

New York dall'Europa

Alessio Palandri

Dottore di Ricerca in Architettura, Università degli studi di Firenze

Abstract

The essay illustrates the original proposals of renewal of the city of New York advanced during the twentieth century by exponents of European architectural culture more involved in the search for innovative architectural and existential visions. The proposals are analyzed in light of the influence that the city has in turn exercised on a part of the twentieth century European architectural thinking, showing how its very presence has conditioned urban and architectural theories.

Keywords: Utopic cities, Manhattan urbanism, New York architecture

È innegabile che la città di New York sia da sempre comunemente identificata con la penisola di Manhattan fino al punto di stabilirsi fra i due termini una sinèddoche. Altrettanto certa è la sorgente figurativa da cui scaturisce l'essenza stessa di un fenomeno come Manhattan, identificabile nella griglia bidimensionale di cui è il prodotto. Gli elementi che ne conseguono, cioè l'isolato e il grattacielo, assieme alla presenza del fiume Hudson e dell'East River, sono i fattori che con questa hanno assunto un ruolo decisivo nel determinare ciò che New York è stata in passato, è oggi e continuerà ad essere nel futuro. Come è noto la matrice che dà forma alla griglia è costituita da un reticolo geometrico in gran parte regolare fondato su una maglia piana di strade ortogonali che, sviluppandosi sull'intera superficie della penisola, rappresenta il risultato di un programma di rimozione degli originari accidenti topografici del luogo per permettere alla griglia di esprimere integralmente le capacità generative che la sua astratta geometria è in grado di sprigionare. La griglia, messa a punto da Simeon deWitt, Gouverneur Morris e John Rutherford tra il 1807 e il 1811, e la cui genesi va ricercata nelle *Common Lands* di Casimir Goerck del 1796 non meno che nella proposta di Joseph François Mangin del 1803, è ritenuta fin dalle origini lo strumento fondamentale per la fondazione di una città che verrà percepita prima di tutto come luogo di soddisfacimento di interessi commerciali. Tale percezione è assecondata dalla conformazione degli isolati che, data la loro equivalenza, negano con la loro stessa presenza la possibilità di articolare una sufficiente quantità di spazio pubblico, favorendo all'opposto la speculazione privata e l'incremento delle entrate fiscali. Proprio questa rigorosa «*Grid's two-dimensional discipline*» come fa notare Rem Koolhaas nel suo *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan* del 1978, «*also creates undreamt-of freedom for three-dimensional anarchy*». Il risultato è che «*The Grid defines a new balance between control and de-control in which the city can be at the same time ordered and fluid, a metropolis of rigid chaos*», il cui prodotto diretto è il grattacielo e l'auspicabile rimedio la *Zoning Law* del 1916.

Gli esiti plastici che derivano dalla mera applicazione delle norme ivi contenute, magistralmente illustrati in una serie di disegni da Hugh Ferriss in *The Metropolis of Tomorrow* del 1929, spingono verso l'immagine di un "Mega-Village". È ancora Koolhaas che fa notare come «*Even as each "house" fills up with accommodation, program, facilities, infrastructures, machineries and technologies of unprecedented originality and complexity, the primordial format of "village" is never endangered. The city's scale explosion is controlled through the drastic assertion of the most primitive model of human cohabitation. This radical simplification of concept is the secret formula that allows its infinite growth without corresponding loss of legibility, intimacy or coherence*», ma è anche ciò che ne determina le contraddizioni e ne amplifica i problemi. È proprio la presenza di questa manifesta dualità a favorire le condizioni per il perpetuarsi delle criticità di New York e a sollecitare la formulazione di proposte alternative fin dall'inizio del secolo scorso. Se escludiamo esperienze marginali come le prefigurazioni di una New York futuribile ad opera di illustratori americani quali Harry Pettit, Richard Rummell, Louis Biedermann, William Robinson Leigh, o il divertito sarcasmo di personalità europee legate a un diverso approccio culturale alla disciplina come Piero Portaluppi, con il suo studio del 1920 per il grattacielo S.K.N.E. (acronimo di *scappane*), o con il disegno del 1926 per *Hellytown* ovvero per una nuova urbanizzazione di una Manhattan-città infernale, occorre registrare da un lato l'apparente pragmatismo di alcuni architetti americani che accettano la griglia tentando di forzarne la logica e di operarvi delle trasformazioni per ricercare nuove soluzioni come Harvey Wiley Corbett con la sua proposta "veneziana" del 1923, o come Raymond Hood con le proposte *A City of Towers* del 1927, *The City under a Single Roof* del 1931 e il progetto *Manhattan 1950*, dall'altro l'idealismo utopico di una certa cultura architettonica europea fondata su una concezione umanistica della disciplina, che suggerisce la *tabula rasa* come operazione propedeutica e necessaria all'edificazione di una nuova indifferibile visione esistenziale; Le Corbusier prima e Hilberseimer poi non vedono altra soluzione che distruggere Manhattan per farla rinascere su altre basi. La nuova città non sarà mai più come prima, ma interamente ripianificata, ordinata e razionale. In questo modo ciò che dominerà sarà ancora la geometria, intesa però come strumento per favorire la coesistenza di tecnica e natura nella realizzazione di un ambiente a misura umana.

