

Utopiae finis?

**Percorsi
tra utopismi
e progetto**

a cura di
Alessandro De Magistris
e
Aurora Scotti

aAccademia
university
press



Di fronte alla generale dissoluzione dell'utopismo in un ossessivo presente, alla perdita di memoria in un progressivo distacco dalla riflessione storica, il volume si interroga sul ruolo dell'utopia nella cultura del progetto tra età moderna e contemporanea, alla ricerca di un nuovo orizzonte di speranza.

Contributi di:

Federico Deambrosis

Alessandro De Magistris

Marco Di Nallo

Manfredo Di Robilant

Catherine Maumi

Manuel Orazi

Luciano Patetta

Agostino Petrillo

Edoardo Piccoli

Antonio Pizza

Aurora Scotti

Luca Skansi

Matteo Vegetti

Leonardo Zuccaro Marchi

Utopiae finis?

**Percorsi tra
utopismi
e progetto**

aA

Il volume rielabora e arricchisce i temi affrontati nelle lezioni e nei contributi seminariali del corso di “Contaminazioni e ibridazioni dei linguaggi architettonici e artistici in età moderna e contemporanea” della Laurea magistrale in architettura del Politecnico di Milano. Aurora Scotti e Alessandro De Magistris ringraziano l'editore e gli autori dei saggi per la loro disponibilità e generosità. Un grazie particolare a Nicole De Togni che ha curato la prima normalizzazione editoriale di tutti i testi.

Utopiae finis?
Percorsi tra
utopismi
e progetto

a cura di
Alessandro De Magistris
e
Aurora Scotti

© 2018
Accademia University Press
via Carlo Alberto 55
I-10123 Torino

Pubblicazione resa disponibile
nei termini della licenza Creative Commons
Attribuzione – Non commerciale – Non opere derivate 4.0



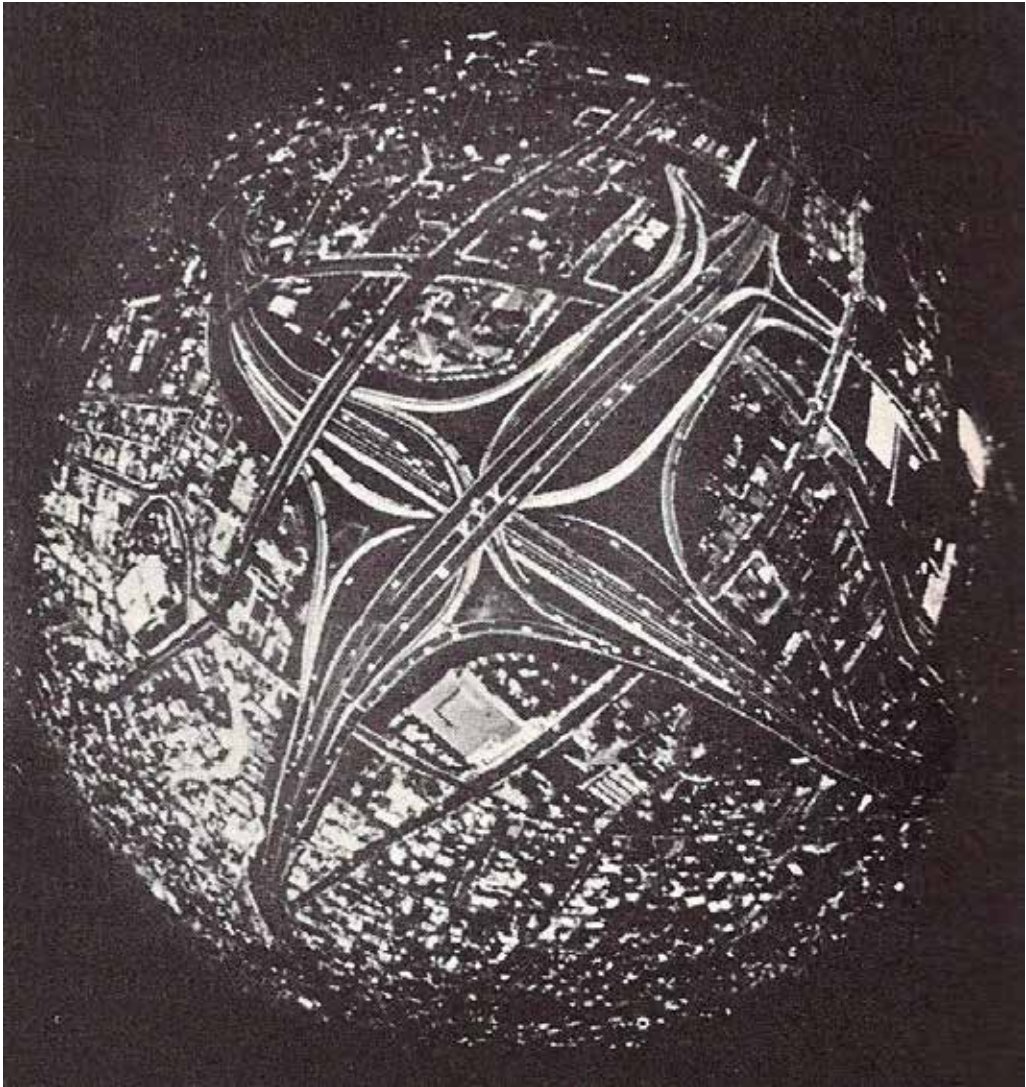
Possono applicarsi condizioni ulteriori contattando
info@aAccademia.it

prima edizione agosto 2018
isbn 978-88-31978-08-8
edizione digitale www.aAccademia.it/utopiae

book design boffetta.com

Accademia University Press è un marchio registrato di proprietà
di LEXIS Compagnia Editoriale in Torino srl

Ripensare l'utopia	Alessandro De Magistris Aurora Scotti	1
Utopia. Andata e ritorno?		
Uno sguardo introduttivo	Agostino Petrillo	37
Città reale, città ideale, città utopica	Luciano Patetta	53
Utopie dei Lumi. Metropoli immaginarie e territori pacificati. Le ragioni di un interesse	Edoardo Piccoli	67
Giovanni Antonio Antolini da Roma a Milano: dall'utopia della rivoluzione alla didattica per l'utopia	Aurora Scotti	81
La macchina da cura. L'eterotopia ospedaliera di Foucault e la nostra	Matteo Vegetti	99
Utopie concrete: architettura per l'educazione in Svizzera. Da Rousseau a Illich, dalla scuola all'aperto alla "morte della scuola"	Marco Di Nallo	117
Vers la "nouvelle frontière": l'utopie de Broadacre City	Catherine Maumi	139
Utopia Gruen	Leonardo Zuccaro Marchi	161
L'utopia della realtà: Tomás Maldonado dall'<i>invenzione</i> concreta a <i>La speranza progettuale</i>	Federico Deambrosis	185
Architettura come "oggetto trascurabile". Note a margine di una discussione di Manfredo Tafuri su realismo e utopia	Luka Skansi	211
L'ingresso dell'utopia nelle facoltà di architettura in Italia. Roma 1963, e la prevalenza delle matite sui mattoni	Manfredo di Robilant	231
Mobilità e utopia nell'opera di Yona Friedman	Manuel Orazi	251
Contro l'architettura, contro il cinema... (Guy Debord / Il Situazionismo)	Antonio Pizza	263



aA

Victor Gruen, *Freeways conquer the world!*, da Victor Gruen, *Centres for the Urban Environment. Survival of the Cities*. V.N.R. Company, New York, 1973, p. 89.

aA

Victor Gruen o Victor Grünbaum – questo il suo vero nome – viene considerato il pioniere dei centri commerciali in America a partire dagli anni '40.

Non vi è dubbio che Victor Gruen abbia influenzato con la sua attività la struttura urbana e le pratiche sociali delle città in tutto il mondo negli ultimi 60 anni. Se nel 1987 Fishman compara la futura grande metropoli “a quello che oggi chiameremmo un enorme centro commerciale”¹ e pochi anni più tardi Margaret Crawford scrive che “il mondo dello shopping mall [...] è [già] diventato il mondo”², allora il “mall maker”³ Victor Gruen è certamente uno dei maggiori attori di tale utopia realizzata.

