

★ IL CICERONE ★

QUANDO CHICAGO
FACEVA SCUOLA

DI ANGIOLO BANDINELLI

TRA il 1880 e il 1890 — cioè per un breve intenso periodo di circa vent'anni — Chicago fu in piena crisi di crescita e sviluppo. La vecchia città necessitava, tra l'altro, di un centro direzionale delle attività economiche dotato di quelle attrezzature necessarie (banche, grandi magazzini ed uffici) che sono la caratteristica dei centri cittadini ottocenteschi. Per una fortunata serie di coincidenze, i magnati del "big business" locale dovettero essere persone notevolmente aperte alle nuove idee, e gli architetti locali di idee non mancavano affatto; così il Loop, cioè appunto la zona degli affari di Chicago, divenne in breve il più cospicuo insieme di edifici di tutta l'America e probabilmente anche d'Europa.

La città di Chicago aveva ottime tradizioni edilizie: qui era nata e si era sviluppata la struttura lineare detta "a pallone", una bella conquista tecnologica del primo Ottocento, e qui si era applicato con rigore il sistema viario a reticolo, sui presupposti della massima semplificazione costruttiva. Non deve stupire perciò se proprio a Chicago si elaborò, in questo ventennio, una serie di notevolissime ricerche sulle strutture in acciaio e sulla tipologia edilizia cittadina. Holabird e Roche, Burnham e Root, Sullivan e Adler e, prima, Le Baron Jenney, furono gli artefici di una rivoluzione le cui conseguenze maturarono assai più tardi, in Europa come in America, nell'epoca del razionalismo pieno.

L'architettura della "scuola" di Chicago era la prima architettura razionale moderna; razionale, cioè funzionale, nella rispondenza più esatta possibile tra schema costruttivo ed esigenze d'utilizzazione. Ciò significava una tipizzazione per classi di edifici assai marcata ed insieme la possibilità di impiegare elementi semplici e facilmente intercambiabili, così da consentire la loro fabbricazione in grande serie. Gli hotel, le banche, i grandi magazzini assumevano le note fisionomie caratteristiche e standardizzate, immediatamente identificabili anche da lontano: ma venivano edificati con una serie di strutture assai limitate, aventi come unità di base la trave di acciaio. E tuttavia questa architettura "normalizzata", razionale fino all'estremo, nasceva nell'ambito di forme che non è improprio designare come organiche. Il teorico del movimento di Chicago fu Louis Sullivan, l'architetto cui si devono alcuni degli edifici più belli della città.

Nel suo studio fu formulato il famoso slogan della forma che segue la funzione; ma Sullivan accoglieva e sviluppava idee ancora più avanzate e radicali: nel germe di ogni cosa — diceva — è insito tutto intero il ritmo del suo crescere ulteriore e la stessa forma dell'individuo completo e maturo; ogni altra forma che gli sopravvenga dall'esterno non può essere che posticcia. Queste teorie non erano nuove al romanticismo americano: Thoreau, Emerson ed il meno noto Horace Greenough profetizzavano con un linguaggio analogo la necessità di un adeguamento dell'uomo ad una vita più aderente alla natura. Può sembrare essere strano che esse fiorissero in una città ed in un ambiente come Chicago, piuttosto eccentrico rispetto alla tradizione dell'est e ai suoi movimenti. La cosa può forse spiegarsi con il fatto che esse si sovrapposero ad un'altra tradizione americana che in quell'epoca giusto andava trasformandosi in mito: la tradizione di una America capace di superare gli europei sul terreno della produzione di oggetti lavorati. Fin dall'epoca della grande esposizione universale di Parigi, alcuni osservatori avevano notato che alcuni oggetti di grande produzione esposti nel padiglione americano superavano di molto in bellezza, efficienza e funzionalità quelli di produzione europea; e il tedesco Julius Lessing nel 1878 poteva esclamare di aver ricevuto da una mostra di arte americana la stessa vivace impressione estetica che ci si poteva aspettare in una mostra di opere d'arte. Essendo Chicago, alla fine del secolo, la città dove la tecnologia dell'industrialismo era più avanzata, non è im-

probabile che Sullivan abbia unito, con la sua arte, le due tradizioni, quella più squisitamente romantica e l'altra, nata sul terreno della produzione industriale. L'accostamento era indubbiamente efficace e suggestivo.

