

EDA

QUADERNI DI ARCHITETTURA

31

Direttore

Olimpia NIGLIO

Kyoto University

Comitato scientifico

Taisuke KURODA

Kanto Gakuin University, Yokohama, Japan

Rubén HERNÁNDEZ MOLINA

Universidad Nacional, Bogotá, Colombia

Alberto PARDUCCI

Università degli Studi di Perugia

Pastor Alfonso SANCHEZ CRUZ

Universidad Autónoma “Benito Juárez”, Oaxaca, México

Enzo SIVIERO

Università IUAV di Venezia

Alberto SPOSITO

Università degli Studi di Palermo

Karin TEMPLIN

University of Cambridge, UK

Comitato redazionale

Giuseppe DE GIOVANNI

Università degli Studi di Palermo

Marzia MARANDOLA

Sapienza Università di Roma

Mabel MATAMOROS TUMA

Instituto Superior Politécnico “José A. Echeverría”, La Habana, Cuba

Alessio PIPINATO

Università degli Studi di Padova

Bruno PELUCCA

Università degli Studi di Firenze

Chiara VISENTIN

Università degli Studi di Pisa, Campus di Lucca

EDA

QUADERNI DI ARCHITETTURA



La collana editoriale Esempi di Architettura nasce per divulgare pubblicazioni scientifiche edite dal mondo universitario e dai centri di ricerca, che focalizzino l'attenzione sulla lettura critica dei progetti. Si vuole così creare un luogo per un dibattito culturale su argomenti interdisciplinari con la finalità di approfondire tematiche attinenti a differenti ambiti di studio che vadano dalla storia, al restauro, alla progettazione architettonica e strutturale, all'analisi tecnologica, al paesaggio e alla città.

Le finalità scientifiche e culturali del progetto EDA trovano le ragioni nel pensiero di Werner Heisenberg Premio Nobel per la Fisica nel 1932.

È probabilmente vero, in linea di massima, che nella storia del pensiero umano gli sviluppi più fruttuosi si verificano spesso nei punti d'interferenza tra diverse linee di pensiero. Queste linee possono avere le loro radici in parti assolutamente diverse della cultura umana, in diversi tempi ed in ambienti culturali diversi o di diverse tradizioni religiose; perciò, se esse veramente si incontrano, cioè, se vengono a trovarsi in rapporti sufficientemente stretti da dare origine ad un'effettiva interazione, si può allora sperare che possano seguire nuovi ed interessanti sviluppi.

Antonio Galanti

La forma della città moderna

Temi, visioni, esperienze
nella cultura urbanistica anglo-americana del Novecento

Vol. I. Da Coketown alle new towns



Copyright © MMXIV
ARACNE editrice int.le S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Quarto Negroni, 15
00040 Ariccia (RM)
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-7740-5

*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: dicembre 2014

a Lorenzo, Emma, Filippo, Wanda

Indice

<i>Prefazione</i>	p.	9
PARTE I		
LE CITTÀ DEL LAISSEZ-FAIRE	p.	15
1 Vita e lavoro nella metropoli industriale vittoriana	»	17
<i>Charles Booth:</i> <i>Life and Labour of the People in London</i> (1886-1903)		
2 Lo slum newyorkese di fine Ottocento	»	33
<i>Jacob Riis:</i> <i>How the Other Half Lives</i> (1890)		
PARTE II		
LE CITTÀ DEL PATERNALISMO	p.	49
3 Un mondo (quasi) perfetto	»	51
<i>George Pullman:</i> <i>la company town di Pullman, Chicago</i> (1880)		
4 Esperimenti di comunità ideali	»	67
<i>William Hesketh Lever e George Cadbury:</i> <i>i villaggi giardino industriali di Port Sunlight e Bournville</i> (1888-1905)		
PARTE III		
LE CITTÀ GIARDINO	p.	83
5 Dal parco urbano al sobborgo giardino	»	85
<i>Frederick Law Olmsted:</i> <i>il sobborgo giardino di Riverside</i> (1868)		
6 Fra teoria e pratica	»	101
<i>Ebenezer Howard e Raymond Unwin:</i> <i>dalla Garden City ai garden suburbs</i> (1898-1930)		