L'utopia del mondo come centro commerciale è un'u-

161

1. “[...] a great metropolis will dwindle to what we would today call a massive shopping mall”: R. Fishman, *Bourgeois utopias: The rise and fall of suburbia*, New York, Basic Books 1987, p. 187 cit. in T. Mennel, *Victor Gruen and the Construction of Cold War Utopias*, in “Journal of Planning History”, n. 3/2004, p. 140 DOI: 10.1177/1538513204264755, scaricato da jph.sagepub.com il 4 giugno 2014.

2. M. Crawford, *The World in a Shopping Mall*, in M. Sorkin (ed.), *Variations on a theme park. The American city and the end of the public space*, New York, Hill and Wang 1992, p. 30.

3. M.J. Hardwick, *Mall Maker. Victor Gruen, Architect of an American Dream*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press 2004.

topia specifica del XX secolo. Questo viene preannunciato più di un secolo fa da Bradford Peck, il quale nel 1900 pubblica *The World a Department Store. A Twentieth Century Utopia*⁴, dove il grande magazzino ingloba metaforicamente il mondo fino ad assorbire tutte le funzioni sociali e governative.

Peck, presidente del più ampio grande magazzino in New England, è influenzato dal socialismo utopico di Edward Bellamy, il quale nel *Looking backward 2000-1887*⁵ investiga una società centralizzata, industrializzata con un'alta qualità di vita, grazie ad un'immaginaria globalizzazione del consumistico stile americano⁶.

Il 'flaneur' ottocentesco, descritto da Benjamin entro il sogno onirico dei suoi 'passages' parigini, diventa sempre più una figura minoritaria, nascosta e diluita nella massa e nella folla dedita al consumo.

Si apre infatti una nuova era, quella del consumo, come afferma Baudrillard, "l'era finale di una raggiunta Utopia e la fine della storia"⁷ e l'inizio di una continua istantanea obsolescenza. La nuova società è legata a valori di "istantaneità [...] e eliminabilità" (Alvin Toffler, 1971); è una

4. B. Peck, *The World a Department Store. A Twentieth Century Utopia*, Lewiston, B. Peck 1900.

5. E. Bellamy, *Looking backward 2000-1887*, Boston-New York, Houghton Mifflin Publication 1888.

6. "[...] 'Looking Backward 2000-1887' instigated widespread interest in socialism in North America, Europe and elsewhere, and spawned a movement known as 'Nationalism'. Bellamy envisaged a highly structured, centralized, industrialized society in which a comprehensive welfare system, universally-mandated labour and relatively equal distribution ensure a high standard of living. Crime has virtually disappeared, lawyers and juries are no longer necessary, and education is universal. Women play a substantial (though not equal) role in industrial and social organization, and promote the improvement of the species by mating with the most superior man. [...] Dozen of US imitations appeared, (and over sixty world-wide) like Bradford peck's 'The World a Department Store'(1894) and W.D. Howells' s 'A traveller from Altruria' (1894), as well as anti-Bellamy dystopias, while writers such as A.R. Wallace, the British evolutionist and land nationalization advocate, and Ebenezer Howard, founder of the british Garden City movement, acknowledged a debt to Bellamy": G. Claeys (a cura di), *Encyclopedia of Nineteenth-century Thought*, London, Routledge 2013, pp. 501-502. Vedi anche T. Peysner, *Utopia & Cosmopolis: Globalization in the Era of American Literary Realism. New Americanists*, Durham & London, Duke University Press Books 1998, p. 29.

7. "Consumption [...] presents itself as the opening of a new era – the final era of achieved Utopia and the end of history": J. Baudrillard, *The Consumer Society: Myths and Structures*, London, Sage 1998, p. 203, cit. in A. Cronin, K. Hetherington (a cura di), *Consuming the Entrepreneurial City: Image, Memory, Spectacle*, London, Routledge 2008, p. 135.

società “usa e getta” il cui significato non è legato solo al semplice gettare via una quantità di rifiuti: “[...] significava poter buttare via valori, stili di vita, relazioni stabili, l’attaccamento alle cose, agli edifici, ai luoghi, alle persone, ai modi ereditati di fare ed essere”, ricorda David Harvey⁸.

L’utopia di un consumo globale, non è però solo un’immagine letteraria o filosofica, ma anche un preciso piano politico e militare americano.

Il 10 luglio 1916 a Detroit, in un momento in cui l’America deve decidere se intervenire nella guerra in Europa, il presidente americano Woodrow Wilson si rivolge ad un pubblico di venditori, “uniti da una stessa visione e da un medesimo scopo”, asserendo che le grandi barriere che separano il mondo “non sono questione di principi, ma di gusti.” E allora: “Fate in modo che le vostre idee e la vostra fantasia si diffondano per il mondo intero;” – incalza il presidente di fronte alle proprie truppe di commercianti – “forti della convinzione che gli Americani sono chiamati a portare libertà, giustizia e umanità ovunque vadano; andate all’estero a vendere beni che giovino alla comodità e alla felicità degli altri popoli, convertendoli ai principi sui quali si fonda l’America”⁹. Di fronte alla minaccia della guerra mondiale, Wilson imbastisce così ciò che Victoria de Grazia definisce “la conquista del mondo con mezzi pacifici”¹⁰, che ha portato durante il secolo scorso all’ascesa di un grande “Impero del Mercato” globale: la concreta realizzazione di un’Utopia prima profetizzata e poi programmata agli albori del XX secolo.

Di fronte all’utopia del mondo come unione di colonie del consumo e del commercio, Victor Gruen risulta una chiave di volta nel discorso architettonico a partire dal dopoguerra. La sua attività progettuale e le sue ricerche economico-urbanistiche hanno posto le basi per il successo dei centri commerciali in tutto il mondo, messo in di-

8. D. Harvey, *La crisi della modernità*, trad. di M. Vizzi, Milano, Net 2002, p. 349 (1^a ed. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford, Blackwell 1989).

9. V. De Grazia, *L'impero irresistibile. La società dei consumi americana alla conquista del mondo*, Torino, Einaudi 2006, p. xiv.

10. Ivi, p. xv.

scussione solo dalla crisi negli ultimi anni. La diffusione e la colonizzazione nel mondo del centro commerciale è continuata anche senza l'approvazione e il controllo del suo fautore. Nel 1978, durante una conferenza a Londra, Gruen infatti afferma di rifiutarsi "di pagare spiccioli per quegli sviluppi bastardi"¹¹, criticando l'evoluzione globale, perversa e corrotta della sua idea originale di centro commerciale. Negli stessi anni Gruen addirittura manifesta e si pone contro l'apertura di un centro commerciale vicino a Vienna che avrebbe risucchiato la vita sociale e commerciale al di fuori delle mura storiche¹².

La sua attività diviene allora ancor più interessante, considerando le contraddizioni, le sinergie fra diverse discipline, le conseguenze socio-economiche-ambientali del suo lavoro, in un discorso transatlantico tra Europa e Stati Uniti, o in maniera ancor più specifica tra Vienna e Los Angeles.

Gruen

Victor Gruen (Vienna, 1903 - 1980) nasce, studia e inizia la propria attività di architetto a Vienna. Dopo il diploma presso l'Akademie der Bildenden Künste, Gruen intraprende l'attività professionale sia nel campo dell'architettura che in quella del cabaret fino al 1938, quando deve emigrare con la moglie negli Stati Uniti a causa del Nazismo "con una laurea da architetto, otto dollari e senza sapere l'Inglese"¹³.

Come afferma Schulz¹⁴, dopo la Guerra, gli Americani

11. "In a speech given in London that year (1978), he criticized Americans for perverting his ideas. The very popularity of the shopping mall gave him easy target. He looked at what he had built and despised what he saw. 'I refuse to pay alimony for those bastard developments', he proclaimed. Gruen said that American in their blind pursuit of profit had corrupted his vision": M.J. Hardwick, *Mall Maker. Victor Gruen...* cit. 2004, p. 216.

