

La città diffusa, “happy end” della storia urbana?

Il “caso” Belgio

BÉNÉDICTE GROSJEAN

Comincerò con il presentare il territorio belga, nella situazione attuale, cercando di effettuare quanti più paragoni possibili con la situazione italiana. L’esercizio consisterà, in questa prima parte, nel cercare di mostrare in che senso anche il Belgio è una città diffusa.

Ma per poter fare questo esercizio, dovrò ricorrere a vari strumenti metodologici, per descrivere diversi aspetti del territorio; i limiti di ciascuno di questi strumenti mi obbligano a porre ancora una volta, la domanda “che cos’è, esattamente, la città diffusa” e “quale posto occupa nella storia delle città”.

Per riflettere su questo vedremo nella seconda parte qual era la situazione del territorio belga cent’anni fa, in un’epoca che si potrebbe invece chiamare “l’era delle metropoli”.

E concluderò, infine, nella terza parte, con un confronto tra ieri e oggi, che mi consentirà di ricollocare la situazione attuale nella sua evoluzione. Tutto ciò dovrebbe rimettere in discussione, a mio parere, ciò che si pensa oggi dell’urbanizzazione diffusa in Belgio.

Il Belgio è una città diffusa? Confronti geografici

Per mostrare in che senso il Belgio è una città diffusa, vengono utilizzati generalmente diversi strumenti: dati numerici, fotografie, ma in genere la prima argomentazione utilizzata è la storia.

La storia del territorio

Innanzitutto, molte sono le ragioni storiche che fanno del Belgio un “paese diffuso”. A partire dal XIII secolo, il Belgio presenta un tasso di urbanizzazione che è pari al doppio di quello medio dell’Europa.

Le carte che descrivono il Belgio durante il Medioevo mostrano come il paese sia un “incrocio geografico”, e quindi un luogo di transito, attraversato da strade importanti che collegano Parigi e i Paesi Bassi, Londra e Colonia. È pertanto anche un luogo di commercio, quindi di mercati, quindi di città (intese nel senso di Max Weber).

Inoltre, è anche un territorio dove, accanto all’agricoltura, la produzione manifatturiera è abbastanza sviluppata, soprattutto la produzione tessile e la lavorazione dei metalli, principalmente lungo i fiumi nel sud est del Paese. Questa produzione, che diventerà una “proto-industria”, si svolgeva nell’ambiente urbano e contribuiva al suo sviluppo. È quindi un territorio fatto di città, piccole ma molteplici.

I sentieri lastricati hanno cominciato a collegare le città all’inizio del XVIII secolo (le strade lastricate che partono da Bruxelles e da Anversa si congiungono nel

1712 dando luogo al primo grande collegamento di questo tipo, a parte i resti di qualche strada romana).

Il paese non ha mai avuto una centralizzazione politica importante. Da Carlo V e fino al 1830 (l'indipendenza), il territorio è stato governato da generazioni di spagnoli, austriaci, francesi e olandesi.

Dunque, se si volevano risolvere le cose "dall'interno", bisognava rimanere su scala locale. Per questo motivo, i comuni hanno acquisito un potere decisionale molto importante e godevano di un'autonomia pressoché inattuabile dalla nuova costituzione (1831). Con la legge comunale del 1839, l'ambito locale mantiene un potere decisionale considerevole nell'ambito del proprio territorio.

Le piccole manifatture tessili e metallurgiche hanno costituito una base importante per la rivoluzione industriale, che in Belgio è stata precoce, subito dopo l'Inghilterra. L'industrializzazione di inizio XIX secolo ha sfruttato i grandi bacini minerari, sviluppandosi quindi in zone che erano ancora rurali, con la conseguente urbanizzazione di tutta una nuova porzione del paese.

Ma l'immagine data oggi da tutta questa urbanizzazione è la macchia dell'agglomerato urbano di Bruxelles (ripreso su una carta Michelin): è difficile dire, per il momento, che si tratta di una città diffusa...

Le fotografie

Il secondo strumento generalmente utilizzato per descrivere la città diffusa sono le fotografie. Grazie a questo strumento si possono mostrare luoghi del Belgio con tutte le caratteristiche che i testi sulla città diffusa descrivono: strade mercato, infrastrutture dilaganti, vuoti indefiniti, insediamenti dispersi, paesaggi né rurali, né urbani, ecc.

Ma è evidente che un'altra serie di foto, scattate anch'esse in Belgio, potrebbe dare l'impressione contraria.

Le cifre

In terzo luogo, ci sono le cifre: in effetti, è anche possibile presentare la dispersione urbana misurandone la densità.

Se si considerano le cifre complessive, relative a tutto il territorio, si vede che il Belgio è secondo in Europa per densità generale di popolazione e tuttavia si può dire che in Francia si sta più "stretti"! Gli stessi 10 milioni di persone sono raggruppati infatti in meno della metà dei km². I dati mostrano quindi un'elevata densità globale, e densità locali molto basse: da ciò si può intuire un tasso di ripartizione della popolazione abbastanza uniforme.

Altre fonti, come il Global Urban Observatory, misurano il "tasso di urbanizzazione di un paese": si tratta della percentuale di persone che vivono nelle città. Per il 2000 forniscono una popolazione urbana in Belgio del 97,3%, dato piuttosto sconvolgente.

