

Direttore

Piero PEDROCCO
Università degli Studi di Udine

Comitato scientifico

Pier Paolo BALBO
Università di Roma La Sapienza

Margherita TING FA CHANG
Università degli Studi di Udine

Sandro FABBRO
Università degli Studi di Udine

Klaus R. KUNZMANN
Technische Universität Dortmund

Francesco Domenico MOCCIA
Università di Napoli Federico II

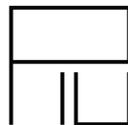
ENZO SIVIERO
Università IUAV di Venezia

Maurizio TIRA
Università degli Studi di Brescia

Dionisio VIANELLO
Centro Nazionale di Studi Urbanistici

Micael JAKOB
École Polytechnique Fédérale de Lausanne

INFRASTRUTTURE URBANISTICA E PAESAGGIO



La collana si propone di pubblicare i contributi di coloro che si occupano dei temi relativi alle interazioni tra il paesaggio, inteso come prodotto delle civiltà umane e quindi, oltre che rappresentato da pittori, poeti e letterati, analizzato ed interpretato da studiosi e scienziati di molteplici discipline, le infrastrutture, a rete e puntuali, viste nel loro più ampio senso di componenti caratterizzanti la struttura di un territorio secondo le necessità umane e l'urbanistica, vista sia come progettazione dello spazio urbanizzato, sia come disciplina della pianificazione coerente delle modificazioni del territorio, in senso architettonico, economico, amministrativo e normativo.

La collana pone, pertanto, al centro della sua attenzione, il rapporto strutturale, in senso statico, sistemico e dinamico, tra le tre dimensioni citate. Essa è volta a colmare il vuoto culturale relativo all'interazione tra parti compositive di un tutto che non può essere disgiunto, tentando la messa in relazione di saperi, articolati e complessi, che hanno come esito la promozione di civiltà a partire dalle competenze tecniche, sociali, politiche e culturali necessarie.

Antonio Galanti

La forma della città moderna

Temi, visioni, esperienze
nella cultura urbanistica angloamericana
del Novecento

II. Da Subtopia al New Urbanism





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXVII
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.giacchinoonoratieditore.it
info@giacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-0050-9

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: maggio 2017

a Lorenzo, Emma, Filippo, Wanda

9 Prefazione

Prima parte

Tra crisi urbana e dispersione metropolitana

19 Capitolo 1

Subtopia, l'utopia del sobborgo. Ian Nairn: *Outrage* (1955)

35 Capitolo 2

L'esplosione della metropoli. The Editors of Fortune: *The Exploding Metropolis* (1958)

Seconda parte

La percezione del paesaggio urbano e suburbano

55 Capitolo 1

Il paesaggio urbano come esperienza visiva. Gordon Cullen: *Townscape* (1961)

71 Capitolo 2

Crescita metropolitana ed estetica della forma suburbana. Christopher Tunnard e Boris Pushkarev: *Man-Made America: Chaos or Control?* (1963)

Terza parte

La città e l'automobile

91 Capitolo 1

Una città per le persone. Victor Gruen Associates: *A Greater Fort Worth Tomorrow* (1956)

107 Capitolo 2

La piccola Los Angeles nel Buckinghamshire. Richard Llewelyn-Davies Weeks & Partners: *Milton Keynes* (1967)

Quarta parte

Crescita urbana e pianificazione: bilanci e confronti

127 Capitolo 1

La suburbanizzazione negli Stati Uniti. Marion Clawson: *Suburban Land Conversion in the United States* (1971)

143 Capitolo 2

Il contenimento urbano in Inghilterra. Peter Hall et al.: *The Containment of Urban England* (1973)

159 Capitolo 3

Un confronto anglo-americano. Marion Clawson e Peter Hall: *Planning and Urban Growth: an anglo-american comparison* (1973)

Quinta parte

Quali forme urbane?