12. "American cities, with their comparatively short histories and small traditions [...] offered people little beyond traffic jams [...] for Europe the thoughtless copying of the American shopping centre has been truly catastrophic. [...] For, of course, if Vienna's center had been killed by a shopping center, then surely some of the blood stained his hands. Undoubtedly, he had to recognize his own handiwork": *ivi*, pp. 217-219.

13. M. Gladwell, *The Terrazzo Jungle*, in "The New Yorker", March 15, 2004, visitato il 3-2-2015 <http://www.newyorker.com/magazine/2004/03/15/the-terrazzo-jungle>.

14. "The Americans in their now-dominant world position were not interested in political lessons from the Europeans, but they were eager to learn about art from the many first-generation European modernists who fled to the United-States to escape from the

con la loro nuova posizione dominante nel mondo non sono interessati alle lezioni politiche degli Europei, ma sono fortemente desiderosi di imparare l'arte dai maggiori architetti modernisti scappati dall'Europa.

Gruen non riceve alcuna accoglienza da maestro dell'Architettura, tanto da dover sopravvivere nei primi mesi come musicista nel "Refugee Artists Group" a Broadway, prima di avere la grande opportunità di sperimentare il progetto del centro commerciale.

È proprio negli Stati Uniti, in particolare a Los Angeles, che l'architetto viennese inizia presto la propria professione dialettica e a volte contraddittoria dedita ad esplorare l'interazione tra spazio commerciale privato e spazio pubblico, tra l'interesse progettuale e quello teorico, tra la passione musicale da cabaret e il processo architettonico, tra la scala architettonica e quella urbana, tra l'interesse ecologico all'ambiente e i riferimenti del Movimento Moderno.

Il primo progetto di Gruen sul suolo americano è una boutique sulla Fifth Avenue. La vetrina progettata con Morris Ketchum fa trasparire una nuova concezione del commercio su strada: a differenza degli altri negozi sulla Fifth Avenue, dove le vetrine si affacciano direttamente sul marciapiede, Gruen deforma la soglia tra marciapiede e spazio commerciale progettando un vero meandro dentro la vetrina che consente di ampliare lo spazio pubblico e la superficie espositiva di vendita a scapito di quella commerciale interna.

A partire da questo primo progetto e dal Northland center, la sua prima proposta di centro commerciale negli anni '50, l'attività professionale dell'architetto viennese si concentra sulla sperimentazione e ricerca della relazione tra consumo e tempo libero, tra spazio pubblico e privato, tra la scala di megastruttura del centro commerciale e scala urbana.

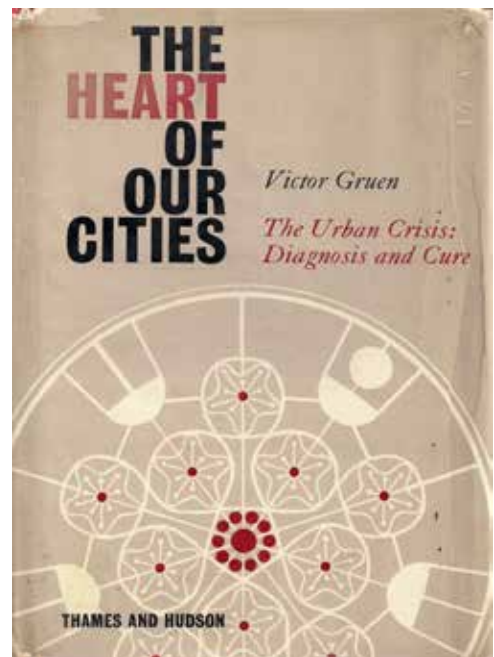
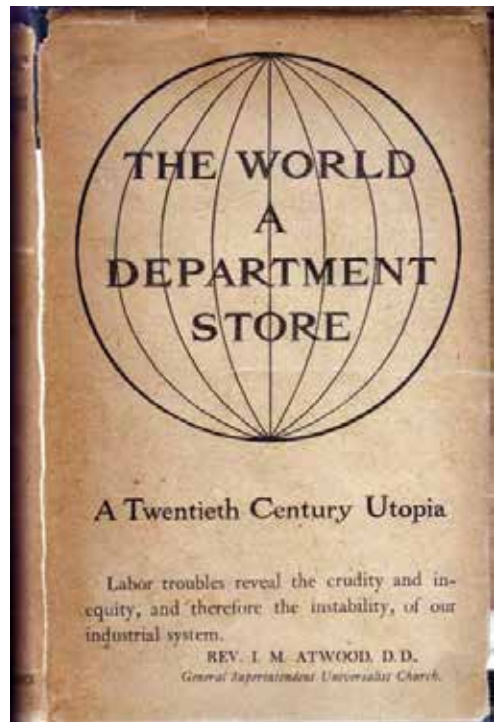
L'attività di Gruen continua sviluppando un interesse sia progettuale che teorico riguardo al centro commercia-

war. These refugees – Mies and Gropius, Piet Mondrian, Thomas Mann and Arnold Schoenberg, to name but a few in the arts – were received by their American hosts with hospitality bordering on reverence": F. Schulz, *Mies van der Rohe: A Critical Biography*, Chicago, University of Chicago Press 20142, pp. 230-231.

Utopiae finis?
Percorsi tra
utopismi
e progetto

166

Peck B., *The World a department store. A Twentieth Century Utopia.*
Lewiston, B. Peck, 1900.



Victor Gruen, *The heart of our cities. The Urban Crisis: Diagnosis and Cure.*
ed. Simon and Schuster, 1964.

le culminato con la stesura di “Shopping Town U.S.A.”, scritto con l’economista Larry Smith tra il 1958 e il 1959: “Con questo titolo desideravamo indicare che il ruolo della nuova concezione di progettazione poteva espandersi al di là dello scopo di creare semplicemente delle macchine per vendere, e poteva soddisfare la richiesta di punti di cristallizzazione urbana e offrire pertanto alla popolazione suburbana delle significative esperienze di vita”¹⁵.

L’edificio commerciale di Gruen dunque non è solo una mera macchina del consumo, prodotto di quell’“Impero Irresistibile” (Victoria De Grazia) all’inizio dei “Trente glorieuses” (Jean Fourastiè). Lo shopping center viene concepito con la funzione ottimistica – e forse idealista più che utopica – di punto di cristallizzazione, luogo di incontro e socializzazione per una ricentralizzazione dello “sdraiarsi”¹⁶ urbano americano. Anche Josep Lluís Sert, presidente del CIAM e in seguito preside di Harvard, assieme a Jaqueline Tyrwhitt, rivede nel centro commerciale un’idea di cosa i “cuori urbani potrebbero essere. Molti di questi shopping centers, sebbene costruiti per puro profitto privato, forniscono una piazza ben separata dall’area del parcheggio, [...] sono la nostra aperta espressione di un nuovo processo di umanizzazione nello scenario urbano”¹⁷.

Il legame tra il cuore della città, tema dell’ottavo Congresso Internazionale di Architettura Moderna (CIAM) del 1951, il centro commerciale e il processo di umanizzazione, come sottolineato dai due membri del CIAM, non è una pura coincidenza. Nel ‘Megayear 1964’, come chiamato da Banham¹⁸, Gruen pubblica *Il Cuore delle nostre Città*¹⁹, dove il riferimento al Movimento Moderno appare diretto seppur

15. V. Gruen, *Centri per l’ambiente urbano*, Milano, Görlich 1972, p. 9.

16. Lo Sprawl urbano è forma dispersione urbana. “To sprawl” significa letteralmente “sdraiarsi” (Oxford Dictionary).

17. J.L. Sert, J. Tyrwhitt, *The Shape of the American City*, in *Contemporary Architecture of the World 1961*, Tokyo, Shokokusha 1961, p. 106, cit. in E. Mumford, *Defining Urban Design – CIAM Architects and the Formation of a Discipline, 1937-69*, New Haven - London, Yale University Press 2009, p. 144.

