

MR

2/2020

Maggio - Agosto

Memoria e Ricerca

RIVISTA DI STORIA CONTEMPORANEA

Tra terra e cielo

Grattacieli, spazi e paesaggi urbani nel Novecento

---

 il Mulino

**MR**  
Memoria e Ricerca  
RIVISTA DI STORIA CONTEMPORANEA

Rivista quadrimestrale di storia contemporanea  
della Fondazione Casa di Oriani Biblioteca di storia contemporanea  
Anno XXVIII, Nuova Serie, n. 64, maggio-agosto 2020

## Tra terra e cielo

Grattacieli, spazi e paesaggi urbani nel Novecento

 il Mulino

**Comitato di direzione** Fulvio Conti (Università di Firenze), Maurizio Ridolfi (Università della Tuscia - Università di Roma 3) *coordinatori*, Arianna Arisi Rota (Università di Pavia), Massimo Bioni (Università di Milano), Andrea Baravelli (Università di Ferrara), Barbara Bracco (Università di Milano Bicocca), Maddalena Carli (Università di Teramo), Tullia Catalan (Università di Trieste), Marco De Nicolò (Università di Cassino), Marco Fincardi (Università Ca' Foscari Venezia), Emmanuel Fureix (Université Paris-Est Créteil Val de Marne), Carla Giovannini (Università di Bologna), Andrea Giuntini (Università di Modena e Reggio Emilia), Alessandro Luparini (Fondazione Casa di Oriani Ravenna), Luca Mannori (Università di Firenze), Serge Noiret (European University Institute), Chiara Ottaviano (Cliomedia Officina), Rolf Petri (Università Ca' Foscari Venezia), Adriano Rocucci (Università di Roma Tre), Antonella Salomoni (Università della Calabria), Daniela Saresella (Università di Milano), Emanuela Scarpellini (Università di Milano), Luigi Tomassini (Università di Bologna)

**Comitato di consulenza** Roberto Balzani (Università di Bologna), Catherine Brice (Université Paris-Est Créteil Val de Marne), Jordi Canal (EHESS), Àngel Duarte Montserrat (Universitat de Girona), Stephen Gundle (University of Warwick), Axel Körner (University College of London), Gilles Pécout (École Normale Supérieure Paris), Lucy Riall (Birkbeck College, European University Institute), Fátima Sá e Melo Ferreira (Centro de Investigação e Estudos de Sociologia, Instituto Universitario de Lisboa), Mark Seymour (University of Otago).

**Segreteria di redazione** Annarita Gori *coordinatrice*, Manfredi Alberti, Raffaella Biscioni, Michelangelo Di Giacomo, Livio Karrer, Vanessa Maggi, Laura Orlandini, Paola S. Salvatori, Valerio Torreggiani, Sara Trovalusci.

«Memoria e Ricerca. Rivista di storia contemporanea» is a peer reviewed journal. It is covered by the following abstracting/indexing services: Scopus Bibliographic Database, Historical Abstracts, ERIH Plus, Articoli italiani di periodici accademici (AIDA), Bibliografia storica nazionale, Catalogo italiano dei periodici (ACNP), Essper, Analecta/Spoglio dei periodici italiani, Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica «F. Datini», Dialnet, Google Scholar, Primo Central (Ex Libris), EDS (EBSCO).

Dall'Anvur (Agenzia nazionale di valutazione della ricerca universitaria) la rivista è collocata in fascia A per le aree scientifico-disciplinari: Storia contemporanea, Storia medievale, Storia moderna.

#### Direzione scientifica e redazione

Biblioteca «A. Oriani», via Ricci 26, 48121 Ravenna  
Tel. 0544-30386, fax 0544-212437, e-mail: biboriani@sbn.provincia.ra.it  
www.memoriaericerca.it www.fondazioneocasadoriani.it



Fondazione  
Casa di Oriani

#### Amministrazione

Società editrice il Mulino  
Strada Maggiore 37, 40125 Bologna  
Tel. 051-256011, fax 051256034, e-mail: riviste@mulino.it  
www.mulino.it www.rivisteweb.it

Gli indici di tutti i fascicoli della rivista sono disponibili nel sito della Fondazione Oriani:  
www.fondazioneocasadoriani.it

La rivista si avvale del contributo di  
Federazione delle Cooperative della Provincia di Ravenna  
Fondazione Cassa di Risparmio di Ravenna



## Tra terra e cielo

### Grattacieli, spazi e paesaggi urbani nel Novecento

a cura di Marco De Nicolò e Maurizio Ridolfi

- 197 Marco De Nicolò, *La sfida al cielo*
- 221 Giacomo Calandra di Roccolino, *Il grattacielo come modello. La ricezione dell'edificio alto a Berlino nel primo dopoguerra*
- 247 Antonella Salomoni, *Politiche verticali sovietiche. Il Palazzo dei Soviet di Mosca (1931-1933)*
- 267 Gala Maria Follaco, *Tōkyō, una metropoli asiatica. Trasformazioni e rappresentazioni del paesaggio urbano nel Novecento*
- 289 Barbara Bracco, *Simboli della modernità verticale. Il paesaggio culturale di Milano dagli inizi del Novecento al Pirellone*
- 307 Maurizio Ridolfi, *Tra mare e cielo. Grattacieli nella «metropoli balneare» romana*

#### Documento/Immagine

- 331 Marco Fincardi, *Grattacieli nel cinema muto*

#### Discussioni

- 347 *I terremoti e la ri/costruzione di una storia: Lisbona, San Francisco e L'Aquila*, saggio e cura di Silvia Mantini. Contributi di Miguel Dantas da Cruz, Tommaso Caiazza, Salvatore Botta

#### Regioni/Ragioni della storia

- 385 Elena Musiani, *Dall'Italia all'Impero Ottomano. I viaggi nel Mediterraneo di un economista liberale*

## La sfida al cielo

Marco De Nicolò

**The Challenge to the Sky.** In contemporary age, the «challenge» to the sky is identified with the modernity. In Europe, in the nineteenth century the public modernity of the urban landscape presented itself with monumentality and with the great road arteries, with avenues, rethinking the urban plan. The skyscrapers had an american birth: Chicago and New York were their cradle. Soon they knew an affirmation in many cities of the United States and change their skyline. The imagine of these giants often took a symbol of success and an affirmation of modernity. In twentyfirst century the run towards the sky has conquered many asiatic countries. The challenge to the sky has become a race in height. Sometimes to reach the sky, the ground on which those giants rest is forgotten.

**Keywords:** Skyscrapers; Modernity; Urban Setting; «Material Art»; «Vanity Height».

### 1. Due modalità dello sviluppo urbano: capitali europee e metropoli statunitensi

Nel XIX secolo alcune tendenze di fondo in relazione allo sviluppo urbano accomunarono alcune grandi capitali europee. Con tempi e modalità differenti, Parigi, Londra e Vienna, impressero alla loro fisionomia profonde modificazioni. La città moderna aveva bisogno di spazio e necessità di potersi muovere «in fretta».

La capitale britannica, intorno alla metà del secolo aveva raggiunto i 2 milioni di abitanti<sup>1</sup> e fu meta di una continua e consistente ondata immigratoria nei decenni successivi. La città si dotò di una fitta rete ferroviaria e fu la prima a rompere il piano stradale inaugurando la sua prima linea metropolitana nel 1863, a cui seguì, a cinque anni di distanza, una seconda linea: iniziava a prendere forma il «tube» della capitale inglese<sup>2</sup>. Dal 1811 Londra vide all'opera John Nash per un nuovo piano urbano che prevedeva un grande viale ed edificazioni nuove. Quarant'anni dopo giunse all'esposizione universale del 1851 già «rimessa a nuovo» (l'opera di rinnovo urbano sarebbe continuata anche nei decenni successivi). In quella occasione offrì, come testimonianza dei propri progressi, un grande edificio, il Chrystal Palace<sup>3</sup>, in

<sup>1</sup> [online.scuola.zanichelli.it/ilcriccoditeodoro/files/2012/10/it-urbani24.pdf](http://online.scuola.zanichelli.it/ilcriccoditeodoro/files/2012/10/it-urbani24.pdf).

<sup>2</sup> Sulla rete metropolitana londinese si vedano: H. Douglas, *The Underground story*, London, Hale, 1963; J.R. Day, *Railways under the ground*, Barker, London, 1964 e D. Bennett, *Metro. The story of the underground railway*, Beazley, Mitchell, 2004.

<sup>3</sup> C. de Stasio, *The Great Exhibition. Un pageant per i tempi moderni*, in *La città senza confini. Studi sull'immaginario urbano nelle letterature di lingua inglese*, a cura di C. Pagetti, Roma, Bulzoni, 1995, pp. 19-32.

vetro, legno e ferro, che mostrava al mondo la capacità tecnica, architettonica e di varietà di possibilità di offerta di iniziative che potevano aver luogo al suo interno<sup>4</sup>. Divenne uno dei simboli di una città attraverso i quali la classe dirigente mostrava la considerazione dell'importanza dell'intrattenimento di massa, come mostrano del resto le costruzioni della Concert Room nel 1868 e dell'Alexandra Palace nel 1876. Oltre a ciò una grande novità era rappresentata dalla elaborazione delle città-giardino di Ebenezer Howard, un modello che avrebbe guidato anche altre amministrazioni di grandi città europee a dare vita a quartieri con spazi e verde. Londra mutava volto, ma non puntava «in alto»; poche furono le eccezioni in tal senso: l'erezione della Torre dedicata alla Regina Vittoria, nel 1858, di 102 metri (a una distanza di rispetto, quindi, dalla costruzione della nuova cattedrale di St. Paul, di 111 metri) e il rifacimento del complesso di Westminster (dopo l'incendio del 1834), inaugurato nel 1876<sup>5</sup>. Svettava sul complesso la Clock Tower, cioè il Big Ben, con i suoi 96 metri<sup>6</sup>. Non mancavano residenze lussuose ovviamente, ma il loro prestigio non era ravvisabile tanto nell'altezza (che in alcuni casi ne era comunque un elemento), quanto nel numero di finestre e nello stile. Nel 1889, peraltro, il London Building Act, formalizzò il freno posto sul nascere al possibile sviluppo in altezza degli edifici<sup>7</sup>. Ma bisognava pur ammirare la nuova forma urbana e lo spettacolo che da essa derivava e una visione complessiva non poteva che avvenire osservandola dall'alto. Così nell'immenso Earl's Court pleasure ground del 1884 trovò spazio la prima Great Wheel che consentiva la contemplazione della «nuova» città<sup>8</sup>.

A Parigi lo sviluppo demografico ed economico trovava alla metà del XIX secolo la possibilità di adattare la città alle nuove dinamiche e il tempo dei mutamenti desiderati dalla borghesia si rendeva possibile grazie alla coincidenza «tra un potere momentaneamente forte, deciso e popolare e le esigenze economiche e tecniche alle quali è assolutamente impossibile resistere»<sup>9</sup>. A Parigi Napoleone III diede l'incarico al prefetto Georges Eugène Haussmann<sup>10</sup> di conferire ordine, decoro e spazio al centro della città. Non si rinunciava alla celebrazione della Francia imperiale sotto forma di monumentalità pubblica, ma la forma urbis della sua capitale risentì molto del gusto borghese del tempo: grandi boulevard, strade asfaltate che consentissero un più rapido spostamento alle carrozze, marciapiedi lungo i quali la disposizione di

<sup>4</sup> Venne poi smantellato due anni dopo e ricostruito più o meno nelle stesse fattezze ma con un più ampio spazio nei borghi meridionali della città e dal 1854 al 1936 ospitò concerti, convegni, mostre fino alla sua distruzione avvenuta a causa di un incendio.

<sup>5</sup> R. Cooke, *The Palace of Westminster*, London, Burton Skira, 1987; *The Houses of Parliament: History, Art, Architecture*, London, Merrell editores, 2000.

<sup>6</sup> P. Macdonald, *Big Ben: The Bell, the Clock and the Tower*, Sutton, Stroud, 2004. La titolazione ufficiale è stata mutata nel 2012 in Elizabeth Tower in occasione del giubileo del suo regno. K. Rath, *Big Ben's Tower Renamed Elizabeth Tower in Honour of Queen*, in «BBC News», 26 giugno 2012: [www.bbc.com/news/uk-politics-18592966](http://www.bbc.com/news/uk-politics-18592966).

<sup>7</sup> *London Buildings Act 1894*, a cura di B. Fletcher, London, Chizine, 2015.

<sup>8</sup> R. Bonadei, *Londra capitale del moderno. Lo spettacolo infinito*, in «Prospero's»: [www.data.unibg.it/dati/corsi/13043/84341-Londra%20capitale%20del%20moderno.pdf](http://www.data.unibg.it/dati/corsi/13043/84341-Londra%20capitale%20del%20moderno.pdf).

<sup>9</sup> L. Bergeron, *Parigi. Il mito di una capitale*, Torino, Einaudi, 1993, p. 53.

<sup>10</sup> Sul personaggio si vedano le biografie di M. Carmona, *Haussmann*, Paris, Fayard, 2000 e di G. Valance, *Haussmann le grand*, Paris, Flammarion, 2000.

negozi e di locali consentiva una sosta comoda ai pedoni e, al tempo stesso, i grandi edifici e monumenti<sup>11</sup> che dovevano riflettere la grandezza del secondo Impero. Ciò rifletteva una sintesi perfetta tra lo spirito borghese della capitale francese e la grandezza imperiale che la città doveva esprimere. Il rapporto dell'altezza degli edifici era commisurato alla larghezza delle strade circostanti, in modo tale da conferire un assetto «ordinato» e lineare alle facciate. Emergeva, oltre all'immagine nuova, una fame di affari che si sostanziò nelle operazioni speculative nella parte Nord<sup>12</sup>. La città secondo l'autorevole interpretazione di Bergeron, rimase poi sostanzialmente ferma nel suo sviluppo per alcuni decenni. L'esposizione universale del 1889, coincidente con il centenario della rivoluzione, fu l'occasione per parigini e francesi di mostrare al mondo i progressi compiuti in campo tecnico e produttivo. L'immagine più eloquente, che sarebbe rimasta nel tempo, fu la costruzione della Torre Eiffel. Alta 312 metri, sarebbe stata, fino al 1930, l'edificio più alto del mondo<sup>13</sup>. Al tempo della sua costruzione, la Torre venne accolta in modo controverso<sup>14</sup>, ricevendo ammirazione e approvazione per la sfida e l'intraprendenza tecnica e formale, ma anche critiche e perfino demonizzazioni espresse dal disgusto di molti artisti e intellettuali che si unirono nel definirla «un ammasso di latta e bulloni». Anche Marco Fincardi, nel suo testo, riporta tali controverse reazioni tra chi la riteneva un monumentale «segno puro e vuoto» e la forza simbolica delle moderne torri nelle metropoli<sup>15</sup>. Una volta aperta al pubblico, una pressoché generale infatuazione conquistò l'opinione pubblica. L'ampia veduta sulla città e il consenso ricevuto nel corso del tempo ne avrebbe fatto il simbolo di Parigi e della sua nazione.

Fare spazio, ammodernare una città in rapida espansione, avvicinare l'ambiente istituzionale imperiale a quello sociale borghese: anche a Vienna si procedette a un rinnovamento reso necessario anche dal rapido aumento di residenti dopo il 1840<sup>16</sup>. La città conobbe progressivamente il piano di Ludwig Ditter von Förster consistente nella creazione di un ampio viale alberato circolare (il Ring), aperto definitivamente nel 1865, che alternava imponenti e importanti edifici pubblici con spazi aperti. Il quartiere imperiale si saldava così con i quartieri borghesi<sup>17</sup>. Accanto alla trasformazione della pietra e dello spazio urbano, fu decisivo il sistema di trasporti che trasformò la città in una metropoli<sup>18</sup>. Vienna manteneva così la sua solen-

<sup>11</sup> Si veda J. Gaillard, *Paris, la ville, 1852-1870*, Paris-Montréal, L'Harmattan, 1997.

<sup>12</sup> Bergeron, *Parigi*, cit., pp. 43-45.

<sup>13</sup> Inaugurata il 31 marzo 1889, e aperta al pubblico il 15 maggio dello stesso anno, aveva richiesto un costo di 7.400.000 franchi, di cui solo una parte proveniva dal sostegno pubblico, ma le entrate riscosse durante l'esposizione, 6.500.000 di franchi, avevano attenuato già la forte uscita. J. Jonnes, *Storia della Torre Eiffel*, in Id., *Saggi. Storia e scienze sociali*, Roma, Donzelli, 2011; B. Lemoine, *The Eiffel Tower*, Köln, Taschen, 2016.

<sup>14</sup> J. Harris, *The Tallest Tower. Eiffel and the Belle Époque*, Boston, Houghton Mifflin, 1975; D.P. Billington, *The Tower and the Bridge. The New Art of Structural Engineering*, Princeton, Princeton University Press, 1985, pp. 60-65.

<sup>15</sup> M. Fincardi, *Grattacieli nel cinema muto*, in questo numero.

<sup>16</sup> P. Capuzzo, *Vienna da città a metropoli*, Milano, Franco Angeli, 1998.

<sup>17</sup> D. Calami, *Storia dell'urbanistica europea*, Milano, Paravia, 2000, p. 77.

<sup>18</sup> Capuzzo, *Vienna*, cit.

nità imperiale, ma dava risposta al bisogno di spostamenti e di maggiore fluidità<sup>19</sup>. Anch'essa, come già Londra, per «ammirarsi» si dotò di una ruota panoramica (di 65 metri d'altezza), costruita nel 1897, in occasione del giubileo della salita al trono di Francesco Giuseppe.

Le grandi città europee rinnovate amavano guardarsi e lasciarsi guardare: la rottura del piano, la circolazione rapida e sotterranea<sup>20</sup>, si univano all'ampiezza urbana delle vie centrali. L'edificazione in altezza riguardò solo in minima parte tali mutamenti, riservando il rinnovato spettacolo urbano di città ordinate a costruzioni che erano punti di osservazione, come le ruote panoramiche e la torre parigina.

Gli esempi delle grandi capitali citate vennero ripresi, nel continente, nel periodo successivo in modi e tempi diversi, quasi sempre sfruttando il motivo tipologico della torre, prevalentemente destinata a rappresentare la presenza delle istituzioni. La costruzione di veri e propri grattacieli fu invece contenuta almeno fino agli anni venti<sup>21</sup>.

La soluzione dello sviluppo urbano, dell'autorappresentazione e dell'affermazione della modernità avvenne in modo decisamente diverso in due grandi città degli Stati Uniti, destinate a essere la culla dei grattacieli. A New York lo sviluppo in altezza non riguardò semplicemente la contemplazione del nuovo paesaggio sottostante e, ancora prima di New York, fu Chicago a mostrare come edifici di dimensioni importanti, sviluppati in verticale, potessero ospitare in modo permanente abitazioni, uffici, ristoranti, negozi e concretizzarsi grazie ai risultati che la ricerca e la tecnologia avevano compiuto, saldando le conquiste della modernità a un uso quotidiano. Le due città statunitensi, pur con caratteristiche urbane e geografiche differenti, furono i centri di un'elaborazione architettonica destinata a mutare non solamente lo skyline urbano, ma a generare una sfida verso il cielo destinata a rimanere permanente.

A giudizio di Calandra di Roccolino fu New York a vincere la sfida<sup>22</sup>. In effetti la città poteva vantare grandi talenti tra gli architetti della Beaux-Arts, come Stanford White, John Mervin Carrere e Thomas Hastings. Tuttavia, ritengo che, nonostante i progetti già in atto, l'idea di una inserzione dei grattacieli nel tessuto urbano abbia

<sup>19</sup> C.E. Schorse, *Fin de siècle Vienna*, Milano, Bompiani, 1981.

<sup>20</sup> Dopo Londra, nel 1900, anche Parigi si dotò della sua prima linea metropolitana. J. Tricoir, *Un siècle de metro en 14 lignes: de Bienvenüe à Métro, la vie du rail*, Paris, 2004 e L. Deutsch, *Metronomo. La storia di Parigi al ritmo del metrò*, Milano, L'ippocampo, 2012.

<sup>21</sup> Nell'arco di meno di un quindicennio vennero erette la torre della Borsa di Amsterdam (1900), del Palazzo dello Stato di Stoccolma (1909), la torre dell'acquedotto di Poznan (1910), delle stazioni di Helsinki e di Stoccolma (1914) mostrano quanto come tipologia edilizia pubblica quella forma non fosse del tutto tramontata. Gli esempi di grattacieli europei tra la fine dell'Ottocento e gli anni quaranta del Novecento non furono molti: nel 1898 venne costruita La Witte Huis a Rotterdam (43 metri), nel 1911 il Royal Liver Building a Liverpool (90 metri), nel 1924 la Marx House a Düsseldorf (57 metri), nell'anno successivo la Kungstornen a Stoccolma (61 metri), nel 1929 l'Edificio Telefónica a Madrid (89 metri), nel 1932 il Boerentoren ad Anversa (87 metri e mezzo), nel 1934 il Prudential Building di 66 metri e nel 1940 la Torre Piacentini a Genova (108 metri). Non mancavano edifici alti e maestosi, ma con altezze contenute.

<sup>22</sup> G. Calandra di Roccolino, *Il grattacielo come modello: la ricezione dell'edificio alto a Berlino nel primo dopoguerra*, in questo numero.

preso l'avvio dopo l'evento drammatico dell'incendio di Chicago del 1871<sup>23</sup>. Sono ovviamente opinioni, tanto più che Charles E. Peterson ha narrato la storia di un grattacielo di Philadelphia, eretto poco dopo il 1850<sup>24</sup>. Sono invece d'accordo con Calandra di Roccolino nell'interpretazione che quei primi *skyscrapers* furono edifici «autoreferenziali... i loro architetti non si posero il problema del rapporto tra l'edificio e la città, anche perché, in assenza di una legislazione specifica, rispondevano solo alla logica del massimo sfruttamento del lotto edificabile»<sup>25</sup>.

La strada era comunque segnata ed era favorita dalle premesse perché i progetti di tali edifici potessero concretizzarsi. Essi sarebbero stati inimmaginabili, ovviamente, senza un'invenzione cardine: l'ascensore. Si trattò di un parto travagliato ma che, dopo gli opportuni collaudi (i primi che erano stati compiuti non avevano convinto in termini di sicurezza)<sup>26</sup>, giunse a buon fine. L'altra premessa era costituita dall'uso dell'acciaio come elemento essenziale affinché la solidità e la sicurezza dell'edificio fosse garantita.

L'edificio di dieci piani, l'Home Insurance Building di Chicago, inaugurato nel 1885, è stato considerato da molti studiosi il primo vero grattacielo. L'acciaio utilizzato teneva insieme murature spesse e colonne esterne in ferro rivestite in pietra<sup>27</sup>. Il suo progettista, William Le Baron Jenney lo dotò anche di strutture antincendio.

Quell'edificio segnò l'inizio di un entusiasmo progettuale che diede vita alla «Scuola di Chicago» i cui tratti distintivi erano appunto la ricerca dei materiali che garantissero equilibrio, sicurezza e solidità<sup>28</sup>. Nacquero studi professionali appositamente dedicati alla messa in comune delle competenze di architetti e ingegneri; la città ospitò un'alacre attività di progettazione e di costruzione grazie anche alla replica della struttura in acciaio già seguita per l'Home Insurance. Sorsero infatti, con tale metodo, il Tacoma Building e il Rand McNally Building di Daniel Burnham nel 1889. Il centro della città si riempì di giganti per lo più quadrati, molti dei quali ospitavano nei piani bassi servizi commerciali e di ristorazione per riservare ai piani più alti uffici. In alcuni casi la ricerca stilistica non appariva particolarmente svilup-

<sup>23</sup> J. Murphy, *The Great Fire*, New York, Scholastic Inc., 1995. Pur trattandosi di un romanzo, l'autore ripercorre lo sviluppo dell'incendio che richiese 30 ore per essere domato.

<sup>24</sup> Ch.E. Peterson, *Ante-Bellum Skyscraper*, in «Journal of the Society of Architectural Historians», 9, 3, October 1950, pp. 25-28.

<sup>25</sup> Calandra di Roccolino, *Il grattacielo come modello*, cit.

<sup>26</sup> Nel 1854 Elisha Graves Otis, in occasione della Fiera Mondiale di New York, presentò un prototipo in grado di mettere riparo a eventualità quali la rottura dei cavi e sovraccarichi elettrici. Il successo avrebbe dato modo all'ingegner Otis di proseguire nelle sue ricerche e arrivare alla invenzione della scala mobile. Si vedano J.A. Bryan, *Evolving the Elevator*, St. Louis, American Litographing Co., 1947 e il più recente volume di L.A. Gray, *A History of the Passenger Elevator in the 19th Century*, Mobile, Edwards Brothers, 2002, pp. 1-20 per gli «esordi», e pp. 65-70 per l'adattamento ai primi grattacieli.

<sup>27</sup> L.R. Ford, *Cities and Buildings: Skyscrapers, Skid Rows and Suburbs*, Baltimore-London, The John Hopkins University, 2005, p. 22; Herbert Wright, *The world's first skyscraper: a history of cities in 50 buildings, day 9*, in «The Guardian», 2 aprile 2015: [www.theguardian.com/cities/2015/apr/02/worlds-first-skyscraper-chicago-home-insurance-building-history](http://www.theguardian.com/cities/2015/apr/02/worlds-first-skyscraper-chicago-home-insurance-building-history).

<sup>28</sup> D. Colaianni, V.G. Colaianni, *I grattacieli e la scuola di Chicago*, Milano, Franco Angeli, 2002.

pata; si badava soprattutto allo sviluppo in altezza<sup>29</sup>. L'eccezione in tal senso era costituita dal Tempio massonico: 19 piani per 92 metri, con una sua consistente parte commerciale e una serie di sale dedicate alle riunioni e alle pratiche massoniche, alcune molto ampie in grado di ospitare oltre 1.000 persone e, in cima all'edificio, un giardino pensile<sup>30</sup>. Era stato costruito nel 1892 e, intorno a quella data si contavano già una dozzina di grattacieli sorti nel centro finanziario della città<sup>31</sup>. Nello stesso anno il Consiglio comunale di Chicago fissò il massimo dell'altezza entro i 46 metri sia in considerazione del sottosuolo fangoso sia delle critiche e dei timori che l'improvvisa «emersione» di edifici così alti aveva generato: l'enorme consumo di carbone per alimentarli aveva raggiunto oltre un milione di tonnellate l'anno e l'aria stagnante si diffondeva nella città. Tornava, inoltre, il timore del grande trauma del 1871 e cioè che, pur per motivi diversi, potesse comunque ripetersi una condizione favorevole allo sviluppo e alla diffusione di incendi. Ma vi erano anche ragioni logistiche ed economiche, principalmente attribuibili alla saturazione di spazi necessari e al pur breve periodo di recessione. Così, nonostante uno sviluppo demografico imponente<sup>32</sup> e la posizione di snodo importante sia commerciale che ferroviario<sup>33</sup>, la città con il primo *skyscraper* rallentò per qualche anno la sua edificazione in alto.

Nel frattempo, con qualche diversità nello stile, si costruiva anche a New York uno skyline diverso, più versato, prevalentemente, al modello torre che al modello palazzo. Ciò non rispondeva tanto a una scelta di stile, quanto all'imponente crescita demografica della città, che triplicò il numero di abitanti tra il 1840 e il 1870, e al conseguente, aumento del valore della proprietà della terra su cui edificare<sup>34</sup>. Dunque occupando una superficie più ristretta alla base e sviluppando verticalmente gli edifici i costi venivano ottimizzati.

Secondo Willis, l'iniziale «lentezza» newyorkese era dovuta alla diffidenza delle autorità cittadine circa i materiali utilizzati e ciò ritardò le autorizzazioni. Solo nel 1889 giunse il permesso di costruire la Tower Building di Bradford Gilbert<sup>35</sup>. Ma un clima di scetticismo circondò quell'avventura, relativo soprattutto alla scommessa sulla sua stabilità. L'esame fu superato grazie a una bufera che la investì dopo pochi mesi e che, di fatto, ne testò la stabilità<sup>36</sup>. L'edificio non venne spazzato via dagli

<sup>29</sup> C. Willis, *Form Follows Finance: Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago*, New York, Princeton Architectural Press, 1995, p. 5.

<sup>30</sup> E.W. Wolner, *Chicago's Fraternity Temples: the Origins of Skyscraper Rhetoric and the First of the World's Tallest Office Buildings*, in *The American Skyscraper: Cultural Histories*, ed. by R. Moudry, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, p. 101.

<sup>31</sup> D. Bluestone, *Constructing Chicago*, New Haven-London, Yale University Press, 1991, p. 112.

<sup>32</sup> Da pochi abitanti nel 1830, dopo 20 anni, la città aveva raggiunto 30.000 abitanti e li vedeva decuplicati dopo altri 20 anni.

<sup>33</sup> Bluestone, *Constructing Chicago*, cit., p. 3; W. Cronon, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, New York, Norton, 1992, p. 68.

<sup>34</sup> S. Bedford Landau e C.W. Condit, *Rise of the New York Skyscraper, 1865-1913*, New Haven-London, Yale University Press, 1996, pp. 1-2.

<sup>35</sup> Willis, *Form Follows Finance*, cit., p. 9.

<sup>36</sup> E.R. Ellis, *The Epic of New York City*, New York, Carroll & Graf, 1997, pp. 405-415.

elementi naturali ma da una società, la Morris Building Company, che decise di abatterlo nel 1913, per farne sorgere altri.

Superati i timori e gli scetticismi, New York «recuperava» il tempo perduto iniziando una vera e propria sfida con Chicago, che portò, nel 1895, alla costruzione dell'American Surety Building a New York che, con i suoi 103 metri, guadagnò per molti anni, il titolo di edificio più alto del mondo<sup>37</sup>. Dopo la sfida all'altezza e all'uso di nuovi materiali, iniziò anche una più elaborata ricerca dello stile. Nel 1902 un architetto di Chicago progettò uno dei grattacieli più significativi di New York, il Flatiron. Daniel Hudson Burnham lo disegnò con una pianta triangolare, il cui vertice, sembrava evocare la prua di una nave; era alto 87 metri e aveva uno scheletro d'acciaio<sup>38</sup>. La forma non comune e la cura stilistica ne fecero uno dei motivi d'orgoglio dei newyorkesi, divenendo un simbolo cittadino<sup>39</sup>.

L'emergere delle due città nella modificazione dei loro «paesaggi» urbani appare legata alle trasformazioni economiche e sociali del periodo intercorso tra la guerra civile e la Grande guerra. Se Chicago era divenuto snodo industriale e delle comunicazioni, con una crescita economica e demografica repentina, New York stava diventando un centro finanziario e politico di grande rilievo, il cui cuore era in particolare nell'isola di Manhattan con la centralizzazione delle attività finanziarie e commerciali<sup>40</sup>.

I mutamenti intervenuti influirono senza dubbio nella crescita e nella costruzione degli edifici alti. Essi furono non solamente una forma nuova di edificazione, di applicazione della sperimentazione tecnica, ma anche una forma celebrativa del successo che dava autorevolezza e credibilità alla forza delle città, alle compagnie che «abitavano» gli edifici alti, all'affermazione sociale dei loro residenti.

Il successo del Flatiron e l'atmosfera favorevole portarono alla realizzazione della Singer Tower che, già nel progetto, si annunciava con l'intento di divenire il grattacielo più alto. Incorporata tra edifici più bassi, di proprietà della stessa compagnia, e progettata da Ernest Flagg, seguiva lo stesso stile delle Beux-Arts già utilizzato per il resto del complesso. Venne inaugurata nel 1908 e misurava 187 metri<sup>41</sup>. Il primato dell'altezza durò meno di un anno, superato dai 210 metri della Metropolitan Life Insurance Company Tower. L'immagine di questo grattacielo trovò posto su copertine di riviste così come sulle confezioni di prodotti alimentari. Il gusto era piuttosto discutibile, rifacendosi a uno stile rinascimentale italiano, ricordava il campanile di Venezia e aggiungeva ulteriori elementi che stonavano con quegli intenti stilistici. Tuttavia presentava anche soluzioni tecniche tra le più avanzate in fatto di ventila-

<sup>37</sup> C.W. Condit, *American Building: Materials and Techniques from the Beginning of the Colonial Settlements to the Present*, Chicago-London, University of Chicago Press, 1968, p. 119.

<sup>38</sup> I.L. Allen, *The City in Slang. New York Life and Popular Speech*, Oxford-New York, Oxford University Press, 1993, p. 129.

<sup>39</sup> P. Goldberger, *The Skyscraper*, New York, Knopf, 1985, p. 36; Bedford Landau e Condit, *Rise of the New York Skyscraper*, cit., pp. 302-304.

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> Ivi, pp. 354-361.

zione, aria condizionata, illuminazione e la presenza, contemporanea, di ascensori e scale mobili<sup>42</sup>.

Anche il primato della Singer Tower durò poco. Frank Woolworth, che si era affermato come imprenditore di catene di negozi con prodotti a basso prezzo, aveva dato incarico a Cass Gilbert, di costruire un grande centro commerciale. Nel 1913 aprì così il Woolworth Building, che divenne nel tempo un riferimento tipologico del grattacielo commerciale, e che, con i suoi 241 metri, si imponeva per altezza anche sugli altri edifici. Ascensori veloci, grande capacità di illuminazione, possibilità di affitto di case per diversi inquilini delle classi alte e, nell'edificio, trovava posto, per la prima volta in un grattacielo, anche una piscina: si trattava di un'evoluzione «interna» impressionante. Se l'altezza era da record, lo stile era «misto» (un po' gotico, un po' moderno, un po' Beaux-Arts) e le trovate per renderlo ancora più visibile non mancavano. La torre dorata produceva un effetto ottico che recava all'edificio una percezione di un'altezza ancora maggiore e l'illuminazione notturna la rendeva visibile in tutte le ore del giorno<sup>43</sup>.

Sull'esempio delle prime due città che avevano fatto da apripista, in altre città statunitensi vennero eretti edifici molto alti: Filadelfia, Detroit e St. Louis seguirono la corrente. Nell'ultima città citata venne costruito il Louis Wainwright Building da Louis Sullivan: i 41 metri in acciaio venivano enfatizzati da bande verticali. Mentre a San Francisco, nonostante la minaccia sismica dell'area, la gara in altezza venne disputata tra i due proprietari di giornali, M.H. de Young, che aveva fatto costruire il primo per il suo «San Francisco Chronicle» il Chronicle Building nel 1890, alto 66 metri, e i fratelli John e Claus Spreckels, che avevano acquisito il «San Francisco Call» nel 1895 e commissionarono un edificio<sup>44</sup> che, aperto nel 1898, era altro 96 metri e presentava un ambizioso disegno con torre e cupole. Rimase danneggiato nel terremoto nel 1906, mentre il Chronicle, che aveva resistito al terremoto, non resistette all'incendio che si propagò in seguito ad esso e alla imperizia di alcuni interventi<sup>45</sup>. Nel 1938 il San Francisco Call venne rimaneggiato e divenne noto come Central Tower<sup>46</sup>. Entrambi gli edifici, insomma, ressero alla prova del sisma per le fondamenta in cemento armato e per la loro struttura in ferro e acciaio<sup>47</sup>.

Tra il 1914 e il 1930 comparvero grattacieli a Cincinnati, a Detroit, a Cleveland, a Seattle, a Providence e persino a Los Angeles, città in cui il Municipio derogò alle proprie stesse regole per costruire il proprio palazzo municipale nel 1928<sup>48</sup>.

<sup>42</sup> R. Moudry, *The Corporate and the Civic: Metropolitan Life's Home Office Building*, in *The American Skyscraper*, cit., pp. 120-126.

<sup>43</sup> Bedford Landau e Condit, *Rise of the New York Skyscraper*, cit., pp. 381-390.

<sup>44</sup> Si veda il numero del «San Francisco Call» del 18 settembre 1895 e l'articolo *The San Francisco «Call's» Enterprise Commended by the Press*, p. 5: [cdnc.ucr.edu/cgi-bin/cdnc?a=d&d=SFC18950918.2.75&e=-----en--20--1--txt-txIN-----1](http://cdnc.ucr.edu/cgi-bin/cdnc?a=d&d=SFC18950918.2.75&e=-----en--20--1--txt-txIN-----1).

<sup>45</sup> T. Caiazza, *San Francisco 1906: terremoto, incendio e ricostruzione*. In questo numero.

<sup>46</sup> J.J. Korom Jr., *The American Skyscraper 1850-1940. A Celebration of Height*, Boston, Branden Books, 2008, pp. 211-213.

<sup>47</sup> Caiazza, *San Francisco 1906*, cit.

<sup>48</sup> G.H. Douglas, *Skyscrapers: A Social History of the Very Tall Building in America*, Jefferson, McFarland, 1996; Ford, *Cities and Buildings*, cit., pp. 36-39.

La diffidenza nei confronti di questi edifici non trovava più radice nella loro stabilità, piuttosto cominciavano a emergere contrarietà in ordine alla forma urbana che New York in particolare andava assumendo e in relazione al «buio» creato al livello dei piani bassi e del piano stradale. Tali critiche vennero parzialmente accolte con le limitazioni stabilite nella «zonizzazione» che le autorità cittadine stabilirono nel 1916. Si trattò di una sorta di autolimitazione che la città imponeva a se stessa. Non si individuavano solo superfici, ma si invitava a seguire anche una cornice di norme stilistiche in modo da non rendere la città un insieme disordinato e disomogeneo di volumi e da lasciare luce sufficiente al piano stradale<sup>49</sup>. Anche a Chicago la materia urbanistica necessitava di una revisione. All'indomani dell'Esposizione si era formato il movimento City Beautiful, che avanzava la proposta di città basse, con ampi viali e più omogenee nello stile e nei volumi<sup>50</sup>. Era l'espressione di una parte dell'opinione pubblica che vedeva nella costruzione incessante di edifici alti una perdita di coerenza nel paesaggio cittadino. Nella città vennero rivisti i regolamenti urbani, consentendo di costruire fino a un'altezza di circa 120 metri, con un corpo dell'edificio alto 80 metri e una torre con un volume che non poteva superare un sesto del blocco costruito<sup>51</sup>.

A Boston sia associazioni civiche sia immobiliari, riuscirono a ottenere una limitazione dei nuovi edifici entro i 37 metri di altezza, vietando di fatto la costruzione di grattacieli. Si incontravano interessi diversi ma convergenti, dunque<sup>52</sup>. Limitazioni vennero introdotte in ordine all'altezza anche nelle città di Washington e di Los Angeles, nonché a Filadelfia, dove la costruzione di grattacieli, come accennato, era già iniziata<sup>53</sup>.

Le limitazioni furono efficaci per qualche tempo e in qualche città. Lo sviluppo di molte città statunitensi risentiva ancora della profonda differenza con le città europee. Alcune città americane ricalcavano una sorta di continuazione dell'espansione colonica, in cui la linea retta, lungo la quale si era sviluppata una strada principale, fu a lungo (in alcuni casi ancora oggi), il principale riferimento urbano. Le piazze, in molte città che pure stavano crescendo, non erano contemplate. Tale modo di concepire lo spazio diede grande diversità ai vari centri del Paese.

Dagli anni venti il paesaggio di cantieri per l'edificazione di grattacieli divenne particolarmente fitto: a fronte di nuclei di scettici era un esercito di entusiasti: ai grattacieli erano dedicate mostre, visite turistiche, immagini che si trasmettevano attraverso la pubblicità, ambientazioni nel primo cinema e nella narrativa<sup>54</sup> che raccontavano le acquisizioni tecnologiche e la capacità di porle al servizio di un nuovo habitat urbano, facendo compiere un salto d'epoca.

<sup>49</sup> M. Schleier, *The Skyscraper in American Art, 1890-1931*, New York, Capo Press, 1986, pp. 42-46. Sulla zonizzazione del 1916: Willis, *Form Follows Finance*, cit., pp. 67-68.

<sup>50</sup> K. Revell, *Law Makes Order: The Search for Ensemble in the Skyscraper City, 1890-1930*, in *The American Skyscraper*, cit., p. 30.

<sup>51</sup> Willis, *Form Follows Finance*, cit., p. 111.

<sup>52</sup> Revell, *Law Makes Order*, cit., p. 43.

<sup>53</sup> Ford, *Cities and Buildings*, cit., p. 31.

<sup>54</sup> Schleier, *The Skyscraper in American Art*, cit., pp. 70-71.



Le due città ormai dense di edifici che progredivano in altezza, e cioè Chicago e New York, continuavano a intensificare la loro «dote», con una schiacciante «vittoria» di New York, che nel decennio degli anni venti raggiunse un numero di edifici alti dieci volte maggiore di Chicago<sup>55</sup>. Il successo dei grattacieli risiedeva non solamente nel ciclo economico favorevole, nell'espansione del commercio e nelle soluzioni tecniche. Vi era anche un altro elemento essenziale: la crescita del terziario nelle sue varie ramificazioni.

La sfida in altezza continuava: nel 1930 da un altro edificio che recava semplicemente il proprio indirizzo: il 40 Wall Street stabilì un nuovo primato, che venne comunque «bruciato», nello stesso anno, dall'edificazione del Chrysler Building, alto 319 metri. Questo grattacielo rispecchiava il richiesto stile Art Decò, peraltro condiviso in modo assoluto dal suo progettista, William van Alen; nell'anno successivo, sostanzialmente con la stessa filosofia stilistica dell'Art Decò, venne inaugurato uno dei grattacieli più famosi al mondo, l'Empire State Building, alto 381 metri e il primo a superare i 100 piani, progettato da Richmond H. Shreve, William Lamb e Arthur Loomis Harmon<sup>56</sup>. Esso era nato come rifacimento del Waldorf Astoria Hotel, ma presto prese piede l'ambizione di costruire un edificio più alto del Chrysler Building, con un punto di osservazione aperto ai turisti che ne avrebbe garantito una discreta entrata. Tuttavia, in pochi anni, la crisi economica avrebbe determinato una scarsa richiesta di locali e di appartamenti nello stabile, tanto da meritare l'ironico appellativo di «Empty State Building» per qualche anno, e la perdita rispetto all'investimento compiuto fu ingente<sup>57</sup>. Gli ultimi fuochi d'entusiasmo si spensero con la progressiva e profonda perdita di valore degli immobili<sup>58</sup>.

## 2. Tra le due guerre

All'inizio del Novecento i grattacieli statunitensi erano diventati «visibili» anche nel nostro continente<sup>59</sup>. Le reazioni furono contrastanti: da un lato vi era una diffusa diffidenza verso le forme di modernità statunitense, dall'altra incontrarono, specialmente in ambito architettonico, ammiratori e potenziali imitatori, come mostra Calandra di Roccolino per il caso tedesco nel periodo del primo dopoguerra<sup>60</sup>. Ber-

<sup>55</sup> Willis, *Form Follows Finance*, cit., pp. 9-10.

<sup>56</sup> Sul successo dello stile Art Decò si veda M. Panizza, *Mister Grattacielo*, Roma-Bari, Laterza, 1990.

<sup>57</sup> Schleier, *The Skyscraper in American Art*, cit., p. 120. Willis, *Form Follows Finance*, cit., p. 90; D. Baroni, *Grattacieli. Architettura americana tra mito e realtà 1910-1939*, Milano, Electa, 1979, pp. 59-60.

<sup>58</sup> Per una valutazione delle perdite: Willis, *Form Follows Finance*, cit., p. 168.

<sup>59</sup> D. Sassoon, *L'Europa fra sogno americano e mito sovietico*, in *Nemici per la pelle. Sogno americano e mito sovietico nell'Italia contemporanea*, a cura di P.P. D'Atorre, Milano, Franco Angeli, 1991, p. 73.

<sup>60</sup> Calandra di Roccolino, *Il grattacielo come modello*, cit.

lino fu sede di dibattiti e di progetti e, divenuta il centro della vita tedesca, si era ingrandita e accresciuta nelle presenze di cittadini e ciò aveva portato alla necessità di trovare soluzioni concrete per abitazioni e trasporti e a dare una forma nuova rispetto all'impronta lasciata dopo l'unificazione tedesca<sup>61</sup>. In particolare, l'area su cui si concentrò l'attenzione per un rifacimento urbano fu Alexanderplatz, la piazza che, dal 1886, era stata arricchita da un mercato al coperto e che appariva un riferimento cittadino<sup>62</sup>.

