

CARLOS JIMÉNEZ ROMERA - JUAN MARTÍN PIAGGIO

CONFLITTI URBANISTICI NEGLI INTERVENTI SULLA CITTÀ INFORMALE

Conflitti nella città latinoamericana. – Il territorio urbano si costruisce non solo attraverso la materialità, ma anche attraverso la socialità. Nella tradizione occidentale la città è stata concepita inizialmente come entità sociale e «politica» (la *polis* greca, la *civitas* romana), ma nel corso della modernità la frammentazione delle conoscenze ha fatto sì che i professionisti che intervengono sul governo della città abbiano sempre più curato la parte materiale (la *urbs* romana) e meno la parte sociale; questa tendenza si può identificare con chiarezza nello sviluppo della disciplina urbanistica (Piccinato, 1974). Non si può in ogni caso sostenere che le scienze sociali abbiano trascurato lo studio della città, ma piuttosto che la gestione della città moderna si è appoggiata di preferenza sugli aspetti materiali e oggettivi, lasciando di lato la dimensione sociale, secondo una visione che potrebbe definirsi come «biopolitica», in quanto pretende di risolvere attraverso la razionalità tecnica conflitti che hanno un chiaro carattere politico.

I territori, così come le popolazioni che li abitano, sono, naturalmente, in costante trasformazione; l'intensità e la velocità di questi cambiamenti possono tuttavia generare ogni sorta di conflitto tra vecchio e nuovo. Un chiaro esempio di questo fenomeno è il processo di urbanizzazione avviato dalla Rivoluzione Industriale, nel quale la città è passata dall'essere una singolarità all'interno di un mondo rurale a essere una realtà onnipresente e in crescita costante, a spese delle campagne circostanti o del suo stesso tessuto preesistente. Questo processo produce un'alterazione profonda sia della realtà fisica sia di quella sociale: un conflitto, in termini ecologici, economici, politici e culturali che in genere viene trascurato, a favore dell'idea di un progresso inevitabile.

Nella città latinoamericana contemporanea tutti questi conflitti possono essere osservati in tempo reale nel loro divenire. L'esplosione urbanistica avvenuta soprattutto negli ultimi 50-60 anni ha lasciato un'impronta molto profonda, che consente di tracciare la trasformazione (spesso incompiuta) di un territorio e di una società rurali in una nuova realtà urbana. Le città sono cresciute, in larghissima misura, a margine di qualsiasi pianificazione convenzionale, seguendo le



Fig. 1 – *Città formale e informalità nel nord di Bogotá*

Fonte: fotografie di Carlos Jiménez Romera (2012)

logiche proprie di popolatori o di «urbanizzatori» al margine della legge e non quelle dei pianificatori urbani. Questa città «informale» non risponde in alcun modo agli ideali dell'urbanistica moderna, e presenta caratteri suoi propri, in termini sia materiali sia sociali, e questo genera nuovi conflitti, quando si cerchi di integrare questi tessuti nella città «formale» (fig. 1).

Un paragone tra queste due realtà urbane che convivono l'una accanto all'altra ci mostra, in realtà, due modelli di urbanità (intendendo con questo termine sia le regole, i modelli e i processi che generano la città, sia i modi in cui gli abitanti la vivono): il nucleo della città formale è costituito dalle infrastrutture fisiche e materiali che forniscono le «comodità» della vita urbana; la città informale, invece, sistematicamente peggio equipaggiata, offre tutta una serie di punti di forza sociali e comunitari, i quali danno luogo a una socialità e a delle identità molto specifiche (Torres Carrillo, 1999). Si confrontano, in pratica, due modelli di società che si fondano su due diversi tipi di territorio: una società eminentemente moderna e urbana, la quale ha rimpiazzato gli antichi valori tradizionali e rurali, sostituendoli con l'autonomia e l'indipendenza apparente che forniscono le moderne tecniche che ha a disposizione, e un'altra società, anch'essa urbana, costruita tuttavia a partire da altri tipi di risorse, quali la solidarietà e la comunità, più vicine a un mondo tradizionale e rurale che non si rassegna a scomparire. Entrambi questi modelli condividono lo spazio della città, ma lo utilizzano in modi molto diversi: mentre la città formale poggia su un insieme di reti tecnologiche

(mobilità, servizi ecc.), gli abitanti della città informale dipendono in primo luogo da una profonda conoscenza del loro intorno immediato (Jiménez Romera, 2012).

La relazione tra queste due realtà è, naturalmente, conflittuale, soprattutto perché, da parte delle Istituzioni e spesso anche da parte dell'Accademia, si ritiene che la città informale sia una città «difettata» che deve essere profondamente trasformata, se non addirittura sradicata. Entra in gioco nuovamente una visione tecnocratica e parziale che giustifica la razionalità di questo approccio mediante la non conoscenza, o l'occultamento, di molti degli aspetti positivi della città informale: una visione politica che contamina la scienza e la tecnica per legittimare il proprio progetto.