È il mese di novembre del 1922 quando Le Corbusier presenta a Parigi presso il *Salon d'Automne* la sua proposta per *Une ville contemporaine de trois million d'habitants*. Il diorama lungo 16 metri del suo Centro, esibito presso il *Salon*, costituisce una delle numerose illustrazioni che compariranno in *Urbanisme*, libro pubblicato nel 1925 (ma apparso a puntate già dal 1924 sulla rivista *L'Esprit Nouveau*), per chiarirne e giustificarne i contenuti. In *Urbanisme* Le Corbusier espone il suo punto di vista sullo stato della grande città, rilevando un'irrimediabile contrasto fra i comuni modelli insediativi de *la grande ville* e livelli qualitativi di vita adeguati ai nuovi standard della contemporaneità. La causa per Le Corbusier è da ricercarsi in primo luogo nella totale inadeguatezza delle infrastrutture viarie a sostenere il vertiginoso incremento della mobilità in atto. Ciò impone lo studio di un innovativo modello di urbanizzazione costruito su un metodo deduttivo di analisi delle criticità rilevate e di ricerca di soluzioni che, per Le Corbusier, sono possibili solo se fondate sullo studio sistematico dell'alloggio e delle diverse strutture di mobilità pedonale e meccanica. Proprio questi, infatti, sono ritenuti i termini sostanziali su cui impostare un nuovo approccio nelle modalità di risoluzione tecnica dei problemi connessi alla grande città contemporanea, attraverso il quale architettura e urbanistica finiscono per saldarsi in un unico ambito disciplinare.

Il punto di partenza scelto da Le Corbusier per una corretta impostazione del problema è costituito da una sorta di ordinamento tassonomico delle diverse tipologie di abitante, che rappresenta la base per organizzare razionalmente le varie parti di cui la città è composta, e dal quale discendono i differenti tipi d'insediamento, nonché la determinazione della loro estensione. Per Le Corbusier gli strumenti con cui è possibile affrontare e risolvere il problema dell'alloggio e delle strutture per la mobilità contemporanea sono la tecnica e la geometria, espressioni dello spirito umano e dunque unica via per un miglioramento qualitativo dell'esistenza individuale e collettiva in ambito sociale e lavorativo. I moderni progressi tecnici e organizzativi di derivazione tayloristica da applicarsi anche ai processi produttivi nel campo dell'edilizia promuovono infatti, secondo Le Corbusier, favorevoli condizioni lavorative ed economiche, determinando, altresì, le premesse per il manifestarsi di un'architettura rispondente ai bisogni dell'uomo contemporaneo. In ciò riveste un ruolo imprescindibile la geometria che, con la relativa ricerca dello standard e della serie, è ritenuta lo strumento necessario al raggiungimento di una "laugieriana" *«uniformité des détails»* che *«est à la base des ordonnances architecturales; l'uniformité dans le détail, du tumulte dans l'ensemble»*. L'uso razionale della tecnica, con la ricerca della regolarità geometrica, la definizione dello standard e la conseguente serialità degli elementi, rappresentano tuttavia solo alcuni dei fattori decisivi per risolvere i problemi di progettazione architettonica e di pianificazione urbanistica nella società contemporanea; l'altro è l'impiego della natura, nitido esempio di organizzazione in perpetuo rinnovamento. È noto infatti che il modello teorico proposto si basa su una griglia regolare piana e molto ampia di strade immerse nel verde e che il sistema di mobilità, da quello aereo a quello pedonale, è organizzato razionalmente su più livelli a seconda delle differenti tipologie di trasporto e delle diverse velocità. Al centro della maglia cartesiana campeggia la zona degli affari costituita da ventiquattro grattacieli di cristallo a pianta cruciforme grecata, sedi di uffici e alberghi; lateralmente quella dei servizi pubblici e un giardino all'inglese. Tutt'intorno un'estesa lottizzazione di alloggi *à redent*, circoscritti, a loro volta, da lottizzazioni *fermés à alvéoles*: le *Immeuble-Villas*. Le aree verdi costituiscono rispettivamente il 95% (con piazze alberate, ristoranti e teatri), l'85% e il 48% (con giardini e campi da gioco). Più oltre, separati da un'ampia zona a verde vincolata, l'area per lo sport, la città industriale, lo scalo merci con le zone di stoccaggio; infine le città-giardino connesse da apposite reti infrastrutturali. Per Le Corbusier il senso di estraniamento potenzialmente derivabile dal gigantismo architettonico che ne caratterizza la struttura può inoltre, ancora una volta, essere mitigato e condotto a dimensione umana proprio con l'uso sapiente della natura, oltre che della geometria: *«L'arbre clôt le site trop vaste parfois; sa silhouette primesautière contraste avec le fermeté de ce que nos cerveaux ont conçu et que nos machines ont fait. L'arbre semble bien être cet élément essentiel à notre confort qui apporte à la ville quelque chose comme une caresse, une obligeante prévenance, au milieu de nos œuvres autoritaires»*. È comunque chiaro fin dall'inizio che, in generale, il grattacielo viene ritenuto da Le Corbusier il dispositivo necessario e inevitabile per risolvere il problema della grande città contemporanea, ovvero la densità, e allo stesso tempo un fattore di congestione insostenibile senza il decongestionamento della struttura viaria: *«Condenser la population et décongestionner la rue doivent être le 'pile' et le 'face' de la même et unique médaille; l'un ne va pas sans l'autre»*. La prima trasposizione del modello teorico nel campo del reale non può che avvenire a Parigi, ma come dar torto a Rem Koolhaas quando afferma che nell'elaborare il *Plan Voisin* Le Corbusier ha in mente Manhattan, o meglio l'anti-Manhattan, se è vero che nella nuova città *«Ce ne sont plus les aiguilles ou les campaniles en désordre d'un Manhattan hallucinant, serrés les uns contre les*