La Germania hitleriana si affidò soprattutto ad Albert Speer perché realizzasse quei grandi spazi in cui il popolo tedesco poteva celebrare le sue adunate di massa sentendosi immerso in una comunità di destino che aveva in Hitler il suo condottiero<sup>63</sup>. Se qualche edificio alto, o, ancor più, torri svettarono nella Germania hitleriana, esse non rivestirono alcun carattere urbano; vennero in genere inglobate in grandi complessi dedicati alla celebrazione del regime.

Come in gran parte del resto d'Europa, in Italia, nel periodo fascista, non si mancò di costruire torri per gli edifici pubblici o per le sedi del partito e delle associazioni del regime (dalle case del Fascio, alle sedi del dopolavoro)<sup>64</sup> e l'ostilità nei confronti degli edifici alti fu attenuata dal favore che verso di essi mostrava parte dell'architettura italiana. Mussolini non rinunciò a lasciare tracce del gusto fascista con opere che mediavano le forme del razionalismo con la visibilità e il messaggio stilistico e politico del regime.

Di fronte alla modernità statunitense, quella sovietica volle imporre la propria. L'applicazione di una forma tipologica che incontrasse la rappresentazione culturale-politica e quella architettonica iniziò a Kiev. A Mosca, dove erano state varate già pregevoli stazioni metropolitane, non poteva mancare la sfida verso il cielo. Secondo Paperny tale evoluzione faceva parte del superamento del mutamento d'orizzonte scelto da Stalin e dai suoi architetti, spazzando via l'architettura d'avanguardia degli anni venti, lasciandosi influenzare dalle correnti che anche altrove avevano avuto luogo negli anni trenta e quaranta<sup>65</sup>. Non è molto chiaro, nel testo, l'intreccio tra volontà politica e scelta stilistica. Certamente si addivenne a uno stile peculiare proprio, visibile nella progettazione di edifici grandiosi e solenni che comparvero, nella capitale, nel 1953, quasi all'unisono, sette grattacieli, definiti «Le sette sorelle di Mosca», icone della identificazione della cultura sovietica con il suo leader<sup>66</sup>. L'edificio dell'Università statale di Mosca era l'edificio più alto di Europa e rimase tale fino al 1990. Ancora più interessante, però, è la mancata costruzione di un edificio-simbolo, che sarebbe stato il principale palazzo del Paese e cioè il Palazzo dei Soviet. Antonella Salomoni, che ha ricostruito la genesi dei vari progetti, ricorda

<sup>61</sup> A. Richie, *Berlino. Storia di una metropoli*, Milano, Mondadori, 2003, pp. 233-277.

<sup>62</sup> Calandra di Roccolino, *Il grattacielo come modello*, cit.

<sup>63</sup> G.L. Mosse, *La nazionalizzazione delle masse. Simbolismo politico e movimenti di massa, in Germania (1815-1933)*, Bologna, Il Mulino, 1997 (I ed. 1975), pp. 261-291.

<sup>64</sup> Lugli e Zucchini, *Torre*, cit.

<sup>65</sup> V. Paperny, *Architecture in the Age of Stalin. Culture Two*, New York, Cambridge University Press, 2002, p. 65.

<sup>66</sup> Ivi, p. 201.

come esso dovesse essere collocato al centro della città e come dovesse misurarsi con i grattacieli di New York e contrapporre alla Statua della Libertà una gigantesca statua di Lenin. Senza voler togliere il gusto della lettura del testo di Salomoni, mi pare opportuno sottolineare il paradosso che condusse a una chiara scelta di stile che segnò la via architettonica nonostante il palazzo non fosse realizzato<sup>67</sup>.

### 3. Il doppio specchio: Berlino nella Guerra fredda

La divisione di Berlino generò una fortissima competizione tra due modelli di società, due tipi di sistemi e uno dei modi più visibili della gara intrapresa fu il nesso tra ideologia e architettura. La città, peraltro, si prestava a una necessaria rinascita urbana considerando che la guerra aveva risparmiato ben pochi edifici e monumenti. La vecchia Berlino scompariva nella «Montagna del diavolo», un'area che divenne una collina di 120 metri di macerie, detriti, resti della città distrutta. Compiuta l'operazione preliminare, dopo qualche anno, si poteva passare alla ricostruzione della città. Cancellare ogni traccia del passato fu uno degli obiettivi condivisi dalla municipalità dell'Ovest e dagli architetti che furono chiamati a ricominciare dall'ora «zero»<sup>68</sup>: «Immaginarono una città moderna, nuova ed eccitante, che con la sua bellezza eterna avrebbe brillato come faro della libertà e della speranza. L'architettura aveva una funzione politica»<sup>69</sup>. In realtà, nonostante le intenzioni, i primi edifici, alti, in cemento armato e vetro dal centro a Charlottenburg, non resero l'idea di un nuovo fascino e comfort cittadino. Il legame con gli Alleati occidentali certo influì nella nuova edificazione e architetti del calibro di Martin Wagner, Erich Mendelsohn e Mies van der Rohe furono invitati a tenere conferenze in Germania dal governo militare statunitense. Il primo grande complesso per edifici, eretto nel 1953, l'Allianzversicherung, un cubo di cemento, acciaio e vetro, che riprendeva i tipici elementi utilizzati negli Stati Uniti, non venne però certo plaudito per la sua bellezza<sup>70</sup>. Nel 1956 il Senato di Berlino Ovest approvò la ricostruzione dell'antico quartiere diplomatico invitando a partecipare i più famosi architetti di allora, Alvar Aalto, Walter Gropius, Le Corbusier, Oscar Niemeyer e Pierre Vágó, chiedendo a ognuno di loro di progettare un palazzo. Quando Gropius concluse l'Hansaviertel, apparirono enormi edifici di cemento e anche il concorso bandito dal Senato nel 1959 diede come esito costruzioni di grande ampiezza come il Teatro dell'Opera nell'area di Charlottenburg, di Fritz Bornemann, e di altezza media, come il dimensionato Kulturforum, che prendeva posto nell'area di Potsdamer Platz<sup>71</sup>. Questi

<sup>67</sup> Antonella Salomoni, *Politiche verticali sovietiche: il Palazzo dei soviet a Mosca*. In questo numero.

<sup>68</sup> J. Lucas, *1945. Year Zero*, New York, Doubleday, 1978; R. Italiaander, A. Bauer, H. Krafft, *Berlins Stunde Null 1945*, Düsseldorf, Droste, 1983.

<sup>69</sup> Richie, *Berlino*, cit., p. 742.

<sup>70</sup> Ivi, p. 744.

<sup>71</sup> [www.kulturforum-berlin.com/engl\\_index.html](http://www.kulturforum-berlin.com/engl_index.html).

palazzi completavano l'assetto culturale della nuova città, dopo la costruzione della Kongresshalle, la cui costruzione era stata finanziata dalla fondazione Benjamin Franklin ed era stata inaugurata nel 1957<sup>72</sup>.

Gli Stati Uniti furono in gran parte la «cassa» della rinascita della parte occidentale di Berlino, tramite il piano Marshall, i finanziamenti diretti, o attraverso fondazioni e iniziative private<sup>73</sup>. L'Ovest cittadino rinasceva con ampi spazi, con una rete metropolitana e con edifici alti come il Telefunken Hochhaus, di 22 piani che si sviluppavano in 80 metri d'altezza, terminato nel 1958 e molto simile al grattacielo Pirelli. Venne commissionato dal finanziere Jacques Rosenstein a Paul Schwebes e Hans Schoszberger. A sottolineare il legame sempre stretto tra la città occidentale e il riferimento politico e ideale all'Ovest fu la presenza all'inaugurazione, oltre che del borgomastro Willy Brandt, anche della signora Eleanor Dulles, rappresentante ufficiale degli Stati Uniti a Berlino ovest<sup>74</sup>. Si era passati rapidamente dalla fase in cui era prevalsa l'ansia di cancellare le orme rimaste della città precedente, non solo di quella eretta nel periodo nazista, ma anche le poche costruzioni rimaste in piedi del periodo guglielmino e weimariano, a quella guidata dall'euforia americanizzante di costruire una città che mostrasse l'evidenza della superiorità del modello democratico-capitalista.

La sfida, seppure tardivamente, venne accettata dalla parte orientale. Attorno alla Frankfurter Tor si edificavano complessi adatti a fare compagnia alla Karl Marx Allee e al riadattamento della zona centrale nel 1961 per opera di Hermann Henselmann<sup>75</sup>. La costruzione del Muro certamente piegò i piani di revisione della città a un perimetro ben delimitato il cui centro consolidato si trovava comunque in Alexanderplatz, punto di attrazione cittadina che, con la sua stazione e i mercati generali, era sostanzialmente rimasta allo stesso stadio in cui si era sviluppata nell'ultimo quindicennio dell'Ottocento. Il suo rifacimento, negli anni sessanta, sembrò rispondere a quanto, a poche centinaia di metri di distanza, si stava costruendo nella parte destinata a diventare la vetrina dell'Occidente. Gli edifici rispondevano all'ambizione di creare nel grande spazio della piazza, volumi decisamente visibili, destinati da un lato a negare uno degli aspetti più costrittivi della città, come la Casa dei viaggi, dall'altro mostrare un'ospitalità moderna come l'Hotel Stadt Berlin, di 123 metri, e a rendere omaggio a due settori tenuti strettamente sotto controllo dal regime, con la Casa dell'insegnante e il Palazzo dell'editoria (oggi Berliner Verlag, ospitante la redazione del «Berliner Zeitung»). Non mancarono, in questi edifici e

<sup>72</sup> S. de Rudder: *Ein Haus macht Propaganda. Die Berliner Kongresshalle und der Kalte Krieg*, in *Das Haus. Die Kulturen. Die Welt. 50 Jahre: Von der Kongresshalle zum Haus der Kulturen der Welt*, hrsg. von B.M. Scherer, Berlin, Nicolai, 2007, pp. 28-41.

<sup>73</sup> Richie, *Berlino*, cit., p. 746.

<sup>74</sup> Nel 1974 il grattacielo venne acquisito dalla Technische Universität, dopo il trasferimento della Telefunken nella Repubblica federale tedesca: A. von Buttlar, *Ehem. Telefunken-Hochhaus (seit 1974 TU Berlin)*, in *Baukunst der Nachkriegsmoderne. Architekturführer Berlin 1949-1979*, hrsg. von A. von Buttlar, K. Wittmann-Englert, G. Dollf-Bonekämper, Berlin, Verlag, 2013, pp. 192-193.

<sup>75</sup> [www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/liste\\_karte\\_datenbank/de/denkmaldatenbank/daobj.php?obj\\_dok\\_nr=09085171](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/liste_karte_datenbank/de/denkmaldatenbank/daobj.php?obj_dok_nr=09085171).

in altri sorti negli anni settanta, elementi sperimentali, come la facciata a nido d'ape dell'ex Centrum Warenhaus, (oggi Gruppo Kaufhof), frutto della trasformazione di un grande magazzino della città e, dopo la caduta del regime, riprogettato da Josef Paul Kleihues; così come non mancarono tipici inserti rappresentanti il mondo socialista: 800.000 pezzi di mosaico composero, sulle facciate della Casa dell'insegnante, compiuta nel 1964, scene ispirate ai valori della Rdt: la tecnologia, il lavoro, la pace, la società. Sette anni più tardi era compiuta la citata Casa del viaggiatore, ove era impresso un rilievo in rame dal titolo «L'uomo vince il tempo e lo spazio». Sia il mosaico della Casa dell'insegnante, sia il rilievo sulla Casa del viaggiatore, così come la Fontana dell'amicizia tra i popoli erano opera di Walter Womacka. La piazza offriva poi, a partire dal 1969, il Weltzeituhr, che segnava le ore di tutto il mondo. Ma certamente il maggiore punto di attrazione del cittadino e del raro visitatore era la Fernsehturm (torre della televisione), anch'essa inaugurata nel 1969, che, con i suoi 365 metri, era la costruzione più alta della città e offriva una visione panoramica.

#### 4. Il secondo dopoguerra e il caso italiano tra la capitale del boom economico e la «metropoli balneare» romagnola

I pregiudizi verso un'edificazione alta in Italia si ridussero a partire dalla metà degli anni cinquanta. Le altezze medie non erano certamente quelle dei grattacieli statunitensi, ma soprattutto l'uso dell'acciaio non era alla portata dei costi dei costruttori, prevalendo ancora il cemento armato. A riprova che quel tipo di edificio fosse divenuto ormai un simbolo di affermazione, sta a dimostrarlo il caso di Milano, la città più rappresentativa del miracolo economico. Il «Pirellone» di Gio Ponti, che accoglie i passeggeri che giungono a Milano è un manifesto eloquente del trionfo del cambiamento di passo di una città e di un'intera nazione<sup>76</sup>. Barbara Bracco ci racconta una storia di più lungo periodo di una città in cui la sfida all'altezza, tra fautori e contestatori di tale sviluppo, era nata già nei primi anni del Novecento, quando la trasformazione da centro urbano angusto a città del XX secolo aveva segnato, accanto a uno sviluppo progettuale necessario quanto contrastato, una crescita piuttosto disordinata. Bracco coglie in quel periodo che anticipò il primo conflitto mondiale, un insieme di architetti pronti alla sperimentazione e alla sfida dell'altezza degli edifici, sostenuti anche da un significativo appoggio di ambienti culturali d'avanguardia. Il sostegno allo sviluppo verticale comprendeva anche Benito Mussolini e in effetti – sottolinea l'autrice – negli anni del fascismo si svilupparono a Milano volumi e altezze nuove, pur limitate dal vincolo della insuperabile altezza del sacro<sup>77</sup> che imponeva agli edifici un'altezza che si tenesse a debita distanza dai 108 metri e mezzo, altezza raggiunta dalla Madonnina del Duomo di Milano. Dunque,

<sup>76</sup> Bracco, *Simboli della modernità verticale*, cit.

<sup>77</sup> Ivi.

il dibattito sulle sorti edilizie e urbane della città era già stato avviato da tempo e l'ambiente milanese era pronto a mostrare una comprensibile soddisfazione, in taluni casi giunta all'euforia, per i traguardi raggiunti in campo economico in una città che aveva patito un terzo delle distruzioni dell'edificato durante la guerra. Divenne così anche possibile rompere il tabù relativo al rispetto dell'altezza del «sacro»: ciò avvenne con l'edificazione, nel 1955, della Torre Milano (o Torre Breda) costruita su progetto di Luigi Mattioni, che raggiungeva quasi 117 metri. Due anni più tardi sorse la Torre Velasca di Ernesto Nathan Rogers, che utilizzava uno spazio lasciato dalle macerie dei bombardamenti della guerra<sup>78</sup>. Bracco nota come la tipologia del grattacielo milanese di questi anni fosse «il luogo-simbolo, lavorativo e privato, della nuova borghesia nazionale», di quei ceti che «si stavano proponendo come centro propulsore dell'Italia del boom»<sup>79</sup>.

Se queste torri rappresentavano l'annuncio della fine della fase della Ricostruzione e l'avvio di una più serena vita economica e civile, la vera rappresentazione del miracolo economico fu, come si è accennato, il Grattacielo Pirelli, di Gio Ponti, eretto davanti alla Stazione centrale, i cui lavori, iniziati nel 1956, terminarono nel 1960, quando l'inaugurazione sembrò celebrare sia la costruzione che il progresso compiuto dalla città e dalla nazione. Con i suoi 127 metri sarebbe stato, per circa cinquant'anni, l'edificio più alto d'Italia. Entrambe le costruzioni citate facevano parte di un progetto di centro direzionale stabilito attorno alla Stazione centrale, di cui il «Pirellone» rappresentava la «bandiera edilizia»<sup>80</sup>.

Anche nella nascente metropoli balneare adriatico-romagnola, tra Milano Marittima, Cesenatico e Rimini, sorsero grattacieli negli anni del boom economico. Il grattacielo di Cesenatico, con i suoi 118 metri, detenne per qualche mese il record d'altezza italiano, fino all'inaugurazione del «Pirellone». Maurizio Ridolfi racconta dettagliatamente la storia di città di provincia che stavano mutando volto, guardando a un salto verso la modernità favorito dalla spinta data dalla richiesta di un turismo sempre più consistente e dall'ambizione di creare insieme una «metropoli balneare» seguendo la fila di cittadine che potessero dare risposta a quella domanda. Il modello attraverso cui realizzare questo nuovo sviluppo era naturalmente quello americano, mediato dalla sua traduzione italiana ed era atteso sia con curiosità e aspettative, sia con timore di una rottura eccessiva con il paesaggio preesistente. La «Milano al mare», come la definisce felicemente l'autore, tenne conto, almeno inizialmente, del destinatario principale e cioè della borghesia milanese, anche se in breve tempo il turismo di massa sopravanzò quell'unico destinatario e le strutture dovettero far fronte a una più differenziata tipologia<sup>81</sup>.

<sup>78</sup> La Torre Velasca a Milano, in «Casabella», 232, ottobre 1959, pp. 9-15; F. Brunetti, *La Torre Velasca a Milano*, Firenze, Alinea, 1999.

<sup>79</sup> Bracco, *Simboli della modernità verticale*, cit.

<sup>80</sup> Ivi.

<sup>81</sup> M. Ridolfi, *Tra cielo e mare. Grattacieli nella «metropoli balneare» romagnola*. In questo numero.

## 5. La corsa al primato tra arte materiale, tecnica e «vanità»: l'emersione dell'Asia

Alla domanda relativa all'altezza di un edificio perché potesse fregiarsi del titolo di *skyscraper*, aveva dato una prima risposta l'Enciclopedia Britannica negli anni ottanta dell'Ottocento<sup>82</sup>. Poi, nel dibattito informale, si aggiornò quella sorta di «certificazione» stabilendo il numero di piani occorrenti, ma la costruzione progressiva e incessante, in particolare negli Stati Uniti, mutò continuamente quella misura, fissata, in prima battuta in 10 piani, poi in 20 piani fino a far salire «l'asticella» a 40 o 50 piani già alla fine del secolo e nel corso del secolo successivo. Ma i piani di un edificio non erano sufficienti, evidentemente, perché tra un piano e l'altro potevano verificarsi misurazioni diverse, così venne fissata anche un'altezza minima in 150 metri, una misura che i primi *skyscrapers* non avevano raggiunto<sup>83</sup>. La necessità definitiva non è cessata nel corso del tempo: oggi quelle misure risultano ancora sufficienti per definire un grattacielo, ma non un *supertall*, che deve raggiungere almeno i 300 metri, né un *megatall*, che deve meritare almeno i 600 metri di altezza. Chi decide queste misure, stabilendo così una sorta di certificazione scientifica? Nel 1969 si costituì, presso la Leigh University, per iniziativa di Lynn S. Beedle, il Council on Tall Buildings, che si assumeva il compito di censire e riferire su tutti gli aspetti della pianificazione, progettazione e costruzione degli edifici alti e che, dal 2003, ha la propria sede presso l'Illinois Institute of Technology di Chicago<sup>84</sup>. Dal 2005<sup>85</sup> la società tedesca Emporis Skyscrapers di Amburgo svolge un lavoro in partnership con il Council on Tall Building and Urban Habitat<sup>86</sup>, fornendo una banca dati ufficiale dei grattacieli ed essendo un riferimento in materia. Nelle sue schede compaiono, oltre ovviamente all'altezza, date, luoghi, caratteristiche tecniche, progettisti e altro ancora, aggiornando continuamente il «censimento» di questo tipo di edifici.

Tale sistematica operazione appariva opportuna, tanto più che dalla fine degli anni sessanta l'accoglienza nei confronti di edifici più alti di 150 metri era stata ampia. Nello skyline statunitense «spuntavano» qualche anno dopo le due alte torri del World Trade Center (1972-1973), la cui Torre Nord raggiungeva i 417 metri. Erano già sorti grattacieli come «templi» del commercio; nella possibilità dello sfruttamento della loro altezza, ospitavano anche molte altre funzioni, da quelle aziendali a quelle ufficiali fino a locali privati. Ma era interessante notare come le Torri gemelle

<sup>82</sup> [www.britannica.com/technology/skyscraper](http://www.britannica.com/technology/skyscraper).

<sup>83</sup> G. Ambrose, P. Henry e S. Stone, *The Visual Dictionary of Architecture*, Losanna, Ava Publishing, 2008, p. 233.

<sup>84</sup> [en.m.wikipedia.org/wiki/Council\\_on\\_Tall\\_Buildings\\_and\\_Urban\\_Habitat](http://en.m.wikipedia.org/wiki/Council_on_Tall_Buildings_and_Urban_Habitat).

<sup>85</sup> [en.m.wikipedia.org/wiki/Emporis\\_Standards](http://en.m.wikipedia.org/wiki/Emporis_Standards).

<sup>86</sup> Il CTBUH dal 2002 assegna premi ai migliori architetti. Dal 2016 ha esteso i premi al miglior edificio alto e al miglior edificio alto distinto per continente (Americhe, Asia e Australasia, Europa, Medio Oriente e Africa). È stato poi istituito il premio Urban Habitat, per l'innovazione: [en.m.wikipedia.org/wiki/CTBUH\\_Skyscraper\\_Award](http://en.m.wikipedia.org/wiki/CTBUH_Skyscraper_Award). Emporis, dal canto suo, dal 2000 premia ogni anno il miglior grattacielo nuovo per design e funzionalità: [en.m.wikipedia.org/wiki/Emporis\\_Skyscraper\\_Award](http://en.m.wikipedia.org/wiki/Emporis_Skyscraper_Award).

di New York traessero la loro titolazione dalla primaria funzione del «Trade», recuperando e quasi solennizzando una tradizione che veniva da lontano e di cui uno dei casi più classici può essere rintracciato nel Woolworth Building, Chicago «reagì» con la Willis Tower (o Sears Tower, come in un primo momento venne definita), di 442 metri nel 1974<sup>87</sup>. Era ricominciata, insomma, una sfida a raggiungere l'altezza più alta spesso non coordinata a un particolare sviluppo dello stile, alla ricerca di forme e soluzioni nuove.

Si sarebbe dovuto attendere il decennio successivo perché l'elaborazione sulla materia mettesse a frutto quanto nuovi studi e quanto un nuovo movimento architettonico andavano «covando». Si imponeva una riflessione più approfondita sullo stile, sull'adozione dei materiali e sul ragionamento intorno alla relazione con il tessuto urbano<sup>88</sup>.

In realtà molto più spesso e in più parti del mondo, la diffusione dei grattacieli teneva raramente in conto l'inserimento di volumi così imponenti nel tessuto urbano. La ricerca di soluzioni tecniche e stilistiche si accompagnava a quella dell'altezza da raggiungere e presto, dal decennio degli anni novanta, quest'ultimo requisito appariva sempre più ricercato, soprattutto dai committenti, fino a divenire un'ossessione a partire dal decennio che apriva il nuovo secolo, quando quella ricerca si trasformò sempre più in una sfida.

Se si segue, infatti, la genesi della costruzione degli edifici più alti costruiti a partire dalla fine del Novecento, se ne ha una evidente controprova.

Nel 1998 vennero edificate le Petronas Twin Towers a Kuala Lumpur, che, raggiungendo entrambe i 452 metri, detengono il titolo dell'altezza per sei anni. Altrettanti anni erano stati necessari per costruirla in base al progetto dell'architetto argentino César Pelli, che aveva avuto come interlocutore il primo ministro malesiano Tun Mahatir Mohamad. Egli chiese al progettista esplicitamente di portare l'edificio dai 427 metri previsti a un'altezza che avrebbe dovuto farne il grattacielo più alto nel mondo e di conferire ad esso motivi della cultura islamica<sup>89</sup>. Fu accontentato sia in ordine alla prima richiesta, sia in ordine alla seconda: la base stellata con 8 vertici e la forma dovevano ricordare le 4 virtù islamiche dell'unità, dell'armonia, della stabilità e della razionalità<sup>90</sup>. Per costruirle, peraltro, non si andò solamente molto in alto, ma anche molto in basso poiché la natura del terreno costrinse a porre le fondamenta a 130 metri di profondità<sup>91</sup>. Un ponte sospeso a 170 metri dal suolo e lungo 58 metri e mezzo collega le due torri ai piani 41 e 42 (entrambe le torri dispongono di 88 piani). Il costo dell'impresa è stato di 1 miliardo e 600 milioni di dollari dell'e-

<sup>87</sup> Sulla gara e sui grattacieli eretti a New York e Chicago, si vedano Bluestone, *Constructing Chicago*, cit., pp. 143-144; Ch. Bragdon, *Architecture in the United States III: The Skyscraper*, in *Skyscraper: the Search for an American Style, 1891-1941*, a cura di R. Shepherd, New York, Mc Graw-Hill, 2003, p. 158.

<sup>88</sup> R. Adam, *How to build Skyscrapers*, in «City Journal», Spring 2002: [www.city-journal.org/html/how-build-skyscrapers-12248.html](http://www.city-journal.org/html/how-build-skyscrapers-12248.html).

<sup>89</sup> [www.petronastwintowers.com.my/the-stories/](http://www.petronastwintowers.com.my/the-stories/).

<sup>90</sup> [www.petronastwintowers.com.my/design-and-structures/](http://www.petronastwintowers.com.my/design-and-structures/).

<sup>91</sup> M. Guarnieri, *Da Habilis a Jobs: due milioni di anni con la tecnologia*, Bologna, Esculapio, 2019, p. 920 e [www.petronastwintowers.com.my/design-and-structures/](http://www.petronastwintowers.com.my/design-and-structures/), cit.

poca<sup>92</sup>. Quanto si tenesse a mantenere comunque un record anche negli anni successivi, quando l'altezza di 452 metri era stata superata da altri grattacieli, è evidente nella soluzione scelta dal sito ufficiale dell'edificio. Si elencano infatti solamente i grattacieli «gemelli» sottolineando come si detenga ancora un primato<sup>93</sup>.

La «gara» asiatica infatti continuava con l'erezione con l'erezione di Taipei 101 (formalmente Taipei Financial Center) a Taiwan, inaugurato nel 2004 e che puntò proprio al nuovo primato dell'altezza (508 metri)<sup>94</sup>, ma qualche anno più tardi vide la luce la torre più alta del complesso Abraj Al-Bait Towers, le torri costruite a La Mecca nel 2012, che arrivò a toccare i 601 metri<sup>95</sup>. La torre dell'orologio della Mecca è stata poi «superata» tre anni dopo dalla Shanghai Tower, che di metri d'altezza ne poteva contare 632<sup>96</sup>.

Nella città cinese un complesso di grattacieli ha costituito la rivoluzione dello skyline, oltre a modificare profondamente le dinamiche della città. Nella «Manhattan» di Shanghai, cioè il quartiere di Pudong, sono sorti il Jin Mao Tower, di 420 metri nel 1999, progettato dallo studio dagli statunitensi Skidmore, Owings and Merrill, lo Shanghai World Financial Centre nel 2007 e, appunto, la Torre di Shanghai nel 2015<sup>97</sup>.

Se si studia la graduatoria delle città con la più alta densità di grattacieli alla fine del 2019, si scopre che il primato non è statunitense ma appartiene a Honk Kong (sono stati censiti 335 grattacieli contro i 284 di New York) che ha anche fatto sorgere, talvolta, anche qualche allarme sulla possibile sostenibilità in relazione alla

<sup>92</sup> www.petronastwintowers.com.my/design-and-structures/, cit.

<sup>93</sup> L'elenco appare utile ai nostri fini per notare come tre dei sette edifici citati si trovino a Dubai e due dei tre, siano immediatamente secondo e terzo in questa particolare graduatoria e cioè il JW Marriot Marquis, di 355 metri e le Emirates Tower, di 354. Seguono poi le Huaguoyan Towers, costruite a Guiyang, in Cina, che giungono a 335 metri, City of Capitals a Mosca, di 301, The Cullinan a Honk Kong, di 270 metri, le Al Kazim Towers, ancora a Dubai (265 metri) e il Grand Gateway di Shanghai (262 metri): www.petronastwintowers.com.my/design-and-structures/, cit.

<sup>94</sup> R. Lewis, Taipei 101, in «Encyclopædia Britannica»: www.britannica.com/place/Taipei-101.

<sup>95</sup> C. Suddath, *The World's Tallest Clock Tower*, in «Time», 3 agosto 2011: content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2086522\_2086523\_2086581,00.html. Il complesso è gigantesco: dispone del più grande e più alto albergo al mondo, in grado di ospitare fino a 100.000 persone, per lo più pellegrini che si recano nel vicino sito della Moschea a Masjid al-Haram, ospitante la Ka'ba. Anche l'orologio, collocato sulla torre più elevata, è il più grande e più alto del mondo. Inoltre il complesso dispone di due eliporti e di un centro commerciale. Il costo complessivo del più grande edificio al mondo (1.575.815 mq) è stato valutato intorno ai 15 miliardi di dollari: www.youtube.com/watch?v=YdxA9P7O7hM; www.kersteneurope.com/it/architettura-1/mecca-clock-tower; *Revealed: The world's 20 most expensive buildings*, in «The Telegraph», 27 luglio 2016: www.telegraph.co.uk/travel/lists/the-worlds-most-expensive-buildings/abraj-al-bait-mecca-saudi-arabia/.

<sup>96</sup> Guarnieri, *Da Habilis a Jobs*, cit., p. 920.

<sup>97</sup> N. Penna, *A Shanghai c'è un grattacielo-astronave da cui ci si può lanciare nel vuoto*, in «La Stampa», 1 luglio 2019: www.lastampa.it/viaggi/mondo/2017/12/29/news/a-shanghai-c-e-un-grattacielo-astronave-da-cui-ci-si-puo-lanciare-nel-vuoto-1.34088333. L'autrice descrive l'interno ad alveare con superfici dorate e la possibilità di rimanere agganciati a una corda in una parte della terrazza non munita da protezioni.

condizione geologica e geofisica. Nella graduatoria, Chicago è «solamente» ottava, con 126 grattacieli. Tra il secondo posto di New York e l'ottavo di Chicago è narrata la storia della crescita asiatica degli ultimi decenni e, in particolare, della Cina: Shenzhen (Cina) con 283 *skyscrapers*; Dubai (Emirati Arabi Uniti) con 199, Shanghai (163); Tokyo (155); Chongqing (Cina) (127). E altre due città cinesi, Ghaungzou e Wuhan, si aggiudicano il nono e decimo posto, rispettivamente con 115 e 96 edifici alti oltre 150 metri. Per trovare una città non asiatica nei posti successivi dobbiamo giungere al 18° posto, con Toronto, con 72 grattacieli censiti. Dall'11° posto fino al 17° si trovano altre città cinesi (Shenyang e Chendou, al 14° e 15° posto con 85 e 81 grattacieli) e città di altre importanti nazioni asiatiche (Bangkok (Thailandia), Jakarta (Indonesia), Singapore, Seoul, Kuala Lumpur da 92 a 75 grattacieli in ordine decrescente). E poi ancora, dopo Toronto, ecco Busan (Corea del Sud), Nanjing e Tianjin (Cina), che precedono Miami, appaiata all'indiana Mumbai, con 53 grattacieli. Per trovare grandi capitali, come Pechino e Mosca, bisogna scorrere la classifica fino al 29° posto, in cui si affiancano, con i 43 grattacieli rilevati. Per trovare un'altra città europea oltre a Mosca, bisogna scorrere la finca della graduatoria fino al 41° posto, con i 30 grattacieli di Londra. Le 8 città asiatiche nei primi 10 posti raccontano di uno sviluppo impetuoso e le 20 città cinesi nei primi 50 (per fermarsi a tale punto della graduatoria), raccontano di uno sviluppo che non sempre ha il fine di evitare un ampio consumo di suolo, ma di affermare un modello di sviluppo urbano<sup>98</sup>. Non è un processo iniziato di recente. Nel sesto congresso del Consiglio sugli edifici alti e l'habitat urbano, tenuto nel 2001, già 13 dei 20 grattacieli più alti erano stati costruiti negli ultimi vent'anni, cioè dall'inizio degli anni ottanta e ben 11 su 13 si trovavano in Asia e solo uno negli Stati Uniti<sup>99</sup>.

Judith Dupré, giornalista del «New York Times», che aveva dedicato parte della sua attività pubblicistica al tema dei grattacieli, fu così costretto a rivedere l'edizione di un suo testo sul tema: il suo volume del 1996 si soffermava molto sui grattacieli di New York<sup>100</sup>, punto d'osservazione prediletto per l'autore, ma nel 2005 doveva dar conto della crescente presenza asiatica<sup>101</sup>.

Se la sfida rimaneva spesso il sogno di fissare un'asticella più in alto, dalla fine del secolo XX, nei grattacieli asiatici, soprattutto quelli collocati in siti di cultura e religione islamica, insieme a quella sorta di «gara», emergeva anche una nuova ricerca con la quale si tentava di innestare nella forma di questi edifici, elementi simbolici propri di quella cultura: i richiami alle pagode presenti nelle Petronas Twin Towers e in Taipei 101, il fiore del deserto e l'evocazione del minareto in Burj Khalifa, hanno rinviato, infatti, a una ricerca di una modernità che rimanesse in linea con la tradi-

<sup>98</sup> en.m.wikipedia.org/wiki/List\_of\_cities\_with\_the\_most\_skyscrapers. Si veda anche www.skyscrapercenter.com/cities?list=buildings-150. Ma la graduatoria riportata è un po' diversa perché conteggia anche i grattacieli di oltre 100 metri. In ogni caso, le città, pur se in ordine diverso in graduatoria, corrispondono, grosso modo, alle stesse citate nella precedente.

<sup>99</sup> *Tall Buildings and Urban Habitat. Cities in the Third Millennium*, ed. by L. Beedle, London-New York, Spon Press, 2001, p. XIX.

<sup>100</sup> J. Dupré, *Skyscrapers*, New York, Black dog & Leventhal, 1996.

<sup>101</sup> Id., *Skyscrapers: a History of the World's Most Extraordinary Building*, New York, Black Dog & Leventhal, 2005.

zione culturale e religiosa, mentre i grattacieli cinesi non sembrano tanto cercare simboli nella tradizione quanto la modernità delle forme, il successo tecnologico. C'è inoltre da sottolineare come il prodotto di alcuni edifici orientali sia dovuto a una collaborazione internazionale: il caso dell'edificazione del Burj Khalifa, a tal proposito risulta esemplare: commissionato da Ali Alabbar, è stato progettato dallo studio statunitense Skidmore, Owings & Merrill LLP e costruito dalla coreana Samsung C&T<sup>102</sup>. Conoscenze, tecnologie e progettazione da tempo mostrano la rottura dei confini nazionali e continentali.

Di fronte alla progressione così rapida di queste costruzioni, così come di altre strutture edili, infrastrutture e opere di architettura e ingegneria avanzata negli ultimi decenni, sono emerse due tendenze contrapposte: la prima è intenta a coglierne l'aspetto di una forma artistica, la seconda rimane scettica circa la necessità, i materiali, la compatibilità con l'ambiente circostante. Si tratta di due tesi che, quando prese senza «fondamentalismi» interpretativi, appaiono avere comunque una base solida per iniziare a compiere, se non un bilancio, almeno un ragionamento.

Queste due interpretazioni contrapposte emergono con tutte le sfumature possibili che non è possibile riportare per esteso, ma possono essere sostanzialmente riassunte, la prima, nella visione del grattacielo (ma anche dei ponti e di altre costruzioni materiali) come una potenziale forma di «arte strutturale» (potenziale in quanto è un giudizio che deve formarsi in base al gusto e al riconoscimento dell'innovazione). Tale visione può mettere insieme la Torre Eiffel, il ponte di Brooklyn e alcuni dei più recenti grattacieli. Molte di queste opere hanno poi in comune l'incapacità di coglierne immediatamente quella cifra e, tuttavia, nel tempo, e sempre in più breve tempo, vengono apprezzate, appunto, come opere d'arte, un'arte che rimane distinta dall'architettura e dal design e che esalta il dominio della materia, asservendo tecnica e tecnologia. È la tesi di Billington, secondo cui quelle opere d'arte si riconoscono secondo tre principali criteri: efficienza, economicità ed eleganza<sup>103</sup>. In tal senso sembrano anche andare gli sviluppi del lavoro di un'agenzia come Emporis che, oltre al censimento e al lavoro sistematico, ha anche elaborato una graduatoria in ordine allo stile, al design e alla funzionalità (ma appare anche evidente che la spettacolarità faccia la sua parte) di questi edifici che aggiorna ogni anno<sup>104</sup>.

Ma c'è anche chi ha iniziato, ormai da più di un decennio, a mettere in discussione alcuni aspetti, tra i quali il più dibattuto appare, appunto, l'ossessiva ricerca dell'altezza. La domanda da cui partono i critici di questa sfida a colpi di decine di metri è: quanto spazio è concretamente sfruttabile dai grattacieli più alti? Un termine efficace, «Vanity Height», è stato coniato, per definire quanta parte degli edifici *megatall* non può essere sfruttata. Già in un lungo articolo sul «Telegraph» nel 2010,

<sup>102</sup> Guarnieri, *Da Habilis a Jobs*, cit., p. 920.

<sup>103</sup> Billington, *The Tower and the Bridge*, cit.

<sup>104</sup> F. Tortora, *I grattacieli più spettacolari del mondo: da quello orizzontale a quello a spirale*, in «Corriere della Sera»: [www.corriere.it/esteri/cards/i-grattacieli-piu-spettacolari-mondo/evolution-tower-mosca-russia.shtml](http://www.corriere.it/esteri/cards/i-grattacieli-piu-spettacolari-mondo/evolution-tower-mosca-russia.shtml). Le schede per ogni edificio sono a cura di M. Ricci Sargentini: [www.corriere.it/tecnologia/cards/ecco-10-grattacieli-piu-spettacolari-mondo/emporis-skyscraper-award\\_principale.shtml](http://www.corriere.it/tecnologia/cards/ecco-10-grattacieli-piu-spettacolari-mondo/emporis-skyscraper-award_principale.shtml).

Stephen Bayley aveva stigmatizzato la costruzione del Burj Khalifa (o Burj Dubai) definendo l'edificio il pinnacolo della vanità<sup>105</sup>. Egli individuava una filosofia della costruzione che, iniziata da Frank Lloyd Wright, era stata poi potenziata da Fazlur Khan. Il nocciolo di quella filosofia era la grandiosità che prescindeva dalla funzione e dalla sicurezza. Bailey, per rafforzare la sua tesi, ricordava come, dopo la costruzione della Sears Tower il suo committente, Gordon Metcalf<sup>106</sup> dichiarasse che per il più grande rivenditore del mondo serviva l'edificio più grande: ciò dimostrava come l'arroganza della committenza si sposasse talvolta alla spregiudicatezza dei costruttori<sup>107</sup>.

Non si trattava di un'opinione destinata a rimanere isolata. Nel 2013 Colin Lecher dava conto delle superfici non occupate osservando, per esempio, che i 244 metri non occupati nella parte apicale del Burj Khalifa costituiscono la misura di un altro potenziale grattacielo, che sarebbe stato, allora, l'11° al mondo. Ma se il Burj Khalifa aveva il primato in metri, il Burj al Arab a Dubai, deteneva il primato in percentuale, con un 39% non occupabile<sup>108</sup>. La «dispendiosa» perdita di funzionalità dell'edificio era giudicata da Lecher una sorta di imbroglio. I dieci grattacieli che più avevano «rubato» spazio alla funzionalità erano stati costruiti tra il 1999 e il 2010, con una forte impennata negli edifici costruiti a Dubai e in Cina. Si tratta dunque di una questione recente? Anche grattacieli degli anni passati, con alte guglie avevano mostrato come una parte del volume fosse dedicata alla forma e all'altezza, come l'Empire State Building. Sulla scia di Bayley e di Lecher, qualche anno dopo, uno studio del giornale «The Guardian», nel 2017, ribadiva quella graduatoria della vanità<sup>109</sup>. E che la gara continui è dimostrato dalla progettazione della Jeddah Kingdom Tower e, ancor prima che essa veda la luce, si annuncia il Burj Mubarak al-Kabir, che dovrebbe trovar posto a Kuwait City nel 2030 e superare di appena un metro l'edificio in costruzione a Gedda. Quest'ultimo non si innesterà in un tessuto urbano già esistente, ma farà crescere un quartiere intorno a sé, tentando di rispetta-

<sup>105</sup> S. Bayley, *Burj Dubai: The New Pinnacle of Vanity*, in «The Telegraph», 5 gennaio 2010: [www.telegraph.co.uk/news/worldnews/middleeast/dubai/6934603/Burj-Dubai-The-new-pinnacle-of-vanity.html](http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/middleeast/dubai/6934603/Burj-Dubai-The-new-pinnacle-of-vanity.html).

<sup>106</sup> Su Gordon Metcalf si veda K. Heise, *Gordon M. Metcalf, 85; Directed Sears Tower Era*, in «Chicago Tribune», 30 marzo 1993: [www.chicagotribune.com/news/ct-xpm-1993-03-30-9303300112-story.html](http://www.chicagotribune.com/news/ct-xpm-1993-03-30-9303300112-story.html).

<sup>107</sup> Sul rischio sismico e i suoi «azzardi», si veda il contributo di M. Lew e F. Naeim, *Geologic and Seismic Hazard in the Urban Habitat*, in *Tall Buildings and Urban Habitat*, cit., pp. 657-666.

<sup>108</sup> C. Lecher, *The World's Tallest Skyscrapers Have A Dirty Little Secret*, in «Popular Science», 5 settembre 2013: [www.popsoci.com/technology/article/2013-09/worlds-tallest-skyscrapers-have-insane-amount-unoccupied-space/](http://www.popsoci.com/technology/article/2013-09/worlds-tallest-skyscrapers-have-insane-amount-unoccupied-space/). In termini di perdita di spazio occupabile in metri, la graduatoria era la seguente: Burj Khalifa, 244 metri; Zifeng Tower di Nanjing, 133; Bank of America Tower di New York, 131; Burj al Arab di Dubai, 129; Emirates Tower One di Dubai, 113; New York Times Tower, 99; Emirates Tower Two, Dubai, 97; Roserayhaan, Dubai, 96; The Pinnacle, Guangzhou, 95.

<sup>109</sup> *Vanity Height: How Much Space in Skyscrapers is Unoccupable?*, in «The Guardian», 3 febbraio 2017: [www.theguardian.com/cities/2017/feb/03/skyscrapers-vanity-height-graphics-numbers](http://www.theguardian.com/cities/2017/feb/03/skyscrapers-vanity-height-graphics-numbers).

re i requisiti di sostenibilità ecologica e in relazione a tale intenzione sarà circondato da un parco che prenderà il posto dell'attuale distesa di sabbia<sup>110</sup>.

I casi delle Petronas Tower, dello Shanghai World Financial Centre, del Kowloon Mtr Tower di Honk Kong sono nati all'interno delle aree centrali della città senza un particolare legame con il tessuto urbano. Il problema, secondo Stuart Brogan, è comprendere come le persone si muovono, quale parte hanno i distretti commerciali e degli affari, come si inseriscono nel contesto, se l'armonia urbana è stabilita con l'ambiente. I centri di quelle città appaiono già superati, anche perché non fanno buon uso delle proprie risorse e non hanno stabilito una mobilità che guardi più alla razionalità degli spostamenti che allo sviluppo dell'uso dei veicoli privati trascurando le dinamiche degli spostamenti delle persone<sup>111</sup>.

C'è poi un interrogativo che si affaccia soprattutto nelle aree in cui, relativamente di recente, si è edificato in alto e cioè quanto delle costruzioni nuove rispecchi la cultura del luogo. Omar Khattab ha preso in considerazione il caso di Kuwait City. La città ha visto sorgere alti edifici progettati da società occidentali che, soprattutto dopo la prima guerra del Golfo, ne hanno orientato lo stile<sup>112</sup>.

Il modello occidentale ha prevalso su altri in Kuwait, ma questa è stata la storia dei grattacieli anche in Giappone – come ricorda Gala Maria Follaco<sup>113</sup>. Bisogna però rimarcare come, nella storia del Giappone, il riferimento ai modelli occidentali di modernizzazione fu presente fin dal XIX secolo, mentre in altre parti dell'Asia l'adozione o l'ispirazione oppure la semplice riproduzione di un modello di *skyline* «alto» appare storicamente recente.