PARTE IV	
LE CITTÀ DI DOMANI	p. 117
7 Cento nuove città giardino per la Gran Bretagna	» 119
<i>New Townsmen:</i> <i>New Towns after the War. An Argument for Garden Cities</i> (1918)	
8 I sobborghi, la speranza della città	» 135
<i>Harlan Paul Douglass:</i> <i>The Suburban Trend</i> (1925)	
PARTE V	
LE CITTÀ SATELLITE	p. 151
9 Città satellite e pianificazione regionale	» 153
<i>Charles Benjamin Purdom:</i> <i>The Building of Satellite Towns</i> (1925)	
10 Le new towns del New Deal	» 169
<i>Rexford Guy Tugwell:</i> <i>le Greenbelt Towns</i> (1935-1936)	
PARTE VI	
LE CITTÀ NUOVE	p. 185
11 Le new towns britanniche	» 187
<i>Frederic J. Osborn e Arnold Whittick:</i> <i>The New Towns. The Answer to Megalopolis</i> (1963)	
12 Le new towns americane	» 203
<i>Robert E. Simon Jr. e James W. Rouse:</i> <i>le città nuove di Reston e Columbia</i> (1961-1963)	

Prefazione

«Se ci interessano i 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 agli inizi degli anni Sessanta del secolo scorso da Lewis Mumford – discepolo americano del biologo e urbanista scozzese Patrick Geddes, uno dei padri fondatori dell'urbanistica moderna – rappresentava efficacemente la sintesi del dilemma sulla forma urbana oggetto delle molte riflessioni succedutesi nel corso del Novecento.

Non v'è dubbio che 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 beneficiato². L'interesse per una rassegna critica sulla questione, 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 al fatto che la città anglo-americana ha subito nel corso del Novecento 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 nel caso americano. Gli urbanisti, osservava Birch, sono tanto creature del loro tempo quanto persone che danno forma all'ambiente³. Così, 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*. Il termine fu adottato per la prima volta nel 1937 da Earle Draper, allora responsabile della pianificazione per la Tennessee Valley Authority, per definire il fenomeno di incontrollata dispersione insediativa che si stava delineando negli Stati Uniti, rimarcando quanto la parola “diffusione” fosse troppo “gentile” per descrivere gli effetti negativi dell’esplosione urbana in termini di qualità estetiche, efficienza dei servizi, valori sociali⁴.

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. Ciò è 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. 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.

In questa dinamica, che ha visto progressivamente ridursi la vitalità economico-sociale dei grandi centri urbani, i sobborghi hanno accumulato forza grazie alla suburbanizzazione delle classi più affluenti che, trasferendo la propria capacità di spesa e di apporto fiscale, contribuivano a generare quell’*inner city problem* che anche le città europee continentali avrebbero in seguito sperimentato, affette dalle medesime logiche dispersive.

Il ché introduce la seconda ragione d’interesse, ovverosia come queste trasformazioni abbiano appunto 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 Bretagna⁵. Tuttavia, dagli anni Settanta ha caratterizzato anche le forme di crescita urbana nei Paesi dell’Europa continentale e non solo⁶. Così, il tradizionale paradigma della città europea, contraddistinto da una regolare armatura policentrica formata da numerose città dense e compatte, di dimensioni non eccessive, vitali e ricche 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 potu-

to, ben prima di quanto parzialmente avvenuto, essere assunte a riferimento per un orientamento diverso della forma urbana⁷.

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. Talché le innumerevoli relazioni tra componenti fisiche, sociali, ambientali, nonché le loro variazioni spazio-temporali, hanno reso gli urbanisti consapevoli che se «prima diamo forma alle città, poi queste danno forma a noi»⁸. Un concetto non nuovo se già nel 1893 Henry Drummond – brillante predicatore evangelico e teologo scozzese – affermava: «After all, though men make Cities, it is Cities which make men»⁹. Così, la forma urbana rappresenta l'involucro della vita delle persone, influenzandone in misura rilevante la complessiva qualità attraverso i condizionamenti, positivi o meno, che produce sui loro comportamenti così come sull'ambiente.