179 Capitolo 1

La qualità della forma urbana. Peter A. Stone, Susan Owens, Michael J. Breheny et al.: Costi, efficienza, vivibilità di differenti forme urbane (1973-1993)

195 Capitolo 2

Alternative di sviluppo urbano. Real Estate Research Corporation et al.: I costi dello sprawl (1974-2002)

Sesta parte

Le città sostenibili di domani, anzi di ieri

215 Capitolo 1

Il New Urbanism: dare forma alle comunità. Peter Katz et al.: *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community* (1994)

235 Capitolo 2

Verso un rinascimento urbano. Urban Task Force: *Towards an Urban Renaissance* (1999)

«Se siamo interessati ai valori umani non possiamo più permetterci né l'espansione di Suburbia né la congestione di Metropoli, e meno ancora una Suburbia congestionata». ¹ Il monito, largamente inascoltato, espresso a metà del secolo scorso da Lewis Mumford, rappresenta efficacemente la sintesi del dilemma sulla forma urbana oggetto delle molte riflessioni succedutesi nel corso del Novecento.

Non v'è dubbio come nel caso anglo-americano queste riflessioni e le derivate esperienze abbiano rappresentato la forma percepibile di un assai più ampio e intenso rapporto culturalmente, economicamente e socialmente simbiotico di mutuo apprendimento e insegnamento, del quale i due Paesi hanno storicamente beneficiato. ² L'interesse per una rassegna critica ordinata a restituire temi (i processi di urbanizzazione nelle loro dimensioni fisico-geografiche, economico-sociali, ambientali), visioni (le riflessioni teoriche su come orientare tali processi e governare i loro effetti) ed esperienze (la declinazione di quelle visioni in soluzioni concrete), ha più di una giustificazione.

La prima si lega alla constatazione che nel secolo scorso la città anglo-americana ha subito un ciclo complesso di trasformazioni segnato dal passaggio da un eccesso di concentrazione a una successiva intensa dispersione, molto più accentuata e meno ben controllata oltre oceano. E poiché (anche) gli urbanisti sono tanto creature del loro tempo quanto persone che danno forma all'ambiente, ³ se nei primi del Novecento molti di coloro che a vario titolo si occupavano di città – urbanisti, architetti, amministratori, riformatori, intellettuali – si affannavano nella ricerca di soluzioni per alleviare i mali che un eccesso di concentrazione aveva provocato, cento anni dopo si trovavano a approfondire lo stesso impegno nel tentare di arginare la dispersione metropolitana e le sue molte connaturate criticità.

Infatti, all'eccesso di concentrazione prodottosi nelle grandi città industriali di entrambi i Paesi a cavallo tra fine Ottocento e inizi del Novecento – in ragione di quelle forze centripete strumentalmente necessarie ad alimentare la Rivoluzione industriale – ha fatto seguito un altrettanto intenso quanto opposto processo di dispersione urbana, o *sprawl*, termine adottato per la prima volta nel 1937 da Earle Draper – allora responsabile della pianifica-

zione per la Tennessee Valley Authority – al fine di definire il fenomeno di incontrollata dispersione insediativa che si stava delineando negli Stati Uniti, poiché la semplice parola “diffusione” gli appariva troppo gentile per descrivere il peso degli effetti negativi dell’esplosione urbana in termini di qualità estetiche, efficienza dei servizi, valori sociali.⁴

Lo *sprawl* ha rappresentato il riflesso spaziale del passaggio da un’economia industriale a una largamente post-industriale che ha determinato un mutamento dei fattori di localizzazione urbana, ovverosia la perdita d’importanza dei tradizionali vantaggi della concentrazione, della prossimità tra imprese, della disponibilità d’infrastrutture urbane, causa anche la contemporanea crescita delle molte diseconomie da congestione delle aree centrali. Tutto ciò si è intrecciato con il consolidamento di stili di vita suburbani, in un processo auto-alimentante che ha prodotto la suburbanizzazione di attività, residenze, servizi.

Il ché introduce la seconda ragione d’interesse, ovverosia come queste trasformazioni abbiano anticipato un processo che si è manifestato nella crescita post-industriale di ogni Paese avanzato. Il fenomeno della suburbanizzazione ha riguardato soprattutto gli Stati Uniti – causa anche una maggiore crescita della popolazione, una diversa struttura urbana, una regolamentazione urbanistica meno restrittiva, nonché l’anticipato avvio dell’intensa motorizzazione di massa – ed è stato, specie dal secondo dopoguerra, governato con maggiore successo in Gran Bretagna.⁵ Tuttavia, a partire dagli anni Settanta ha caratterizzato anche le forme di crescita urbana nei Paesi dell’Europa continentale e non solo. Così il tradizionale paradigma della città europea come parte di una regolare armatura policentrica formata da numerosi centri urbani densi e compatti, di dimensioni non eccessive, vitali e ricchi di usi misti, è stato progressivamente messo in crisi dalle congenite innumerevoli criticità economiche, sociali e ambientale dello *sprawl* che, anticipate dal modello anglo-americano, avrebbero potuto, ben prima di quanto parzialmente avvenuto, essere assunte a riferimento per tentare un diverso orientamento della forma urbana.