A Sullivan fu concesso solo in parte di vivere e lavorare entro le forme da lui stesso create. Una recente biografia di Albert Bush-Brown, pubblicata dal "Saggiatore" (Milano) nella sua bella collana di architettura, insiste molto sul destino tragico di questo maestro. In un giro di anni brevissimo, l'esplosione edilizia di Chicago veniva di nuovo rinserata entro le pastoie di un nuovo e tenace eclettismo e Sullivan era costretto alla più ingrata solitudine. Personalmente, egli era forse anche uno spirito un po' debole, idillico e sensibile; non riuscì a resistere polemicamente ai tempi avversari e si spense solitario e disilluso. Una delle sue più belle creazioni è però di questo periodo: è un'opera di intenso lirismo, ricca di una decorazione policroma preziosa in bronzo e smalti. Essa testimonia quanto curiosamente ambigua sia la strada della modernità e dell'invenzione poetica. Nel momento della sua splendente maturità e del successo sociale, Sullivan aveva proceduto per gradi, su una via obbligata, forzando insieme elementi spesso contrastanti l'uno con l'altro che solo raramente raggiungono l'equilibrio. Nella piccola banca di Owatonna — una cittadina del Middle-west non certo ambiziosa di modernismi — di colpo viene superato il dato naturalistico ed il moralismo che ad esso è connesso: lo spazio architettonico perfettamente conquistato e risolto, conclude tutte le sperimentazioni, la via di mezzo non serve a niente, quando non è la peggiore di tutte. I nemici degli alberi attaccano da varie posizioni. Sul piano estetico-paesistico si avventurano a dire che «non sono gli alberi a costituire il paesaggio, ma essi piuttosto ne ostacolano la visuale» (!), si scandalizzano dell'intransigenza degli amici degli alberi, ironizzando sul loro accanimento nel voler salvare il verde e gli alberi sempre e soltanto (!) ai lati delle strade, e li accusano di "partito preso"; a questo livello di discussione i difensori degli alberi hanno facile gioco. Gli avversari fanno allora ri-

ANGIOLO BANDINELLI



Mosca. Un paesaggista sulle rive del Volga.



Parigi. Il ritratto degli sposi.

STRADE E NATURA

L'ALBERO
DIFESO

DI ANTONIO CEDERNA

coro alla mozione degli affetti: come gli sventurati dei centri storici mascherano gli scopi della speculazione urbanistica, il pensiero igienico ignorando volutamente o ingenuamente tutto quanto l'urbanistica può fare per il risanamento e il restauro, così i dendrofiti affermano che «la vita umana è da mettersi avanti alle fiamme dei poeti e degli amanti del pittoresco», fino a scagliare anatemi di ispirazione futuristico-fascistoidi come il seguente: «Basta con la poesia, coi panorami, coi verdi: gli alberi sono gli unici responsabili del numero elevatissimo di incidenti». Al che gli amici degli alberi controbattono

semplicemente che non è mai fatta nessuna statistica seria, e quelle pochissime esistenti (riportate dalla stessa rivista "L'Automobile" del marzo del 1960, da "Le Strade" del Touring Club, febbraio 1961, da "Medicina Sociale", del giugno 1961, e già citate da noi sul "Mondo" del 13 marzo scorso), stanno a dimostrare esattamente il contrario. Su un piano più tecnico, infine, i nemici degli alberi sostengono che d'inverno la caduta delle foglie rende visuale la strada, che la presenza dei filari di piante restringe psicologicamente la strada sospingendo verso il centro l'automobilista, che d'estate l'alternarsi di ombra e luce provoca un fastidioso "battimento", fino a rendere stralzo chi guida, e riducendolo "col nervi a pezzi". A questi argomenti gli amici degli alberi sostengono giustamente che nelle opere di manutenzione è compreso anche lo spazzare via foglie e rami caduti, che i filari di alberi sono di grande aiuto durante la guida notturna, che sono un monito a non esercitarsi nella cretina ed esibizionistica velocità italiana, che d'estate la loro ombra rende riposante la guida, che (come scrive uno psicanalista) le vittime del "battimento" sono gente soggetta ad epilessia e neuropatici coloro che gli alberi sospingono al centro della strada, che se non ci fossero gli alberi ci sarebbero pur sempre paracarri, scarpe, canali, rocce, precipizi, e che nessuno ha mai fatto il conto di quante volte, specie in montagna e lungo corsi d'acqua, un albero ha salvato la vita all'automobilista: insomma, che il problema va affrontato nella sua interezza, in tutti i suoi aspetti e non nel modo facile, parziale, approssimativo e grossolano con cui pretendono di risolverlo gli altri. Nessun albero ha mai attraversato la strada: né il mai di testa si cura con la ghigliottina.