Approssimazione concettuale alla città informale. – «In quanto realtà oggettiva, le situazioni informali sono una risposta alla normalità. Per quelli che dominano, esse sono trasgressive. Per i dominati, esse sono innovative. Esse contribuiscono, in ogni caso, un'alternativa necessaria ai quadri di riferimento formali di uno Stato e di una società» (Rebotier, 2010, p. 6).

Il rapidissimo inurbamento della popolazione in America Latina ha implicato un'incapacità istituzionale di fornire risposte alla domanda di case e di città, e questo ha generato una città spontanea, ai margini dei percorsi formalmente costituiti. In Colombia questo processo si è prodotto in un contesto di violenza rurale ⁽¹⁾, per cui gli spostamenti della popolazione non sono stati tanto volontari quanto obbligati (Aprile-Gnisset, 1992). In questo modo i nuovi arrivati vengono a trovarsi in condizioni particolarmente vulnerabili: perseguitati politicamente nei loro luoghi d'origine (e quindi senza la possibilità di ritornare in caso di difficoltà), l'anonimato e la discrezione costituiscono la loro principale garanzia per poter iniziare una nuova vita.

Si è molto parlato delle limitazioni e delle deficienze materiali che presentano gli alloggi e i quartieri informali, sia dal punto di vista della qualità costruttiva degli edifici che delle caratteristiche tecniche delle infrastrutture; si è anche molto dibattuto sull'utilità delle forme organizzative informali nello sviluppo di una città le cui risorse sono sempre insufficienti (Jaramillo, 2012). Spesso, tuttavia, si interpreta questa cultura dell'informalità come un mezzo per raggiungere fini più elevati: costruire case, sviluppare infrastrutture, lanciare un ponte tra la cultura rurale e quella urbana, consentire l'integrazione economica delle masse

(1) A partire dagli anni Quaranta del XX secolo in Colombia si è avviata una «guerra latente», non riconosciuta dalle istituzioni come tale, ma non per questo meno sanguinosa, che ha avuto tra le molte conseguenze nefaste l'abdicazione da parte dello Stato al controllo di vaste porzioni di territorio, che sono controllate invece da gruppi armati di vario colore, i quali spesso agiscono per conto degli interessi dei latifondisti, e che espellono a punta di mitra – quando va bene – gli abitanti dalle proprie terre per riassegnarle ai loro alleati. Le persone espulse in questo modo – citiamo fonti ufficiali – sono più di 5,7 milioni (si veda il rapporto dell'Agenzia delle Nazioni Unite per i Rifugiati in <http://www.unhcr.org/pages/49e492ad6.html>).

impoverite eccetera. Molto più difficile è accettare, da parte della cultura dominante, che in questa informalità si trovi una nuova cultura urbana, che ha scale di valori sue proprie che non coincidono con quelle della città formale.

Nello schema semplicistico della transizione da rurale (tradizionale, comunitario, conservatore) a urbano (moderno, individualista, innovativo), la cultura popolare che sgorga dalla città informale non trova facile incasellamento ⁽²⁾. Queste condizioni fanno sì che esistano barriere ineludibili e, perché no, antagonistiche, le quali non sono necessariamente visibili, ma che sono chiaramente intelligibili a partire dai diversi modi di vedere il mondo. C'è senza alcun dubbio un doppio assioma: l'abitante formale si sente estraneo e fragile nel territorio dell'informalità, e vive voltandogli le spalle, mentre l'abitante informale si sente ugualmente alieno rispetto al mondo formale, ma sa adattarsi meglio a quest'ultimo, anche se rimane estremamente vulnerabile, poiché è molto più difficile vivere ai margini della formalità che dell'informalità.

La città informale, benché sia maggioritaria, viene a malapena presa in considerazione dalle istituzioni pubbliche, le quali centrano i propri sforzi nella gestione di quelle parti di città che hanno seguito, nel loro sviluppo, percorsi amministrativi corretti. Questa visione tendenziosa da parte dell'Amministrazione corrisponde anche a una visione politica: gli abitanti dei quartieri informali non sono molto rilevanti per le istituzioni, e in molti casi nemmeno «esistono»; essi sono esseri invisibili o «invisibilizzati» e quando, in qualche modo, si manifestano, provocano disagio. Essi sono il ricordo del «sottosviluppo» del Paese e della città, e l'unica cosa che viene prevista per loro negli schemi di funzionamento delle istituzioni è la loro totale scomparsa ⁽³⁾.

Come conseguenza di quanto detto, gli abitanti della città informale si devono arrangiare da soli; l'informalità non nasce come contestazione di un ordine, ma piuttosto come risposta a fronte di un'assenza. Le necessità imperiose, combinate con la scarsità di risorse, richiedono ingegno, richiedono risposte alternative a quelle tradizionali, in ogni ambito della vita: generazione di introiti, ottenimento di alloggio, accesso ai servizi urbani eccetera ⁽⁴⁾. A fronte della capacità che hanno le istituzioni pubbliche e le imprese private di mobilitare risorse su grande scala, i popolatori della città informale possono solo contare su sé stessi, sulla propria famiglia, sulla comunità, e su tutti gli elementi di basso costo che

(2) Questa transizione si è svolta secondo un processo molto più nitido nei paesi sviluppati, senza che peraltro, anche qui, sia mancato ogni tipo di contraddizione, come lucidamente spiega Lefebvre (Lefebvre, 1970).