Negli ultimi decenni tutti i Paesi più avanzati hanno sperimentato uno sviluppo intensissimo 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. Così, da almeno una quarantina d'anni la consapevolezza dei limiti che tali pressioni hanno raggiunto – e spesso superato – si è enormemente 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 presente¹⁰, un ben più antico 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 infine 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 tra concezioni ideali e realizzazioni concrete di grande ricchezza¹¹. 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 re-

cuperando 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 fisici¹². 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 generate¹³.

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 risorse¹⁴, 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 direttamente riconducibili ai principi all'origine di quelle riflessioni, mentre è opinione condivisa che essi 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 buon senso alla crescita urbana»¹⁵. Insomma, le soluzioni di ieri ai problemi di oggi per dare una forma migliore al futuro.

Il percorso così delineato, 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 ed esperienze¹⁶. Se il contenuto delle opere esaminate spesso sorprende perché posseggono quella non comune qualità di poter essere lette anni, o magari decenni, dopo essere state scritte e riuscire a farci meglio comprendere il presente, le esperienze concrete che hanno declinato quei principi in buone pratiche – anche quando hanno rappresentato frammenti quantitativamente irrilevanti – sono state tuttavia assunte

dall'urbanistica contemporanea a paradigmi di 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»¹⁷. Non a caso già a metà anni Venti Lewis Mumford così sintetizzava le contrapposte interpretazioni dell'ambiente urbano che, nell'ormai 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 vista¹⁸.

La forma dello sviluppo urbano, osservava Kevin Lynch, influenza in misura critica un sorprendente numero di problemi, in ragione della disposizione di edifici e insediamenti, della localizzazione delle attività, dell'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, pertanto:

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 desiderabile¹⁹.

Poiché per comprendere il Novecento è opportuno partire da ciò che è accaduto nel secolo precedente, questo primo volume inizia raccontando di città insostenibili, in particolare delle condizioni di vita di larga parte degli abitanti delle grandi metropoli industriali di fine Ottocento, per chiudersi con le sperimentazioni del decentramento pianificato condotte attraverso la realizzazione di nuove città, predicato per decenni e praticato con maggior successo solamente dal secondo dopoguerra, specie in Gran Bretagna, rispetto a quanto, pur limitatamente tentato, negli Stati Uniti.

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, a cura di, *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 EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2006) *Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge*, Report 10/2006, Copenhagen.
- ⁷ GALANTI A. (2012) *L'età suburbana: oltre lo sprawl*, Aracne Editrice, Roma.
- ⁸ GEHL J. (2010) *Cities for People*, Island Press, Washington, p. 9.
- ⁹ DRUMMOND H. (1893) *The City Without a Church: An Address*, J. Pott, New York, p. 14.
- ¹⁰ WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (1987) *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford.
- ¹¹ CORDUA C.H., a cura di (2010) *Manifestoes and Transformations in the Early Modernist City*, Ashgate, Farnham, pp. 1-5.
- ¹² 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.
- ¹³ FISHMAN R., a cura di (2000) *The American Planning Tradition. Culture and Policy*, The Woodrow Wilson Center Press, Washington D.C., pp. 1-29.
- ¹⁴ DETR (1998) *Planning for Sustainable Development: Towards better Practice*, Department of the Environment Transport and the Regions, London.
- ¹⁵ 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.
- ¹⁶ Si vedano a titolo di esempio: 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.
- ¹⁷ FISHMAN R. (1977) *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, Basic Books, New York, pp. 6-7.
- ¹⁸ MUMFORD L. (1925) "Realities Versus Dreams", *Journal of the American Institute of Architects*, vol. 13, n.6, p. 199.
- ¹⁹ LYNCH K. (1990) "The Pattern of the Metropolis", in T. BARARJEE e M. SOUTHWORTH, a cura di, *City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, p. 47.