La memoria sismica ha fatto del Giappone un modello, che però non pare particolarmente seguito. Silvia Mantini, infatti, osserva che le città dopo i terremoti mutano il proprio *skyline* e nella ricostruzione successiva raramente appaiono i grattacieli. Tuttavia, a parte questa precauzione, ben poca memoria dell'emergenza sismica viene in genere mantenuta<sup>114</sup>. Pare esemplare il caso di San Francisco, dove gli interessi privati puntarono a una rapida ricostruzione e nella quale il codice edilizio del 1906 non trasse alcuna «ispirazione» antisismica nei requisiti per la costruzione di nuovi edifici<sup>115</sup>.

<sup>110</sup> N. Penna, *Un grattacielo alto un chilometro: Gedda sfida Dubai alla conquista del tetto del mondo*, in «La stampa», 29 giugno 2019: [www.lastampa.it/viaggi/mondo/2018/01/19/news/un-grattacielo-alto-un-chilometro-gedda-sfida-dubai-alla-conquista-del-tetto-del-mondo-1.33969081](http://www.lastampa.it/viaggi/mondo/2018/01/19/news/un-grattacielo-alto-un-chilometro-gedda-sfida-dubai-alla-conquista-del-tetto-del-mondo-1.33969081).

<sup>111</sup> S. Brogan, *Is there an Afterlife for the New Asian City?*, in *Tall Buildings and Urban Habitat*, cit., pp. 221-235.

<sup>112</sup> O. Khattab, *In Search for a Local Image in the Arab City: The case of Kuwait City*, ivi, pp. 379-392.

<sup>113</sup> G.M. Follaco, *Tōkyō, una metropoli asiatica. Trasformazioni e rappresentazioni del paesaggio urbano nel Novecento*. In questo numero.

<sup>114</sup> S. Mantini, *Introduzione a I terremoti e la ricostruzione di una storia: Lisbona, San Francisco, L'Aquila*. In questo numero.

<sup>115</sup> Caiazza, *San Francisco 1906*, cit.

## 6. Il volto della modernità

Simboli della modernità, esaltata o demonizzata, i grattacieli fanno la loro comparsa nella narrativa e nel cinema piuttosto precocemente, come ci racconta Marco Fincardi. Senza che ci fosse un preventivo accordo tra autori di questo numero su questo aspetto, pare significativo che quasi tutti segnalino romanzi e film come contesti in cui il grattacielo non sia solo uno sfondo metropolitano neutro. Così come le cartoline inviate da Milano o dalla costa romagnola appaiono la definitiva consacrazione popolare di quel tipo di edifici tra gli altri già «consacrati» dalla tradizione.

Al di là delle sue caratteristiche, il grattacielo sembra equivalere a quel concetto di modernità fatto di inventiva, spettacolo, nuova forma monumentale ed esibizione e che ha come contraltare, se si vuole rimanere nel solco interpretativo della sua rappresentazione di modernità urbana, l'ossessione del consumo, la sostituzione delle piazze con i centri commerciali e la frequente comparsa come innesto e non come un progetto che si collochi nell'ambiente urbano. Molto spesso anche il grattacielo che si fa ammirare per intraprendenza tecnica e scelta dello stile, rimane un'opera a sé in un contesto urbano non rivisitato in relazione alla sua presenza. E ancora: il rovescio della medaglia della modernità che si afferma è nella sua versione «povera», quella dei grandi complessi destinati alle periferie o a quelle torri che si innalzano in periferia, con materiali meno resistenti e con manutenzioni approssimative, come dimostra il recente caso dell'incendio alla Grenfell Tower, a Londra, il 14 giugno 2017, generato da un banale corto circuito di un frigorifero in una delle 120 abitazioni e che è costato la vita a 79 persone<sup>116</sup>.

Se già alla fine del XIX secolo alcuni grattacieli, per il numero di servizi offerti, gli impiegati e gli addetti che vi lavoravano e per la consistenza numerica di clienti e utenti che vi mettevano piede, sembravano città a se stanti<sup>117</sup>, tale impressione, giunti alla seconda decina del XX secolo, può essere ancora più evidente: la dotazione autonoma di energia, acqua e rifornimenti, fanno dei grattacieli odierni qualcosa di simile a una sorta di città autonoma. Ma anche questo fa parte di una modernità che offre al grattacielo «ricco» una maggiore attenzione non solo in termini di sicurezza e di stile, ma anche di compatibilità ambientale, in un incontro tra natura e scienza architettonica, come nel caso del «Bosco verticale» di Stefano Boeri.

Il grattacielo affascina per quella sfida al cielo che fa volgere la testa verso l'alto. Naturalmente per esercitare tale fascinazione servono qualità intrinseche: il grattacielo deve sorprendere per forma, per altezza, per materiali, per impatto visivo. Quando l'occhio torna a terra si può distinguere se quella che istintivamente coglia-

<sup>116</sup> *Grenfell Tower Floorplan Shows How 120 Flats Were Packed into Highrise*, in «The Telegraph», 14 giugno 2017: [www.telegraph.co.uk/news/2017/06/14/grenfell-tower-floorplan-shows-120-flats-packed-highrise/](http://www.telegraph.co.uk/news/2017/06/14/grenfell-tower-floorplan-shows-120-flats-packed-highrise/); *Grenfell Tower: Fire Started in Hotpoint Fridge-Freezer, Say Police*, in «BBC news», 23 giugno 2017: [www.bbc.com/news/uk-40380584](http://www.bbc.com/news/uk-40380584); R. Booth, *Grenfell Architect Says Cladding Focus Was on Appearance and Cost*, in «The Guardian», 11 marzo 2020: [www.theguardian.com/uk-news/2020/mar/11/grenfell-architect-says-cladding-focus-was-on-appearance-and-cost](http://www.theguardian.com/uk-news/2020/mar/11/grenfell-architect-says-cladding-focus-was-on-appearance-and-cost).

<sup>117</sup> Bluestone, *Constructing Chicago*, cit., p. 145.

mo come una produzione della modernità è solo un monumento stupefacente o se ha un senso urbano.

Forse è solo quando lo sguardo scende, quando quella sfida al cielo trova una sua base «terrena», un habitat in cui il tessuto urbano non è alterità ma è parte dell'humus in cui quel gigante ha messo radici, che quella sfida trova il suo senso e mantiene il suo fascino.

Marco De Nicolò  
Università degli Studi di Cassino  
Dipartimento di Lettere e Filosofia  
via Zamosch 43 - I-03043 Cassino (FR)  
marco.denicol@gmail.com

Le cartografie pubblicate nei saggi di Barbara Bracco, Gala Maria Follaco e Maurizio Ridolfi sono state elaborate da Carla Giovannini (progetto cartografico: carla.giovannini@unibo.it) e Stefania Chiarella (cartografia e infografica: stefania.chiarella2@unibo.it).

## Il grattacielo come modello

La ricezione dell'edificio alto a Berlino nel primo dopoguerra

Giacomo Calandra di Roccolino

**The skyscraper as a model. Reception of the tall building in Berlin in the first post-war period.**  
The skyscraper is an extraordinary typological and constructive invention. Two American cities compete for the primacy in the invention of skyscrapers: Chicago and New York. The first skyscraper can be identified with the *Equitable Life Assurance Company Building*. The fascination of this type of architecture soon spread to European architects. In Berlin the first to propose the construction of a skyscraper was Bruno Möhring, who designed a tall building for the Grand Berlin competition. The explosion of the debate on the skyscraper in Germany, however, occurred after the First World War, during the Weimar Republic. The first competition for the construction of a skyscraper in Berlin, took place in 1921. Few years later it was followed by the Alexanderplatz competition. Peter Behrens finally built two tall houses at Alexanderplatz without however renouncing the urban identity of Berlin. Since then the skyscraper will spread throughout Germany and Europe.

**Keywords:** Skyscraper; United States; Germany; Berlin; Behrens.

Il grattacielo, grattanuvole o più semplicemente edificio a torre è certamente una delle invenzioni tipologiche più rilevanti del XIX secolo, capace di influenzare in modo incisivo l'architettura e la città moderna. Esiste una letteratura imponente su questo tema, sarà quindi opportuno in questo scritto circoscrivere un momento specifico del suo sviluppo: il dibattito sorto contemporaneamente alla sua introduzione e diffusione in Germania nei primi anni del XX secolo, in particolare nella capitale tedesca. Berlino può essere considerata, insieme alle altre grandi capitali europee, il primo luogo in cui questo tipo architettonico divenne terreno di sperimentazione e di discussione. Anche grazie a questo dibattito, questa nuova forma dell'architettura fu capace di influenzare la storia dell'architettura europea del Novecento.

Il grattacielo viene 'importato' in Europa dagli Stati Uniti all'inizio del Novecento e si sviluppa fin da subito in maniera parallela e alternativa al grattacielo americano. Prima di affrontare la ricezione dell'*high-rise building* in Germania e il suo ruolo in ambito architettonico, urbanistico ed economico, sarà utile riassumere brevemente la sua genesi negli Stati Uniti e mettere in luce i suoi caratteri originari, in modo da poter più facilmente riconoscere le differenze che, fin da subito, si instaurarono tra grattacieli americani ed europei.

### 1. L'origine del grattacielo: Chicago e New York

Lo *skyscraper* nasce negli Stati Uniti nell'ultimo terzo del XIX secolo. È ancora un tema dibattuto, quale possa essere considerato il primo grattacielo, ma certamente





Fig. 1. A. Gilman, E.H. Kendall, G.B. Post, *Equitable Life Assurance Company Building*, New York, 1867-70.



Fig. 2. Burnham & Co., *Reliance Building*, Chicago, 1894-95.

sono due le città che si contendono il primato: New York e Chicago. A seconda dei caratteri che si prendono in considerazione, per esempio il sistema costruttivo o l'altezza dell'edificio, si può assegnare l'"invenzione" di questo nuovo tipo architettonico all'una o all'altra città.

Nonostante buona parte degli storici dell'architettura, assegni la primogenitura a Chicago, secondo Zukowsky<sup>1</sup> il primo grattacielo in assoluto fu l'*Equitable Life Assurance Company Building*<sup>2</sup>, costruito a New York tra il 1867 e il 1870 dagli architetti Arthur Gilman ed Edward Hale Kendall, coadiuvati dall'ingegnere George Browne Post.

Anche se l'altezza dell'edificio – che con i suoi sette piani sfiorava appena i 40 metri – non si può certo definire eccezionale, il fatto che esso possa essere considerato il primo grattacielo della storia è legato alla struttura portante a scheletro in acciaio e alla presenza, per la prima volta in assoluto, degli elevatori della ditta Otis. L'ascensore costituisce un'innovazione tecnologica che, naturalmente, ebbe un'importanza fondamentale nello sviluppo di questo tipo architettonico.

<sup>1</sup> J. Zukowsky, *Chicago Architektur 1872-1922. Die Entstehung der kosmopolitischen Architektur des 20. Jahrhunderts*, München, Prestel, 1987, p. 47.

<sup>2</sup> L'edificio, inaugurato nel 1870, fu distrutto da un incendio nel 1912. Al suo posto fu realizzata la nuova sede della *Life Insurance*, completata nel 1915 e ancora oggi esistente.

Sia a New York sia a Chicago, si possono comunque ritrovare nel volgare di pochi anni numerosi edifici che rispondono alle caratteristiche indicate da Webster<sup>3</sup> come identitarie del grattacielo: un'altezza considerevole, lo sviluppo verticale dei piani e della distribuzione, tecniche costruttive adeguate alla costruzione in altezza e elevatissimi valori fondiari.

Oltre alle possibilità offerte dalle nuove tecnologie – dal sistema costruttivo in acciaio, all'invenzione dell'ascensore – altri elementi furono determinanti per lo sviluppo del grattacielo. Tali elementi sono strettamente legati alla forma urbana sviluppatasi in America nel corso dell'Ottocento, che differisce in modo sostanziale dalla città europea e, in ultima analisi, è il motivo per cui il grattacielo vedrà uno sviluppo completamente diverso sulle due sponde dell'Atlantico.

In ambedue le metropoli statunitensi, l'enorme crescita economica dovuta all'aumento del volume dei commerci, con la sempre maggiore richiesta di spazi per uffici, unito – per esempio a Manhattan – all'impossibilità di acquisire nuovi lotti, fece salire a tal punto il valore delle aree edificabili da rendere economicamente conveniente la costruzione di grattacieli nonostante i costi elevati.

A Chicago la spinta decisiva alla costruzione degli *skyscrapers* fu legata sia al repentino sviluppo della città a partire dalla metà del XIX secolo – di cui sono testimonianza la costruzione dell'*Illinois-Michigan canal* e della ferrovia, la *Union Pacific Railroad* – sia a un evento fortuito e catastrofico: il *big fire*, il grande incendio che nel 1871 distrusse la gran parte della città sulle rive del lago Michigan, dove già in precedenza si concentravano le sedi delle maggiori agenzie commerciali. I lotti liberati dai vecchi edifici in legno di due o tre piani, realizzati con il famoso sistema del *balloon frame*, poterono così essere sostituiti da edifici più alti, realizzati in acciaio e rivestiti in mattoni o pietra.

Ancor più che a New York, a Chicago l'edificazione si concentrò nel tempo (poco più di vent'anni dal 1871 alla metà degli anni 1890)<sup>4</sup>, permettendo la nascita di quella che è universalmente nota come *Scuola di Chicago*. La sintesi tra le esigenze degli uomini d'affari e le competenze di un numero ristretto di ingegneri e architetti, in particolare William Le Baron Jenney e Louis Sullivan, che affrontano la progettazione con spirito utilitaristico, diedero origine a una forma architettonica che avrà un enorme influsso anche sulla definizione dei caratteri estetici del nuovo tipo.

I primi grattacieli di Chicago, sono infatti caratterizzati da facciate modulari con ampie aperture e una distribuzione interna dotata di elevati requisiti funzionali. Sullivan giunge alla definizione dei caratteri del nuovo tipo proprio a Chicago:

Da un punto di vista generale, questi sono i requisiti pratici. Occorrono, primo: un sotterraneo per le caldaie e gli impianti, ecc. – in breve gli impianti per l'energia, il riscaldamento, l'illuminazione, ecc.; secondo: il cosiddetto pianterreno destinato ai negozi alle banche o ad altre funzioni necessitanti di ampie superfici, grandi spazi, notevole illumi-

<sup>3</sup> C. Webster, *The Skyscrapers: logical and historical consideration*, in «Journal of the Society of Architectural Historians», vol. XVIII, dicembre 1959, pp. 126-139.

<sup>4</sup> R. Neri, *Chicago. La rappresentazione del grattacielo. Struttura e forma nella ricerca della Scuola di Chicago*, Milano, Boves, 2012, p. 7.

nazione, diretta accessibilità; terzo: un secondo piano direttamente accessibile attraverso le scale – di solito uno spazio ampiamente frazionato, indipendente dai vincoli strutturali, generosamente vetrato e con ampie aperture; quarto: sopra quelli, un numero indefinito di piani per uffici, un volume dopo l'altro, ogni volume uguale all'altro – ogni ufficio è simile a una cella di alveare, un semplice compartimento e nulla più; quinto e ultimo: al culmine di questa piramide si è uno spazio o un piano che, in quanto relazionata alla vita e all'utilità della struttura, possiede una natura puramente fisiologica – precisamente l'attico... Infine, o meglio, all'inizio, vi deve essere al pianterreno un ingresso principale o un'entrata comune per tutti gli utenti e i visitatori dell'edificio...<sup>5</sup>

Tra i numerosi grattacieli realizzati a Chicago negli anni novanta dell'Ottocento, il *Reliance Building* (Burnham & Co., Chicago 1894-95; Fig. 2) incarna forse il primo modello compiuto di grattacielo americano, perché nella sua configurazione architettonica sono presenti le caratteristiche tipiche del tipo edilizio e vi è un riconoscimento delle regole che gli sono proprie e ne governano la composizione: infine c'è in esso la presa di coscienza che si tratta del tipo edilizio fondamentale della *city* americana.

La prima forma esteriore dei grattacieli americani fu fortemente influenzata dalla morfologia degli isolati urbani che seguono, in entrambe le città, una rigida griglia ortogonale. A differenza del sistema insediativo a griglia di alcune città europee, la *gridiron* americana non presenta una gerarchia di strade e di piazze, ma risulta uniforme e si adatta ad una espansione teoricamente infinita. Dalla *gridiron* derivò la tipica forma a blocco dello *skyscraper*, che nei primi anni non favoriva un approccio libero all'uso degli spazi, al punto che la destinazione d'uso dell'edificio, non potendo adattarsi alle esigenze dei fruitori, veniva stabilita a priori. Questa circostanza portò a una certa monotonia data dalla contiguità degli edifici (che a volte occupavano un intero isolato) e dall'assoluta assenza di spazi pubblici esterni. I primi *skyscrapers* erano edifici autoreferenziali e i loro architetti non si posero il problema del rapporto tra l'edificio e la città, anche perché, in assenza di una legislazione specifica, rispondevano solo alla logica del massimo sfruttamento del lotto edificabile.

Non avendo quindi grande libertà sul fronte della composizione delle masse, gli architetti si concentrarono su quella delle facciate e sullo sviluppo verticale degli edifici e cominciò una sorta di competizione tra i progettisti. La necessità di regolare e controllare la crescita verticale dei grattacieli divenne uno dei ruoli principali dell'urbanistica e contribuì alla nascita del *Setback-Skyscraper* che a partire dal 1916 divenne la tipica forma dei grattacieli delle *cities* americane. La legge prescriveva che la linea di facciata del corpo principale dell'edificio, a partire da una certa altezza, determinata in rapporto alla larghezza della strada, dovesse arretrare. Certamente la legge non fu introdotta per motivi estetici, né per favorire l'ingresso di aria e luce nelle strade, ma solo ed esclusivamente per un motivo economico, ovvero per garantire lo spazio per la costruzione di nuovi grattacieli. In ogni caso questa legge

<sup>5</sup> L. Mumford, *The Brown Decades. A study of the Arts in America 1865-1895*, New York, Dover Publications, 1955 (ed. or. 1931), p. 150-151.

cambiò alcuni caratteri dei grattacieli e fu all'origine dei grattacieli «gradonati» che caratterizzarono lo skyline delle città almeno fino al secondo dopoguerra.

A Chicago, la necessità di aree condivise diede invece origine alle *lobbies*, spazi prossimi all'ingresso dell'edificio, di ampia metratura, in genere a due o più altezze: delle vere «piazze» coperte, che sostituivano gli spazi aperti pubblici mancanti nella città<sup>6</sup>.

Come si vedrà nei prossimi paragrafi, solo alcuni dei caratteri distintivi dei grattacieli americani saranno mantenuti nello sviluppo che questa forma architettonica avrà in Europa.

## 2. Resoconti, concorsi e mostre d'oltreoceano

«Non posso rammentarmi nessuna impressione più grande di quella che provai entrando nel porto di New York, quando all'orizzonte, dalla leggera nebbia, la City mi apparve come un potentissimo miraggio» (Peter Behrens)<sup>7</sup>.

In Europa la curiosità per le sperimentazioni in campo architettonico e urbanistico del Nuovo Mondo fu immediato e travolgente e, a partire dalla metà del XIX secolo, vide un incremento che si espresse in tutti i campi artistici e letterari. Un aspetto che fece certamente accrescere l'interesse, fu la diffusione dei primi reportage fotografici come quelli del francese Victor Prevost<sup>8</sup>, che portò nel Vecchio Continente e diffuse le sue immagini di New York.

Un ulteriore impulso alla diffusione dell'architettura e dell'urbanistica americana nell'immaginario europeo fu senza dubbio l'Esposizione Universale di Chicago del 1893, organizzata per celebrare il quattrocentenario Colombiano. Questa esposizione costituì la prima vera occasione di scambio tra gli Stati Uniti e le élites culturali europee. La mostra rappresentò per molti architetti e urbanisti europei una prima opportunità per recarsi di persona oltreoceano, non solo per visitare la «città ideale» e «accademica» costruita da Daniel Hudson Burnham e dal paesaggista Frederick Law Olmsted sulle rive del lago Michigan, ma anche per vedere con i propri occhi i nuovi edifici alti, fino ad allora noti solo attraverso fotografie e cartoline (Fig. 3).

Se i primi resoconti di viaggio, già presenti sulle riviste illustrate prima dell'esposizione di Chicago, si concentrano sull'immagine complessiva delle nuove città americane senza soffermarsi specificamente sui grattacieli, dopo la mostra vi fu un impulso decisivo a osservare in modo critico le nuove metropoli americane, il loro particolare principio insediativo e la loro architettura.

<sup>6</sup> R. Neri, *Chicago. La rappresentazione del grattacielo. Struttura e forma nella ricerca della Scuola di Chicago*, Milano, Boves, 2012, pp. 42-45.

<sup>7</sup> *Berlins dritte Dimension*, a cura di A. Dambitsch, Berlin 1913, p. 11.

<sup>8</sup> W.R. Taylor, *In Pursuit of Gotham. Culture and Commerce in New York*, Oxford, Oxford University Press, 1992, p. 24.

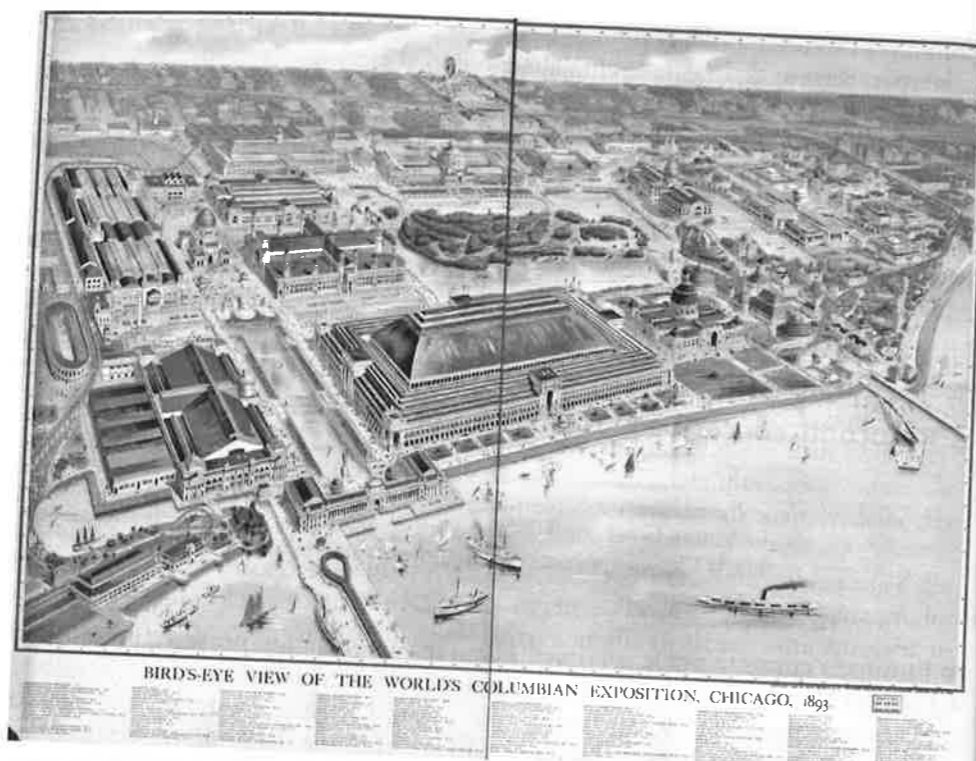


Fig. 3. Daniel H. Burnham e Frederick L. Olmsted, Veduta a volo d'uccello dell'Esposizione Mondiale Colombiana del 1893.

Il primo autore di lingua tedesca a riportare nella propria descrizione di Chicago un capitolo dedicato al nuovo tipo architettonico fu Ernst von Hesse-Wartegg, un diplomatico svizzero divenuto famoso per i resoconti dei suoi viaggi. Nel capitolo «Himmelskratzer» (letteralmente «grattacielo») del suo libro<sup>9</sup>, Hesse-Wartegg si mostra particolarmente impressionato dalla massa dei grattacieli, dalla loro concentrazione in uno spazio urbano ridotto, ma soprattutto dall'insieme di nazionalità e lingue diverse che ebbe modo di incontrare a Chicago. Egli associa la città del Midwest a Babilonia, non tanto per suggerire un confronto tipologico tra il grattacielo e la torre di Babele, quanto per sottolineare la mescolanza di nazionalità e idiomi che coesistevano già allora nella metropoli americana. Un altro aspetto sul quale si sofferma è il sistema costruttivo del nuovo tipo e la sua presunta mancanza di sicurezza in caso di incendio: in definitiva il diplomatico si mostra scettico riguardo alla possibilità di una diffusione del grattacielo americano in Europa.

<sup>9</sup> E. von Hesse-Wartegg, *Chicago: eine Weltstadt im amerikanischen Westen*, Stuttgart 1893.

Hesse-Wartegg fu solo il primo di una lunga serie di personalità che riportarono in Europa le loro impressioni sugli *skyscrapers* di Chicago. Tra gli architetti più noti fu il giovane Adolf Loos il primo a visitare Chicago in occasione dell'Esposizione e ne fu colpito al punto da riprendere alcuni elementi del *Tacoma Building* nelle soluzioni compositive adottate per l'edificio a funzione residenziale e commerciale di Goldman e Salatsch<sup>10</sup> a Vienna.

Per quanto riguarda la Germania, uno dei primi architetti tedeschi di rilievo a visitare gli Stati Uniti, in particolare New York e Washington, fu Peter Behrens. Pur avendo già partecipato all'Esposizione Universale di St. Louis nel 1904 con l'allestimento di alcuni interni<sup>11</sup>, Behrens si recò in America per la prima volta nell'ottobre del 1912, in visita ufficiale, come commissario della giuria per il concorso che si doveva svolgere di lì a breve per la costruzione della nuova ambasciata dell'impero tedesco a Washington<sup>12</sup>. Behrens descrisse la sua prima impressione di New York in un articolo pubblicato nel novembre 1912 sul quotidiano *Berliner Morgenpost*, immediatamente dopo il suo rientro<sup>13</sup>.

Da quella prima visita l'ammirazione dell'architetto tedesco per gli Stati Uniti e per la loro architettura fu una costante nel suo lavoro. Behrens, grazie alla rete internazionale dei suoi contatti, riuscì in seguito a promuovere la pubblicazione di alcuni articoli che illustravano la sua opera architettonica in riviste importanti come *Architectural Forum* e *The American Architect*<sup>14</sup>. Grazie alla risonanza di questi articoli, Behrens fu riconosciuto in America come uno dei maggiori rappresentanti dell'architettura moderna tedesca ed europea, tanto che nel maggio del 1927 fu nominato membro onorario e corrispondente dell'*American Institute of Architects* (AIA), un titolo raramente concesso ad architetti stranieri. Questi rapporti con gli Stati Uniti saranno determinanti, come vedremo, per la realizzazione delle due *Hochhäuser* ad Alexanderplatz.

La prima guerra mondiale annullò il dialogo tra Stati Uniti e Germania. Anche nei primi anni dopo la fine del conflitto, i rapporti fra i due stati furono tesi e di conseguenza anche le occasioni di scambio e i viaggi oltreoceano di cittadini tedeschi furono sporadici. Alla fine del 1923, però, con lo stabilizzarsi della situazione economica, la fine dell'inflazione e la ripresa dei mercati, ricominciarono anche i viaggi verso gli Stati Uniti e ci fu una vera e propria corsa degli architetti tedeschi a compiere la traversata per vedere con i propri occhi il Nuovo Mondo. Wassili Luckhardt, Erich Mendelsohn, e Richard Neutra riportarono le proprie impressioni

<sup>10</sup> A. De Magistris, *High-Rise: Percorsi nella storia dell'architettura e dell'urbanistica del XIX e del XX secolo attraverso la dimensione verticale*, Torino, Utet, 2004, p. 43.

<sup>11</sup> H. Muthesius, *Die Wohnungskunst auf der Weltausstellung in St. Louis 1904*, in «Deutsche Kunst und Dekoration», vol. 15, 1904-1905, pp. 209-227.

<sup>12</sup> G. Calandra di Roccolino, *Peter Behrens e l'America*, in «La rivista di Engramma», n. 150, ottobre 2018, pp. 197-211.

<sup>13</sup> P. Behrens, *Antwort auf eine Umfrage*, in «Berliner Morgenpost», n. 316, 16 novembre 1912, *Erste Beilage*.

<sup>14</sup> P. Behrens, *Administration Buildings for Industrial Plants*, in «The American Architect», 1925, pp. 167-177; P. Behrens, *Seeking Aesthetic Worth in Industrial Buildings*, in «The American Architect», 1925, pp. 475-479.

ed esperienze e diffusero la conoscenza dell'architettura nordamericana attraverso libri e riviste<sup>15</sup>; altri come Walter Gropius, non pubblicarono resoconti dei loro viaggi, ma ne furono direttamente influenzati<sup>16</sup>. Gli urbanisti Martin Wagner e Werner Hegemann<sup>17</sup> viaggiarono spesso in America e furono protagonisti, sia in ambito teorico sia pratico, della ricezione dell'architettura e della *Stadtbaukunst* americana in Germania.

### 3. Il concorso per il «Chicago Tribune» e la mostra *Neue amerikanische Baukunst*

Un altro importante momento di confronto sul tema del grattacielo fu il concorso per il nuovo quartier generale del «Chicago Tribune», che destò grande interesse in Europa e fu ampiamente pubblicato sui giornali e sulle riviste di architettura. Bandito nel 1922 dal principale quotidiano della metropoli del Midwest, fu il primo concorso internazionale a riguardare un grattacielo e a vedere una così alta partecipazione di architetti stranieri. Fu la prima vera occasione di dibattito tra le avanguardie architettoniche europee e il gusto americano che, dopo la breve stagione della Scuola di Chicago, era tornato a espressioni architettoniche più tradizionali. Le riviste tedesche furono concordi nell'elogiare la proposta avanzata dall'architetto Eliel Saarinen (Fig. 4) e nel criticare il progetto neogotico degli americani Howells e Hood, vincitori del concorso (Fig. 5).

Un grande impulso alla diffusione dell'architettura americana e in particolare della Scuola di Chicago in Germania fu inoltre la mostra *Neue amerikanische Baukunst*. Iniziatore e promotore di questa mostra fu il *Legationsrat* Edmund Schüler, un diplomatico, dipendente del ministero degli Esteri, legato da un rapporto di sincera amicizia a Peter Behrens, che aveva conosciuto molti anni prima a Berlino<sup>18</sup>.

A partire dalla fine del 1923, Schüler si era recato molte volte in America, rimanendovi anche per diversi mesi, allo scopo di raccogliere materiale per il suo progetto di organizzare la prima grande mostra sull'architettura americana in Germania. Dopo una lunga fase preparatoria, la mostra fu inaugurata nel gennaio 1926 all'Akademie der Künste di Berlino e in seguito si spostò in numerose città, fra cui Am-

<sup>15</sup> W. Luckhardt, *Stand der modernen Baugesinnung in Amerika*, in «Bauwelt», vol. 20, 1929, n. 46, p. 1118; E. Mendelsohn, *Amerika. Bilderbuch eines Architekten und Russland Europa Amerika*, Berlin, Mosse, 1926; R. Neutra, *Wie baut Amerika?*, Stuttgart, Julius Hoffmann, 1927.

<sup>16</sup> Walter Gropius - *Amerikareise 1928*, a cura di G. Breuer e A. Jaeggi, Berlin 2009.

<sup>17</sup> Werner Hegemann (1881-1936) giocò un ruolo fondamentale nella diffusione della cultura architettonica americana in Europa, basti pensare a due sue pubblicazioni: *American Vitruvius an architects' handbook of civic art* (1922, insieme a Elbert Peets) e *Amerikanische Architektur & Stadtbaukunst* (1925).

<sup>18</sup> G. Calandra di Roccolino, *Peter Behrens e l'America*, in «La rivista di Engramma», n. 150, ottobre 2018, pp. 202-203.



Fig. 4. Eliel Saarinen, Prospettiva del progetto di concorso per la nuova sede del «Chicago Tribune», 1922.



Fig. 5. Howells & Hood, La sede del «Chicago Tribune» oggi.

burgo, dove fu presentata nella primavera del 1926<sup>19</sup>. La mostra raccoglieva numerosissimi esempi di grattacieli e progetti dei maggiori architetti americani. Un'ampia sezione era dedicata all'opera di Luis Sullivan e alla Scuola di Chicago. Di fatto fu la prima e la più importante esposizione dedicata all'architettura americana in terra tedesca, e non è un caso che di lì a poco, moltissimi architetti decisero di intraprendere il loro *Grand Tour* in America, riportando in patria le impressioni dei loro viaggi.

La mostra era suddivisa in sezioni e presentava un'ampia selezione dei principali progetti realizzati negli Stati Uniti nei dieci anni precedenti. Come sottolineato dal critico Paul Zucker<sup>20</sup>, la qualità dell'esposizione consisteva nel rappresentare l'ar-

<sup>19</sup> *Neue amerikanische Baukunst*, Catalogo della mostra omonima tenutasi dal 17 aprile all'8 maggio presso la Staatliche Kunstgewerbeschule di Amburgo, Hamburg 1926.

<sup>20</sup> P. Zucker, *Neue amerikanische Baukunst*, in «Der Cicerone: Halbmonatsschrift für die Interessen des Kunstforschers & Sammlers», vol. XVIII, n. 5, 1926, pp. 156-160.

chitettura americana in modo oggettivo, senza filtri o giudizi critici, come accadeva invece nelle riviste di architettura. Un'intera sezione era dedicata alla memoria di Louis Sullivan, scomparso nel 1924 e la cui architettura era certamente più affine ai principi del *neues Bauen* che caratterizzava l'architettura di quegli anni in Germania.

#### 4. Il dibattito sul grattacielo a Berlino

Benché la prima *Hochhaus* in Germania non sia stata realizzata a Berlino<sup>21</sup>, è **inegabile** che la capitale fu il teatro principale del dibattito su questa nuova forma architettonica.

Il laboratorio in cui si svilupparono le discussioni sulla **necessità della** costruzione in **altezza**, che si concentrarono nell'ambito della progettazione **urbana**, fu il concorso per la Grande Berlino del 1907-1910, cui seguì la mostra *Allgemeine Städtebauausstellung in Berlin 1910* organizzata da Werner Hegemann.

Il concorso fu il primo passo intrapreso dall'amministrazione della città per dare una risposta alla stringente necessità di ripensare la metropoli, la cui popolazione era in costante aumento. Esso si era posto l'obiettivo di affrontare il tema della **residenza**, di proporre soluzioni al crescente problema del traffico e soprattutto di unire la città che si era sviluppata nell'800 intorno a due centri: il centro storico intorno ad Alexanderplatz e il centro dei commerci intorno alla stazione del giardino zoologico. Come si vede il grattacielo non fu indicato ufficialmente tra i temi centrali nel bando, ma trovò espressione nella discussione e in alcune tavole di concorso.

Bruno Schmitz<sup>22</sup> presentò una *Hochhaus* per Potsdamer Platz, inserita al centro della sua prospettiva per l'*Oktagon* della Leipziger Platz (Fig. 6). Si tratta di una **torre circolare che si sviluppa in altezza rastrenandosi progressivamente**, per chiudersi infine con una **cupola**. Non è possibile stabilire la **reale altezza** dell'edificio, anche perché l'uso dell'ordine gigante del basamento, ripreso anche in altre sezioni della torre, non permette un conteggio preciso dei livelli: certamente si tratta di un edificio alto tra i 15 e i 20 piani (50-70 metri), quindi per definizione<sup>23</sup> una *Hochhaus*. Ciò che è più interessante di questo progetto non è però lo sviluppo architettonico della torre, né la sua destinazione d'uso (che peraltro non fu indicata da Schmitz), bensì la sua collocazione all'interno del tessuto urbano. La prospettiva centrale rivolta verso ovest, in linea con la Leipziger Strasse, così come il progressivo restringersi della sezione della torre, che ne drammatizza la percezione, dicono molto sulla posizione di Schmitz riguardo alla funzione del grattacielo in una metropoli come

<sup>21</sup> Il primo edificio a torre in Germania è il cosiddetto «BAU 15» o «Zeiss Bau 15», realizzato a Jena nel 1915 dall'architetto Friedrich Pützer; cfr. E.-F. von Falkenhausen, U. Leonhardt, O. Haueis, W. Wimmer, *Carl Zeiss in Jena. 1846 bis 1946*, Erfurt 2004.

<sup>22</sup> Bruno Schmitz (1858-1916) fu architetto noto soprattutto per i suoi progetti memoriali; E. Mai, *Schmitz, Bruno Georg*, in «Neue Deutsche Biographie», Berlino 2007, pp. 250-251.

<sup>23</sup> *Wasmuths Lexikon der Baukunst*, a cura di L. Adler, Vol. III, Berlin 1931, p. 111.



Fig. 6. Bruno Schmitz, Progetto di concorso per la «Grande Berlino», vista prospettica di Leipziger Platz con la torre per Potsdamer Platz, 1908 ca.

Berlino. L'edificio si pone qui in rapporto con il paesaggio della città, come meta di un corridoio urbano, dunque con una funzione simbolica, che nulla ha a che vedere con i grattacieli americani, peraltro a quell'epoca già ben noti. La funzione della 'torre' come dominante verticale del paesaggio urbano, risulta in questo caso molto più importante della composizione dell'edificio.

A partire dagli anni dieci del Novecento sorse quindi un vivo dibattito sull'opportunità della costruzione di edifici alti a Berlino, cui presero parte politici, capitani d'industria, speculatori e naturalmente urbanisti e architetti, tra i quali spicca la figura di Peter Behrens.

L'inchiesta più importante di quegli anni, che riassume le posizioni presenti a Berlino, fu quella condotta dal quotidiano berlinese *Berliner Morgenpost* che, nel novembre del 1912, pubblicò una lettera aperta al sindaco di Berlino Adolf Wermuth, nella quale la redazione del giornale esortava il politico a prendere una posizione netta sulla questione: «Sgombera la strada all'espansione di Berlino secondo nuove idee ancora sconosciute in Germania! Ogni città ha tre dimensioni. Finora conoscevamo solo l'estensione in lunghezza e larghezza, lo sviluppo in altezza ha risvegliato in noi l'idea delle barriere che pensavamo di dover contrastare... Queste barriere devono essere ora rimosse, in modo da poter realizzare l'unica opportunità di espansione rimasta»<sup>24</sup>.

A questa prima lettera aperta seguirono nei mesi successivi le riflessioni di diverse personalità chiamate a esprimere la loro opinione in merito. L'insieme degli articoli fu infine raccolto in un opuscolo di 48 pagine dal titolo *Berlins dritte Dimension* (La terza dimensione di Berlino) (Fig. 7).

<sup>24</sup> *Berlins dritte Dimension*, a cura di A. Dambitsch, Berlin 1913, pp. 5-6.

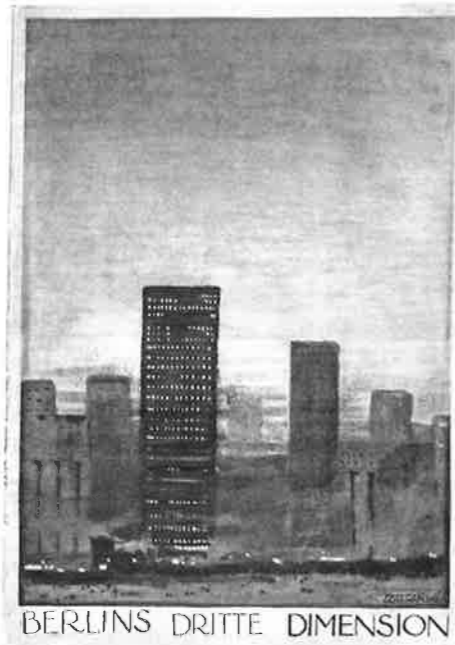


Fig. 7. La copertina della brochure *Berlins dritte Dimension*, Berlino 1913.

über die Ausnahmeweise Zulassung einzelner Turmhäuser in Berlin<sup>26</sup>, che traghettò il dibattito sul grattacielo e la città negli anni venti. Il secondo decennio del XX secolo sarebbe stato una stagione fiorentissima per il grattacielo, un periodo che vide la produzione di innumerevoli progetti, quasi sempre rimasti sulla carta, tra cui quelli universalmente noti di Ludwig Mies van der Rohe per le torri in vetro e acciaio.

## 5. Il dibattito sul grattacielo negli anni di Weimar

All'inizio degli anni venti del Novecento, Berlino offriva le condizioni ideali per lo sviluppo del dibattito sul futuro della città e a essa guardarono la maggior parte delle avanguardie architettoniche e artistiche europee. La crescita inarrestabile vissuta

<sup>25</sup> P. Behrens, *Antwort auf eine Umfrage*, in «Berliner Morgenpost», n. 316, 16 novembre 1912, *Erste Beilage*.

<sup>26</sup> P. Wittig, *Studie über die Ausnahmeweise Zulassung einzelner Turmhäuser in Berlin*, Berlin 1918.

Nel suo contributo<sup>25</sup>, già precedentemente ricordato, Peter Behrens esprime per la prima volta, seppure in modo stringato, il suo pensiero a proposito dei grattacieli americani, dicendosi a favore dell'inserimento di masse verticali per la futura *city* della capitale tedesca.

L'anno successivo fu data alle stampe la prima monografia in tedesco dedicata al grattacielo. Il volume di Otto Rappold, *Der Bau der Wolkenkratzer: kurze Darstellung auf Grund einer Studienreise für Ingenieure und Architekten*, si concentra sugli aspetti costruttivi e funzionali degli *skyscrapers* di Chicago, mostrando per la prima volta in Germania il potenziale delle costruzioni a scheletro in acciaio.

Dopo la pubblicazione di questo volume, lo scoppio della prima guerra mondiale – che vedeva Germania e Stati Uniti schierati su fronti opposti – rese impossibili gli scambi culturali tra i due paesi. Le riflessioni dei primi anni del decennio non furono però dimenticate e, finita la guerra, furono riprese in un saggio di Paul Wittig del 1918: *Studie*

dalla città nei tre decenni precedenti aveva visto triplicarsi il numero degli abitanti: Berlino era passata da uno a quasi quattro milioni di abitanti ed era diventata la seconda capitale europea per popolazione e la terza per estensione. Infine, nel 1920, Berlino venne riconosciuta ufficialmente come *Groszstadt* (metropoli).

Questo cambiamento fu sancito dall'unificazione amministrativa dei quartieri che la formavano, sorti nel corso dei secoli intorno ai piccoli centri sparsi nel territorio limitrofo del Brandeburgo. La decisione di creare la Grande Berlino fu determinata dall'esigenza di diminuire i costi elevati, derivanti dalla complessa macchina amministrativa della città e dalla necessità di semplificare la gestione dell'intera area metropolitana. La creazione della *Groß-Berlin* rappresentò un cambiamento sostanziale dal punto di vista della politica urbana e aprì la strada al periodo dei grandi concorsi che caratterizzano il dibattito architettonico di Berlino negli anni della Repubblica di Weimar.

I termini del dibattito che animava i circoli intellettuali erano riportati periodicamente nelle numerosissime riviste di architettura, che oggi costituiscono la fonte principale per ricostruire i termini della discussione. A questo dibattito parteciparono tra gli altri Max Berg, *Stadtbaurat* di Breslavia (oggi Wroclaw in Polonia), Martin Wagner<sup>27</sup>, dal 1926 *Stadtbaurat* di Berlino, l'architetto svizzero Martin Mächler, l'urbanista e critico Werner Hegemann, l'architetto e pubblicista Walter Curt Behrendt e molti altri.

Uno dei principali argomenti della discussione era il rapporto tra edificio alto e paesaggio urbano.

Il 3 gennaio 1921 il ministro del *Welfare* prussiano stabilì che gli uffici tecnici delle circoscrizioni di Berlino avrebbero dovuto autorizzare in linea di massima la realizzazione di *Hochhäuser*, a patto che si trattasse di edifici per fini commerciali e amministrativi. Questi avrebbero dovuto essere realizzati solo come edifici isolati, poiché altrimenti avrebbero compromesso la possibilità di avere luce naturale e aria pulita<sup>28</sup>.

