istruzione scolastica pubblica americana. Le preoccupazioni che in quel periodo riguardavano lo sviluppo del bambino nelle nascenti aree urbane industrializzate e il miglioramento civico trovarono soluzione condivisa negli *school gardens*. Il giardinaggio era considerato, infatti, un mezzo per affrontare una serie di programmi educativi e di esigenze sociali, morali, ricreative e ambientali. I programmi di *school gardening* hanno goduto di grande appoggio da parte degli insegnanti, del governo, delle istituzioni e dei gruppi civici (Lawson, 2005).

Nel corso del Novecento i programmi di *urban gardening* negli Stati Uniti sono stati caratterizzati da una particolare attenzione ai programmi civili e di abbellimento delle città. I programmi, che potevano contare sul sostegno di istituzioni federali, municipali, e di organizzazioni di volontariato nascevano con finalità diverse. Per esempio, associazioni che si occupavano di installare *urban gardens* con il primario obiettivo di fornire sostegno economico ai meno abbienti, riscontravano un generale miglioramento a livello sociale e morale e quartieri più puliti. Per molti, ogni occasione per promuovere forme di *urban gardening*, significava impegnarsi in attività che avrebbero reso un servizio alla comunità e

alla città, ottenendo risultati positivi sia al livello estetico, sia a livello sociale. Poco importava se il programma venisse promosso con fini economici, estetici, educativi (*ivi*).

Seppur per ragioni diverse, nelle grandi metropoli americane si è sempre coltivato così come sono sempre stati allevati animali.

A metà del XIX secolo, New York produceva gran parte del latte che consumava: migliaia di mucche, accalate in enormi stalle urbane, si nutrivano degli scarti abbandonati delle distillerie. Nello stesso periodo, evidenzia Laura Lawson, la New York Association for Improving the Condition of the Poor sottolineava come l'iniziativa degli orti urbani rappresentasse «un test insuperabile dell'attitudine al lavoro proprio a ciascun individuo» riferendosi al fatto che ovunque, dei programmi di coltivazione urbana era apprezzato soprattutto il contributo alla diffusione dei valori americani del lavoro e dell'autonomia personale.

La produzione di sussistenza fu attivamente praticata e incoraggiata anche nel Ventesimo secolo nei centri urbani come Los Angeles, dove polli, maiali, fagioli e pomodori venivano allevati e coltivati (Nicolaidis, 2001).

All'inizio del Novecento a Chicago, grazie al lavoro di 25 mila impiegati negli *stock-yards* della città, si produceva l'80 per cento della carne negli Stati Uniti (Sinclair, 2003).

Il fenomeno dell'*urban gardening* ha conosciuto un periodo di grande diffusione soprattutto in concomitanza di crisi economiche, ad esempio quella del 1929, e dei due conflitti mondiali. Storicamente, la produzione alimentare urbana negli Stati Uniti e in Gran Bretagna è fiorita in questi momenti di crisi economica (McClintock, 2010).

Tra il 1917 e il 1945 i programmi di *urban gardening* corrisposero a periodi generalizzati di crisi e conflitto e cercarono il sostegno popolare da parte di tutti i cittadini. Se infatti, in precedenza i principali programmi avevano interessato gruppi particolari quali ad esempio le fasce meno abbienti, gli immigrati e i bambini, nel periodo compreso tra le due guerre mondiali si cercò di coinvolgere tutte le fasce della popolazione. I programmi promossi durante la Grande

Depressione del 1930 erano stati destinati principalmente ai disoccupati, tuttavia, in considerazione del fatto che gran parte della popolazione fu colpita dalla crisi, possono a tutti gli effetti essere considerati programmi popolari (Lawson, 2005).

L'inizio della Prima Guerra Mondiale segnò l'avvio del programma *US School Garden Army*¹⁰⁵. Durante il conflitto le organizzazioni di volontariato, tra cui la National War Garden Commission e le diverse federazioni femminili nazionali, funsero da anello di congiunzione tra le agenzie federali che fornivano il supporto tecnico e volontari che operavano a livello locale.

Durante la crisi del 1929, i *relief gardens* risposero al bisogno di dare un'occupazione a chi l'aveva persa, a migliorarne l'alimentazione e a preservarne il rispetto di sé, minato dall'esclusione dal lavoro. Fra il 1934 e il 1935 l'amministrazione Roosevelt finanziò progetti di *gardening* in tutto il Paese.

Tra il 1933 e il 1935 la New Deal Federal Emergency Relief Administration investì 3 miliardi di dollari per la realizzazione dei *relief gardens* e riportava la presenza di oltre un milione e 800 mila orti per una produzione complessiva del valore di più 47 milioni di dollari. Il 36 per cento dei prodotti vegetali distribuiti dall'amministrazione d'emergenza proveniva proprio da questi orti che sfamavano più di due milioni di famiglie (Coppola, 2012; Lawson, 2005; McClintock, 2009).

A New York, nel 1934, un programma di *urban gardening* trasformò 5 mila lotti liberi in orti ad alta redditività (Brown, Jameton, 2000 ; Lawson, 2005).

Il successo dei *relief gardens* fu destinato a crescere con l'avvento dei *victory gardens* della Seconda Guerra Mondiale. Durante il conflitto l'orto urbano fu un mezzo di sostentamento importante, utile per contribuire allo sforzo bellico. Furono soprattutto le donne, le “*Farmerettes*” a curare i *victory gardens*. Gli orti non erano imposti dal governo, ma promossi da un'intensa campagna pubblicitaria ad opera del Dipartimento dell'Agricoltura statunitense¹⁰⁶. Nel 1944 il Dipartimento dell'Agricoltura stimava che fra i 18 e i 20 milioni di famiglie

¹⁰⁵ Fu istituito nel 1917 per promuovere la diffusione del giardinaggio tra i bambini in età scolare. Il governo degli Stati Uniti sperava in questo modo di limitare i danni di una crisi alimentare e di riuscire ad orientare il sistema alimentare degli Stati Uniti alla produzione locale e sostenibile. Il venne finanziato dal War Department.

¹⁰⁶ Il filmato di propaganda *Victory Gardens*, prodotto dal Dipartimento dell'agricoltura durante la II Guerra Mondiale è disponibile su: http://www.archive.org/details/victory_garden

disponessero di un *victory garden* e che, insieme, riuscissero a soddisfare circa il 40 per cento del fabbisogno di frutta e verdura del Paese. I *victory gardens* contribuirono, dunque, al miglioramento del fronte interno, svincolando risorse economiche che potevano così essere utilizzate per lo sforzo bellico (*ivi*).

I cosiddetti *war gardens* miravano a rendere la popolazione il più possibile *self-sufficient* in termini di produzione alimentare, allentando in questo modo il peso sui programmi di sostegno pubblici (Bentley, 1998; Hynes, 1996; Lawson, 2005).

La fine della Seconda guerra mondiale coincise con l'inizio di un periodo di grande prosperità. In questo nuovo contesto l'agricoltura urbana divenne sempre più marginale, considerata arcaica e retaggio di un'America impoverita e impaurita dal conflitto.

Mark Winne¹⁰⁷ ricorda come «l'idea di coltivare o di qualsiasi altra attività ad essa prossima era del tutto inaccettabile nei suburbi degli anni Cinquanta e Sessanta. La natura era solo un concetto, e la sua realtà doveva essere tenuta sotto stretto controllo: quando non poteva essere evitata, questa era l'idea prevalente, bisognava assicurarsi che fosse ben igienizzata» (Winne, 2008). L'industrializzazione di massa della produzione alimentare ebbe il sopravvento su orti urbani e giardini della vittoria e il suo successo fu alimentato anche dalla pervasiva suburbanizzazione e dal rapporto che le decine di milioni di americani che risiedevano nei suburbi avevano con la natura (Coppola, 2012).

Negli Stati Uniti il processo di suburbanizzazione ha toccato il suo massimo negli anni Cinquanta e Sessanta, periodo in cui i centri cittadini avevano un tasso di crescita del 10 per cento, mentre quello delle aree urbane era del 48 per cento (Giddens, 1994). Il decadimento dei centri cittadini, che ha segnato tutte le grandi città americane in quei decenni, è una diretta conseguenza della crescita dei sobborghi. L'allontanamento dalla città dei ceti ad alto reddito implica una diminuzione delle entrate locali: poiché coloro che rimangono, o che subentrano ai vecchi residenti, versano, in molti casi in condizioni di povertà, viene a mancare la possibilità di mantenere il precedente livello di gettito fiscale e, al

¹⁰⁷ Winne è uno dei co-fondatori della Community Food Security Coalition.

contempo, se si tenta di aumentare i tassi delle imposte, i gruppi più ricchi e le aziende tendono ancor di più ad allontanarsi. Il patrimonio edilizio nelle città risulta più degradato rispetto a quello dei sobborghi, i tassi di criminalità più alti e la disoccupazione superiore e si rende necessario aumentare le spese per i servizi di assistenza sociale, la manutenzione degli edifici scolastici e il mantenimento dei corpi di polizia e dei vigili del fuoco. Quello che si sviluppa è un circolo di deterioramento (*ivi*).

A ciò si aggiunge la crisi del modello fordista negli anni Settanta e, dunque, il venir meno delle basi della crescita continua che aveva alimentato la stabilità precedente e l'avvio di processi che avrebbero profondamente mutato il sistema economico urbano segnando il passaggio della città da luogo di produzione a centro prevalentemente dei servizi (Vicari Haddock, 2004).

Nelle città svuotate e impoverite dall'ascesa dei sobborghi e dalle crisi finanziarie, orti e fattorie cominciarono a restituire al lavoro agricolo piccole porzioni di terre ingoiate dall'inarrestabile avanzata di abitazioni unifamiliari, di centri commerciali e reti autostradali. Se la campagna si urbanizzava, la città, al contrario, si ruralizzava (Coppola, 2012).

Ancora una volta l'*urban gardening* sembra rappresentare una modalità attraverso la quale affrontare la crisi e tentare di mitigarne gli effetti. Con l'avvento della crisi urbana, soprattutto nelle città americane, si scrive una nuova pagina della grande tradizione statunitense del coltivare ciò che si mangia, pur abitando in quartieri quasi deserti di grandi metropoli in declino.

Durante la recessione economica degli anni Settanta, il numero degli *urban gardens* che fiorirono negli *inner-city* americani raggiunse proporzioni mai viste. Spinti dagli ideali del *back-to-the-land* promossi dai movimenti ambientalisti e supportati dai quasi due milioni di dollari erogati dall'US Department of Agriculture e destinati ai programmi di *urban gardening*, i *community gardener* e gli attivisti si presero cura di migliaia dei lotti liberi abbandonati o incolti a causa del declino del capitale industriale e residenziale che aveva colpito molte città degli Stati Uniti (Schmelzkopf, 1995; Brown, Jameton, 2000; Lawson, 2005).

Il rinnovato ricorso a queste pratiche a partire dagli anni Sessanta e Settanta è da ricondurre in parte anche all'emergere dei movimenti ambientalisti¹⁰⁸ e ad una più generale inversione di rotta iniziata negli anni Sessanta quando la Comunità internazionale iniziò a cooperare per la salvaguardia del territorio e delle risorse naturali. Tale collaborazione nacque dalla consapevolezza che solo un'azione sinergica avrebbe potuto evitare una catastrofe ecologica. Si venne così a creare un tessuto normativo comune, il diritto internazionale dell'ambiente, costituito da norme consuetudinarie e convenzionali. Il primo atto fu la Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente umano svoltasi a Stoccolma 1972 dalla quale scaturì una dichiarazione di principi che evidenziarono la necessità da un lato di prevenire le principali cause d'inquinamento e dall'altro lato di sfruttare le risorse naturali in modo da garantire a tutti condizioni di vita soddisfacenti. La Conferenza di Stoccolma costituì il primo tentativo di creare un corpus normativo condiviso da una pluralità di Stati e aprì la strada a numerose altre esperienze che portarono alla stipulazione di trattati e protocolli, tra i quali anche Kyoto, divenuti il cardine della futura disciplina. Nel 1987, con il Rapporto Brundtland, esito della ricerca condotta dalla World Commission on Environment and Development nominata dalle Nazioni Unite si giunse alla prima vera e propria definizione di sviluppo sostenibile definito come «development which meets the needs of the generation without compromising the ability of the future generation to meet theirs»¹⁰⁹. Il concetto è stato in seguito sviluppato nel corso della Conferenza svoltasi a Rio de Janeiro nel 1992 e conclusasi con la Dichiarazione sull'ambiente e lo sviluppo che riprende la definizione del rapporto Brundtland (Rossi, 2015).

Le città sono state chiamate in causa in quanto sede delle maggiori concentrazioni di attività economiche e residenziali. Le aree urbane si configurano come i luoghi di maggior consumo di energia e di produzione di rifiuti, emissioni e materiali inquinanti (Davico, 2004) e luoghi in cui emergono altre criticità

¹⁰⁸ Nuove associazioni, come il WWF (*World Wildlife Fund*) nato nel 1961, e *Greenpeace*, fondata nel 1971, si sono rapidamente diffuse ricevendo adesioni da tutto il mondo e conducendo battaglie ecologiche che hanno avuto un'eco enorme.

¹⁰⁹ Il documento è disponibile on-line all'indirizzo <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>

relative al consumo di fonti energetiche non rinnovabili, di risorse idriche e all'elevato consumo di suolo.

La presa di coscienza dei problemi ambientali e della necessità di applicare allo sviluppo urbano i principi della sostenibilità ha favorito la diffusione di una nuova idea di città, ovvero la città compatta¹¹⁰. Ricompattare la città significa prevedere «politiche che contemperino il ricorso a restrizioni nell'uso del suolo extraurbano con progetti attivi di rivitalizzazione delle parti di città più degradate e meno utilizzate e con il riuso di aree ex industriali per progetti che prevedano un'attenta miscela tra usi residenziali e di servizio, nonché la realizzazione di nuovo verde urbano e di spazi pubblici» (Davico et al., 2009).

Mazzette sostiene che non c'è città, grande o piccola che sia, che non abbia al suo interno un patrimonio di edifici e di aree in disuso. Parti consistenti di questo patrimonio vengono comunemente definite *vuoti urbani*, dando a questa espressione un'accezione ben precisa: aree in attesa di essere rifunzionalizzate con nuova volumetria. In realtà i vuoti urbani non esistono sotto il profilo sociale, spesso, anzi, all'interno di questo patrimonio temporaneamente abbandonato, si insediano popolazioni marginali e si sviluppa un'intensa vita sotterranea, per lo più illegale. Attorno a queste aree si creano, dunque, problemi di insicurezza per i residenti di più antica data e si innescano ulteriori processi di impoverimento e lacerazione dal punto di vista dei vissuti sociali (Mazzette, 2013).

Le aree dismesse che i cambiamenti dell'organizzazione della produzione e del lavoro, le differenti forme di mobilità e il rapido evolversi delle dinamiche del consumo hanno reso inutili, vengono sottoposte a processi di riqualificazione e di risanamento. Spesso, a causa della scarsità di risorse economiche a disposizione delle amministrazioni pubbliche, queste aree vengono prese in consegna da privati

¹¹⁰ La definizione di città compatta rimanda una «immagine della città murata nella moderna città industriale e amministrativa, mantenendo quei caratteri di separazione tra urbano e non-urbano anche nell'espansione urbana a chiazza d'olio». La società urbano-industriale identificava la città «dalla netta divisione città/campagna e centro/periferia e dalla zonizzazione delle principali funzioni urbane: l'abitare, il produrre, il governare, l'impiegare il tempo libero». Nella città postmoderna ciò non accade: vi è una «articolazione del territorio mutevole, flessibile, polimorfica» (Mazzette, 2007).

o associazioni che le ripuliscono e le convertono in spazi destinati ad attività culturali e ricreative.

Agli inizi degli anni Settanta a New York il degrado si era spinto oltre i mega- quartieri di Brooklyn e del Bronx interessando Manhattan e cancellando il valore immobiliare di aree oggi fra le più costose del pianeta. Nel 1974 una giovane artista, Liz Christy, si definì una *guerrilla gardener* e iniziò a piantare alberi e semi fra i tanti lotti abbandonati del quartiere Lower East Side di New York. Qualche tempo più tardi Liz e i suoi amici decisero di dar vita a un vero e proprio *community garden* in un'area abbandonata fra Bowery e Houston Street (Coppola, 2012; Lawson, 2005).

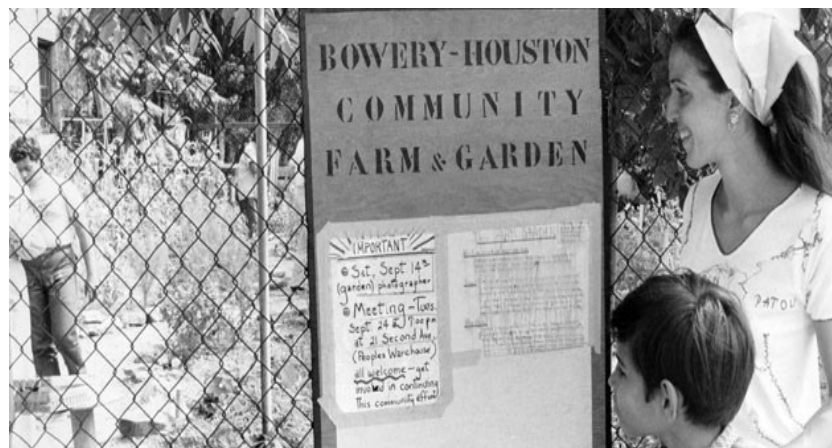


Figura 33 Un'immagine del community garden installato a New York dai guerrilla gardener

Quello del Liz Christy Community Garden non è stato un caso isolato: in quel periodo, infatti, orti e giardini comunitari ricomparvero sulla scena delle città americane. Lo scenario era radicalmente diverso rispetto a quello della grande depressione o del secondo conflitto mondiale: la storia di molti *community gardens* inizia con un gruppo di residenti di uno dei tanti quartieri urbani che in quegli anni sono svuotati dalla fuga nei suburbi e consumati da incendi dolosi. Ogni giorno i residenti vedono aumentare il numero di terreni ed edifici abbandonati e i relativi pericoli dal degrado ambientale al propagarsi di attività illecite. Per tentare di arrestare il degrado, gruppi di volontari si organizzano per ripulire e liberare i lotti abbandonati e iniziare a coltivare. Gli ostacoli da superare

non sono pochi: dall'inquinamento dei terreni agli atti di vandalismo, dalla burocrazia alle speculazioni dei proprietari (Coppola, 2012). Il movimento dei *community gardens* cresce ovunque, sebbene siano gli epicentri della deindustrializzazione e della crisi urbana a trasformarsi nelle capitali dell'*urban gardening* e dell'*urban farming*. E' proprio in queste aree che i terreni hanno perso quasi completamente il loro valore ed è proprio qui che usi alternativi possono affermarsi (*ivi*).

La creazione dei *community gardens* muove dall'idea di uno spazio comune in grado di stimolare l'azione collettiva degli individui (Linn, 2007) con l'obiettivo di promuovere le interazioni sociali, l'inclusione e la condivisione e la costruzione/fortificazione di capitale sociale (Glover, 2004).