(3) Questa visione è venuta cambiando negli ultimi tempi, ma l'inerzia e soprattutto il *deficit* storicamente accumulato sono ancora molto grandi.

(4) L'abitante informale, il quale non ha la possibilità di accedere a un prestito ipotecario per acquistare una casa e i servizi urbani a essa associati, può iniziare a godere di queste comodità unicamente nella misura in cui inverte i propri risparmi nel miglioramento della propria casa e del proprio quartiere.

trovano nel loro intorno immediato, ivi compresi quelli che gli altri scartano come rifiuti. In questo modo nascono soluzioni *ad hoc*, specifiche per ogni caso e situazione, basate sulla conoscenza e sui mezzi strettamente locali, la cosiddetta cultura del *rebusque* (l'arte di arrangiarsi; NdT), nella quale il lavoro condiviso si basa molto più sulla fiducia reciproca che su un contratto, e nella quale le reti vengono tessute localmente. Queste attività informali, sebbene vengano concepite come marginali, occupano in realtà un posto centrale sia nell'economia sia nella vita latinoamericana.

Origine ed evoluzione dei quartieri informali. – L'origine «illegale» (a margine dell'ordinamento urbanistico) e i deficit di infrastrutture sono le due questioni che definiscono i quartieri informali dalla prospettiva delle istituzioni pubbliche e che guidano permanentemente i loro interventi. Sin dal giorno del loro arrivo gli occupanti di queste urbanizzazioni informali vengono ricevuti con ostilità da parte delle autorità: in primo luogo avvengono tentativi di sfratto di ogni sorta da parte delle forze dell'ordine; successivamente vengono poste infinite difficoltà amministrative per regolarizzare la situazione legale della nuova urbanizzazione; in ultima istanza troviamo una situazione di abbandono da parte della città, in termini di mancanza di investimenti in infrastrutture, anche dopo che l'urbanizzazione è stata legalmente riconosciuta. Così, in qualche modo, le carenze di questi quartieri vengono imposte dalle stesse istituzioni, le quali invece di adattarsi alla realtà cercano di adattare la realtà alle modalità di funzionamento delle loro proprie burocrazie (in genere progettate seguendo tendenze importate dall'estero) e, mentre impongono divieti, sono incapaci di proporre alternative fattibili (5).

Il ruolo dei proprietari terrieri è più ambivalente. I quartieri informali possono sorgere da una *invación* (occupazione) che, sia essa su suolo pubblico o privato, non conta con il beneplacito del legale proprietario, ma spesso sorgono invece per iniziativa autonoma dei proprietari. A Bogotá si è consolidata molto presto una segregazione spaziale che destinava il sud della città ai settori più svantaggiati, mentre i gruppi più agiati si insediavano a nord (su questo tema si vedano, in questo stesso numero, gli articoli di Nohora Inés Carvajal Sánchez e di Luis Carlos Jiménez Reyes). In questo contesto, a fronte dell'avanzare dell'urbanizzazione, i grandi proprietari terrieri del Sud sono stati i primi a mettere a reddito i loro terreni, attraverso lottizzazioni illegali, cosa che in Colombia viene chiamata «urbanizzazione pirata» (6). Nel Nordest della città, invece, dove le

(5) La forte opposizione allo sfratto e all'espulsione si comprende facilmente: l'unica reale alternativa per la maggior parte degli abitanti comporta di ricominciare il processo di occupazione in un'altra località, rinunciando a tutti i progressi ottenuti, e senza alcuna miglioria per quanto riguarda lo *status* legale.

(6) I proprietari terrieri, o loro intermediari autorizzati, mettono in atto la lottizzazione e la vendita dei lotti senza sviluppare le necessarie opere di urbanizzazione, lasciando appena lo spazio per le strade che danno accesso ai singoli lotti.

aspettative dei proprietari sono più alte, le *invasiones* sono state il metodo più frequente. In ogni caso, una volta che un insediamento informale si consolida, il suo intorno immediato può venire stigmatizzato, costringendo i proprietari confinanti ad adeguare le proprie aspettative e strategie di mercato. A Medellín, in questo modo, sebbene il meccanismo predominante di creazione di quartieri informali sia stata l'occupazione, attorno a queste si sono generati processi di lottizzazione pirata da parte dei proprietari, i quali si trovavano a non avere altre possibilità più remunerative (Torres Tovar, 2009).