Tali cifre pongono indubbiamente la questione della definizione di città: un'"area urbana" non viene definita allo stesso modo in tutti i paesi. Ad esempio, in Belgio

si considera che fino a 250 m di distanza due edifici sono ancora *contigui* e quindi facenti parte della stessa area urbana, mentre in Francia tale distanza viene ridotta a 200 m.

Considerando le abitazioni, si constata che $\frac{3}{4}$ dei nuclei familiari in Belgio vivono in case unifamiliari e che solamente un terzo di queste case individuali sono costruite tra divisori (unite ad altre).

La mobilità: oggi ci sono 2 milioni di pendolari quotidiani (1/5 della popolazione totale!), dei quali il 15% va a Bruxelles tutti i giorni, ovvero 300.000 persone (un terzo della popolazione della città) che entrano al mattino ed escono alla sera: più del 50% delle persone che lavorano a Bruxelles non vi abitano.

E la mobilità individuale: il numero di vetture per abitanti è di 5 vetture ogni 4 persone attive occupate.

Ciascuna di queste cifre fornisce un'idea della situazione, e può essere facilmente valutata, ma fino a che punto sono indici affidabili della "città diffusa"?

In effetti è possibile misurare una grande mobilità anche attorno a Parigi, ad esempio, o un'alta percentuale di abitazioni individuali a Londra, e, d'altra parte, un tasso di urbanizzazione pari al 97% in Belgio.

Le carte dell'urbanizzazione

È necessario tornare all'idea che la città diffusa è una forma, e le forme, appunto, sono difficili da misurare.

Una delle poche maniere per interpretarle, è il confronto visivo. Di conseguenza, un metodo abbastanza classico, tratto dai lavori della tipo-morfologia, consiste nell'accostare studi di casi realizzati, per quanto possibile, con le stesse convenzioni.

Ho preso ad esempio uno studio italiano, quello di Maria Chiara Tosi e Stefano Munarin (1), i quali lavorano mediante confronti per dimensioni ben definite: un quadrato di 50 x 50 km, un numero preciso di km di strade, ferrovie, ecc. Si possono facilmente aggiungere altri casi per continuare il paragone.

Il quadrato di 50 km è interessante, si tratta di una dimensione spesso utilizzata per la città diffusa.

In città come Parigi o Londra è la distanza che si percorre tra il momento in cui si entra nell'agglomerato urbano e quello in cui se ne esce, è quindi lo "spessore del costruito".

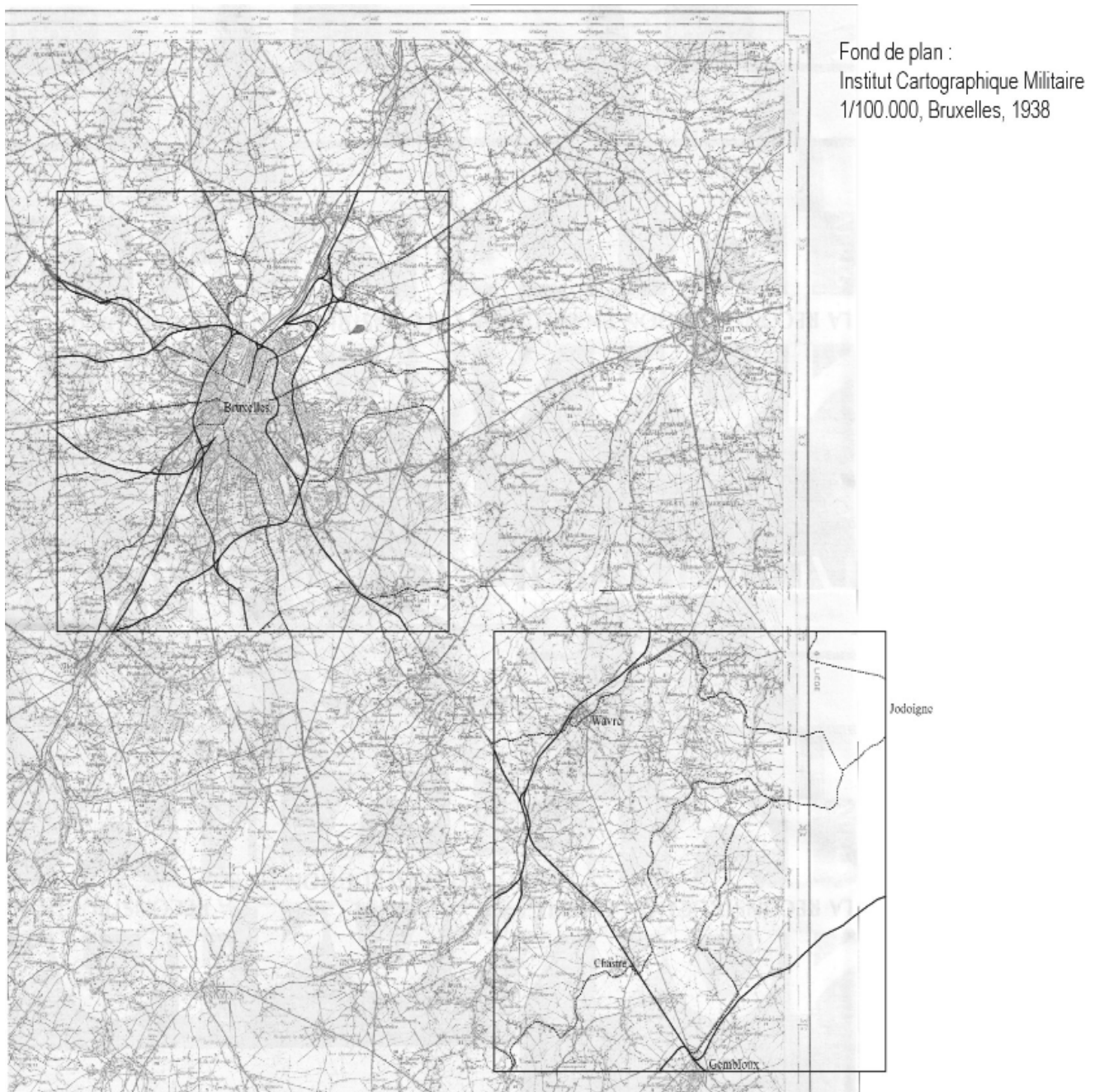
In Belgio, invece, 50 km sono piuttosto la distanza che si percorre tra il momento in cui si esce da una grande città e quello in cui si entra in un'altra, è lo "spessore del vuoto".