Secondo David Tracey la pratica del *guerrilla gardening* oltre ad assumere un significato di protesta, consente di partecipare al cambiamento e al miglioramento della propria città: «*guerrilla gardening* offers a way o see your city in a different light. You may redefine your role as a citizen as you discover new ground on which to make stand. Start by shedding that urban exoskeleton of cynism and dread. Continue by merging into a larger movement of all things living. No longer a passive consumer, you become what has never been needed more: an active citizen engaged in your environment» (Tracey, 2007).

Sempre a New York, nel 1973, nasce *Green Guerrillas*, una delle prime reti di agricoltori e floricoltori urbani mai fondata nel paese. Qualche tempo dopo, nel 1978, l'amministrazione comunale avvia il programma *Operation Green Thumb* con l'obiettivo di fornire assistenza a chiunque voglia installare un nuovo orto urbano, anche cedendo piccoli appezzamenti di terreno di proprietà comunale per affitti irrisori. La città disponeva, in quegli anni, di un immenso demanio pubblico, spesso il risultato degli espropri causati dall'abbandono degli immobili da parte dei proprietari (Coppola, 2012).

Nel 1979, con più di centomila alloggi situati in edifici completamente abbandonati oppure semivuoti, l'amministrazione comunale di New York risultava

una potenza immobiliare seconda solo alla New York City Housing Authority, l'autorità che gestisce l'edilizia pubblica della città¹¹¹.

Grazie ai nuovi incentivi, il movimento si espanse, così come aumentò il numero degli orti. Nel 1983, la Neighborhood Open Space Coalition censì 410 fra orti e giardini urbani, per un totale di 143 acri gestiti da circa diecimila volontari, il verde spontaneo nato fra le macerie della crisi rappresentava ormai il 23 per cento della superficie totale dei parchi pubblici in città. Gli *urban gardens* erano tanti e molto convenienti per le casse comunali: grazie all'attivismo di chi li aveva promossi, alle autorità locali costavano, al metro quadro, il 90 per cento in meno di quanto costassero i parchi ufficiali, quelli gestiti dal New York City Department of Parks and Recreation. La stragrande maggioranza dei *gardens* occupava proprietà comunali in cambio di affitti simbolici, in media un dollaro l'anno, mentre solo alcuni erano controllati da associazioni votate allo sviluppo dell'agricoltura urbana (Lawson, 2005).

Nello stesso periodo, a Philadelphia, la Pennsylvania Horticulture Society divenne una delle protagoniste assolute del movimento dell'*urban gardening*. Con il programma Philadelphia Green, nato dalla collaborazione con la Penn State University, kit composti di terra, semi, piante e recinzioni venivano donati a piccoli gruppi di residenti decisi a convertire in giardino o orto uno dei tanti lotti abbandonati della città. Agli inizi degli anni Ottanta si contavano oltre 300 orti, 220 giardini e un centinaio di progetti di alberatura anti-degrado (Kaufman et al., 2000).

Il successo di tali iniziative in diverse città americane convinse il governo federale a stanziare più di un milione di dollari per finanziare aprire nuovi sedi amministrative che si occupassero dello sviluppo dell'*urban gardening* in diverse città americane. L'Urban Garden Program, gestito direttamente dal Dipartimento dell'Agricoltura, venne esteso a ventitre città e vide aumentare i finanziamenti a disposizione. Tuttavia, con la presidenza Reagan, molti dei programmi non vennero rinnovati e, senza fondi a disposizione, molti orti e giardini vennero

¹¹¹ Su Furman Center for Real Estate and Urban Policy, *Housing Policy in New York City: A Brief History*, Occasional papers, New York City 2001

abbandonati. L'attenuarsi della crisi urbana contribuì al rallentamento della diffusione dell'*urban gardening*. Ad esempio, a New York, durante gli anni Ottanta, il mercato immobiliare riprese a crescere. La scelta di non edificare terreni nel Lower East Side per destinarli a orti e giardini apparve economicamente insensata anche per l'amministrazione comunale che dalla vendita di quei terreni avrebbe potuto sia ottenere ricavi immediati, sia sostenere la ripresa del mercato immobiliare. Già fra il 1980 e il 1983 i primi segnali del grande boom della città di New York portarono alla perdita di oltre il 10 per cento dei *community gardens* di Manhattan (Coppola, 2012).

La tendenza all'abolizione degli orti urbani a New York raggiunse il culmine nel 1998 con l'elezione a sindaco di Rudolf Giuliani. Quest'ultimo si fece promotore di una vera e propria guerra ai *community gardens* che considerava un'eredità della vecchia New York, in crisi, libertaria e irregolare. Giuliani non si limitò a vietare la realizzazione di nuovi orti e giardini su proprietà comunali, ma annunciò la vendita o l'edificazione di quei terreni su cui si trovavano molti dei *gardens* installati negli anni Settanta. La metà dei 750 progetti gestiti da Operation Green Thumb si trovava su terreni comunali per i quali era prevista un'asta pubblica nel 1999. Tuttavia, a seguito di una sentenza della Corte Suprema dello Stato di New York, i 113 urban gardens a rischio vennero acquisiti da un'organizzazione filantropica. A dieci anni da quel salvataggio e dopo la stipulazione di un nuovo accordo con l'amministrazione comunale che ha permesso, nel 2010, di salvare decine di *gardens* a New York (Lawson, 2005; Smith et al., 2003), è il paesaggio stesso dell'*urban gardening* ad essere cambiato. Da movimento marginale, infatti, oggi l'agricoltura urbana si è trasformata in uno dei fenomeni sociali più dinamici e promettenti dell'America di questi anni (Coppola, 2012).

Le esperienze degli orti urbani contemporanei sono molto diverse le une dalle altre, ma si tratta, ad ogni modo, di pratiche sociali che contribuiscono a ridisegnare la morfologia e l'immagine delle nostre città (Bergamaschi, 2012).

Bergamaschi (2012) sostiene che nell'eterogeneità delle pratiche, dei percorsi, delle funzioni sociali che tendono ad assolvere, e nella loro dimensione

temporale spesso effimera, gli orti urbani condivisi sottendono un'inedita *domanda di città* (Amendola, 2010) e una prospettiva progettuale altra dello spazio urbano.

La diffusione di tali pratiche suggerisce anche il richiamo al *diritto alla città* di cui parla Harvey citando Lefebvre (1968), da considerarsi non come un esercizio astrattamente inteso, bensì come una forma di potere decisionale sui processi di urbanizzazione e sul modo in cui le nostre città sono costruite e ricostruite, agendo in modo diretto e radicale (Mazzette, 2013). Harvey sostiene che «reinventare la città dipende inevitabilmente dall'esercizio di un potere collettivo sui processi di urbanizzazione. [...] la libertà di creare e di ricreare noi stessi e le nostre città è un diritto umano dei più preziosi, anche se il più trascurato» (Harvey, 2008).

Bauman sostiene che la città «attrae e respinge, ma la situazione del cittadino è resa più complessa dal fatto che sono gli stessi aspetti della vita delle città ad attrarre e, di volta in volta o contemporaneamente a respingere. La disorientante varietà dell'ambiente urbano è fonte di paura, specialmente per quelli tra noi che hanno già perduto i consueti modi di vivere, essendo stati gettati in uno stato di incertezza dai processi destabilizzanti della globalizzazione. Lo stesso caleidoscopico luccichio della scena urbana, mai priva di novità e di sorprese, rende difficile resistere al suo potere di seduzione [...] La città induce contemporaneamente tanto alla mixofilia quanto alla mixofobia» (Bauman, 2005).

L'interpretazione e la gestione di questa ambivalenza entro le culture quotidiane dei cittadini diventa quindi un problema essenziale (Mandich, Rampazi, 2009).

Da qui la tendenza ad addomesticare gli spazi urbani. Addomesticare uno spazio significa creare le condizioni per “sentirci a casa”. (Heller, 1999; Giaccardi, 2005). Addomesticare lo spazio urbano significa, dunque, in primo luogo trasformare uno spazio della città in un luogo familiare, un luogo che possa dirsi nostro. Il processo di addomesticamento ci permette, dunque, di sentirci a nostro agio nello spazio della città, di imparare ad usarlo, tradurlo in un

linguaggio che ci è familiare, piegarlo ai nostri bisogni e nello stesso tempo adattarci alla sua natura (Mandich et al., 2009; Jedlowski, 2005).

La possibilità di sentirsi a casa nella città dipende da un lato, dal modo in cui gli spazi urbani sono progettati e organizzati per includere i cittadini, dall'altro dalle diverse capacità che i cittadini hanno di modificare creativamente lo spazio urbano, di "piegarlo" alle proprie esigenze (Mandich, Rampazi, 2009).

Gli orti urbani si configurano come *contested spaces* espressione di opposte visioni della città che vedono da un lato, l'incommensurabilità del valore che i cittadini attribuiscono agli spazi urbani in termini di uso e, dall'altro lato, la misurabilità che a questi stessi spazi viene invece attribuita dal mercato e spesso assecondata dall'amministrazione locale in termini di valore di scambio (Schmelzkopf, 1995; 2002).

Diversi studi sulla salute pubblica e l'istruzione hanno legato la diffusione dell'agricoltura urbana a una maggiore consapevolezza delle conoscenze nutrizionali, e al miglioramento la salute mentale e fisica dei cittadini (Morris, Zidenburg-Cherr, 2002; Twiss et al., 2003; Pothukuchi, 2004; Hermann et al., 2006; Wakefield et al., 2007).

Richard Ingersoll evidenzia la necessità di individuare una strategia in grado di cambiare l'ordine del sistema urbano e suggerisce una tattica che definisce *agri-civismo*. L'agri-civismo sarebbe legato ai bisogni civici di educazione, ricreazione e mantenimento del verde, un tentativo di incrociare le attività agricole con un'altra realtà. Ingersoll è del parere che almeno una quota pari al 30% di ogni sito urbano da riqualificare debba restare coltivabile e individua due obiettivi principali dell'agri-civismo: in primo luogo la promozione di una sinergia tra l'abitato e l'ecosistema risanato e la creazione di un forte senso di appartenenza e quindi di responsabilità verso lo spazio urbano. Dall'analisi di Ingersoll emergono i punti cardine della agricoltura urbana: «intrecciare i terreni coltivati con il tessuto urbano è un modo decoroso per provvedere al fabbisogno e risolvere i problemi idrici. La presenza dell'agricoltura in città inserisce un altro ritmo al tempo, quello dei cicli stagionali delle piante, che fa da contrappunto al ritmo quotidiano del lavoro. L'impatto sociale di tanti giardinieri urbani responsabili

delle coltivazioni, dovrebbe catalizzare un nuovo senso di appartenenza al luogo. L'agricoltura, che per secoli significava non città, può dare al contesto urbano un nuovo significato civico».

Al di là dei benefici sociali ed economici, un altro argomento chiave promosso dai sostenitori dell'agricoltura è quello legato alla sostenibilità ambientale.

In questo senso non si intende solo la riduzione delle distanze dei nostri sistemi alimentari e il conseguente minor impiego di energia da combustibili fossili, ma si fa riferimento sia all'estensione nelle città di superfici permeabili che permettono il drenaggio delle acque piovane e una riduzione dei costi connessi al trattamento delle acque, sia al contributo dell'urban gardening in termini di incremento della biodiversità degli ambienti urbani (Mogk et al., 2010).

Più in generale l'agricoltura urbana favorisce un *metabolismo urbano* più efficiente e sostenibile basato sull'esempio dei circuiti chiusi della natura e dell'agricoltura preindustriale (Girardet, 2004).

Sono in molti individuano nell'agricoltura una strategia per promuovere un'urbanizzazione sostenibile e hanno dimostrato come questa pratica abbia notevoli benefici sia sul piano sociale che su quello ambientale (Kuo & Sullivan, 2001; Taylor, Wiley, Kuo, & Sullivan, 1998; Tzoulas et al., 2007) e lo considerano un elemento chiave della sostenibilità urbana (Chiesura, 2004). I sostenitori dell'agricoltura urbana hanno sostenuto che un aumento della produzione alimentare locale diminuirebbe la dipendenza di una città sugli alimenti importati risorse di consumo (Deelstra & Girardet, 2000; Garnett, 1999; Rees, 1997).

3.3 Agricoltura urbana e food security

Uno degli aspetti più significativi dell'agricoltura urbana, in particolare negli Stati Uniti, è quello relativo alla *food-security*¹¹².

Il tema dell'accesso e della disponibilità di cibo a livello globale, si sta facendo spazio nell'agenda politica e mediatica. A preoccupare è l'aumento dei prezzi alimentari, che a partire dagli anni Novanta ha subito una rilevante crescita. Il fenomeno viene di solito collegato alle proiezioni di crescita demografica secondo le quali, nel 2050, la popolazione mondiale raggiungerà i nove miliardi, il 70 per cento della quale risiederà negli agglomerati urbani e renderà necessario un aumento della produzione agricola del 70 per cento rispetto a quella attuale.

L'aumento esponenziale a livello globale della popolazione urbana metterà a dura prova il sistema di produzione e distribuzione alimentare, acuirà i problemi relativi all'iniqua distribuzione delle risorse alimentari che penalizza soprattutto alcune vaste aree del mondo, inciderà sulla struttura demografica dei bacini rurali¹¹³ e contribuirà ad orientare le scelte di consumo di ampie quote della popolazione mondiale verso prodotti a maggior contenuto di servizi (packaging, trasformazione ecc.) e ad avvicinarle così agli stili di vita delle aree più ricche del pianeta (Attiani 2012; De Castro, 2012).

Dall'analisi di Paolo De Castro emerge un altro problema, ovvero quello legato alla scarsità di superfici coltivabili. La produzione agricola necessaria alla produzione di alimenti, sostiene De Castro, può essere incrementata attraverso due strade: aumento delle superfici coltivabili e crescita della loro produttività.

Negli ultimi anni gli incrementi di produzione sono riconducibili quasi unicamente alla seconda. Tra il 1998 e il 2008, a fronte di una superficie agricola che a livello mondiale è rimasta quasi costante (+6%), le quantità prodotte sono cresciute di oltre il 110 per cento.

¹¹² Esistono in letteratura diverse definizioni di *food security*. Qui si farà riferimento a quella fornita dalla FAO nel 1983 secondo cui «food security exists when all people, at all times, have physical, social and economic access to sufficient, safe and nutritious food which meets their dietary needs and food preferences for an active and healthy life».

¹¹³ La FAO stima una riduzione del 30 per cento della popolazione attiva in agricoltura nei prossimi quarant'anni.

Al tema della produzione alimentare sono legati molti altri aspetti quali ad esempio il mantenimento della biodiversità, la scarsità dell'acqua, il cambiamento climatico e gli sprechi alimentari¹¹⁴.

Le condizioni che si stanno creando implicano un'alterazione degli equilibri mondiali dell'approvvigionamento di cibo. Un passaggio che si sta rivelando problematico non solo per le aree del pianeta storicamente colpite dalle piaghe della fame e della sottanutrizione, ma anche per i nuovi protagonisti dell'economia globale, per le economie ad alto reddito e per l'industria della trasformazione alimentare (De Castro, 2012).

In molti Paesi l'urbanizzazione, determinante nell'ampliamento delle opportunità di accesso al reddito per milioni di cittadini, ha avuto e ha tutt'ora come contraltare, un abbandono delle campagne di proporzioni drammatiche che ostacola la loro possibilità di auto-sostenersi. Lo spostamento dalle aree rurali alle città produce effetti sia sulla disponibilità di terra coltivabile¹¹⁵, sia sull'affermarsi di nuove abitudini alimentari.

In questo senso è emblematico il caso degli Stati Uniti. Michael Pollan¹¹⁶ (2006; 2008) nell'affrontare la questione del futuro alimentare statunitense, individua nei decenni di cattive politiche agricole la causa della crisi del sistema alimentare. Il collasso della salute pubblica e le patologie legate ad una cattiva alimentazione che affliggono un numero sempre crescente di americani, costituiscono, secondo Pollan, la prova tangibile del fallimento del governo.

Dopo la seconda guerra mondiale la politica agricola di Washington iniziò ad incentivare la produzione di *commodity crops* quali frumento, riso, soia e mais. Grazie ai sussidi, le imprese specializzate in monoculture riuscirono a divenire sempre più grandi e a produrre quantità tali di prodotti da essere in grado di

¹¹⁴ Secondo la FAO, nei paesi occidentali, lo spreco raggiunge i 280-300 chili/pro capite all'anno partendo dai campi, passando attraverso la trasformazione e la distribuzione e per finire nelle nostre cucine. Nel Sud del mondo, invece, il cibo si spreca per mancanza di infrastrutture adeguate, di strumenti per la conservazione e il trasporto in tempi utili.

¹¹⁵ Si fa spesso riferimento alla pratica di *land grabbing*, ovvero «accaparramento della terra», che vede l'acquisto di milioni di ettari di terre africane, e non solo da parte di investitori stranieri.

¹¹⁶ Saggista e giornalista statunitense, tra i più sostenitori di una rivoluzione alimentare. Pollan è autore tra gli altri di *In Defense of Food: An Eater's Manifesto* e *The Omnivore's Dilemma*.

venderli a prezzi significativamente inferiori rispetto ai costi di produzione (Pollan 2008, Nestle, 2001).

L'avvento delle monoculture contribuì sensibilmente ad abbassare i costi dei prodotti, compresi quelli delle carni. Il bestiame, infatti, cominciò ad essere allevato negli allevamenti industriali dove poteva essere nutrito di più, più in fretta e con costi inferiori grazie all'abbassamento dei prezzi dei *commodity crops*.

I mutamenti della produzione industriale nel settore alimentare hanno avuto notevoli ripercussioni sulle abitudini alimentari degli americani. I risultati sociali di politiche che miravano alla produzione di calorie a buon mercato, sostiene Pollan, sono imponenti.

Alle cattive abitudini alimentari dei cittadini americani si aggiunge un altro problema dovuto alla impossibilità di acquistare cibi freschi e sani a causa della mancanza di negozi di alimentari nel raggio di una conveniente distanza di percorrenza. Complessivamente, sono i quartieri a medio e alto reddito ad avere più facile accesso a supermercati di qualità, rispetto a quelli a basso reddito, dove invece prevalgono i piccoli negozi indipendenti¹¹⁷.

La geografia alimentare in molte città americane, in particolare in quelle della cosiddetta Rust Belt, è caratterizzata da una parte dai suburbi e dai quartieri a reddito medio-alto, in cui si registra la presenza di numerosi reti continentali dell'industria della grande distribuzione, dall'altra parte dai ghetti urbani sede di negozi di prodotti di bassa qualità e di *fast-food*. Chi risiede nei ghetti spesso non ha la possibilità di accedere ai supermercati che possono distare anche diverse miglia dal proprio luogo di residenza e dispone, dunque, unicamente di negozi in cui cibi congelati o in scatola, bibite gassate e alcolici sostituiscono i prodotti freschi che stanno alla base di un'alimentazione sana e controllata.

L'America si ritrova così divisa e segregata anche dal punto di vista alimentare. Se da un lato l'offerta di qualità cresce fra la popolazione bianca, dall'altro si riduce fra le fasce meno abbienti e gli afro americani (Levin, 2000).

¹¹⁷ Institute of Medicine and National Research Council, *The Public Health Effects of Food Desert: Workshop Summary*, The National Academies Press, Washington.