18. R. Banham, *Megastructure. Urban Futures of the recent Past*, London, Thames and Hudson 1976, p. 70.

19. V. Gruen, *The Heart of Our Cities – The Urban Crisis Diagnosis and Cure*, London, Thames and Hudson 1964. Si veda anche L. Tyrwhitt, J.L. Sert, E.N. Rogers, *The Heart of the City – Towards the humanisation of urban life*, London, L. Humphries 1952. Per un appro-

non reso esplicito da Gruen stesso²⁰. Banham descrive il libro come “un libro irresistibile [...] un’apparente combinazione di successo commerciale e preferenze dal suono culturale²¹”.

In Gruen il controllo della dimensione e del contenimento dell’organo Cuore, diviene l’atto necessario per la preservazione del consumo del suolo, per una questione ambientale. Lo scopo principale della pianificazione urbana diventa quindi quello “di creare qualità ambientali che aiuteranno a riempire il cuore umano del desiderio del cuore della città”²².

Tali riflessioni urbane vengono proposte da Gruen nello stesso periodo in cui riconosce il parziale fallimento urbano e sociale dello shopping center: da una parte il vasto parcheggio esterno recide ogni collegamento tra il “punto di cristallizzazione” e il contesto; dall’altra il tempo libero diviene puro tempo per il consumo – “Gruen Transfer”²³ – in una “surmodernità”²⁴ in cui la “contrattualità solitaria” si oppone a quei “luoghi antropologici che creano un sociale organico”²⁵.

Tra le proposte più interessanti di centri commerciali in cui la separazione tra contesto e interno commerciale

fondimento su CIAM 8 e Gruen: L. Zuccaro Marchi, *The Hearth of the City – Legacy and Complexity of a Modern Design Idea*, Routledge 2018.

20. Gruen non menziona il CIAM 8 direttamente al fine di spiegare la scelta del titolo del libro. Comunque aggiunge in bibliografia la pubblicazione del CIAM 8 tra “I libri di interesse speciale”.

21. “fairly irresistible [...] apparent combination of commercial success and sound cultural preferences”: R. Banham, *Megastructure...* cit. 1976, p. 76.

22. V. Gruen, *The Heart of Our Cities...* cit. 1964, p. 299

23. “The Gruen transfer (named after architect Victor Gruen) designates the moment when a “destination buyer”, with a specific purchase in mind, is transformed into an impulse shopper, a crucial point immediately visible in the shift from a determined stride to an erratic and meandering gait. Yet shoppers do not perceive these effects as negative: the expansion of the typical mall visit from twenty minutes in 1960 to nearly three hours today testifies to their increasing desirability”: M. Crawford, *The World in a Shopping...* cit. 1992, p. 14.

24. Il sociologo Marc Augé chiama “surmodernità” una nuova modernità che “sarebbe l’effetto combinato di un’accelerazione della storia, di un restringimento dello spazio e di una individuazione dei destini” direttamente in rapporto con “la proliferazione di nonluoghi”: M. Augé, *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Torino, Bollati Boringhieri 2004, p. 49.

25. M. Augé, *Nonluoghi – introduzione ad una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera 1993, p. 87.

è più evidente, vi è il Southdale centre, nei pressi di Minneapolis, aperto nel 1956.

Se fino ad allora i centri commerciali erano sempre stati sviluppati bidimensionalmente su un piano, usando una tipologia aperta che si affaccia sia verso il parcheggio esterno che verso l'area pedonale interna, il Southdale diviene il primo esempio di centro "chiuso", introverso, "supermoderno"²⁶: l'acquirente viene condotto, attraverso un numero limitato di portici, all'area pedonale principale dove si sviluppa una corte centrale di tre piani e in cui l'impiego di sistemi di condizionamento garantisce "un'atmosfera di eterna primavera"²⁷ interna. Acclamato all'epoca dal Time come "cupola di piacere con parcheggio"²⁸, il Southdale Centre rappresenta la realizzazione dell'utopia sociale, in cui la manipolazione dell'ambiente diviene il requisito per il controllo della società come affermato nel 1948 da Skinner nel *Walden Two*²⁹: alterando le variabili ambientali che influenzano il comportamento degli organismi, si può generare un sistema socioculturale che si avvicina all'utopia.

La natura viene sostituita dalla più grande pompa di calore del mondo: un unico sistema per riscaldare, raffreddare e ventilare con un generatore di 10.000 kilowatt. La cupola del nuovo "well-tempered Environment"³⁰

26. La mancanza della priorità di una ricerca formale nell'architettura, la neutralità minimalista, l'introspezione interna sono caratteri che Hans Ibelings riscontra anche nel suo libro "Supermodernism" del 1998, quali elementi comuni di molti progetti architettonici contemporanei, definiti per l'appunto "supermodernisti". Ritorna l'interesse per l'ultima critica fase del modernismo tra gli anni '50 e '60, con cui la nostra società contemporanea ha in comune un forte processo di globalizzazione. Nell'architettura supermodernista infatti l'esterno non rivela il programma interno, l'edificio è quasi sempre né più né meno di una "scatola rettangolare" e l'interesse è indirizzato verso "il neutrale, l'indefinito, l'implicito, qualità che non sono solo confinate nella sostanza architettonica ma che trovano anche una potente espressione in una nuova sensibilità spaziale. [...] Lo spazio indefinito non è un vuoto bensì un contenitore di salvezza, un guscio flessibile": H. Ibelings, *Supermodernism*, Rotterdam, NAI Uitgevers 1998, p. 62.

27. *Photo caption*, 1952. Edina-Morningside Courier, June 19: 17, cit. in T. Mennel, *Victor Gruen and the Construction...* cit. 2004.

28. M. Gladwell, *The Terrazzo Jungle...* cit. 2015.

29. B.F. Skinner, *Walden two*, New York, Macmillan 1948, cit. in T. Mennel, *Victor Gruen and the Construction...* cit. 2004.

30. R. Banham, *Architecture of the Well-Tempered Environment*, Chicago, University of Chicago Press 1969.

(Banham 1969), trasforma il Southdale Centre in un precursore della 'Bigness' di Koolhaas, che aborre ogni connessione con l'esterno e si genera dall'incontro tecnologico della scala mobile e l'aria condizionata.

La nuova cupola del centro commerciale diviene inoltre vero e proprio Falansterio moderno, in cui il consumo unifica il mondo in un unico edificio, "in un capovolgimento ironico dei progetti di redenzione immaginati da utopisti del XIX secolo come Fourier e Owen; [...] destinati a incoraggiare rapporti sociali e a promuovere le emozioni comuni, piuttosto che stimolare i consumi"³¹ – come ironicamente afferma Crawford.

Infine il tiepido e surrogato clima interno del centro commerciale si contrappone al vero gelo della Guerra Fredda degli anni '50-'60, come sottolineato da Mennel. Di fronte alla minaccia della bomba atomica, vengono proposti progetti di dispersione urbana, considerando i centri urbani degli invitanti "targets" di guerra³²; un esempio è il masterplan di Hilberseimer per Chicago del 1955, in cui l'architetto tedesco propone una griglia di centri urbani equidistanti che diminuisce al minimo l'effetto distruttivo del fungo atomico. Come ulteriore strategia, il centro commerciale chiuso di Gruen diviene un luogo di riparo e di sicurezza: un'"Utopia della Guerra Fredda"³³. Come agli albori della Prima Guerra Mondiale con il presidente Wilson, ancora una volta la guerra e l'utopia del commercio si sovrappongono. Infatti, di fronte alla distopia di una cata-

31. "[...] the fragmented forms and functions of modern living are being brought together under the mall's skylighted dome. This suggests the possibility that the unified world of premodern times might be reconstituted through the medium of consumption, an ironic reversal of the redemptive design projects imagined by nineteenth-century utopians such as Fourier and Owen, who sought unity through collective productive activity and social reorganization. Although Fourier's Phalanstery merged the arcade and the palace into a prefigurative mall form, its glass-roofed corridors were intended to encourage social intercourse and foster communal emotions, rather than stimulate consumption": M. Crawford, *The World in a Shopping Mall...* cit. 1992, p. 6.