Il problema «igienico» delle torri poteva essere però facilmente risolto posizionando in modo strategico queste dominanti verticali. Secondo la testimonianza di Max Berg<sup>29</sup>, i luoghi ideali per tali edifici erano i lotti posti lungo le rive dei corsi d'acqua, che offrivano una notevole insolazione e uno spazio sufficientemente ampio da non ombreggiare direttamente le case limitrofe, oppure esse sarebbero potute sorgere in prossimità delle principali piazze urbane, contribuendo a diventare un punto di riferimento all'interno della città.

La politica di decidere caso per caso, sostenuta da Paul Wittig, derivava dalla mancanza di una pianificazione generale che regolasse la realizzazione dei grattacieli. I principali sostenitori dell'adozione di un piano regolatore che indicasse i luoghi in cui sarebbero potuti sorgere i grattacieli erano gli investitori immobiliari e i co-

<sup>27</sup> L. Scarpa, *Martin Wagner e Berlino. Casa e città nella Repubblica di Weimar, 1918-1933*, Roma, Officina, 1983.

<sup>28</sup> Senza autore, in «Zentralblatt der Bauverwaltung», vol. XLI, n. 7, 1921, p. 48.

<sup>29</sup> M. Berg, *Hochhäuser im Stadtbild*, in «Wasmuth Monatshefte für Baukunst», vol. 6, n. 4/5, 1921-1922, p. 103.

struttori, che non vedevano con favore la prospettiva di dover ottenere un permesso speciale per la realizzazione di un grattacielo.

Martin Wagner era favorevole a decidere di volta in volta: infatti, nonostante la pressione degli speculatori immobiliari per la costruzione in altezza, non c'era bisogno urgente di tali edifici. Nonostante la grande richiesta di spazi per uffici, a Berlino non mancavano i lotti liberi per realizzarli: anche in questo, Berlino differiva da Manhattan. Inoltre Wagner era convinto che un piano regolatore avrebbe favorito la speculazione edilizia mentre, dal suo punto di vista, sarebbe stata la città a dover ottenere eventuali ricavi dalla costruzione dei grattacieli.

L'idea di metropoli di Wagner aveva una forte componente ideologica e sociologica, che gli derivava dai suoi studi a Berlino. Egli aveva infatti seguito e apprezzato le lezioni del filosofo Georg Simmel e ne condivideva l'interpretazione<sup>30</sup>. Una metropoli moderna – una *Weltstadt*, come egli la chiama nei suoi scritti – deve funzionare come un'impresa privata ed è pertanto compito dell'amministrazione mettere in atto politiche capaci di produrre capitale da reinvestire nelle infrastrutture e nei servizi al cittadino. Per questo, fin dall'inizio del suo mandato, Wagner cercò una stretta collaborazione con i rappresentanti dell'industria e dell'economia tedesca e si sforzò di trovare investitori disposti a sostenere economicamente sia i concorsi banditi dall'amministrazione, sia la realizzazione della città che aveva in mente. Un altro aspetto su cui anche Max Berg pose l'accento era il timore che lo sviluppo dei grattacieli, soprattutto in assenza di una regolamentazione precisa, avrebbe rischiato di sfuggire al controllo della città, come in effetti sarebbe poi accaduto ad Alexanderplatz. A causa delle sanzioni economiche del Trattato di Versailles, in Germania non c'erano investitori in grado di sostenere i costi della costruzione di grattacieli e questo avrebbe favorito l'ingresso di capitali stranieri, in particolare americani.

Il generale senso di rivalsa nei confronti degli Stati Uniti, osteggiati dalla politica e dalla popolazione tedesca per le pesanti sanzioni economiche imposte come vincitori della guerra che portarono alla prima grande crisi economica degli anni venti, fu anche un freno alla costruzione di *Hochhäuser* a Berlino. Se però la realizzazione fu frenata da fattori politici ed economici, tutt'altro accadde in ambito teorico: l'interesse per il grattacielo, si espresse in numerosi progetti e concorsi che caratterizzarono tutti gli anni venti e si chiusero con la salita al potere di Adolf Hitler.

## 6. Progetti, concorsi e realizzazioni a Berlino

Il dibattito sulle *Turmbäuser* (edifici a torre) assunse sempre maggiore rilevanza, soprattutto dal punto di vista della composizione urbana. Con gli esempi descritti qui di seguito si cercherà di tematizzare questa caratteristica, che costituisce una peculiarità del grattacielo europeo e lo differenzia in modo sostanziale dalla sua forma americana.

<sup>30</sup> Scarpa, *Martin Wagner e Berlino*, cit., p. 9, nota 1.

In contrapposizione ai grattacieli americani, i grattacieli progettati a Berlino avevano fin da subito il ruolo di completare l'immagine della strada ed erano indissolubilmente legati alla forma della città: il loro programma funzionale, così come le scelte formali giocarono un ruolo marginale. Lo sviluppo architettonico dell'edificio in questi progetti risulta importante solo e unicamente in funzione del compito che essi sono chiamati a svolgere nel tessuto urbano e per il loro influsso sull'immagine della città.

Una figura di particolare interesse è quella dell'architetto Otto Kohtz: uno dei maggiori promotori del «tipo» grattacielo. Kohtz, attraverso alcune pubblicazioni, cercò di trasmettere il proprio entusiasmo per questa nuova forma architettonica e s'impegnò affinché sia la popolazione di Berlino, sia la comunità degli architetti, apprezzasse le qualità offerte del grattacielo. All'inizio del 1920 pubblicò un piccolo libro dal titolo *Das Reichshaus am Königsplatz in Berlin: ein Vorschlag zur Verringerung der Wohnungsnot und der Arbeitslosigkeit*. Il libro illustra la sua proposta per un edificio che sarebbe dovuto sorgere in prossimità del *Reichstag* sulla *Königsplatz*, nell'area del cosiddetto *Spreebogen* (l'arco della Sprea) (Fig. 9). Kohtz si rifà in questo progetto all'immagine della *Stadtkrone* (Corona della città) propugnata da Bruno Taut nella sua omonima pubblicazione del 1919<sup>31</sup>. Similmente all'edificio dal valore fortemente simbolico rappresentato da Taut, la torre proposta da Kohtz riprende le forme di una piramide a gradoni e ricorda il grande Tempio di Madurai in India, anch'esso inserito nel repertorio iconografico del libro (Fig. 8). A differenza della *Stadtkrone* però, Kohtz assegna all'edificio una precisa funzione, ossia quella di sede di uffici governativi e non quella di una *Volksbaus*, come immagina Taut. Ciononostante questa forma simbolica e dal pathos monumentale resterà un caso isolato nella produzione di Kohtz.

Una seconda pubblicazione dal titolo *Büroturmhäuser in Berlin* raccoglie e illustra molti suoi progetti di grattacieli accompagnati da un breve testo. I grattacieli illustrati sono tutti collocati in aree centrali e di forte significato urbano: Friedrichstrasse, Ministergärten, Wilhelmstrasse, Potsdamer Platz, Berliner Zentrum.

Per Kohtz la realizzazione dei grattacieli è la logica conseguenza dell'aumento della necessità di alloggi e di spazi di lavoro. Per questo motivo, nello stesso scritto egli fornisce delle linee guida per la realizzazione di edifici alti, che secondo lui, comunque, debbono essere utilizzati solo come uffici. Inoltre d'accordo con molte altre voci del dibattito, sostiene che un grattacielo andrebbe costruito in un luogo strategico in prossimità di una piazza o di un grande isolato. Kohtz progettò la maggior parte delle *Hochhäuser* di quegli anni e la loro caratteristica è quella di essere tutte collocate all'interno della *Innenstadt*, il centro della città più densamente abitato, o in luoghi che ne fanno risaltare le dimensioni.

Nei suoi scritti egli sostiene con convinzione che non abbia alcun senso prendere il modello americano di grattacielo e «importarlo» a Berlino poiché a causa della rigidità dell'impianto e della decorazione arbitraria avrebbe un effetto negativo nel paesaggio urbano berlinese.

<sup>31</sup> B. Taut, *Die Stadtkrone*, Jena, Diederichs, 1919.

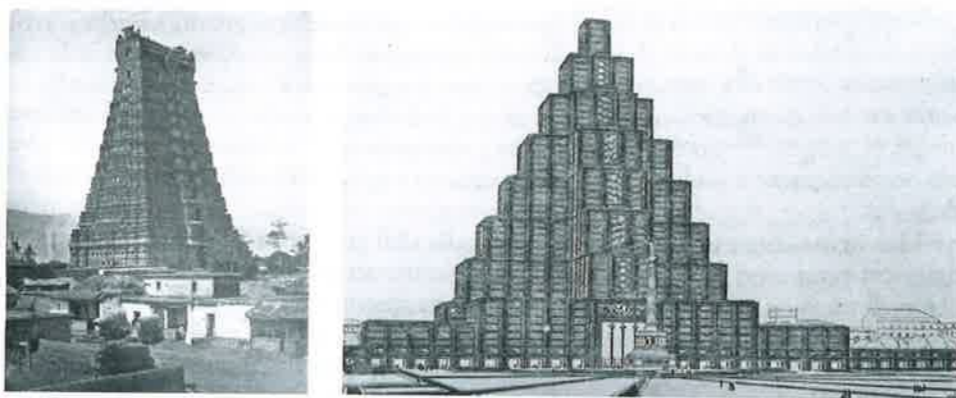


Fig. 8. Il grande tempio-torre di Manduraj in India, XVI sec. d.C.

Fig. 9. Otto Kohtz, Progetto per una Reichshaus (edificio governativo) a Königsplatz, Berlino, 1920.

### 7. Il concorso per un grattacielo a Friedrichstrasse

Certamente il più noto e studiato concorso per un grattacielo nella Berlino dei primi anni venti fu il concorso per una *Turmhaus* a Friedrichstrasse<sup>32</sup> del 1921. L'area, un lotto triangolare, si trova nel cuore di Berlino, a nord della stazione di Friedrichstrasse. Oltre a trovarsi in un punto strategico era uno dei pochi lotti nella Friedrichstrasse non ancora edificati.

Architetti e urbanisti si erano interessati a quest'area, già prima della guerra: Martin Wagner nel 1915 dalle pagine della *Bauwelt* aveva caldeggiato la realizzazione di un edificio, presentando un proprio progetto<sup>33</sup>. Anche altri architetti avevano già elaborato e pubblicato i propri progetti: Bruno Möhring e Otto Michalesen, per esempio, nel 1914 avevano proposto la realizzazione di un hotel, ma anche questo progetto, come quello promosso da Wagner, era destinato a rimanere sulla carta.

Fino al 1921 non si parlò più del lotto. La ripresa dell'idea di edificare l'area dopo la guerra era legata ai piani di espandere la *Innenstadt* a nord della ferrovia e della Sprea, che di fatto rappresentavano all'epoca il limite della zona centrale. Inoltre, nel 1920, la stazione di Friedrichstrasse era una delle più importanti di Berlino sia per il traffico locale sia per quello nazionale e internazionale. La Friedrichstrasse era la principale arteria di collegamento tra i quartieri a nord e quelli a sud della città e nella seconda metà dell'800 si era sviluppata come importante luogo del com-

<sup>32</sup> *Der Schrei nach dem Turmhaus. Der Ideenwettbewerb Hochhaus am Bahnhof Friedrichstraße Berlin 1921/22*, a cura di F. Zimmermann, Berlin, Argon, 1988.

<sup>33</sup> M. Wagner, *Was wird aus dem Berliner Bahnhof Friedrichstraße?*, in «*Bauwelt*», vol. VI, n. 6, 1915, pp. 3-5.

mercio e della vita urbana di Berlino<sup>34</sup>. Il tema urbanistico del concorso ricevette una eccezionale copertura mediatica, già all'epoca, con articoli su tutte le principali riviste e sui quotidiani<sup>35</sup>.

Il concorso si rivolgeva ai membri del BDA (*Bund Deutscher Architekten*), tutti architetti autonomi, negando quindi la possibilità agli altri progettisti di partecipare.

Alla fine furono presentati 144 progetti di cui solo 13 furono selezionati per la fase finale. Nonostante al concorso avessero partecipato tutti i principali studi di architettura tedeschi, compresi i rappresentanti delle principali avanguardie architettoniche, il primo premio fu assegnato agli architetti Brahm e Kasteleiner, che proposero una torre di gusto tradizionale e massiccio. Il motivo della scelta è legato, secondo alcuni, ai componenti della giuria, tutti provenienti dal mondo accademico.

In ogni caso il progetto vincitore, così come gli altri segnalati dalla giuria, non fu preso in considerazione dai committenti. Per un'ulteriore elaborazione furono incaricati gli architetti Möhring, Kraffert e Kohtz che si erano già occupati in precedenza di questo tema. I tre architetti si associarono nel *Bund der Turmhausfreunde* (lega degli amici degli edifici a torre) e dopo aver fondato una società dal nome significativo di *Turmhaus Aktien Gesellschaft* (TAG) elaborarono un nuovo progetto. Anche questo progetto non fu però realizzato.

Nel 1929 fu bandito dal *Berliner Verkehrsgesellschaft* (BVG) un secondo concorso cui furono però invitati solo 5 progettisti<sup>36</sup>, tra cui Ludwig Mies van der Rohe, che presentò il suo celeberrimo grattacielo in ferro e vetro.

<sup>34</sup> Basti pensare ai quadri di Ludwig Kirchner o alle litografie di George Grosz che rappresentano la via.

<sup>35</sup> *Einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwurfskizzen für die Bebauung des Geländes am Bahnhof Friedrichstraße*, in «*Zentralblatt der Bauverwaltung*», n. 89, 1921, p. 552; *Der Hochhaus-Ideen-Wettbewerb in Berlin*, in «*Baurundschau*», n. 8, 1922, pp. 13-15; *Hochhaus am Bahnhof Friedrichstraße in Berlin*, in «*Zentralblatt der Bauverwaltung*», n. 61, 1922, p. 360; *Wettbewerbe in Berlin; Hochhaus Bahnhof Friedrichstraße*, in «*Baugilde*», n. 2, 1922; A. Behne, *Der Wettbewerb der Turmhaus-Gesellschaft*, in «*Wasmuth Monatshefte für Baukunst*», 1922/23, pp. 58-67; A. Behne, *Der deutsche Turmhaus-Bau*, in «*Wendungen*», n. 3, 1923, pp. 15-17; W.C. Behrendt, *Das erste Turmhaus in Berlin*, in «*Die Woche*», 4 marzo 1922, pp. 193-194; A. Hoffmann, *Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Hochhaus am Bahnhof Friedrichstraße zu Berlin* «*Deutsche Bauzeitung*», 1922, pp. 89-91 e 93-97; M. Osborn, *Wolkenkratzer Friedrichsbahnhof. Die Ergebnisse des Wettbewerbs*, in «*Vossische Zeitung*», n. 61, 5 febbraio 1922; F. Stahl, *Turmhaus Friedrichstraße. Die Ausstellung der Entwürfe*, in «*Berliner Tageblatt*», n. 61, 5 febbraio 1922; *Engerer Wettbewerb; Hochhaus am Bahnhof Friedrichstraße*, in «*Bauwelt*», n. 20, 1929, p. 1329; *Das Hochhaus am Bahnhof Friedrichstraße*, in «*Wasmuth Monatshefte für Baukunst*», 1930, pp. 125-128 e 191-194.

<sup>36</sup> Essi erano: Alfred Grenander, Heinrich Straumer, Paul Mebes con Paul Emmerich, Erich Mendelsohn, Mies van der Rohe. Mebes & Emmerich si aggiudicarono il primo premio; *Der Schrei nach dem Turmhaus. Der Ideenwettbewerb Hochhaus am Bahnhof Friedrichstraße Berlin 1921/22*, a cura di F. Zimmermann, Berlin, Argon, 1988, pp. 167-185.



## 8. Torri e luce: il progetto di concorso per Alexanderplatz

Il concorso per Alexanderplatz è certamente un caso esemplare tra i concorsi per Berlino degli anni venti. A differenza di quanto avvenne nella maggior parte degli altri concorsi, il progetto fu parzialmente realizzato, ma allo stesso tempo dimostrò come il modello immaginato da Martin Wagner per la trasformazione di Berlino fosse fallimentare. La sua importanza è tale che varrà la pena approfondire la sua genesi e in particolare le proposte formulate da Peter Behrens, che pur senza vincere il concorso, ottenne l'incarico.

Il concorso era stato bandito nel 1928 dallo *Stadtbaurat* nell'ambito dell'ambizioso programma di rinnovamento urbano da lui promosso e finalizzato a trasformare la capitale in una *Weltstadt*. I concorsi che egli aveva promosso in diversi luoghi strategici della città miravano a creare un campionario ideale per la costruzione della metropoli moderna e in questo contesto il concorso di Alexanderplatz affrontava un tema cui egli si era già avvicinato in altre occasioni: la piazza della metropoli.

Il modello cui Wagner si ispirava era la metropoli americana, caratterizzata dai grattacieli e dai grandi centri commerciali, dalla frenesia del traffico automobilistico e dall'illuminazione artificiale, che consentiva alla città di continuare a 'vivere' anche di notte.

La *Weltstadtplatz* doveva rispondere, a suo avviso, a precise funzioni che egli identifica in una organizzazione razionale del traffico e nello sviluppo delle funzioni commerciali. La piazza, pur mantenendo il suo storico ruolo di punto di accesso alla città antica, deve acquisire quelle caratteristiche che sono proprie del nuovo modo di vivere la metropoli. I principii secondo i quali deve essere costruita la piazza di una metropoli moderna verranno messi nero su bianco in un articolo apparso nel febbraio del 1929 sulla rivista *Das Neue Berlin* fondata dallo stesso Wagner con Adolf Behne<sup>37</sup>, ma egli non si limita a pubblicarli in forma scritta schematizzandoli come punti di un programma: già nel 1928 Wagner presenta ai partecipanti un proprio progetto preliminare, che sarà la base per lo sviluppo del concorso (Fig. 10).

Elemento generatore del progetto è la grande rotonda che Wagner traccia dandole un diametro di 100 metri. Lo *Stadtbaurat* suggerisce inoltre l'allargamento delle sezioni delle strade che danno accesso alla piazza. L'architettura che affaccia su di essa ha invece un ruolo del tutto secondario, come appare chiaro osservando il plastico che accompagna la proposta. La piazza non deve avere alcun valore economico e architettonico durevole, poiché secondo Wagner la sua funzione urbana è destinata a esaurirsi nel giro di pochi anni, al massimo 25, quando sarà riprogettata per adeguarsi alle nuove esigenze della vita moderna.

Ciononostante anche in questo schematico progetto preliminare vi sono elementi che saranno ripresi nelle due *Hochhäuser* realizzate da Behrens. Wagner afferma il primato delle ragioni del traffico sulle ragioni dell'architettura, un atteggiamento che sarà fatto oggetto di un'aspra critica soprattutto da parte di Ludwig Hilber-

<sup>37</sup> M. Wagner, *Das formale Problem einer Weltstadt*, in «Das neue Berlin», n. 2, 1929, pp. 33-41.



Fig. 10. Martin Wagner, planimetria del progetto preliminare per il concorso di Alexanderplatz, 1928.

seimer<sup>38</sup>, il più agguerrito sostenitore del progetto volutamente antitetico presentato al concorso da Ludwig Mies van der Rohe.

Come si è visto, il tema tipologico del grattacielo era stato approfondito da Behrens fin da prima della prima guerra mondiale, quando aveva espresso la propria opinione sulla necessità di realizzarne anche a Berlino. Nel dibattito scaturito sulla *Berliner Morgenpost*<sup>39</sup> e dieci anni più tardi nel 1922<sup>40</sup>, dopo l'esperienza del concorso per una torre a Friedrichstrasse, egli sostenne che Berlino, essendo destinata a un incremento demografico, non poteva mantenere un limite all'altezza degli edifici che avrebbe reso la città infinita, monotona e priva di profilo. Behrens invitava invece a garantire carattere e varietà all'aspetto dell'or-

ganismo urbano e a far sì che dalla monotonia dello sviluppo orizzontale sorgessero in modo deciso delle masse verticali. In tal senso va letta la scelta di inserire una torre nei due progetti per Alexanderplatz. Una «torre di luce» come quella progettata avrebbe svolto un ruolo fondamentale, dominando la piazza e rendendola riconoscibile anche da grande distanza.

Il progetto fu redatto in una prima versione per essere presentato al concorso bandito nel 1928 per la riconfigurazione di Alexanderplatz, mentre una seconda versione fu elaborata successivamente, quando Behrens ricevette l'incarico dalla banca americana *Lawrence Stern and Company* di Seattle di rimetterci mano, adattandolo alle esigenze dei committenti. Di questo secondo progetto fu portata a termine solo una parte, costituita dai due edifici chiamati più tardi *Alexanderhaus* e *Berolinahaus*, che ancora oggi, nonostante i danni bellici e le successive ricostruzioni, chiudono la piazza verso sudovest. Benché differiscano per molti aspetti, le due versioni del progetto hanno come denominatore comune i temi compositivi propri del linguaggio architettonico di Behrens, sviluppati dall'architetto durante tutta la sua carriera, a partire dall'esperienza del *Werkbund* e trattati nella sua vasta produzione teorica. I temi che Behrens affronta ed elabora nelle soluzioni proposte per Alexanderplatz riassumono e in qualche caso inseriscono elementi nuovi nella sua riflessione teorica

<sup>38</sup> L. Hilberseimer, *Wir fügen eine Würdigung des Projektes Miës van der Rohe an, das eine prinzipiell andere Haltung einnimmt als die übrigen Wettbewerbsarbeiten*, in «Das neue Berlin», n. 2, 1929, pp. 39-41.

<sup>39</sup> Behrens, *Antwort auf eine Umfrage*, cit.

<sup>40</sup> P. Behrens, *Zur Frage des Hochhauses*, in «Stadtbaukunst alter und neuer Zeit», Berlin 1922.

sulla città e sull'architettura. Il processo progettuale che portò Behrens a formulare le due proposte può essere ricostruito solo grazie al ritrovamento, negli ultimi anni, di materiali d'archivio riferiti al secondo progetto della piazza. Questo materiale mi ha permesso lo studio comparato delle diverse fasi, rendendo più chiaro il metodo compositivo che portò Behrens a formulare le due ipotesi.

Peter Behrens nel progetto di concorso, che si aggiudicherà il secondo premio, riprende la disposizione planimetrica tracciata da Wagner nel progetto preliminare. Questa soluzione è caratterizzata da due edifici separati verso sud-ovest e da un unico grande edificio a ferro di cavallo che chiude la piazza sul lato nord est-superando con una struttura a ponte i due assi radiali provenienti della Landsberger e Neue Königstrasse.

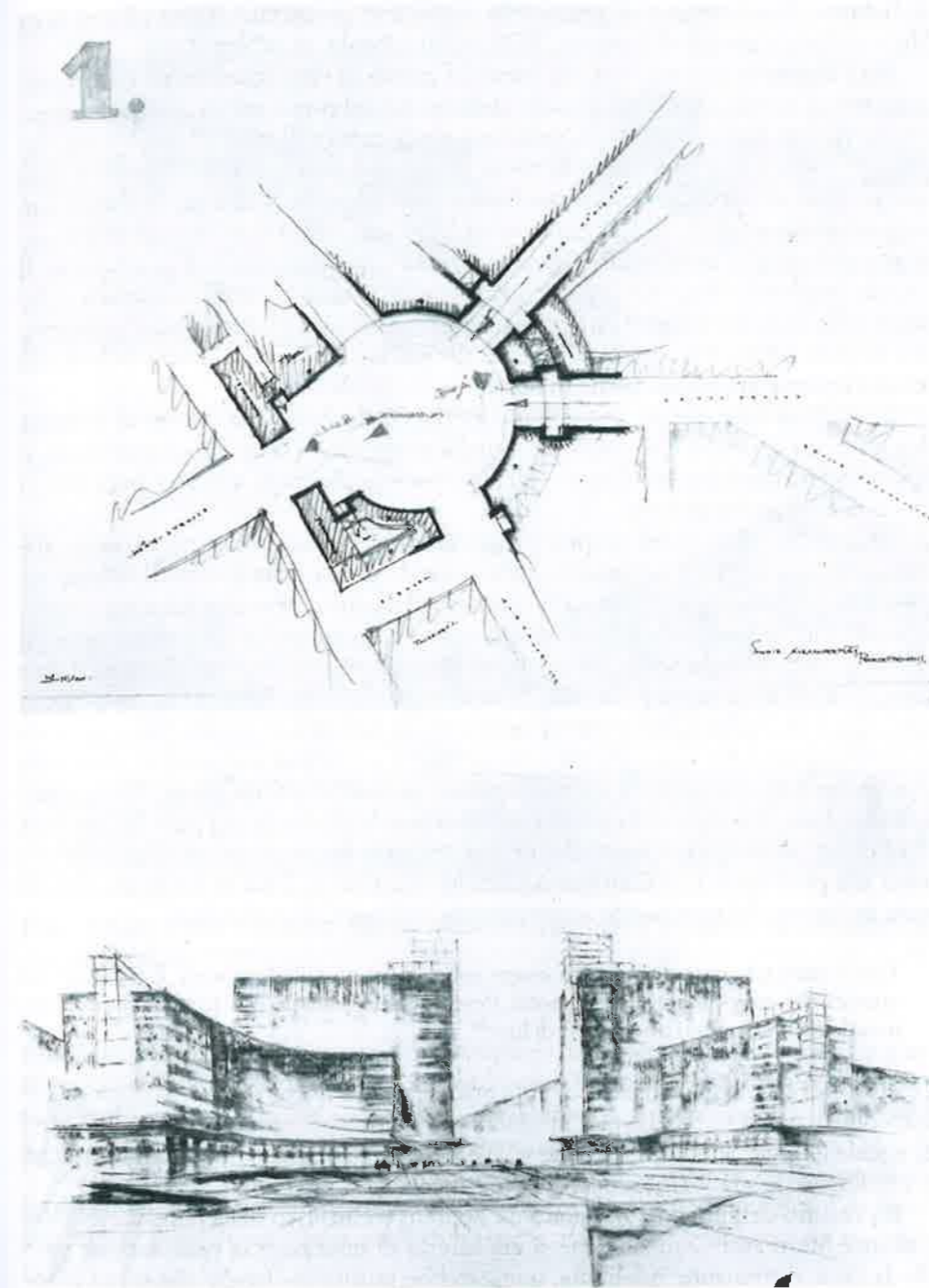
L'impostazione della pianta non è però da intendere come una semplice riproposizione del progetto wagneriano, ma è conseguenza di una precisa presa di posizione nei confronti del ruolo urbano della piazza. Come Wagner, anche Behrens è convinto che sia utile rifarsi alla tradizione delle piazze barocche berlinesi, chiuse e unitarie e allo stesso tempo inserire in esse funzioni, temi e tipi architettonici propri della modernità. Egli quindi ribadisce, anche in questo progetto, la necessità di tenere insieme tradizione formale e progresso tipologico, forma e funzione.

All'inizio Behrens considera l'ipotesi di dare pari importanza alle due 'torri' affrontate all'imbocco di Rathausstrasse, che segnano il passaggio tra la piazza e la città antica, e contrappone l'edificio della futura *Alexanderhaus* con il profilo circolare alla rigida ortogonalità della nuova facciata dal lato opposto (Figg. 11-12).

Già in una fase immediatamente successiva decide però di non realizzare due torri di uguale altezza, ma di dare una predominanza alla torre dell'edificio più vicino alla stazione ferroviaria. Prima di giungere alla soluzione definitiva, attraverso due ulteriori schizzi prospettici, egli modula i volumi variandone le dimensioni per trovare una soluzione più armonica e slanciata. Il gioco delle masse e il loro aspetto dalla piazza sono una caratteristica del modo di lavorare di Behrens, che applicherà tale metodo anche nella composizione del lato nord-est. Anche su questo lato alcuni schizzi di studio mostrano la separazione del grande edificio semicircolare in tre blocchi collegati da un ulteriore corpo circolare arretrato rispetto al filo delle facciate sulla piazza. La proposta definitiva è caratterizzata dalla coesistenza di elementi compositivi rielaborati da Behrens, ma già sperimentati in progetti precedenti e da alcuni temi del tutto nuovi.

Per quanto riguarda la facciata Behrens utilizza un linguaggio già sperimentato in progetti precedenti e che in quegli stessi anni utilizza in progetti come il concorso per il centro Sojuz a Mosca o il grande magazzino Adam sulla Friedrichstrasse, nella stessa Berlino. Il principio già utilizzato nell'edificio amministrativo della Manne-smann a Düsseldorf consiste nella giustapposizione di elementi verticali tra i quali avrebbero trovato posto i serramenti. Questa disposizione delle aperture consentiva un migliore sfruttamento dello spazio permettendone un uso flessibile.

Il ritmo delle modanature verticali che collaborano a slanciare i volumi viene interrotto bruscamente dagli elementi orizzontali che con lievi aggetti sottolineano la discontinuità degli edifici. Anche questo modo di trattare le superfici è cifra stilistica del progetto e verrà ripresa anche nei progetti americani degli allievi viennesi



Figg. 11-12. Peter Behrens, Planimetria e vista prospettica verso sud-ovest della prima ipotesi per il progetto di concorso, 1928/1929.

di Behrens, basti pensare al grattacielo americano progettato da un allievo della *Meisterschule* viennese di Behrens, William Muschenheim, a New York.

Ma l'elemento innovativo e più forte dal punto di vista iconico dell'intero progetto sono i grandi prismi di vetro che Behrens fin dal primo schizzo colloca su tutti i punti nodali degli edifici. Nella soluzione finale tutto collabora a dare un'impressione di slancio all'unica torre che viene portata ad un'altezza di 53 metri e sulla quale si erge, come un faro, un corpo luminoso di 20 metri di altezza. Anche sul lato opposto Behrens affida il ruolo dominante al prisma luminoso che pone a coronamento dell'enorme edificio circolare che semplifica in un unico blocco continuo. Il *circulus lucidus* che Behrens userà come motto del progetto, assume dunque a differenza delle semplici insegne luminose proposte dagli altri partecipanti al concorso, una propria autonomia formale e insieme alle vetrine illuminate a livello della strada rende l'insieme grandioso anche di notte.

Il carattere della piazza metropolitana riunisce dunque nella visione di Behrens due elementi che sono il simbolo stesso della modernità. Da un lato il grattacielo, il tipo architettonico per eccellenza, dall'altro il vetro che unito alla luce permette di vivere la città anche di notte.

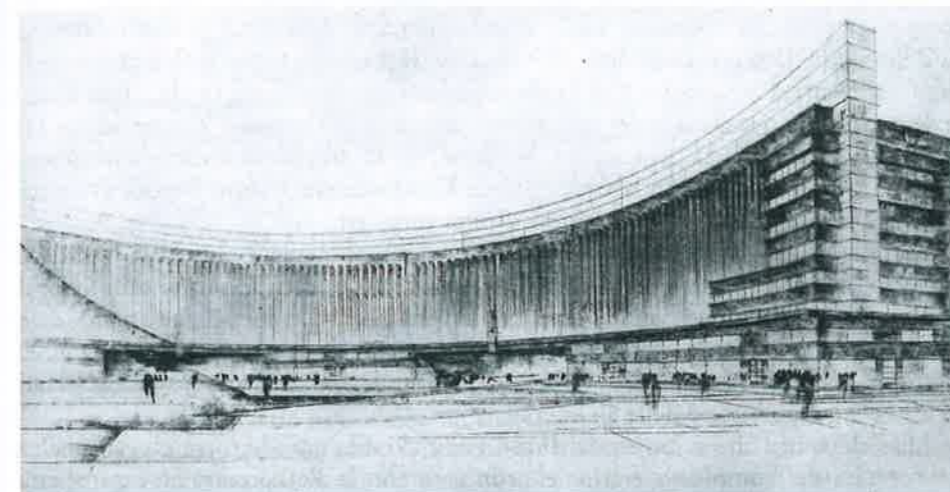
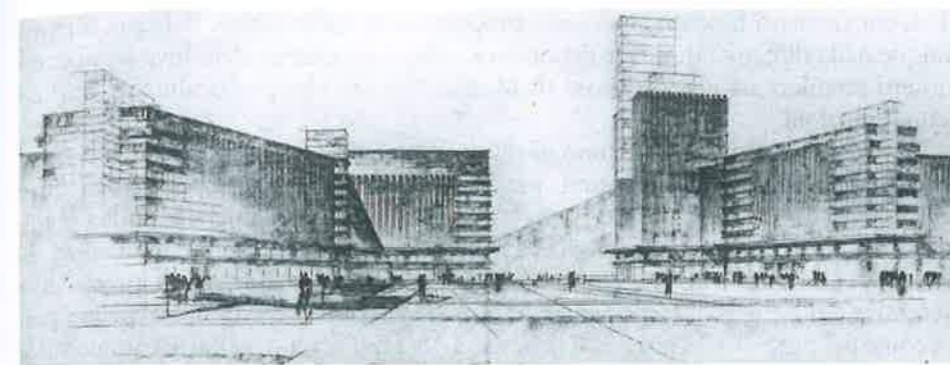
La scelta di inserire nel proprio progetto un'unica maestosa torre risponde alle considerazioni teoriche sviluppate da Behrens da prima della guerra. Il fascino suscitato dall'esperienza dei grattacieli americani dalla loro forza evocativa soprattutto se inseriti in un paesaggio uniforme e monotono come quello di Berlino basta da solo a giustificare tale scelta. Per quanto riguarda invece le grandi lampade, esse sono un elemento nuovo nella poetica di Behrens. Questi elementi in vetro si differenziano dall'utilizzo fatto precedentemente da Behrens di questo materiale e assumono nel progetto una carica simbolica, legata ad un uso del vetro che non può non richiamare alla mente le sperimentazioni portate avanti da Bruno Taut e dalla *Gläserne Kette* al tempo della mostra del *Werkbund* di Colonia, cui pure Behrens nel 1914 aveva partecipato. Questi elementi di impatto figurativo espressionista incarnano alla perfezione le visioni immaginifiche descritte da Paul Scheerbart, che era stato ispiratore del movimento espressionista, nel suo *Glasarchitektur*.

Tutti i paesi e le città dovrebbero essere contrassegnati dalle loro torri. È naturale che queste debbano risaltare anche di notte. Perciò sotto il dominio dell'architettura di vetro, tutte le torri dovranno essere torri di luce<sup>41</sup>.

La «torre di luce» del progetto di concorso accentua ancor più il ruolo simbolico dell'edificio come faro della modernità in una città dominata da vecchi edifici tutti di uguale altezza. Sono dunque due gli elementi fondamentali che Behrens utilizza per realizzare la sua *Weltstadtplatz*: torre e luce.

Il progetto definitivo fu elaborato da Behrens su incarico della banca americana Lawrence Stern and Company che si era offerta di finanziare la realizzazione visto che la città, fortemente indebitata, non avrebbe potuto far fronte alle spese di co-

<sup>41</sup> P. Scheerbart, *Glasarchitektur*, Berlin, Verlag der Sturm, 1914, aforisma 36.



Figg. 13-14. Peter Behrens, Vedute prospettiche per il progetto di concorso di Alexanderplatz, 1929.

struzione. L'incarico riguardava però solamente i due edifici che chiudevano la piazza verso sud est mentre per l'edificio a nord-ovest il mancato acquisto del lotto dove sorgeva il Grand Hotel Alexanderplatz, che si trovava sulla traiettoria della nuova rotonda stradale, impediva il completamento della piazza.

Secondo la testimonianza di Karl Mittel<sup>42</sup>, che fu collaboratore di Behrens nella realizzazione delle due *Hochhäuser*, il lavoro con i committenti americani fu particolarmente difficoltoso e costrinse l'architetto a modificare il progetto rinunciando

<sup>42</sup> Peter Behrens, *Berlin Alexanderplatz: Pläne, Zeichnungen und Photographien zum Wettbewerb und der Bebauung, 1929-1932*, a cura di G. Fiedler-Bender e H. Höfchen, Kaiserslautern, Pfalzgalerie, 1993, pp. 95-104.

ad alcuni elementi fondamentali nelle proprie scelte compositive. Behrens si trovò dunque nella difficoltà di dover rispondere nella realizzazione definitiva sia ai committenti stranieri sia alle pressioni di Martin Wagner che probabilmente impose alcune soluzioni.

Diverse prospettive permettono di ricostruire anche in questo caso l'evoluzione delle modifiche apportate al primo progetto. Dapprima al posto dell'unica torre del progetto di concorso furono riproposte le due torri affrontate alte dodici piani, quindi vennero diradati gli elementi verticali della facciata che furono intervallati da una doppia finestra, e furono del tutto eliminati i corpi luminosi. Nelle prospettive successive tali elementi furono reinseriti e venne collocato uno sbalzo al primo piano, come nel progetto Wagner, con la funzione di separazione tra parte commerciale e parte destinata agli uffici.

Il progetto definitivo vede un'ulteriore semplificazione che può oggi essere compresa mettendola in relazione con il progetto per un *Theater des Volkes* ipotizzato da Behrens sul lato nord-orientale della piazza. Il progetto fu realizzato contestualmente ai lavori di costruzione della *Berolinabaus*, ma è rimasto inedito fino al casuale ritrovamento nel 2005 dei documenti personali di Hermann Zangemeister, un funzionario della società dei trasporti berlinesi, cui la città aveva ceduto la proprietà del lotto triangolare tra Landsberger e neue Königsstrasse, e sotto il quale era stato realizzata la nuova linea metropolitana diretta verso est.

Si tratta di un grandioso edificio costruito simmetricamente lungo la bisettrice del lotto, innovativo già nel programma funzionale. In esso infatti si uniscono: il piano terra con funzione commerciale con diversi negozi le cui vetrine arrotondate si aprono sulle due strade che portano alla piazza; un grande teatro per quasi 3000 spettatori, caratterizzato da grandi foyer e da un'unica sala circolare; spazi destinati ad uffici che si collocano nelle ali laterali.

Ma l'elemento che caratterizza di più l'edificio è la grande torre che si innalza sulla testata del complesso esattamente in asse con la Rathausstrasse e prospetta sulla piazza. La sua altezza di 12 piani, corrisponde all'altezza della torre innalzata da Behrens nel progetto di concorso. Il volume della torre risulta separato dal resto dell'edificio e ad esso quasi come due corpi aggiunti si agganciano i fronti laterali che ripetono uguali la struttura di facciata della *Berolinabaus* e dell'*Alexanderhaus*. La verticalità della torre riprende qui il tema degli elementi verticali che sul modello dei grattacieli americani sottolineano e slanciano il volume verso l'alto dando all'intero edificio un forte dinamismo. Infine un ulteriore elemento modernista risulta il coronamento a sbalzo che riprende la copertura a piano terra. L'edificio mai realizzato permette di comprendere il motivo per cui Behrens rinuncia a collocare una torre sul lato sud-ovest della piazza segnando semplicemente il passaggio tra piazza e città antica con due corpi luminosi di altezza minore. La torre posta in asse con la strada di accesso alla città svolge il ruolo auspicato da Behrens per un edificio di tali dimensioni, ovvero sia quello di meta che conferisce importanza a un'asse stradale (Fig. 15).

L'elemento unificatore del progetto definitivo risulta dominante della facciata in pietra e si pone a sua volta in contrasto con la leggerezza delle pareti vetrate nei primi due livelli e riprende la teoria tettonica esposta più volte da Behrens.

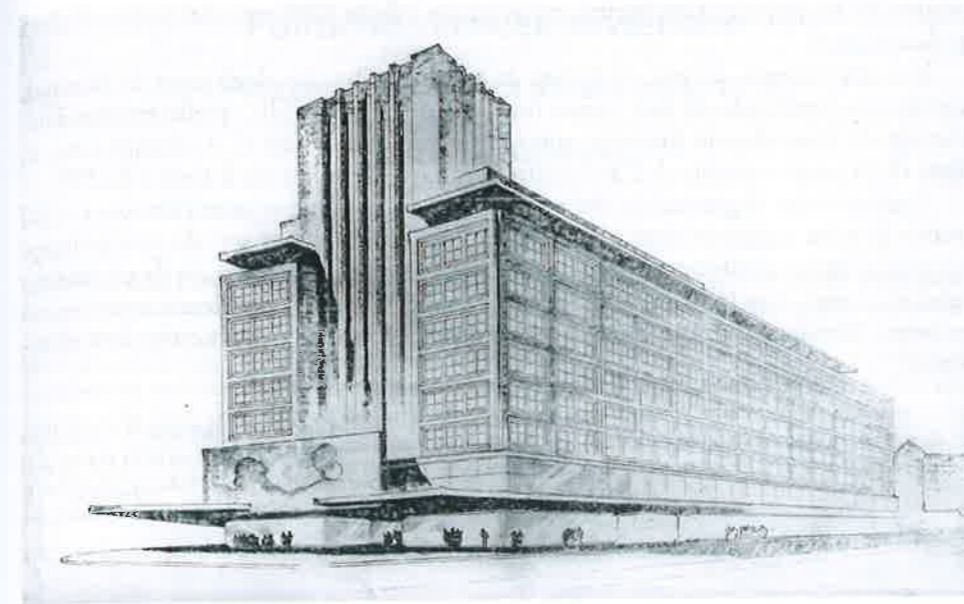


Fig. 15. Peter Behrens, Vista prospettica del *Theater des Volkes* progettato per il lato nord-est della piazza.

Per creare l'impressione di superfici-parete che delimitino uno spazio si possono collocare per principio ferro e vetro assieme, sullo stesso piano, e per far apparire ancora più compatte queste superfici piane si possono far risaltare con forti effetti d'ombra quegli elementi che hanno un significato costruttivo [...] La compattezza di una forma non si trova necessariamente sempre nelle superfici lineari e ininterrotte delle pareti. Essa si fonda in ultima analisi sull'unitarietà che può essere raggiunta anche tramite il principio ritmico della sequenza regolare<sup>43</sup>.

L'avvento del Nazismo segnò la fine della realizzazione di Alexanderplatz e con essa della stagione delle sperimentazioni architettoniche sul tema del grattacielo, che avevano caratterizzato gli anni di Weimar.

Il Terzo Reich non sviluppò il dibattito sulle torri, ma si impegnò molto di più sul fronte dell'architettura monumentale di Stato, che fu usata come strumento di propaganda e per la ricerca del consenso. Le poche torri progettate erano orientate a mostrare la potenza del regime e incarnare un valore simbolico assoluto che non si

<sup>43</sup> P. Behrens, *Über den Zusammenhang des baukünstlerischen Schaffens mit der Technik*, in *Kongress für Ästhetik und allgemeine Kunstwissenschaft*, Berlin 7-9 ottobre 1913, Stuttgart 1914, pp. 251-259.

poneva né in rapporto con la città, né aveva un valore intrinseco dal punto di vista architettonico.

Nel dopoguerra, invece, si riprese in parte il dibattito degli anni di Weimar, soprattutto lavorando su una nuova funzione degli edifici alti, quella residenziale. Esempi di straordinario interesse sono le *Grindelhochhäuser* di Amburgo, case in linea di 15 piani costruite dall'architetto Bernhard Hermkes tra il 1946 e il 1950.

L'impatto che il grattacielo ebbe in Europa fu comunque straordinario sia dal punto di vista architettonico e urbanistico, sia economico e sociale. Gli sviluppi successivi hanno confermato come nelle città europee, caratterizzate da un tessuto urbano storico, non fosse possibile né utile replicare la città americana e con essa il principio insediativo del grattacielo, che è il simbolo stesso della metropoli statunitense.

Giacomo Calandra di Roccolino  
HafenCity Universität Hamburg  
Überseeallee 16 – DE-20457 Hamburg  
calandra@hcu-hamburg.de

## Politiche verticali sovietiche

### Il Palazzo dei Soviet di Mosca (1931-1933)

Antonella Salomoni

**Soviet Vertical Policies: The Palace of Soviets in Moscow (1931-1933).** One of the most ambitious project of Moscow's General Plan was the towering Palace of Soviets, a grandiose symbol of the new ruling power, designed to be the largest building in the world and the Soviet response to the Empire State Building. The winning design by Boris Iofan at the 1933 architectural competition had included an eighty-meter-high Lenin statue on its apex. The master plan was approved in 1934, construction began in 1937, and in 1938 the colossal foundations were laid. This Palace was never actually built, but it haunted the Moscow panorama just by virtue of its absence and left profound traces in the history of Soviet architecture, marking a tragic eclipse of Modernism.