Le grandi catene non hanno interesse a investire milioni di dollari per la costruzione di un loro punto vendita in molte Inner City. Ci sono, inoltre, i costi legati al rischio di localizzare un investimento in quartieri a basso reddito: in primo luogo quelli legati ai premi assicurativi, più elevati rispetto ai suburbi a causa del *territorial rating*; in secondo luogo quelli legati ai servizi di sorveglianza e di sicurezza. Tuttavia, i dirigenti delle grandi compagnie sostengono che si tratti di ragioni legate agli spazi a disposizione: le principali catene della grande distribuzione sono infatti caratterizzate da edifici che occupano grandi superfici che ben si addicono agli spazi dell'America suburbana (Coppola, 2012).

Il problema, dunque, sostiene Winnie (2008), non è la fame vera e propria, fenomeno raro negli Stati Uniti, ma bensì la *food insecurity*, come è stata definita da ricercatori e policy makers. Winnie riporta i dati US Department of Agriculture secondo i quali, in anni recenti, fra il 10 e il 12 per cento degli americani era *food insecure* e tra il 3 e 4 per cento era *severely food insecure*.

Tuttavia, i dati forniti nel 2015 dallo stesso Dipartimento provenienti da una *survey* annuale dell'US Census Bureau¹¹⁸ stimano che oltre l'87 per cento delle famiglie americane erano *food secure*, il che significa che tutti i membri della famiglia hanno avuto accesso in ogni momento a cibo sufficiente. Il rimanente 12,7 per cento sostiene di essere stato *food insecure* almeno qualche volta durante l'anno, tra loro, il 5 per cento ha segnalato una bassissima sicurezza alimentare, il che significa che l'assunzione di cibo da parte di uno o più membri della famiglia è stato ridotto a causa della mancanza di risorse economiche; circa il 59 per cento delle famiglie considerate *food insecure* ha riferito di aver ai programmi federali di assistenza nutrizionale (SNAP Special Supplemental Nutrition Program for Women, Infants, and Children WIC and National School Lunch Program).

In media negli Stati Uniti i prodotti alimentari viaggiano per 1300 miglia, impiegando fino a due settimane di viaggio prima di arrivare nei supermercati, mentre il 50 per cento del cibo va perduto nel corso del viaggio (Schuman, 2009).

¹¹⁸ L'indagine 2015 sulla sicurezza alimentare ha riguardato 39,948 famiglie e costituisce un campione delle 125 milioni di famiglie americane.

La diffusione di pratiche quali l'agricoltura urbana e l'*urban gardening* rientrano tra le principali linee d'offensiva contro lo strapotere dell'industria alimentare e promuovono il *buy local* o locavorismo¹¹⁹. Quest'ultimo aspetto oltre ad esprimere un contributo importante in termini di sostenibilità ambientale, è associato, dai consumatori, all'idea di una manodopera trattata più equamente in imprese di dimensioni inferiori, animate da un forte senso di responsabilità sociale nei confronti dei consumatori e del territorio nel quale operano¹²⁰.

I sostenitori del *locavorismo* sono ben rappresentati in tutto il Nord America (Mount, 2011). Il loro entusiasmo ha catturato l'attenzione di un numero sempre crescente di consumatori, giornalisti, cuochi, politici, accademici, contadini e rivenditori di generi alimentari (Feagan, 2007).

La promozione del *local food system* consente alle persone e ai rapporti sociali di essere parte integrante dei sistemi alimentari locali, aiuta i cittadini a scegliere in modo critico quale regime alimentare seguire e, potenzialmente, aumenta la giustizia sociale. Uno dei ruoli chiave che può essere giocato dal recente sviluppo di sistemi alimentari alternativi sta generando un cambiamento sociale (Allen, Kovach, 2000).

Il *buy local* può creare opportunità di l'inclusione sociale e partecipazione attiva dei cittadini. Tuttavia, è necessario precisare che non si muove automaticamente nella direzione di una maggiore giustizia sociale e che è fondamentale contestualizzare le iniziative, comprendendo il territorio e la comunità in cui hanno luogo e le disuguaglianze presenti, lavorare per appianarle e valorizzare i territori. (Allen, 2010).

¹¹⁹ «Comprare locale» secondo i sostenitori riduce l'impronta ecologica tagliando i consumi energetici legati al trasporto di alimenti in direzione di mercati lontani dai luoghi di produzione.

¹²⁰ In *Local Food Systems. Concepts, Impacts, and Issues*, Economic Research Report del 2010 pubblicato dal US Department of Agriculture.

3.4 Il caso di Detroit: gli orti urbani della rinascita

La città di Detroit è solo l'ultimo caso in ordine di tempo che ripropone gli strascichi dalla dissoluzione del sistema di produzione fordista. Tra gli anni Dieci e Venti del Novecento, Detroit divenne la sede delle Big Three (General Motors, Ford e Chrysler) ed emblema del capitalismo fordista con conseguenti notevoli ripercussioni in termini di ricchezza e andamento demografico: a partire dagli anni Cinquanta, figurava tra le dieci città più popolate degli Stati Uniti con quasi due milioni di abitanti. Tuttavia, in quegli stessi anni iniziarono a manifestarsi i primi fenomeni riconducibili al *white flight*, cioè l'esodo dei residenti bianchi verso l'hinterland urbano a cui fece da contraltare l'ingresso consistente di popolazioni afro-americane (Sugrue, 2013). A ciò si aggiunsero le prime iniziative di decentramento della produzione da parte delle Big Three da cui prese avvio il lungo processo di declino economico e demografico. Se si considera che gli abitanti di Detroit nel 2010 erano poco più di 713 mila (US Census, 2010), ne deriva che la città ha perso, in poco meno di sessanta anni, circa il 62% della sua popolazione. Questo processo di spopolamento ha contribuito a mutare profondamente la fisionomia della città, che oggi conta un elevato numero di edifici abbandonati e pericolanti non senza ripercussioni sul tessuto sociale, provato dal disagio economico e dai conflitti tra i gruppi residenti. A distanza di circa un secolo, la più ingente richiesta di bancarotta mai presentata da una città nella storia americana, segna l'epilogo di una crisi profonda in corso da decenni, innescata dal crollo del mercato dell'auto e dalla conseguente perdita di posti di lavoro, che ha inevitabilmente interessato il sistema urbano nella sua complessità in termini di servizi, infrastrutture, opportunità. Tanto le demolizioni che hanno interessato vaste aree della città, quanto la progressiva dismissione di edifici industriali e non, hanno dato luogo a una sorta di "deserto urbano" caratterizzato da un altissima percentuale di *vacant lots*.

Negli ultimi decenni città europee che, come Detroit, hanno dovuto affrontare le conseguenze della crisi industriale, sono passate attraverso un processo di rinascita urbana della città definito e articolato in politiche specifiche

in ambito culturale e sociale. E' il caso di città come Bilbao, Manchester, Lione, divenute mete di riferimento del consumo turistico e culturale, o di Essen e del più ampio distretto della Ruhr, in cui la rigenerazione fisica della città è andata di pari passo con programmi di coinvolgimento e attivazione civica (Galdini, 2008).

Nel caso di Detroit i tentativi di rigenerazione urbana sono consistiti spesso nella vendita, a prezzi irrisori, di edifici dismessi¹²¹ o all'avvio di progetti quali ad esempio la costruzione della Little Caesars Arena avviata nel 2015¹²².

Negli ultimi anni, molte città hanno cercato di incoraggiare lo sviluppo urbano attraverso la promozione di grandi eventi l'intrattenimento¹²³ e spesso hanno puntato proprio sullo sport legati al fine di realizzare processi di rigenerazione a livello sociale, economico e ambientale (McCarthy, 2002).

Tali pratiche rigenerative sono sempre più viste come fondamentali per il rilancio economico del centro città (Judd e Swanstrom, 1998), tanto da essere fortemente incoraggiate in quasi tutte le città americane in difficoltà a seguito del declino post-industriale¹²⁴.

¹²¹ Il caso più eclatante è stato quello della vendita del Packard Plant all'investitore spagnolo Fernando Palazuelo. Packard Plant è stata, a partire dal 1903, la sede di produzione della Packard Automotive Company. L'impianto, progettato dall'architetto Albert Kahn, ha una superficie di 325 mila metri quadrati e si trova sulla East Grand Boulevard a est della città. Nel 2010 l'ultima inquilina rimasta, la Chemical Processing, ha deciso di abbandonare l'impianto dopo 52 anni. A dicembre del 2013 il Packard Plant è stato messo all'asta e acquistato a poco più di 400 mila dollari da Palazuelo che ha in progetto sei diversi utilizzi per la struttura: residenziale, vendita al dettaglio, uffici, industria leggera, intrattenimento e arte.

¹²² Nel mese di febbraio 2014, dopo un acceso incontro pubblico la città ha approvato un accordo che ha concesso a Mike Ilitch, miliardario proprietario della squadra di hockey Detroit Red Wing, 39 lotti liberi nella zona del valore di 3 milioni di dollari per 1 dollaro. Il progetto include l'arena in *The District Detroit* considerato uno dei più grandi distretti sportivi del Paese situato nel cuore della città e sede delle principali squadre della città: Detroit Tigers, Detroit Red Wings, Detroit Pistons e Detroit Lions.

¹²³ Ad esempio i casinò costituiscono una componente importante in molte strategie di rigenerazione basate sull'intrattenimento (Judd, Swanstrom, 1998). A Detroit i casinò sono quattro, tre dei quali situati nel cuore di downtown.

¹²⁴ Tali strategie per la promozione della crescita urbana possono creare benefici, come ad esempio la creazione di posti di lavoro, che si presume possano essere estesi alla tutta comunità. Tuttavia, spesso, l'uso di tali approcci non è oggetto di una valutazione oggettiva e i benefici economici derivanti dallo sviluppo delle infrastrutture sportive sono in gran parte non provati (Jones, 2001). La speranza è chiaramente che queste iniziative generino investimenti supplementari, occupazione ed entrate fiscali a livello locale. Tuttavia, non è infrequente che le aspettative derivanti dallo sviluppo di queste pratiche vengano spesso disattese. Infatti, anche se strutture come stadi e casinò non danno luogo ad effetti economici negativi, i benefici positivi sono, nella stragrande maggioranza dei casi, altamente localizzati. A questo proposito, Eisinger

Sulla efficacia delle scelte operate dall'amministrazione locale di Detroit vengono sollevate non poche perplessità (Eisinger, 2003; 2013).

Tuttavia, in città si registrano i tentativi di invertire il processo di declino economico, sociale e culturale in corso.

Così come è accaduto in altre numerose città degli Stati Uniti che hanno dovuto affrontare gravi difficoltà economiche, infatti, anche a Detroit, i movimenti promotori dell'agricoltura urbana insieme a buona parte della comunità sono stati in grado di utilizzare gli spazi lasciati liberi, per coltivare cibo e reinvestire nei quartieri (Gray, 2007; Hair, 2008; McGuire, 2007; McMillan, 2008; Wells, 2008).

Negli ultimi anni nei *vacant lots* sono stati installati *urban gardens* con l'obiettivo di riqualificarli e, al tempo stesso, innescare processi virtuosi di coinvolgimento della popolazione nella produzione di cibo e di promozioni di una corretta educazione alimentare.

3.4.1 Storia degli orti urbani a Detroit

Detroit non è nuova alla pratica degli *urban gardens* che ricorre, nel corso della sua storia, soprattutto nei periodi di crisi. Nel 1894, il sindaco Pingree cercò di risollevarne le sorti della città colpita dalla grave depressione economica nota come The Panic of 1893 attraverso un sistema che consentì la conversione temporanea dei terreni liberi in *urban gardens* (Lawson, 2005; Coppola, 2012; Walker, 2015).

(2000) suggerisce che «stadi e altri grande progetti legati all'intrattenimento non riescano quasi mai a fornire effettivamente i benefici economici promessi». Dello stesso parere anche Judd e Swanstrom (1998) e Hudson (1999), che sostengono che i benefici economici diretti per l'economia locale sembrano essere molto limitati. Nonostante questi problemi, le amministrazioni locali continuano ad optare per queste soluzioni e a destinare a queste iniziative ingenti incentivi pubblici (McCarthy, 2002).

Detroit aprì la strada all'idea di coltivazione dei lotti vacanti e divenne un modello ben presto imitato da altre città interessate ad avviare questo tipo di progetti.

All'epoca Detroit contava più quarantamila immigrati polacchi, la maggior parte dei quali lavoravano alla giornata per un dollaro o meno. Quando, nel 1893, scoppiò la crisi economica il tasso di disoccupazione aumentò e le famiglie operaie si ritrovarono nella condizioni di dover richiedere sussidi allo stato o alle associazioni filantropiche.

Le richieste di assistenza andavano ben oltre le possibilità delle associazioni e delle amministrazioni locali di soddisfarle. *The Panic of 1893* colpì duramente Detroit. Le fabbriche dovettero fare i conti con la battuta d'arresto della produzione. Il tasso di disoccupazione, quello degli omicidi e dei reati in genere aumentarono sensibilmente. Il sindaco social-riformista della città, Pingree, dovette affrontare l'emergenza senza poter contare sul sostegno dei cittadini più benestanti: «mentre i milionari di Detroit continuarono a poter condurre una vita agiata, contribuendo con parsimonia alla beneficenza, il sindaco dovette inviare squadre di geometri casa per casa per cercare i più bisognosi. Per reinserire nel mercato del lavoro i disoccupati, avviò un programma che prevedeva la costruzione di opere pubbliche¹²⁵. Nonostante il crollo di prezzi i cittadini, senza soldi, non erano in grado di acquistare i prodotti freschi» (Conot, 1974).

Nel tentativo di fornire risposte efficaci alla popolazione, il sindaco Pingree, colse l'occasione di convertire i terreni inutilizzati inaugurando, nel 1894, un programma di *urban gardening* annunciato dalla stampa come *Potato patch Farms, l'esperimento di Detroit, o Pingree's potato patches*. A quel tempo, oltre seimila acri nella zona di Detroit erano liberi e tenuti a fini speculativi. Gli organizzatori del nuovo programma considerarono il fatto che i disoccupati o quanti stavano subendo le conseguenze della crisi, avrebbero accettato di buon

¹²⁵ Molti disoccupati vennero impiegati nel progetto di riqualificazione di Belle Isle, l'isolotto situato nel Detroit River. Il progetto diede vita al Belle Isle Park, uno dei più bei parchi naturali americani

grado di partecipare all'iniziativa e che i proprietari terrieri sarebbero stati disponibili a concedere l'uso dei loro terreni inattivi (Lawson, 2005).

Tuttavia, per lo meno inizialmente, la proposta di Pingree del *relief gardening* si scontrò con lo scetticismo di cittadini e amministratori¹²⁶.

Tuttavia, nel primo anno, il sindaco Pingree raccolse circa 3600 dollari dalle sottoscrizioni, acquistò più di 450 acri dei terreni che erano stati donati alla città, e riuscì così ad avviare il suo programma. La maggior parte dei terreni erano ai confini della città, si trattava di aree comprese tra uno e sessanta acri. Grazie ad un annuncio pubblicato su un quotidiano locale, l'amministrazione Pingree ricevette oltre 3mila domande per la concessione dei terreni. Tuttavia, considerando la scarsità di fondi a disposizione, il programma fu in grado di includere solo 975 partecipanti. Quanti presero parte al primo anno del progetto furono descritti come "persone meritevoli e padri di famiglia, per lo più disoccupati o con redditi insufficienti a sostenere le famiglie. Tra di loro anche una trentina di vedove¹²⁷».

Le piante di patate, fagioli, e altri semi venivano fornite dai comitati organizzativi che supervisionavano, mediante la figura del caposquadra, anche la fase di messa a dimora delle coltivazioni.

Per agevolare gli immigrati, le istruzioni per la semina furono tradotte in tre lingue. Nonostante i ritardi e i problemi legati all'implementazione del progetto, i partecipanti ricavarono un buon raccolto di patate riuscendo a ricavare prodotti sia per il consumo personale, sia per la vendita diretta.

Si stima che il valore delle coltivazioni nel primo anno fosse pari a 14 mila dollari. Il sindaco sottolineò la vittoria sui suoi critici e guadagnò l'appoggio degli assessori e del consiglio comunale. Nel 1895, nel suo messaggio annuale al Consiglio comunale, il sindaco evidenziò il valore economico e sociale del progetto affermando innanzitutto che almeno il novantacinque per cento degli

¹²⁶ Alcune chiese e associazioni filantropiche ridicolizzarono la richiesta del sindaco di contributi per l'acquisto di aratri, attrezzi e semi. Alcuni quotidiani locali pubblicarono vignette che raffiguravano il sindaco come un despota, con una carota come scettro in una mano e una patata nell'altra. Non riuscendo a ricevere aiuto da parte dei cittadini ricchi di Detroit, Pingree fu costretto a vendere il suo cavallo ad un'asta pubblica per raccogliere i fondi necessari.

¹²⁷ Gardener C., *An Experiment in Relief Work*, Charities Review 4/5 (March 1895), pp. 225-228; citato in Lawson, 2005.

indigenti erano ansiosi di prendere parte al progetto; in secondo luogo, che un gran numero di queste persone poteva essere supportato mediante l'utilizzo delle terre incolte situate alla periferia della città; in terzo luogo, che un piccolo appezzamento di terra era sufficiente per produrre una quantità sufficiente di raccolto per sostenere una famiglia durante l'inverno. Inoltre, Pingree sostenne che per i cittadini che possedevano terreni inutilizzati era più vantaggioso donare i propri lotti affinché venissero coltivati, piuttosto che dover pagare le imposte per il loro mantenimento. Infine il sindaco pose l'accento sul fatto che i bisognosi potessero essere assistiti garantendo loro la dignità del lavoro, senza creare nelle persone quella mortificazione che spesso il mero l'assistenzialismo comporta¹²⁸.

Nel 1895, il consiglio comunale assegnò al progetto 5 mila dollari. Quell'anno il raccolto stimato fu di circa 44 mila dollari, 1.546 furono le famiglie iscritte al programma. L'anno successivo, il programma incluse quasi il 47 per cento delle famiglie che avevano richiesto assistenza pubblica¹²⁹.

Il Potato Patch Program costituì un primo esempio di come Detroit si sia servita dell'agricoltura urbana per mitigare le tensioni interne della città.

La diffusione di programmi simili al Potato Patch fu comune a molte città americane. Ovunque, dei programmi di coltivazione urbana, era apprezzato soprattutto il contributo alla diffusione dei valori americani del lavoro e dell'autonomia personale (Lawson; 2005).

Durante la prima guerra mondiale, gli orti proliferavano nei cortili delle case di molti americani tanto che il governo federale creò la National War Garden Commission per monitorare l'andamento degli orti e incoraggiare la partecipazione dei cittadini anche dopo l'armistizio. Attraverso una intensa campagna pubblicitaria, la National War Garden Commission e il Dipartimento dell'Agricoltura promossero la partecipazione a questo tipo di attività e la conservazione delle risorse scarse come il cibo come un atto di patriottismo.

¹²⁸ In Speirs F., Lindsay S. M., Kirkbride F. B., *Vacant-Lot Cultivation*, Charities Review 8, 1 (March 1898): 74–107, p. 78; citato in Lawson, 2005

¹²⁹ Vacant Lot Gardening Association, *Vacant Lot Gardening Association Season of 1907*, New York, 1907; citato in Lawson, 2005.