32. "[...] the same space standards that serve the civilian planner's goal of greater livability [...] We should direct the new building into channels that will produce a dispersed pattern of small efficient cities much more attuned to the needs of modern living": T. Augur, *The Dispersal of Cities as a Defense Measure*, in "Bulletin of the Atomic Scientists", 1948, pp. 131-134 quoted in A. Krieger, W.S. Saunders (eds.), *Urban Design*, Minneapolis-London, University of Minnesota Press 2009, pp. 18-19.

33. T. Mennel, *Victor Gruen and the Construction...* cit. 2004.

strofe atomica, Gruen assicura all'occorrenza la presenza di due milioni e ottocentomila metri quadri di parcheggio utilizzabili "facilmente per una tendopoli temporanea in caso di distruzione di abitazioni. Una strada per camion sotterranea di 44 metri di larghezza e oltre 4.000 metri di lunghezza avrebbe offerto 175.000 metri quadrati di spazio al riparo, disponibile immediatamente. Caffetterie e ristoranti potrebbero essere utilizzati per servire il cibo per vittime di emergenza. I negozi stessi sarebbe spazio di immagazzinaggio ideale per il cibo, abbigliamento, attrezzi, ecc."³⁴.

Il punto di cristallizzazione urbana, come evocato da Gruen, diviene anche punto di rifugio atomico per la sopravvivenza della società. Il parcheggio che avvolge il centro e che scinde ogni possibile diretta relazione tra il centro commerciale e il contesto urbano, rendendo il processo di cristallizzazione vano, diviene apparato tagliafuoco e nuovo suolo abitabile temporaneo.

aA

Utopia Vienna

Vienna, la città natale di Gruen, rappresenta il legame personale dell'architetto austriaco con la cultura europea sia per i riferimenti all'architettura moderna, tra cui le opere di Adolf Loos³⁵, sia per l'educazione ricevuta. La formazione europea dell'"americano pensoso" Gruen è rilevante per la sua intera vita professionale e diviene, secondo Zevi, "uno strumento per non abbandonarsi ad una società, solo nella propaganda dei rotocalchi, felice"³⁶.

171

34. "The parking areas, together with the surrounding roads, form wide fire breaks between the buildings and the residential area. Two million eight hundred thousand square feet of paved and drained parking area could be used easily for a temporary tent city in case of destruction of homes. An underground truck road 44 feet wide and over 4,000 feet long would offer 175,000 square feet of immediately available shelter space. Cafeterias and restaurants could be used to serve food to emergency victims. The stores themselves would be ideal storage space for food, clothing, tools, etc": V. Gruen, *Defense on the periphery*, Speech (1951) to the convention of the American Institute of Architects, Chicago, May 8. Typescript in VGP, Box 42, binder Victor Gruen, Collected Writings, Speeches, 1943-1954, vol. 1, n. 6, citato da T. Mennel, *Victor Gruen and the Construction...* cit. 2004.

35. M.J. Hardwick afferma che Gruen è influenzato dagli edifici di Loos. M.J. Hardwick, *Mall Maker: Victor Gruen...* cit. 2004, p. 10. Inoltre Gruen studia presso la Vienna Academy of Fine Arts dove anche Peter Behrens insegna.

36. B. Zevi, *Downtown come San Marco, una nuova Philosophy urbanistica nell'economia ame-*

Inoltre Vienna, “il centro della vita intellettuale e culturale”³⁷ d’Europa, rimane sempre il vero e principale riferimento urbano per i progetti urbani del ‘mall maker’. Infatti Gruen la utilizza e la reinterpreta come riferimento ed esempio sia progressivo che conservativo, di compattezza urbana e sistema difensivo.

Innanzitutto la capitale austriaca diviene allusione di ricentralizzazione e alta densità della struttura urbana; queste caratteristiche urbane sono necessarie per la soluzione alla “proliferazione incontrollata delle nostre comunità”³⁸ che distrugge i valori civici, come veementemente affermato da Sert il 9 aprile 1956, durante la Prima Conferenza di Urban Design ad Harvard. La città storica di Vienna ben raffigura l’immagine “comica” proposta dal filosofo spagnolo Ortega y Gasset, usata anche in seguito da Sert durante il CIAM 8, della città come un “cannone: si prende un foro, vi si avvolge attorno strettamente del filo di acciaio ed ecco il cannone”³⁹.

La città così descritta è compatta, densa e caratterizzata da una netta distinzione e separazione tra il ‘Cityscape’ interno e ‘Landscape’ esterno, tra ‘urbs’ e ‘ingens sylva’⁴⁰; nell’articolo *Downtown Needs a Lesson From the Suburbs* apparso sul “Business Week” nell’Ottobre 1955, Gruen afferma la necessità del ritorno del centro alla sua originale

ricana, in “Urbanistica”, n. 20, 1956, p. 116.

37. V. Gruen, *Centers for the urban Environment: Survival of the Cities*, New York, Van Nostrand Reinhold 1973, p. 173.

38. “The younger generation in this country (perhaps resembling their grandparents rather than their parents) is less suburban minded than its elders, as it has become aware that the uncontrolled sprawl of our communities only aggravates their problems, and that the solution lies in the reshaping the city as a whole. The necessary process is not one of decentralization, but one of re-centralization. [...] We must be urban minded”: J.L. Sert, *Opening remarks to the Urban Design Conference*, April 9, 1956, Loeb Library, GSD Archive, Harvard, Rare NAC 46 Harv 1956.

39. “La definizione più precisa che si può dare dell’urbs e della polis è in realtà molto simile alla definizione scherzosa del cannone: si prende un foro, vi si avvolge attorno strettamente del filo di acciaio ed ecco il cannone. Così l’urbs e la polis cominciano coll’essere uno spazio vuoto, il forum e l’agora e tutto il resto sono soltanto il mezzo per delimitare quello spazio vuoto, per tracciare il contorno”: J.L. Sert, *Centri per la vita della comunità*, in E.N. Rogers, J.L. Sert, J. Tyrwhitt (a cura di), *Il cuore della città: per una vita più umana della comunità*, Milano, Hoepli 1954, p. 3 e J. Ortega Y Gasset, *La ribellione delle masse*, Roma, Nuove Edizioni Italiane 1945.

40. E. Paci, *Ingens sylva*, Milano, Bompiani 1994.

“entità altamente compatta [...] senza alcuna cura di come la città cresce esteriormente”⁴¹.

Il modello urbano di città ideale pensato sia da Sert che da Gruen è dunque “isolato anche se perfetto come una città stellare di Filarete”, come scrive nel 1954 Enzo Paci. Infatti l’insistenza sulla centralità urbana, sulla separazione tra esterno ed interno, tra periferia e centro anziché sulla naturale relazione di un “*movimento centripeto di diastole*, ma contemporaneamente, un *movimento centrifugo di sistole*”⁴² trasforma l’avanguardia del progetto urbano americano del dopoguerra in Sforzinda, in una utopia anacronistica, sradicata dal contesto storico e culturale in cui nasce.

Se la città ideale rinascimentale rispecchia tale pericoloso isolamento sociale-urbano, un altro modello di città ideale, la Garden City⁴³ di Howard, diviene il miglior riferimento usato da Gruen per la città cellulare di domani.

Il modello urbano per la “Cellular Metropolis” pensata da Gruen è una reinterpretazione dell’Utopia presentata a cavallo tra ’800 e ’900 da Howard per la riorganizzazione fisica dell’ambiente urbano come cornice di una nuova evoluzione sociale⁴⁴. La struttura urbana e l’ibridazione di elementi urbani e rurali proposti da Howard sono totalmente rispecchiati, sessanta anni più tardi, nel modello di Gruen⁴⁵, la cui maggior innovazione riguarda solo le nuove strutture commerciali e i nuovi sistemi di trasporto.

aA

173

41. Business Week, October 22, 1955, *Downtown Needs a Lesson From the Suburbs*: V. Gruen, *A Greater Fort Worth Tomorrow*, Fort Worth Public Library, LH 976.45315 G.