È pertanto su questo che vorrei riflettere. Al di là della questione di "quali strumenti utilizzare per osservare, comprendere, valutare la città diffusa", mi chiedo, più in generale, in che modo le modalità di osservazione (quale scala, quale riquadro) influenzano il contenuto di quello che vedo?

In questo caso, se la stessa cornice di 50 km è centrata su Bruxelles, si vede solamente "estensione urbana", e si continua a ripetere, come nel caso di Parigi,

(1) STEFANO MUNARIN e MARIA CHIARA TOSI, *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta*, Franco Angeli/Urbanistica, Milano 2001.

che la città invade la campagna, che si ingrandisce ad anelli, ecc. Ma se è centrata su tre grandi città, si ottiene un territorio policentrico, come quello analizzato dall'architetto Xaveer De Geyter e paragonato al Veneto, un territorio chiamato la città diffusa. Se viene posizionata tra le grandi città, è un territorio attraversato da infrastrutture di mobilità che non lo riguardano ma che l'hanno reso abitabile ed estremamente abitato: anche in questo caso si parla di città diffusa.



Azzardo quindi un'ipotesi, forse ancora semplicistica: la città diffusa è ciò che si vede quando si sposta la vecchia inquadratura, che era sempre centrata sulla città. Per seguire i modi di vita attuali (la mobilità crescente, la trasformazione da economia di produzione a economia dei servizi, le comunicazioni in rete, ecc.), l'urbanista è costretto ad allargare lo sguardo. E per tutto il XX secolo, l'inquadratura di ciò che gli urbanisti guardano, e che chiamano "città", non ha cessato di allargarsi. È stato necessario prendere in considerazione i sobborghi nel XIX secolo, le città-giardino all'inizio del XX, e poi tutte le questioni sulla periferia e l'organizzazione della "grande città", in seguito le problematiche della periferia, la creazione delle città nuove e, infine, oggi, si deve tener conto della città diffusa.

Ma, a differenza delle altre, la città diffusa non forma un ulteriore anello.

Per Bernardo Secchi: "Il territorio a bassa densità non è ciò che sta attorno a luoghi centrali: non è la periferia di qualche cosa. Ma analogamente alle periferie nel passato, esso viene spesso inteso in relazione all'assenza: assenza di ordine, di omogeneità, di infrastrutture, di progetto. Nei territori della dispersione, l'urbanista vede principalmente riflessa la propria assenza, e coglie la difficoltà di incidere in situazioni che sono il frutto di un insieme eterogeneo di scelte individuali (...)" (2).

In altre parole: quando lo sguardo fa a meno di un centro, quando l'inquadratura non è più centrata sul "pieno", sul costruito, quello che si vede è un'assenza di pianificazione, ovvero forme che nessuno ha pensato, la costituzione di un territorio mediante frammenti giustapposti, ecc.

Quindi, il *concetto* attuale di città diffusa è pressoché definito, esistono decine o centinaia di articoli che l'hanno descritto.

Riassumendo, dirò che è possibile sintetizzare le caratteristiche della città diffusa in 3 categorie.

Gli stili di vita che si individualizzano: non ci sono più riferimenti collettivi, la mobilità è isotropa, le persone creano in qualche modo la propria città "secondo le proprie esigenze" in funzione delle destinazioni che interessano loro e dove possono andare in un lasso di tempo ragionevole. Maggiore è la varietà di tali destinazioni, più ricca è la loro "città personale" (Fishman).

La pianificazione: dal punto di vista economico, ci sono migliaia di iniziative isolate, degli abitanti, dei promotori immobiliari, degli ingegneri autostradali, degli investitori commerciali, ecc. Non esiste una visione d'insieme sulle decisioni che creano la città diffusa.

Le forme insediative: si abitano sempre di più territori che sono stati strutturati per e dall'agricoltura; si osservano territori che non sono più né rurali, né urbani; e una grande frammentazione spaziale, una mescolanza di pieno e vuoto come un mosaico molto fitto.