Nel 1931, l'Unemployment Committee istituito dal sindaco avviò programma *Detroit Thrift Gardens* che consentì di fornire lotti da coltivare alle tante persone in difficoltà a seguito della Grande Depressione. Ispirato dal Potato Patch Program di Hazen Pingree, il sindaco Frank Murphy decise di istituire il *vacant lot gardening*, con due obiettivi: in primo luogo fornire sostegno alimentare ai bisognosi e, in secondo luogo, preservare le abitudini di lavoro di quanti avevano perso la propria occupazione durante la crisi.

Il comitato assegnò 10mila dollari al programma e fornì terreni, attrezzature e istruzioni per le colture. Il *Detroit Thrift Gardens* fu, rispetto al Potato Patch Program, più meticoloso sia nell'organizzazione che nella raccolta delle statistiche. Ogni *Thrift Gardener* dovette sottoscrivere un impegno ufficiale che imponeva delle rigide regole per la partecipazione al programma, tra cui il divieto di vendere qualsiasi coltivato nell'orto, la scrupolosa progettazione e gestione del lotto che tenesse conto degli spazi a disposizione e della stagionalità, e un attento monitoraggio dell'andamento del lotto. Questa serie di rigide regole per la gestione dei terreni fece sì che il programma fosse molto più controllato rispetto a quello di Pingree.

Entro la fine del suo primo anno, i *Thrift Gardens* assicurarono a ciascun lavoratore circa 50 dollari. Tra il 1931 e il 1932, gli orti fornirono cibo a circa 20 mila persone. I *Thrift Gardens* hanno costituito una soluzione efficace per mantenere il morale di quanti avevano perso il lavoro, incoraggiarono la popolazione ad essere coinvolta all'interno della propria comunità e stimolarono l'economia (Lawson 2005; Fine, 1975).

Con lo scoppio della seconda guerra mondiale, l'orto urbano divenne innanzitutto un mezzo di sostentamento utile allo sforzo bellico. Nel corso di quel periodo furono soprattutto le donne a curare i cosiddetti *victory gardens* (Lawson, 2005; Coppola, 2012; Gowdy-Wygant, 2013). Le esperienze dei *victory gardens*, soprattutto nelle grandi città come Detroit, Chicago e New York, diedero alle donne la possibilità di raccogliere e scambiare idee e di veder riconosciuto il loro lavoro. Per molte giovani donne, essere una *farmerette* fu un strumento di *empowerment*. Il senso di comunità e il successo della loro azione collettiva

contribuirono a far acquisire loro coscienza del fatto che avrebbero potuto continuare a plasmare le loro identità e affermare i loro diritti (Gowdy-Wygant, 2013).

Molte città, tra cui Detroit, convertirono i terreni liberi in lotti da assegnare ai cittadini. In questo modo, la comunità e i suoi membri, soprattutto le donne, si unirono grazie alle risorse messe a disposizione dall'amministrazione locale e parteciparono, così, ad un piccolo atto di patriottismo verso il loro paese (Lawson, 2005).

La progettazione e le campagne promozionali dei *victory gardens* di Detroit furono riprodotte anche in altre aree limitrofe alla città, come ad esempio Highland Park. Quest'ultima utilizzò lo stesso modello per avviare l'installazione di orti nelle scuole elementari e medie, nel tentativo di mantenere vivo l'interesse dei bambini per questo tipo di pratiche e per coinvolgerli negli sforzi di guerra (Russel, 1944).

Anche a Detroit, a partire dagli anni Cinquanta, la crescita economica e i nuovi assetti del mercato globale non resero più necessaria la produzione di alimenti in ambito urbano. L'*urban gardening* da strumento a servizio dei cittadini divenne uno dei tanti *hobby* degli americani, inteso, dunque, come momento ricreativo e non più essenziale per la produzione di cibo (Lawson, 2005). Molti orti furono, quindi, abbandonati o inghiottiti dall'avanzata dell'urbanizzazione e dalla ricostruzione postbellica. L'agricoltura urbana si ridusse, così, a un fenomeno marginale.

L'espansione urbana verso i suburbi rese possibile per molte famiglie coltivare un orto nei propri *backyards*. Per coloro che non disponevano di cortili e giardini rimasero disponibili pochi *victory gardens* e *school gardens*. Nel complesso, però, l'attenzione nei confronti di queste pratiche andava esaurendosi. Nel corso del 1950 e 1960, di tanto in tanto, comparirono sui giornali alcune notizie che raccontavano di progetti di *urban gardening* avviati in alcune aree urbane ma in generale, l'attenzione del pubblico era ormai ridotta al minimo (Lawson 2005; Coppola, 2012).

La situazione mutò a partire dagli anni Settanta quando si produsse una nuova fase di espansione del fenomeno legata soprattutto al decadimento di molti centri urbani, alla crisi del sistema di produzione fordista e a una emergente etica ambientale legata anche alla crisi energetica.

Nei primi anni Settanta, Coleman Young, primo sindaco afro americano di Detroit, istituì il programma *Farm-A-Lot* che forniva semi e assistenza ai cittadini interessati a installare *urban gardens* nei tanti lotti rimasti vuoti a seguito dello *urban flight* che stava interessando la città. Nel 1974, 34 lotti furono dati in affitto. Nel 1975, il numero aumentò a 525, diversi *gardeners* furono anche in grado di acquistare i lotti che coltivavano e cinque di loro, alla fiera di stato, vinsero l'ambito *blue ribbon* sinonimo di alta qualità dei prodotti coltivati (Bearre, 1976).

Nel 1976 la promozione dell'*urban gardening* ricevette un grande impulso anche dal governo federale che annunciò l'avvio dell'*Urban Garden Program*, gestito dal Dipartimento dell'Agricoltura. Nel programma si evidenziavano le diverse funzioni degli orti urbani tra cui quella di riconnettere città e agricoltura, di aumentare le risorse alimentari per i residenti urbani e di offrire posti di lavoro. Inizialmente il programma stanziò un milione e mezzo di dollari destinati ad avviare progetti di *urban gardening* in sei città, tra le quali anche Detroit¹³⁰.

Grazie ai fondi ricevuti a livello nazionale, *Farm-A-Lot* è divenuto parte integrante del programma di Young per la promozione dell'autosufficienza nella produzione alimentare. Il programma è durato quasi un quarto di secolo e ha dato vita ad alcuni dei più grandi orti comunitari di Detroit. Tuttavia, i tagli di bilancio hanno progressivamente paralizzato il programma che si è esaurito alla fine degli anni Novanta (Guyette, 2001).

Il programma di Young ha contribuito a porre le basi per i successivi progetti di pianificazione alimentare a Detroit. In primo luogo, *Farm-A-Lot* favorì

¹³⁰ Le altre città interessate dal progetto furono Chicago, Houston, Los Angeles, New York e Filadelfia. Nel 1978, il finanziamento aumentò a 3 milioni di dollari e vennero coinvolte altre dieci nuove città: Atlanta, Baltimora, Boston, Cleveland, Jacksonville, Memphis, Milwaukee, Newark, New Orleans, e St. Louis. Il programma selezionò le più grandi città della nazione, una sola per ogni Stato.

il rafforzamento del concetto di agricoltura urbana come risposta al dilagare dei terreni inutilizzati, derivante dall'abbandono dei quartieri; in secondo luogo, ha offerto un quadro nel quale il supporto all'agricoltura urbana venisse inteso come un progetto che doveva riguardare tutta la città e i suoi cittadini, in contrasto con le pratiche seguite sino a quel momento principalmente legate a organizzazioni no-profit nazionali¹³¹ e non ad associazioni locali o di quartiere. Il collegamento delle varie associazioni a livello locale si concretizzò nel 1997 con l'istituzione della *Detroit Agriculture Network* e successivamente, nel 2004, con il *Garden Resource Program* (Pothukuchi, 2015). Significativa, soprattutto per la popolazione afro americana, fu l'esperienza di Grace Lee e James Boggs, i quali, opponendosi alla costruzione di nuovi Casinò, fortemente voluti da Young, sostennero l'importanza di iniziare a pensare di creare piccole imprese che producessero cibo, beni e servizi per il mercato locale e per la loro comunità. Per fare ciò, affermarono i Boggs «è necessario cambiare la visione della nostra città, una visione che prenda in considerazione sia le risorse naturali della nostra zona, sia le competenze e il talento esistenti e potenziali dei Detroiters» (Guyette, 2001).

Nel 1992, i due coniugi fondarono *Detroit Summer*, un programma mediante il quale tentarono di rivitalizzare i quartieri della città con orti comunitari e murales. I Boggs hanno anche ispirato nuove imprese al servizio della comunità, tra cui la celebre Avalon Bakery, un faro per lo sviluppo delle piccole imprese che integra la cura per la comunità, i lavoratori e l'ambiente (Collins, 2002).

Quando negli anni Novanta i programmi federali di *urban gardening*, e di conseguenza anche il *Farm-A-Lot*, furono interrotti, le campagne di promozione della sicurezza alimentare ad opera dei *community gardeners*, delle organizzazioni e degli attivisti subirono una battuta d'arresto. Inoltre, Detroit doveva affrontare difficoltà economiche e sociali.

¹³¹ Nel 1979 venne fondata la American Community Gardening Association (ACGA) per facilitare lo scambio di informazioni tra i *community gardeners* di tutto il Paese, perciò si rese ancor più necessario creare reti di *gardeners* a livello locale.

Con gli ulteriori tagli all'assistenza alle città da parte del governo federale e la diffusione di un regime neoliberista di *austerity* che cominciava a caratterizzare la *governance* urbana, i governi non diedero la priorità ai programmi sociali, inclusi quelli relativi all'agricoltura urbana o alla sicurezza alimentare. Al contrario, cominciarono a concentrarsi sul taglio dei servizi e sull'attrazione di investimenti (Walker, 2015).

Nel periodo compreso tra il mandato di Coleman Young (1974-1993) e quello di Dave Bing (2009-2013), lo sviluppo economico della città è stato perseguito mediante l'approccio neoliberista seguito dalla maggior parte delle città situate nell'area della Rust Belt americana e caratterizzato dalla realizzazione di grandi opere¹³², dall'utilizzo di agevolazioni fiscali e incentivi per attrarre le imprese a downtown e dalla riduzione o privatizzazione dei servizi pubblici.

Il rapporto tra l'amministrazione locale della città e i movimenti promotori dell'agricoltura sostenibile e dell'educazione alimentare cambiarono tra la fine anni degli Novanta e la metà degli anni Duemila, quando a Detroit si registrò una rinnovata attenzione intorno ai sistemi alimentari sostenibili e ai principi della sostenibilità nella pianificazione che coinvolse, in parte, anche l'amministrazione comunale (Pothukuchi, Kaufman, 1999). Il tentativo di promuovere politiche alimentari sostenibili a Detroit venne in quegli anni promosso da gruppi comunitari, cittadini interessati al problema e attivisti che, insieme, si rivolsero all'amministrazione per chiedere la creazione di politiche alimentari a livello locale (Walker, 2015).

3.4.2 Il Food System Planning a Detroit

Nel 1994, la Community Food Security Coalition (CFSC), composta da attivisti impegnati nella promozione dell'agricoltura sostenibile e dell'educazione alimentare, riuscì ad ottenere finanziamenti per la sicurezza alimentare della

¹³² Nel caso di Detroit, ad esempio, il complesso del Renaissance Center e numerosi stadi e casinò.

comunità. Nel 1996 l'*US Community Food Security Act* elargì fondi federali per il rinnovo di numerosi programmi per la coltivazione e la commercializzazione di cibo nelle città e l'educazione alimentare e favori legami tra i coltivatori urbani e le famiglie a basso reddito¹³³. Negli anni successivi ci fu un aumento dei finanziamenti per i programmi destinati ai *farmers' markets*, al *farm-to-school* e ai negozi di alimentari situati nei centri urbani in difficoltà.

Una definizione di *community food security* ampiamente adottata è quella secondo la quale la sicurezza alimentare coincide con «access at all times to high quality, affordable, and culturally acceptable food through means that maximize social justice and environmental sustainability» (Hamm, Bellows, 2003).

Diversi progetti promossi a Detroit hanno ricevuto fondi in parte dal Community Food Project (CFP), avviato nel 1996 dalla Community Food Security Coalition, e in parte anche dai relativi programmi federali.

Nel 1997 si costituì la *Detroit Agriculture Network* (DAN), tra primi beneficiari delle risorse messe in campo dal CFP. Il progetto DAN si pose l'obiettivo di fornire assistenza educativa ai coltivatori, sviluppare una leadership di giovani agricoltori urbani e creare una rete che includesse gli *urban gardeners* presenti in tutta la città. Per aumentare la consapevolezza e l'apprendimento delle tecniche di coltivazione e gestione degli orti, il DAN avviò dei *garden tours* che continuano ad essere organizzati ancora oggi.

Tra i progetti avviati nello stesso periodo si registrano la nascita di *Earthworks Urban Farm*, esperienza inaugurata dal frate cappuccino Rick Samyn nel 1996 e la *Catherine Ferguson Academy farm* guidata da Paul Weertz, insegnante di biologia, e destinata alle adolescenti in stato di gravidanza e ai giovani genitori (Pothukuchi, 2015). I progetti della CFP inclusero anche il Garden Resource Program (GRP), sviluppato nel 2004, con obiettivi simili a quelli previsti dal DAN e il GROW, un progetto imprenditoriale di agricoltura urbana e vendita al dettaglio, avviato nel 2006.

¹³³ www.nifa.usda.gov/fo/communityfoodprojects.cfm

Agli inizi degli anni Duemila fu fondata anche la Detroit Black Community Food Security Network's¹³⁴(DBCFSN) che riuscì ad ottenere un contratto di locazione a lungo termine e installò la sua D- Town Farm di sette acri in uno dei tanti lotti abbandonati a Rouge Park, un parco cittadino.



Figura 34 La D-Town a Rouge Park

La DBCFSN parte dall'assunto secondo cui si raggiunge la sicurezza alimentare quando tutti i membri di una comunità hanno facile accesso a una quantità adeguata di cibo nutriente a prezzi accessibili¹³⁵. L'accessibilità è da considerarsi sia in termini di facilità e possibilità di raggiungere i luoghi in cui ci sia disponibilità di prodotti di qualità, sia in termini economici. Ormai da decenni,

¹³⁴ La DBCFSN nacque dall'esigenza di affrontare l'insicurezza alimentare nella comunità nera di Detroit, e per far sì che membri di quella comunità potessero svolgere un ruolo di leadership più attivo nel movimento della sicurezza alimentare locale. I promotori della DBCFSN notarono che molti ruoli chiave all'interno del movimento dell'agricoltura urbana locale erano ricoperti da giovani bianchi, che nonostante le buone intenzioni, esercitavano un grado di controllo eccessivo rispetto alla percentuale di popolazione bianca residente a Detroit. Molti di loro si sono trasferiti a Detroit da altri luoghi per lavorare nel settore della sicurezza alimentare o in quello dell'agricoltura urbana. Secondo la DBCFSN i movimenti più efficaci sono quelli che crescono organicamente dalle stesse persone a cui dovrebbero essere destinati. Nonostante il movimento sia particolarmente concentrato sulla comunità afro-americana residente a Detroit, viene evidenziato il fatto che il miglioramento delle politiche finalizzato alla diffusione di un efficiente sistema alimentare locale costituisca un beneficio per tutti i residenti di Detroit.

¹³⁵ Cfr. <http://detroitblackfoodsecurity.org/policy.html>

molti Detroiters non hanno a disposizione un negozio di alimentari entro il raggio di un miglio dalle proprie case e, inoltre, il cibo dei *fast food* ha quasi completamente sostituito i pasti consumati in casa, per la maggioranza della popolazione afro americana. Nel 2007, con la chiusura degli ultimi due grandi empori rimasti, Detroit è diventata la prima grande città americana senza una grande catena di supermarket (Smith, Hurst, 2007)

Un report pubblicato dalla Michigan State University e da PolicyLink¹³⁶ afferma che oltre mezzo milione di abitanti a Detroit vivono in quartieri dai quali, per raggiungere un negozio di prodotti freschi, devono viaggiare due volte più lontano di quanto non facciano per raggiungere uno dei cosiddetti *fringe retailers*. Il mercato alimentare al dettaglio in città è dominato proprio dai *fringe retailers* tra cui i *liquor stores*, i distributori di benzina e le farmacie. Il novanta per cento dei destinatari di buoni alimentari a Detroit acquista il proprio cibo in questi esercizi commerciali che non hanno a disposizione cibi freschi, ma solo cibi inscatolati o surgelati (Hamm et al., 2009).

Considerata la situazione della città, la DBCFSN si è fatta promotrice del progetto *Creating a Food Secure Detroit* sviluppato per «affermare l'impegno di Detroit a diventare una città *food secure* in cui tutti i cittadini siano *hunger-free* e possano beneficiare di sistemi alimentari che abbiano un impatto positivo sulla loro salute¹³⁷». La politica portata avanti dal DBCFSN con il supporto dell'amministrazione locale della città mira a creare sistemi alimentari sostenibili che forniscano ai cittadini cibo di alta qualità e occupazione e che contribuiscono anche, nel lungo periodo, alla tutela dell'ambiente.

Nel progetto la DBCFSN elenca una serie di azioni necessarie tra cui l'aumento del numero di negozi di alimentari in tutti i quartieri di Detroit, il potenziamento del sistema dei controlli di sicurezza alimentare, l'incremento della produzione di prodotti freschi nei quartieri della città, nei *farmers' markets* e il supporto ai negozi di quartiere che accettano di partecipare ad un *good neighbor program* che li impegna a vendere più prodotti freschi, sani e coltivati localmente.

¹³⁶ Istituto nazionale di ricerca.

¹³⁷ Cfr. <http://detroitblackfoodsecurity.org/policy.html>

Un altro aspetto su cui il progetto pone l'accento riguarda la necessità di migliorare la rete di trasporto pubblico per consentire a tutti i cittadini l'accesso diretto ai negozi di alimentari, senza percorrere lunghe distanze e senza utilizzare mezzi privati, valutando la possibilità di istituire delle *grocery routes*, che riflettano le effettive esigenze di acquisto dei cittadini.

Altre azioni necessarie evidenziate dal progetto riguardano soprattutto la sproporzione esistente tra popolazione bianca e afro americana nell'accesso al cibo e consistono nella necessità di individuare ed eliminare gli ostacoli alla partecipazione degli afro americani a tutti gli aspetti del sistema alimentare, di fornire loro occupazione attraverso la costituzione di cooperative di proprietà della comunità e ancora di creare partnership con le università locali e le organizzazioni nazionali per sviluppare programmi di imprenditorialità e di prestiti a basso costo che incoraggino l'imprenditorialità afroamericana¹³⁸.

Il lavoro della DBCFSN¹³⁹ è, dunque, motivato sia dall'abbandono dei quartieri da parte della maggior parte delle catene di negozi di alimentari, sia dalla volontà di opporsi al predominio della popolazione bianca all'interno dei movimenti che si occupano di agricoltura urbana e di *food security* (Yakini 2013; White 2011a, 2011b).

Nel 2009, con l'approvazione unanime del Consiglio Comunale di Detroit, è stata fondata il *Detroit Food Policy Council*. Il DFPC, un organo consultivo e di monitoraggio¹⁴⁰ impegnato a promuovere lo sviluppo e il mantenimento di un sistema alimentare sostenibile e locale e a garantire la sicurezza alimentare in città perseguendo l'obiettivo di rendere tutti i residenti *hunger free*¹⁴¹.