L'insediamento informale, d'altro canto, sorge quasi sempre in un luogo discreto, lungo un margine della città non particolarmente attraente, nel quale spera di trovare l'opposizione più blanda. In questo modo la marginalità amministrativa viene rafforzata da una marginalità spaziale che deriva dalla localizzazione periferica e isolata rispetto alla città, condizionando sin dal primo istante i futuri problemi di accessibilità (si veda l'articolo di L.C. Jiménez Reyes, in questo stesso volume). Lungo gli scoscesi pendii di Medellín, o sulle montagne a est di Bogotá, l'orografia che rende difficoltoso il progredire dell'urbanizzazione formale diventa un'alleata di quanti cercano uno spazio vicino alla città, anche senza strade, fognature o altri servizi. Nel Sud di Bogotá, dove la topografia non impone alcun ostacolo, è la scarsità di infrastrutture a generare una relativa inaccessibilità.

Il quartiere informale, infine, nasce con un *deficit* di infrastrutture che è il risultato negativo della mancanza di risorse da parte degli abitanti e dell'opposizione iniziale da parte dello Stato a investire in uno sviluppo sorto a margine delle sue normative. Il più importante argomento contro l'urbanizzazione informale sono i maggiori costi che comporta incorporare determinate infrastrutture *a posteriori*, quando ormai i lotti sono stati edificati. Non si tiene conto, tuttavia, che anche molte urbanizzazioni formali richiedono investimenti di analoga entità solo per ampliare e ammodernare le infrastrutture originarie rivelatesi inadeguate al crescere della città, dopo un lasso di tempo paragonabile ai tempi che richiede la fornitura delle stesse infrastrutture a un quartiere informale.

Nonostante tutte le difficoltà, il quartiere informale gradualmente si consolida, grazie agli sforzi dei suoi abitanti e alla pressione politica sulle istituzioni. Seguendo un processo che, almeno in Colombia, si ripete sistematicamente, piano piano arrivano le imprese di fornitura di servizi, pubbliche o private che siano (elettricità, telefono, acqua, gas), la legalizzazione e il riconoscimento della proprietà, l'infrastruttura urbana e infine le diverse attrezzature, sebbene in forma insufficiente (carenze di cui tuttavia soffrono anche molte altre parti della città) (7).

La città informale, in ogni caso, non si limita ai quartieri di origine informale. Essa di fatto tende a espandersi su tutti gli spazi: il giorno dopo che un quartie-

(7) Questi processi di riconoscimento e di legalizzazione dell'informalità sono relativamente recenti: essi iniziano negli anni Novanta del secolo scorso nella maggior parte dei paesi della regione, quando le teorie neoliberali cominciano a essere applicate a questo ambito.

re perfettamente pianificato e progettato è stato consegnato ai suoi utenti, non è inusuale che questi inizino immediatamente a modificare gli edifici e a utilizzare gli spazi pubblici in forme non previste dagli architetti, i quali in realtà capiscono molto poco delle loro reali esigenze (Forero Suárez, 2009).

Interventi istituzionali sulla città informale. – L'insufficienza del processo di pianificazione comporta che la maggior parte degli interventi di urbanizzazione vengano fatti sulla città già costruita, in genere per dotarla di nuove infrastrutture, o per adattarla a nuove necessità, attraverso meccanismi di «rinnovo urbano».

Il rinnovo urbano classico, i cui principali capisaldi storici sono la trasformazione di Parigi portata a termine da Haussmann, o la rete di autostrade progettata e costruita da Edwin Moses a New York (Hall, 1988), ha assunto ormai un ruolo marginale nelle città europee e nordamericane, specie dopo la formulazione di critiche devastanti come quella di Jane Jacobs (1961) al modello urbano proposto dalla Carta d'Atene e alla distruzione dei tessuti urbani tradizionali ⁽⁸⁾. È nelle grandi città dei paesi in via di sviluppo, tuttavia, cresciute ai margini della pianificazione, che maggiormente si giustifica l'intervento (spesso distruttivo) sui tessuti spontanei, al fine di incorporare le infrastrutture e le attrezzature normalizzati. In questi contesti la città formale ha bisogno di «divorare» la città informale per continuare a crescere, sia in estensione sia in infrastrutture e rendite urbane. Il discorso legittimante si fonda sulle carenze materiali di queste zone, e sulla necessità generica di «modernizzare» la città, ma anche sulla scarsa considerazione in cui vengono tenuti gli usi e costumi dei suoi abitanti.

La città delle infrastrutture. L'espansione delle città latinoamericane ha comportato un grave deficit di abitazioni e di infrastrutture, causato dall'incapacità di fornire risposte alla crescita esplosiva della domanda. Questi *deficit*, tuttavia, non hanno uguali ripercussioni sociali: mentre la scarsità di alloggi colpisce i settori più sfavoriti, le carenze in infrastrutture colpiscono la società nel suo insieme, e in particolare i suoi settori più moderni. Quando si parla di infrastrutture urbane, quindi, non si possono omettere i dettagli delle stesse, e in particolare occorre indicare a quali domande esse rispondono. C'è un conflitto latente, che periodicamente scoppia: molto spesso si confondono gli interessi generali della città con gli interessi particolari di un segmento molto specifico di questa, soprattutto quando i canali democratici della partecipazione non funzionano come dovrebbero ⁽⁹⁾.