42. E. Paci, *Il cuore della città*, in “Casabella Continuità”, n. 202, 1954, p. vii.

43. Si tratta di una città satellite per 30.000 cittadini, progettato come anelli concentrici il cui centro è dedicato a parco e istituzioni culturali; l’anello interno contiene un ‘palazzo di cristallo’, mentre le industrie sono progettate in periferia lungo la linea ferroviaria e le case; sei viali radiali si estendono dal centro alle aree esterne, passando attraverso una cintura verde agricola esterna che contiene le aziende agricole e lo spazio per i bambini, convalescenti, ecc. Il risultato finale è l’ibridazione degli aspetti migliori sia urbani che rurali. E. Howard, *Garden Cities of Tomorrow*, London 1902.

44. “Convinced that the existing metropolises of the nineteenth century were doomed either to perpetuate the current exploitation of labour or to instigate violent class conflict, Howard concluded that the reorganization of the physical environment would provide the framework for the more civilized stage of social evolution, the co-operative commonwealth”: R. Eaton, *Ideal Cities. Utopianism and the (Un)Built Environment*, London, Thames and Hudson Ltd 2002, p. 148.

45. “I had arrived at the idea of the cellular organization after a period of many years,

Inoltre la cellula, “unità alla base della vita”⁴⁶, è la metafora prescelta dall’architetto austriaco per la distinzione tra nucleo e citoplasma urbano: tutti i progetti urbani presentati, sia di riqualificazione che di nuova fondazione, presentano una gerarchica divisione organica-funzionalista in cui clusters di cellule sono combinati in organi specializzati a formare dei complessi urbani. La cellula è infine espressione tanto dell’“architettura della grande città”⁴⁷ come descritta da Hilberseimer quanto dello sviluppo di Disneyland⁴⁸.

Il progetto del parco tematico californiano, “il simbolo dell’Utopia americana”⁴⁹ (Venturi), è infatti strettamente legato alle visioni urbane di Gruen⁵⁰. In particolare lo

and I wrote about it for the first time in an article published by Architectural Forum in September, 1956. When, quite recently, in the process of doing research for this book, I read Ebenezer Howard’s *Garden Cities of Tomorrow*, I experienced that double-edge feeling which comes from learning that somebody else had your idea before you did; on the one hand, a certain sense of disappointment that I had not been as original as I thought and, on the other hand, satisfaction that there must be some logic to my thoughts if they had been enunciated sixty years earlier by a man who undoubtedly was a profound thinker”: in V. Gruen, *The Heart of Our Cities...* cit. 1964, p. 283.

46. “The basic unit of life, whether plant or animal, is the same. Millions of cells enter into the structure of higher plants and animals but the simplest forms of life are one-celled organisms. Cells show great variety of shape, being spherical, disk-shaped, elliptical, oblong, etc. A typical cell consists of a mass of protoplasm, in the center of which is a denser mass called nucleus... (add by G.: Most cells are surrounded by cell walls...) In the more highly organized plants and animals the vital processes are carried on by groups of cells that form specialized organs”: V. Gruen, *The Heart of Our Cities...* cit. 1964, p. 271.

47. “L’architettura della grande città – scrive Hilberseimer – dipende essenzialmente dalla soluzione data a due fattori: la cellula elementare e il complesso dell’organismo urbano”: L. Hilberseimer, *Großstadtarchitektur*, Stuttgart 1963 cit. in M. Tafuri, *Progetto e utopia, Architettura e sviluppo capitalistico*, Roma-Bari, Laterza 2007 (1ª ed. 1973), p. 95.

48. “An interesting example of how a project that starts out with a cellular conceptual idea can go wrong because of laissez-faire planning is Disneyland near Anaheim, California. The nucleus of this cellular constellation is organized in a forthright manner as a compactly arranged grouping of buildings, exhibits and surrounding pedestrian areas. [...] Though Disneyland was originally conceived only as an amusement park for children and, to some extent, for their parents, it has also become a shopping center, a social center, and a center of national and international tourism, opening its doors to everyone in the world...”: V. Gruen, *The Heart of Our...* cit. 1964, p. 295.

49. “[...] architect Robert Venturi praises it as ‘nearer to what people really want than anything architects have given them... It’s symbolic of American Utopia’”: Adams, *Walt Disney World resort*, p. 142, cit. in Chuihua Judy Chung, *Disney Space*, in Aa. Vv., *Harvard design school – Guide to Shopping*, Köln, Taschen 2001, p. 284.

50. “Shopping Utopia? Perhaps a more influential source of Walt’s utopian vision is Victor Gruen, the inventor of the American shopping mall. Walt owns several copies of

spazio pubblico commerciale, la separazione dei flussi, il centro totalmente pedonale e il controllo dell'ambiente e della comunità⁵¹ sono caratteristiche in comune tra le ambiziose proposte urbane della 'Metropolis of Tomorrow' di Gruen e il prototipo della comunità del futuro (EPCOT⁵²) di Disney, nate rispettivamente dall'esperienza del centro commerciale e del parco tematico.

Tra le proposte urbane più rilevanti di Gruen, il progetto per la 'urban renewal' di Fort Worth, presentato dalla prima conferenza di Urban Design ad Harvard nel 1956, è certamente il più emblematico per il riferimento a Vienna e al sistema cellulare.

Infatti il progetto per Fort Worth è strutturato come un nucleo interno pedonale di clusters di cellule, la cui membrana scinde ogni rapporto diretto con l'esterno e lo protegge dal male dell'invasione dei mezzi di trasporto privati, "la cui combustione interna, ha portato nel loro assalto di massa, alla combustione esterna della città."⁵³

Come ricorda Frampton, dai primi anni '50 le città che erano ancora essenzialmente invariate dal secolo precedente si dirigono verso lo sviluppo in megalopoli: la forma della città tradizionale viene stravolta dall'uso sempre più massiccio dell'automobile, divenendo una "economica ottimizzante *motopia*"⁵⁴: *una utopia dell'auto*.

Gruen's Heart of Our Cities, which are kept at his office and in the studio library": ivi, p. 288.

51. "We believe that to the degree that an environment can be controlled, the appropriate reactions of people within that environment can be predicted. Disney strives to control, within good business sense, much of the environment": T. Brinkoetter, *Service Disney Style*, in "Executive Excellence 10", n. 8, August 1993, pp. 3-5; cit. in Chuihua Judy Chung, *Disney Space...* cit. 2001, p. 282.

52. "EPCOT, the Experimental Prototype Community of Tomorrow, as what 'the city of tomorrow ought to be, a city that caters to the people as a service function [...] it will be planned controlled community, a showcase for American industry and research, schools, cultural and educational opportunities. In EPCOT there will be no slum areas because we won't let them develop...": Mosley, *Disneys' World*, p. 287 cit. in Chuihua Judy Chung, *Disney Space...* cit. 2001, p. 288.

53. "the automobile population has higher birthrate than the human one"(!) – Gruen affirms – "It appears that the internal combustion engines, in their mass assault, have led to the external combustion of the city": V. Gruen, *The Heart of Our Cities...* cit. 1964, p. 210.

54. "What were still essentially nineteenth-century cities in the early Fifties have since become surrounded and partially penetrated by megalopolitan development.[...] In this way, traditional city form, capable of combining many different uses within its continu-

“Motopia” è anche un progetto utopico proposto da G.A. Jellicoe⁵⁵ nei primi anni '60, caratterizzato da una griglia di edifici con strade su tetti e rotonde sopraelevate agli incroci. In *The Heart of our Cities* Gruen critica fortemente questa visione urbana assieme a Broadacre City di Frank Lloyd Wright, poiché entrambi i progetti esaltano il dominio dell'auto sulla vita quotidiana divenendo utopie sbagliate, “mal direzionate”⁵⁶.

In contrasto a queste utopie dell'auto, Gruen pone ancora una volta la sua amata città natale.

Infatti l'architetto austriaco si avvale di Vienna come metafora per la salvaguardia del centro di Fort Worth, sotto attacco da parte delle automobili: Gruen disegna un sistema concentrico di autostrade che dovrà “respingere l'invasione di orde meccaniche”⁵⁷ per la salvezza del nucleo centrale pedonale e del diritto alla scala umana, nello stesso modo in cui il sistema di mura di Vienna nel XVII Secolo è riuscito a contrastare l'avanzata dei Turchi salvando l'Europa intera.