autres et se dérochant mutuellement l'air et la lumière; mais c'est le rythme majestueux des surfaces verticales se prolongeant au loin par l'effet de la perspective et déterminant des volumes purs. De l'un à l'autre de ces gratte-ciel de verre, s'établissent des rapports de plein et de vide. A leur pied, des places se dessinent. La ville reprend des axes comme dans toutes les œuvres de l'architecture. L'urbanisme entre dans l'architecture, l'architecture entre dans l'urbanisme»? In effetti l'immagine di una perturbante e congestionata New York verticale, sorta di macro-versione di una moderna e caotica città medioevale, affiora con costanza fra le righe degli scritti di Le Corbusier, ergendosi a paradigma di modello negativo da rimuovere con la forza della ragione, per sostituirla con la città contemporanea orizzontale, prodotto di una nuova visione umanistica dell'architettura. In *La Ville Radieuse (Éléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste)* del 1933, la dimensione etica, politica e sociologica con relative implicazioni di vario genere sconfinanti pure nell'economia, nella biologia e nella fisiologia, incarnata dalla nuova figura dell'architetto-urbanista, si traduce in una serie di questioni determinanti poste sul tavolo assieme alle risposte per la loro soluzione: *le logis minimum* e *le lotissement rationnel* con la *circulation exacte*, la *standardisation* e *les façades fournisseurs de lumière*; *l'air exact* ovvero la *respiration exacte* con *les murs neutralisants* e *le circuit intérieur*; attenzioni rivolte al miglioramento delle condizioni di insonorizzazione negli edifici, proposte per ottenere *une hauteur efficace de logis*; *les terrains artificiels* con la *cit -jardin en hauteur*, quelle per affrontare e risolvere il problema de *les loisirs de l' poque machiniste*, persino modi per limitare i danni causati dalla *guerre a rienne* ecc. Ogni singolo elemento concettualmente e fisicamente cos  precisato   poi inteso quale vero e proprio componente da assemblare nel montaggio di una gigantesca macchina per vivere: la *Ville Radieuse*. Epitome delle esperienze progettuali pregresse, nella *Ville Radieuse* confluiscono gli studi su *la ville verte* e la struttura insediativa *  redent*, quelli sulla determinazione dell'asse eliotermico applicato al tracciamento del tessuto urbano e sui diversi sistemi di circolazione carrabile e pedonale, quelli sui cartesiani *gratte-ciels* orizzontali cruciformi della *ville contemporaine de trois million d'habitants*, per definire un nuovo modello di citt  razionale estesa nella natura. Gli studi condotti fino a quel momento da Le Corbusier, come   noto, sono tra i fondamenti per l'elaborazione dei principi contenuti ne *La Charte d'Athènes*, sorta di manifesto per la formazione di una nuova e moderna urbanistica incentrata sull'uomo, e proprio a Manhattan Le Corbusier, servendosi della sua *Ville Radieuse*, teorizza di trapiantare tali principi integralmente, incoraggiato, in questo, anche dalla conformazione geomorfologica del sito. La sua proposta viene chiarita nel testo dedicato alla sua esperienza newyorkese: *Quand les Cath drales étaient blanches. Voyage au pays des timides*, del 1937.