**Keywords:** Moscow; Soviet Architecture; Palace of Soviets; Monumentalism; Synthesis of the Arts.

Il progetto del Palazzo dei Soviet a Mosca è stato al centro di tutti i dibattiti ideologici e estetici sul «nuovo» stile della città sovietica tra l'inizio degli anni trenta e la fine degli anni cinquanta del secolo scorso. Concepito come primo grattacielo e edificio principale del paese, più alto degli *skyscrapers* di New York e incoronato da una statua di Lenin di cento metri da contrapporre alla Statua della Libertà, il Palazzo avrebbe dovuto essere circondato da un anello di otto *vysotnye zdanija* (termine improntato a *high buildings*). Di quei grattacieli, la cui realizzazione fu realmente intrapresa nel decennio 1947-1957, ne furono completati sette, rilanciando una sfida verso l'alto che, nelle ambizioni delle autorità, avrebbe trasformato radicalmente e in tempi brevi un paese in febbrile ricostruzione. Il progetto del Palazzo dei Soviet fu invece abbandonato, malgrado l'avvio dei lavori nel 1937 e la loro ripresa nel dopoguerra. Ha tuttavia lasciato una traccia profonda nella storia dell'architettura sovietica, segnando in particolare il distacco dal costruttivismo e l'affermazione del neoclassicismo<sup>1</sup>.

#### 1. In corso d'opera

Una guida di Mosca pubblicata nel 1937 – nel dare conto al visitatore della presenza di gru di sollevamento sparse per la capitale, a testimonianza del grande fer-

<sup>1</sup> Per una prima introduzione alla storia del Palazzo dei Soviet rimando a *Il Palazzo dei Soviet 1931-1933*, a cura di A. Samonà, Roma, Officina, 1976; *Naum Gabo and the Competition for the Palace of Soviets, 1931-1933*, a cura di H. Adkins e J. Merkert, Berlin, Berlinische Galerie, 1993; S.S. Hoisington, «Ever Higher»: *The Evolution of the Project for the Palace of Soviets*, in «Slavic Review», a. LXII, n. 1, 2003, pp. 41-68.

mento edificatorio = richiamava l'attenzione sul progetto architettonico allora in corso d'opera: «Sul sito della demolita cattedrale di Cristo [Salvatore] si continua a predisporre il terrapieno per il Palazzo dei Soviet». Al lettore era proposta, in modo abbastanza dettagliato, la storia di due costruzioni appartenenti ad epoche diametralmente opposte. La prima era il «grandioso tempio» che lo zar Alessandro I aveva voluto per celebrare la vittoria del 1812 sull'esercito napoleonico. La realizzazione di questo «monumento alla guerra "patriottica"» era stata avviata nel 1817 su disegno dell'architetto Aleksandr L. Vitberg. I lavori, condotti sulle pendici della Collina dei passeri, uno dei punti più elevati di Mosca, erano stati sospesi nel 1825 alla morte dell'imperatore. Poi, un nuovo progetto era stato affidato a Konstantin A. Ton, architetto ufficiale durante il regno di Nicola I ed esponente maggiore dello stile russo-bizantino. Nel 1839 vi era stata la cerimonia di posa della prima pietra nell'area del distrutto monastero femminile Alekseevskij, sulla Prečistenskaja nabežnaja. Consacrata nel 1883, la cattedrale di Cristo Salvatore, con la sua altezza di 103,5 metri, era il singolo edificio più imponente di Mosca e il più spazioso in tutto il paese. Malgrado il suo splendore era stata, per i curatori della guida, «una insignificante imitazione dei templi dell'antica Russia e di Bisanzio»<sup>2</sup>.

La seconda costruzione era il Palazzo dei Soviet che sarebbe sorto sulle rovine della cattedrale abbattuta nel 1931. Nella sua ideazione erano stati coinvolti rappresentanti di tutte le scuole di architettura del paese con progetti eterogenei per stile e concezione: «dai templi dell'Attica ai palazzi a forma di globo terrestre o di un enorme trattore». Dopo diverse tornate concorsuali si era giunti alla selezione della «torre monumentale» concepita da Boris M. Iofan, Vladimir A. Ščuko e Vladimir G. Gel'frejch, «come base» di modellazione, materiale e ideale. Il Palazzo avrebbe avuto il compito di «definire la sagoma architettonica della Grande Mosca»<sup>3</sup>. Alle parole di uno scrittore americano, molto critico nei confronti dei grattacieli immersi nelle realtà urbane, il quale aveva causticamente osservato che, ben più degli abitanti delle grandi città moderne, caotiche e affollate, erano «gli aviatori e gli angeli» a poterne ammirare la bellezza, veniva opposta l'immagine di un Palazzo-grattacielo la cui vista sarebbe stata accessibile in estensione da tutti i lati, «fino a 50-60 km. di distanza, come il grandioso faro della società socialista, coronato dalla figura del più grande genio dell'umanità»<sup>4</sup>.

La struttura del Palazzo dei Soviet sarebbe stata costituita da «tre cilindri su base quadrangolare». Di fronte all'ingresso principale era previsto un colonnato semi-

<sup>2</sup> *Putevoditel' po Moskva-reke* [Guida al fiume Mosca], a cura di E. Sim, Moskva, Moskovskij rabočij, 1937, p. 23. Nei pressi della cattedrale, sul lungofiume, era stata eretta, nel 1912, una massiccia statua ad Alessandro III, abbattuta nel 1918 per far posto ad un'opera scultorea intitolata al Lavoro liberato. Le basi furono poste il 1° maggio 1920, in una cerimonia ufficiale in presenza di V.I. Lenin, ma quel monumento rivoluzionario non fu mai realizzato. Sulla progettazione e realizzazione della cattedrale di Cristo Salvatore cfr. M.S. Mostovskij, *Istorija čbrama Christa Spasitelja v Moskve* [Storia della cattedrale di Cristo Salvatore a Mosca], Moskva, Tip. M.N. Lavrova, 1883.

<sup>3</sup> *Putevoditel' po Moskva-reke*, cit., pp. 23-24.

<sup>4</sup> Ivi, p. 25. Il riferimento, non dichiarato, era a L. Mumford, *Sticks and Stones: A Study of American Architecture and Civilization*, New York, Horace Liveright, 1924, p. 174.

circolare; ampie scalinate avrebbero condotto fino alle rive della Mosca. Le linee dell'edificio erano state disegnate in modo che risultasse «mobile e impetuoso»: le gallerie dei suoi torrioni dovevano dare l'impressione di «correre verso l'alto», per fondersi «in un piedistallo a sostegno della figura di Lenin». Era soprattutto questo l'elemento della composizione su cui si voleva attirare lo sguardo: «In alto, nel cielo, si staglierà la sommità del Palazzo, che sarà oltre 100 metri più elevato della Torre Eiffel e decine di metri superiore al grattacielo più grande. L'altezza complessiva [prevista] è di 420 metri, quella della statua arriva fino a 100 metri, l'equivalente di un edificio di 20-25 piani. Basti dire che il dito indice della mano ha una dimensione di circa quattro metri. Spesso, la parte superiore della scultura resterà nascosta tra le nuvole». L'imponenza dell'opera sarebbe stata esaltata dalla riorganizzazione dello spazio circostante. Un lungo viale, largo e rettilineo, immerso nel verde e incorniciato da fontane e specchi d'acqua, avrebbe attraversato tutta la città per confluire, da opposte direzioni, nell'immensa piazza contigua al fiume. Nessuna città al mondo avrebbe potuto vantare la presenza di una simile superficie, «né piazza San Marco a Venezia, né piazza San Pietro a Roma, né place de l'Étoile a Parigi». Nel complesso, il plateau avrebbe infatti occupato centomila m<sup>2</sup>. Il futuro Palazzo avrebbe contenuto due sale principali. La Grande sala, con ventimila posti a sedere, era stata concepita come un anfiteatro circolare in forma continua, a 51 file, destinato alle sessioni del Soviet supremo dell'Urss, ad assemblee e riunioni. Racchiusa sotto una cupola, avrebbe avuto una volta così alta (100 metri) da rendere invisibile il soffitto. Il suo volume sarebbe stato quasi due volte più ampio di quello della Casa del governo (o Casa sul lungofiume)<sup>5</sup>. Di fatto, avrebbe potuto contenere «il campanile di Ivan il Grande, la piramide di Cheope o la cattedrale di Sant'Isacco». Un complesso sistema di decine di scale mobili e ascensori ne avrebbe consentito l'evacuazione in soli 10 minuti. La Piccola sala era invece stata progettata per 6 mila posti: il più grande teatro d'Europa. Le terrazze dei principali volumi cilindrici nella parte a torre del Palazzo erano destinate alla visione di Mosca, ma il panorama più bello della capitale si sarebbe avuto dalla terrazza superiore, posta ai piedi della statua, ad un'altezza di 320 metri, posizione raggiungibile in soli 3 minuti di ascesa. La facciata del Palazzo e la figura di Lenin, con la mano tesa in avanti, sarebbero state rivolte in direzione del Cremlino, dalle cui mura si sarebbe sviluppata una magnifica scalinata-tribuna per le manifestazioni<sup>6</sup>.

## 2. Spazi adeguati e posizione dominante

Gli anni venti – come ha ben messo in luce Selim O. Chan-Magomedov – sono, nella Russia sovietica, un periodo di grande sperimentazione su di un oggetto architettonico denominato «edificio principale (*glavnoe zdanie*)». Questo nuovo tipo

<sup>5</sup> Cfr. Y. Slezkine, *La Casa del governo: una storia russa di utopia e terrore*, Milano, Feltrinelli, 2018 (ed. or. *The House of Government. A Saga of the Russian Revolution*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 2017).

<sup>6</sup> *Putevoditel' po Moskva-reke*, cit., pp. 24-25.

di costruzione, espressamente concepita per le istituzioni politiche, amministrative e sociali, era eterogeneo per le finalità pratiche che comprendeva, ma era insieme destinato, nelle intenzioni del governo, a esaltare i fasti del socialismo<sup>7</sup>. L'ipotesi di realizzare a Mosca, «nella piazza più bella e appropriata», un simile edificio-simbolo per i soviet di tutta la Russia fu avanzata da Sergej M. Kirov il 30 dicembre del 1922, in occasione del congresso che adottò il decreto di fondazione dell'Urss. La struttura avrebbe dovuto disporre di spazi adeguati ad ospitare le assemblee di migliaia di «rappresentanti del lavoro» e «delegati di tutte le repubbliche riunite nell'Unione». Il complesso architettonico era concepito come «un emblema della potenza futura, del trionfo del comunismo, non solo qui da noi, ma anche in Occidente». Occorreva procedere «con la rapidità del fulmine a cancellare dalla faccia della terra i palazzi dei banchieri, dei proprietari terrieri e dei sovrani», per far posto «al nuovo palazzo degli operai e dei contadini». L'auspicio di Kirov era di riuscire a «dimostrare agli amici e ai nemici che noi, "semi-asiatici" ai quali si continua a guardare dall'alto in basso, siamo in grado di abbellire una terra scellerata con monumenti che i nostri avversari non sono nemmeno in grado d'immaginare»<sup>8</sup>.

La prima cosa da scegliere, una volta deciso di realizzare l'impresa, era il luogo di edificazione e, dopo molte discussioni, si optò per la Volchonka, al centro della capitale. La decisione, che implicava la distruzione della cattedrale di Cristo Salvatore, non fu frutto di casualità. Il Palazzo doveva diventare l'elemento architettonico dominante nella città di Mosca, in una posizione da cui far dipartire un ampio viale e una rete di arterie stradali. Nel momento in cui fu designato quel territorio, la «monumentalità» della futura costruzione già s'impose, così come prevalse la volontà d'innalzare un edificio più elevato e maestoso della cattedrale, in grado di affermare l'autorità del nuovo potere.

L'idea di cancellare quel simbolo del vecchio regime era già stata avanzata, nel 1924, da Viktor S. Balichin, diplomatico al Vchutemas (*Vysšie chudožestvenno-techničeskie masterskie* [Laboratori artistico-tecnici superiori]) e membro dell'Asnova (*Associacija novych arhitektov* [Associazione dei nuovi architetti]), organizzazione caposaldo dei razionalisti. In una lettera inviata alla «Pravda», il giovane architetto aveva proposto di edificare, al posto di una costruzione che non presentava «alcun valore», un grandioso monumento a Lenin. Ancora prima, nel romanzo utopico di Aleksandr V. Čajanov, *Viaggio di mio fratello Aleksej nel paese dell'utopia contadina* (1920), ambientato nel 1984 in una Mosca che – dopo un decreto sulla eliminazione

<sup>7</sup> S.O. Chan-Magomedov, *Arhitektura sovetskogo avangarda* [Architettura dell'avanguardia sovietica], vol. II: *Social'nye problemy* [Problemi sociali], Moskva, Strojizdat, 2001, cap. IV.

<sup>8</sup> *I s'ezd sovetoj Sojuza Sovetskich Socialističeskich Respublik. Stenograficeskij očet (30 dekabrija 1922 g.)* [Primo congresso dei soviet dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche. Resoconto stenografico (30 dicembre 1922)], Moskva, Izdatel'stvo CIK, 1922, p. 15; *O sooruzhenii Dvorca Sovetov. Iz reči tov. S.M. Kirova na I s'ezde sovetoj Sojuza SSR, 30 dekabrija 1922 g.* [Sulla costruzione del Palazzo dei Soviet. Dal discorso di S.M. Kirov al primo congresso dei soviet dell'Urss, 30 dicembre 1922], in *Za socialističeskiju arhitekturu. Sbornik važnejšich materialov* [Per l'architettura socialista. Raccolta di materiali essenziali], Moskva, Izdatel'stvo Vsesojuznoj Akademii arhitektury, 1937, pp. 7-8; S.M. Kirov, *Izbrannye stat'i i reči, 1912-1934* [Articoli e discorsi scelti, 1912-1934], Leningrad, Gosudarstvennoe izdatel'stvo političeskoj literatury, 1939, pp. 177-178.

delle città – si era trasformata in un parco ininterrotto, inframezzato da gruppi di case simili a cittadine sperdute, sul sito della cattedrale si ergevano «titaniche macerie ricoperte di edera e, manifestamente, molto curate»<sup>9</sup>. Nella capitale del futuro descritta da Valentin P. Kataev nel romanzo *L'isola Erendorf* (1924), lo stesso spazio era assegnato al «gigantesco edificio a forma di cupola del Museo della Rivoluzione Mondiale». I «frammenti della vecchia Mosca, le minuscole chiese, le cappelle, le stazioni dei tram», erano invece «racchiusi con cura sotto campane di vetro»<sup>10</sup>.

In realtà, l'individuazione del sito di edificazione del Palazzo dei Soviet fu molto dibattuta. Il 25 marzo 1931, su comunicazione di Avel' S. Enukidze, il Politburo adottò una risoluzione che indicava un'area compresa in un circolo tra Ochotnyj rjad – Tverskaja – Georgievskij proezd – Bol'saja Dmitrovka – Ochotnyj rjad. Gli immobili presenti nella zona dovevano essere demoliti con l'eccezione della Casa dei sindacati<sup>11</sup>. Ben presto fu però ritenuto più vantaggioso, per la vastità dello spazio che si sarebbe reso disponibile, rivolgersi al territorio occupato dalla cattedrale. Il 25 maggio, su relazione di Vjačeslav M. Molotov e Kliment E. Vorosilov, il Politburo decise pertanto di trasferirvi il piano di costruzione con la sola avvertenza di formulare una diversa proposta nel caso in cui la superficie fosse risultata insufficiente<sup>12</sup>. Ciò nonostante il confronto continuò, in ambito architettonico, facendo emergere posizioni divergenti, tanto più che era già stato bandito, nel mese di febbraio, un concorso preliminare riservato, al fine di raccogliere idee, disegni e altri materiali utili a formulare un primo piano d'intervento, oltre che a chiarire le modalità per una successiva e più ampia selezione di progetti. In quella prima tornata furono presentate complessivamente quindici proposte – cinque provenienti da brigate di architetti legati all'avanguardia, in gran parte appartenenti alla nuova generazione, dieci da singoli professionisti – pensate per luoghi diversi della capitale, come la stampa specializzata riportò con dovizia di particolari<sup>13</sup>. Nel bando di concorso si faceva riferimento a un edificio monumentale che fosse rilevante «per la sua posizione sia architettonica che artistica nel panorama generale di Mosca». Il criterio che avrebbe guidato la valutazione dei progetti sarebbe stato quello della «unicità»<sup>14</sup>.

<sup>9</sup> A.V. Čajanov, *Viaggio di mio fratello Aleksej nel paese dell'utopia contadina*, Torino, Einaudi, 1979, p. 71 (ed. or. *Putešestvie moego brata Alekseja v stranu krest'janskoj utopii*, Moskva, Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1920, con lo pseudonimo di Ivan Kremnev).

<sup>10</sup> V.P. Kataev, *Ostrov Erendorf. Roman s priklučenijami* [L'isola Erendorf. Romanzo d'avventure], Moskva, Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1925, pp. 92-93. Cfr. K. Michajlov, *Moskva, kotoruju my poterjali* [La Mosca che abbiamo perduto], Moskva, Jauza-Eksmo, 2010, p. 219.

<sup>11</sup> Protocollo n. 30 della riunione del Politburo del Comitato centrale del partito comunista(b), 25 marzo 1931, doc. 48/48, RGASPI, f. 17, op. 3, d. 817, l. 9: [sovdoc.rusarchives.ru/sections/government/cards/78583](http://sovdoc.rusarchives.ru/sections/government/cards/78583).

<sup>12</sup> Protocollo n. 40 della riunione del Politburo del Comitato centrale del partito comunista(b), 25 maggio 1931, doc. 53/53, RGASPI, f. 17, op. 3, d. 817, l. 9: [sovdoc.rusarchives.ru/sections/government/cards/79323](http://sovdoc.rusarchives.ru/sections/government/cards/79323).

<sup>13</sup> Cfr. D.S., *Pervye proekty Dvorca Sovetov* [I primi progetti del Palazzo dei Soviet], in «Stroitel'stvo Moskvy», n. 8, 1931, pp. 2-7; *Dvorec Sovetov* [Il Palazzo dei Soviet], in «Sovetskaja arhitektura», n. 4, 1931, pp. 45-55.

<sup>14</sup> «Bjulleten' upravlenija stroitel'stvom Dvorca Sovetov», n. 2-3, 1931, p. 35. Cfr. D. Chmel'nickij, *Arhitektura Stalina. Psichologija i stil'* [L'architettura di Stalin. Psicologia e stile], Moskva, Progress-Tradicija, 2006, p. 81.

Ancora il 4 giugno 1931, il responsabile del soviet per la costruzione del Palazzo dei Soviet Michail V. Krjukov dichiarò che non era ancora stata presa una decisione definitiva e che ai concorrenti era consentito di collegare le loro proposte ad aree da loro stessi prescelte. Sei progetti su sedici prospettavano luoghi alternativi a quello indicato dalle autorità<sup>15</sup>. Il 5 giugno, nel corso di una nuova riunione del Politburo, fu però confermata la decisione di erigere il Palazzo nel sito della cattedrale di Cristo Salvatore<sup>16</sup>. La scelta fu ratificata il 13 luglio quando – su mandato del Presidium del Comitato esecutivo centrale dell'Urss guidato da Michail Kalinin – venne ufficialmente creato il Dipartimento per la costruzione del Palazzo dei soviet (*Upravlenie stroitel'stva Dvorca Sovetov*), posto sotto la direzione di Vasilij M. Michajlov. Fu inoltre costituito un apposito trust, il *Sovetstroj*, a cui venne affidato il compito di coordinare i lavori di demolizione con la previsione di completare la preparazione del cantiere entro il febbraio del 1932. A quella data avrebbe dovuto essere già stato approvato il progetto di edificazione<sup>17</sup>.

### 3. Costruire sulle rovine

Avviati i lavori nel mese di agosto, la cattedrale fu rapidamente sgomberata e spogliata. Sculture, icone, tele, rivestimenti in oro delle cupole, tutto ciò che poteva costituire un valore, fu rimosso, censito e trasferito nelle collezioni di musei e gallerie d'arte<sup>18</sup>. Il regista e documentarista Vladislav V. Mikoša, incaricato di riprendere le diverse fasi della demolizione, dal momento della recinzione del perimetro interessato dai lavori fino al definitivo abbattimento della struttura, ha lasciato un materiale filmico unico sulla riduzione in macerie dell'edificio<sup>19</sup>. Attraverso le porte di bronzo spalancate, Mikoša – come riporta nelle sue memorie – vide trascinare fuori e scaricare nel fango pesanti opere in marmo: «Si volatilizzarono mani, teste, ali di angeli; furono spaccati gli altorilievi marmorei e frantumate con martelli pneumatici le colonne di porfido. Legate a cavi d'acciaio e con l'ausilio di potenti trattori, le croci d'oro furono tirate giù dalle piccole cupole. Andarono distrutti rari affreschi e inestimabili rivestimenti murali». Il giardino prospiciente la cattedrale fu trasforma-

<sup>15</sup> I. Ju. Ejgel', *K istorii postroenija i snosa chrama Christa Spasitelja* [Per la storia della costruzione e demolizione della cattedrale di Cristo Salvatore], in «Architektura i stroitel'stvo Moskvy», n. 7, 1988, p. 32. Sulle divergenze intorno al sito di edificazione del Palazzo dei Soviet vedi anche Chmel'nickij, *Arhitektura Stalina*, cit., pp. 79-80.

<sup>16</sup> Protocollo n. 41 della riunione del Politburo del Comitato centrale del partito comunista(b), 5 giugno 1931, doc. 65/65, RGASPI, f. 17, op. 3, d. 828, l. 17: [sovdoc.rusarchives.ru/sections/government/cards/79438](http://sovdoc.rusarchives.ru/sections/government/cards/79438).

<sup>17</sup> *Na ploščadke Dvorca sovetov raboty razvërtyvajutsja* [Nell'area del Palazzo dei Soviet si organizzano i lavori], in «Stroitel'stvo Moskvy», n. 8, 1931, p. 24.

<sup>18</sup> Cfr. *Moskva. Sbornik statej po socialističeskoj rekonstrukcii proletarskoj stolicy* [Mosca. Raccolta di articoli sulla ricostruzione socialista della capitale proletaria], a cura di Ja. Brezanovskij, Moskva, Izdatel'stvo Mosoblispolkoma, 1932, p. 157.

<sup>19</sup> Vedi una selezione del girato in [www.net-film.ru/film-27381/?search=qМикоша](http://www.net-film.ru/film-27381/?search=qМикоша).

to «in un cantiere edile con alberi abbattuti e sradicati, lillà tranciati dai cingoli dei trattori e roseti calpestati». Manovali e soldati lavorarono per mesi alla demolizione di pareti alte tre metri, «ma i muri opponevano una resistenza tenace». Il tempio era infatti stato costruito utilizzando enormi lastre di arenaria che, nelle operazioni di muratura, erano state unite versando negli interstizi piombo fuso al posto del cemento<sup>20</sup>. Si decise allora di far saltare in aria la cattedrale e si passò all'atto il 5 dicembre 1931. Il giorno successivo, un quotidiano della capitale riportò, in sintesi, le modalità d'intervento: «Esattamente alle 12.00 è risuonata la prima esplosione ed è caduto il primo dei quattro piloni su cui poggiava la grande cupola dell'edificio. Mezz'ora dopo, un'altra esplosione ha fatto crollare il secondo pilone, e dopo un altro quarto d'ora i restanti. Le successive esplosioni hanno abbattuto le pareti interne e porzioni di quelle esterne. I resti dell'edificio saranno demoliti tra alcuni giorni»<sup>21</sup>.

La cattedrale era uno dei complessi architettonici più imponenti della capitale russa e il suo disfaccimento produsse curiosità o emozione. Quel 5 dicembre 1931, il critico letterario e poeta Kornej I. Čukovskij, all'epoca residente a Leningrado ma in visita a Mosca, scrisse nel suo diario: «La giornata è soleggiata, gelida, con nubi d'argento e un cielo azzurro. Il tram n. 10 mi ha portato non al ponte Kamennyj, ma al Zamoskvoreckij, perché nei pressi viene fatta saltare in aria la cattedrale di Cristo Salvatore. Il cannone ha sparato – tre volte – e cinque minuti dopo, non prima, si è levato verso il sole un bellissimo fumo grigio-azzurro. [...] Ancora un'esplosione – e fumo – e la torre centrale appare mozzata. Una donna guarda e piange»<sup>22</sup>. Ritornato qualche mese dopo nella capitale, il 26 marzo 1932 annotava che «il cumulo di macerie sul sito della cattedrale non è ancora stato eliminato; della gente vi si agita attorno, lo portano via a mucchi, ma non è diminuito per tutto il mese». Era stata elevata una palizzata a circondarlo e i passanti scrutavano «avidamente tra le fessure»<sup>23</sup>. Anche lo scrittore Michail M. Prišvin descrisse l'evento nel suo diario, alla data del 15 dicembre 1931: «Hanno fatto saltare in aria la cattedrale di Cristo Salvatore. È rimasto solo un ammasso di pietre e, all'altezza di dove prima c'era una croce, si librano nell'aria molti uccelli, i vecchi abitanti del tempio, ed è come se tutti sperassero che ricompaia il loro posto abituale»<sup>24</sup>. Due settimane più tardi, il 30 dicembre, Prišvin ritornava su quell'immagine dopo aver compreso che, benché si trattasse di un'opera architettonica a tutti ben nota, a molti era rimasto ignoto il perché del suo smantellamento: «Ora in quel luogo giace una montagna di pietre, imbiancata di neve, e là in alto, dove c'era una croce, si librano nugoli di uccelli, gli abitanti del tetto del vecchio tempio. Gli uccelli hanno le ali, ma anche una creatura alata deve pur posarsi da qualche parte. "Dove posarsi?" – pensano gli uccelli. Ma

<sup>20</sup> V.V. Mikoša, *Ja ostanavlivaju vremja* [Io fisso il tempo], Moskva, Algoritm, 2005, pp. 75-76.

<sup>21</sup> *Na ploščadi Dvorca sovetov* [Nell'area del Palazzo dei Soviet], in «Večernjaja Moskva», 6 dicembre 1931, p. 1.

<sup>22</sup> K. Čukovskij, *Dnevnik (1930-1969)* [Diario (1930-1969)], Moskva, Sovremennij pisatel', 1994, p. 43.

<sup>23</sup> Ivi, p. 56.

<sup>24</sup> M.M. Prišvin, *Dnevnik (1930-1931)* [Diari (1930-1931)], vol. VII, a cura di L.A. Rjazanova e Ja. Z. Grišina, Sankt-Peterburg, Rostok, 2006, p. 577.



come può non soffrire un uomo senza ali al quale hanno levato da sotto i piedi tutto ciò che gli era caro [...]. Ho parlato al modo antico di uccelli e persone. Ma la nuova Mosca è indifferente alla distruzione del tempio»<sup>25</sup>.

La demolizione non cambiò soltanto il volto del centro di Mosca. Diede anche l'occasione per una riconsiderazione critica del patrimonio artistico di epoca zarista. Al fine di confutare i pregi del tempio appena abbattuto, si raccolsero e diffusero testimonianze che ne comprovassero la modestia architettonica. Erano state molte, anche in passato, le perplessità o i giudizi negativi. Lo scrittore Taras G. Ševčenko non aveva esitato a definire «brutte» – nel suo diario – «la chiesa [...], nel suo complesso, e la cupola principale, in particolare». Si trattava di «un'opera enorme del tutto priva di valore», simile alla «grassa moglie di un mercante che, con un copricapo d'oro, era ferma a dar mostra di sé nella [città di] pietra bianca»<sup>26</sup>. Il filosofo Evgenij N. Trubeckoj la considerava come «un monumento all'insensatezza», una sorta di «enorme samovar attorno al quale si riuniva placida la Mosca patriarcale»<sup>27</sup>. Per lo storico dell'arte Viktor A. Nikol'skij la cattedrale era «più fredda e inanimata» dei modelli che ne avevano ispirato la forma («né Bisanzio né l'antica Rus' vi hanno lasciato traccia»), non trattandosi altro che di una chiesa cattolica «mascherata», per di più «disarmonica» in alcune sue parti, «pesante e rozza, priva di qualsiasi originalità per concezione e realizzazione»<sup>28</sup>. L'architetto B.M. Iofan la ricordava anche lui, alcuni anni dopo la distruzione, «grande e pesante, scintillante con la sua cupola dorata, simile al tempo stesso ad un *kulič* e ad un *samovar*»; un edificio che «soffocava le case circostanti e opprimeva la coscienza delle persone con la sua architettura formale, arida e senz'anima, riflesso del mediocre sistema autocratico russo di costruttori "di alto rango", autori di un tempio pagano per possidenti e mercanti»<sup>29</sup>.

Gli attacchi più radicali nei confronti della cattedrale vennero però dalla stampa e dalle associazioni antireligiose impegnate nella lotta di promozione dell'ateismo<sup>30</sup>. Anche Lazar' M. Kaganovič, in un intervento ad una conferenza di partito, nel delineare la fisionomia della nuova Mosca rivendicava il fatto che il Tempio «scintillante d'oro» avesse «preso il volo» per fare spazio a quello che sarebbe stato il Palazzo dei soviet. Le cupole delle chiese non erano più il simbolo della capitale, che cambiava

<sup>25</sup> Ivi, p. 588.

<sup>26</sup> T.G. Ševčenko, *Dnevnik* [Diario], pref. di A. Starčakov, a cura di S.P. Šesterikov, Moskva-Leningrad, Academia, 1931, p. 265 (annotazione del 19 marzo 1858).

<sup>27</sup> E. Trubeckoj, *Dva mira v drevne-russkoj ikonopisi* [I due mondi delle icone dell'antica Russia], Moskva, Tovariščestvo tip. A.I. Mamontova, 1916, p. 29.

<sup>28</sup> V.A. Nikol'skij, *Istorija russkogo iskusstva* [Storia dell'arte russa], pref. di P.P. Muratov, Berlin, RSFSR-Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1923 (utilizzo la riedizione Moskva, Jurajt, 2020, p. 219).

<sup>29</sup> B.M. Iofan, *Stalin i Dvorec Sovetov* [Stalin e il Palazzo dei Soviet], in *Vstreči s tovariščem Stalinym* [Incontri con il compagno Stalin], a cura di A. Fadeev, Moskva, Ogiz-Gosudarstvennoe izdatel'stvo političeskoj literatury, 1939, p. 84. Il *kulič* è un dolce tradizionale del periodo di Pasqua, simile al panettone.

<sup>30</sup> Vedi ad esempio gli interventi, a cura del Soviet centrale della Lega degli atei militanti, di B.P. Kandidov, *Za Dvorec Sovetov* [Per il Palazzo dei Soviet], Moskva-Leningrad, Ogiz-Moskovskij rabočij, 1931; Id., *Kogo spasal Chram Christa-spasitelja* [A chi prestò soccorso la cattedrale di Cristo Salvatore], Moskva-Leningrad, Ogiz-Moskovskij rabočij, 1931.

«in tempi rapidi, in modo sicuro, con un rigore e un impulso puritano, [...] andando incontro al suo futuro e, al tempo stesso, facendo a pezzi ciò che è vecchio». Pur senza indulgere al furore dell'iconoclastia («la distruzione delle antiche costruzioni»), perché i resti del passato potevano servire «ancora per molti anni», occorreva portare avanti con determinazione la ricostruzione di Mosca, «cercando di non indebolire il ritmo»<sup>31</sup>.

#### 4. I concorsi (1931-1933)

I risultati del concorso preliminare furono pubblicati e poi ampiamente valutati dalla stampa specializzata; fu organizzata una mostra dei disegni presentati e la cittadinanza venne incoraggiata a formulare commenti e suggerimenti<sup>32</sup>. Emersero, tra gli specialisti, critiche severe nei confronti di progetti accusati di includere elementi di «eclettismo e reazione». Ad esempio, a German B. Krasin fu attribuito l'intento di aver proposto (con Pëtr A. Kucaev) un tempio ortodosso dissimulato in Palazzo dei Soviet; a Boris M. Iofan fu mosso il rimprovero di avere presentato un edificio concepito nello spirito di un parlamento democratico-borghese<sup>33</sup>. Seguì una nuova intensa fase concorsuale (luglio-dicembre 1931), i cui materiali furono anch'essi ampiamente discussi a livello pubblico<sup>34</sup>.

Il 18 luglio, nelle «Izvestija», venne pubblicato un bando internazionale aperto, rivolto non solo ad architetti e altri professionisti operanti in Unione Sovietica o all'estero, ma anche a rappresentanti della società civile, compresi operai-inventori e studenti. I concorrenti, che ebbero accesso a tutti i materiali del concorso preliminare comprese le disamine pubbliche, erano chiamati ad affrontare problemi comples-

<sup>31</sup> L.M. Kaganovič, *Moskovskie bol'seviki v bor'be za pobedu pjatiletki* [I bolscevichi di Mosca nella lotta per la vittoria del piano quinquennale], Moskva, Partizdat, 1932, p. 56. Kaganovič citava, nel suo intervento, il corrispondente a Mosca di un giornale viennese, «Neue Freie Presse», 3 gennaio 1932. Per approfondimenti cfr. A. De Magistris, *La costruzione della città totalitaria: il piano di Mosca e il dibattito sulla città sovietica tra gli anni Venti e Cinquanta*, Milano, CLUP CittàStudi, 1999.

<sup>32</sup> Cfr. *Pust' rabočie massy skážut svoje mnenie o proektach Dvorca Sovetov* [Le masse operaie esprimano la propria opinione sui progetti per il Palazzo dei Soviet], in «Večernjaja Moskva», 20 agosto 1931, p. 2.

<sup>33</sup> *Dvorec Sovetov – ne chram i ne parlament* [Il Palazzo dei Soviet non è una cattedrale e non è un parlamento], in «Sovetskaja arhitektura», n. 3, 1931, retro di copertina. Le critiche più circostanziate in D. Michajlov, *Dvorec Sovetov dolžen byt' proizvedeniem bol'sogo iskusstva bol'sevizma* [Il Palazzo dei Soviet dev'essere l'opera della grande arte del bolscevismo], in «Stroitel'stvo Moskvy», n. 9, 1931, pp. 3-5; A.I. Michajlov, *Gruppirovki sovetskoj architektury* [Raggruppamenti dell'architettura sovietica], Moskva-Leningrad, Ogiz-Izogiz, 1932, pp. 119-127.

<sup>34</sup> Sulla preparazione del concorso cfr. S.O. Kuznecov, *Rol' Stalina v organizacii konkursa na proektirovanie Dvorca Sovetov (1931-1932 gg.)* [Il ruolo di Stalin nell'organizzazione del concorso per la progettazione del Palazzo dei Soviet (1931-1932)], in «Architecture and Modern Information Technologies», n. 3 (48), 2019, pp. 53-54.

si quali i modelli culturali da attivare o disattivare nella progettazione, il rapporto tra contemporaneità e eredità, l'unità stilistica della struttura, il volume dell'edificio o del complesso di edifici, le funzioni sociali dell'architettura e i significati simbolici di cui doveva farsi tramite<sup>35</sup>. Furono depositati 160 progetti di professionisti, esposti presso il Museo di arti figurative, di cui 24 provenienti dall'estero (tra gli altri, i progetti di Le Corbusier e Auguste Perret dalla Francia; Walter Gropius, Erich Mendelsohn e Hans Poelzig dalla Germania; Armando Brasini dall'Italia; Thomas Lamb e Joseph Urban dagli Stati Uniti)<sup>36</sup>. Vi si aggiunsero 112 proposte individuali avanzate da semplici cittadini<sup>37</sup>. Il concorso – pur senza giungere ad una decisione definitiva – si distinse per la varietà degli approcci e delle correnti coinvolte: dal razionalismo estremo al simbolismo romantico, dalla sublimazione dell'avanguardia costruttivista all'ormai apertamente rivendicato tradizionalismo<sup>38</sup>. È difficile distinguere delle linee progettuali prevalenti; ognuna andrebbe analizzata nel dettaglio e nel contesto. Una ricostruzione ufficiale dei primi anni sessanta<sup>39</sup>, quando il progetto del Palazzo era stato ripreso in una mutata congiuntura politica ed estetica, distingueva tre tendenze interne all'architettura sovietica emerse in quel confronto: il costruttivismo dei fratelli Leonid, Viktor e Aleksandr Vesnin, di Moisej Ja. Ginzburg, dei fratelli Ilja e Pantelejmon Golosov, e di altri architetti vicini alle loro posizioni; il classicismo di Ivan V. Žoltovskij e dei suoi seguaci; la linea espressa da Boris M. Iofan, su cui ebbe una influenza non secondaria l'opera di Giovanni Battista Piranesi<sup>40</sup>. A conclusione del lavoro di valutazione da parte del *Sovetstroj* furono attribuiti 16 premi con riconoscimenti per esponenti delle più diverse scuole: il più importante andò all'architetto americano di origine britannica Hector O. Hamilton, ai moscoviti I.V. Žoltovskij e B.M. Iofan<sup>41</sup>.

<sup>35</sup> Cfr. *Programma Vsesojuznogo otkrytogo konkursa na sostavlenie proekta Dvorca Sovetov SSSR v Moskve (s učastiem vsech želajuščich)* [Programma del Concorso pansovietico aperto per la preparazione del progetto del Palazzo dei Soviet dell'Urss a Mosca (con partecipazione di tutti gli aspiranti)], in «Izvestija», 18 luglio 1931; *Vsesojuznyj otkrytj konkurs (s učastiem vsech želajuščich) na sostavlenie proekta Dvorca Sovetov SSSR v Moskve* [Concorso pansovietico aperto (alla partecipazione di tutti gli aspiranti) per la preparazione del progetto del Palazzo dei Soviet dell'Urss a Mosca], Moskva, Tip. CSIK v MSK, 1931.

<sup>36</sup> Un'analisi dettagliata in N.P. Zapletin, *Dvorec Sovetov (Po materialam konkursa)* [Il Palazzo dei Soviet (Sulla base dei materiali del concorso)], in «Sovetskaja Architektura», n. 2-3, 1932, pp. 10-115.

<sup>37</sup> Cfr. N. Bekker, *Dvorec sovetov i tvorčeskaja samodejatel'nost' trudjaščichsja* [Il Palazzo dei Soviet e l'iniziativa creativa dei lavoratori], in «Sovetskaja Architektura», n. 2-3, 1932, pp. 117-121.

<sup>38</sup> Cfr. A.V. Ikonnikov, *Architektura Moskvy. XX vek* [L'architettura di Mosca. Il XX secolo], Moskva, Moskovskij rabočij, 1984, p. 79; Id., *Istorizm v arhitekture* [Lo storicismo in architettura], Moskva, Strojizdat, 1997, p. 436.

<sup>39</sup> *Dvorec Sovetov. Materialy konkursa 1957-1959 gg.* [Il Palazzo dei Soviet. Atti del concorso 1957-1959], Moskva, Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1961, p. 9.

<sup>40</sup> Cfr. F. Rossi, *Tra Piranesi e Lenin. Sull'«imaginaire» della nuova cultura architettonica sovietica (1920-1930)*, in «Annali di architettura», n. 29, 2017, pp. 67-78.

<sup>41</sup> *Vedi Itogi veličajšego arhitekturnogo konkursa (o rezul'tatach rabot po vsesojuznomu otkrytomu konkursu na sostavlenie proekta Dvorca sovetov SSSR v gor. Moskve)* [Bilancio del grande concorso architettonico (sui risultati dei lavori presentati al concorso pansovietico aperto per la

Una questione che emerse nella competizione fu quella della correlazione tra dimensione verticale e dimensione orizzontale<sup>42</sup>. Molti concorrenti concepirono il Palazzo dei Soviet come una struttura imponente e compatta che si sviluppava in altezza. Una brigata di architetti aderenti al Vopra (Vserossijskoe obščestvo proletarskich arhitektorov [Società panrusa degli architetti proletari]), composta da Karo S. Alabjan, Aleksandr Ja. Karra, Arkadij G. Mordvinov, Pëtr P. Revjakin e Vasilij N. Simbircev, propose un complesso costituito da un corpo principale e da strutture secondarie di pochi piani. Ma l'edificio centrale era una elevata composizione di forma sferica in cui il movimento in verticale era assicurato tramite dei solidi piloni che sollevavano la sala principale, lasciando lo spazio sottostante libero per il passaggio. Una delle pareti della sala era scorrevole per consentire a chi era seduto di stabilire un contatto con chi transitava all'esterno. Altri candidati presentarono disegni in cui il Palazzo era di più modeste dimensioni. Una brigata di matrice razionalista composta da architetti legati all'Asnova (Viktor S. Balichin, Pëtr V. Budo, Milica I. Prorochova, Michail A. Turkus) sottopose alla valutazione una struttura bassa e statica a forma di cubo. La semplice forma esteriore era compensata da una complessa soluzione compositiva e ingegneristica per la configurazione interna dell'edificio. H.O. Hamilton concepì il Palazzo dei Soviet come una struttura compatta, poco elevata e simmetrica, in due corpi di eguali dimensioni, ma anche con livelli diversi per altitudine. La loro coesistenza era resa possibile dalla presenza di piloni che conferivano all'insieme una maestosità monumentale<sup>43</sup>.

Il concorso non produsse risultati definitivi. Nessun progetto rispondeva al mandato né «in termini di compiutezza e maturità artistico-architettonica», né riguardo alla «destinazione» della struttura. L'esito negativo fu attribuito alla «complessità, novità e dimensione» degli obiettivi, così come all'«arretratezza generale dell'architettura rispetto ad altri settori della costruzione socialista». È vero che la valutazione aveva preso atto di «un avanzamento significativo sul piano dell'arricchimento ideologico-politico dell'architettura sovietica» e aveva permesso di prendere conoscenza di «soluzioni tecniche interessanti e di grande valore avanzate da architetti stranieri»<sup>44</sup>. Ma troppe erano risultate le carenze. Non si trattava tanto di un problema

preparazione del progetto del Palazzo dei Soviet dell'Urss nella città di Mosca], in «Stroitel'stvo Moskvy», n. 3, 1932, pp. 12-15. Cfr. «Sovetskaja Architektura», n. 2-3, 1932, pp. 116-117. Oltre a quello di H.O. Hamilton furono presentati al concorso altri 10 progetti provenienti dagli Stati Uniti. Riguardo alla fascinazione esercitata in quegli anni dall'architettura americana in Urss, cfr. J.-L. Cohen, *Building a new New World. Amerikanizm in Russian Architecture*, New Haven-London, Yale University Press, 2020.

<sup>42</sup> Per approfondire la complessa questione orizzontale-verticale nella cultura russo-sovietica, cfr. V. Papernyj, *Cultura due. L'architettura ai tempi di Stalin*, Roma, Artemide, 2017, pp. 78-104 (ed. or. *Kul'tura Dva*, Ann Arbor, Mich., Ardis, 1985; ed. riv. Moskva, Novoe literaturnoe obozrenie, 2006).

<sup>43</sup> Seguo la sintesi di S.D. Tugarinova, *Dvorec Sovetov – Arhitekturnye konkursy 1930-ch gg.* [Il Palazzo dei Soviet. I concorsi architettonici degli anni trenta], in «Vestnik slavjanskich kul'tur», a. XLI, n. 3, 2016, pp. 180-181.

<sup>44</sup> N.P. Zapletin, *Perelomnyj etap proletarskoj architektury (Po materialam komissii tehničeskoj ekspertizy)* [Una tappa cruciale dell'architettura proletaria (Sulla base dei materiali della commissione di valutazione tecnica)], in «Stroitel'stvo Moskvy», n. 3, 1932, pp. 17-18.

di tecnica, quanto piuttosto dell'insufficiente impulso a innovare nel rapporto tra contenuto e forma<sup>45</sup>.