(2) BERNARDO SECCHI e CRISTINA BIANCHETTI, *Milano, ad esempio*, «Casabella», 596, 1992, pp.44-47 (cit. pag. 44).

Ma anche se il *concetto* di città diffusa è stato definito solo in questi ultimi anni (Melvin Webber, ad esempio), la domanda che mi pongo è la seguente: come si può essere certi che anche il *fenomeno* di diffusione urbana sia recente, nuovo? Non è possibile saperlo a priori, e questo per due motivi principali.

In primo luogo, i territori nei quali il fenomeno si verifica attualmente (i territori suburbani, che si studiano oggi) non sono stati osservati precedentemente nel corso della storia, in quanto non rientravano nell'ambito delle problematiche urbane (i sobborghi industriali, la periferia, ecc.): questi territori suburbani sono stati storicamente fino ad oggi "senza problemi" per la storia urbana, e quindi oggi sono "senza storia".

Inoltre non è possibile sapere se storicamente si sono verificati fenomeni analoghi, poiché sono per definizione il risultato di decisioni individuali, conseguenza di insediamenti locali, e si applicano in un ambito molto specifico: non sono quindi riconosciuti nella storia dell'urbanistica, perché non esiste un progetto collettivo e non sono contenuti negli archivi, perché non esistono piani da conservare.

Ci si potrebbe allora chiedere se la novità della "città diffusa" non risieda, semplicemente, nel fatto stesso di osservarla, di studiare i territori ad urbanizzazione sparsa?

La storia che si racconta sempre dell'"esplosione" della città, la città che si ingrandisce e invade la campagna, non sarebbe una storia più in sintonia con le teorie conosciute nella storia dell'urbanistica? Ma evidentemente si è sempre verificata un'urbanizzazione al di fuori delle regole dell'urbanistica. Allora forse la città diffusa è nuova nella storia dell'urbanistica, ma non nella storia dell'urbanizzazione.

Alla fine del XIX secolo, ad esempio, l'attenzione si concentra sulla crescita delle metropoli.

La rivoluzione industriale è ben avviata in tutti i paesi, i sobborghi e i centri operai creano problemi sociali, igienici e sanitari; ci si preoccupa per la crescita delle città, che si allargano in anelli successivi concentrici e lungo le vie radiali; si studia il modo migliore per organizzare la città. Anche la questione della pianificazione urbana è, a quest'epoca, al suo apogeo; tutti gli urbanisti cercano modelli per la "grande città" radio-concentrica, che si tratti di Vienna, Londra, Parigi o Bruxelles.

La città diffusa è la fine della storia urbana?

Dunque, ho provato ad applicare la mia ipotesi a questo periodo e mi sono chiesta: mentre tutti gli sguardi dell'epoca erano concentrati sulla crescita delle città, cosa succedeva accanto, sui territori che si studiano oggi e che sono interessati dalla diffusione urbana? Cosa succedeva a 30 o 40 km da Bruxelles?

Le infrastrutture

In un'inquadratura su Bruxelles, (considerata all'epoca una "grande città"), la loro

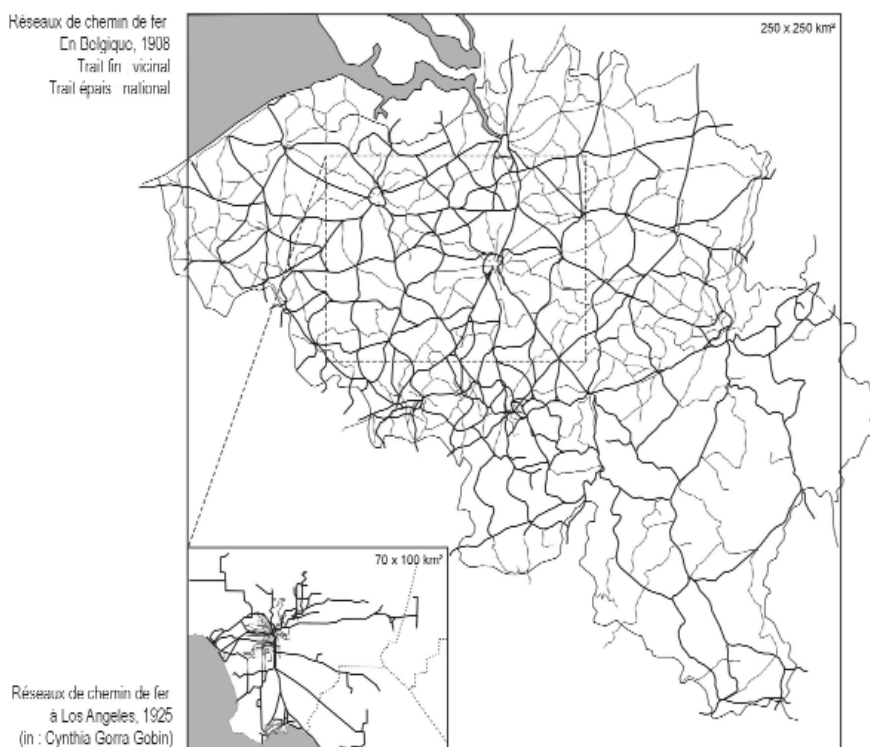
forma è effettivamente radio-concentrica, ma in realtà non va lontano: in un'altra inquadratura, spostata di 30 km, si possono facilmente trovare altre figure a rete, come quella attuale del Veneto.