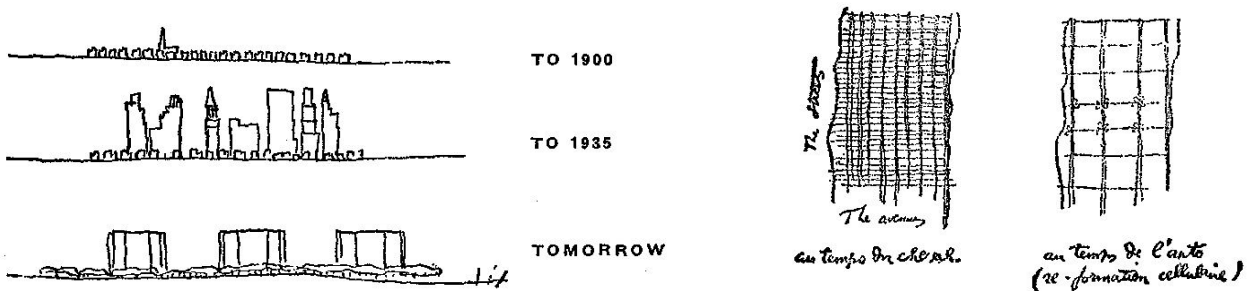


Fig.1. Le Corbusier, proposta per la trasformazione di Manhattan, 1937.

La definizione del corretto rapporto fra densità del grattacielo e superficie libera (possibile solo con lo sviluppo e l'utilizzo dell'ascensore), alla base della teoria urbanistica di Le Corbusier, è dunque risolta attraverso la totale cancellazione della Manhattan contemporanea e la sua sostituzione con una *Ville Radieuse*. La griglia esistente viene sostituita con una griglia macro-dimensionata, il grattacielo verticale americano con il grattacielo orizzontale di cristallo cartesiano, la natura è ovunque. Solo così è possibile eliminare le principali deformità insite nella struttura stessa di Manhattan: isolati troppo piccoli, Central Park troppo grande, caos viario, architettura e natura in uno stato di reciproca incomunicabilità. L'alternativa è appunto un sistema di costruzioni diffuse nella natura, costituenti un insieme dove non ha più senso alcuna distinzione, in quanto architettura e natura si fondono in un'unica entità di grado qualitativo superiore, in un insieme organico di elementi integrati dove i singoli termini acquistano significato solo in quanto parti di un più ampio sistema. Più tardi Le Corbusier sviluppa, in *Manière de penser l'urbanisme* del 1946, un nuovo modello di urbanizzazione, in parte recuperato da una tradizione di studi europei, per la ricostruzione post-bellica della Francia. Questa volta alla sua base c'è una classificazione delle attività dell'uomo, da cui discendono tre tipi d'insediamento in stretta correlazione fra loro: l'unità rurale sparsa nella campagna, la città radiale concentrica e la città industriale lineare, vero e proprio elemento di raccordo per la realizzazione di strutture continue a scala regionale costituite da città, ambiente rurale e aree periferiche produttive. Qui la residenza viene declinata secondo il modello dell'*Unité d'Habitation*, sorta di "città-giardino verticale" inserita nella natura. Ma ciò che vale la pena di sottolineare, a dimostrazione dell'inevitabile accadimento di un equo principio di reciprocità, è la presenza di un elemento di fondamentale importanza per questo nuovo modello insediativo: il sistema delle *parkways*, direttamente importato proprio dagli Stati Uniti d'America. Da parte sua Ludwig Karl Hilberseimer, nel trattato architettonico *Großstadtarchitektur* del 1927, descrive la proposta per *Une ville contemporaine de trois million d'habitants* come un esempio di soluzione teorica ai problemi strutturali della grande città. Ne elogia gli esiti qualitativi, ma ne critica i dati quantitativi in quanto scaturiti da un'impraticabile equiparazione fra unità di grandezza conformi differenti che, pur assicurando una decongestione dei flussi circolatori orizzontali, determina l'affollamento di quelli verticali, vanificando in parte lo sforzo progettuale indirizzato alla ricerca di nuove e razionali soluzioni di crescita davvero alternative alla caotica densità della grande città contemporanea. Queste soluzioni Hilberseimer crede invece di trovarle nella sua proposta di *Hochhausstadt*. All'orizzontalità della città teorizzata da Le Corbusier contrappone la verticalità composta dal sovrapporsi di due città, all'idea di città espansa nella natura quella di una metropoli compatta che deriva l'organizzazione distributiva e funzionale dei blocchi edilizi dal grande albergo contemporaneo e la struttura urbana dal tipico modello insediativo medioevale. Per certi versi l'*Hochhausstadt* di Hilberseimer discende infatti dall'applicazione macro dimensionata della medesima organizzazione funzionale che governa la struttura insediativa degli agglomerati del Medioevo: nella parte inferiore la città degli affari, in quella superiore la residenza, il cui modello attuale non può più essere, per Hilberseimer, declinato nel tipo abitativo rappresentato dalla casa singola, ma in uno più aderente alle esigenze del vivere nella contemporaneità, ovvero, appunto, in quello dell'albergo dotato di ogni comfort. La verticalità coniugata alla densità richiesta dalla *Großstadt* esige naturalmente la presenza del grattacielo. Per Hilberseimer l'*Hochhaus* rimane in effetti l'elemento di caratterizzazione principale di una metropoli che, a differenza dei caotici esempi americani, non può non essere governata da un piano, vale a dire da un disegno razionale e organico che ne definisca l'intera struttura nel preordinato rapporto tra blocco edilizio e strada e, più