(8) L'adattamento degli spazi urbani «obsoleti» non si è fermato, ma la natura e la scala degli interventi è cambiata, minimizzando l'impatto fisico degli interventi senza ridurre il loro costo sociale, mediante interventi guidati dal mercato immobiliare, il quale ottiene risultati simili in termini di spostamento e sostituzione della popolazione, ma in forma più discreta e possibilmente più economica.

(9) Queste deficienze democratiche sono comuni alla maggior parte dei paesi latinoamericani, ma risultano specialmente gravi in paesi segnati dalla violenza, come la Colombia.

In Colombia, il Metro di Medellín e il Transmilenio ⁽¹⁰⁾ di Bogotá sono le grandi infrastrutture di mobilità che configurano queste città come città moderne e le pongono come modello per altre città del paese (e persino del continente). Entrambe queste operazioni sono state eseguite nella città consolidata, con un impatto maggiore a Bogotá, dove hanno comportato molti ampliamenti stradali in tutta la città. Tuttavia, a parte la loro dimensione, questi progetti non sono così straordinari, ma continuano in modo naturale la pratica quotidiana dell'apertura e dell'ampliamento di strade. A Bogotá questi interventi hanno segnato il paesaggio urbano delle principali strade della città (Montealegre, 2013), mostrando una scarsa preoccupazione sia per il disegno urbano sia per la vita urbana che si sviluppa attorno alle grandi infrastrutture. A Medellín questi impatti non sono così visibili, in quanto il disegno urbano è stato molto più curato, sebbene si siano prodotti importanti effetti socio-economici, non sempre positivi.

Un paradosso sconcertante delle città latinoamericane è che, mentre molti abitanti dei quartieri informali anelano all'arrivo dei servizi e delle infrastrutture urbane, come giusto premio ad anni di sacrifici, altri vicini «rifuggono» da questi servizi, poiché la loro situazione economica non consente loro di assumerne i costi. Molte famiglie senza altre alternative di reddito devono quindi ricorrere sistematicamente al mercato informale per acquistare lotti privi di servizi, nei quali si insediano fino a quando questi lotti vengono rivalutati dall'arrivo dei servizi, e si trovano quindi costrette a vendere per ricominciare il ciclo, determinando un modello di business basato sulla precarietà della vita quotidiana. Nel caso specifico di Medellín, dove c'è una copertura sostanzialmente universale di servizi urbani, si trova il fenomeno dei «disconnessi»: famiglie che perdono gli allacciamenti per morosità e che non sono più in grado di riallacciarsi a causa del debito crescente (sul quale vengono applicati interessi di mora) con l'impresa pubblica che fornisce il servizio. Analogamente, l'accessibilità che la moderna infrastruttura di trasporto di Medellín ha fornito ha avviato processi di espulsione della popolazione causati dai prezzi degli immobili, in particolare per l'aumento dei canoni di locazione, e questi processi si ripetono in diversi settori della città con gradi variabili di intensità. Questo fenomeno ha fatto sì che l'entusiasmo con il quale questi investimenti venivano accolti si sia trasformato in diffidenza, quando non in aperta opposizione ⁽¹¹⁾. Questi sono i risultati che si generano quando la logica del libero mercato si applica in un contesto come questo: le buone intenzioni umanitarie si scontrano con la realtà della precarietà economica.

(10) Sistema di autobus su corsia riservata, originalmente ideato per Curitiba (Brasile), ma la cui versione bogotana è diventata il modello riconosciuto e replicato internazionalmente.

(11) Alcuni abitanti della Circoscrizione 8 di Medellín, beneficiati dall'imminente arrivo di una nuova linea di tram che collegherà questa circoscrizione alla rete del Metro, durante il 7° Forum Urbano Mondiale (tenutosi proprio a Medellín) hanno denunciato che le loro priorità sono altre, come ad esempio disporre di acqua corrente nelle loro case, e che temono che l'arrivo di queste infrastrutture serva, più che a migliorare le loro condizioni di vita, a espellerli definitivamente dal quartiere.

Interventi specifici: miglioramento di quartiere. Vi è un tipo specifico di intervento nei quartieri informali che sfugge alla logica generale sopra descritta. I processi di «miglioramento di quartiere» sono operazioni che cercano di migliorare le condizioni di vita delle popolazioni più vulnerabili mediante il miglioramento fisico dell'intorno nel quale vivono: è l'impostazione stessa del processo che esclude lo spostamento della popolazione da esso beneficiata. Lungo molti decenni queste pratiche hanno adottato ogni sorta di approccio, evolvendosi verso una maggiore complessità degli interventi, e superando l'ambito ristretto dell'intervento fisico per incorporare gradualmente anche variabili sociali e culturali (Torres Tovar, Rincón García e Vargas Moreno, 2009).