Una caratteristica peculiare delle infrastrutture di quest'epoca sono le ferrovie vicinali.

Paragonate alla rete nazionale, sono ferrovie più strette, quindi meno pesanti, che necessitano di una minore potenza di trazione e quindi sono meno costose; e anche a livello dei tracciati presentano raggi di curvatura più piccoli, che aderiscono meglio ai rilievi e richiedono la costruzione di un numero minore di opere di alta ingegneria, meno lavori in pendenza, ecc. Il successo di queste linee risiede soprattutto nei minori costi di installazione e gestione.

Le ferrovie vicinali hanno conosciuto in Belgio un forte sviluppo, contrariamente a quanto è accaduto in altri paesi come la Francia e l'Inghilterra (fenomeno rimpianto dall'economista inglese Seebohm Rowntree).

Ma le ferrovie vicinali si sono sviluppate soprattutto grazie a un quadro decisionale particolare: mentre la rete ferroviaria nazionale è stata concepita ovviamente su scala nazionale dal 1830, e si diramava da Bruxelles verso il resto del territorio, le linee vicinali erano in origine di iniziativa comunale. La legge del 1885, che ha istituito la "Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux"⁽³⁾ ha previsto un azionariato diviso tra lo Stato, la provincia e i comuni, che separa dal punto di vista finanziario ciascuna linea in modo che i benefici o le perdite



(3) Società Nazionale delle Ferrovie Locali.

dell'una non tocchino le altre, e ciò ha stimolato i comuni ad investire secondo le proprie necessità.

La creazione di una linea vicinale avveniva generalmente per iniziativa comunale, o a volte addirittura privata (su richiesta di commercianti o industriali che desiderano collegare il proprio villaggio alla rete).

In ragione di queste caratteristiche, le linee vicinali erano utilizzate con scopi totalmente differenti dalla rete nazionale. Infatti, più che a collegare due città alle loro estremità, servivano soprattutto, nella loro lunghezza, a distribuire capillarmente un territorio [diffuso?] di punti sparsi.

Le linee vicinali dunque non sono state pianificate come una rete. Esse sono la somma di tutte le necessità locali, e il prodotto di tutte le negoziazioni intercomunali. Ma da un punto di vista più ampio, tornando alla scala nazionale, ci si rende conto che le linee vicinali coprono interamente la provincia e il paese con un reticolato fitto e sottile. Costituiva, all'epoca, la più alta densità di rete ferroviaria al mondo.

Credo che anche questa rete, come la rete fluviale nel Medioevo, sia stata un mezzo di dispersione urbana, che si può paragonare in Italia alla presenza della "centuriazione" romana. Tale rete ha avuto lo stesso effetto, fatte le debite proporzioni, dell'automobile privata negli anni '70, poiché raggiungeva un territorio mai servito prima e al di fuori dei circuiti della struttura radio-concentrica abituale. E questo perché era il locale che stabiliva le linee di cui aveva bisogno.

Concludendo infine sulle infrastrutture, il biglietto di trasporto era molto a buon mercato per gli operai ed esisteva un buon sistema di abbonamenti per 6 o 7 andate e ritorni settimanali, che poteva coprire distanze dai 20 ai 100 km. Questo sistema di abbonamento ha potuto essere contabilizzato all'epoca da alcuni sociologi ed è un'importante fonte di informazioni sulla dispersione del mercato del lavoro.

La dispersione del mercato del lavoro

Questo aspetto è stato studiato approfonditamente soprattutto da Ernest Mahaim (1910) che ha prodotto carte significative della rete nazionale che mostrano, per diversi "poli di attrazione" (le grandi città o i bacini industriali), il numero di operai che vi arrivano e il luogo di provenienza.

Da questi studi si constata una quantità di movimenti senza precedenti. Si rileva una percentuale altissima di persone che prendono quotidianamente il treno per andare al lavoro. È l'inizio del fenomeno del pendolarismo, molto comune al giorno d'oggi: le persone percorrono un numero sempre maggiore di chilometri tra il proprio alloggio e il luogo di lavoro. Alcuni urbanisti in Francia parlano di una pratica recente (anni '70), legata alle automobili. Ma in Belgio la diminuzione della percentuale di persone che lavorano nel proprio comune di residenza o in un comune limitrofo si può osservare già dal 1896: è impressionante constatare che tra il 1890 e il 1910 un calo del 20%, mentre durante "les 30 glorieuses" (4) il calo è solo del 7%. In questo caso non è quindi l'automobile che ha innescato il

cambiamento nel modo di vivere, ma la densità della rete ferroviaria e la sua forma a reticolo.

È importante anche osservare che la percentuale di operai migranti rispetto al numero di nuclei familiari è spesso più elevata in comuni che sono già ben industrializzati, che in comuni ancora molto agricoli; si ridimensiona pertanto un po' il modello corrente su quest'epoca: un esodo esclusivo verso le grandi città che svuota i comuni rurali. Non è l'unico movimento dell'epoca. Agli inizi del secolo diventa evidente la grande quantità di "operai rurali", ovvero che lavorano nell'industria ma che risiedono in comuni rurali e che fanno in media 45 minuti di tragitto verso il proprio posto di lavoro.