L'ambizione era quella di promuovere una sorta di nuovo «umanesimo» orientato verso la sottomissione della tecnica all'uomo, che doveva essere posto al centro di tutta l'architettura proletaria: «La nostra architettura dev'essere in grado d'includere in modo organico scultura e pittura. Non è però sufficiente modellare una statua o dei bassorilievi qui, aggiungere un mosaico o un affresco là. Ovviamente, le opere delle arti classiche non possono avere, in un edificio proletario, il ruolo di ornamenti esteriori e casuali, ma devono entrare a far parte di tale edificio come sue componenti organiche». Per realizzare tale integrazione, che comportava una necessaria sintesi delle arti, occorreva favorire, al contrario di quanto avevano mostrato i progetti, una nuova relazione tra contenuto e forma, in cui il contenuto fosse «ideologicamente chiaro», vale a dire comportasse «una precisa concezione filosofica della vita del proletariato», fondata sui classici del marxismo-leninismo e in grado di esprimere «i diversi momenti della storia della cultura, della rivoluzione e della lotta» comuniste. Il Palazzo dei Soviet, nel suo processo di edificazione, doveva inoltre contemplare elementi quali «la solidità e l'imponenza». La «grandiosità» dei volumi avrebbe condotto alla «monumentalità». L'edificio doveva dare l'impressione di «qualcosa di forte, di significativo, in grado d'imporsi tanto ai singoli che alla collettività», un obiettivo che non poteva essere raggiunto tramite «la meccanica combinazione di pure soluzioni tecniche applicate alle singoli parti, in base alla loro destinazione puramente funzionale»<sup>46</sup>.

La «monumentalità» del Palazzo dei Soviet s'impone, sin dall'inizio del percorso concorsuale, come elemento prioritario nella progettazione. Lo confermano le rappresentazioni dell'edificio che iniziarono ad essere divulgate, come abbiamo visto – in forma compiuta – nella citata guida di Mosca del 1937<sup>47</sup>. Al frequente richiamo a cifre che traducevano dimensioni smisurate (ad esempio, un volume complessivo «compreso tra 700 mila e un milione di metri cubi»), si accompagnarono le informazioni più disparate per sottolineare la mole della struttura: sale adatte o adattabili per congressi e riunioni, ma anche per festival, spettacoli, concerti e proiezioni di film; un sistema di radiocontrollo in grado di trasmettere i discorsi dalla tribuna

<sup>45</sup> Un'analisi dei progetti presentati da architetti sovietici in A.V. Ščusev, *Meždunarodnyj konkurs Dvorca Sovietov* [Il concorso internazionale per il Palazzo dei Soviet], in *Dvorec Sovietov. Vsesojuznyj konkurs 1932 g.* [Il Palazzo dei Soviet. Il concorso pansovietico del 1932], a cura di P.I. Antipov, Moskva, Vsekožudožnik, 1933, pp. 69-79; dei progetti provenienti dall'estero in G.B. Barchin, *Inostrannyje arhitektory na konkurse* [Gli architetti stranieri al concorso], ivi, pp. 81-87. Si veda anche A.V. Lunačarskij, *Socialističeskij arhitekturnyj monument* [Il monumento architettonico socialista], in «Stroitel'stvo Moskvy», n. 5-6, 1933, pp. 3-10.

<sup>46</sup> Zapletin, *Pevelomnyj etap proletarskoj arhitektury*, cit., p. 22. Una interessante applicazione di questa problematica in ambito teatrale la troviamo esposta da D. Arkin, *Dvorec Sovietov* [Il Palazzo dei Soviet], in «Sovetskij teatr», n. 2, 1932, pp. 23-24; poi sviluppata in modo più esteso in Id., *Teatral'noe zdanie* [L'edificio teatrale], ivi, n. 5, 1932, pp. 25-29.

<sup>47</sup> Esempio maggiore della divulgazione dell'idea di «monumentalità» in questa fase è probabilmente A. Tolstoj, *Poiski monumental'nosti* [Ricerche di monumentalità], in «Izvestija», 27 febbraio 1932.

nelle periferie più lontane dell'Urss, ma anche in tutto il mondo; impianti televisivi per diffondere attraverso l'etere le manifestazioni tenutesi nel Palazzo; decorazioni realizzate con pietre e minerali provenienti dall'immenso territorio sovietico. Oltre alle dimensioni, un altro elemento marcante del Palazzo sarebbe stato quello di consentire la più ampia presenza nell'edificio di masse di persone, grazie alla loro «disposizione razionale». Tutte le vie d'accesso e l'intera planimetria dell'area circostante dovevano obbedire a tale principio di base, che comportava grande programmazione per consentire di riempire e svuotare uno spazio che avrebbe potuto ospitare contemporaneamente 25.000 persone. Ai progettisti era richiesto infine che «forma monumentale e scala adeguata» rendessero visibile il Palazzo dai sobborghi più remoti di Mosca<sup>48</sup>.

Poiché nessun progetto era risultato corrispondere pienamente a tali esigenze, la selezione e l'esame proseguirono con una terza tornata concorsuale riservata (marzo-luglio 1932), alla quale parteciparono 12 progetti di collettivi o singoli architetti. Avrebbero dovuto essere coinvolti gli autori dei migliori progetti presentati nella precedente selezione. In realtà furono invitati i maestri o i massimi esponenti di ogni corrente architettonica, come a ribadire l'unità ormai imposta con l'adozione, il 23 aprile 1932, di un'ordinanza del Politburo sul «riordino delle organizzazioni artistico-letterarie» che portava alla dissoluzione di ogni associazione di categoria e, nel caso specifico, alla creazione dell'Unione degli architetti sovietici<sup>49</sup>. Emerse tre tendenze: una soluzione spaziale come forum pansovietico nelle forme della nuova architettura (M.Ja. Ginzburg, G. Hassenpflug e S.A. Lisagor; N.A. Lado-vskij; fratelli Vesnin); il Palazzo dei Soviet come monumento in forme semplificate (K.S. Alabjan et al.; I.A. Golosov; B.M. Iofan); strutture edificatorie che facevano ampio ricorso a forme tradizionali (I.V. Žoltovskij; A.F. Žukov e D.N. Čečulin; A.V. Ščusev). Anche questa volta non si ebbero risultati positivi, ragione per cui si rese necessario bandire una quarta tornata (agosto 1932-febbraio 1933), di nuovo riservata. Furono realizzati 12 progetti su commissione e 10 su iniziativa personale. La stesura del progetto definitivo venne poi assegnata a cinque brigate. L'esito fu quello di ottenere una maggiore «omogeneità» dal punto di vista della simmetria e dei volumi: il Palazzo era concepito come un compatto edificio monumentale indipendentemente dallo stile adottato nel suo aspetto esteriore<sup>50</sup>. In questo contesto, emerse il progetto di Boris M. Iofan (allievo di A. Brasini)<sup>51</sup> che, senza abbandonare

<sup>48</sup> Moskva. *Sbornik statej po socialističeskoj rekonstrukcii*, cit., p. 157.

<sup>49</sup> *O perestrojke literaturno-čudožestvennyh organizacij* [Sul riordinamento delle organizzazioni artistico-letterarie], in «Partijnoe stroitel'stvo», n. 9, 1932, p. 62.

<sup>50</sup> Presentazione e discussione dei progetti in *Dvorec Sovietov* [Il Palazzo dei Soviet], in «Arhitektura SSR», n. 1, 1933, pp. 3-10.

<sup>51</sup> Sulla figura di Boris M. Iofan vedi M. Kostyuk, *Boris Iofan. Architect behind the Palace of the Soviets*, Berlin, Dom Publishers, 2019. È da qualche tempo molto discussa l'influenza che Armando Brasini ha avuto sulle sue concezioni architettoniche. Cfr. V.V. Sedov, *Ital'janskij dvorec Sovietov / Il Palazzo Italiano dei Soviet*, Moskva, Gosudarstvennyj nauchno-issledovatel'skij muzej arhitektury im. A.V. Ščuseva, 2006, pp. 52-72; Id., *Armando Brasini i Boris Iofan* [Armando Brasini e Boris Iofan], in «Proekt klassika», n. 21, 2007: [www.projectclassica.ru/school/21\\_2007/school2007\\_21\\_01a.htm](http://www.projectclassica.ru/school/21_2007/school2007_21_01a.htm).

alcune ipotesi iniziali, sviluppò la composizione in senso orizzontale adottata nelle prime due tornate concorsuali, quando aveva isolato in volumi separati una grande sala, una piccola sala e una torre incoronata da una scultura, riunendo tutto in un unico volume di pianta circolare nelle successive due tornate. Iofan riuscì dunque a perfezionare la sua torre a gradoni, costituita da file cilindriche e poggiata su di un enorme stilobato trapezoidale il cui ingresso principale guardava il Cremlino. L'intera composizione si concludeva con una statua al «proletario liberato», alta 18 metri. L'altezza totale dell'edificio era di 220 metri. Il 10 maggio del 1933, il soviet per la costruzione diramò questa breve delibera: «1. Adottare il progetto di B.M. Iofan come base per il progetto del Palazzo dei Soviet. 2. Completare la sommità del Palazzo con una possente scultura di Lenin alta 50-75 metri, in modo che il Palazzo dei Soviet si presenti come un piedistallo per la figura di Lenin. 3. Incaricare Iofan di proseguire l'elaborazione del progetto del Palazzo dei Soviet sulla base della presente disposizione, utilizzando anche le migliori sezioni dei progetti degli altri architetti. 4. Ritenere possibile coinvolgere nel futuro lavoro sul progetto anche altri architetti»<sup>52</sup>.

Il 4 giugno Iofan fu accreditato nella funzione di capo architetto nella costruzione del Palazzo dei Soviet. Gli furono affiancati come coautori V.A. Ščuko e V.G. Gel'frejch<sup>53</sup>. La versione definitiva del progetto fu approvata il 19 febbraio del 1934<sup>54</sup>. Il Palazzo era costituito da un'unica struttura con due elementi principali: una grande sala con una capienza di 20.000 persone, a pianta circolare e coperta da una cupola, con posti per delegati e visitatori distribuiti ad anfiteatro, destinata a congressi, raduni di massa, feste rivoluzionarie; una piccola sala con una capienza di circa 6.000 persone, a forma di semicerchio con posti distribuiti ad anfiteatro senza balconi e un ampio palcoscenico sul lato destro che fungeva anche da presidio, destinata a congressi, conferenze, cerimonie e produzioni teatrali. Il piedistallo del palazzo era parzialmente coperto da terrazze collegate tramite rampe con l'impianto stradale, ma anche in comunicazione con l'interno attraverso dei portici. Era inoltre previsto l'accesso diretto alla stazione della metropolitana. La facciata principale dell'edificio era rivolta verso il Cremlino, con un'ampia scala monumen-

<sup>52</sup> *Postanovlenie soveta stroitel'stva Dvorca Sovietov pri Prezidiume CIK SSSR, 10 maja 1933 g.* [Delibera del soviet per la costruzione del Palazzo dei Soviet presso il presidium del Comitato esecutivo centrale dell'Urss, 10 maggio 1933], in «Sovetskaja Architektura», n. 4, 1933, p. 1; «Stroitel'stvo Moskvyy», n. 4, 1933, p. 1.

<sup>53</sup> *Ob organizacii okončatel'noj razrabotki proekta Dvorca Sovietov, 4 ijunja 1933 g.* [L'organizzazione della stesura definitiva del progetto per il Palazzo dei Soviet, 4 giugno 1933], in «Sovetskaja Architektura», n. 4, 1933, p. 2; «Stroitel'stvo Moskvyy», n. 4, 1933, p. 2. Iofan intervenne poco dopo per sottolineare la sua propensione al «lavoro collettivo di progettazione». Cfr. B.M. Iofan, *Kak ja rabotaju nad Dvorcom Sovietov* [Come lavoro sul Palazzo dei Soviet], in «Architektura SSR», n. 5, 1933, pp. 30-31. Vedi anche Id., *Dvorec Sovietov SSSR* [Il Palazzo dei Soviet dell'Urss], in «Planovoe Chozjajstvo», n. 7-9, 1933, pp. 169-176. Sui precedenti progetti di V.A. Ščuko e V.G. Gel'frejch, cfr. S.A. Kaufman, *Vladimir Alekseevič Ščuko*, Moskva, Izdatel'stvo Akademii architektury SSSR, 1946, pp. 47-48.

<sup>54</sup> «Stroitel'stvo Moskvyy», n. 3, 1934, p. 14. Una presentazione dettagliata del progetto in V. Gel'frejch, B. Iofan e V. Ščuko, *Proekt Dvorca Sovietov* [Il progetto del Palazzo dei Soviet], in «Planirovka i stroitel'stvo gorodov», n. 3, 1934, pp. 3-7.

tale che poteva servire da piattaforma e punto di accoglienza per manifestazioni di massa. Accogliendo la direttiva del soviet per la costruzione, l'edificio sarebbe stato coronato da una scultura di Lenin dell'altezza di 80 metri, mentre la struttura nel suo complesso, compresa la quota a livello del fiume, avrebbe toccato i 415 metri<sup>55</sup>.

## 5. Requisiti: compattezza, altezza, classicità

Perché si arrivasse ad una relativa «omogeneità» di composizione, occorreva che fossero stati adottati i principi enunciati in una delibera del soviet per la costruzione, approvata il 28 febbraio 1932, in cui si prendeva atto delle molte carenze emerse in occasione della seconda selezione appena conclusa. Alla maggior parte dei concorrenti, nel corso del vivace dibattito seguito all'esposizione dei disegni, era stata attribuita una insufficiente preparazione a risolvere i problemi posti dalla committenza, un rigido funzionalismo, una base teorica inadeguata e per lo più fondata su elementi formali, una concezione cerebrale e astratta. La delibera, rivolta senza eccezioni all'insieme degli architetti sovietici, non entrava nel merito del confronto, ma dava brevi e nondimeno precise indicazioni sulle future modalità di progettazione. L'edificio doveva avere una «collocazione del tutto aperta» allo sguardo e, pertanto, non era consentito recintarlo con colonnati o altre barriere. Bisognava evitare la «tozzezza (*prizemistost'*)» presente in gran parte dei progetti fino a quel momento esaminati e proporre «una coraggiosa composizione verso l'alto». Era auspicabile, inoltre, che l'edificio presentasse un «elemento apicale (*zaveršajuščee vozglavlenie*)», ma senza indicare di che genere. Era da evitarsi qualsiasi ricorso a stilemi che richiamassero un tempio. Ribaditi quei concetti di «monumentalità, semplicità, coesione ed armonia» che non avevano fino ad allora trovato una chiara soluzione, il Soviet riteneva che, «senza predeterminare uno stile», bisognasse orientarsi «sia verso i metodi contemporanei, sia verso quelli ritenuti più validi nell'architettura classica», facendo affidamento sui «risultati della moderna tecnica architettonico-costruttiva»<sup>56</sup>. Ciò non significava negare una irruzione della discontinuità nella continuità. Anzi, il concorso per il Palazzo dei Soviet fu accolto come «una cesura rispetto al semplicismo e allo schematismo»<sup>57</sup>. Significava anche, però, porre al centro dell'e-

<sup>55</sup> Ivi, p. 5. Una presentazione all'opinione pubblica del progetto oramai in fase di realizzazione, predisposta dal Dipartimento di propaganda tecnica del Sovietstroj, è in *Dvorec Sovietov* [Il Palazzo dei Soviet], a cura di Ja. A. Kornfel'd, Moskva, Izdatel'stvo Vsesojuznoj Akademii architektury, 1939.

<sup>56</sup> *Postanovlenie soveta stroitel'stva Dvorca Sovietov pri Prezidiume CIK SSSR, 28 fevralja 1932 g.* [Delibera del soviet per la costruzione del Palazzo dei Soviet presso il presidium del Comitato esecutivo centrale dell'Urss, 28 febbraio 1932], in «Stroitel'stvo Moskvyy», n. 3, 1932, pp. 15-16; «Sovetskaja Architektura», n. 2-3, 1932, p. 116; *Dvorec Sovietov. Vsesojuznyj konkurs 1932 g.*, cit., p. 56.

<sup>57</sup> N.Ja. Kolli, *Zadači sovetskoy architektury. Osnovnye etapy razvitija sovetskoy architektury* [I compiti dell'architettura sovietica. Tappe fondamentali di sviluppo dell'architettura sovietica], Moskva, Izdatel'stvo Vsesojuznoj Akademii architektury, 1937, p. 39 (relazione presentata al pri-

dificazione principi come coerenza delle idee, capacità di organizzazione, intelligenza di pianificazione, nonché metodi di lavoro come l'emulazione socialista e il lavoro d'assalto, divenute ormai le parole d'ordine della costruzione socialista. In altri termini, un'«assimilazione critica» del patrimonio del passato combinata con le esigenze dettate dal presente<sup>58</sup>.

Il ritorno al classicismo, che coincide con l'avvio del primo piano quinquennale e del programma d'industrializzazione del paese, avvenne sullo sfondo della crisi del costruttivismo (1929-1931) e ricevette un forte impulso dai mancati risultati delle prime tornate concorsuali<sup>59</sup>. Una sorta di tendenza «regressiva» è chiaramente percepibile se si legge la ricca critica d'architettura prodotta in quegli anni, che lascia anche intendere uno slittamento dalla tradizionale idea rivoluzionaria della «monumentalità» verso una nuova forma di «maestosità»<sup>60</sup>. Qui ne proponiamo un solo esempio.

Roman (Ruvim) Ja. Chiger, già teorico del costruttivismo e autore di progetti molto innovativi durante gli anni venti, confronta la proposta di Ivan V. Žoltovskij, esponente maggiore del classicismo russo, e quella di Le Corbusier, l'innovatore occidentale. Quest'ultimo aveva presentato nel secondo concorso un lavoro eseguito in modo magistrale, ma «sulla base di principi soprattutto tecnici, in cui gli elementi di costruttività del palazzo e il soffitto della grande sala erano il principale e unico argomento della figuratività architettonica». In sostanza, Le Corbusier era messo da parte per avere reiterato «cose risapute, di stampo "costruttivista"», che non potevano essere accolte come soddisfacenti. Il costruttivismo, dopo aver esercitato un ruolo positivo in un preciso momento di sviluppo dell'architettura sovietica, aveva esaurito il suo potenziale e risultava «irrelevante sia per significato sociale che per valore emotivamente espressivo»<sup>61</sup>. Žoltovskij aveva invece presentato un lavoro in cui erano visibili risonanze dell'anfiteatro Flavio, sfarzosi portici con abbondanza di colonne corinzie, una pianta di tipo rinascimentale e lo sviluppo chiuso di parte del Palazzo con piccoli cortili poco funzionali per le grandi dimostrazioni, mura con fi-

mo congresso degli architetti sovietici, Mosca, 16-26 giugno 1937). Non è qui possibile ricostruire l'ampio dibattito e ci si limita a rinviare, per un'introduzione, a Michajlov, *Gruppirovki sovetskij architektury*, cit., pp. 117-134.

<sup>58</sup> Zapletin, *Perelomnyj etap proletarskoj architektury*, cit., p. 23.

<sup>59</sup> Tra i molti studi disponibili, mi limito a rinviare per approfondimenti a H. Hudson, *Blueprints and Blood. The Stalinization of Soviet Architecture, 1917-1937*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 1994; A.N. Selivanova, *Postkonstruktivizm. Vlast' i architektura v 1930-e gody v SSSR* [Postcostruttivismo. Potere e architettura negli anni trenta in Urss], Moskva, BuksMart, 2018; D. Udovicki-Selb, *Soviet Architectural Avant-Gardes. Architecture and Stalin's Revolution from Above, 1928-1938*, London-New York, Bloomsbury, 2020; K. Zubovich, *Moscow Monumental: Soviet Skyscrapers and Urban Life in Stalin's Capital*, Princeton, N.J., Princeton University Press (in corso di stampa).

<sup>60</sup> Cfr. O. Beskin, *O monumental'nom iskusstve* [Sull'arte monumentale], in «Iskusstvo», n. 1, 1939, pp. 54-82.

<sup>61</sup> R. Ja. Chiger, *Puti arhitekturnoj mysli, 1917-1932* [Percorsi del pensiero architettonico, 1917-1932], Moskva, Ogiz-Izogiz, 1933, pp. 101-102. Sulla partecipazione di Le Corbusier al concorso cfr. J.-L. Cohen, *Le Corbusier et la mystique de l'URSS. Théories et projets pour Moscou, 1928-1936*, Bruxelles-Liège, Pierre Mardaga, 1987, pp. 205-245.

nestrelle a feritoia tipiche dell'architettura granducale italiana del XV secolo. In una parola, tutto ciò con cui molte generazioni di architetti si erano confrontati prima della rivoluzione. Anche in questo caso si trattava di un progetto «per molti versi magistrale», ma che faceva trapelare «una visione romantica di un passato lontano» e la fiducia «in modelli propri di culture morte». Nel tendere alla «monumentalità», occorreva forse ripetere «le forme di edifici pubblici di culture obsolete» (la Grecia schiavista, la Roma imperiale, l'Italia del XV secolo col suo fiorente capitalismo mercantile), occorreva forse «trarre fuori dalla polvere della storia i capolavori architettonici, restaurarli e trasmetterli come esempi di "architettura proletaria"»? La risposta di Chiger era del tutto negativa, perché non ci si poteva «arrendere al passato». Pur nella consapevolezza di doversi avvalere del patrimonio classico, la sua assimilazione doveva seguire la linea di «una revisione critica di tale eredità». Occorreva dunque risolvere le contraddizioni emerse dal confronto tra Le Corbusier e Žoltovskij attraverso «un uso dialettico, nell'architettura del Palazzo, tanto dei sani principi della classicità quanto della tecnica costruttiva d'avanguardia», indispensabile per garantire la comparsa di forme nuove<sup>62</sup>.

L'architetto Karo Alabjan, in una relazione presentata al primo congresso degli architetti sovietici, tenutosi a Mosca tra il 16 e il 26 giugno 1937, attribuiva a B. Iofan, V. Ščuko e V. Gel'frejch il merito di essere riusciti, «con forme semplici e convincenti», a risolvere il compito di disegnare non solo «un edificio sociale», in grado di ospitare decine di migliaia di persone, ma anche «un monumento» la cui architettura incarnava «i principi del democratico sovietico, le idee dell'umanesimo socialista»<sup>63</sup>. Il loro progetto era preso a modello per affrontare il difficile compito della «sintesi delle arti», tema già da tempo al centro di un'ampia riflessione in ambito accademico<sup>64</sup>. Così come sarebbe stato impossibile raffigurarsi il padiglione sovietico all'Esposizione internazionale di Parigi, progettato dallo stesso Iofan, «senza il suo monumentale gruppo scultoreo», sarebbe stato egualmente inimmaginabile il Palazzo dei Soviet «senza la figura scultorea di Lenin a suo coronamento»<sup>65</sup>.

<sup>62</sup> Chiger, *Puti arhitekturnoj mysli*, cit., pp. 107-108.

<sup>63</sup> K.S. Alabjan, *Zadači sovetskij architektury* [I compiti dell'architettura sovietica], Moskva, Izdatel'stvo Vsesojuznoj Akademii architektury, 1937, pp. 12-13.

<sup>64</sup> Vedi una prima sistematizzazione in *Voprosy sinteza iskusstv. Materialy pervogo tvorčeskogo soveščanija arhitektorov, skul'ptorov i živopiscev* [Questioni di sintesi delle arti. Atti della prima conferenza artistica degli architetti, scultori e pittori], Moskva, Ogiz-Izogiz, 1936.

<sup>65</sup> Alabjan, *Zadači sovetskij architektury*, cit., p. 17. Sul padiglione sovietico all'Esposizione internazionale di Parigi, cfr. D.E. Arkin, *Sovetskij pavil'on* [Il padiglione sovietico], in «Arhitektura SSSR», n. 9, 1937, pp. 5-8; P.E., *Sovetskoe monumental'noe iskusstvo na Meždunarodnoj vystavke v Pariže* [L'arte monumentale sovietica all'Esposizione internazionale di Parigi], in «Tvorčestvo», n. 8-9, 1937, pp. 2-12; *Pavil'on SSSR na Meždunarodnoj vystavke v Pariže. Arhitektura i skul'ptura* [Il padiglione dell'Urss all'Esposizione internazionale di Parigi. Architettura e scultura], Moskva, Izdatel'stvo Vsesojuznoj Akademii architektury, 1938; S. Wilson, *The Soviet Pavilion in Paris*, in *Art of the Soviets. Painting, Sculpture and Architecture in a One-Party State, 1917-1992*, a cura di M.C. Bown e B. Taylor, Manchester, Manchester University Press, 1993, pp. 106-120; D. Udovicki-Selb, *Facing Hitler's Pavilion: The Uses of Modernity in the Soviet Pavilion at the 1937 Paris International Exhibition*, in «Journal of Contemporary History», a. XLVII, n. 1, 2012, pp. 13-47; V.N. Špakov, *Istorija vsemirnyh vystavok* [Storia delle esposizioni universa-

In nome della «sollecitudine per le persone», dell'«umanesimo», del **rigetto** del «gretto funzionalismo» e dell'attuazione della «sintesi delle arti»<sup>66</sup>, il Palazzo dei Soviet diventa così un grande piedistallo di oltre 300 metri per una gigantesca scultura di cento metri<sup>67</sup>. «È necessario guardare al Palazzo dei Soviet come ad un monumento a Lenin» – scriveva un noto divulgatore all'inizio degli anni quaranta. «Per questo non bisogna aver paura dell'altezza. Andare in alto. In alto, nelle gallerie superiori, il Palazzo dev'essere rotondo piuttosto che rettangolare, la qual cosa lo rende diverso dai normali palazzi. È necessario completare l'edificio con una possente scultura di Lenin. È necessario porre sul Palazzo una statua che si armonizzi, per dimensioni e forma, con l'intero edificio, che non lo schiacci. Le dimensioni della statua devono essere trovate nell'unione tra le due parti. Cinquanta metri. Settantacinque metri. Forse di più...»<sup>68</sup>.

## 6. Assenza di scala

Nel 1938 furono completate le fondazioni del corpo centrale<sup>69</sup>. «Nel terreno sono stati calati due enormi anelli di cemento, con un diametro maggiore della larghezza della piazza Sverdlov» – sottolineava con enfasi un volume consacrato ai fasti della capitale. «L'altezza di questi anelli è di 21 metri. Una casa a cinque piani che fosse posta al loro fianco risulterebbe più bassa di 2-3 metri. Insieme alle fondamenta late-

li], Moskva, AST, 2008, pp. 190-211; E. Konyševa, «Kompleks prevoschodstva»: pavil'on SSSR na Vsemirnoj vystavke v Parize i sovetskaja kul'turnaja diplomatija [«Complesso di superiorità»: il padiglione dell'Urss all'Esposizione universale di Parigi e la diplomazia culturale sovietica], in «Quaestio Rossica», a. VI, n. 1, 2018, pp. 161-182.

<sup>66</sup> A.I. Michajlov, *Arhitektura kanala Moskva-Volga* [L'architettura del canale Mosca-Volga], a cura di I.N. Magidin, Moskva, Izdatel'stvo Vsesojuznoj Akademii architektury, 1939, pp. 12-14. Sul dibattito intorno alla «sintesi delle arti» e i tentativi di opporsi all'integrazione della scultura nell'architettura, mi limito a richiamare Chiger, *Puti arhitekturnoj mysli*, cit., pp. 123-124, 131-132.

<sup>67</sup> Cfr. V. Nasonov e F. Majstruk, *Konstrukcii statui Lenina dlja Dvorca Sovietov* [Costruzioni della statua di Lenin per il Palazzo dei Soviet], «Arhitektura SSSR», n. 10, 1938, pp. 47-59, e il rapporto dello scultore S.D. Merkurov, *Osnovnaja skulptura Dvorca Sovietov – statuja V.I. Lenina* [La principale scultura del Palazzo dei Soviet: la statua di V.I. Lenin], in *Arhitektura Dvorca Sovietov. Materialy V plenuma pravlenija Sojuza Sovetskich Arhitektorov SSSR, 1-4 ijulja 1939 goda* [L'architettura del Palazzo dei Soviet. Atti del V plenum della direzione dell'Unione degli Architetti Sovietici dell'Urss, 1-4 luglio 1939], a cura di I.G. Suškevič, Moskva, Izdatel'stvo Akademii architektury SSSR, 1939, pp. 33-36. Al contempo, era fatta previsione che, nella realizzazione del Palazzo, fosse necessario eseguire anche 72 grandi sculture, 650 busti e sculture di piccole dimensioni, 19 gruppi scultorei di dimensione compresa tra i 10 e i 14 metri, mentre i bassorilievi interni ed esterni avrebbero occupato un'area di circa 11.000 m<sup>2</sup>. Cfr. B.M. Iofan, *Stroitel'stvo Dvorca Sovietov i sodružestvo iskusstv* [La costruzione del Palazzo dei Soviet e la cooperazione delle arti], ivi, p. 20.

<sup>68</sup> N.S. Atarov, *Dvorec Sovietov* [Il Palazzo dei Soviet], Moskva, Moskovskij rabočij, 1940, p. 43.

<sup>69</sup> M. Kurdjumov, *Glavnye fundamenty Dvorca Sovietov* [Le fondazioni centrali del Palazzo dei Soviet], in «Arhitektura SSSR», n. 5, 1938, pp. 63-66.

rali, dovranno sostenere l'enorme peso del Palazzo, circa due milioni di tonnellate». Era già iniziata l'installazione dello scheletro in acciaio dell'edificio e si prevedeva, in ottemperanza ad un decreto del XVIII congresso del partito comunista, che i principali lavori di costruzione sarebbero terminati nel 1942, entro la fine del terzo piano quinquennale<sup>70</sup>.

Lo scoppio del conflitto mondiale bloccò l'impresa. Nel dopoguerra il progetto tornò però d'attualità: vennero riaperti i cantieri e, nel 1947, fu presa la decisione di costruire otto grattacieli come cornice del futuro palazzo. Sette furono completati nel 1953. Contemporaneamente, tra il 1947 e il 1956, Iofan sviluppò sei varianti del Palazzo dei Soviet diminuendo le dimensioni dell'edificio, la cui altezza fu portata, nel 1949, a 320 metri nel tentativo di migliorarne le qualità architettoniche e trovare un maggiore collegamento con l'ambiente circostante. Seguirono un nuovo concorso (1957-1958), un ridimensionamento dell'intero programma e anche l'individuazione di un nuovo sito, mentre nel luogo del vecchio scavo veniva costruita la piscina all'aperto «Moskva». Tutte le decisioni di contrazione, sospensione e annullamento dei lavori furono adottate senza clamore. Ma questa è un'altra storia.

I molti volumi sulla riqualificazione della capitale pubblicati tra la fine degli anni trenta e l'inizio degli anni quaranta, così come le numerose guide di Mosca in circolazione a quel tempo<sup>71</sup>, nell'accompagnare i loro commenti sui piani regolatori previsti, i programmi di ricostruzione e edificazione, la rimodulazione dell'impianto urbanistico, l'avvio dei lavori nel cantiere del Palazzo dei Soviet, spesso tendevano a confondere la realtà del presente con l'immaginazione del futuro: «Trascorrerà un decennio... I piani edilizi e questo libro diventeranno dei documenti d'archivio. Un residente o un ospite della Mosca socialista si recherà dal centro della città, lungo il viale del Palazzo dei Soviet, verso il quartiere sud-occidentale. [...] Subito oltre via Frunze, inizia la piazza del Palazzo dei Soviet, tre volte e mezzo più grande dell'attuale piazza Rossa. Il palazzo, coronato da una statua di Lenin, domina sulla città. Il lato destro della piazza è edificato con case a destinazione sociale, mentre sul lato sinistro la piazza scende verso la Moscova con una scala e un colonnato di duecento metri»<sup>72</sup>; «Dalla Collina Lenin [dal 1999, di nuovo Collina dei passeri] si apre il grandioso panorama di Mosca. Il maestoso Palazzo dei Soviet, la piazza che lo circonda e il viale che si estende in profondità nella città [...]. L'intero palazzo si percepisce dalla collina come il piedistallo del più grande monumento a Lenin al mondo»<sup>73</sup>. Anche il regista Grigorij V. Aleksandrov, in procinto di realizzare la sua

<sup>70</sup> *Moskva socialističeskaja* [Mosca socialista], a cura di I.A. Grakin, V.P. Pronin e T.A. Selivanov, Moskva, Moskovskij rabočij, 1940, p. 62.

<sup>71</sup> La produzione letteraria in questo ambito è ampia. Vedi almeno V.L. Dlužac e P.A. Portugalov, *Osmotr Moskvu v tri, pjat' i desjat' dnej. Putevoditel'* [Visita di Mosca in tre, cinque e dieci giorni. Guida], Moskva, Moskovskij rabočij, 1937, pp. 20-21; *Ibid.*, *Osmotr Moskvu. Putevoditel'* [Visita di Mosca. Guida], Moskva, Moskovskij rabočij, 19382, pp. 26-31.

<sup>72</sup> S.B. Borisov, *Jugo-Zapad Moskvu* [Il distretto sud-occidentale di Mosca], a cura di L.O. Bumažnyj, Moskva, Moskovskij rabočij, 1937, pp. 97-99.

<sup>73</sup> *Ivi*, p. 100. Sull'immaginario architettonico nei riguardi di Mosca, vedi il catalogo della mostra londinese *Imagine Moscow. Architecture, Propaganda, Revolution*, a cura di E. Steierhoffer, London, Design Museum, 2017.

famosa commedia musicale *Volga-Volga* (1938) – in gran parte ambientata durante una navigazione – manifestò l'intenzione di mostrare «il canale Volga-Mosca con le sue migliori opere architettoniche e la nuova Mosca, il nuovo porto della capitale e forse il lungofiume del Palazzo dei Soviet insieme a questo grandioso e magnifico edificio». Grazie alla moderna tecnica di trucco cinematografico sarebbe stato possibile «mostrare il Palazzo dei Soviet al suo posto originale», come esso sarebbe apparso «nella sua forma finita»<sup>74</sup>. «Trucchi» e fotomontaggi furono invece ampiamente impiegati nel film di Aleksandr I. Medvedkin *La nuova Mosca* (1938), in cui il protagonista, un giovane «costruttore», realizza un modello «vivente» della capitale futura in cui la presenza del Palazzo è essenziale<sup>75</sup>.

La subordinazione dello spazio interno alla forma di grattacielo fu fonte di molte contraddizioni. Le grandiose sale che erano state inizialmente previste non si confacevano al volume verticale, con evidenti difficoltà di riempimento, comunicazione, evacuazione, dotazione, illuminazione. Il sovradimensionamento avrebbe comportato costi imprevedibili di manodopera, materiale, funzionamento. Ma soprattutto, come si riconobbe all'inizio degli anni sessanta, quando il progetto fu abbandonato, si trattava «più di un'opera scultorea che di un'opera architettonica», che nel suo insieme appariva «artificiale, decorativa, plastica e non rispondente a criteri costruttivo-tettonici», oltre che del tutto «avulsa dall'ambiente» circostante. Per la costruzione del Palazzo era stato scelto un sito vicino al Cremlino, ma la sua composizione era stata concepita senza tener conto dell'architettura già presente nel centro storico di Mosca. Il contrasto con l'ambiente, così ostinatamente perseguito, era indotto «dalla grandiosità delle dimensioni, dalla sovra-monumentalità delle forme, dall'unicità dei materiali da costruzione». L'accento va dunque posto sulla «eccezionale assenza di scala» del palazzo-monumento. Se fosse stato costruito com'era stato concepito, «avrebbe schiacciato lo spettatore che vi si fosse avvicinato con la smisurata dimensione delle sue forme», così come avrebbe fatto con qualsiasi altro edificio nelle sue vicinanze<sup>76</sup>. A grande distanza, sarebbe risultato molto più piccolo delle sue effettive dimensioni, ma avrebbe comunque reso irriconoscibile il panorama di Mosca.

Antonella Salomoni  
Università della Calabria  
Dipartimento di Scienze e Politiche Sociali  
Ponte Bucci – Cubo 0B  
I-87036 Arcavacata di Rende (CS)  
antonella.salomoni@unical.it

<sup>74</sup> G. Aleksandrov, *Naša tema – rascvet tvorčestva* [Il nostro tema è il fiorire dell'attività creativa], in «Iskusstvo kino», n. 7, 1936, p. 18.

<sup>75</sup> Il film *Novaja Moskva*, girato con la codirezione di Aleksandr B. Olenin, non giunse in sala ed è stato riesumato nel 2000. Cfr. [www.youtube.com/watch?v=HfmZP9Q89tM](http://www.youtube.com/watch?v=HfmZP9Q89tM).

<sup>76</sup> *Dvorec Sovetov. Materialy konkursa 1957-1959 gg.*, cit., pp. 11-12.

## Tōkyō, una metropoli asiatica

### Trasformazioni e rappresentazioni del paesaggio urbano nel Novecento

Gala Maria Follaco

**Tokyo, an Asian Metropolis. Transformations and Representations of the Urban Landscape in the 20th Century:** In Japan the fascination with height has always been mitigated by the need for stability and resilience in areas notoriously vulnerable to seismic events. Tokyo boasts an impressive number of skyscrapers and tall buildings, with a futuristic skyline that has now become iconic, but such a profusion is grounded in a long-established research agenda aimed at ensuring safety and preventing disasters. Urban developers, in the last 150 years, have been tackling these issues while running a modernization project based mainly on Western standards. The ever-changing cityscapes have been fueling the imagination and expectations of their inhabitants, leading to a massive and diverse literary – and, more extensively, cultural – production that offers valuable insights into the effects of urban change on people's life and mind. My contribution will consider writings, films, and songs that deal with this transformation and reveal tensions and conflicts within Japanese cities from the 1860s to the present.

**Keywords:** Urban Change; Literature; Songs; Movie Pictures; Japan.

#### 1. Premessa

Il 1° maggio 2019 il Giappone ha salutato l'inizio dell'era chiamata «*Reiwa*» (letteralmente: «ordine e armonia»)¹ dopo l'abdicazione dell'imperatore Akihito (n. 1933) e l'ascesa al trono del figlio Naruhito (n. 1960). Palcoscenico di questo nuovo periodo storico è un paese dalla struttura sociale complessa, con un tasso di natalità tra i più bassi al mondo e dove la popolazione invecchia sempre di più, le aree rurali fronteggiano il rischio del totale spopolamento dopo decenni di migrazione interna verso le grandi metropoli² e il disastro di Fukushima ha rimesso in discussione le politiche energetiche dell'intera nazione, oltre che la fiducia dei cittadini nei confronti del governo. Dopo il terremoto, lo *tsunami* e il *melt-down* della centrale nucleare nella regione del Tōhoku, la riflessione intorno alla sostenibilità e alla resilienza

<sup>1</sup> Il nome dell'era deriva dalla rielaborazione di alcuni termini contenuti nella prefazione ai componimenti 815-846 nel quinto libro del *Man'yōshū* («Raccolta delle diecimila foglie»), la prima antologia poetica giapponese, risalente all'VIII secolo. Si veda A. Vovin, *Man'yōshū: Book 5*, Folkestone, Global Oriental, 2011, pp. 55-58.

<sup>2</sup> United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*, 2018: [population.un.org/wup/Country-Profiles/](http://population.un.org/wup/Country-Profiles/) (ultimo accesso: 13 luglio 2019). Sul rapporto tra sviluppo urbano, calo delle nascite ed emergere del senso di precarietà si veda A. Allison, *Precarious Japan*, Durham, Duke University Press, 2013, pp. 24-25.

dei centri abitati, già parte integrante del pensiero urbano in un paese da sempre soggetto a fenomeni sismici<sup>3</sup>, ha acquisito ulteriore significato e, nei mezzi di comunicazione di massa e nelle arti, anche un accresciuto spessore critico<sup>4</sup>.

In Giappone la fascinazione per l'altezza all'interno del paesaggio urbano è sempre stata mitigata dall'imperativo della sicurezza. Tōkyō e le altre metropoli del paese vantano oggi un gran numero di grattacieli ed edifici di molti piani che vanno a comporre *skyline* futuristici divenuti ormai iconici, ma tale profusione è il risultato di un'attenta ricerca e di una continua negoziazione che pone al centro il tema della prevenzione dei disastri<sup>5</sup>.

Gli attori dei processi di rinnovamento urbano, nel corso degli ultimi centocinquanta anni, hanno affrontato queste sfide complesse portando avanti, nel contempo, progetti di modernizzazione basati soprattutto su standard euro-americani<sup>6</sup>. Ma le città, in Giappone come nel resto del mondo, sono il terreno del confronto tra influenze, punti di vista e aspettative spesso contrastanti. Esse incorporano le istanze più varie e conferiscono una dimensione materiale a discorsi cruciali relativi al potere e all'autorità. Tōkyō, con il suo paesaggio in continuo mutamento, alimenta l'immaginazione e le attese di abitanti e visitatori, che in letteratura – e nelle arti in

<sup>3</sup> Sull'argomento si veda l'edizione ampliata dopo il terremoto dell'11 marzo 2011 di T. Takashima, *Megaquake: How Japan and the World Should Respond*, traduzione e cura di R.D. Eldridge, Lincoln, Potomac Books, 2015.

<sup>4</sup> Per l'impatto del sisma dell'11 marzo 2011 sull'economia giapponese si veda, tra l'altro, T. Morita et al., *Demographic Transition and Factors Associated with Remaining in Place after the 2011 Fukushima Nuclear Disaster and Related Evacuation Orders*, in «PLoS One», vol. XIII, n. 3, 2018: journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0194134 (ultimo accesso il 13 luglio 2019). Per approfondimenti relativi all'opinione pubblica, i media e la letteratura si faccia riferimento a H. Furukawa e R. Denison, *Disaster and Relief: The 3.11 Tohoku and Fukushima Disasters and Japan's Media Industries*, in «International Journal of Cultural Studies», vol. XVIII, n. 2, 2015, pp. 225-241; H. Satoh, *Post-3.11 Japan: A Matter of Restoring Trust?*, in «ISPI Analysis», n. 83, 2011, pp. 1-7; S. Kimura, *Sono go no shinsaigo bungakuron*, Tōkyō, Seidosha, 2018; *Scrivere per Fukushima. Racconti e saggi a sostegno dei sopravvissuti del terremoto*, a cura di G. Coci, Roma, Atmosphere Libri, 2013; D.P. Aldrich, *Post-crisis Japanese nuclear policy: From top-down directives to bottom-up activism*, in «Asia Pacific Issues», n. 103, 2012, pp. 1-11; A. Ogawa, *Demanding a safer Tomorrow: Japan's Anti-Nuclear Rallies in the Summer of 2012*, in «Anthropology Today», vol. XXIX, n. 1, 2013, pp. 21-24. Un'analisi approfondita dei mutamenti sociali influenzati dall'evento è contenuta in R.J. Samuels, *3.11: Disaster and Change in Japan*, Ithaca, Cornell University Press, 2013.

<sup>5</sup> Per un quadro storico dello sviluppo della città soprattutto relativamente alle sue ricostruzioni in seguito a eventi sismici, incendi e bombardamenti si rimanda a S. De Maio, *La ricostruzione della città giapponese. Un quadro di riferimento*, in «Storia Urbana», n. 140/141, 2013, pp. 17-48.

<sup>6</sup> In un contributo del 2009, Ann Waswo passa in rassegna le principali trasformazioni nella costruzione delle abitazioni nel Giappone moderno, con un'attenzione particolare alla prevenzione di eventi sismici e ai cambiamenti sociali seguiti a quelli degli standard abitativi. A. Waswo, *Housing Culture*, in *The Cambridge Companion to Modern Japanese Culture*, a cura di Y. Sugimoto, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, pp. 281-299. Per uno studio approfondito dell'architettura per le abitazioni civili tra fine XIX e prima metà del XX secolo si veda J. Sand, *House and Home in Modern Japan: Architecture, Domestic Space and Bourgeois Culture, 1880-1930*, Cambridge, Harvard University Asia Center, 2003.

genere – si traducono in una vasta e diversificata produzione utile a indagare, tra l'altro, gli effetti delle trasformazioni urbane sulla vita e sulla mente delle persone.

Ogni evento notevole, nella storia della città, trova un riflesso nella produzione culturale coeva e successiva; ne è un esempio il bombardamento subito durante la Seconda guerra mondiale, la cui memoria, unita all'ansia del nucleare all'indomani degli esperimenti nell'atollo di Bikini, si esprime secondo Yoshimi Shun'ya nello spazio immaginario della Tōkyō di *Gojira* («Godzilla», 1954)<sup>7</sup>. Oppure il terremoto che nel settembre del 1923 rase al suolo interi quartieri, ispirando poi una produzione saggistica e di *fiction*, e trasformazioni nell'industria editoriale, che avrebbero contribuito a forgiare il panorama letterario dei decenni successivi<sup>8</sup>.