Sia a Bogotá che a Medellín si trovano esperienze preziose di interventi di questo tipo (Torres Tovar, Rincón García e Vargas Moreno, 2009; Velásquez Castañeda, 2013), le quali tuttavia non cessano di essere operazioni eccezionali per situazioni eccezionali. Interventi quali quello attuato nella Quebrada Juan Bobo, a Medellín (Echeverri e Orsini, 2011), o i progetti di Barrio Taller ⁽¹²⁾ a Bogotá, sono riconosciuti come progetti esemplari, ma sono anche sistematicamente ignorati dalle pratiche istituzionalizzate. A Medellín, mentre tutto un linguaggio sociale e integratore, derivato da esperienze come quella di Juan Bobo, è stato incorporato nella pianificazione, i suoi detrattori continuano a denunciare che si tratta di un'operazione di pura facciata, senza alcun contenuto reale ⁽¹³⁾. A Bogotá, in maniera analoga, sebbene il programma del sindaco Gustavo Petro (2012-2015) insista sulla dimensione sociale della «rivitalizzazione urbana», questa incontra ogni tipo di resistenza da parte della stessa Amministrazione chiamata ad applicarla. Povertà e miseria, in sostanza, giustificano trattamenti eterodossi, ma l'inerzia delle istituzioni si fonda, al di là della retorica politica, sulle logiche del mercato immobiliare, sull'espansione delle infrastrutture e sulla distruzione dei tessuti informali.

Si potrebbero includere nella categoria dei «miglioramenti di quartiere» alcuni progetti recenti di infrastrutture specificamente concepiti per poter raggiungere i quartieri informali più inaccessibili.

Il Metrocable, a Medellín, che collega le falde scoscese della città con la rete del Metro, sarebbe un buon esempio di questo tipo di intervento (fig. 2), più rispettoso dei tessuti preesistenti, nella misura in cui quasi non tocca il suolo, ma anche con una portata più limitata quanto a effetti benefici sulla mobilità.

L'esperienza di Medellín fornisce risultati «agrodolci», quali ad esempio il fatto che la popolazione che rimane riceve degli indubbi benefici, sebbene questi

(12) Barrio Taller è un'entità privata che dal 1990 agisce nella gestione di progetti urbani in settori periferici della città. Essa orienta i propri servizi nel campo dell'architettura, dell'urbanistica e della consulenza sociale (ulteriori informazioni si trovano sulla loro pagina web: <http://www.barrio-taller.org.co/>).

(13) Si veda l'articolo di I. Duque Franco in questo stesso volume e Avendaño Arbeláez (2014); sul tema delle ovoidi nelle città informali latinoamericane, si veda: Dale (2010); Dávila e Brand (2012); Leibler e Brand (2012).



Fig. 2 – Linea Metro sopraelevata e ovovia di Medellín

Fonte: fotografie di Carlos Jiménez Romera (2012)

riguardino esclusivamente la mobilità. Anche in questo caso si generano, tuttavia, dinamiche di gentrificazione e di espulsione, dato che il beneficio assoluto e indiscutibile va soprattutto al turista, il quale può godere di vedute impareggiabili sulla città. Bogotá sta sviluppando, di questi tempi (2014), un proprio progetto di ovovia, seguendo in buona misura il modello di Medellín. Rispetto a quest'ultimo si stanno migliorando diversi aspetti legati alla mobilità, come ad esempio l'integrazione delle stazioni con la rete degli autobus, ma si stanno anche ripetendo molti degli errori commessi a Medellín, soprattutto nella gestione della popolazione toccata dai lavori. Queste operazioni potrebbero essere in-

quadrate in progetti di miglioramento di portata molto maggiore, ma ancora una volta la logica della burocrazia gioca contro: nonostante tutta la retorica sull'integrazione, esse vengono infatti ancora concepite a partire dalla logica settoriale del settore Mobilità dell'Amministrazione, con scarsissime capacità di integrazione trasversale con altri settori della stessa Amministrazione.

Un paragone con la città storica europea. – È opportuno sottolineare, infine, che il principale conflitto di cui soffre la città informale non deriva tanto dalla sua stessa natura, quanto piuttosto da come viene vista dalla società (o meglio: dalle istituzioni che pianificano la città). Per capire questo aspetto può essere utile fare un confronto con la città storica europea. Analogamente a quanto avviene nella città informale, nella città medioevale europea si percepiscono i risultati di un'urbanistica strettamente utilitaria, nella quale vediamo che le magre risorse di cui quelle società disponevano venivano impiegate nel modo più efficace, nonché più adeguato dal punto di vista ambientale, regalandoci quei centri storici che ci appaiono come colmi di varietà, di sorpresa, di vita, e che negli ultimi trent'anni sono stati spesso colonizzati dalle classi più abbienti ⁽¹⁴⁾.

Se si osserva la planimetria di un frammento di città (fig. 3) si può per qualche istante restare disorientati, non capendo se si tratta di una città medioevale o di un quartiere informale: simile tracciamento dei lotti, simile sviluppo di strade, densità equivalente, analoga gestione disinvolta delle condizioni topografiche, la stessa presenza di commercio al dettaglio negli spazi che si aprono sulla strada, analoga mancanza di attrezzature e di spazio pubblico, il quale in genere non è altro che la stessa strada. E se dal confronto tra planimetrie passiamo al confronto degli aspetti sociali, possiamo spesso notare ulteriori analogie: i forti vincoli sociali che si generano tra gruppi ristretti di vicini, il forte senso di appartenenza al quartiere. Anche nei modi di costruire si possono trovare delle analogie piuttosto intriganti: lotti stretti e profondi (dovuti sia alla mancanza di elementi strutturali che consentissero larghezze maggiori sia alle tasse che venivano imposte in base alla larghezza dell'affaccio), occupazione totale del lotto, sviluppo progressivo, residenza produttiva.