in generale, tra isolato tipo e rete infrastrutturale. La sovrapposizione di funzioni e quindi di attività diverse, unita alla macro dimensione del nuovo isolato urbano, determinando le condizioni per l'eliminazione di gran parte delle lunghe connessioni orizzontali con il conseguente decongestionamento dei flussi circolatori veicolari e l'incremento qualitativo delle condizioni di salubrità dell'alloggio, rappresentano, per Hilberseimer, gli elementi necessari per un miglioramento delle condizioni di vita nella metropoli contemporanea. Ne deriva un modello puramente teorico di città che, seppure intraducibile direttamente nelle singole realtà, è da considerarsi come un schema generale di organizzazione dei suoi elementi costitutivi adattabile di volta in volta alle contingenze del reale, contribuendo con ciò alla formazione di una scienza urbana. Ne deriva però anche la prefigurazione di una città eccessivamente monotona, priva di aree verdi o anche di semplici alberature, «*unmenschlich in jeder Hinsicht*» come ammetterà successivamente lo stesso Hilberseimer nel suo manuale di pianificazione urbana e territoriale *Entfaltung einer Planungsidee. Ullstein Bauwelt Fundamente* del 1963, un'immagine che non nasce da un tentativo di ricercare una soluzione ai problemi relativi all'architettura della città, ma a quelli che derivano dall'incremento del traffico veicolare: «*Das Resultat war mehr eine Nekropolis als eine Metropolis*». Tuttavia la formulazione di questa prima idea di modello insediativo ha il merito, se non altro, di costituire poi la base, per Hilberseimer, di un ripensamento radicale della struttura urbana da lui precedentemente teorizzata, per approdare alla definizione di un tipo completamente nuovo di città opposto all'*Hochhausstadt* che, come sostiene Giorgio Grassi nell'introduzione all'edizione italiana dell'*Entfaltung* del 1967, può essere considerata in definitiva come un momento di sintesi e di sistematizzazione logica e programmatica di un certo modo di intendere il progetto della città che si risolve «dal suo interno». Al contrario la nuova città di Hilberseimer, nel solco degli indirizzi contenuti ne *La Charte d'Athènes*, appare come il frutto di uno sguardo aperto al confronto con i «problemi della pianificazione territoriale», per la costruzione di luoghi dove si concretizzi e persista un rapporto armonico fra uomo, tecnica e natura. Il concetto fondamentale posto alla base di questa nuova idea di agglomerato urbano è quello di decentramento, ovvero di stretta correlazione tra due entità considerate come distinte: la campagna e la città. Ruralizzare la città e urbanizzare la campagna diviene la mossa operativa necessaria alla costruzione di una nuova idea di città orizzontale che trae origine essenzialmente dai modelli delle *garden cities* anglosassoni e che risulta strettamente connessa a problematiche di pianificazione regionale. Lo schema teorico fondamentale è costituito da unità insediative autonome localizzate lungo la strada principale di scorrimento veicolare che rappresenta l'asse portante di tutto il sistema. Da una parte le industrie, dall'altra gli edifici commerciali e direzionali separati con una fascia di verde dalla zona residenziale, circondata a sua volta da un parco nel quale trovano spazio i fabbricati per l'istruzione, le strutture ricreative e gli edifici comunitari, il tutto integrato alle aree agricole limitrofe. Un reticolo di strade minori ordinate gerarchicamente collegano fra loro in modo razionale le varie zone col fine di ridurre al massimo l'impiego dei veicoli a motore e annullare così le criticità strutturali rilevabili nei comuni tracciati stradali delle città. La residenza è prevista in tipologie miste: casa singola, a schiera e ad appartamenti. Ciò, soprattutto se la consideriamo nei diversi rapporti che stabilisce con il verde con cui si integra, produce una certa varietà di soluzioni. La localizzazione, la dimensione, la forma degli aggregati urbani e i loro reciproci rapporti dipendono da fattori legati alla topografia e alla geografia dei luoghi, alla direzione dei venti predominanti, alla presenza di industrie nocive, alla densità edilizia, al corretto orientamento degli ambienti, alla necessità di ridurre al massimo le distanze fra residenza e luogo di lavoro.