L'anello autostradale più interno diviene infatti un muro impenetrabile, entro il quale solo i mezzi pubblici

aA

ous, densely woven urban fabric, has found itself superseded by an economically optimizing *motopia*”: K. Frampton, *Labour, Work and Architecture. Collected Essays on Architecture and design*, London, Phaidon Press 2002, p. 11.

55. “Motopia is such an idea, and arises not so much from normal discontent as from the realization that our present physical conditions are being thrown into chaos by the advent of one car per family and even one per person”: G.A. Jellicoe, *A Study in the Evolution of Urban Landscape*, London, Studio Books 1961, p. 7.

56. “That is why Frank Lloyd Wright’s scheme for Brodoacre City appears historically unsound, and why utopian schemes based solely on adapting the human settlement to the automobile (like the Motopia study by G.A. Jellicoe) are not only utopian but misdirected”: V. Gruen, *The Heart of Our Cities...* cit. 1964, p. 56.

57. “The city of Vienna, which successfully withstood two sieges of the Turks who had swept over all of Eastern Europe. Was able to do so because of a defense system consisting of such concentric defense rings. The strongest and best armed of these immediately surrounded the city proper; outside this wall [...] was a deep, water-filled ditch, and beyond that an open area, the so called Glacis, kept free of all buildings so that one could shoot comfortably for wall at the enemy troops. The second system, the so-called Linienwall, surrounded outer communities in a wider ring. It was constructed in accordance with similar principles. And then there was a ring outlying fortifications, which had the function of a holding operation, and of slowing down enemy. How a similar system of concentric defense lines could be employed to repel the invasion of mechanical hordes into those areas where they create havoc was first indicated by a plan which our office developed for the revitalization of the city center of Fort Worth”: V. Gruen, *The Heart of Our Cities...* cit. 1964, p. 214.

o i pedoni posso entrare. Le automobili che assalgono il centro dalla regione metropolitana, devono rimanere parcheggiate dentro dei garage-megastrutture con la capienza di 60.000 macchine; questi sono organizzati su diversi livelli e penetrano “come dita” o come torrioni di mura difensive all’interno della zona centrale. L’intero sistema è organizzato dal gruppo di ricerca di Gruen in modo tale da garantire distanze massime a piedi, dal centro del CBD all’area di garages, non superiori a 2-4 minuti.

Il progetto irrealizzato di *A Greater Fort Worth Tomorrow*⁵⁸, che trova risonanze tra la *Garden Cities of Tomorrow* di Howard (1902) e l’*Experimental Prototype Community of Tomorrow* (EPCOT) di Disney (1965), è una Utopia conservatrice⁵⁹ e nostalgica; pur rompendo i legami dell’ordine esistente propone nel futuro della condizione urbana americana un ordine già esistito: le mura di Vienna si trasformano in recinti di strade e parcheggi, i Turchi invasori in automobili, il “Downtown come San Marco”⁶⁰.

La guerra per la regalità della cultura Europea contro l’invasione straniera diviene la battaglia per “la royauté du piéton” – come descritta da Le Corbusier – contro “la tirannia dei mezzi meccanici”⁶¹ (Giedion).

58. Gruen and Associates, *A Greater Fort Worth Tomorrow*, Fort Worth, Greater Fort Worth Planning Committee 1956.

59. “ [...] la significazione del particolare viene dedotta nel pensiero conservatore da qualche cosa che sta dietro di essa, dal passato o da ciò che preesiste almeno in embrione”: K. Mannheim, *Das konservative Denken*, in “Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik”, 1927. cit. in M. Tafuri M., *Progetto e utopia...* cit. 2007, p. 52.

60. Nel settembre 1956, pochi mesi dopo la prima Conferenza di Urban Design organizzata da Sert ad Harvard, Zevi descrive il progetto di Fort Worth in un articolo della rivista “Urbanistica”, diretta da Astengo: “È un piano dimostrativo di una nuova fase dell’urbanistica americana, di una nuova philosophy emersa nel dopoguerra e sottoscritta ormai da tutti coloro che si propongono un’azione concreta di pianificazione urbana. [...] Il piano di Fort Worth rappresenta il raggiungimento più qualificato e aderente di questa tendenza. [...] Piazza San Marco nella downtown non è una formula fredda di calcolo urbanistico, utile soltanto a risolvere un’equazione economica americana. Ha un richiamo magico, una forza mitica indubbiamente superiore a quella della città giardino o della greenbelt: è una formula che aggredisce la città nel suo cuore e possiede della città tutte le arcane attrattive. L’automobile non serve più soltanto per fuggire la metropoli, ma per raggiungere un centro, un nuovo centro liberato dai rumori e dai cattivi odori, dominato dal pedone, dall’uomo”: B. Zevi, *Downtown come San Marco...* cit. 1956, p. 116.

61. S. Giedion, *Breviario di architettura*, Milano, Garzanti 1961¹; Torino, Bollati Borinighieri 2008, p. 63; S. Giedion, *Historical Background to the Core*, in J. Tyrwhitt, J.L. Sert, E.N. Rogers, *The Heart of the City – towards the humanization of urban life*, London, Hum-

Nel cluster cellulare di Fort Worth, la separazione dei flussi tra macchine e pedoni non è solo funzionale; rispecchia anche la spaccatura astratta e simbolica tra il simbolo umanista del Cuore come “eco dei sentimenti interiori dell’Uomo”⁶² e il simbolo della macchina che ha condotto al “sangue e all’orrore”⁶³ della Seconda Guerra Mondiale. Questa necessaria scissione simbolica viene richiamata soprattutto da Giedion nel dopoguerra durante il CIAM 8, il cui tema, il Cuore della Città, è considerato da Eric Mumford precursore dell’Urban Design⁶⁴ in America.

Infine, a Fort Worth solo il flusso di merci penetra nel centro, ma sottoterra all’interno di un nuovo suolo artificiale sopra cui la vita pubblica e il cluster di edifici si sviluppano.

Grazie a questa nuova piattaforma e alla separazione, tanto sperimentata nei centri commerciali, tra flussi di automobili, pedoni e merci, il nuovo centro di Fort Worth diviene, secondo Reyner Banham, “un possibile prototipo di megastruttura”⁶⁵, “il primo dei progetti di centri urbani su podio che ha ispirato i megastrutturalisti”⁶⁶.

Se “la parola ‘Utopia’ non poteva non essere applicata alle megastrutture”⁶⁷, Fort Worth è piuttosto un modello urbano ideale, la cui possibile realizzazione tecnica supporta l’idea ragionata e maturata, sia all’interno del Movimento Moderno che nelle Università Americane, di una separazione sia simbolica che fisica tra uomo e macchina.

Il progetto di Fort Worth è inoltre precursore sia della ‘città sotterranea’ della “Megacity Montreal”⁶⁸, progettata negli anni ’60 da Vincent Ponte, sia della ‘dalle’ francese.

phies 1952, p. 17 e S. Giedion, *Architecture You and Me*, Cambridge, Harvard University Press 1958, pp. 127-128.

62. S. Giedion, *Architecture You and Me...* cit. 1958; trad. it. *Breviario di architettura*, Milano, Garzanti 1961; Torino, Bollati Boringhieri 2008, p. 137.

63. S. Giedion, *Historical Background to the Core...* cit. 1952, p. 17.

64. *Sert and the CIAM ‘Heart of the City’: Precursor to Urban Design, 1947-52*, in E. Mumford, *Defining Urban Design...* cit. 2009, p. 80.

65. R. Banham, *Megastructure...* cit. 1976, p. 74.

66. “The first of the business-district-on-a-podium projects that inspired megastructuralists”: *ivi*, p. 42.

67. *Ivi*, p. 79.

68. “The tunnel’s connection with almost everything of consequence in downtown, their



Victor Gruen, *Entrata a Fort Worth, vista dei parcheggi*, da Gruen and Associates, *A greater Fort Worth Tomorrow*. *Fort Worth: Greater Fort Worth Planning Committee*, 1956, p. 6.