Ma rispetto al canone «moderno» della città, questi stessi centri storici continuano a essere, come i quartieri informali, estremamente deficitari: le strade sono in genere troppo strette, ripide o ritorte perché i veicoli vi possano circolare; la luce del giorno che riesce a filtrare fino ai piani bassi delle case è insufficiente; i servizi primari (soprattutto la fognatura) sono spesso insufficienti; le strutture non sono conformi alle normative correnti, le attrezzature sono anch'esse insufficienti.

(14) Il processo contemporaneo comporta lo spostamento degli abitanti «tradizionali» verso le periferie «moderne», dove fornirli di abitazioni «degne» in torri di residenza sociale costruite in serie; questo processo è l'inverso di quello che avveniva una trentina d'anni fa, quando le classi abbienti rifuggivano il centro in cerca della comodità e l'ampiezza di spazio che solo la periferia poteva fornire.



Fig. 3 – *Città informale e città medioevale: Barrio El Dorado, a Tunja (Colombia) e Bevagna (Italia)*

Fonte: elaborazione propria e Google Earth

ti, il trasporto pubblico non vi può penetrare, e così via. Ma, nonostante tutte queste gravi deficienze, i centri storici sono diventati i luoghi più appetibili della città, e nessuno pensa più seriamente di demolirli per sostituirli con pezzi di città «moderna» come si fa invece, senza alcun rimorso e con mano pesante, con la città informale (sebbene fino a non molto tempo fa anche nei centri storici europei sventramenti sanitari, rettifiche, demolizione di fortificazioni e generazione di assi prospettici fossero la regola – almeno, per quanto riguarda l'Italia, stando al rapporto della Commissione Franceschini del 1976; Cederna, 1979).

Nei centri storici europei, la comunità (e soprattutto quella parte della comunità deputata a prendere le decisioni) vede materializzata la propria storia, le proprie abitudini, e persino la propria lingua, mentre nei quartieri informali, come si è già detto, chi prende le decisioni vede una storia che non vuole vedere, che non vuole condividere, e nella quale non trova un senso fondativo.

C'è infine una questione istituzionale: l'urbanistica europea ha messo a punto una serie di tecniche di intervento sulla città consolidata basate sul rispetto del patrimonio e sulla legittimità democratica, le quali richiedono uno sviluppo istituzionale che raramente è presente nel contesto latinoamericano. Questi fattori, che mitigano i rischi di conflitti nell'attuazione urbanistica europea, li esasperano invece nel caso latinoamericano, e possibilmente costituiscono la più importante opportunità di scambio di saperi tra i due contesti.

Conclusioni. – Questa breve rassegna, giocoforza superficiale e incompleta, ci fornisce un avvicinamento alle diverse facce della relazione conflittuale tra la città informale e la formalità dell'intervento urbanistico. Essa costituisce, in qualche modo, un esempio specifico del conflitto universale tra la città reale e la città ideale, ma ci offre anche alcuni indizi sui conflitti sociali e culturali che soggiacciono alle società latinoamericane. In genere l'informalità viene associata a contesti di miseria estrema, mentre altre situazioni, nelle quali l'informalità genera ricchezza, tanto per chi la vive quanto per la società nel suo insieme, vengono trascurate. Questa tendenziosità dello sguardo rende difficile accettare la realtà quotidiana delle città latinoamericane, ma rende altresì difficile la messa in pratica di nuove politiche di intervento urbanistico che siano in grado di fornire una risposta integrativa che vada oltre le buone pratiche eccezionali. Per poterlo fare, ci sembra imprescindibile che questa realtà urbana venga riconosciuta, e che vengano anche riconosciuti i limiti degli approcci urbanistici più tradizionali: in questo specifico senso, il confronto con la realtà urbana e urbanistica europea può essere di grande aiuto.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ALFONSO Ó., N. HATAYA e S. JARAMILLO, *Organización popular y desarrollo urbano en Bogotá*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 1997.
- APRILE-GNISET J., *La Ciudad Colombiana. Siglo XIX y siglo XX*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1992.
- AVENDAÑO ARBELÁEZ M.L., *Dos nuevos metrocables para Medellín*, in <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/dos-nuevos-metrocablesmedellin-articulo-511788/>, 2012.
- CEDERNA A., *Mussolini Urbanista*, Bari, Laterza, 1979.
- DALE S., *The Gondola Project, a Cable-Propelled Transit Primer. Medellín/Caracas Part 1*, in <http://gondolaproject.com/2010/03/11/medellincaracas-part-1/>, 2010.