## 2. La nascita di Tōkyō e la tensione tra autoctono e straniero

L'attuale capitale del Giappone lo divenne, ufficialmente, solo tra il 1867 e il 1868, quando soppiantò Kyōto come luogo di residenza dell'Imperatore e prese il nome di Tōkyō. Precedentemente si chiamava Edo, ed era una città molto popolosa e culturalmente vivace; in quanto centro del potere shogunale, beneficiava di flussi continui, in entrata e in uscita, di signori feudali (*daimyō*) provenienti da diverse regioni i quali, in osservanza a un sistema ideato da Tokugawa Iemitsu (1604-1651) nella prima metà del XVII secolo, erano tenuti a soggiornare nella sede dello *shōgun* ad anni alterni<sup>9</sup>. Se la finalità principale era quella di favorire il controllo sulle aree periferiche e quindi una più efficace centralizzazione del potere, tra gli effetti indiretti vi fu un fervore culturale dovuto alla presenza di persone originarie di tutte le province che, oltre a trasmettere la cultura di Edo nelle rispettive zone di provenienza, portavano nella capitale shogunale costumi e tradizioni locali<sup>10</sup>. Un altro effetto collaterale fu l'aumento esponenziale della popolazione maschile (i *daimyō* viaggiavano con i guerrieri al loro servizio, i *samurai*) che a sua volta comportò una

<sup>7</sup> S. Yoshimi e S.L. Loh (trad.), *Radioactive Rain and the American Umbrella*, in «The Journal of Asian Studies», vol. LXXI, n. 2, 2012, pp. 323-324. Yoshimi sviluppa tale pensiero ricollegandosi a T. Takeda, «*Kaku ron: Tetsuwan Atomu to genpatsu jiko no aida*», Tōkyō, Keisō shobō, 2002.

<sup>8</sup> Sulle ripercussioni del Grande terremoto del Kantō (il Kantō è la regione in cui si trova Tōkyō) sull'industria culturale negli anni venti e trenta si vedano A. Bates, *The Culture of the Quake: The Great Kantō Earthquake and Taishō Japan*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 2015 e J.C. Schenking, *The Great Kantō Earthquake and the Chimera of National Reconstruction in Japan*, New York, Columbia University Press, 2013.

<sup>9</sup> Si tratta del sistema cosiddetto «*sankin kōtai*», che significa «presenza alternata». Per un'analisi di tale sistema e dei suoi effetti sulla vita della città si veda H.D. Smith II, *The Edo-Tokyo Transition: In Search of Common Ground, in Japan in Transition: From Tokugawa to Meiji*, a cura di M.B. Jansen e G. Rozman, Princeton, Princeton University Press, 1986, pp. 347-374 e in particolare alle pp. 348-352.

<sup>10</sup> C.N. Vaporis, *Tour of Duty: Samurai, Military Service in Edo, and the Culture of Early Modern Japan*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2008, p. 205.



crescita vertiginosa della domanda di cortigiane, quindi la fioritura dei quartieri dell'intrattenimento<sup>11</sup>.

Quando, inaugurata l'era Meiji (1868-1912), Edo diventò Tōkyō, il nuovo status di capitale pose i cittadini di fronte a fenomeni e meccanismi nuovi. La letteratura ha documentato tali cambiamenti sin dall'inizio, come dimostra per esempio la descrizione, tra l'ammirato e il sarcastico, che Takamizawa Shigeru (1849-?) fece del *miyuki*, la processione imperiale (che per i tokyoiti era una novità) nella sua opera *Tōkyō: kaika hanjōshi* («Tōkyō: cronache di prosperità nell'era della civilizzazione») del 1874<sup>12</sup>. Da questo momento in poi, i provvedimenti mirati a favorire lo sviluppo urbano ebbero come unica destinataria la capitale, ritenuta inadeguata ai moderni stili di vita che il governo auspicava<sup>13</sup>.

Ma ciò che suscitò le letture più critiche della trasformazione urbana, e che allo stesso tempo alimentò più copiosamente la creatività degli scrittori, fu senz'altro la scelta di ricostruire la città sul modello delle grandi capitali occidentali, al fine di dotarsi di uno spazio di rappresentanza che potesse trasmettere l'immagine di un paese moderno e forte, non subalterno, legittimando quindi anche la richiesta di rivedere il Trattato di amicizia e commercio siglato nel 1858 con gli Stati Uniti, che i giapponesi consideravano sfavorevole<sup>14</sup>. Tali obiettivi furono perseguiti innanzitutto arruolando professionisti europei e americani – architetti, ingegneri e altri consulenti – che misero il loro *know-how* al servizio del progetto di ammodernamento nazionale<sup>15</sup>.

La tensione tra autoctono e straniero è sempre stata una questione centrale nel pensiero urbano moderno in Giappone. D'altronde, ci ricorda Reynolds, l'architettura moderna giapponese si sviluppa, come disciplina accademica, con l'obiettivo di favorire l'assimilazione di tecniche di costruzione euro-americane<sup>16</sup>. Tra le riflessioni più conosciute – e sofisticate – in merito vi è sicuramente quella di Tanizaki Jun'ichirō (1886-1965), che nel suo *In'ei raisan* («Libro d'ombra», 1933) sottolineava le differenze tra principi estetici giapponesi e occidentali osservando che laddove in Europa e in America l'architettura cercava costantemente l'altezza, protesa verso la luce, in Giappone si preferivano la densità e l'ombra, sintomo di un desiderio di

<sup>11</sup> Y. Teruoka, *The Pleasure Quarters and Tokugawa Culture*, in *18th Century Japan: Culture and Society*, a cura di A.C. Gerstle, London, Routledge, 2000, p. 6.

<sup>12</sup> S. Takamizawa, *Tōkyō: kaika hanjōshi*, in *Meiji bunka zenshū*, a cura di Meiji bunka kenkyūkai, Tōkyō, Nihon hyōron shinsha, 1967, vol. VIII, p. 244.

<sup>13</sup> S. Watanabe, *Planning history in Japan*, in «Urban History», n. 7, 1980, p. 64.

<sup>14</sup> Sull'argomento si veda M.R. Auslin, *Negotiating with Imperialism: The Unequal Treaties and the Culture of Japanese Diplomacy*, Cambridge, Harvard University Press, 2004, pp. 214-221.

<sup>15</sup> Si tratta dei cosiddetti «oyatoi gaikokujin», in merito ai quali si invita a consultare A.W. Burks, *The Modernizers: Overseas Students, Foreign Employees, and Meiji Japan*, Boulder, Westview Press, 1985 e i due contributi di S. De Maio, *Gli oyatoi gaikokujin e l'introduzione dell'ingegneria civile in Giappone. Richard Henry Burton: ingegnere «figlio del suo tempo». I parte*, in «Il Giappone», n. 31, 1993, pp. 209-236 e *Gli oyatoi gaikokujin e l'introduzione dell'ingegneria civile in Giappone. II parte*, in «Il Giappone», n. 32, 1994, pp. 63-85.

<sup>16</sup> J.M. Reynolds, *The Bunka and the Problem of «Tradition» for Modernist Architecture in Japan, 1920-1928*, in *Japan's Competing Modernities: Issues in Culture and Democracy, 1900-1930*, a cura di S.A. Minichiello, Honolulu, University of Hawai'i Press, 1998, p. 231.

avvicinarsi alla terra anziché al cielo, di difendersi dai raggi del sole piuttosto che cercarli<sup>17</sup>. Invece Fosco Maraini (1912-2004), in *Ore giapponesi* (1958), notava non senza sconcerto il cosmopolitismo architettonico della capitale: «Che giungla caotica di stili! Quali incredibili sovrapposizioni ed accostamenti! Dal punto di vista dell'architettura credo che a Tokyo non manchi quasi nulla per riassumere la storia universale d'ogni arte immaginata ed immaginabile del costruire»<sup>18</sup>.

Edifici estremamente rappresentativi del paesaggio tokyoita del primo Novecento sono opera di architetti stranieri. A Josiah Conder (1852-1920) si devono la cosiddetta «Londontown» di Marunouchi, centro finanziario della città, e il Rokumeikan di Hibiya, completato nel 1883, simbolo dell'esterofilia di una fase della storia del paese che nell'immaginario comune è rimasta legata a tale edificio tanto da essere definita anche «Rokumeikan jidai» (l'epoca del Rokumeikan). Non a caso, a poco più di un decennio dalla sua demolizione, avvenuta nel 1941, Mishima Yukio (1925-1970) scrisse un dramma teatrale intitolato proprio *Rokumeikan* («Il palazzo del bramito dei cervi», 1956)<sup>19</sup>, che ne restituisce le atmosfere nel periodo di massimo splendore, la seconda metà degli anni ottanta dell'Ottocento. Il Rokumeikan, ambientazione anche di opere precedenti come *Un Bal à Yeddo* («Un ballo a Edo», 1899) di Pierre Loti (1850-1923) e *Butōkai* («Il ballo», 1920) di Akutagawa Ryūnosuke (1892-1927), che del racconto di Loti è una rilettura, era stato costruito con una precisa finalità diplomatica: l'intenzione dell'allora ministro degli esteri Inoue Kaoru (1836-1915) era infatti favorire la revisione del Trattato con gli Stati Uniti<sup>20</sup>. Ancora, in seguito all'incendio che nel 1872 distrusse Ginza, fu avviata una ricostruzione del quartiere sotto la direzione di Thomas Waters (1842-1898); il risultato fu la cosiddetta «Ginza renga-gai», dove «renga» sta per «mattoni rossi», cioè il laterizio utilizzato per gli edifici a due piani che divennero l'elemento distintivo della zona fino a quando quest'ultima non fu quasi completamente distrutta nel terremoto del 1923. In laterizio fu costruito, nel 1890 e sotto la supervisione dello scozzese William K. Barton (1856-1899), anche il suggestivo Ryōunkaku, un edificio a pianta ottagonale di dodici piani che, all'epoca, era il più alto del Giappone (69 metri)<sup>21</sup>. Il Ryōunkaku, collocato nel vivace quartiere di Asakusa, ospitava numerosi negozi di merci importate dall'estero, sale per esposizioni ed eventi e alcuni osservatori, inoltre fu il primo edificio dotato di ascensori (per i primi otto piani). Pesantemente danneggiato dal terremoto, negli anni successivi fu demolito per motivi di sicurezza, ma rimase anch'esso nella memoria degli abitanti della città.

<sup>17</sup> J. Tanizaki, *Il libro d'ombra*, traduzione di A. Ricca Suga, in *Opere*, a cura di A. Boscaro, Milano, Bompiani, 2002, pp. 696-697.

<sup>18</sup> F. Maraini, *Ore giapponesi*, a cura di G. Amitrano, Milano, Corbaccio, 2000, pp. 75-76.

<sup>19</sup> Y. Mishima, *Medioevo & Il palazzo del bramito dei cervi. Mishima, la Storia e vicende segrete*, a cura di V. Sica, Roma, Atmosphere, 2019.

<sup>20</sup> H. Nagai, *Rokumeikan to Inoue gaikō*, in «Hokkai gakuen daigaku jinbun ronshū», n. 2, 1994, pp. 21-23.

<sup>21</sup> K. Imai Packard, *Old Tokyo*, Quarry Bay, Oxford University Press, 2002, p. 49.

### 3. La sfida dell'altezza e i nuovi labirinti urbani

Al di là della posizione che ha occupato nell'immaginario collettivo, la fine del Ryōunkaku dimostrava che costruire edifici molto alti in un territorio così soggetto a terremoti poteva essere anche molto rischioso. Nella seconda metà degli anni venti, nelle città giapponesi non esistevano edifici con più di dieci piani. Di fatto, la legge urbanistica varata nel 1919 proibiva di costruire palazzi che misurassero più di 100 *shaku*<sup>22</sup>, vale a dire poco più alti di 30 metri, 30,303 per la precisione<sup>23</sup>. Nel 1931 vi fu una parziale revisione della legge che, però, lasciò sostanzialmente invariata l'altezza massima consentita, con un arrotondamento a 31 metri. Lo stesso avvenne nel 1950, quando fu ribadito il limite di 100 *shaku*/31 metri. Naturalmente erano previste eccezioni in zone particolari e per costruzioni di speciale impatto e importanza, ma neanche l'emergenza abitativa seguita al terremoto del 1923 modificò la situazione, tanto che, al termine della ricostruzione portata avanti nel corso degli anni venti, lo skyline di Tōkyō era uniforme, caratterizzato da un gran numero di edifici di altezza simile. Fu all'inizio degli anni sessanta, in vista delle Olimpiadi del 1964, che vennero emanati provvedimenti nei quali l'altezza massima fu rivista al rialzo, anche se fino al 1970 si cercò di non superare i 100 metri.

I Giochi olimpici di Tōkyō 1964 influenzarono in maniera significativa lo sviluppo urbano della città. Rappresentarono l'impulso decisivo verso il definitivo ammodernamento di aree che in precedenza avevano resistito anche alle trasformazioni più invasive<sup>24</sup>. Una delle maggiori differenze tra la Edo raffigurata nelle stampe *ukiyo* e la Tōkyō contemporanea è l'assenza di ponti iconici, come per esempio il Nihonbashi, e la presenza di tratti autostradali sopraelevati che tagliano in lungo e in largo un territorio urbano estremamente vasto. Ebbene, in realtà i ponti così caratteristici di Edo e della Tōkyō di epoca Meiji non sono assenti, ma coperti dall'autostrada. Percorrendo a piedi quartieri una volta centrali nella vita della città, inclusa la città «rappresentata» della letteratura e delle arti figurative, ma che al giorno d'oggi suscitano ben poco interesse nel visitatore occasionale, ci si abitua alla sensazione opprimente dei ponti nascosti dai tratti della sopraelevata, ormai anonimi e immersi

<sup>22</sup> Nel sistema di misurazione in uso a partire dal 1891, 1 *shaku* equivale a circa 30,3 centimetri. Sul limite dei 100 *shaku* si veda A. Osawa, *Shigaichi kenchiku butsubō ni okeru zettai takasa seigen no seiritsu to hensen ni kansuru kōsatsu – Yōto chūiki no 100 shaku (31 m) kisei no settei konkyō ni tsuite*, in «The Journal of the Land Institute», vol. XVI, n. 1, 2008, pp. 51-61.

<sup>23</sup> «Shigaichi kenchiku butsubō» (1919). *National Archives of Japan Digital Archive*: www.digital.archives.go.jp/das/image/F000000000000025736 (ultimo accesso il 13 luglio 2019).

<sup>24</sup> Ma è opportuno osservare, come ben documentato in uno studio recente, che al processo di ammodernamento e alla tensione verso skyline futuristici si è affiancato, nel dopoguerra, un revival della costruzione, ricostruzione e conservazione di castelli, fenomeno dotato di ben precise connotazioni simboliche. Si veda O. Benesch e R. Zwigenberg, *Japan's Castles: Citadels of Modernity in War and Peace*, Cambridge, Cambridge University Press, 2019, in particolare la sezione dedicata a Hiroshima, pp. 228-267. Gli autori inquadrano l'immagine del castello in un'ottica di continuità rispetto all'era Tokugawa ma considerano il fenomeno summenzionato anche come indice di uno sviluppo storico che presenta caratteristiche simili in altri paesi, per esempio la Germania del dopoguerra. Ivi, p. 6.

in una penombra che contrasta con le vecchie immagini totalmente dominate dalla loro presenza<sup>25</sup>. Steve Clark ha osservato che gli interventi sulla rete stradale in vista delle Olimpiadi hanno ratificato il sopravvento del trasporto via terra su quello via fiume<sup>26</sup>, dunque il definitivo abbandono di una economia basata sui corsi d'acqua, processo avviatosi nel tardo diciannovesimo secolo e che, come argomenta Jinnai, rappresenta l'evento principale della transizione da Edo a Tōkyō<sup>27</sup>.

Nel contesto di continua «creazione e costruzione» di nuovi simboli che Cybriwsky considera una peculiarità della capitale giapponese (soprattutto per la tendenza, altrove assente o minima, a «copiare» i simboli delle altre città)<sup>28</sup>, a partire dal dopoguerra le Olimpiadi hanno dunque giocato il ruolo più importante. Il sistema stradale e lo skyline di Tōkyō cambiarono in vista dei Giochi olimpici e, soprattutto per quanto concerne il secondo, le implicazioni simboliche del cambiamento sono impossibili da sottovalutare. Il completamento, nel dicembre del 1958, della Tōkyō Tower è ancora percepito come strettamente correlato alle Olimpiadi, e lo dimostrano tra l'altro i tre film del ciclo *ALWAYS: Sanchōme no yūbi* («ALWAYS. Tramonto sulla terza strada», 2005, 2007 e 2012), diretti da Yamazaki Takashi (n. 1964) e ispirati a un *manga* del 1974 di Saigan Ryōhei (n. 1947), che raccontano la vita a Tōkyō tra la metà degli anni cinquanta e la metà dei sessanta. Si tratta del decennio nel quale si diffuse la televisione, le cui trasmissioni erano iniziate nel 1953 e che proprio con la messa in funzione della Tōkyō Tower cominciò la sua espansione su scala nazionale, e il periodo coperto da *manga* e film comprende sia la costruzione della torre progettata da Naitō Tachū (1886-1970) per la Nikkei sekkei, sia il fervore preolimpico, e si conclude proprio nel 1964. A dispetto delle affermazioni di Naitō che questa torre per le telecomunicazioni di 333 metri, la più alta al mondo fino al 1973<sup>29</sup>, non fosse stata costruita a copia della Tour Eiffel, la somiglianza tra le due è indubitabile e, secondo alcuni, intenzionale<sup>30</sup>.

<sup>25</sup> Il geografo Augustin Berque si è più volte espresso a sfavore della costruzione di questi tratti stradali, considerandoli esteticamente inaccettabili ed espressione di un abuso di potere basato sulla presunzione di una svalutazione e di un superamento del principio dell'armonia nella progettazione urbana. A. Berque, *Le Japon: gestion de l'espace et changement social*, Paris, Flammarion, 1976, p. 63; Id. e A.M. Feenberg-Dibon (trad.), *Thinking through Landscape*, London, Routledge, 2013, p. 48.

<sup>26</sup> S. Clark, *After the Bubble: Post-Imperial Tokyo*, in *Asian Crossings: Travel Writing on China, Japan and Southeast Asia*, a cura di S. Clark e P. Smethurst, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2008, p. 216.

<sup>27</sup> Si veda, per esempio, H. Jinnai, *Tokyo: A Spatial Anthropology*, tr. di K. Nishimura, Berkeley, University of California Press, 1995.

<sup>28</sup> R. Cybriwsky, *From Castle Town to Manhattan Town with Suburbs: A Geographical Account of Tokyo's Changing Landmarks and Symbolic Landscapes*, in *The Japanese City*, a cura di P.P. Karan e K. Stapleton, Lexington, University Press of Kentucky, 1997, p. 56.

<sup>29</sup> *Tokyo Tower*, in *SkyscraperPage.com*: skyscraperpage.com/cities/?buildingID=1782 (ultimo accesso il 13 luglio 2019).

<sup>30</sup> Cybriwsky, *From Castle Town to Manhattan Town with Suburbs*, cit., p. 65; E. Seidensticker, *Tokyo Rising: The City Since the Great Earthquake*, New York, Alfred A. Knopf, 1990, p. 251.

È interessante notare che i film *ALWAYS*, così come due libri intitolati entrambi *Tōkyō Tower*, di Ekuni Kaori (n. 1964)<sup>31</sup> e Lily Franky (n. 1963)<sup>32</sup>, pubblicati rispettivamente nel 2001 e nel 2005, coincidono con il fenomeno noto come «*Shōwa retoro būmu*» (*boom del retrò Shōwa*) o, più spesso in ambito anglofono, «*Shōwa nostalgia*», vale a dire una rivalutazione in chiave elegiaca dell'era Shōwa, il periodo iniziato nel 1926 e terminato nel 1989<sup>33</sup>. Visto come una sorta di età d'oro dell'economia e del *lifestyle* in contrapposizione alla fase di stagnazione seguita allo scoppio della bolla speculativa, il lungo regno di Hirohito (1901-1989) era al centro di una nostalgia collettiva ritenuta da alcuni anche un sintomo della volontà di allinearsi allo *status quo* per non doversi confrontare con una società ormai troppo diversificata e complessa<sup>34</sup>. La *Tōkyō Tower* era uno dei simboli indiscussi del Giappone Shōwa. Ma è particolarmente significativo che cinema, televisione e letteratura si siano occupati di tale simbolo proprio dalla metà degli anni duemila, poiché questo è il periodo in cui fu avviata la costruzione di una nuova torre per le telecomunicazioni, in vetro e acciaio: la *Tōkyō Sky Tree*. Il progetto fu depositato nel 2006, a firma di Andō Tadao (n. 1941) e Sumikawa Kiichi (n. 1931), e a quest'ultimo si deve, in particolare, il colore della torre, uno speciale tipo di bianco freddo chiamato *aijiro*<sup>35</sup>. La costruzione iniziò nel 2008 e terminò nel 2012; con un'altezza pari a 634 metri, quasi il doppio della *Tōkyō Tower*, attualmente è la torre più alta del mondo<sup>36</sup>. Con la costruzione della *Sky Tree*, la vecchia torre, un tempo simbolo di rinnovamento e progresso tecnologico, diventa definitivamente un'icona nostalgica, e come tale viene rappresentata. Un processo simile aveva interessato il tram: da emblema di modernità e sviluppo urbano nell'epoca Meiji a ultimo segno del passato nel paesaggio tokyoita degli anni settanta<sup>37</sup>.

Un'avvisaglia del mutamento che avrebbe interessato l'immagine della *Tōkyō Tower*, tuttavia, si ebbe ancor prima della progettazione e costruzione della *Sky Tree*. Clark ha osservato che in film più recenti del ciclo di *Godzilla* non è più la torre a essere attaccata dal «re dei mostri», bensì il Palazzo del governo metropolitano

<sup>31</sup> K. Ekuni, *Tōkyō tawā*, Tōkyō, Shinchōsha, 2001.

<sup>32</sup> L. Franky, *Tōkyō tawā – Okan to boku to, tokidoki oton*, Tōkyō, Fusōsha, 2005.

<sup>33</sup> Murakami Wood e Abe hanno descritto gli effetti di tale fenomeno sullo sviluppo urbano di diverse aree del paese in concomitanza con grandi eventi sportivi e culturali. Si veda D. Murakami Wood e K. Abe, *The Aesthetics of Control: Mega Events and Transformations in Japanese Urban Order*, in «Urban Studies», vol. XLIX, n. 15, 2011, pp. 3241-3257 e in particolare le pp. 3244-3245.

<sup>34</sup> H. Brinckman, *Showa Japan: The Post-War Golden Age and Its Troubled Legacy*, Tōkyō, Tuttle, 2008, p. 163 e *passim*.

<sup>35</sup> Dal sito ufficiale della *Tōkyō Sky Tree*. *Karā dezain*: [www.tokyo-skytree.jp/about/design/color.html](http://www.tokyo-skytree.jp/about/design/color.html) (ultimo accesso il 13 luglio 2019).

<sup>36</sup> *Tokyo Sky Tree*, in *SkyscraperPage.com*: [skyscraperpage.com/cities/?buildingID=36514](http://skyscraperpage.com/cities/?buildingID=36514) (ultimo accesso il 13 luglio 2019).

<sup>37</sup> Sui significati allegorici del tram e di altri mezzi di trasporto si veda G.M. Follaco, *Dai canali alle ferrovie: metafore cangianti della Tōkyō moderna*, in *La città in Asia. Letture critiche degli spazi urbani antichi e moderni*, a cura di G.M. Follaco e G. Rampolla, Roma, Viella, 2018, pp. 229-242.

di Tōkyō (in giapponese *Tōkyō-to chōsha*, abbreviato in *Tochō*), ulteriore segnale, secondo lo studioso, di una spinta verso ovest dello sviluppo urbano della capitale<sup>38</sup>. L'edificio si trova infatti a Shinjuku, nella zona occidentale di Tōkyō. Il quartiere è stato protagonista di un progetto di rilancio iniziato nel dopoguerra di cui proprio la costruzione del *Tochō* rappresenta una pietra miliare. Tale progetto aveva tra l'altro la finalità di dotare la città di uno *skyline* paragonabile a quello delle grandi metropoli americane<sup>39</sup>, con alti edifici dal design futuristico. Il primo fu il Keiō Plaza Hotel, completato nel 1971, che andava a soppiantare nell'immaginario collettivo un altro edificio su cui ritorneremo in seguito, il Kasumigaseki *biru* (dove «*biru*» sta per «*building*»), il quale nei tre anni precedenti aveva rappresentato il grattacielo per eccellenza<sup>40</sup>. Anche il Keiō Plaza, come il *Tochō*, sarebbe stato oggetto degli attacchi di *Godzilla*, quasi a confermarne il prestigio. Nella costruzione del Palazzo del governo metropolitano, però, entrarono in gioco istanze ben precise: l'architetto cui si deve il progetto, Tange Kenzō (1913-2005), lo concepì in maniera tale che ricordasse il castello di Edo nella parte bassa, costruita in pietra, ma che rimandasse anche a un'altra icona dell'immaginario collettivo, ancora una volta parigina, vale a dire la cattedrale di Notre Dame, evocata nelle due torri che ricorderebbero le famose torri campanarie<sup>41</sup>.

Così come il Keiō Plaza si era sostituito al Kasumigaseki *biru*, il *Tochō* sancì il primato di Shinjuku sugli altri quartieri della città. L'idea di Shinjuku come centro della metropoli policentrica traspare in varie opere della letteratura contemporanea, ma una delle più rappresentative elegge proprio il *Tochō* a spazio della narrazione: *Tochō bakuba!* («Esplosione al *Tochō!*», 2001)<sup>42</sup>, di Takashima Tetsuo (n. 1949). In questo romanzo, che è stato anche l'oggetto di una trasposizione televisiva nel 2018 (ambientata nel 2017), il Palazzo del governo metropolitano viene occupato da un gruppo di terroristi che prendono in ostaggio un gran numero di visitatori. Tra loro vi sono la moglie e la figlia di un ex ufficiale delle Forze di autodifesa, Hongō Yūji, il quale, per salvarle, si introduce nel palazzo. Il *Tochō* viene dunque rappresentato come uno spazio claustrofobico e labirintico nel quale innocenti visitatori, sopraggiunti con il solo obiettivo di ammirare il panorama della capitale dall'osservatorio, si ritrovano coinvolti nei meccanismi più oscuri e violenti del potere, di cui l'edificio è un emblema.

Una trama simile caratterizza un altro *action thriller*, pubblicato quattro anni dopo: *TVJ* (2005)<sup>43</sup>, di Igarashi Takahisa (n. 1961)<sup>44</sup>. In questo romanzo la prota-

<sup>38</sup> Clark, *After the Bubble: Post-Imperial Tokyo*, cit., p. 216.

<sup>39</sup> Sulla somiglianza, in particolare, tra Shinjuku e Manhattan, si vedano il già citato Cybriwsky, *From Castle Town to Manhattan Town with Suburbs*, cit., pp. 66 ss. e P. Popham, *Tokyo: the City at the End of the World*, Tōkyō, Kōdansha, 1995, pp. 101-102 e *passim*.

<sup>40</sup> Cybriwsky, *From Castle Town to Manhattan Town with Suburbs*, cit., p. 66.

<sup>41</sup> Liaison and Protocol Section, International Affairs Division, Bureau of Citizens and Cultural Affairs, Tokyo Metropolitan Government, *Tokyo: the Making of a Metropolis*, traduzione di Simul International, Tōkyō, Tokyo Metropolitan Government, 1993, p. 96.

<sup>42</sup> T. Takashima, *Tochō bakuba!*, Tōkyō, Takarajimasha, 2001.

<sup>43</sup> T. Igarashi, *TVJ*, Tōkyō, Bungei shunjū, 2005.

<sup>44</sup> Igarashi sceglie un altro grattacielo, destinato in questo caso a prendere fuoco, per un successivo romanzo, *Hono no tō* («La torre di fuoco», 2015). L'ambientazione stavolta è Ginza,

gonista è una donna di nome Yukiko e l'ambientazione è Odaiba, quartiere la cui espansione in aree sottratte al mare va avanti ormai da un secolo e che è sede di numerose aziende ospitate in edifici futuristici e particolarmente rappresentativi. Uno di essi, all'interno del romanzo, è proprio il New Millennium *biru*, quartier generale del canale televisivo Terebi Japan. L'edificio è formato da due torri collegate, la Gold Tower e la Platinum Tower, che Yukiko percorre nel tentativo disperato di portare in salvo il proprio fidanzato, Okamoto, preso in ostaggio insieme ad altri dipendenti da un gruppo di terroristi. In *TVJ* sono accentuate, ancor più che in *Tochō bakuba!*, le dimensioni e la complessità della struttura, di cui l'autore fornisce descrizioni estremamente dettagliate che acuiscono, nel lettore, la sensazione di impotenza rispetto all'edificio, quindi la suspense.

Lo sviluppo del quartiere di Odaiba è dovuto allo stesso progetto di decentralizzazione delle attività commerciali che, a partire dal dopoguerra e in particolare negli anni sessanta, ha favorito la crescita di Shinjuku<sup>45</sup>. La zona vanta vedute suggestive che uniscono ponti, mare e grattacieli. Qui è ambientato un romanzo molto diverso da quello di Igarashi, ma che come *TVJ* si serve della configurazione spaziale del quartiere per attribuire una struttura alla narrazione: *Tōkyōwan kei* («Veduta della baia di Tōkyō», 2003) di Yoshida Shūichi (n. 1968). Il romanzo racconta la storia d'amore tra due giovani che svolgono professioni completamente diverse (Mio è impiegata in una ditta di Odaiba, Ryōsuke fa il magazziniere nell'area portuale di Shinagawa) e conducono quindi vite, secondo molti, incompatibili. La loro relazione sembra destinata a naufragare, la distanza pare incolmabile, e l'autore conferisce una dimensione fisica a tale distanza usando proprio lo spazio urbano:

Dalla stanza per fumatori al ventitreesimo piano si vedevano perfettamente i moli di Shinagawa sull'altra sponda della baia di Tōkyō. Una volta, in archivio, Mio aveva consultato una grande carta della città per verificare la distanza effettiva tra Odaiba, dove si trovava, e Shinagawa. Si trattava di un chilometro scarso, che si sarebbe potuto percorrere in appena venti minuti, se ci fosse stato un ponte<sup>46</sup>.

A separare Mio e Ryōsuke vi è dunque non soltanto una consuetudine sociale che scoraggia le unioni tra persone con occupazioni radicalmente differenti, ma anche la conformazione fisica della città e la sua rete di trasporto urbano che dilata a dismisura una distanza in realtà minima<sup>47</sup>. Nell'opera di Yoshida, l'altezza dell'edificio da

altro quartiere oggi ricco di edifici all'avanguardia ma che ha alle spalle una lunga storia. Una storia caratterizzata, tra l'altro, da numerosi incendi dagli effetti molto gravi, in particolare quello del 1872 cui seguì la ricostruzione di cui si è già fatto menzione. È possibile, dunque, che nella scelta di Ginza come ambientazione di *Hono no tō* da parte di Igarashi si nasconda un richiamo a tale evento. Id., *Hono no tō*, Tōkyō, Shōdensha, 2015.

<sup>45</sup> R. Cybriwsky, *Tokyo's Third Rebuilding: New Twists on Old Patterns*, in *A Companion to the Anthropology of Japan*, a cura di J. Robertson, Malden, Blackwell Publishing, 2005, p. 224.

<sup>46</sup> S. Yoshida, *Tōkyōwan kei*, Tōkyō, Shinchōsha, 2003, p. 103.

<sup>47</sup> Per un approfondimento su questo punto si rimanda a G.M. Follaco, *The Quest for a Place to be: Fictional Portrayals of Tokyo in Contemporary Japanese Literature*, in «Interférences littéraires/Littéraire interferences», n. 13, 2014, pp. 109-110.

cui Mio guarda Shinagawa assolve a una funzione narrativa ben precisa: consente una visione panoramica e, pertanto, genera l'occasione di una più ponderata riflessione sulla storia della donna con Ryōsuke. La fragilità che sin dall'inizio ha caratterizzato la loro relazione è compensata dalla solidità della veduta dall'alto che, distaccata e onnicomprensiva, aiuta finalmente Mio a fare chiarezza sui propri desideri.

Se la rappresentazione di Odaiba e dei suoi grattacieli, all'interno dei romanzi di Igarashi e Yoshida, si differenzia per il tipo di narrazione che i due autori hanno scelto di ambientarvi, in entrambi i casi la separazione fisica del quartiere dal resto della città evoca un senso di parziale isolamento che è senz'altro funzionale alla trama. Nel primo caso, esso accentua la dimensione claustrofobica entro cui si muove Yukiko nel tentativo di salvare Okamoto; nel secondo caso, riflette la solitudine profonda che ha spinto i due giovani a cercare un incontro il quale, però, è ostacolato da un tessuto urbano che rappresenta efficacemente quello sociale.

#### 4. Il Marunouchi tra realtà e rappresentazione

La decentralizzazione verso Odaiba e Shinjuku faceva capo, si è detto, a un più ampio progetto avviato negli anni sessanta che mirava a distribuire attività e persone in diversi centri «vicari», o «sotto-centri» (*fukutoshin*), all'interno della capitale, anche al fine di decongestionare la zona di Marunouchi<sup>48</sup>.

Fino al dopoguerra, infatti, Marunouchi aveva rappresentato il centro indiscusso delle attività economiche della città. Quando, negli anni settanta, Yoshida Ken'ichi (1912-1977) scrive *Tōkyō no mukashi* («La Tōkyō di ieri», 1974), in cui ritorna con la memoria al tempo della gioventù, ricorda il quartiere intorno al 1930 come uno dei più rappresentativi di quel periodo storico e la sua trasformazione nei decenni successivi come una delle più drammatiche<sup>49</sup>. Anche Tayama Katai (1872-1930), nel suo *Tōkyō no sanjūnen* («Trent'anni a Tōkyō», 1917), aveva messo a confronto il Marunouchi dell'epoca con quello di trent'anni prima rilevando una grande differenza: rispetto agli anni ottanta dell'Ottocento, quando il quartiere era immerso in un grigiore che lo faceva apparire «triste, desolato, decadente [...], come coperto dalle nubi», sul finire degli anni dieci, grazie allo sviluppo del trasporto su rotaia, era completamente diverso e pieno di vita<sup>50</sup>. In questo periodo, e più precisamente con l'apertura della stazione nel 1914, Marunouchi si trasforma quindi nel centro delle attività economiche del paese e diventa lo spazio per eccellenza di una nuova generazione di colletti bianchi. Okamoto Kanoko (1889-1939) vi ambienta un romanzo, *Marunouchi sōwa* («Storie di Marunouchi», 1939), in cui il quartiere, con la sua freddezza e impenetrabilità, riflette le difficoltà del rapporto tra l'io narrante e il suo

<sup>48</sup> H. Watanabe, *The architecture of Tōkyō: an architectural history in 571 individual presentations*, Stuttgart, Edition Axel Menges, 2001, p. 142.

<sup>49</sup> K. Yoshida, *Tōkyō no mukashi*, Tōkyō, Chūō kōronsha, 1974.

<sup>50</sup> K. Tayama, *Tōkyō no sanjūnen*, Tōkyō, Hakubunkan, 1917, p. 434.

unico figlio: «[...] mi raccontano tutto ciò che sanno di mio figlio Taku, della vita a Marunouchi, perché ha a che fare anche con lui»<sup>51</sup>. «In questo quartiere il suolo è una colata di agenti chimici e le case sono costruite con pietre e ferro. A vederlo si direbbe che non vi sia nemmeno uno spiraglio da cui possa filtrare la materia molle delle stagioni. Ma di questa loro qualità le cose molli sanno bene come avvantaggiarsi, e infatti poi filtrano»<sup>52</sup>, dice nell'incipit, in una sorta di micro-narrazione che anticipa, figurativamente, quanto seguirà (o auspica che segua). Il quartiere è grigio e indifferente, «non lo sorvolano gli uccelli», bensì «aeroplani e aerostati, che con i soliti agenti chimici ci succhiano via la vita»<sup>53</sup>. La madre, poco alla volta, cercherà spiragli attraverso i quali entrare nella vita del proprio figlio impiegato in questo luogo all'apparenza così ostile.

Nel 1920, l'attuale Mitsubishi Estate Co., Ltd.<sup>54</sup> avviò la costruzione di un imponente edificio, il *Marunouchi building*, che fu terminato a febbraio del 1923. Il «*Marubiru*», com'è più familiarmente chiamato, subì danni relativamente superficiali durante il terremoto e, in seguito a una parziale ristrutturazione, riaprì nel 1926. L'edificio, il primo grattacielo per uffici del Giappone (aveva otto piani più uno sotterraneo), rivestiva un ruolo fondamentale in un quartiere che all'inizio degli anni venti contava oltre trentamila impiegati, la maggior parte dei quali pendolari<sup>55</sup>. Ricostruito, ampliato e dotato di una nuova struttura antisismica dopo il terremoto di Kōbe del 1995 (riaprì nel 2002)<sup>56</sup>, il Marubiru è ben presente nell'immaginario collettivo come simbolo del quartiere di Marunouchi e dello sviluppo economico di determinate fasi storiche.

Nella canzone, per esempio, Marunouchi è spesso usato come ambientazione e per evocare atmosfere specifiche. Il database della JASRAC, la Società giapponese per la tutela del diritto d'autore, contiene non meno di venti brani aventi nel titolo questo toponimo, e se tra gli anni venti e trenta si nota una chiara connotazione

<sup>51</sup> K. Okamoto, *Shōsetsu shū Marunouchi sōwa*, Tōkyō, Seinen shobō, 1939, p. 123.

<sup>52</sup> Ivi, p. 1.

<sup>53</sup> Ivi, p. 2.

<sup>54</sup> Vi è sempre stato uno stretto legame tra il Gruppo Mitsubishi e il quartiere di Marunouchi, come dimostra la pubblicazione da parte dell'azienda, nel 1929, di un volume che raccoglie mappe antiche e recenti del Marunouchi per celebrarne lo sviluppo e la ricostruzione dopo il sisma. La raccolta, che non era destinata alla vendita, conteneva inoltre una cronologia dei maggiori cambiamenti sopravvenuti negli ultimi tre secoli nei punti principali del quartiere, tra cui il Marubiru, la sede centrale della banca Mitsubishi, la redazione del quotidiano «*Asahi shinbun*» e altri. *Kozu yori mitaru Marunouchi*, a cura di Mitsubishi gōshigaisha jishobu, Tōkyō, Sanseidō, 1929.

<sup>55</sup> D.R. Ambaras, *Bad Youth: Juvenile Delinquency and the Politics of Everyday Life in Modern Japan*, Berkeley, University of California Press, 2006, p. 151. Ambaras sottolinea tra l'altro la presenza di donne nell'edificio – circa 700 delle 3500 che, nel 1924, lavoravano nel Marunouchi – che influenzò l'immaginazione di alcuni cronisti, i quali rappresentarono il Marubiru come un luogo di incontri romantici (rappresentazione cui sottendeva una visione negativa delle impiegate, ritenute elementi destabilizzanti nell'ambiente lavorativo).

<sup>56</sup> P. Chorus, *Japan: Using Developing Rights as Driver for Development*, in *New Instruments in Spatial Planning. An International Perspective on Non-Financial Compensation*, a cura di L. Janssen-Jansen, M. Spaans e M. van der Veen, Alblasterdam, IOS Press, 2008, p. 50.

romantica, con il passare del tempo l'immagine della zona cambia, fino ad arrivare ai toni ironici e dissacranti di *Marunouchi sadistic*, del 1999, in cui Sheena Ringo (n. 1978) usa il percorso della linea Marunouchi della metropolitana per mettere in evidenza contraddizioni e difetti della vita a Tōkyō dal punto di vista di una OL (*office lady*). L'associazione tra Marunouchi, e in particolare Marubiru, e romanticismo doveva invece essere particolarmente sentita dal compositore Saijō Yaso (1892-1970). In due canzoni da lui scritte rispettivamente con Nakayama Shinpei (1887-1952) e Ashikaga Ryūnosuke (nome d'arte di Hashimoto Kunihiko, 1904-1949), *Tōkyō kōshinkyoku* («Marcia di Tōkyō», 1929) e *Koi no Marubiru Marunouchi* («Marunouchi, Marubiru del mio cuore», 1931), ricorre il verso «Marubiru del mio cuore»<sup>57</sup>.

Anche nella letteratura ritroviamo numerosi riferimenti al Marubiru. Honda, il protagonista di *Akatsuki no tera* («Il tempio dell'alba», 1970), terzo romanzo della quadrilogia *Hōjō no umi* («Il mare della fertilità», 1965-1970) di Mishima Yukio, ha il suo ufficio proprio in quel palazzo<sup>58</sup>. In *Jinsei no tabi wo yuku* («Un viaggio chiamato vita», 2006) Yoshimoto Banana (n. 1964) lo porta a esempio, insieme al Roppongi Hills, di edificio moderno, bello ma carente in umanità, contrapposto a «semplici piazze e stradine con piccoli negozi» in cui è ancora possibile instaurare rapporti sani e sinceri<sup>59</sup>. Anche in *Tōkyō nikki* («Diario tokyoita», 1938), di Uchida Hyakken (1889-1971), il contrasto tra progresso e (mancanza di) umanità trova una rappresentazione allegorica nel Marubiru, o più precisamente nei dintorni, negli interstizi, persino nella sua assenza: il protagonista di uno dei suoi racconti, un giorno, sembra essere l'unico ad accorgersi che il grattacielo è sparito, ma con grande sollievo il giorno successivo lo ritrova al suo posto. L'autore sembra voler suggerire che il centro economico della città, razionale e ordinato, nasconde qualcosa di più oscuro, dunque umano. L'azione sovversiva di Uchida, scrive Di Nitto, consiste nel trasportare il fantastico e l'irrazionale all'interno della capitale moderna, emblema di progresso tecnologico, economico e militare, al fine di metterne in luce tutte le contraddizioni<sup>60</sup>.

Ma la rappresentazione più sentita, a tratti commossa, del quartiere e dell'edificio è con ogni probabilità quella che Takahama Kyoshi (1874-1959) ne fa in un saggio commissionato dal quotidiano «*Tōkyō nichichi shinbun*» nel 1927. Il saggio, che si intitola proprio *Marunouchi*, è parte di una antologia voluta dal quotidiano al fine di documentare la ricostruzione della capitale dopo il terremoto del 1923. Il titolo generale dell'antologia, che sarebbe stata poi pubblicata anche in volume, è *Dai Tōkyō hanjōki* («Cronache di prosperità della grande Tōkyō», 1927), e riprende la tradizione degli *hanjōki* o *hanjōkimono* (cronache di prosperità), un genere

<sup>57</sup> Su *Tōkyō kōshinkyoku* e la caratterizzazione della città nella musica di questi anni si veda P.M. Patterson, *Music and Words: Producing Popular Songs in Modern Japan, 1887-1952*, Lanham, Lexington Books, 2019, pp. 108-116.

<sup>58</sup> Y. Mishima, *Il tempio dell'alba*, traduzione di E. Ciccarella, in *Romanzi e racconti*, vol. II, a cura di M.T. Orsi, Milano, Mondadori, 2006, p. 1236.

<sup>59</sup> B. Yoshimoto, *Un viaggio chiamato vita*, traduzione di G.M. Follaco, Milano, Feltrinelli, 2010, p. 58.

<sup>60</sup> R. DiNitto, *Uchida Hyakken: A Critique of Modernity and Militarism in Prewar Japan*, Cambridge, Harvard University Asia Center, 2008, pp. 165-196.

di scrittura in prosa che raccontava la fioritura dei grandi centri urbani nell'epoca Tokugawa (1600-1868) e che ritornò in auge negli anni settanta del diciannovesimo secolo, proprio con la transizione da Edo a Tōkyō<sup>61</sup>. Sebbene gli *hanjōki* fossero solo in apparenza delle celebrazioni della fioritura della città e nascondessero anzi elementi di forte critica allo sviluppo urbano, *Dai Tōkyō hanjōki* nasce con il preciso intento di trasmettere una visione positiva di Tōkyō. In due sezioni, una dedicata ai quartieri più antichi e popolari (che furono anche quelli maggiormente colpiti dal terremoto) e l'altra alla zona più moderna, il cosiddetto Yamanote<sup>62</sup>, gli autori coinvolti sceglievano luoghi a loro particolarmente cari e li visitavano, mettendo per iscritto le proprie impressioni.