La forma urbana può definirsi come un contenitore fisico (artificiale) di processi sociali – intesi come insieme di singoli comportamenti la cui somma produce esiti di rilevanza collettiva – in un contesto ambientale. Le innumerevoli relazioni tra queste componenti nonché le loro variazioni spaziotemporali hanno reso gli urbanisti consapevoli che se «prima diamo forma alle città, poi queste danno forma a noi».⁶ Un concetto non nuovo se già nel 1893 Henry Drummond – un brillante predicatore evangelico e teologo scozzese – affermava: «After all, though men make Cities, it is Cities which make men».⁷ Insomma, la forma urbana rappresenta l’involucro della vita delle persone, influenzandone in misura rilevante la complessiva qualità at-

traverso i condizionamenti, positivi o meno, che produce sui loro comportamenti, sull'efficienza dell'economia, così come sull'ambiente.

Negli ultimi decenni tutti i Paesi più avanzati hanno sperimentato un intenso sviluppo nella crescita di popolazione, mobilità e benessere, che hanno rispettivamente generato una domanda senza precedenti di suoli urbani, infrastrutture e servizi. Il risultato generalizzato è stato quello di un massiccio sviluppo insediativo che ha esercitato pressioni enormi sull'ambiente naturale e artificiale, non solo per l'intensità delle trasformazioni ma, soprattutto, per il modo in cui sono avvenute, avendo mal governato la rigenerazione delle città, non adeguatamente pianificato le loro espansioni, improvvidamente urbanizzato i loro territori metropolitani. Così, da almeno una quarantina d'anni la consapevolezza dei limiti che tali pressioni hanno raggiunto – e spesso superato – si è gradualmente accresciuta e se la fin troppo citata definizione di sviluppo sostenibile del Rapporto Brundtland ci ammoniva sulle responsabilità nei confronti delle generazioni future pur senza rinunciare al diritto alla ricerca del benessere presente, un antico e saggio proverbio ci ricorda che «non abbiamo ereditato la Terra dai nostri genitori ma l'abbiamo presa in prestito dai nostri figli».

La terza ragione d'interesse è connessa all'anticipazione delle soluzioni suggerite da tali dinamiche e praticate attraverso il recupero di quei principi sottesi alle migliori riflessioni ed esperienze sviluppate attorno ai temi della forma urbana, condotte specie nella prima metà del Novecento, oggetto di un interscambio dialettico di grande ricchezza tra concezioni ideali e realizzazioni concrete.⁸ Soluzioni alle quali oggi è possibile e necessario guardare per una riqualificazione dello spazio suburbano e un riequilibrio delle forme e del ruolo delle città a scala urbana, metropolitana e regionale, al contempo recuperando i valori storicamente costitutivi delle città europee continentali.

Nel suo studio sul contenimento urbano dell'Inghilterra nel secondo dopoguerra, Peter Hall osservava che agli urbanisti compete la responsabilità di dare forma alla vita della comunità attraverso piani e progetti fisici.⁹ Ciò implica di guardare al futuro senza ignorare il passato, anzi rivalutandolo. Molti studiosi, infatti, hanno sottolineato come le drastiche trasformazioni delle città e dei loro territori occorse negli ultimi decenni abbiano paradossalmente stimolato l'interesse verso riflessioni ed esperienze sulle forme urbane antecedenti quelle stesse trasformazioni, accrescendo il rispetto per la tradizione di pianificazione che le ha generate.¹⁰ Talché dalla metà degli anni Novanta, quando si è iniziato ad attribuire al sistema della pianificazione urbanistica un ruolo vitale per la sostenibilità attraverso un maggiore controllo degli usi del suolo e un utilizzo più ragionevole delle risorse¹¹ – postulando a tal fine una migliore gestione delle dinamiche della forma urbana – la trasferibilità al presente di quelle visioni ed esperienze del passato è divenuta fonte d'ispirazione. Oggi è testimoniata dalle buone pratiche diretta-

mente riconducibili ai principi all'origine di quelle riflessioni, mentre è opinione condivisa che questi potranno rappresentare anche in prospettiva la migliore opportunità per dare forma a un futuro più vivibile. Non è un caso che importanti storici dell'urbanistica concordino nel considerare, ad esempio, che i valori intrinseci dei concetti ordinatori della *Garden City* howardiana echeggeranno ampiamente anche in futuro grazie alla loro eredità, riassumibile in un semplice «approccio di buonsenso alla crescita urbana».¹² Insomma, le soluzioni di ieri ai problemi di oggi per dare una forma migliore al domani.