¹³⁸ Cfr. <http://detroitblackfoodsecurity.org/policy.html>

¹³⁹ Così come accade per la maggior parte delle associazioni che si occupano di agricoltura urbana e food security, anche la DBCFSN è sostenuta prevalentemente da sovvenzioni di fondazioni private, specialmente la W. K. Kellogg Foundation, e da programmi federali. Come per le altre associazioni, anche in questo caso, l'apporto dei volontari è fondamentale (Pothukuchi, 2015).

¹⁴⁰ Composto da ventuno membri, tra cui tredici rappresentanti di diversi settori del sistema alimentare, quattro rappresentanti senza competenze specifiche, un rappresentante dei giovani e tre rappresentanti governativi, un membro dell'ufficio di gabinetto del sindaco, un membro del Consiglio Comunale e uno del Department of Health and Wellness Promotion.

¹⁴¹ Cfr. <http://detroitfoodpolicycouncil.net/who-we-are>

Tuttavia, l'amministrazione locale sembra muoversi nella direzione opposta rispetto a quanto richiesto dalle associazioni presenti in città: nel 2013 è stato inaugurato Whole Foods¹⁴² che ha ricevuto sussidi pubblici che pochi altri negozi in città possono vantare di aver ricevuto¹⁴³. Nello stesso anno ha aperto anche un grande ipermercato della Meijer, al confine settentrionale della città. Di recente, è stata proposta la costruzione di un altro *store* della Meijer a nord-ovest della città. Il progetto, costato 22 milioni di dollari, ha previsto il recupero di un'area industriale dismessa ed è costato al governo locale 6 milioni e mezzo di dollari (Pothukuchi, 2015). L'approvazione del piano ha scatenato non poche polemiche da parte dei cittadini: il nuovo Meijer sorge infatti a poca distanza da Metro Foodland, l'unico negozio di alimentari indipendente di proprietà di afro americani presente in città. Il proprietario di Metro Foodland¹⁴⁴ lamenta di non aver mai ricevuto alcun sussidio da parte del governo locale che ha, invece, preferito sostenere le grandi catene di distribuzione (Cox, 2012).

La storia del *food planning* a Detroit, unitamente ad una politica economica di forte stampo neoliberista, suggerisce che movimenti costituiti dalla società civile, e in particolare quelli che enfatizzano l'equità e la giustizia, continueranno a lottare per ottenere e mantenere la legittimità, il sostegno politico e il finanziamento di progetti guidati da aziende o gruppi privilegiati locali che propongono alternative più legate al territorio. L'orientamento prevalente per lo sviluppo della città continua, però, ad essere basato sul *mainstream food system* che non tiene conto delle esigenze peculiari della popolazione residente (Pothukuchi, 2015).

¹⁴² La Whole Foods Market è una società statunitense che opera nel settore alimentare, conta centinaia di punti vendita tra Stati Uniti, Canada e Regno Unito. Whole Foods Market è un rivenditore di alimenti naturali e di prodotti biologici. In molti dei suoi supermercati Whole Foods offre un servizio di takeaway a base di *organic food*.

¹⁴³ La società ha pagato meno della metà del costo totale del progetto, circa 13 milioni di dollari, grazie a quasi sei milioni di dollari di sovvenzioni e crediti d'imposta statali e locali, tra cui un finanziamento pari a 1,25 milioni di dollari della Detroit Economic Growth Corporation, di gran lunga il più alto destinato a un rivenditore di prodotti alimentari (Sadovi, 2013). Ram Realty, un partner di sviluppo, ha donato terreni del valore di circa 1 milione di dollari e messo parte del pacchetto azionario (Stock, 2013).

¹⁴⁴ Metro Foodland è divenuto il simbolo della protesta degli afro americani contro le disparità esistenti tra bianchi e afro americani e contro la scelta degli amministratori locali di fornire sussidi solo alle grandi catene di distribuzione.

3.4.3 Case Study: *The Greening of Detroit, Earthworks Urban Farm e Michigan Urban Farming Initiative*

Secondo i suoi sostenitori attraverso l'agricoltura urbana è possibile affrontare molti dei problemi più urgenti di Detroit. In primo luogo, perché consente di sfruttare i terreni inutilizzati che possono così diventare una risorsa per la città e per i cittadini; in secondo luogo, perché può fornire accesso a cibo fresco e sano nelle zone in cui la presenza di negozi di alimentari è esigua; in terzo luogo, perché può fornire posti di lavoro per i lavoratori poco qualificati lasciati indietro dalla deindustrializzazione e produrre benefici economici per la città, non solo attraverso profitti e salari, ma anche attraverso la produzione di cibo a livello locale.

Infine, l'agricoltura urbana contribuisce a promuovere la coesione sociale, la responsabilità individuale, la giustizia sociale e altri esiti meno tangibili, ma non per questo meno significativi (Colasanti et al., 2012; Gallagher, 2010; LaCroix, 2010; Mogk et al., 2010; Muth, 2012; Score, 2010).

Detroit è considerata oggi come il laboratorio per l'agricoltura urbana della nazione (Whitford, 2010) e si configura come luogo di ricerca ideale per esplorare tutte le implicazioni relative al fenomeno.

Nel 2013 il governo della città ha adottato la *Urban Agriculture Ordinance*, attesa da tempo, che ha di fatto reso legale l'uso del suolo destinato a questo tipo di pratica (Thomas, Bekkering, 2015) e ha introdotto una prima regolamentazione relativa sia alla concessione dei terreni, sia alle modalità e alle caratteristiche delle coltivazioni.

Secondo l'associazione Keep Growing Detroit gli orti urbani presenti in città sono 1.434¹⁴⁵ e hanno prodotto 343,425 chili di cibo sano e nutriente per le famiglie e le comunità di Detroit (KGD Annual Report, 2016¹⁴⁶).

¹⁴⁵ Di cui 432 community gardens, 92 market gardens, 76 school gardens, e 834 family gardens

¹⁴⁶ Cfr. http://detroitagriculture.net/wp-content/uploads/2016_KGD_Annual-Report_Share_11.13.16.pdf

Le associazioni non profit che si occupano di urban gardening e urban farming sono numerose. In questa sede ne verranno prese in esame tre The Greening of Detroit, Earthworks Urban Farm e Michigan Urban Farming Initiative.

The *Capuchin Soup Kitchen* (CSK) è un'organizzazione umanitaria costituita dai frati cappuccini che sin dalla sua fondazione (1929) si occupa di fornire cibo e vestiario nell'area metropolitana di Detroit. Nel 1997 in un piccolo appezzamento di terreno in disuso, non lontano da Downtown, ha avviato il progetto *Earthworks Urban Farm*, un orto destinato a fornire prodotti alimentari innanzitutto per le fasce di popolazione meno abbienti, che in pochi anni è divenuto uno dei più estesi della città¹⁴⁷.

In particolare, *Earthworks* mira a promuovere un tipo di agricoltura sostenibile e supportare il sistema alimentare locale, si impegna a favorire l'accesso al consumo di cibi freschi e biologici a prezzi più competitivi rispetto al valore di mercato e a fornire un contributo al *local food system* distribuendo i prodotti coltivati ai diversi *farmers' market* dislocati in città. *Earthworks* collabora attivamente con il Gleaners Community Food Bank¹⁴⁸, il banco alimentare del Michigan con sede proprio a Detroit.

The *Greening of Detroit* (GoD) nasce invece nel 1989 con l'obiettivo di ripristinare il patrimonio urbano di alberi, gravemente colpito da malattie ed espansione edilizia. Nell'ultimo decennio l'associazione ha ampliato il proprio campo d'azione cominciando ad occuparsi di promuovere fra i *detroiters* una maggiore consapevolezza dei benefici derivanti da un'alimentazione sana attraverso la *self-sufficient food production*.

¹⁴⁷ L'orto si estende su 2,5 acri di terra e i prodotti che vi vengono coltivati sono biologicamente certificati.

¹⁴⁸ Gleaners si occupa di garantire alle famiglie sufficiente accesso a un cibo sano e nutriente; gestisce cinque centri di distribuzione nelle contee di Wayne, Oakland, Macomb, Livingston e Monroe e fornisce cibo a 534 tra mense dei poveri, dispense alimentari, rifugi e altre associazioni in tutto il sud-est del Michigan. Gleaners raccoglie quasi 39 milioni chili di cibo l'anno e distribuisce 89 mila pasti al giorno e si occupa della fornitura di cibo nutriente e dell'educazione alimentare di più di 84 mila bambini all'anno.



Figura 35 Earthworks Urban Farm a Downtown Detroit

Oggi, *The Greening of Detroit* è una consolidata associazione non profit che collabora con agenzie federali, statali e locali e con società e fondazioni per assistere gruppi di quartiere, chiese e scuole e contribuire allo sforzo per il miglioramento dell'ecosistema di Detroit. Stagionalmente allestisce il Detroit Market Garden per la vendita dei prodotti e ha, inoltre, avviato il programma *Build-A-Garden* con l'obiettivo di ampliare gli spazi da destinare a orti urbani in modo da coinvolgere nuovi coltivatori e rafforzare così il sistema di produzione alimentare di Detroit.

L'associazione ha installato due *urban gardens*: il *Detroit Market Garden*, che si estende per 2,5 acri in prossimità di Eastern Market¹⁴⁹ dispone di quattro serre in cui erbe e verdure vengono coltivate tutto l'anno, distribuisce cibo alle organizzazioni e ai ristoranti della zona, così come al Gleaners Food Bank e ai *farmers' market locali*; il *Lafayette Greens* situato nel cuore del centro cittadino. Il lotto è stato donato dalla Compuware nel 2014 e vi si coltivano, ogni anno, oltre mille chili di ortaggi, frutta, erbe e fiori senza uso di pesticidi.

¹⁴⁹ E' un quartiere commerciale storico a nord est della città. Eastern Market è il più grande mercato pubblico storico negli Stati Uniti. Ogni sabato il mercato si popola di migliaia di persone in cerca di prodotti freschi locali.



Figura 36 Lafayette Greens di The Greening of Detroit tra i grattacieli di Downtown

Michigan Urban Farm Initiative (MUFI) è un'organizzazione non profit che cerca di coinvolgere i membri della comunità del Michigan nell'agricoltura sostenibile utilizzando l'agricoltura come piattaforma per promuovere l'educazione, la sostenibilità e lo sviluppo di una comunità urbana, riducendo al contempo le disparità socio-economiche. L'associazione si basa completamente sul lavoro dei volontari ed ha la sua sede operativa e il suo *urban garden* a North End, quartiere centrale di Detroit.



Figura 37 L'*urban garden* di Michigan Urban Farm Initiative nel quartiere di Noth End

I prodotti coltivati a North End vengono destinati alle famiglie che ricorrono al sistema del *pay-what-you-can*, ai mercati e ai ristoranti e alle chiese locali ed ad altre associazioni che offrono sostegno alle fasce di popolazione più svantaggiate.

3.4.4 I volontari delle associazioni

Nelle sezioni seguenti, attraverso le opinioni dei volontari che collaborano con le tre associazioni, verranno discussi alcuni aspetti chiave legati al fenomeno dell'agricoltura urbana a Detroit.

Chi partecipa alle iniziative

Come già sottolineato, le associazioni che si occupano della gestione degli orti urbani si basano completamente sul lavoro dei volontari. Vi sono volontari, per lo più giovani, che fanno parte stabilmente dello staff di ciascuna associazione e altri gruppi di volontari, in genere cittadini comuni che hanno altre occupazioni, ma che decidono di impegnare parte del loro tempo libero in queste attività.

- These people come from all walks of life, but mainly are people that have the time and the privilege to volunteer: So people who have disposable income and disposable time they can afford to volunteering [...] some are students some are working professional some are families. Generally, the majority of them do not come from the immediate area, maybe some of the businesses and the corporations and the schools and students come from nearby area, but we also get a lot of interested suburban groups, groups of women, mums, we get pretty interested. In terms of immediate neighborhood we don't get many volunteers. It seems like to the majority of our volunteers are white, suburban and middle classes but in general people who have disposable time and income. When you start considering social class and racial disparities typically volunteers are in majority white.

- volontario di Earthworks Urban Farm

- Volunteering it really depends on the time, because a lot of people within the community are working a lot of hours. Don't really have time to volunteer but when our harvest season starts again and when they come and get free produce, they tell you being more willing to give their time, just because that's the type of work [...] We also have to understand like the type of neighbourhood in that we are in, there's people working like 16 hours a day and they do not have time and the week-end they are not thinking they wanna do any labour in the farm, they are begging "I wanna sleep like four 4 hours if I can today". So I am also keeping that with what population we are working within the community. And like what population you have like surrounding the community, like in Detroit. We have a lot of students in the area because we are right by the Wayne State University. We have numerous students from the Medical Schools and the regular school just coming in and volunteering. Yeah a lot of young people. For sure. Lot's of young people. I mean the general age range for volunteering would be probably like 15 to 35 would be the general age range and then you have some people who are like 40 to 50, but after that, that's about it. Like age 50 let's say is normally the cut off for volunteer

- Volontaria di MUFU

Dalle interviste è emerso più volte il fatto che il grado di partecipazione alle attività di *gardening* da parte dei residenti del quartiere in cui è situato l'orto sia strettamente legato alla morfologia sociale del quartiere stesso. In secondo luogo si evidenzia che, a seconda della zona, cambiano le modalità di fruizione da parte dei cittadini/volontari e si raggiunge un maggiore mix sociale tra popolazioni diverse¹⁵⁰. Spesso, tra i volontari più assidui, si instaurano rapporti di amicizia e di reciproco sostegno e cooperazione.

¹⁵⁰ Si fa riferimento all'intervista della volontaria di The Greening of Detroit e, in particolare, al caso emblematico di *Lafayette Greens* situato tra i grattacieli di Downtown. La posizione centrale e strategica dell'orto fa sì che vi gravitino popolazioni molto distanti tra loro quali ad esempio businessman e homeless. La volontaria sostiene che queste popolazioni interagiscano tra loro in

-The reality is that it's more difficult for the people out in the community to participate because in the majority very older population, they are not as well equipped to volunteer, and the people who are our sort of the age that could help out are often incredibly busy with jobs, multiple jobs, so it's kind of, our participation is mostly youth and the neighborhood's demographics are mostly older¹⁵¹.

-Volontario di MUFU

-A lot of people who come there from the business district come at the lunch break, it's an opportunity to them to get out of their office and hang out with us for a couple hours, there's a fair number of homeless folks leaving on the street, near the park and they utilized the garden in that way, we give fresh produce "give away" to that sector [...], we've a different segment of society that interact in that space. what I felt in love with is that it brought the people together, brought all different kind of people to that table, it brought the children, the elders, everyone has a safe place to be. In a city like Detroit when you experience a lot of violence you get a little bit nervous people may not understand that if they're not from the city, you don't feel like you can live out your house you don't jog through your neighborhood, you may interact with your immediate neighbor but you don't go out in the street to ask for a couple of sugar, there has been created a distrust among each other. this space has been created to talk to each other across lines, I think that it is the real power whether it is a garden or a park or a green space, my believe is that nature brings out the best in people, touching the grass, being in the sun touching the hearth, let's your guard down.

-volontaria di The Greening of Detroit

«different ways...sometimes they attend a class together they sit next to each other, while they eat lunch sometimes they are discussing one of the plants that we have».

¹⁵¹ Il volontario fa riferimento North End, quartiere centrale di Detroit, prevalente abitato da anziani afro americani e sede per lo più di uffici.

-you really become friends with volunteers who come like again, again and again, and are interested and like being part of what you are doing. Often you have volunteers that I know and they are coming..."hey again, how are you?...what's up?, what have you done today?, how is your week?" ; it's great to be able to connect with volunteers to cooperate with them [...] I am able like to call them if I have any issue and really I need them to come volunteer the next day and then take the stuff. There are volunteers who have this.

-volontaria del MUFU

Job Opportunities

Un altro aspetto legato all'agricoltura urbana è quello che riguarda la creazione di posti di lavoro, destinati soprattutto alla manodopera poco qualificata che ha risentito maggiormente del processo di deindustrializzazione. Le associazioni, come più volte ribadito, si fondano sull'attività dei volontari che non ricevono alcun compenso economico¹⁵². Non è infrequente, tuttavia, che alcune associazioni si impegnino ad organizzare *job training* con l'obiettivo di formare giovani, disoccupati o ex detenuti e fornire loro competenze spendibili nel settore dei *green jobs*. Earthworks Urban Farm e The Greening of Detroit sono le due associazioni maggiormente impegnate in questo campo.

-the training program focus on people that were laid off in the auto industry and can't find work underemployed; we have people that have tried to reintegrate themselves back into society after incarceration; we tend to focus on people from the immediate area.

-volontaria di Earthworks Urban Farm

-[The Greening] is involved in job creation and workforce development, we work with people who want to farm or going to some food related business and all these jobs are intended for Detroit residents, we're reaching out to have a diversity

¹⁵² L'unica forma di retribuzione prevista consiste nella possibilità, da parte dei volontari, di usufruire di alcuni prodotti coltivati nell'orto, in segno di apprezzamento e gratitudine nei confronti del loro lavoro.

of people from Detroit. We have adults apprenticeship, it's a farmer training program, it's a six month program during the growing season. The opportunities they have in the farm training program is hands on experience networking, experience and provide labor for the farm. Most of them are unemployed people who are trying to find work. We're working with a larger sector of the population that are transitioning from prison life as well as unemployment people.

There's also four major program for employing people, one is the youth employment *Green Core*. They're usually made up of ten youth and two crew leaders and they are assigned to environmental tasks throughout the city, that program originated from our trees planting program. They are workforce that take care of the trees, so we have high school employees to water the trees and maintain the trees throughout the summer also employee to work on our farms and to do a couple of environmental task.

-volontario di The Greening of Detroit

Tuttavia, molte altre associazioni, ad esempio il MUFI, non dispongono delle risorse necessarie per avviare programmi simili.

-We do not have any paid staff, we are 100% volunteer which is a blessing and a curse, in the sense that is very difficult to be sustainable without a full time paid staff, but it is also enormously important in terms of getting support to have people that are so dedicated that are just volunteering their time; we do offer internships in Summer to students, most of them are unpaid. Sometimes for a farm manager we gave him a stipend to support food and living. But at this point our organization hands on a 100% volunteers labour [...] in terms of creating jobs , we do not have a lot of money to pay people.

-volontario di MUFI

Anche chi collabora come semplice volontario e non partecipa ad alcun *training* formativo riconosce, però, a queste esperienze il merito di contribuire alla propria formazione tanto personale, quanto professionale.

- I can see that it has been a useful way to address on the issue of unemployment. I haven't been paid for my work, but I do see a lot of value in the professional development aspects of what I have done, just because I have learnt so much about leading people and working with people and working with people of different identities and backgrounds that, that can be applied to numerous things like I have learnt more from this experience looking back at my past months than I have learnt from some jobs in my entire life. So, what you get is a lot of learning and things you can gain from it.