Possiamo anche rimettere in discussione l'immagine idilliaca della "campagna rurale" che circondava le grandi città. Spesso nella letteratura dell'epoca se ne parla appena, come se non vi fosse niente. Nel celebre testo di Otto Wagner, *Die Grossstadt*, ho trovato un solo paragrafo che tratta di ciò che non è città:

"Alla periferia estrema della Großstadt si trovano appezzamenti di terreno, sentieri di campagna, letti di fiumi, differenze di livello, un albero e persino un mucchio di letame; tutto ciò dà luogo alla costruzione spontanea di edifici semplici suddivisi in lotti che condizionano tuttavia in modo determinante il tracciato delle strade, delle piazze, ecc. che saranno necessarie in futuro. Di conseguenza, l'immagine definitiva della città dipende dagli elementi rustici accidentali che abbiamo appena visto."

Oggi, se si vuole studiare il passato di questi territori, non ci si può accontentare di considerarli "elementi rustici accidentali"...

Nell'esempio del villaggio che ho studiato, su 367 nuclei familiari, l'annuario del 1901 riporta solamente otto fattori e coltivatori; in compenso, c'erano altri 176 esperti che esercitavano 51 mestieri differenti nel villaggio. È importante quindi sottolineare che agli inizi del secolo nei villaggi esisteva una grande mescolanza di funzioni.

Le abitazioni individuali

L'ultimo aspetto che ho analizzato è la costruzione di abitazioni individuali nei villaggi. La politica dello stato, all'epoca cattolico e liberale, era quella di fare in modo che il maggior numero possibile di operai diventasse proprietario del proprio alloggio. Si offriva pertanto un prestito di denaro a basso prezzo a chi poteva provare di essere operaio attraverso un certificato, rilasciato da un organismo chiamato "comitato di patronato". Grazie agli archivi dei 52 comitati del paese, sappiamo che tra il 1890-1900 ne furono rilasciati 75.185 il che significa, dal momento che essi servivano solo a costruire o a comprare nuove abitazioni e stimando fra i due una proporzione di 1 : 1, possiamo supporre, per questo decennio, un numero di 3700 nuove abitazioni all'anno.

Si tratta quindi di una forma di urbanizzazione "informale" del territorio non certo

(4) Il periodo di forte crescita economica che va dal 1945 al 1975.

trascurabile, anche se molto diversa da tutte le forme di urbanizzazione di cui resta traccia negli archivi: gli ampliamenti urbani, le città giardino, i luoghi per la villeggiatura, le città operaie. In questo caso non si sa dove si trovano, non esiste alcuna pianificazione di tali insediamenti nel paese, né nei villaggi. Non esiste un rilievo sistematico di tali abitazioni. Il solo luogo in cui è possibile vederle, è al catasto, a livello della singola parcella.

Per analizzare tali abitazioni, ho ricostruito diversi momenti della storia del villaggio, per vedere quali abitazioni venivano costruite in quel periodo, in particolare nel 1885, nel 1900 e nel 1915 (a distanza di quindici anni).

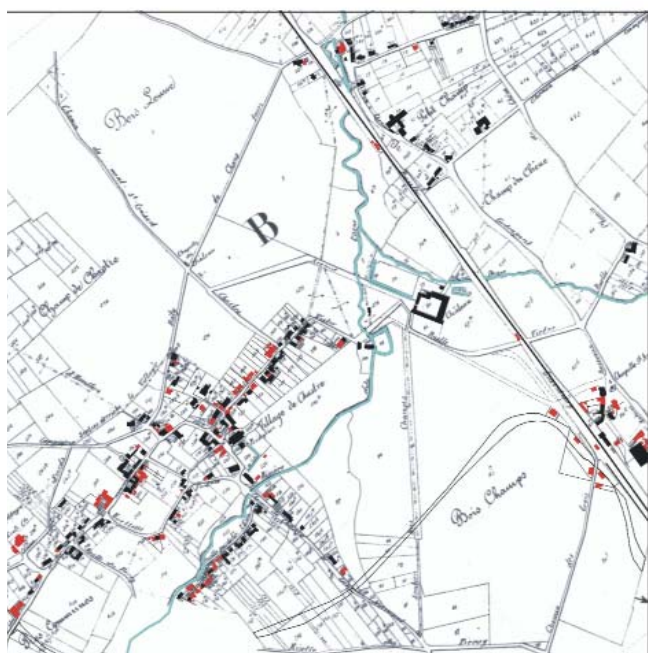
In primo luogo, i disegni parcellari ci mostrano che, nonostante la maggioranza delle abitazioni sembrano contigue, frequentemente viene lasciato libero un passaggio da 60 cm a 1,80 m lungo il limite catastale. Ciò consentiva, ovviamente, un accesso dal lato posteriore e la possibilità di una veranda verso i frutteti o gli orti, ma soprattutto ha permesso vent'anni più tardi di ingrandire la casa lungo la strada e cinquant'anni più tardi di aggiungervi un garage, oppure, di vendere il fondo della parcella con un accesso alla strada lungo la linea divisoria.