Il percorso individuato a seguito di queste osservazioni, tra i molti possibili, si snoda attraverso la restituzione critica di opere ed esperienze che rappresentano imprescindibili riferimenti anche per meglio comprendere come il sapere urbanistico sulla forma della città e il suo controllo si sia evoluto nell'arco del secolo appena trascorso, non rinunciando a far emergere quell'intricato e continuo dialogo transatlantico nella cultura urbanistica anglo-americana che ne ha così caratterizzato teorizzazioni e pratiche.¹³ Se il contenuto delle opere esaminate spesso sorprende perché posseggono quella non comune qualità di poter essere lette anni, o decenni, dopo essere state scritte e riuscire a farci meglio comprendere il presente, le esperienze concrete che hanno tradotto quei principi in buone pratiche – anche quando hanno rappresentato frammenti quantitativamente irrilevanti – sono state tuttavia assunte dall'urbanistica contemporanea a paradigmi di ciò che oggi definiamo “sostenibilità” in ragione del loro valore testimoniale.

Un valore accentuato dalla constatazione che nel passaggio da quella visione progressista così intrisa di riformismo sociale che aveva permeato la riflessione attorno alle questioni urbane dal primo Novecento – cercando di disegnare, se possibile, un mondo migliore – al successivo consolidamento dell'urbanistica “istituzionale”, gli urbanisti sembrano aver smesso di credere che possa esistere una soluzione al problema urbano, causa una generale «perdita di fiducia nella realtà di un bene o scopo comune che possa diventare il fondamento della vita urbana».¹⁴

Non a caso già a metà degli anni Venti Lewis Mumford così sintetizzava le contrapposte interpretazioni dell'ambiente urbano che – nell'oramai matura città industriale – distinguevano le diverse visioni sul significato e il ruolo della città:

Una città esiste per favorire la vita dei suoi cittadini? Oppure i cittadini esistono al fine di aumentare la dimensione, l'importanza e il fatturato commerciale della città? Questa è la vera domanda che si cela dietro a ogni piano urbanistico: non vi è compromesso tra questi due punti di vista.¹⁵

La forma dello sviluppo urbano, osservava Kevin Lynch, influenza in misura critica un sorprendente numero di problemi, in ragione della disposizio-

ne di edifici e insediamenti, della localizzazione delle attività, della organizzazione delle reti di mobilità. Ma ci sono problemi ancor più sottili, quasi impercettibili che si legano alle forme di crescita contemporanea, talché per fronteggiare queste difficoltà occorre partire da una valutazione della gamma di possibili alternative, assumendo – pur arbitrariamente – che la forma della metropoli possa essere plasmata come desiderato, talché:

È necessario imparare ciò che è desiderabile quanto studiare ciò che è possibile: agire senza scopo può essere inutile quanto l'idealismo senza potere. Persino la gamma delle cose possibili può essere estesa da una maggiore conoscenza di ciò che è desiderabile.¹⁶

Questo secondo volume inizia raccontando dell'invincibile espansione suburbana che a partire dai primi anni Cinquanta si afferma con intensità crescente in entrambe le nazioni e innesca un'articolata riflessione attorno agli effetti delle forme insediative disperse – così come sull'importanza della pianificazione e della progettazione urbana – cui il fenomeno della motorizzazione di massa contribuisce largamente ed al quale è dedicata la restituzione di due progetti paradigmatici del rapporto tra la città e l'automobile. A seguire, il bilancio sulla crescita urbana postbellica ed il suo raffronto transatlantico che avviano una profonda riflessione sulle criticità indotte dalla dispersione e sulla necessità di recupero del ruolo e del significato delle città, culminato, allo scadere del XX secolo, con la riaffermazione di nuovi principi guida per le città di domani, che così tanto somigliano a quelli immaginati e talvolta concretamente perseguiti nelle città di ieri.