-volontaria di MUFI

Le istituzioni/ organizzazioni finanziatrici

Nella stragrande maggioranza dei casi, le associazioni ricevono sussidi da parte di organizzazioni non profit, società per azioni, istituti di credito, università e piccole e grandi imprese private. Grazie al supporto economico dei finanziatori, le associazioni riescono a far fronte alle spese per la gestione degli orti, quali ad esempio le strutture e le attrezzature necessarie per la coltivazione, i semi e le piante. Di rado ricevono sussidi pubblici, quando ciò accade, si tratta per lo più di fondi erogati al livello federale o statale.

-we receive support from a couple of different types of institutions, so corporations, businesses, that will give support in the form of volunteers, a lot of group such as Apple, some bigger banks, institutions like Higher education, so Universities around the area: Michigan and Wayne State. Michigan State will send groups of students to come out and volunteer. It's kind of a mix between higher education, religious, corporation and just interested people that help out.

-volontario di MUFI

- we receive a lot of support from the Soup Kitchen, a non profit organization from Detroit. But we get all over funds from private sources, corporations, foundations and individuals like yourself but if you can imagine like

most of these dollars coming from private philanthropic organizations, a lot of this foundations, mostly comes from really healthy families that create foundations to give to society.

-volontaria di Eartworks Urban Farm

- we receive individual support, foundation and corporate support and soft federal founding such as the USDA [U.S. Department of Agriculture]¹⁵³

- volontaria di The Greening of Detroit

-we have received grant funding from the government for a project to put on a large crophouse so like a greenhouse installation. The government is a little more difficult as it does imply a lot more paperwork and a lot of dedicated time and so it takes a little bit longer, more time to work with them and it is difficult as a volunteer organization to make the time to do that. We have, what we say, very low band width, meaning that we do not have a lot of capacity to work with things that imply a ton of special attention.

-volontaria di MUFI

Al livello di governo locale, l'emanazione, nel 2013, della Urban Agriculture Ordinance da parte del governo locale è stata salutata con favore dalle associazioni. Tuttavia, è considerata solo come il primo passo verso un maggior riconoscimento a livello istituzionale dell'agricoltura urbana locale.

-the ordinance was definitely a great thing. It was one step but I think we still have work to do in terms of our city recognizing urban agriculture as a valid path for people and our biggest struggle is still land access to people. this is an obstacle the ordinance is the first step which allows the city to have some regulation so hopefully when people to secure land and there is a need for more regulation. The second step is for the city to losen its grip on the land, it's hard for

¹⁵³ Nel 2014 all'associazione è stato donato il lotto in cui sorge il Lafayette Greens dalla Compuware, una grossa società americana di software che compare tra i suoi partner principali.

farmers to purchase the land as a farmer. The ordinance is the first step to make agriculture use legal in the city but we still have a ways to go. There is a massive amount of vacant land and it is only now that the city has been able to get a handle on clearing titles for getting vacant land or to create a process for individuals to get vacant land. It is hard for the city to get a handle on, I think we're taking steps with the Detroit Land Bank¹⁵⁴, but it's still a nebulous process.

-volontario di The Greening of Detroit

- So the local government, the city government is attempting to provide protections for people that are growing commercial skill, creating a zoning ordinance that allowed for urban agriculture as a primery use and so throug that work the city is helping legitimazed urban agriculture as a practice within the city. [Urban Agriculture Ordinance] it's open up more employment opportunities, it's open up more finding opportunities. it's open more publicity for Detroit so there are a lot of social and economic benfits.

-volontario di Earthworks Urban Farm

- there needs to be a more comprehensive landies policy, and there needs to be emphasis on small skills growers becasue it's not just enough to provide in urban agriculture policy but also make distinction between industrial farming and skills of farming or growing food that are more appropriate for neighborhoods [...] you have to be very critical when you're creating these policies and zoning ordinances in terms of your proper skills for farming in the city...so one thing that residents definetly do not want is very large skill, industrial skills of farming where you start introducing industrial chemicals like pesticides or when you start bringing in large groups of animals that may require a lot more land to graze upon and store and process...resident tends to not feel that that's not the appropriate use

¹⁵⁴ Detroit Land Bank è un ente pubblico che si occupa di restituire ad un uso produttivo le numerose proprietà abbandonate di Detroit. I programmi attuali della DLB comprendono la vendita all'asta dei tanti immobili disabitati o inutilizzati e la demolizione degli edifici più fatiscenti.

or skill for land in a neighborhood or community and so we've to be very critical about what types of agriculture we're allowing for in the city.

-volontaria di Earthworks Urban Farm

Le concessioni dei lotti

Uno dei nodi più problematici posti dall'agricoltura urbana anche a Detroit è quello legato alle concessioni dei lotti in cui vengono installati gli *urban gardens*. Si tratta, infatti, per lo più di aree che compongono quell'enorme patrimonio immobiliare dismesso, momentaneamente abbandonato e in attesa di essere rifunzionalizzato. Per il momento, questi spazi sono, dunque, inutilizzati e vengono perciò venduti a prezzi irrisori, donati alle associazioni o concessi per determinati periodi anche sulla base di accordi informali.

- we purchased much of the land that we are farming on, back in 2011 in the Wayne County Tax Option. This is when the occupancy rate was very low [...] in 2012 the population was very low and there were thousands of properties and parcels of land that were up for sale in the tax option. So, we paid very very little to get about half of the land that we currently work on in this tax option. So, you know, if you have seen pictures of our mural building, the building with the painting on it, we paid I think 5,000 dollars for that whole building and some of the other structures that we have and lots, we paid next to nothing for. So, very less than 100 dollars.

- volontario di MUFU

- we have about two and half acres of farm land but only, only an half is own by the Soup Kitchen, the other half is own by that we have informal agreements with, people that have own bussinesses in the local neighborhood that we've said: "hey we've plant the farm here what do you think about that?" and they are agree to grow food there.

-volontaria di Earthworks Urban Farms

Alcuni volontari hanno, però, messo in luce alcuni dei problemi legati alla proprietà dei lotti, emersi di recente nelle rispettive associazioni.

-there needs to be a process for land ownership because no farmer, rural or urban, wants to do such huge investment in the land without having ownership [...] right now we see people who want to maintain some part of their neighborhood because it is dilapidated, they want to put a garden on it and as you invest more and more in that.

-volontaria di The Greening of Detroit

- The association bought part of the land, not all of it. Half of the land that we have we were leasing, so we had an agreement with the Municipal Authority that we would have the land until for a five-year term, after which we would be able to renew, so we had paid a certain amount to be able to work on the land when we started. What complicates the issue is that the organization, the institution, that owned the land that we were leasing from, failed; so they went under, they closed down, transferred their property to a different organization called the Detroit Land Bank Authority, so the Detroit Land Bank currently owns the land and is doing whatever they can to stop us from acquiring the deeds, so the ownership of the land.

-volontario di MUFJ

- There are many people that want us to move to the outskirts of the city, there are people that want to trade land with us, we've been offered Detroit schools. You know, the Detroit public school system is failing and so there are a lot of vacant schools and the city Government has offered to trade land with us. It seems the Government position and their thoughts about our organization are that we can be nomadic, so we can move around. They would like us to work in a space that they are going to redevelop a few years from now in the future and they want us to work there, so just, you know, that people can say "Oh this land is good, this is where the development is going to happen". But as organization we

operate on a very low budget and it is impossible to do farming nomadically. You cannot move your operation every two or three years and expect that the organization can be sustainable.

- volontaria di MUFI

Food desert o food insecurity

Si è fatto più volte riferimento al tema della *food security*, particolarmente sentito negli Stati Uniti. Detroit è spesso definita la patria del *food desert*, espressione che i volontari preferiscono, però, non utilizzare.

- I really do not like the term food desert because there is an imprecise relationship they're placing upon the city when you use the term desert...the way in that desertism is used in the terms food desert implies that nothing lives here that nothing can flourish here and because of that false assumption that we need that the residents are not able to their own needs and that we need outside experts to save us. I wanna demystify and deconstruct that term and would prefer to use food insecurity as a maybe more accurate term or more appropriate term to use.

- volontario di Earthworks Urban Farms

- we do not like to really use the term *food desert*. We try to avoid the negative connotations of some of the things that are, you know, commonly talked about.

- volontario di MUFI

- there are some people who do not like the term food desert. It's a kind of buzz world.

-volontaria di The Greening of Detroit

Il contrasto alla *food insecurity* accomuna tutte le associazioni. L'impegno comune consiste nel garantire quanti più prodotti freschi ai cittadini e nel favorire la diffusione di sane abitudini alimentari.

- in some places you may have to travel twice as far to get to a healthy food outlet [...] we might be considered a healthy food outlet like a petrol station or a convenient store that has a lot of prepared and mass produced food, that are maybe rich in fat sugar salt preservatives and very low in nutrients...there is also a lot of multinational corporations in our city in the form of fast food restaurants like McDonald Burger King, Wendy's, Kentucky Fried chicken...these places' source of food come from those industrial farms and their monocultures and so because there are so many subsidies that are provided for this type of farming this food is very cheap and because it's very cheap it also leads to a chronic health condition in a neighborhood and so when you have a lot more availability and prevalence of this healthy food in your neighborhood or in your community you're gonna develop these chronic health conditions like heart disease and obesity.

- volontaria di Earthworks Urban Farms

- Detroit is too big for itself. There are very few people per square mile; There are not enough supermarkets for somebody to be able to walk to one that's in their neighbourhood.

- volontario di MUFI

- I think that our community is under attack in some way, when your source of food is a gas station, that is your connection to food, food is your life and you are bombarded with all of these places to eat food that is unhealthy. I called it attack, because you can say that people have free will to choose but if you are not given enough options and your when your life is so stressful anyway, than you make the most convenient choice which is not the healthy choice so I called it an attack on urban cities. We're bombarded with unhealthy options, we are not giving healthy alternatives so this creates a desire for unhealthy food, it's convenient and it's prevalent in our urban communities. [...]About two years ago we had a blackout here, all the electricity blackout in Detroit and it was on a major grid and

even NY was blacked out, it went on three days, everyone had finished going through their freezers, the gas station were getting low, the food store were getting low for three days. So, when you're not understanding how to grow your own food you are in a very vulnerable situation, depending on a system that is kind of broken, our food system is broken but we depend on it.

- volontaria di The Greening of Detroit

I prodotti coltivati negli *urban gardens* vengono venduti nei diversi *farmers' market* presenti in città, oppure ai ristoranti che scelgono prodotti locali. In molti casi vengono però anche destinati alle fasce di popolazione meno abbienti, soprattutto mediante l'utilizzo di *food stamps* erogati a livello statale, oppure vengono donati ai volontari e ai residenti del quartiere.

- we prefer to focus on people that have a low income that maybe struggling with chronic poverty and may not have a lot of access to fresh and healthy food because it's too expensive. We price our products at a relatively lower rate than what you might see in the local markets and so in addition to lower prices we also accept other forms of payment. There are social subsidies from the federal government that are distributed through on a card and it's a modern version of food stamps.

- volontario di Earthworks Urban Farms

- what we are trying to do is to address food insecurity by adapting the place that we have, the urban environment, to be used to change this. In simplest terms: to provide access that's equitable, affordable, it also creates the sense of place and kind of reconnects people with the earth, with agriculture. Things that we value and we also, you know, think of we wanna give people the sense that just because we live in a city that's majority concrete doesn't mean that you can't grow in your backyard.

- volontario di MUFJ

- it's generally North End residents who are coming here for the produce, we also have volunteers who take produce, who pick up produce, if they like it. But generally Detroiters are the people benefiting from the produce and they are like, we don't turn anyone away of course skipping from the produce, but we prioritize urban farmer and residents.

- volontaria di MUFI

- we have a range of people who buy our products. We donate about one half of the food we grow to shelters and families who come and pick up products from us, we also sell through *farmers' markets* and we have a few accounts with different restaurants in the city. [people who receive/buy products] for the donations I would say the low income families, in our farmers' markets I would say we have a big mix of people, we have low income people and also high income people, with have elders who are on fixed incomes, our wholesale accounts, restaurants accounts are committed to local agriculture.

- volontaria di The Greening of Detroit

Conclusioni

Analizzando l'evoluzione della città industriale si riscontrano due tendenze: la prima, che si verifica nelle fasi iniziali dell'industrializzazione e consiste nella concentrazione urbana di uomini e di attività, la seconda che avviene in epoca successiva ed è caratterizzata dal decentramento produttivo e da quello urbano.

La struttura della città di questa seconda fase è contrassegnata da mutamenti epocali che hanno riguardato l'organizzazione del lavoro, l'introduzione di nuovi mezzi di comunicazione e di trasporto, la ricorrente pratica della zonizzazione e perciò della separazione territoriale delle funzioni urbane.

Il centro urbano, aggredito dall'ascesa impetuosa delle attività del terziario ed esposto a flessioni della popolazione residente, subisce una radicale trasformazione. Tali fenomeni sono più evidenti nelle città industriali «mature» e soprattutto nelle grandi metropoli industriali, in cui si registrano mutamenti non solo nella forma urbana ma anche nella composizione della popolazione attiva. La presenza operaia si riduce sensibilmente e viene progressivamente sostituita dalla cosiddetta «classe media urbana». La città dei «colletti blu» lascia il posto a quella dei «colletti bianchi» (Elia, 1996).

Gli insediamenti produttivi tendono a lasciare definitivamente le aree urbane in cui erano prima collocati, si scelgono altre soluzioni residenziali e si definiscono nuovi spazi di lavoro, di circolazione e di tempo libero che trasformano radicalmente la città fisica. Il decentramento urbano, consistito in un inarrestabile spostamento di popolazione e abitazioni verso le periferie, è un fenomeno tipico soprattutto della fase matura della società industriale, ma è proseguito anche successivamente tanto da rendere congestionate le aree interessate.

Al contrario i centri urbani sono entrati in crisi, si sono svuotati, hanno visto diminuire le entrate fiscali, hanno assistito al degrado di buona parte del patrimonio edilizio e si trovano a dover far fronte alla crescita del tasso di disoccupazione e di criminalità e all'aumento della domanda di servizi di assistenza sociale.

Il caso della città di Detroit è in questo senso paradigmatico e offre spunti di riflessione circa gli sviluppi futuri delle città in crisi, in particolare di quelle profondamente segnate dalla dissoluzione del modello di produzione fordista.

Peter Eisenger paragona Detroit a un paziente *in extremis* con poche funzioni vitali attive, una città che non riesce né a governare in modo efficace né a garantire gli interessi economici dei suoi residenti, solo per citare due delle funzioni urbane più centrali (Eisenger, 2014).

In questo quadro le iniziative di *urban gardening* promosse da associazioni e cittadini che stanno interessando la città, si configurano come alternative al degrado urbano e non solo.

Tuttavia, è necessario evidenziare alcuni nodi problematici legati a tali pratiche. In primo luogo si fa riferimento alle persone che prendono parte a questo tipo di iniziative: i membri degli staff delle associazioni sono soprattutto giovani con un livello d'istruzione elevato, gli altri volontari, come è più volte emerso dalle interviste, sono persone che hanno il tempo e la disponibilità economica per farlo e che spesso provengono dai sobborghi e non dal quartiere in cui è stato installato l'*urban garden*. I sostenitori dell'agricoltura urbana evidenziano l'importante contributo di tale pratica nella promozione della coesione sociale tra individui e comunità. Ciò è riscontrabile in alcune interviste nelle quali si fa riferimento sia ai rapporti di amicizia e alla cooperazione che spesso si creano tra i volontari, sia al mix sociale tra popolazioni diverse. Tuttavia, emerge il fatto che il grado di partecipazione alle attività di *gardening* da parte dei residenti del quartiere in cui è situato l'orto sia strettamente legato alla morfologia sociale del quartiere stesso; a seconda della zona, inoltre, cambiano le modalità di fruizione da parte dei cittadini/volontari. L'unico riferimento al mix sociale è stato fatto dalla volontaria che collabora al Lafayette Gardens che è situato nel cuore di Downtown, quartiere in cui hanno sede i principali uffici pubblici e privati della città e frequentato prevalentemente da bianchi residenti nei sobborghi che vi trascorrono la pausa pranzo.

In questi spazi, dunque, sebbene si creino meccanismi che favoriscono la coesione e il mix sociale, si riscontra una minor partecipazione di quei gruppi sociali a cui queste iniziative si rivolgono.

Due degli intervistati hanno definito gli *urban gardens* degli spazi pubblici. In realtà la maggior parte degli *urban gardens* a Detroit è recintata da imponenti cancellate e spesso anche sorvegliata da un custode il che richiama al dibattito sullo spazio pubblico e in particolare al tema connesso all'accessibilità in termini di sicurezza e controllo sociale. Jeremy Németh (2012) si è soffermato sul nesso spazio pubblico-sicurezza e ha contestato quanti sostengono che se uno spazio pubblico è sotto controllo, anche ad opera di soggetti pubblici, cessa di esistere come un vero forum pubblico. L'esempio utilizzato è quello dell'*Independence National Historical Park* di Philadelphia, uno spazio pubblico sottoposto a progetti di rigenerazione e rinnovo grazie alle misure pubbliche e private di sicurezza, e all'accesso controllato. Secondo Németh, attraverso queste pratiche di riqualificazione, di controllo e di gestione, uno spazio pubblico che prima era percepito come insicuro da gran parte delle persone, diventa invece accessibile e sicuro (Mazzette, 2013).

Se da un lato, il fatto che gli spazi adibiti ad *urban gardens* siano dotati di una regolamentazione dell'accesso e di addetti alla sorveglianza, offre maggiori garanzie di sicurezza e comunque li sottrae al degrado e a usi illeciti, dall'altro suggerisce in realtà il fatto che si tratti di spazi aperti al pubblico.

Un altro degli interrogativi emersi dalle interviste è quello legato alle effettive opportunità di lavoro offerte da questo tipo di iniziative.

Due associazioni si impegnano, attraverso la promozione di *trainings* formativi, a fornire, soprattutto a disoccupati ed ex detenuti, una formazione professionale nel settore dei *green jobs*. Tuttavia, come più spesso ribadito dagli intervistati, le associazioni si fondano sul lavoro dei volontari e non dispongono di denaro sufficiente per retribuire i propri collaboratori. In assenza di un solido supporto da parte dell'amministrazione locale, volto ad incentivare politiche che puntino su nuovi settori produttivi e nuove figure professionali, le possibilità che

queste categorie di lavoratori trovino una collocazione all'interno dei confini urbani sembrano essere molto limitate.

Uno degli aspetti più controversi legati all'agricoltura urbana è quello che riguarda la concessione e la gestione dei lotti da coltivare.

La maggior parte di queste aree sono state dismesse a seguito del processo di deindustrializzazione e di esodo dei residenti e sono di fatto rimaste inutilizzate in attesa di essere destinate ad altri usi. I lotti vengono spesso donati alle associazioni o dati in concessione per periodi di tempo limitati, anche sulla base di accordi informali, oppure venduti a prezzi irrisori. Il degrado in cui versano la maggior parte dei terreni e degli edifici a Detroit ha di fatto cancellato il loro valore immobiliare, perlomeno momentaneamente. Tuttavia, alcuni degli intervistati hanno già manifestato tensioni in corso con i proprietari dei lotti e con l'amministrazione locale.

Quanto è accaduto a New York negli anni Ottanta¹⁵⁵, è emblematico in quanto mostra come queste iniziative siano fortemente esposte al rischio di essere cancellate dalla speculazione edilizia.