Se nel nuovo *Cuore*⁶⁹ della città canadese Ponte inver-
te la posizione dei flussi progettando dei percorsi pedo-
nali sotterranei all'interno di un "Downtown in 3-D"⁷⁰ o
"multilevel-core"⁷¹, a Parigi lo stesso Gruen propone negli
anni '70 un suolo artificiale per la Tête de la Defence.

A partire da sperimentazioni e ricerche nell'ambito dei
centri commerciali, Gruen altera l'intero ambiente urba-
no: "la dalle" rappresenta l'artificialità sia dell'ambiente
naturale che del "milieu humain"⁷², in cui la separazione
fisica tra uomo e auto rischia di degenerare addirittura
in una "metafora di apartheid"⁷³, in forme di controllo e
segregazione sociale.

Negli anni '60 Gruen decide di ritirarsi dal suo studio
a Los Angeles, Victor Gruen Associates, e tornare nel suo
vecchio distretto centrale nella capitale austriaca. Qui apre
un nuovo ufficio, Victor Gruen International, caratterizza-
to da un'attitudine differente da quella progettuale degli
USA, tuttavia pur sempre basata e fondata sul progetto
dello shopping center.

In questi anni Gruen riusa il sistema di autostrade pen-
sato per Fort Worth anche per "la mela d'oro" Vienna, di-
venendo riferimento difensivo di se stessa. Tra il Novembre
1969 e Dicembre 1971, l'architetto austriaco conduce uno
studio per "delineare misure di incremento del *Cuore della*

own shops, parking lots and station concourses, gave rise to the claim that "Montreal
itself is the megastucture!": *ivi*, p. 119.

69. V. Ponte, *Montreal gets a new heart*, in "The Architect and Building News", vol. 2, n. 8
1969.

70. P. Blake, *Downtown in 3-D*, in "The Architectural Forum", 125, n. 2, 1966.

71. "The special interest of Montreal is that for the first time in any major city the multi-
level principle has been applied on just such scale and with just such conviction": V. Pon-
te, *Montreal gets a new heart...* cit. 1969, p. 43

72. "De Metropolis de Fritz Lang au Cinquième Élément de Luc Besson, en passant
par Blade Runner de Ridley Scott, l'artificialisation du milieu humain conduit à la cata-
strophe.": V. Lefebvre, *Paris – Ville moderne: Maine-Montparnasse et La Défense 1950-1975*,
Paris, Norma 2003, p. 17.

73. La critica è di Trevor Boddy, che descrive il suolo artificiale e la divisione tra auto
e uomini a Montreal. Lo stesso discorso può essere ricondotto anche alla 'dalle' france-
se. "Ponte, went so far as to propose banning pedestrians from parts of Dallas" which
is described as a "metaphor of apartheid" [...] because 'one of the chief contributing
factors to traffic congestion is crowds of pedestrians interrupting the flow of traffic at
intersections'": T. Boddy, *Underground and overhead: building the analogous*, cit. in Aa. Vv.,
Variations on a theme park. The new American city and the end of public space, New York, Hill
and Wang 1992, p. 198.

Città”⁷⁴. Lo schema finale è molto simile a quello presentato per la città americana, con diversi anelli esterni di viabilità privata e dita di parcheggi che penetrano il Cuore pedonale. La rinuncia a questo sistema può condurre, secondo Gruen, solo ad una distruzione della città stessa, al soffocamento della vita a causa di frotte di auto parcheggiate.

Gruen usa in questo caso una distopia, una visione del futuro negativa e terribile mescolata con cura con la tipica ironia da cabarettista che lo ha sempre contraddistinto, al fine di avvalorare le proprie idee urbane, nate dagli esperimenti dei centri commerciali americani e influenzate dalla propria formazione europea. Nelle sue vignette infatti il parcheggio-megastruttura ingloba l'intera capitale austriaca divenendo una nuova-Vienna. Solo la cattedrale di Santo Stefano viene in parte preservata – attraversata da una ‘innocua’ autostrada – per rendere riconoscibile l'identità e l'identificazione della città

Infine, dall'invasione turca in Austria sradicata e reinterpretata metaforicamente in territorio americano, alla terribile visione del ‘sacco’ di Vienna da parte delle auto, il modello ideale della capitale austriaca si trasforma nella concreta, ambiziosa e precorritrice redazione di un manifesto: *La Carta di Vienna* (“Die Charta von Wien”).

La nuova carta nasce come estensione e aggiornamento della Carta di Atene, manifesto della città funzionalista del CIAM del 1933. Alcuni principi siglati dai fondatori del Movimento Moderno sono infatti considerati ancora validi e importanti da Gruen. In particolare il 76esimo paragrafo, riguardante la forma dell'ambiente umano rimane di notevole interesse: “Le dimensionnement de toutes choses dans le dispositif urbain ne peut être régi que par l'échelle humaine”⁷⁵.

Il processo di umanizzazione, già sottolineato da Gruen in *The Heart of our Cities*, diviene quindi il maggior tema

74. “delineate measures to increase the dynamism of the city Core with respect to all urban functions”: V. Gruen, *Centres for the Urban Environment. Survival of the Cities*, New York, V.N.R. Company 1973, p. 172.

75. [Le Corbusier], *La charte d'Athènes*, Paris, Plon 1943, chap. 76 (trad. it. di C. De Roberto, *La carta d'Atene / Le Corbusier*; con un discorso preliminare di Jean Giraudoux, Milano, Edizioni di Comunità 1960; trad. ingl. di A. Eardley, *The Athens Charter*, New York, Grossman 1973).

per il nuovo Manifesto, assieme all'emergere di un altro tema fondamentale: la questione ambientale ed ecologica.

Il precoce interesse di Gruen per la salvaguardia dell'ambiente, viene sottolineata negli stessi anni anche nel suo libro: *Centers for the Urban Environment. Survival of the City* (1973). Come si legge nell'introduzione, il libro "rappresenta l'espressione dello sforzo [...] di realizzare una maggiore comprensione pubblica del ruolo decisivo che la Pianificazione ambientale dovrebbe e deve giocare se l'equilibrio ecologico e biologico del nostro pianeta, essenziale per l'esistenza continua della specie umana, dovesse essere assicurato"⁷⁶.

Se da una parte Gruen reinterpreta i principi del Movimento Moderno sanciti quarant'anni prima, dall'altra il lungimirante interesse per la questione ecologica, tanto dibattuta ai giorni nostri, precorre i tempi divenendo tema fondamentale per la pianificazione urbana. L'attivismo ambientale dell'architetto austriaco si svolge in anni in cui "la minaccia per l'ambiente non è stata né ampiamente accettata, né capita"⁷⁷, come ricorda Alex Wall. Infatti la Prima Conferenza delle Nazioni Unite su questioni internazionali dell'ambiente (United Nations Conference on the Human Environment), viene organizzata a Stoccolma nel 1972 ed è coeva alla Carta di Vienna. Per quanto riguarda i contenuti, le condizioni urbane fondamentali proposte da Gruen in questo manifesto architettonico, pioniere della questione ambientale, sono la compattezza, la massima integrazione delle funzioni umane e la separazione tra le funzioni meccaniche di servizio e le funzioni umane. Tutte queste caratteristiche si ritrovano nella struttura fisica della beneamata città natale di Gruen, Vienna, nuovo manifesto urbano per la città ideale. Se il Southdale Centre rappresenta un'innovativa macchina del consumo per il controllo utopico della società tramite la manipola-

76. [the book] "represents an expression of the effort of the Foundation to bring about a greater public understanding of the decisive role which "Environmental Planning" should and must play if the ecological and biological balance of our planet, which is essential for the continuous existence of the human species, is to be assured": V. Gruen, *Centres for the Urban Environment...* cit. 1973, p. 172, p. v.

77. A. Wall, *Victor Gruen – From Urban Shop to New City*, Barcellona, Actar 2005, p. 231.

zione dell'ambiente naturale, Vienna raffigura un nostalgico riferimento di città ideale per un'idea precorritrice di salvaguardia della società tramite la tutela dell'ambiente.