L'influenza di tutti questi elementi sul modello teorico lineare di base determina una molteplicità di soluzioni i cui caratteri di gradualità applicativa, di adattabilità al contesto, di modificabilità nel tempo, di variabilità delle soluzioni e di elasticità organizzativa sono messi in evidenza più o meno chiaramente da Hilberseimer su concreti casi studio elaborati per alcune città americane durante il periodo di attività all'*Illinois Institute of Technology* di Chicago. Questa idea di città, definita e chiarita nelle sue linee generali con alcuni scritti già alla fine degli anni trenta in Germania, trova infatti compimento proprio negli Stati Uniti d'America con contributi come *The New City. Principles of Planning* del 1944, *The New Regional Pattern* del 1949 (dove Hilberseimer spiega il suo concetto di regione, le modalità con cui è possibile definirla e le influenze che esercita sulla trasformazione e sulla crescita della città), e *The Nature of Cities* del 1955. La città di New York, però, non è oggetto di studi sistematici da parte di Hilberseimer che, al contrario illustra nei suoi scritti i risultati del lavoro compiuto su altre città del Nord America, principalmente Chicago ma anche Louisville, Cincinnati, Washington, Seattle, Detroit, Montréal, oppure di quelli condotti sull'isola hawaiana di Maui, o sulla città tedesca di Dessau. Tuttavia nel primo dei libri pubblicati negli Stati Uniti, *The New City. Principles of Planning*, Hilberseimer, oltre a presentare uno schizzo diagrammatico per la ristrutturazione urbanistica di Londra, ne mostra uno anche per quella della penisola di Manhattan.



Fig.2. Ludwig Hilberseimer, la nuova Manhattan, 1944.

Nel breve paragrafo che accompagna l'immagine che riproduce la sua idea di una nuova Manhattan, Hilberseimer non manca di evidenziare il fallimento dei tentativi effettuati fino ad allora per risolvere più o meno parzialmente i problemi che affliggono questa parte di New York proponendo una visione, estendibile all'intera area metropolitana della città, che rivoluzioni la struttura stessa di Manhattan, ripensata e ripianificata dalle basi. Il risultato che ne trae è quello di un insediamento organizzato sui principi flessibili della nuova città orizzontale integrata nella natura. La rigida griglia urbana non esiste più, né la caotica densità prodotta dal grattacielo. Al loro posto una struttura governata da un piano basato su un organico e razionale ordine geometrico. Lungo il perimetro della penisola si distende un sistema di strade organizzato su due tracciati: quello per il

traffico veloce e quello più lento di connessione a tutte le unità degli insediamenti residenziali. Altri sistemi di collegamento trasversale in superficie e interrati uniscono ogni zona della città alla cintura principale di traffico veicolare. Nelle zone comprese tra il fiume Hudson, l'East River e questo sistema infrastrutturale si dispongono le unità di insediamento residenziali separate con una fascia di aree verdi da un nastro di edifici non residenziali. La distanza fra le diverse unità insediative limitrofe è colmabile a piedi. Al centro una sterminata area verde, una gigantesca replica di Central Park si snoda verso nord e verso sud, lungo tutto l'asse della penisola, senza soluzione di continuità. Dentro questo enorme polmone di verde pianificato, assieme a nuovi *hotels* e ad *apartment houses* collegati da una rete infrastrutturale di percorsi, stanno i residui dell'applicazione di un programma di demolizione graduale e sistematica: una serie di «*good buildings*» si ergono solitari fino all'approssimarsi della loro inevitabile obsolescenza e alla conseguente demolizione, in una visione che rimanda, per certi versi, a quella dei monumenti isolati nel *Plan Voisin* di Le Corbusier. Lo slancio utopico di una tale prefigurazione è trattenuto, secondo Hilberseimer, dall'applicazione del principio di gradualità, inteso come ciò che può rendere possibile l'edificazione di un nuovo modo di intendere la città, considerata come un'entità totalizzante integrata nel verde, come componente terminale di una rete estensibile che, in quanto tale, si sviluppa in un costante rapporto di reciproca influenza con aree sempre più estese del territorio regionale e nazionale circostante, dentro cui si trovano altre città di uguale natura.