Infine, un altro dei punti più dibattuti è quello relativo al reale contributo offerto da queste iniziative alla *food security* e più in generale alla produzione di cibo. L'impegno profuso dalle associazioni in termini di promozione di una adeguata educazione alimentare è indubbio. Così come è evidente il contributo offerto alla cittadinanza in termini di produzione e distribuzione dei prodotti a livello locale.

Restano, tuttavia, alcune questioni relative alla fattibilità di uno degli obiettivi principali cui mirano le associazioni, ovvero l'autosufficienza della produzione alimentare entro i confini urbani.

A tal proposito si riporta il parere di Giuseppe Pulina, professore ordinario di Zootecnica presso il Dipartimento di Agraria dell'Università di Sassari e attualmente Amministratore Unico dell'Agenzia regionale sarda Fo.Re.S.T.A.S., il quale sostiene che il raggiungimento di tale obiettivo «non è possibile innanzitutto per la dimensione fisica dell'autosufficienza alimentare. Delle terre emerse si ha

¹⁵⁵ Cui si è già fatto riferimento nel capitolo III § 3.3

un 12 per cento di superfici coltivabili, il 28 per cento di superfici utilizzabili per il pascolamento, un 30 per cento di boschi e foreste e il resto sono superfici che per altitudine o ragioni climatiche non sono utilizzabili. Dal 12 per cento dobbiamo tirar fuori tutto quello che mangiamo e dal 28 per cento tutto che quello che alleviamo per cui siamo al 40 per cento della superficie della terra, si tratta di superfici sterminate per alimentare il pianeta. Bisogna, però, tener conto del fatto che oggi il 50 per cento della popolazione risiede in aree urbane. Se noi utilizziamo metà della superficie emersa per alimentare la popolazione mondiale oggi, in prospettiva il problema è che non avremo più terra da coltivare, dovremmo intensificare la produttività [...] L'autosufficienza alimentare con gli orti urbani è fisicamente impossibile. Si consideri il fatto che, secondo la Fao, l'unità nutritiva di base per la sussistenza di un individuo è pari a 500 kg di cereali all'anno, in parte consumati direttamente e in parte trasformati attraverso gli animali in latte, uova eccetera. Considerando il fatto che oggi una cerealicoltura, mediamente, nel mondo produce dai trenta ai quaranta quintali [...] perciò un ettaro oggi può sostenere 8 persone. Se prendiamo il caso di città del Messico che conta 12 milioni di abitanti e dividiamo per otto possiamo dire che ci servirebbero un milione e mezzo di ettari, una dimensione mostruosa. Se noi diciamo che gli orti urbani possono occupare il 10 per cento della superficie, massimo il 20 che sarebbe una situazione idilliaca, dovremmo avere a disposizione milioni di ettari a disposizione [...] La città è un organismo che cerca di ottimizzare le proprie risorse: ottimizza le distanze, ottimizza gli spazi, li sovrappone; non posso fare i grattacieli di ettari per far mangiare la popolazione, la gente può vivere sovrapposta, impilata, ma la produzione non può avvenire se non in maniera lineare».

Mike Hamm, professore di Agricoltura sostenibile alla Michigan State University, riferendosi specificamente al caso di Detroit, conferma questa teoria, sostenendo che in media una persona negli Stati Uniti ha bisogno di circa 1200 chili di cibo all'anno, senza contare caffè, tè, alcol, bevande analcoliche, zuccheri e grassi. Le *urban farms* attualmente sono in grado di garantire solo una piccola parte dei bisogni alimentari. Ad esempio The Greening of Detroit, stima di

produrre 330 mila chili di cibo all'anno. Tenendo conto delle stime di The Greening e di Hamm, l'output degli *urban gardens* di Detroit potrebbe nutrire solo circa 275 persone all'anno. Bisognerebbe avere a disposizione molto più terreno per riuscire a garantire l'autosufficienza alimentare entro i confini urbani, conclude Hamm.

A ciò si aggiunge la questione dell'inquinamento dei terreni. In molti, si chiedono se il suolo sia abbastanza sicuro per coltivare prodotti destinati all'alimentazione umana. A tal proposito Joan Nassauer¹⁵⁶, professore di architettura del paesaggio alla University of Michigan, sostiene che si debba essere molto cauti perché molti terreni sono eredità di un paesaggio urbano caratterizzato per decenni dall'uso di carburanti a base di piombo. Molte di queste proprietà, continua Nassauer, sono state interessate dalle demolizioni delle strutture esistenti e non c'è stato alcun controllo accurato nel trattamento di agenti inquinanti comuni come ad esempio l'amianto. Le associazioni sono a conoscenza di questi problemi e spesso, dopo aver fatto analizzare i terreni, per poter piantare le colture si trovano nelle condizioni di dover ricorrere a *containers* isolati dal terreno, il che riduce ulteriormente la possibilità di coltivare in maniera lineare.

L'agricoltura urbana, dunque, si configura come una buona pratica sotto diversi punti di vista quali ad esempio il contributo alla promozione della coesione sociale, a un'adeguata educazione alimentare, al miglioramento del paesaggio urbano. Tuttavia, appare ancora come una soluzione temporanea, precaria e comunque poco incisiva per risollevare le sorti di una città, come Detroit, lacerata dalla crisi di quel sistema produttivo che per decenni ne ha garantito lo splendore e la ricchezza, dalle tensioni razziali, divenute insanabili, e dall'abbandono della quasi totalità del suo patrimonio edilizio.

¹⁵⁶ Intervistato da John Gallagher in Gallagher, 2010.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

ALLEN P. (2010), *Realizing justice in local food systems*, in *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, vol. 3, pp. 295-308

ALLEN P., KOVACH M. (2000), *The capitalist composition of organic: the potential of markets in fulfilling the promise of organic agriculture*, *Agriculture and Human Values*, vol.17, pp. 221–232

AMENDOLA G. (2010), *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*, Roma-Bari, Laterza

ATTIANI C. (2012), *L'agricoltura urbana*, in *Sociologia Urbana e Rurale*, XXXIV, 98, pp. 73-89

AUSTIN D. (2014), *Meet the five worst mayors in Detroit history*, in *Detroit Free Press* del 29 agosto 2014

BAIROCH P. (1985), *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Gallimand, Paris

BARRE R. (1956), *Economie politique*, manuale «Thémis», vol. I Paris

BASSETT T. (1981), *Reaping on the Margins: A Century of Community Gardening in America*, «Landscape», 25, pp. 1-8

BAUMAN Z. (2001), *Dentro la globalizzazione le conseguenze sulle persone*, Laterza, Bari

BAXANDALL R., EWEN E. (2000), *Picture Windows: How the Suburbs Happened*, Basic Books, New York

BEARRE C. D., (1976), *Farm-a-Lot: Detroiters Turn Vacant Lots into Gardens*, Ann Arbor Sun

BEAUREGARD R. A. (2006), *When America became suburban*, University of Minnesota Press, Minneapolis

BELLOWS A. C., NASR J. (2010), *On the past and the future of the urban agriculture movement: reflections in tribute to Jac Smit*, *Journal of Agriculture, Food Systems, and Community Development*

BENTLEY A. (1998), *Eating for Victory: Food Rationing and the Politics of Domesticity*, University of Illinois Press, Chicago

- BERGAMASCHI M.** (2012), *Coltivare in città. Orti e giardini condivisi*, in *Sociologia Urbana e Rurale*, XXXIV, 98, pp. 7-11
- BERGAMINI O.** (2010), *Storia degli Stati Uniti*, Laterza, Bari
- BICHI R.** (2002), *L'intervista biografica. Una proposta metodologica*, Vita e Pensiero, Milano
- BICHI R.** (2007), *La conduzione delle interviste nella ricerca sociale*, Carocci, Roma
- BORJA J., CASTELLS M.** (2002), *La città globale*, De Agostini, Milano
- BOUDON R.** a cura di (1996), *Trattato di sociologia*, il Mulino, Bologna
- BOVONE L., MAZZETTE A., ROVATI G.** (2005), *Effervescenze Urbane*, Franco Angeli, Milano
- BOYER R.** (2007), *Fordismo e Postfordismo. Il pensiero regolazionista*, Università Bocconi Editore, Milano
- BROWN K.H., JAMETON A.L.** (2000), *Public health implications of urban agriculture*, in *Journal of Public Health Policy*, vol. 21, no. 1, pp. 20-39
- CALORI A.** (2009), *Coltivare la città. Giro del mondo in dieci progetti di filiera corta*, Terre di Mezzo, Milano
- CARDANO M.** (2011), *La ricerca qualitativa*, il Mulino, Bologna
- CARLISLE R. P.** (2009), *Handobook to Life in America: the Roaring Twenties, 1920 to 1929*, Infobase Publishing, New York
- CASTELLANI V. DAMIANO C.** (2011), *Detroit o Torino? Città globale*, Rosenberg & Sellier, Torino
- CASTELLS M.** (1996), *The Rise of the Network Society*, Blackell, Oxford
- CECCARELLI P.** (1983), *Due città fragili: Detroit e Torino. Ovvero, come non si dovrebbe costruire la città moderna*, in *IL MULINO* 285 a. XXXII, n. 1, gennaio - febbraio 1983, Bologna

CHAUCA DE ZALDIVAR L. (1999), *Proyecto sistemas de producción familiar crianza de cuyes (Peru) - IDRC 93-0028*, Paper presentato al Workshop IDRC Cities Feeding People dal titolo *Investigando el desarrollo de la agricultura urbana en la América latina y el Caribe: balance y optimizacion de impactos de proyectos*, San José de Costa Rica, maggio 1999

CHIESURA A. (2004), *The role of urban parks for the sustainable city*, *Landscape and Urban Planning*, 68(1), pp. 129-138

COLASANTI K.J.A., HAMM M. W., LITJENS C. M. (2012), *The city as an "agricultural powerhouse"? Perspectives on expanding urban agriculture from Detroit, Michigan*, in *Urban Geography*, 33(3), pp. 348-369

COLLINS L. (2002), *On a Roll: Avalon International Breads Isn't Just about Making Dough*, *Metro Times*, Detroit

CONOT R. E. (1974), *American Odyssey*, Morrow, New York

CONTI S. (1983), *Dopo la città industriale. Detroit tra crisi urbana e crisi dell'automobile*, Franco Angeli Editore, Milano

COX S. (2012), *Big Box Does Not Care That You've Been in Business 27 Years*, su *Curbed Detroit* del 1 aprile detroit.curbed.com/archives/2012/04/big-box-does-not-care-that-your-business-is-blackowned.php

CROUCH D., WARD C. (1988), *The Allotment. Its landscape and culture*, Faber, London

CURTIS W. J. R. (1999), *L'architettura moderna del Novecento*, Mondadori, Milano

DANTE ALIGHIERI, *La Divina Commedia vol. III Paradiso*, edizione a cura di Sapegno N. (1968), La Nuova Italia Editrice, Firenze

DAVICO L. (2004), *Lo sviluppo sostenibile. Le dimensioni sociali*, Carocci, Roma

DAVICO L., MELA A., STARICCO L. (2009), *Città sostenibili. Una prospettiva sociologica*, Carocci, Roma

DAVICO L., MELA A., STARRICO L. (2009), *Città sostenibili. Una prospettiva sociologica*, Carocci, Roma,

DE CASTRO P. (2012), *Corsa alla terra. Cibo e agricoltura nell'era della nuova scarsità*, II ed., Donzelli, Roma

DE LILLO A. (2010), *Il mondo della ricerca qualitativa*, UTET università, Torino

DE TOCQUEVILLE A. (1835), *De la démocratie en Amérique*; ed. it.: *La democrazia in America*, traduzione e prefazione a cura di Silvano Tosi Universale Cappelli, Rocca San Casciano

DEELSTRA T., GIRARDET H. (2000), *Urban agriculture and sustainable cities*, in Bakker M., Guendel S., Sabel-Koschella U., deZeeuw H., *Growing cities, growing food: Urban agriculture on the policy agenda*, Feldafing, Germany: German Foundation for International Development, pp. 43-65

DENNERY P. (1997), *Urban agriculture in informal settlements: how can it contribute to poverty alleviation?*, *Agriculture and Rural Development* 4 (2), pp 46-48

DETRAGIACHE A. (1973), *La città nella società industriale*, Einaudi, Torino

DUNCAN B., SABAGH G., VAN ARSDOL M.D. (1962), *Patterns of city growth*, *American Journal of Sociology* 67, pp. 418-429

DURKHEIM E. (1893), *De la division du travail social*, Presses Universitaires de France, Paris; trad. it. *La divisione del lavoro sociale*, 1999, Edizioni Comunità, Torino

EISINGER P. (2000), *The politics of bread and circuses. Building the city for the visitor class*, *Urban Affairs Review* 35(3), pp. 316-333.

EISINGER P. (2013), *Is Detroit dead*, in *Journal of Urban Affairs* vol. 36, n. 1, pp. 1-12

ELIA G. F. (1971), *Sociologia urbana. Testi e documenti*, Hoepli, Milano

ENGELS F. (1845), *Le grandi città: Manchester*, in Elia G. F. (1971), *Sociologia urbana. Testi e documenti*, Hoepli, Milano (pp. 137-160); da Engles F. *Die Lage der arbeitenden Klass in England*, Dietz Verlag, Berlin; trad. it. ed. Rinascita, Roma

ESTALL R. C., BUCHANAN R. O. (1978), *La localizzazione industriale*, (a cura di F. Fuga), Franco Angeli, Milano

FEAGAN R. (2007), *The place of food: mapping out the 'local' in local food systems*, *Progress in Human Geography* 31(1), pp. 23–42

FINE S. (1975), *Frank Murphy: The Detroit Years*, The University of Michigan Press, Ann Arbor

FREY W. H. (1979), *Central White Flight: Racial and NonRacial Causes*, *American Sociology Review*, vol. 44, n. 3 (June 1979), pp. 425-448

GALDINI R. (2008), *Reinventare la città. Strategie di rigenerazione urbana in Italia e in Germania*, FrancoAngeli, Milano

GALLAGHER J. (2010), *Reimagining Detroit: Opportunities for Redefining an American City*, Wayne State University Press, Detroit

GALLAGHER J. (2013), *Revolution Detroit. Strategies for urban reinvention*, Wayne State University Press, Detroit

GALLINO L. (1974), *Dizionario di Sociologia*, UTET, Torino

GALSTER G. (2012), *Driving Detroit: The quest for respect in the Motor City*, Philadelphia

GANS H. (1967), *The Levittowners*, Random House, New York

GARNETT T. (1999), *City harvest: The feasibility of growing more food in London*, Sustain, London

GIDDENS A. (1994), *Sociologia*, il Mulino, Bologna

GIDDENS A. (1994), *Sociologia*, il Mulino, Bologna

GIDDENS A. (2006), *Fondamenti di sociologia*, il Mulino, Bologna; ed. originale: *Sociology*, Cambridge, Polity Press, 1989

GILPIN R. (2009), *Economia politica globale. Le relazioni economiche internazionali nel XX secolo*, UBE, Milano

GIRARDET H. (2004), *The Metabolism of Cities*, in Wheeler S. M., Beatley T., *The Sustainable Urban Development Reader*, Routledge, London, pp. 125-132

GLEASER E. (2011), *Triumph of the city*, Penguin Books, New York

GLENN N. (1973), *Suburbanization in the United States since World War II*, in Masotti L. H., Hadden J.K., *The Urbanization of the Suburbs*, Sage, Beverly Hills

GLOTZ G. (1956), *La città greca*, Einaudi Editore, Torino

GLOVER T.D. (2004), *Social Capital in the Lived Experiences of Community Gardeners*, «Leisure Sciences», 26, pp. 143-162

GOTTDIENER M., HUTCHISON R. (2011), *The New Urban Sociology. Fourth Edition*, Westview Press, US

GOWDY-WYGANT C. (2013), *Cultivating Victory: The Women's Land Army and the Victory Garden Movement*, Published by University of Pittsburgh Press, Pittsburgh. pp. 165-182

GRAMSCI A. (1934), *Quaderno 22. Americanismo e fordismo*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino; ed. 1978

GRAY K. (2007, December 24), *Urban farmers take root: Foreclosed lots are being turned into vegetable plots*, in Detroit Free Press

GRENGS J. (2015), *Comparing People and Places with Transportation Accessibility in Metropolitan Detroit*, in Thomas J. M., Bekkering H. (2015), *Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City*, Wayne State University Press, Detroit

GUIDICINI P. (1998), *Nuovo manuale per le ricerche sociali sul territorio*, FrancoAngeli, Milano

GUIDORIZZI G. (1996), *La letteratura greca. Testi Autori Società. L'età classica*, Einaudi Scuola, Milano

GUYETTE C. (2001), *Down a Green Path: An Alternative Vision for Section of East Detroit Takes Shape*, Metro Times, Detroit

HAIR M. (2008, August 1), *Cash for carrots: Detroit youngsters are earning money and learning to grow fruits and vegetables at the city's community gardens*, in Detroit Free Press

HAMM M., BELLOWS A. (2003), *Community Food Security: Background and Future Directions*, Journal of Nutrition Education and Behavior, 35 (1), pp. 37-43

HAMM M., TREUHAFT S., LITJENS C., (2009) *Healthy Food for All: Building Equitable and Sustainable Food Systems in Detroit and Oakland*, PolicyLink, Michigan State University

HANNERZ U. (1992), *Esplorare la città. Antropologia della vita urbana*, il Mulino, Bologna. Edizione italiana a cura di Arnaldo Bagnasco

HARVEY D. (1973), *Giustizia sociale e città*, Feltrinelli, Milano

HARVEY D. (1989), *L'esperienza urbana*, il Saggiatore, Udine

HARVEY D. (2008), *The Right to the City*, in *New Left Review*, 53, pp. 23-40

HARVEY D. (2015), *La crisi della modernità*, il Saggiatore, Milano; titolo originale: *The Condition of Postmodernity*, 1990

HAWLEY A.H. (1950), *Human Ecology*, Ronald Press, New York

HAYNES G. E. (1969), *Negro New Comers in Detroit*, Arno Press and the New York Times, New York

HELLER A. (1999), *Dove siamo a casa. Pisan Lectures*, Milano Angeli

HERMANN J.R., PARKER S.P., BROWN B.J., SIEWE Y.J., DENNEY B.A., WALKER S.J.(2006), *After-school gardening improves children's reported vegetable intake and physical activity*, in *Journal of Nutrition Education and Behavior*

HOVORKA A. (1999), *Women urban farmers: emerging trends and areas for future research*, Submitted to the Women Farmers: Enhancing Rights and Productivity Conference, Bonn

HOVORKA A., DE ZEEUW H., NJENGA M. (2009), *Women Feeding Cities: Mainstreaming gender in urban agriculture and food security*, Bourton on Dunsmore, Practical Action Publishing

HOWARD E. (1902), *Garden City of To-Morrow*, Attic Books, Eastbourne; trad. it *L'idea della città-giardino*, a cura di Calderini-Giordani, 1962, Bologna, pp. 1-17

HYNES P. (1996), *A Patch of Eden: America's Inner City Gardeners, White River Conjunction*, Chelsea Green

JACKSON K. T. (1985), *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, Oxford University Press, USA

JACOBS J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York; trad. it. *Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane*, Einaudi, Torino, 1969

JONES C. (2001), *A level playing field? Sports stadium infrastructure and urban development in the United Kingdom*, Environment and Planning A 33, pp. 845-861

JUDD D. R., SWANSTROM J. (1998), *City Politics: Private Power and Public Policy*, Longman, New York