L'auspicio – ad evitare il rischio evocato da Mumford con riferimento all'opera di Howard il cui destino, ricordava, era stato come per tutti i grandi classici quello di essere molto citata ma poco letta – è che il lettore sia invogliato ad affrontare in prima persona le opere originali qui raccontate, poiché per ricchezza di contenuti, implicazioni e prospettive meritano certamente ulteriore approfondimento.

Note

1. MUMFORD L. (1961) *La città nella storia*, Etas Kompass, Milano, p. 634; *ed. or. The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, Harcourt Brace & World, New York, 1961.
2. RODGERS D.T. (1998) *Atlantic Crossing: Social Politics in a Progressive Age*, Belknap Harcard, Cambridge Massachusetts and London.
3. BIRCH E.L. (2009) *From Townsite to Metropolis*, in HACK G., E.L. BIRCH, P.H. SEDWAY e M.J. SLIVER, eds., *Local Planning. Contemporary Principles and Practice*, ICMA Press, Washington D.C., p. 3.
4. DRAPER E. (1937) *New Horizons in Planning*, Proceedings of the National Planning Conference, American Society of Planning Officials, Chicago, p. 47.
5. CLAPSON M. (2003) *Suburban Century. Social Change and Urban Growth in England and the USA*, Berg, Oxford.
6. GEHL J. (2010) *Cities for People*, Island Press, Washington, p. 9.
7. DRUMMOND H. (1893) *The City Without a Church: An Address*, J. Pott, New York, p. 14.
8. CORDUA C.H., ed. (2010) *Manifestoes and Transformations in the Early Modernist City*, Ashgate, Farnham, pp. 1-5.
9. HALL P., H. GRACEY, R. DREWETT e R. THOMAS (1973) *The Containment of Urban England*, vols. 1 & 2, Allen and Unwin, London, vol. 1, p. 111.
10. FISHMAN R., ed. (2000) *The American Planning Tradition. Culture and Policy*, The Woodrow Wilson Center Press, Washington D.C., pp. 1-29.
11. DETR (1998) *Planning for Sustainable Development: Towards better Practice*, Department of the Environment Transport and the Regions, London.
12. FISHMAN R. (1998) "Howard and the Garden", *Journal of the American Planning Association*, vol. 64, n. 2; SCHAFFER D. (1998) "Reality counts", *Journal of the American Planning Association*, vol. 64, n. 2.
13. Cfr.: CLAPSON M. (2013) *Anglo-American Crossroads. Urban Research and Planning in Britain, 1940-2010*, Bloomsbury Academic, London; HUGHES M. (1971) *The Letters of Lewis Mumford and Frederic J. Osborn. A Transatlantic Dialogue, 1938-1970*, Adams & Dart, Bath; PARSONS K.C. (2002) "British and American Community Design: Clarence Stein's Manhattan Transfer, 1914-1974", in K.C. PARSONS e D. SCHUYLER (2002) *From Garden City to Green City. The Legacy of Ebenezer Howard*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, pp. 131-158.
14. FISHMAN R. (1977) *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, Basic Books, New York, pp. 6-7.
15. MUMFORD L. (1925) "Realities Versus Dreams", *Journal of the American Institute of Architects*, vol. 13, n.6, p. 199.
16. LYNCH K. (1990) "The Pattern of the Metropolis", in T. BARARJEE e M. SOUTHWORTH, eds., *City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, p. 47.

PARTE I
TRA CRISI URBANA E DISPERSIONE METROPOLITANA

Nel 1955 la prestigiosa rivista britannica «Architectural Review» pubblicava un numero speciale – curato dal giovanissimo critico dell’architettura Ian Nairn (1930-1983) – dal titolo emblematico: “Outrage”.

Si trattava di un’appassionata valutazione delle offese al paesaggio inglese prodotte da un’irragionevole commistione di elementi di trasformazione la cui somma stava producendo ciò che l’autore definì “Subtopia”, una sconsigliata trasformazione dell’ambiente suburbano in una visione utopica del sobborgo i cui supposti benefici venivano progressivamente cancellati man mano che la disordinata dispersione avanzava e l’insensata e monotona ripetizione di schemi di urbanizzazione e moduli abitativi speculativi rischiavano di trasformare l’intera Gran Bretagna in un indistinto, amorfo paesaggio. All’opera fornì un contributo importante Gordon Cullen (1914-1994), un’esperienza che certamente rappresentò al tempo stesso uno stimolo e una fondamentale tappa per la successiva stesura del suo notissimo *Townscape* (cfr. Parte II, Cap. 1).