È noto che la città di New York, come modello generatore di potenziali prefigurazioni archetipiche di distopiche realtà futuribili, ha ispirato e alimentato più o meno direttamente visioni fantascientifiche come si ritrovano, tra le altre, anche nel *Metropolis* di Fritz Lang del 1927 - a sua volta uno dei riferimenti per il *Blade Runner* di Ridley Scott del 1982 - e, in quanto prodotto di sviluppo e di perfezionamento tecnico in continuo divenire, con il suo potere evocativo ha irresistibilmente attratto parimenti chi ha avvertito, in un modo o nell'altro, la necessità improrogabile di un rinnovamento dalle basi del rapporto fra architettura e società in rapida trasformazione durante la seconda metà del Novecento, ricorrendo, tra i vari mezzi espressivi, pure alla forza prorompente di immagini metaforiche, di figure surreali, di proposte provocatorie, di progetti paradossali con i quali effettuare una nuova e attualizzata critica del reale. La presenza di Manhattan quale luogo per il loro accoglimento, sebbene non esclusiva, risulta infatti ricorrente in molte di queste visioni. Negli scritti teorici dei primi anni sessanta e nella serie di fotomontaggi denominata *Transformations*, prosecuzione e chiarimento di temi già affrontati con i modelli metallici e i disegni esposti nel 1963 presso la galleria St. Stephan di Vienna assieme a Walter Pichler, Hans Hollein precisa la sua idea circa un'architettura per nulla asservita alla tecnica ma, al contrario, luogo in cui la tecnologia, assolvendo un insostituibile ruolo catartico nel processo creativo per la ricerca di forme architettoniche "pure e assolute", assume un'autonoma valenza estetica, coesistendo concettualmente con le originarie strutture di un primitivo costruire umano e con la potenza generatrice del mito e del rito ad esso connessi. Ecco allora che oggetti macro-scalati inseriti in determinati contesti producono slittamenti di senso tramite associazioni concettuali nuove e ricche di significati diversi per una comprensione più profonda della realtà, assurgendo, allo stesso tempo, a monumento. È il caso di una candela per automobile che diventa una città verticale inserita in ambiente rurale, oppure di una griglia frontale di Rolls-Royce che prende le sembianze di un grattacielo nell'area della Wall Street tanto ammirata da Le Corbusier, o di un frammento di carrozzeria di autovettura, rovesciata sopra i grattacieli di Manhattan a costituire una macro scultura tecnica, o ancora, di una turbina meccanica estesa quanto Central Park, a ricostituire, di nuovo,

l'area di Wall Street. L'immagine della tecnologia come sinonimo di perfezione formale, di efficienza assoggettata alla prosperità umana è veicolata inoltre attraverso ossimori visivi come quello costituito da una portaerei arenata sopra un paesaggio agreste, sorta di unità d'abitazione immersa nel verde, o da iperboli architettoniche come esemplificato dalla proposta del 1964 per la riconfigurazione di New York, dove Central Park diventa modulo per la riproduzione estensiva di una macro struttura urbana lineare con una sezione triangolare evocatrice di reminiscenze arcaiche che, con andamento frastagliato, forma enormi cortili interni di verde pianificato: una sorta di maglia piramidale a sviluppo orizzontale aperta verso l'oceano, la cui edificazione rimane sottesa, ancora una volta, alla totale demolizione di Manhattan e delle sue aree limitrofe.

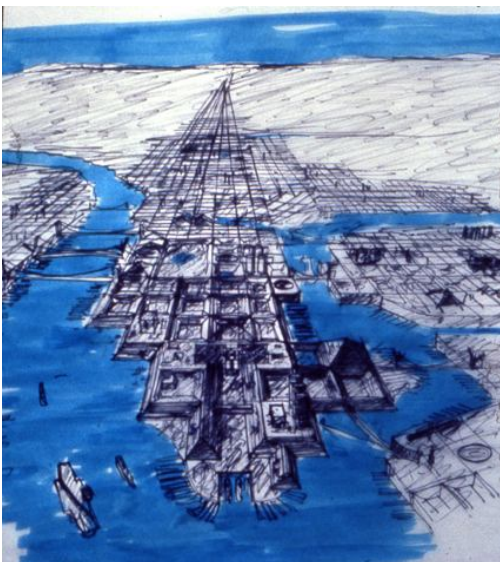


Fig.3. Hans Hollein, studio su Manhattan, 1964.

La necessità della tecnica e il bisogno del monumento possono anche produrre visioni distopiche, ovvero costituire la base per l'affermazione di un assurdo «*modello architettonico di urbanizzazione totale*» alternativo alla natura, libero «*dai complessi dell'architettura costruita*», disponibile a qualsivoglia mutazione di scala o di contesto che, facendosi espressione di una *ratio* che regola l'informe e misura l'indefinito, diviene strumento di autoconoscenza, di accettazione e di comprensione del mondo, evolvendosi ed emergendo «*in un unico ambiente continuo, la terra resa omogenea dalla tecnica, dalla cultura e da tutte le altre inevitabili forme d'imperialismo*». Ecco allora che il *Monumento Continuo*, manifestazione di riconoscibilità e di autoreferenzialità architettonica, nel suo propagarsi incessante e inevitabile attraverso il globo terrestre, non può ignorare Manhattan. Nella *New New York* di Superstudio una superstruttura attraversa la punta meridionale della penisola di Manhattan unendo Brooklyn e il New Jersey, a cui se ne aggiunge un'altra perpendicolare come unico segno oltre il macro sviluppo di Central Park e il «*mazzo di grattacieli antichi*» che si fanno memoria di un lontano passato privo di piani. New York può divenire anche uno degli scenari per angosciose visioni antagonistiche alle serene certezze dispensate da un'opinabile scienza urbana: nella terza de *Le dodici città ideali* raccontate da Superstudio, ovvero *New York of Brains*, in una Manhattan post atomica si erge la nuova città: un

cubo di 180 piedi di lato rivestito di formelle al quarzo dietro cui stanno 10.000.456 cervelli, «*liberi di raggiungere le mete supreme della saggezza e della follia*», muti testimoni del cammino autodistruttivo intrapreso dall'umanità.