Tetragono a ogni buon senso e nemico crudele degli alberi troviamo, nientemeno, il presidente dell'ente provinciale del turismo di Roma, il marchese R. Travaglini di S. Rita, secondo il quale la tabula rasa sarebbe dettata e dall'amara constatazione, suffragata da copiose statistiche, che l'esistenza di tali piante costituiscono un pericolo gravissimo per gli occupanti delle auto allorché abbiano a verificarsi incidenti: dove non sai se più ammirare la scioltezza della prosa, o la troica ignoranza dei dati d'informazione elementare. In risposta al marchese, e poiché siamo in tema di turismo, lasciamo la parola a uno straniero, il corrispondente romano della francese "Revue Automobile": egli si associa a «quella parte

degli automobilisti italiani che non hanno perso il senso delle proporzioni, che si sentono ancora parte della loro terra così bella anche se profanata e deturpata dalla pubblicità e da altre forme deteriori del traffico stradale, traffico che dovrebbe adeguarsi al paesaggio, mai impoverito o distrutto: la straordinaria maggioranza dei colleghi della Stampa Estera in Italia è della mia stessa opinione: salvare ogni albero del Paese che ci ospita, e che purtroppo non vanta sempre abbastanza l'importanza del verde in genere e dell'alberatura in particolare».

Un fatto dell'attanza sorprendente è emerso dal dibattito promosso da "L'Automobile": stando almeno ai primi conteggi, la maggioranza dei lettori si è pronunciata in favore degli alberi lungo le strade, il che dimostrerebbe che la gente è assai più sensibile a certi problemi di quanto di solito non sembri; inoltre, altro fatto confortante, ci si accorge che si va affermando tra i tecnici, coi soliti decenni di ritardo rispetto ai paesi moderni, la coscienza della necessità del verde anche nelle strade di nuova costruzione, proprio come elemento ambientale favorevole alla sicurezza della guida. «Il traffico ha bisogno del verde — scrive chi conclude l'inchiesta — perché i conducenti devono distrarsi, devono riposare la vista, devono viaggiare in un paesaggio quanto più possibile vario ed attraente». Di qui l'infantilità di abbattere gli alberi lungo le vecchie strade, quando ai loro margini le condizioni negative rimangono le stesse di sempre, con pochi centimetri di banchina non transitabile, paracarri, cartelli pubblicitari, pali elettrici, muri di cinta, fossati, ecc.: di qui, finalmente, la condanna del modo con cui si sono costruite le nostre autostrade, come l'autostrada del Sole, monotona, piatta, deprimente, nel disprezzo totale per la natura e il paesaggio, e quindi per tutte quelle complesse sistemazioni arboree e vegetali che rendono piacevole, confortante e quindi sicura la marcia.

La lezione dei paesi moderni con il loro perfetto inserimento della strada nella natura e le conseguenti magnifiche soluzioni paesistiche, sembra una buona volta avere un qualche effetto anche su di noi, che non sappiamo concepire altro che "nastri d'asfalto" in violenta contrapposizione al paesaggio, incapaci di realizzare adeguate opere complementari, come piazzole di sosta e di riposo che non siano superficiali squallide e desertiche: finalmente, comincia a esser sentita l'esigenza che si attui, anche in questo campo, una vera e propria politica delle aree, inserendo nella fase della progettazione quelle ampie fasce di rispetto che servono a garantire alla strada la sua interrotta cornice naturale; e si avverte la necessità che urbanisti e architetti paesaggisti collaborino, in posizione preminente, coi tecnici dell'ingegneria stradale. La furia demolitrice degli alberi lungo le nostre vecchie strade non è che la contropartita della nostra cronica incapacità a concepire l'essenziale rapporto traffico-costruzione.

ANTONIO CEDERNA