Gli effetti della pubblicazione di *Outrage* e, subito dopo, di *Counter-Attack Against Subtopia* – in cui la critica alla dispersione incontrollata della città fu affrontata in termini altrettanto appassionati ma più propositivi – si riverberarono non solo sulle riflessioni disciplinari attorno alla ricostruzione post-bellica britannica – affidata allora in massima parte al gigantesco programma di sviluppo delle *new towns* come principale strumento di contenimento urbano (cfr. Vol. 1, Cap. 11) – ma varcando l’atlantico influenzarono il pensiero urbanistico di altri studiosi allora altrettanto impegnati nelle medesime riflessioni, ad esempio Jane Jacobs, che alcuni anni più tardi avrebbe riconosciuto a Nairn il ruolo fondamentale svolto nell’orientare la pubblica attenzione attorno alle questioni del destino delle città.

Se negli Stati Uniti *Outrage* e *Counter-Attack* ricevettero incoraggiamento e attenzione da parte di studiosi, cittadini e associazioni varie, un’accoglienza entusiastica fu loro riservata da William H. Whyte (1917-1999) allora redattore della prestigiosa rivista economica «Fortune Magazine» e autore dell’appena pubblicato *The Organisation Man*, divenuto rapidamente un best seller con due milioni di copie vendute. Whyte in seguito, lavorando per

la City Planning Commission di New York, si sarebbe interessato ai rapporti fra comportamenti delle persone e forma della città, una ricerca culminata nella pubblicazione di *Social Life of Small Urban Spaces*, opera praticamente coeva alla traduzione in inglese dell'altrettanto celebrata *Life Between Buildings* di Jan Gehl.

Nel 1957 Whyte chiese a Nairn e Cullen di contribuire con un saggio fotografico a un articolo di Jane Jacobs (1916-2006) intitolato "Downtown is for People", a chiusura di *The Exploding Metropolis*, opera edita in volume nel 1958 e in precedenza apparsa come numero speciale della rivista. Sebbene aspramente criticata da urbanisti e architetti per il suo approccio considerato troppo giornalistico ed energico, lo stile si giustificava ampiamente per un periodico letto da una vasta maggioranza delle persone più influenti del Paese che doveva forzatamente affrontare le questioni urbane secondo una prospettiva divulgativa. Una visione che nella prefazione alla ristampa del 1993 Sam Bass Warner Jr. – uno dei maggiori storici della città e autore di testi fondamentali per comprendere gli effetti dei processi di urbanizzazione sulle forme urbane nel contesto statunitense – così descrisse:

Gli autori, allora giovani redattori della prestigiosa rivista economica nazionale *Fortune*, erano pieni di convinzioni, speranze e frustrazioni nel momento in cui le metropoli autostradali di oggi si stavano iniziando a manifestare. Come accade per l'inizio di qualsiasi cosa, le tensioni fra le promesse sul futuro non realizzatesi e le ansietà generate dai limitati risultati del presente pervadono il libro. Durante gli anni Sessanta e Settanta le peggiori paure espresse dagli autori sia sulla natura delle trasformazioni dei centri urbani sia sullo *sprawl* suburbano si sono concretizzate. Ancora, negli anni più recenti la loro risposta alle immense trasformazioni delle città americane si è dimostrata essere l'avanguardia degli attuali movimenti per la conservazione delle città e per una corretta progettazione urbana.

Dunque un'opera appassionata, capace di anticipare sia i problemi del declino urbano che dello *sprawl* suburbano (due facce della stessa medaglia) attraverso una serie di saggi critici che toccavano i diversi temi della questione: il rinnovo urbano dei *downtown* e la minaccia di distruzione del loro delicato tessuto fisico, economico e sociale, così essenziale per la vitalità delle città; l'irrisolta questione degli *shums*; il rapporto conflittuale fra la città e l'automobile; il ruolo delle amministrazioni locali nel governo delle trasformazioni urbane; il fenomeno impazzito dello *sprawl* e il connesso consumo di risorse naturali.