1915
Chastre
Fond de plan Ph.-Ch. Popp



1994
Chastre
Fond de plan IGN - 1/20.000



Esiste quindi un grande varietà di utilizzi futuri della parcella

Inoltre è possibile notare una predominanza delle costruzioni all'interno del villaggio: trasformazioni o ampliamenti di edifici esistenti, o divisioni parcellari semplici e costruzioni nuove. In più, le trasformazioni successive sono talmente sparse all'interno del villaggio che è difficile trovare tre abitazioni adiacenti la cui costruzione risalga alla stessa quindicina d'anni.

È sorprendente mettere a confronto questo tipo di insediamento e di trasformazione del villaggio con gli interventi attuali: questi ultimi urbanizzano superfici talvolta equivalenti al villaggio in due o tre anni, e sono facilmente riconoscibili. Anche le costruzioni individuali, fuori lotto, non si mescolano assolutamente al villaggio (anche se la parola d'ordine per tutte le licenze edilizie richieste nella regione è "integrazione").

Tuttavia, benché la superficie urbanizzata sia decisamente superiore, il numero di m² edificati e il numero di trasformazioni del costruito possono essere tranquillamente confrontati: tra il 1960 e il 1975 nel catasto di Chastre sono registrate 380 modifiche, e tra il 1885 e il 1900 le modifiche sono 360. Quello che cambia notevolmente è la suddivisione: nel 1900 abbiamo 40 edifici trasformati, 50 edifici ingranditi e 60 nuovi edifici mentre nel 1975 abbiamo 10 edifici trasformati, 40 edifici ingranditi e ben 120 nuovi edifici.

Riassumendo, anche se la superficie urbanizzata è meno estesa e soprattutto meno visibile, proprio perché è molto sparsa, mi sembra che la situazione generale di questo territorio all'inizio del Novecento possieda curiosamente molte caratteristiche in comune con la città diffusa.

In sintesi, rispettando i tre punti principali riscontrati nella definizione:

Gli stili di vita: si riscontrava una grande mobilità dei lavoratori, grazie ad una rete di trasporti fitta, policentrica, non gerarchizzata, quindi quasi isotropa, che ricopriva il territorio.

Si contava anche una percentuale rilevante di lavoratori industriali e urbani residenti in ambiente rurale, nel quale le occupazioni sono diversificate.

La pianificazione: la forma dell'urbanizzazione era decisa a scala strettamente locale.

I comuni facevano le richieste di linee ferroviarie e ne discutevano i tracciati; gli operai proprietari costruivano e abitavano dove volevano sul territorio e stabilivano la propria abitazione nel villaggio a proprio piacimento. Il territorio e le reti di trasporto sono il risultato di tutte queste decisioni individuali o su scala locale.

Le forme insediative: la densità del territorio rurale si è accresciuta mediante le abitazioni individuali; le abitazioni non si costruivano con gli stessi criteri delle città; coesistevano una varietà di tipi di costruzioni diverse: piccole aziende agricole, manifatture industriali locali, abitazioni, negozi, servizi.

Dunque, se questa era la situazione all'inizio del secolo, vorrei ora ritornare al

Co existence
Industrie / agricole



territorio del Belgio oggi, per un confronto, non più con altri territori, ma con se stesso: cioè analizzare la situazione attuale non più come un'istantanea, come una foto, ma ricollocarla nella propria evoluzione.

L'evoluzione del Belgio

Consideriamo di nuovo qualche caratteristica attribuita al territorio della città diffusa.

Innanzitutto la mescolanza rurale/urbano: questa caratteristica non è recente. I fattori che abbiamo analizzato hanno consentito agli insediamenti di rimanere nei villaggi e hanno permesso lo sviluppo di attività diverse dall'agricoltura: industrie e manifatture, commerci e servizi.

Ciò significa che la varietà delle attività (caratteristica spesso analizzata dagli studi italiani sulla città diffusa) era molto diffusa nei villaggi del Belgio all'inizio del secolo e, facendo un confronto, questa varietà oggi è molto meno diffusa: le aree commerciali si raggruppano lungo le statali e agli svincoli autostradali. E si procede sempre (addirittura sempre di più) per "zone delimitate" funzionali, pianificate generalmente su scala comunale: zone industriali, commerciali, parchi commerciali. La varietà oggi è piuttosto un "mito", il sogno di un urbanista, molto difficile da realizzare con i mezzi di un comune.

Pertanto, a questa scala territoriale, prevale piuttosto il raggruppamento delle attività, come, del resto, in agricoltura il secolo è stato caratterizzato dal raggruppamento e non dalla frammentazione.

In compenso, i modi di insediamento, all'interno di queste piccole zone, sono molto diversi, e si può tranquillamente parlare di dispersione. Ma non si tratta tanto della distanza fisica tra gli edifici, quanto piuttosto dell'assenza di articolazione, articolazione dell'esistente e articolazione di una visione futura, evolutiva del luogo.

L'importanza per i costruttori dell'epoca di essere di fronte alla strada, la preoccupazione di prevedere un muro divisorio, di conservare un pezzo di parcella per utilizzi futuri (ampliamenti o vendita fondiaria), sono scomparse nel corso dei decenni successivi, fino a ridursi ad un solo tipo di insediamento incentrato sulla parcella. E, allo stesso modo, ci si limita a forme semplicistiche di distribuzione delle parcelle: una strada sinuosa che si avvolge su se stessa e che si allaccia puntualmente con una grande arteria di comunicazione.