KAUFMAN J., BAILKEY M. (2000), *Farming Inside Cities: Entrepreneurial Urban Agriculture in the United States*, Lincoln Institute of Land Policy Working Paper

KIMMELMAN M. (2017), *The Lights Are On in Detroit*, in The New York Times del 10 gennaio 2017

KUO F. E., SULLIVAN W. C. (2001), *Environment and crime in the inner city: Does vegetation reduce crime?*, Environment and Behavior, 33(3), pp. 343-367

LACEY E. (2013), *Detroit Works Project prepares for release plan*, report su www.mlive.com/news/detroit

LACROIX C.J. (2010), *Urban Agriculture and other green uses: Remaking the shrinking city*, in The Urban Lawyer 42 (2), pp. 225-285

LARSEN L., LEINBERGER C. (2006), *Planning for the strategic development of downtown Detroit*, Michigan, University of Michigan, Ann Arbor

LAWSON L. (2005), *City Bountiful. A century of community gardening in America*, University of California Press, Los Angeles

LE CORBUSIER (1925), *L'urbanistica*, in Elia G. F. (1971), *Sociologia urbana. Testi e documenti*, Hoepli, Milano (pp. 315-325)

LE CORBUSIER (1943), *La Carta di Atene*, Edizioni Ghibli, Milano; ed. 2014

LEFEBVRE H. (1968), *Le Droit à la ville*, Paris, Anthropos

LEVIN M. (2000), *Third-World City in the First World: Social Exclusion, Racial Inequality, and Sustainable Development In Baltimore, Maryland*, in Polèse M., Stren R. E., *The Social Sustainability of Cities: Diversity and the Management of Change*, University of Toronto Press, Toronto

LINN K. (2007), *Building commons and community*, New Village Press, Oakland

LOOMIS L. R., BEEGLE J. A. (1950), *Rural Social Systems: A Textbook in Rural Sociology and Anthropology*, Prentice Hall, New York

MAFFI M., SCARPINO C., SCHIAVINI C., ZANGARI S. M. (2012), *Americana. Storie e culture degli Stati Uniti dalla A alla Z*, il Saggiatore, Milano

MALANGA S. (2013), *The real reason the once great city of Detroit came to ruin*, in Wall Street Journal del 27 luglio 2013, p, A13

MALCOM S. (1999), *Gli Stati Uniti tra dominio e declino*, Editori Riuniti, Roma

MAMMARELLA G. (2013), *Storia degli Stati Uniti dal 1945 ad oggi*, Laterza, Bari

MANDICH G. RAMPAZI M. (2009), *Domesticità e addomesticamento. La costruzione della sfera domestica nella vita quotidiana*, Sociologia@DRES Quaderni di Ricerca, n.1

- MARRADI A.** (2007), *Metodologia delle scienze sociali*, il Mulino, Bologna
- MARSHALL G.** (1998), *A Dictionary of Sociology*, 2nd ed., Oxford University Press, Oxford-New York
- MARTELLE S.** (2012), *Detroit: a biography*, Chicago Review Press, Chicago
- MARTINELLI F.** (2004), *La città: i classici della sociologia*, Liguori, Napoli
- MARTINOTTI G.** (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, il Mulino, Bologna
- MARX K., ENGELS F.** (1846), *L'ideologia tedesca*, Editori riuniti, Roma; ed. 1967
- MARX K., ENGELS F.** (1848), *Manifesto del Partito Comunista*, Laterza, Bari; ed. 2005
- MAXWELL D.** (1995), *Alternative food security strategy: a household analysis of urban agriculture in Kampala*, *World Development* 23 (10), pp. 1669-1681
- MAZZETTE A.** (2013), *Pratiche sociali di città pubblica*, Laterza, Bari
- MAZZETTE A. SGROI E.** (2007), *La Metropoli consumata*, Franco Angeli, Milano
- MCCARTHY J.** (2002), *Entertainment-led Regeneration: the Case of Detroit*, *Cities*, Vol. 19, No. 2, pp. 105-111
- MCCLINTOCK N.** (2010), *Why farm the city? Theorizing urban agriculture through a lens of metabolic rift*, in *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* n. 3 (2), pp. 191-207
- MCDONALD J. F.** (2014), *What happened to and in Detroit?*, in *Urban Studies* 2014, vol. 51 (16), Sage, pp. 3309-3329
- MCGUIRE V. C.** (2007, September 2), *Replacing neglect with peach trees*, in *The New York Times*
- MCKENZIE R. D.** (1933), *The Metropolitan Community*, McGraw-Hill, New York

McMILLAN T. (2008, May 7), *Urban farmers' crops go from vacant lot to market*, in *The New York Times*

MEILLASSOUX C. (1983), *The economic bases of demographic reproduction: from the domestic mode of production to wage-earning*, in *Journal of Peasant Studies*, vol. 11, no. 1, pp. 50-61

MELA A. (1990), *Società e spazio: alternative al postmoderno*, Franco Angeli, Milano

MELA A. (1994), *Immagini classiche della sociologia urbana*, CELID, Torino

MELA A. (2006), *Sociologia delle città*, Carocci, Urbino

MOGK J. E., KWIATKOWSKI S., WEINDORF M. J. (2010), *Promoting Urban Agriculture as an Alternative Land Use for Vacant Properties in the City of Detroit: Benefits, Problems and Proposals for a Regulatory Framework for Successful Land Use Integration*, in *The Wayne Law Review*, vol. 56, pp. 1521-1580

MORRIS J.L., ZIDENBURG-CHERR S. (2002), *Garden-enhanced nutrition curriculum improves fourth-grade school children's knowledge of nutrition and preferences for some vegetables*, in *Journal of the American Dietary Association*, vol. 102, pp. 91-3

MOSCA G. (1966), *Storia delle dottrine politiche*, Editori Laterza, Bari

MOUGEOT L. J. A. (2000), *Urban Agriculture: definition, presence, potentials and risks*, in N. Bakker, M. Dubbeling, S. Guendel, U. Sabel Koschella, H. de Zeeuw, *Growing Cities, Growing Food, Urban Agriculture on the Policy Agenda*, DSE

MOUGEOT L. J. A. (2005), *AGROPOLIS The Social, Political and Environmental Dimensions of Urban Agriculture*, Earthscan, UK

MOUSTIER P. (1998), *La complémentarité entre agriculture urbaine et agriculture rurale*, in O. B. Smith, *Agriculture urbaine en Afrique de l'Ouest: une contribution à la sécurité alimentaire et à l'assainissement des villes*, Wageningen: CTA; Ottawa: IDRC

- MUMFORD L.** (1961), *La città nella storia*, Bompiani, Milano; ed. 1991
- MUTH B. M.** (2012), An Urban Agriculture Permit System for Detroit's Vacant Land, in *Michigan Environmental Law Journal*, 30 (2), pp. 18-29
- NÉMETH J.** (2012), *Controlling the Commons: How Public is Public Space?*, in *Urban Affairs Review*, 48, pp. 811-835.
- NESTLE M.** (2002), *Food Politics: How the Food Industry Influences Nutrition and Health*, University of California Press, Berkeley
- NICOLAIDES B.M.** (2001), *The Quest for Independence: Workers in the Suburbs*, in Sitton T., Deverell W., *Metropolis in the Making: Los Angeles in the 1920s*, University of California Press, Berkeley
- ORR K. D.** (2013), *Financial operating plan. Office of the Emergency Manager*, City of Detroit, disponibile sul sito www.detroitmi.gov
- PARK R. E., BURGESS E., MCKENZIE R.** (1925), *The City*, University of Chicago Press; trad. it. *La città*, edizioni di Comunità, Milano, 1967 (pp 5-43)
- PARKER S.** (2006), *Teoria ed esperienza urbana*, il Mulino, Bologna
- PECK J.** (2012), Austerity Urbanism: American cities under extreme economy, *City* 16(6), pp. 625-655
- PETRIGNANI R.** (2001), *L'era americana. Gli Stati Uniti da Franklin D. Roosevelt a George W. Bush*, il Mulino, Bologna
- PETRILLO A.** (2009), *Storicizzare lo sprawl?*, in Nuvolati G., Piselli F., *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*, Franco Angeli, Milano
- PIORE M. J., SABEL C. F.** (1984), *The second industrial divide*, Basic Books, New York
- PIRENNE H.** (1927), *Les villes du Moyen Age*, Maurice Lamertin éditeur, Bruxelles; ed. italiana a cura di Romeo E. (1972), *Le città del Medioevo*, Laterza, Bari

PISELLI F. (2009), *Jane Jacobs: antimodernismo e capitale sociale*, in Nuvolati G., Piselli F., *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*, Franco Angeli, Milano

POLENBERG R. (1981), *One Nation Divisible. Class, Race and Ethnicity in the United States since 1938*, Penguin Books, New York

POLLAN M. (2006), *The Omnivore's Dilemma: A Natural History of Four Meals*, Penguin Group, US

POLLAN M. (2008), *In Defense of Food: An Eater's Manifesto*, The Penguin Press, US

POREMB D. L. (2001), *Detroit in Its World Setting: A 300-Year Chronology, Revised and Enlarged Edition*, Detroit, Wayne State University Press

POREMB D. L. (2001), *Detroit. A Motor City History*, Arcadia Publishing, Charleston - South Carolina

POTHUKUCHI K. (2004), *Hortaliza: A Youth "Nutrition Garden"*, in *Southwest Detroit, Children, Youth and Environments*, vol. 14, no. 2, pp. 124-55

QUENTIN R. SKRABEC JR. (2015), *The 100 Most Important American Financial Crises: An Encyclopedia of the Lowest Point Points in American Economic History*, Greenwood, Santa Barbara

REES W. E. (1997), *Why urban agriculture?*, Notes for the IDRC Development Forum on Cities Feeding People: A growth industry, in <http://www.cityfarmer.org/rees.html#rees>

RICOLFI L. (1995), *La ricerca empirica nelle scienze sociali; una tassonomia*, in *Rassegna Italiana di sociologia*, XXXVI, 3 (luglio), pp. 389-418

ROSENBERG N. - MOWERY D. (2001), *Il secolo dell'innovazione. Breve storia della tecnologia americana nel XX secolo*, Università Bocconi Editore, Milano

ROSSI G. (2015), *Diritto dell'ambiente*, Giappichelli Editore, Torino

- RUSSEL M.A.** (1944), *Highland Park's School Victory Gardens*, Vol. 6, No. 8. The University of California Press, pp. 171-174
- RUSSELL B.** (1950), *Storia delle idee del secolo XIX*, Mondadori, Milano
- SABBATUCCI G., VIDDOTTO V.** (2008), *Storia Contemporanea. Il Novecento*, Editori Laterza, Bari
- SADOVI M. W.** (2013), *Whole Foods Bets Detroit*, in Wall Street Journal del 4 giugno (wsj.com/news/articles/SB10001424127887324423904578523712663750112)
- SALZANO E.** (2005), *Fondamenti di urbanistica*, Editori Laterza, Bari
- SASSEN S.** (1997), *Città globali. New York, Londra, Tokyo*, UTET, Torino; titolo originale *The global city, New York, London, Tokyo*, 1991, Princeton University Press
- SASSEN S.** (2003), *Le città nell'economia globale*, il Mulino, Bologna
- SAUNDERS P.** (1995), *Social Theory and the Urban Question*, II ed., Routledge, London
- SCHINDLER S.** (2014), *Detroit after bankruptcy: a case of degrowth machine politics*, in Urban Studies, SAGE, pp. 1-19
- SCHMELZKOPF K.** (1995), *Urban community gardens as contested space*, in *Geographical Review*, vol. 85, no. 3, pp. 364-81
- SCHMELZKOPF K.** (2002), *Incommensurability, Land Use, and the Right to Space: Community Gardens in New York City*, in *Urban Geography*, 23 (4), pp. 323-343
- SCORE M.** (2010), *Farming on urban land: How agriculture can remake Detroit*, Resource novembre/dicembre, pp. 14-15
- SENNETT R.** (1977), *The Fall of Public Man*, Knopf, New York; ed. it: *Il declino dell'uomo pubblico*, Bruno Mondadori, Milano, 2006
- SGROI E.** (2001), *La città nel XX secolo: il successo infelice*, in *Enciclopedia Italiana. Eredità del Novecento*, Enciclopedia Italiana Treccani 2001, pp. 1050-1068

SHUMAN M. (2009), *“Import Replacement” from Going Local Creating Self-Reliant Communities in a Global Age*, in Wheeler S., Beatley T., *Sustainable Urban Development Reader*, Routledge, New York

SIMMEL G. (1903), *Metropoli e personalità*, trad. it. in Martinotti G. (1968), *Città e analisi sociologica*, Marsilio ed, Padova (pp. 275- 289)

SIMMEL G. (1900), *La filosofia del denaro*, UTET, Torino, 1984; titolo originale *Philosophie des Geldes*, Dunker & Humblot, Leipzig

SINCLAIR U. (2003), *The Jungle*, Barnes & Nobles Classics, New York; prima edizione del 1906

SITTE C. (1889), *L'arte di costruire le città*, in Elia G. F. (1971), *Sociologia urbana. Testi e documenti*, Hoepli, Milano (pp. 296-314); ed. originale, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Vienna

SMELSER N. (1991), *Manuale di sociologia*, il Mulino, Bologna

SMIT J. NASR J. (1992), *Urban agriculture for sustainable cities: using wastes and idle land and water bodies as resources*, in *Environment and Urbanization*, Vol. 4, No. 2, Ottobre 1992

SMITH C. M., KURTZ H. E. (2003), *Community Gardens and Politics of Scale in New York City*, in *Geographical Review*, vol. 93, n. 2, pp. 193-212

SMITH J., HURST N. (2007), *Grocery Closings Hit Detroit Hard: City shoppers' Choices Dwindle as Last Big Chain Leaves*, in *The Detroit News*, July 5, 2007.

SOLOMON L. D. (2014), *Detroit: three pathways to revitalization*, Transaction Publishers, New Brunswick

SOROKIN P. A. ZIMMERMAN C. C (1929), *Principles of Rural-Urban Sociology*, Henry Hott and Co.

STOCK K. (2013), *For Whole Foods, Dismal Detroit Is a Dream Location*, in *Business Week* del 5 giugno, su www.businessweek.com/articles/2013-06-05/for-whole-foods-dismal-detroit-is-a-dream-location

STRASSOLDO R. (2003), *Aspetti sociologici dell'urbanistica postmoderna*, in Mazzette A., *La città che cambia*, Franco Angeli, Milano (pp. 50-80)

SUGURE T. J. (2014), *The origin of the urban crisis. Race and inequality in postwar Detroit*, Princeton University Press, Princeton

TAEUBER K., TAEUBER A. (1965), *Negroes in cities: Residential Segregation and Neighborhood Change*, Aldine Publishing, Chicago

TAYLOR A. F., WILEY A., KUO F. E., SULLIVAN W. C. (1998), *Growing up in the inner city. Green spaces as places to grow*. *Environment and Behavior*, 30(1), 3-27.

TESTI A. (2008), *Il secolo degli Stati Uniti*, il Mulino, Bologna

THOMAS J. M. (2013), *Redevelopment and Race. Planning a Finer City in Postwar Detroit*, Wayne State University Press, Detroit

THOMAS J. M., BEKKERING H. (2015), *Mapping Detroit. Land, Community and Shaping a City*, Wayne State University Press, Detroit

THOMPSON E. A. (2004), *Whose Detroit. Politics, Labor, Race in a Modern American City*, Cornell University Press Paperback, US

TÖNNIES F. (1887), *Comunità e società*, ed. it. a cura di Ricciardi M., Laterza, Bari, 2011

TWISS J., DICKENSON J., DUMA S., KLEINMAN T., PAULSEN H., RILVERIA L. (2003) *Community gardens: Lessons learned from California Healthy Cities and Communities*, in *American Journal of Public Health*, vol. 93, no. 9, pp. 1435-8

TZOULAS K., KORPELA K., VENN S., YLI-PELKONEN V., KAZMIERCZAK A., NIEMELA J. ET AL. (2007), *Promoting ecosystem and human health in urban areas using green infrastructure: A literature review*, *Landscape and Urban Planning*, 81(3), pp. 167-178

VICARI HADDOCK S. (2004), *La città contemporanea*, il Mulino, Bologna

- WAKEFIELD S., YEUDALL F., TARON C., REYNOLDS J., SKINNER A.** (2007), *Growing urban health: Community gardening in South-East Toronto*, in *Health Promotion International*, vol. 22, no. 2, pp. 92-101
- WALKER S.** (2015), *Urban Agriculture and the Sustainability fix in Vancouver and Detroit*, in *Urban Geography*, Routledge
- WARNER S.** (1987), *To Dwell is to Garden: A History of Boston's Community Gardens*, Northeastern University Press, Boston
- WEBER M.** (1922), *Economia e società. La città*, Donzelli Editore, Roma, 2016; titolo originale *Wirtschaft und Gesellschaft: di Wirtschaft und die gesellschaftlichen Ordnungen und Mächte, Die Stadt*
- WELLS M.** (2008, July 10), *Urban farming takes root in Detroit*, in BBC News
- WHITE M.** (2011a), *Sisters of the Soil: Urban Gardening as Resistance in Detroit*, *Race/Ethnicity*, 5 (1), pp. 13-28
- WHITE M.** (2011b), *D-Town Farm: African American Resistance to Food Insecurity and the Transformation of Detroit*, *Environmental Practice*, 13 (4), pp. 406-17
- WHITFORD D.** (2010), *Can farming save Detroit?*, in *Fortune*, gennaio, pp. 79-84
- WINNE M.** (2008), *Closing the Food Gap: Resetting the Table in the Land of Plenty*, Beacon Press, Boston
- WIRTH L.** (1928), *The Ghetto*, University of Chicago Press, Chicago
- WIRTH L.** (1938), *Urbanism as a Way of Life*, in "The American Journal of Sociology", XLIV trad. it. in Martinotti G. (1968), *Città e analisi sociologica*, Marsilio ed, Padova (pp. 514-536)
- WOODFORD F. B.** (1953), *Mr. Jefferson's Disciple: A Life of Justice Woodward*, Michigan State College Press, East Lansing, MI
- WRIGHT F. L.** (1930), *Designs for an American landscape*, disponibile sul sito <http://loc.gov/exhibits/flw>.
- YAKINI M.** (2013), *Cities and Food Class lecture*, Wayne State University, Detroit

ZEVI B. (1996), *Storia dell'architettura moderna*, vol. I e vol. II; ed. 10, Einaudi, Torino

ZUNZ O. (1982), *The Changing Face of Inequality. Urbanization, Industrial Development, and Immigrants in Detroit, 1880-1920*, The University of Chicago Press, Chicago

Opere di consultazione

Enciclopedia delle Scienze Sociali (1998), Treccani, s.v. "società postindustriale"

Sitografia

<https://esa.un.org> > unpd > wup

<http://loc.gov/exhibits/flw>.

<http://mall.lampnet.org/>

<https://detroitfuturecity.com/framework/>

<http://detroithistorical.org/learn/encyclopedia-of-detroit/northland-shopping-center>

<http://www.fao.org/urban-agriculture/en/>

http://www.archive.org/details/victory_garden

<http://www.cityfarmer.org/rees.html#rees>

<http://loc.gov/exhibits/flw>.

www.detroitmi.gov