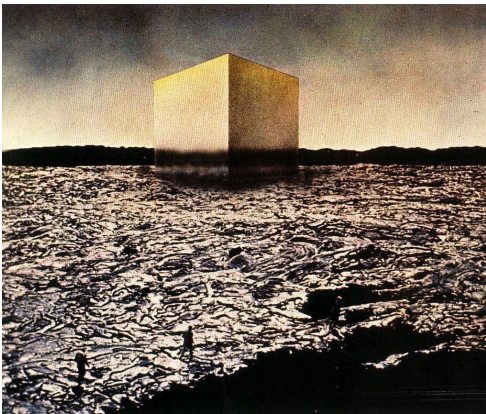


Fig.4. Superstudio, New York of Brains, 1971.

New York come metafora della tecnica, ma anche come simbolo di libertà, porto terminale di flussi migratori illimitati, vera e propria porta del nuovo continente, affiora nelle immaginarie suggestioni architettoniche contenute in *A walking city* dell'Archigram *Ron Herron* del 1964, dove gigantesche macchine-città interconnesse approdano nella *lower Manhattan*, i cui grattacieli diventano immagini allegoriche delle «*movable structures*» di Cape Kennedy, oppure nel racconto del quarantennale viaggio della speranza Mosca-New York compiuto dalla «*floating swimming pool*» inventata da Rem Koolhaas nella quale, metaforicamente, gli occupanti architetti-bagnini «*have to swim toward what they want to get away from and away from where they want to go*» per approdare ad una salvifica meta tanto agognata quanto divenuta oramai incomprensibile. Del resto all'inizio degli anni settanta del secolo scorso New York diviene oggetto privilegiato di analisi e di studi da parte di una certa cultura architettonica d'avanguardia della quale fanno parte, tra gli altri, Rem Koolhaas ed Elia Zenghelis se è vero che nel 1972, lo stesso Koolhaas indaga i caratteri qualitativi che informano Manhattan con la visionaria *The City of the Captive Globe*, appena un anno dopo aver presentato con Elia Zenghelis *Exodus*, un'allucinata proposta di città ideale per la ricostruzione di Londra, influenzata anche dalle atmosfere evocate dall'*Instant City* di Archigram, dall'architettura del *Monumento Continuo* e da quella dei quartieri paralleli per Berlino di Archizoom. In *The City of the Captive Globe* la griglia di Manhattan e i contenuti della *Zoning Law* del 1916 vengono accettati come elementi qualificanti con cui procedere a un'originale indagine sulle possibilità di sondare nuove vie per la definizione di un innovativo modello di urbanizzazione idoneo a sviluppare «*the fresh traditions of the Culture of the Congestion further*».

La Griglia forma un «*archipelago of "Cities within Cities"*» dove ciascun isolato diviene basamento su cui impostare la riproduzione scalata di una moderna architettura esistente o solamente progettata, il campo illimitato su cui stendere questa serie omogenea ed isotropa di *exempla* architettonici che, lobotomizzati e scissi, proprio in virtù di questa loro presenza «*they not only resolve forever the conflict between form and function, but create a city where permanent monoliths celebrate metropolitan instability*».

Alcuni elementi di *Exodus* e di *The City of the Captive Globe* verranno poi recuperati, nel rispetto del metodo paranoico-critico applicato all'architettura, in un caso concreto sopra un'area ubicata lungo l'East River quasi dirimpetto a Welfare Island: in *The Egg of Columbus Circle* del 1972, Elia Zenghelis presenterà, infatti, la striscia di *Exodus* ridotta di scala sotto forma di parco lineare e un tentativo di miniaturizzare *The City of the Captive Globe* alla scala del singolo edificio.

Bibliografia

- Hilberseimer, L. 1927. *Großstadtarchitektur*, Stuttgart: Hoffmann Verlag
- Hilberseimer, L. 1944. *The New City. Principles of planning*, Chicago: Paul Theobald
- Hilberseimer, L. 1967. *Entfaltung einer Planungsidee. Ullstein Bauwelt Fundamente*, Berlin: Ullstein
- Koeppel, G. 2015. *City on a Grid. How New York became New York*, Boston, MA: Da Capo Press
- Koolhaas, R. 1978. *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, New York: Oxford University Press
- Le Corbusier 1924. *Urbanisme*, Paris: Éditions Crès, Collection de "L'Esprit Nouveau"
- Le Corbusier 1933. *La Ville Radieuse. Éléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste*, Boulogne (Seine): Éditions de l'Architecture d'Aujourd'Hui
- Le Corbusier 1937. *Quand les Cathédrales étaient blanches. Voyage au pays des timides*, Paris: Éditions Plon
- Le Corbusier 1946. *Manière de penser l'urbanisme*, Paris: Éditions de l'Architecture d'Aujourd'Hui.