Le costruzioni dell'epoca invece, pur essendo di iniziativa individuale, su scala locale e di insediamento isolato, infittiscono il costruito esistente, hanno una continuità e si articolano al contesto (che si tratti di rilievi, incroci, riferimenti, ecc.).

Queste sono tutte caratteristiche di insediamenti che devono essere definite "urbani", poiché questo è il modo in cui si costruiscono le città: ci si inserisce negli spazi liberi, ci si allinea sulla strada, si differenziano gli edifici dagli angoli, si posizionano gli edifici importanti sull'asse, ecc.

Quello che vorrei far notare in questo modo, è che il villaggio *era* una forma

urbana complessa, che si è urbanizzato contemporaneamente alle grandi città e che oggi, al pari di queste, *si disurbanizza* (fuga dei commerci, delle attrezzature, ecc.); l'impoverimento più evidente è l'omogeneizzazione delle attività verso il puro insediamento: semplici abitazioni del villaggio attuale una volta erano un caffè, un hotel, un commerciante di carbone o un mulino.

Quindi, se le città, i villaggi e le metropoli hanno conosciuto una densificazione simultanea e oggi conoscono una disurbanizzazione simultanea, si è lontani dalla "logica dei vasi comunicanti": non è necessariamente per il fatto che le città si ingrandiscono che le campagne si svuotano.

Rispetto al concetto di città diffusa, oggi la caratteristica predominante di tali territori non è tanto l'urbanizzazione delle campagne, o la prevalenza di villini, o l'assenza di una visione d'insieme e di una pianificazione su larga scala.

Quello che caratterizza innanzitutto questo territorio è l'assenza di relazioni intermedie, la mancanza di scale di articolazione che toccano tutte le tipologie dello spazio pubblico: la soglia, la scala esterna, il rientro dalla strada, il sagrato, la piazza, ecc. È la grande quantità di tali articolazioni (e se ne trovano altrettante nella costruzione di un villaggio) che fa la città. Dunque, non è questa la struttura del territorio attuale.

In questi territori si vive unicamente su due scale. Si passa direttamente dalla propria casa e dal proprio giardino all'autostrada, dal locale al globale. Si abita direttamente il territorio, e non la città, anche diffusa.

Concludo dimostrando quanto detto sopra anche attraverso le reti e la mobilità.

Nel corso del XX secolo, la percentuale di navette verso Bruxelles (rispetto ad altri luoghi di lavoro nel paese) non ha mai smesso di aumentare, prova questa di un effetto di concentrazione del mercato del lavoro, e non di dispersione. Oggi più dell'80% dei pendolari di Chastre va a Bruxelles. All'inizio del secolo era il 27%. E le reti, in primo luogo la rete ferroviaria, seguono la stessa tendenza: l'evoluzione è estremamente scarsa. Tutte le linee ferroviarie vicinali sono ovviamente scomparse, sostituite all'inizio da autobus di linea che ora stanno a loro volta scomparendo. Ma sono state soppresse anche numerose linee della rete nazionale, e persino sulle linee che sono state conservate, sono scomparse decine di fermate locali. Nella maggioranza dei casi, le linee soppresse sono ovviamente quelle trasversali e la rete diventa via via più radiale su Bruxelles.

Considerando poi la rete stradale, si nota che su scala nazionale prevale la struttura radiale, convergente su Bruxelles, con le strade statali, che sono state allargate e poi con tutta la rete autostradale, sviluppata nel quadro europeo a partire dagli anni 1950.

Quindi, contrariamente all'immagine isotropa di un territorio "che si percorre in tutti i sensi", dove le reti di spostamento sono ricche di alternative, come nel sistema a percolazione descritto da Secchi con l'immagine della spugna (che è di



nuovo una caratteristica *urbana*), in Belgio si assiste invece alla scomparsa di numerose “alternative”: come ad esempio tra Bruxelles e Parigi, dove le linee ferroviarie nazionali e la linea aerea sono state soppresse a vantaggio esclusivo del TGV Thalys.

Si può dunque affermare che in Belgio sta scomparendo una rete di spostamento diversificata, a vantaggio di una rete sempre più gerarchizzata, o di un sistema ad albero. Oggi, si passa piuttosto a rami sempre più grandi (andare fino all’autostrada) per ridiscendere nelle ramificazioni più piccole alla prossima uscita.

Si sta quindi sviluppando l’esatto contrario di una rete isotropa, da cui una riflessione: si assiste effettivamente ad un’urbanizzazione che si sviluppa in estensione, a strati, in superficie, ma le reti destinate a distribuire questo territorio sono sempre più gerarchizzate, si preoccupano di raggiungere punti sempre più lontani, ma che servono sempre meno a servire un territorio.

Nel 1910 gli osservatori del territorio dicevano che il Belgio funzionava come una grande “metropoli”, a parte la minore densità.

Nel 2000 la posizione degli urbanisti e di tutte le scuole di architettura, è di considerare il Belgio come una grande “città diffusa”.

Direi piuttosto, per concludere in modo un po’ provocatorio, confrontando le due situazioni, che è oggi che il territorio ha una forma di “metropoli”, radio-concentrica, mentre nel 1900 le reti esistenti servivano una forma di “città diffusa”.

Tutto ciò dipende dalle *definizioni* che ci si danno e dai *modi di osservazione* che si utilizzano.