PARTE I

LE CITTÀ DEL LAISSEZ-FAIRE

Nel corso dell'Ottocento, a seguito della Rivoluzione industriale avviatasi nel secolo precedente, iniziò la più intensa trasformazione urbana che il mondo avesse mai conosciuto e le città cominciarono ad aumentare sia di numero sia di dimensione.

L'innovazione originata dalla disponibilità di nuove forme di energia, se da un lato imponeva un abbandono dell'organizzazione sparsa della produzione e il suo addensamento nelle grandi officine delle città – dove maggiormente si concentravano tecnologie e capitali ed era possibile sfruttare la presenza di mano d'opera e più in generale fruire dei vantaggi di diverse forze centripete alla base del processo di urbanizzazione – dall'altro alimentava l'afflusso di mano d'opera espulsa dalle zone rurali. Man mano che le innovazioni tecnologiche contribuivano ad aumentare la produttività agricola e le macchine a vapore – installate anche sulle locomotive e sulle navi – rendevano possibile il trasporto del carbone necessario al funzionamento delle macchine, a grande scala e rapidamente si consolidava quel circolo virtuoso grazie al quale la Rivoluzione industriale alimentò il proprio sviluppo.

In Europa, tra il 1800 e il 1910 gli abitanti delle città crebbero da 19 a 127 milioni, aumentando di 6,7 volte rispetto al raddoppio della popolazione nel suo complesso, portando il tasso di urbanizzazione dal 12,3% al 40,7%.

Negli Stati Uniti, tra il 1860 e il 1910 la popolazione delle città passò da 6,2 a 42 milioni di abitanti, aumentando – in soli cinque decenni – di 6,8 volte (mentre quella complessiva triplicava) facendo crescere così la quota di residenti nelle città dal 19,7% al 45,6%.

*Come osservò Lewis Mumford «l'industrialismo creò il peggiore ambiente urbano che il mondo avesse mai visto», talché alla fine dell'Ottocento ogni città Occidentale possedeva, pur proporzionalmente, le stesse caratteristiche archetipe della Coketown descritta nel 1854 da Charles Dickens in *Hard Times*.*

Londra e New York ne rappresentarono gli indiscussi paradigmi. Qui due grandi e assai diversi riformatori sociali alimentarono con le loro opere una più generalizzata consapevolezza attorno alle drammatiche condizioni di vita di larghe masse di lavoratori e stimolarono in tal modo l'avvio di politiche pubbliche d'intervento per la risoluzione dei problemi abitativi e più in generale d'igiene urbana.

*Nella metropoli vittoriana, a fine Ottocento la maggiore città del pianeta – l'inferno diceva allora Percy Bysshe Shelley, uno dei maggiori poeti romantici inglesi, è una città assai simile a Londra – la monumentale inchiesta *Life and Labour of the People in London*, finanziata e condotta dal ricco mercante e armatore di Liverpool Charles Booth (1886-1903), rappresentò il primo esempio di indagine sociale moderna. Un'opera che fu molto apprezzata dallo stesso Patrick Geddes per il rigoroso metodo scientifico adottato, incentrato sull'uso della statistica, nonché per un'efficace restituzione cartografica dei risultati capace di esaltare la rappresentazione della segregazione sociale e spaziale dell'enorme città industriale.*

*Assai differente, ma certo non meno importante, la figura di Jacob Riis (1849-1914) che giunto a New York come un giovane e disperato immigrato danese, dopo vent'anni si guadagnò sul campo la stima, l'amicizia e il supporto di Theodore Roosevelt – che di lì a pochi anni sarebbe divenuto il ventiseiesimo presidente degli Stati Uniti – nella sua battaglia contro gli slums. Una dura attività che portò alla pubblicazione di *How the Other Half Lives*, opera in cui Riis sintetizzò con drammatica intensità – visivamente enfatizzata dalle sue famose fotografie – la vita nei tenements, gli enormi caseggiati in cui le persone vivevano drammaticamente ammassate, in quella che si stava avviando a diventare la più grande città al mondo e ove le condizioni di vita dei due terzi della popolazione erano, se possibile, ancor peggiori che a Londra.*