- DÁVILA J. e P. BRAND, *La gobernanza del transporte público urbano: indagaciones alrededor de los Metrocables de Medellín*, in «Bitácora Urbano Territorial», 2012, 21, 2, pp. 85-96 (<http://www.redalyc.org/pdf/748/74826255013.pdf/>).
- ECHEVERRI A. e F.M. ORSINI, *Informalidad y urbanismo social en Medellín*, in «Sostenible», 2011, 12, pp. 11-24 (consultabile in <http://hdl.handle.net/2099/11900>).
- FORERO SUÁREZ F.E., *Informalización del hábitat moderno en Bogotá*, Tesi di dottorato, Universidad Internacional de Catalunya, 2009.
- GUIDONI E., *La Città dal Medioevo al Rinascimento*, Roma-Bari, Laterza, 1981.
- HALL P., *Cities of Tomorrow*, Oxford, Blackwell, 1988 (ed. spagnola: *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Barcellona, Ediciones del Serbal, 1996).
- JACOBS J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961 (ed. spagnola: *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Salamanca, Capitán Swing Libros, Colección Entre líneas, 2011).
- JARAMILLO S., *Urbanización informal: diagnósticos y políticas. Una revisión al debate latinoamericano para pensar líneas de acción actuales*, Bogotá, Universidad de los Andes-Facultad de Economía-CEDE, 2012 (Serie Documentos CEDE, 11).
- JIMÉNEZ ROMERA C., *La urbanización y lo urbano, realidades divergentes*, in «Urban NS04», 2012, pp. 16-26.
- LEFEBVRE H., *Du rural à l'urbain*, Parigi, Anthropos, 1970 (ed. spagnola: *De lo rural a lo urbano*, Barcellona, Península, 1971).
- LEIBLER L. e P. BRAND, *Movilidad e inclusión social: la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable*, in «Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines», 2012, 41, 3, pp. 363-387 (<http://www.ifeanet.org/publicaciones/boletines/41%283%29/363.pdf/>).
- MONTEALEGRE S., *Una propuesta para resolver sobrantes y culatas en Bogotá*, Propuesta desarrollada para el Instituto de Desarrollo Urbano, Presentación realizada en la Universidad El Bosque, 21 maggio 2013.
- MUMFORD L., *The City in History*, New York, Harcourt, 1961 (capp. 9-10).
- PICCINATO L., *Urbanistica Medioevale*, Bari, Dedalo Libri, 1978.
- PICCINATO G., *La costruzione dell'urbanistica: Germania 1871-1914*, Roma, Officina Ed., 1974 (ed. spagnola: *La construcción de la urbanística (Alemania 1871-1914)*, Barcelona, Oikos-Tau, 1993).
- PIRENNE H., *Medieval Cities*, New Jersey, Princeton University Press, 1923.
- REBOTIER J., *La informalidad y su construcción. Indicador e instrumento de relaciones y transformaciones sociales en Caracas*, intervento al convegno RECIM (Red continental interdisciplinaria de investigación sobre las redes informales en los espacios metropolitanos), Città del Messico, 2010 (http://balsbs.archives-ouvertes.fr/docs/00/46/03/17/PDF/RECIM_contribution_presentation.pdf).
- TORRES CARRILLO A., *Barrios populares e identidades colectivas*, in *El Barrio: Fragmento de Ciudad II*, Bogotá, Barrio Taller, 1999, doc. 6 (http://barriotaller.org.co/publicaciones/barrios_populares.rtf).
- TORRES TOVAR C.A. (a cura di), *Ciudad informal colombiana: barrios construidos por la gente*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2009 (http://www.facartes.unal.edu.co/otros/libros_habitat/ciudad_informal.pdf).
- TORRES TOVAR C.A., J.J. RINCÓN GARCÍA e J.E. VARGAS MORENO, *Pobreza urbana y*

mejoramiento integral de barrios en Bogotá, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2009 (http://www.facartes.unal.edu.co/otros/libros_habitat/pobreza_urbana.pdf).

VELÁSQUEZ CASTAÑEDA C.A., *El Mejoramiento Barrial Urbano en Medellín*, in «Bitácora Urbano Territorial», 2013, 23, 2, pp. 139-146 (<http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/40248>).

URBAN PLANNING CONFLICTS IN INFORMAL CITIES. – The growth of latin-american cities in recent decades has happened mainly on the sidelines of formal planning, producing an «informal city» which does not follow the urban model defined and promoted by institutions. Urban planning in such a context is focused mainly in re-urbanizing this informal city, following criteria which often modify, or even destroy, the informal city's functional logic. In the following article these conflicts are summarily reviewed, with examples drawn from Bogotá and Medellín, in Colombia. These are then put in contrast with European practices, where intervention in the existing city has become the pivotal element of urban planning, but in a very different cultural, social and institutional context.

Universidad El Bosque, Bogotá, Colombia

carlos.jimenez.romer@gmail.com

Universidad de Boyacá, Facultad de Arquitectura y Bellas Artes, Tunja, Boyacá, Colombia

jmpiaggio@uniboyaca.edu.co

(Traduzione dallo spagnolo a cura di Juan Martín Piaggio)