Takahama, conosciuto soprattutto come poeta, era uno dei principali collaboratori della rivista letteraria «Hototogisu» («Il cuculo»), fondata a Matsuyama da Yanagihara Kyokudō (1867-1957) nel 1897 e la cui figura più importante era stata quella di Masaoka Shiki (1867-1902). Nei primi mesi del 1923 la sede della redazione di «Hototogisu» fu spostata a Tōkyō, per la precisione all'interno del Marubiru, che era appena stato completato. L'edificio divenne dunque parte della vita quotidiana di Takahama, al punto che scelse di dedicare il contributo che gli era stato richiesto per *Dai Tōkyō hanjōki* proprio al quartiere degli affari, la «sua Marunouchi»<sup>63</sup>. Qui compie una singolare ibridazione nella costruzione della voce narrante che riflette la struttura stessa del testo: è inequivocabilmente Takahama a raccontare, sulla base dei ricordi, la realtà del quartiere, ma lo fa assumendo anche il punto di vista del forestiero giunto a Tōkyō dalla provincia<sup>64</sup>. Riesce, in questa maniera, a distaccarsi quanto basta dal dato reale per andare con l'immaginazione a un passato che non può ricordare, vale a dire quello dell'epoca Tokugawa, e a una proiezione futura della Tōkyō post-ricostruzione; guardandosi intorno nota i fabbricati provvisori che hanno sostituito gli edifici crollati e non ancora ricostruiti e prevede che dovrà passare del tempo prima di poter ammirare un nuovo Marunouchi, destinato, secondo lui, a trasformarsi in un quartiere pieno di edifici in stile «americano»<sup>65</sup>. Benché non spieghi nel dettaglio cosa ciò significhi, si può ragionevolmente supporre che si riferisca ai grattacieli. Takahama infatti cerca, nello spazio della città, le qualità tipiche di una capitale imperiale («teito-rashisa») e le individua proprio nella zona di Marunouchi e nel suo edificio simbolo, il Marubiru, che definisce «l'ingresso», il biglietto

<sup>61</sup> Sugli *hanjōki* moderni si veda E. Schulz, *Stadt-Diskurse in den «Aufzeichnungen über das Prosperieren von Tōkyō» (Tōkyō hanjō ki): Eine Gattung der topographischen Literatur Japans und ihre Bilder von Tōkyō (1832-1958)*, München, iudicium, 2004.

<sup>62</sup> Una lettura utile in relazione alle differenze tra città popolare, altrimenti detta «città bassa» (*shitamachi*) e città «alta», vale a dire lo Yamanote, resta E. Seidensticker, *Low City, High City. Tokyo from Edo to the Earthquake: how the shogun's ancient capital became a great modern city, 1867-1923*, Cambridge, Harvard University Press, 1991.

<sup>63</sup> K. Takahama, *Marunouchi*, in T. Shimazaki et al., *Dai Tōkyō hanjōki. Yamanote hen*, Tōkyō, Kōdansha, 2013, p. 45.

<sup>64</sup> Anche questo assumere la prospettiva del forestiero è, d'altronde, uno degli stilemi dello *hanjōki*.

<sup>65</sup> Takahama, *Marunouchi*, cit., p. 80.

da visita, di Tōkyō<sup>66</sup>. È ammaliato dalla vista dei grandi palazzi che sovrastano le strade del quartiere, affascinato dall'altezza. I tetti, in particolare, suscitano in lui interesse: osserva che la costruzione di tratti ferroviari sopraelevati ha determinato la necessità di prestare maggiore attenzione alle coperture degli edifici, poiché è possibile vederle dall'alto<sup>67</sup>.

Takahama descrive poi il quartiere visto dall'interno del Marubiru, e anche in questo caso assume una prospettiva ibrida ponendo in essere un gioco di dissolvenze tra la scena che ha realmente di fronte e un'immaginaria visione panoramica: racconta di stare guardando fuori dalla finestra di uno dei ristoranti presenti nel Marubiru e, soffermandosi sui palazzi che ha davanti, fantastica di stare invece vedendo su una vecchia mappa le antiche residenze dei *daimyō* che nell'epoca Tokugawa sorgevano numerose in quella zona<sup>68</sup>. Se il confronto tra ricordo del passato e osservazione della situazione attuale è una caratteristica ricorrente nei testi che compongono questa raccolta, lo scritto di Takahama introduce l'elemento ulteriore del rimando a un tempo in realtà mai vissuto e della previsione, o fantasticheria, riguardo al futuro.

## 5. Il terremoto del 1923, la ricostruzione, la rinascita

La fiducia di Takahama per il «suo» Marunouchi, che nonostante le difficoltà spera un giorno di veder rinascere con molti più edifici in stile americano è sicuramente diffusa nel Giappone post-terremoto del 1923, al punto che, ci ricorda Nakajima, si comincia a parlare di «fortuna della disgrazia», una «singolare idea [...] secondo cui Tokyo da ricostruire non sarebbe stata quella che aveva continuato a esistere dal periodo Edo, bensì una «nuova Tokyo» ideale, completamente nuova»<sup>69</sup>. Persino Tanizaki Jun'ichirō, soltanto un anno dopo la pubblicazione del summenzionato *In'ei raisan*, dove elogiava le architetture giapponesi tradizionali, con la sua consueta ironia confessò di aver provato gioia alla notizia del terremoto del Kantō, perché finalmente Tōkyō sarebbe diventata una città davvero moderna, e il riferimento a Parigi e New York e agli stili di vita europei e americani che il popolo giapponese avrebbe adottato lascia ben pochi dubbi in merito al significato dell'aggettivo

<sup>66</sup> *Ibid.*

<sup>67</sup> Già a partire dal 1884 era emerso che una delle necessità primarie per la vita della città e per il suo sviluppo economico era dotarla di un sistema capillare di trasporto su rotaia. Il governo individuò nel tratto tra Shinbashi, stazione di riferimento per il Marunouchi, e Ueno un corridoio cruciale e stabilì inoltre che sarebbero state costruite stazioni nei pressi di due ponti, il Kajibashi e il Manseibashi. La ferrovia, si legge nei documenti ufficiali, sarebbe stata sopraelevata, e come tale fu inaugurata sul finire dell'era Meiji. *Nihon kokuyū tetsudō hyakunenshi*, a cura di Nihon kokuyū tetsudō hyakunenshi sōsaishitsu shūshika, vol. 4, Tōkyō, Seizandō, 1997, p. 69.

<sup>68</sup> Takahama, *Marunouchi*, cit., p. 82.

<sup>69</sup> N. Nakajima e M. Ugo (trad.), *La ricostruzione postbellica e il paesaggio urbano storico di Tokyo*, in «Storia Urbana», cit., p. 134.

«moderno» in questo contesto<sup>70</sup>. Tanizaki scrive che al sollievo per essersi salvato e aver ricevuto notizie confortanti riguardo alla propria famiglia<sup>71</sup> si affiancò fin da subito un sentimento di euforia all'idea che la capitale avrebbe tratto giovamento da una ricostruzione radicale: «Ho sentito dire che San Francisco in dieci anni è stata ricostruita molto meglio di com'era prima: anche Tōkyō fra dieci anni rifiorirà. Allora l'intero paesaggio sarà coperto da palazzi altissimi come il Kaijō *biru*<sup>72</sup> e il Marubiru<sup>73</sup>. Il terremoto di San Francisco del 1906 era ben presente nella memoria dei giapponesi perché il Giappone aveva offerto il contributo più cospicuo, quasi 250.000 dollari, per la ricostruzione<sup>74</sup>. Oltre che per complesse ragioni legate ai rapporti diplomatici tra i due paesi<sup>75</sup>, la generosità del governo Meiji era dovuta anche al fatto che la città californiana ospitava una numerosa comunità giapponese<sup>76</sup>. Tanizaki è evidentemente informato su una ricostruzione che già nell'immediato si prevedeva avrebbe richiesto dieci anni<sup>77</sup>, anche se ne erano passati appena tre quando si cominciò a valutare positivamente gli sforzi fatti e, in alcuni casi, perfino a considerare concluso il processo<sup>78</sup>. L'autore auspica per Tōkyō, che fino a quel momento era stata per lui una città «caotica», piena soltanto di «fango, strade dissestate, confusione e freddezza dei rapporti umani»<sup>79</sup> un miglioramento paragonabile a quello della città californiana e una reale modernizzazione: «Il terremoto mi stava regalando la promessa di un rinnovamento nel paesaggio di Tōkyō, di un crogiolo di prodigi della modernità, tutto ciò che non speravo più di vedere nella mia vita. Quarantacinque anni di trasformazioni concentrati in una sola decade»<sup>80</sup>.

<sup>70</sup> J. Tanizaki, *Tōkyō wo omou*, in *Tanizaki Jun'ichirō zenshū*, vol. 21, Tōkyō, Chūō kōronsha, 1982, pp. 12-13.

<sup>71</sup> Al momento del terremoto l'autore si trovava a Hakone, una località di villeggiatura nella prefettura di Kanagawa, poco distante da Yokohama, dove viveva all'epoca, e da Tōkyō.

<sup>72</sup> Il Kaijō *biru*, abbreviazione di Tōkyō kaijō *building*, era stato completato nel 1918 sotto la direzione di Uchida Yoshikazu (1885-1972). Si trova anch'esso nel Marunouchi (nel 1930 vi fu costruito accanto un edificio annesso il cui progetto si deve a Naitō Tachū, lo stesso che avrebbe diretto i lavori per la Tōkyō Tower; tale edificio costituisce una rara eccezione alla regola che fissava in 100 *shaku* l'altezza massima per le nuove costruzioni, infatti il suo punto più elevato raggiunge i 110 *shaku*).

<sup>73</sup> Tanizaki, *Tōkyō wo omou*, cit., p. 13.

<sup>74</sup> *Foreign assistance to San Francisco during the 1906 Earthquake and Fire*, in *The Virtual Museum of the City of San Francisco*: [www.sfmuseum.org/hist11/foreignassistance.html](http://www.sfmuseum.org/hist11/foreignassistance.html) (ultimo accesso il 13 luglio 2019).

<sup>75</sup> M. Hatano e A. Imori, *Kantō daishinsai to nichibeī gaikō*, Tōkyō, Sōshisha, 1999, p. 151.

<sup>76</sup> Sulla comunità giapponese di San Francisco nel periodo della ricostruzione, con una comparazione con la comunità cinese, si veda K. Ueda, *1906 nen San Furanshisuko daijishingo no shinai ni okeru chūgokujin imin to nihonjin imin no komyuniti fukkō no hikaku*, in «Rekishigaku kenkyū», n. 943, 2016, pp. 33-38.

<sup>77</sup> C. Strupp, *Dealing with Disaster: The San Francisco Earthquake of 1906*, in *UC Berkeley: Institute of European Studies*, 2006: [escholarship.org/uc/item/9gd2v192](http://escholarship.org/uc/item/9gd2v192) (ultimo accesso il 13 luglio 2019).

<sup>78</sup> È noto, per esempio, il lavoro di R. Steele, *The City that is: The Story of the Rebuilding of San Francisco in Three Years*, San Francisco, A.M. Robertson, 1909.

<sup>79</sup> Tanizaki, *Tōkyō wo omou*, cit., p. 13.

<sup>80</sup> Ivi, p. 15.

Come suggerito anche negli scritti di Takahama e Tanizaki, dunque, il terremoto del 1923 è da considerarsi l'evento principale in una fase di ammodernamento che, secondo alcuni, è un punto di svolta nella storia urbana dell'intero Giappone e non soltanto di Tōkyō e gli altri centri del Kantō<sup>81</sup>. È innegabile, tuttavia, che fu proprio Tōkyō, all'indomani del terremoto e della ricostruzione, a subire i cambiamenti più significativi: Fisch ci ricorda che dopo il 1923, per esempio, la capitale si sostituì a Ōsaka come centro dello sviluppo industriale e ferroviario, trasformandosi in una moderna città di pendolari che vi giungevano dai quartieri residenziali suburbani e che favorirono a loro volta il potenziamento delle infrastrutture attraverso l'incremento della domanda<sup>82</sup>. Ma c'è di più: lo stato della città in ricostruzione e i nuovi modelli di vita urbana venutisi a determinare nella situazione contingente del post-terremoto ispirarono riflessioni inedite sui concetti stessi di «modernità» e di «rinnovamento», riflessioni strettamente legate alla dimensione quotidiana dell'abitante della città. Lo dimostrano tra l'altro le attività dell'architetto Kon Wajirō (1888-1973), che tra gli anni venti e trenta, ma soprattutto nei mesi successivi al sisma, osservò le abitudini dei tokyoitì delle aree più colpite, soffermandosi in particolare sulle *barakku*, le costruzioni temporanee in cui vivevano e lavoravano gli sfollati, ed elaborò una nuova teoria del moderno (*moderunorojio* o *kōgengaku*, traducibile come «modernologia», in opposizione a *kōkogaku*, «archeologia») come prodotto di circostanze attuali e in continua evoluzione<sup>83</sup>.

La portata di questo catastrofico, e in parte anche catartico, avvenimento nell'immaginazione dei contemporanei è intuibile dalla frequenza con cui ricorre nelle narrazioni, urbane e non, dei decenni successivi. Ne è un esempio un film del 1969 dal titolo *Chōkōsō no akebono* («Agli albori dei grattacieli») che per raccontare, in larga misura romanzandola, la costruzione del Kasumigaseki *biru*, parte proprio dal Grande terremoto del Kantō. La pellicola fu diretta dal regista Sekigawa Hideo (1908-1977) e prodotta dalla Tōei con il sostegno economico della Kajima, vale a dire l'impresa incaricata di costruire l'edificio, che investì somme senza precedenti nelle

<sup>81</sup> Louise Young ricorda infatti che nello stesso periodo si assistette a numerosi fenomeni collaterali, tra cui una significativa pianificazione urbana nel territorio di Ōsaka, la momentanea inversione dei flussi migratori interni e dunque il relativo spopolamento della capitale, la cosiddetta «crisi finanziaria Shōwa» iniziata nel 1927 proprio a causa dell'emissione di titoli a sostegno della ricostruzione. L. Young, *Beyond the Metropolis: Second Cities and Modern Life in Interwar Japan*, Berkeley, University of California Press, 2013, p. 196.

<sup>82</sup> M. Fisch, *An Anthropology of the Machine: Tokyo's Commuter Train Network*, Chicago, The University of Chicago Press, 2018, p. 32. È bene sottolineare, a tale proposito, che furono proprio le aree suburbane a registrare la crescita demografica maggiore dopo il terremoto del 1923. Prima di esso, la popolazione della capitale giapponese sfiorava i 2,2 milioni, le aree suburbane invece 1,2 milioni. Dopo un iniziale spopolamento, nel 1930 la città era ritornata a 2,1 milioni di abitanti, ma le aree suburbane avevano raggiunto addirittura i tre milioni. K. Harada, *Kisha kara densha e: shakaishiteki kansatsu*, Tōkyō, Nihon keizai hyōronsha, 1995, p. 175.

<sup>83</sup> *Moderunorojio: kōgengaku*, a cura di W. Kon e K. Yoshida, Tōkyō, Shun'yōdō, 1930. Per l'influenza della disciplina fondata da Kon e altri pensatori affini sulla vita e sulle arti dell'epoca si veda H. Harootunian, *Overcome by Modernity: History, Culture, and Community in Interwar Japan*, Princeton, Princeton University Press, 2000, pp. 95-118.

attività promozionali, acquistando un milione e mezzo di tagliandi in prevendita<sup>84</sup> e distribuendoli ai propri partner commerciali<sup>85</sup>. È proprio il paesaggio post-sismico della Tōkyō del 1923 a suscitare nel protagonista, un giovane studente di nome Furukawa e interpretato dall'attore Nakamura Nobuo (1908-1991)<sup>86</sup>, il desiderio di studiare le più avanzate tecniche di costruzione antisismica. In particolare, è la pagoda del Kan'eiji, un tempio del quartiere di Ueno, rimasta in piedi nonostante le forti scosse che hanno raso al suolo fabbricati anche più recenti, a colpire Furukawa, che intuisce che una struttura flessibile può conferire agli edifici maggiore resistenza ai terremoti. Il personaggio di Furukawa è ispirato a Mutō Kiyoshi (1903-1989)<sup>87</sup>, autore del progetto del Kasumigaseki *biru*. Come Mutō, Furukawa studia presso la prestigiosa Università di Tōkyō e ne diviene docente. Quarant'anni dopo il Grande terremoto del Kantō, quando è ormai un'autorità indiscussa in fatto di edilizia antisismica<sup>88</sup>, Furukawa/Mutō viene contattato dal presidente di una grande azienda (la Kajima), il quale è convinto che la costruzione di grattacieli sia la sola soluzione possibile al sovrappopolamento della capitale giapponese. La finzione coincide con la realtà, sebbene i primi grattacieli non fossero destinati a un uso residenziale. Furukawa/Mutō rinunciò dunque alla cattedra dell'Università di Tōkyō e assunse il ruolo di vicepresidente della Kajima *kensetsu*. Avrebbe inoltre contribuito, come ingegnere strutturale, alla costruzione dei più importanti edifici nella Tōkyō del dopoguerra, tra cui i già menzionati Keiō Plaza<sup>89</sup> e Tochō<sup>90</sup>.

<sup>84</sup> *Shijō saikō ichioku no sendenbi wo tsukatta Kajima*, in «Shūkan gendai», vol. XI, n. 20, 1969, p. 32.

<sup>85</sup> J. Quandt, *Kon Ichikawa*, Toronto, Cinematheque Ontario, 2001, p. 391.

<sup>86</sup> Nakamura Nobuo è conosciuto soprattutto per le sue interpretazioni di personaggi di film di Ozu Yasujiro (1903-1963) e Kurosawa Akira (1910-1998) tra cui *Ikiru* («Vivere», 1952; Kurosawa), *Tōkyō monogatari* («Viaggio a Tōkyō», 1953; Ozu), *Kumonosujō* («Il trono di sangue», 1957; Kurosawa), *Akibiyori* («Tardo autunno», 1960; Ozu), *Sanma no aji* («Il gusto del sakè», 1962; Ozu), *Tengoku to jigoku* («Anatomia di un rapimento», 1963; Kurosawa) e altri. Ha inoltre recitato nella prima messa in scena del dramma *Rokumeikan* di Mishima, al Dai-ichi Seimei Hall di Tōkyō, dal 27 novembre al 9 dicembre del 1956. La scelta di un attore di primo piano come Nakamura, insieme con gli sforzi fatti per promuovere il film, è indicativa della portata di questo progetto e delle aspettative che la Kajima vi riponeva.

<sup>87</sup> J. Penzien e G.W. Housner, *Kiyoshi Muto. 1903-1989*, in *Memorial Tributes*, a cura di National Academy of Engineering, vol. 6, Washington, National Academy Press, 1993, p. 139.

<sup>88</sup> Uno degli studi principali di Mutō, *Tekkin konkurito kōzōbutsu no sosei sekkei*, del 1964, è stato tradotto in inglese l'anno successivo con il titolo *Seismic analysis of reinforced concrete buildings* e in italiano nel 1982. K. Mutō e E. Modica (trad.), *Analisi sismica delle costruzioni in cemento armato*, Palermo, Libreria Dario Flaccovio editrice, 1982. Al medesimo editore si deve inoltre la pubblicazione di K. Muto e E. Modica (trad.), *Analisi della progettazione antisismica degli edifici*, Palermo, Libreria Dario Flaccovio editrice, 1983.

<sup>89</sup> K. Mutō et al., *Keiō puraza boteru no kōzō kaiseki (dai ichi bu kōzō)*, in «Gakujutsu kenkyū happyōkai kōgaishū. Kōzōkei», n. 40, 1969, pp. 89-92.

<sup>90</sup> Id., *Tōkyō tochōsba taishinbeki no jikkenteki kenkyū-sōron: tekkotsu tekkin konkurito taishinbeki mokei shiken no sekkei no ōyō*, in «Nihon kenchikugakkai kenkyū hōkoku», n. 26, 1954, pp. 1-4.

Il Kasumigaseki *biru* fu il primo grattacielo con struttura antisismica mai costruito nella capitale, e diventò presto un'icona. Completato in soli tre anni, dal 1965 al 1968, era alto 147 metri, ben oltre il vecchio limite dei 100 *shaku*<sup>91</sup>, e contava trentasei piani di uffici, sale per eventi e ristoranti. Prima di *Chōkōsō no akebono*, la Kajima aveva prodotto un documentario a colori girato in 35 mm, della durata di 44 minuti, per la regia di Iwasa Ujitoshi (1911-1978), nel quale si ripercorreva la storia dell'ideazione, progettazione e costruzione del grattacielo. Il documentario, intitolato *Chōkōsō Kasumigaseki biru* («Il grattacielo Kasumigaseki», 1968), è preciso nella descrizione dei singoli passaggi, ricorre sovente a un lessico specialistico che nondimeno provvede a spiegare per renderlo comprensibile anche ai meno pratici del campo, fa uso di grafici e disegni, ma soprattutto inserisce la costruzione dell'edificio in una narrazione specifica: quella della città sovrappopolata e cementificata, in cui non vi è praticamente più spazio per nuove costruzioni a dispetto della necessità di edifici. Una delle prime sequenze del documentario è una ripresa dall'alto accompagnata da una voce fuori campo che commenta il paesaggio mentre scorre sullo schermo:

A Tōkyō gli edifici riempiono l'intera superficie dei rispettivi lotti e sono attaccati l'uno all'altro al punto da impedire qualsiasi movimento. Lotti triangolari sono occupati fino all'ultimo centimetro da edifici triangolari attaccati alla strada. Nei lotti stretti e lunghi vi sono edifici stretti e lunghi attaccati anch'essi alla strada, da un lato, e dall'altro agli edifici attigui, con i quali sembrano fare a gara<sup>92</sup>.

L'intero documentario evidenzia la natura rivoluzionaria del progetto, l'uso di tecnologie all'avanguardia e il cospicuo investimento di denaro, sforzi e competenze a sostegno di un'iniziativa da cui l'intera popolazione della capitale trarrà beneficio. Nel finale, dopo una nuova panoramica in cui il Kasumigaseki *biru* spicca tra gli edifici molto più bassi, ponendosi così al centro dello *skyline*, la voce narrante ne passa in rassegna le caratteristiche principali rimarcandone soprattutto l'altezza e la leggerezza della struttura (e ricorrendo, è opportuno sottolinearlo, all'icona per eccellenza della cultura giapponese: «Incredibile a dirsi, ma questo edificio, i cui pilastri, posti l'uno sopra l'altro, raggiungerebbero un'altezza pari a quattro montagne come il Fuji, ha un peso non dissimile da quello di un palazzo di dieci piani»), quindi conclude: «E così l'architettura giapponese ha scritto una nuova pagina della propria storia, ha imboccato una direzione ben precisa verso l'ammodernamento dello spazio urbano. È iniziata l'era dei grattacieli»<sup>93</sup>.

<sup>91</sup> Il progetto iniziale prevedeva un edificio di soli 9 piani, ma la revisione della Legge urbanistica del 1961 cancellò il limite di altezza precedentemente fissato e anche il progetto fu modificato.

<sup>92</sup> *Chōkōsō Kasumigaseki biru*, diretto da U. Iwasa, Tōkyō, Nihon gijutsu eigasha, 1968. Film.

<sup>93</sup> *Ibid.*



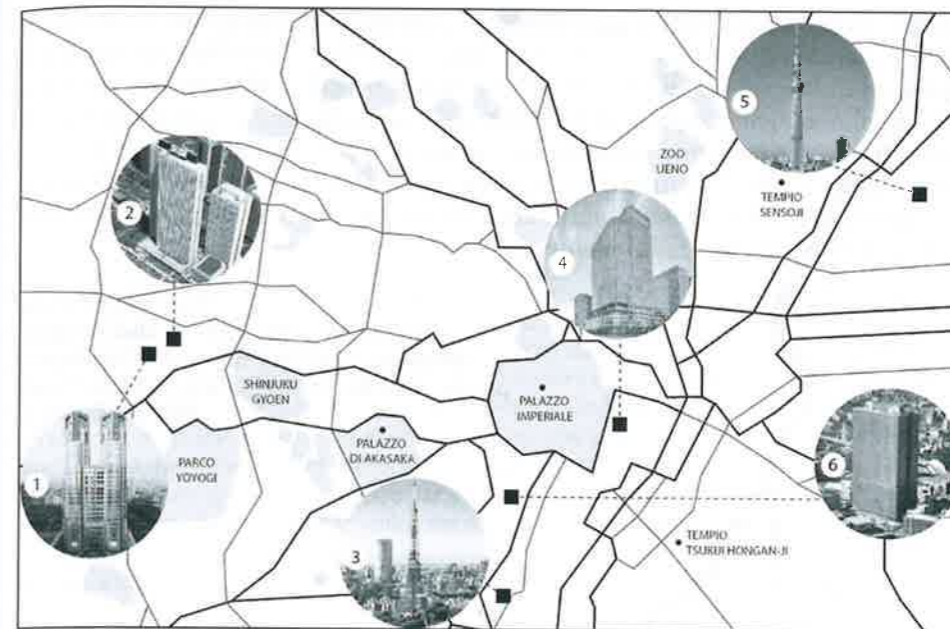
## 6. Conclusioni

Al di là della retorica del progresso evocata nei contenuti, nell'impostazione e nel tono celebrativo della narrazione, c'è da dire che la voce fuori campo del documentario voluto dalla Kajima non esagerava. Il Kasumigaseki biru fu seguito da una lunga serie di grattacieli che, in pochi anni, modificarono radicalmente il paesaggio tokyoita. Carola Hein, dopo aver ripercorso le numerose catastrofi che nel corso dei secoli hanno colpito Edo e poi Tōkyō, ha osservato che solo nel dopoguerra, e in seguito a una catastrofe senza precedenti come quella dello sgancio dell'atomica, la capitale ha cessato di essere vista come l'«archetipo del trauma nello spazio urbano», sostituita appunto da Hiroshima; questo cambio di prospettiva diventò evidente proprio negli anni settanta, quando Tōkyō si apprestava ad acquisire una dimensione globale<sup>94</sup>. E la sfida dell'altezza, in questo processo, ha giocato un ruolo cruciale. Nel 1971, come si è visto, fu la volta del Keiō Plaza, ma già un anno prima era stato completato il *Sekai bōeki sentā biru*, noto anche con la denominazione inglese di *World Trade Center*, nel quartiere di Hamamatsuchō (40 piani per 163 metri di altezza). Poi ci sarebbero stati lo *Shinjuku Mitsui biru* (55 piani, 212 metri) nel 1974 e il *Sunshine 60* a Ikebukuro (60 piani, poco meno di 240 metri)<sup>95</sup> nel 1978, ancora oggi particolarmente popolare tra i visitatori per i negozi e gli spazi ricreativi ma soprattutto per il suo osservatorio da dove, nelle giornate di bel tempo, è possibile intravedere la cima del Monte Fuji in lontananza. Tutti questi edifici, nel corso degli anni, si sono passati lo scettro di più alto della città e, spesso, dell'intero Giappone. Le innovazioni nella tecnica delle costruzioni, in un paese così soggetto a eventi sismici, non smettono di affascinare la popolazione, e anche dopo che un edificio è stato superato in altezza, perdendo in parte la propria eccezionalità, lo *status* di icona tende a resistere. La sfida che strutture come il Ryōunkaku, il Marubiru e il Kasumigaseki biru hanno rappresentato nelle rispettive epoche non si risolve soltanto in una «gara di altezze». Lo dimostra per esempio un episodio della serie di documentari *Project X – Challengers* della NHK<sup>96</sup> dedicato proprio alla costruzione del Kasumigaseki biru e andato in onda nei primi anni duemila, gli stessi in cui la nostalgia dell'epoca Shōwa aveva trasformato la Tōkyō Tower con i suoi 333 metri in un simbolo del passato, e si cominciava a parlare della nuova torre, i cui 634 metri corrispondono a un'altezza pari a oltre quattro volte quella del grattacielo del 1968. Ciononostante, il Kasumigaseki biru e tutti gli altri edifici rappresentano tappe fon-

<sup>94</sup> C. Hein, *Resilient Tokyo. Disaster and Transformation in the Japanese City*, in *The Resilient City: How Modern Cities Recover from Disaster*, a cura di L.J. Vale e T.J. Campanella, Oxford, Oxford University Press, 2005, p. 227.

<sup>95</sup> Val la pena di ricordare che al Keiō Plaza e al World Trade Center, come pure al Sunshine City, cioè il complesso di edifici di cui fa parte anche il Sunshine 60, ha collaborato Kaku Morin (1920-2012), pronuncia giapponese di Kuo Mao-lin, importante architetto nato a Taiwan sotto l'occupazione giapponese, allievo di Kishida Hideto (1899-1966).

<sup>96</sup> Acronimo di Nippon hōsō kyōkai, è l'emittente radiotelevisiva pubblica. Il titolo del documentario in giapponese è *Purojekuto X – Chōsenshatachi*. La traduzione in inglese è in realtà il sottotitolo.



1. Tōkyō-to chōsha (1990); 2. Keiō Plaza (1971); 3. Tōkyō Tower (1958); 4. Marunouchi building (1923); 5. Tōkyō Sky Tree (2012); 6. Kasumigaseki biru (1968).

damentali nella lunga strada che, intrapresa alla fine dell'Ottocento, conduce fino agli albori dell'era Reiwa, a pochi mesi dall'apertura di nuovi Giochi olimpici<sup>97</sup> che stanno modificando ancora una volta il paesaggio della capitale.

Oggi Tōkyō è disseminata di gru. I cantieri sono ovunque, nascosti negli interstizi di un tessuto urbano che la voce narrante di *Chōkōsō Kasumigaseki biru* dichiarava saturo già sul finire degli anni sessanta, ma che in quei fotogrammi, visti a distanza di cinquant'anni, appare invece ancora provvisto di numerosi spazi liberi.

In *Ore giapponesi*, il già citato Maraini intravedeva per Tōkyō un avvenire di metropoli<sup>98</sup> e il tempo gli ha dato ragione. La città si è sviluppata in altezza, come si è visto, ma anche in ampiezza, andando a occupare, con case e uffici, aree che in passato erano state rurali, disabitate o impraticabili. Nel corso dei decenni lo

<sup>97</sup> Sulle iniziative di riqualificazione urbana intraprese in vista delle Olimpiadi del 2020 si vedano, tra l'altro, M. Maruyama, *2020nen Tōkyō orinpikku, pararinpikku to 'tosbin kaiki'*, in «Taiiku, supotsu keieigaku kenkyū», vol. XXX, n. 1, 2017, pp. 23-25 e Y. Aoyama, *Orinpikku to toshi: 2020nen Tōkyō orinpikku to machizukuri*, in «Nihon fudōsan gakkaiishi», vol. XXVIII, n. 1, 2014, pp. 42-48.

<sup>98</sup> Maraini, *Ore giapponesi*, cit., p. 72.

sviluppo urbano della capitale giapponese ha ridisegnato confini e linee di demarcazione, rimesso in discussione i concetti di centro e periferia, annullato ogni primato raggiunto e oltrepassato ciascun punto di arrivo. Per ogni edificio se ne è costruito uno più alto, a ogni capolinea si è aggiunta una stazione, fino a creare una rete di trasporti che, virtualmente, non conosce soluzione di continuità. Forse è proprio questo moltiplicarsi di centri e di sfide, questa estensione di linee, di spazi, di tempi a ispirare la narrazione inesauribile di una città cui da oltre centocinquant'anni danno voce e corpo le sue infinite rappresentazioni.

Gala Maria Follaco  
Dipartimento Asia, Africa e Mediterraneo  
Università degli Studi di Napoli «L'Orientale»  
piazza S. Domenico Maggiore 12 – I-80134 Napoli  
gfollaco@unior.it

## Simboli della modernità verticale

### Il paesaggio culturale di Milano dagli inizi del Novecento al Pirellone

Barbara Bracco

**Symbols of Vertical Modernity: The Cultural Landscape of Milan from the Early Twentieth Century to the Pirellone.** The essay illustrates the history of the main skyscrapers in Milan from the late 1800s to the second half of the last century. The author reconstructs this long-term story from different points of view. In addition to the history of the projects, particular attention is paid to the political and public debate on the vertical city and to the role of icon that Palazzo Pirelli took on in the years of the economic boom. Literature and cinema have told the urban and cultural transformation of the city as its «modernist perversions». But to give to Milan and Pirellone the role of national and popular symbol of the conquest of economy prosperity and modernity were the postcards to which the author dedicates the last part of this contribution.

**Keywords:** Milan; Urban Transformation; Skyscrapers; Pirellone; Postcards.

Quanto più è spiritualmente elevato, tanto più l'uomo misura le meschinità del mondo e la caducità delle cose. Bastano i centodiciassette metri del grattacielo Pirelli. Ed ecco che la grande Milano, in fondo abbastanza orgogliosa della sua grandezza benché non possa ancora vantare sei o sette milioni di abitanti, viene crudelmente ridimensionata. Ci si aspettava che il panorama dei tetti, delle terrazze, delle torri, delle ciminiere si perdesse all'orizzonte, nelle estreme caligini. No. Breve appare la giungla d'asfalto. Si guarda da una parte e dall'altra, subito lì è il verde dei prati fabbricabili. Io, che per averci vissuto oramai sessantatre anni, mi considero milanese, sono rimasto mortificato (D. Buzzati, *Piccole storie del grattacielo*, in «Pirelli. Rivista d'informazione e di tecnica», n. 9-10, settembre-ottobre 1970, p. 32).

Le favole hanno di solito un *incipit* rassicurante. Non in questo caso perché, per raccontare il «c'era una volta» della «fiaba verticale» di Milano, dei suoi grattacieli e di Palazzo Pirelli in particolare, si deve iniziare da una ferita, una gigantesca ferita. È quella prodotta dall'impatto provocato il 18 aprile 2002 da un piccolo aeroplano di un imprenditore italo-svizzero che, per un incredibile errore, andò a schiantarsi al 26° piano del grattacielo di Milano. Non di un 11 settembre italiano si era trattato ma, come si comprese per fortuna rapidamente, «solo» di un tragico incidente. La spaventosa voragine non aprì per fortuna una nuova stagione terroristica e non riuscì neanche a spegnere l'incantesimo di un grattacielo che era stato – scriveva Vergani il giorno dopo – «vissuto come il traguardo di una lunga, vincente corsa di riscatto, come il suggello di un embrionale benessere, ap-

pena raggiunto»<sup>1</sup>. Anzi, proprio grazie alla paura per le conseguenze politiche che l'atto terroristico avrebbe potuto scatenare, in fondo – per una tragica ironia – si confermava il carattere iconico del Pirellone, «la nostra Acropoli» scriveva Giorgio Bocca<sup>2</sup>. Quale simbolo più denso della «modernità italiana» avrebbe potuto essere colpito dalla strategia terroristica se non l'edificio che aveva condensato in sé il miracolo economico, la trasformazione economica, sociale e culturale del Paese? Non è un caso se, a differenza di altri palazzi lasciati in stato di abbandono per lungo tempo, solo due anni vennero impiegati per il ripristino dell'edificio e tre perché il Consiglio regionale della Lombardia (proprietario dell'intero palazzo dal 1978) tornasse a tenere lì le sue sessioni di lavoro. E forse ancora più significativa è stata la scelta di optare per il restauro della facciata così come era prima dell'incidente e non per il suo rifacimento integrale; nonostante i costi molto elevati, si preferì affrontare un ripristino – tecnicamente complesso ed economicamente oneroso – del «moderno»<sup>3</sup>. Di un moderno che è stato ed è punto di riferimento urbano e culturale anche a livello nazionale.

Per assurgere a simbolo di Milano e in fondo dell'Italia moderna, la Torre di Gio Ponti avrebbe dovuto farne molta di strada ed è quello che ci ripromettiamo di ripercorrere in questo saggio. Partendo innanzitutto dalla sua pre-istoria e cioè dal dibattito sulla ridefinizione urbanistica e architettonica di Milano che prese avvio tra la fine del XIX e gli inizi del secolo successivo e nel quale ovviamente si rispecchiavano non solo le discussioni, talvolta le polemiche come vedremo molto aspre, tra architetti, ingegneri, urbanisti, insomma tra gli specialisti, ma anche il contesto sociale, politico e culturale del capoluogo lombardo e di un intero Paese. La città verticale immaginata, sognata o contrastata del primo '900 avrebbe dato luogo tra le due guerre alle prime prove di edifici alti a Milano. Ed è su questo secondo punto che il saggio cercherà di far luce ripercorrendo le vicende delle imprese edilizie più importanti nello spazio urbano milanese. La terza parte di questo excursus – che non ha ovviamente la pretesa di esaurire il tema enorme del rapporto tra il grattacielo, la città e le trasformazioni novecentesche – sarà invece dedicata alle sfide più importanti del secondo dopoguerra, quando tra la metà degli anni '50 e i primi '60 Milano reinventò la sua modernità con l'inaugurazione nel 1958 della Torre Velasca e il 4 aprile del 1960, esattamente sessant'anni fa, del più alto grattacielo in cemento armato d'Europa (almeno fino al 1966), Palazzo Pirelli appunto. Ma il contributo più importante – e sperabilmente originale – è contenuto nell'ultima parte, dedicata al ruolo simbolico di questo edificio nell'immaginario popolare. Oltre alla letteratura e soprattutto alle molte citazioni cinematografiche, una fonte interessante si

<sup>1</sup> G. Vergani, *Quella «fiaba verticale» simbolo del lavoro. Così chiamò il grattacielo lo scrittore Bianciardi. Ma per tutti divenne subito il «Pirellone»*, in «Corriere della Sera», 19 aprile 2002. L'incidente provocò la morte del pilota e di due donne e il ferimento di 30 persone.

<sup>2</sup> G. Bocca, *Il simbolo degli anni del boom*, in «la Repubblica», 19 aprile 2002.

<sup>3</sup> Il restauro fu affidato a Renato Saro Group e Corvino Multari Architetti Associati. I lavori per il ripristino dell'edificio hanno ottenuto nel 2006 il Premio Speciale per il Restauro della Medaglia d'oro all'Architettura (cfr. A. Colombo, *Le età del Grattacielo*, in *Le età del Grattacielo. Il «Pirelli» a sessant'anni dalla posa della prima pietra*, a cura di A. Colombo, La Triennale di Milano, Sagep Editori, 2016, p. 22).

è rivelata quella delle cartoline postali; sì quei cartoncini rettangolari e illustrati, ai giorni d'oggi passati un po' di moda, che hanno veicolato per oltre un secolo l'immagine di luoghi, delle loro rappresentazioni turistiche e delle proiezioni sociali e culturali che li hanno resi celebri. Quelle di Milano, a partire dai primi anni '60, diffusero una figurazione *pop* di una città moderna, la più moderna tra quelle del nostro Paese che, accanto alla fotografia del Duomo, dei navigli o di altri scorci caratteristici o folklorici, poteva sfoggiare grattacieli anzi il grattacielo, quello che per i milanesi sarebbe diventato sin dal suo esordio nello skyline meneghino il Pirellone<sup>4</sup>.

## 1. «Umida» e «scura». La Milano post-risorgimentale

«Umida» e «scura» furono gli aggettivi più usati da Giovanni Verga nella sua raccolta di racconti dedicati a Milano, *Per le vie*. Il confronto forse inconsapevole con il paesaggio d'origine dello scrittore siciliano ebbe certamente il suo peso, ma lo sguardo di Verga (che a Milano visse per vent'anni) non sbagliava; nonostante le prime cartoline privilegiassero una messa in posa ariosa e austera della città, il capoluogo lombardo si presentava nei primi due decenni post-unitari come un agglomerato urbano denso e basso, un reticolo assai fitto di vie buie, spesso malsane. Solo con la prima versione del piano Beruto approvato in Consiglio Comunale nel 1886 (con relatore Giovanni Battista Pirelli) e la sistemazione di alcuni quartieri venne avviata una riorganizzazione urbanistica che nel corso dei decenni successivi non si è mai fermata. Una città in perenne evoluzione che, tra gli anni '90 dell'800 e la Grande guerra, avrebbe visto la sua prima grande trasformazione. Il piano di demolizioni soprattutto nella zona del centro caratterizzata da una alta densità abitativa, la costruzione entro la cerchia dei navigli (al posto degli edifici bassi e spesso insalubri) di prestigiose residenze e di fabbricati destinati alle febbrili attività economiche di quella che stava diventando la città-motore del primo decollo industriale del Paese e, infine, lo sviluppo spesso disordinato delle periferie popolate dalle maestranze che incominciavano ad affluire a Milano, disegnarono i tratti di una città che non solo avrebbe visto nell'arco di un trentennio triplicare i suoi duecentomila abitanti (tanti erano i milanesi negli anni '80 dell'800) ma anche e soprattutto cambiare il suo profilo in metropoli vera e propria. Da centro urbano angusto, Milano si andò trasformando in città del XX secolo e cercò la sua riqualificazione in una nuova spazialità, cioè maggior respiro tra gli edifici e una verticalità mai osata prima. Nulla di particolarmente ardito, naturalmente, in una città dai gusti sostanzialmente

<sup>4</sup> La letteratura sulla storia di Milano e della sua trasformazione urbanistica è sconfinata. Per uno sguardo complessivo degli edifici più rappresentativi della città si veda S. Mazza, G. Gramigna, *Milano. Un secolo di architettura milanese*, Milano, Hoepli, 2015. Per un quadro d'insieme utili i volumi pubblicati da Cariplo negli anni '90 e in particolare: *Milano nell'unità nazionale 1860-1898*, a cura di G. Rumi, A.C. Buratti e A. Cova, Milano, Cariplo, 1991; *Milano durante il fascismo, 1922-1945*, a cura di G. Rumi, V. Vercelloni e A. Cova, Milano, Cariplo, 1994; *Milano ricostruisce, 1945-1954*, a cura di G. Rumi, A.C. Buratti e A. Cova, Milano, Cariplo, 1990.

conservatori, ma abbastanza audace da azzardare palazzi di quattro cinque, talvolta sei piani e sufficiente a far immaginare soluzioni sempre più coraggiose, talvolta ad accendere fantasie urbane al limite del possibile. In una Milano, ormai capitale economica e palcoscenico delle avanguardie artistiche, la verticalità diventò infatti ai primi del secolo uno o forse il punto centrale di una ricerca che è al contempo urbanistica, politica e culturale. Emblematico di questa «sfida al cielo» (e alle resistenze contro di essa) è il dibattito che si accese in Consiglio comunale e sui giornali a proposito di un progetto presentato all'autorità municipale nell'estate del 1910 dall'ingegnere Achille Manfredini; la costruzione di uno *skyscraper*, un «grattanuvoles» di 48,95 metri, in piazza San Giovanni in Conca (oggi piazza Missori) destinato a ospitare attività commerciali<sup>5</sup>. Regolamento alla mano (che pure non impediva la costruzione di palazzi alti anche in centro), la commissione edilizia del Comune lo bocciò con motivazioni che ben presto oltrepassarono i confini istituzionali diventando materia di discussione pubblica sui giornali. A parte le ragioni di carattere igienico-sanitario, e cioè il sospetto che un edificio alto potesse togliere luce a quelli vicini, il punto centrale era costituito dal danno estetico. Luca Beltrami, tra i più ostili alla trasformazione verticale di Milano, arrivò a immaginare una «Milano barbara», dove sarebbe stato possibile ogni «violazione dell'estetica, del buon senso e anche della semplice decenza»<sup>6</sup>. Lo «sconcio, gabellato come esponente di superiorità assoluta»<sup>7</sup> era in fondo solo il riflesso di una mania americana per gli edifici alti, una «americanata»<sup>8</sup>, su cui il Corriere tornò più volte a far riflettere i suoi lettori<sup>9</sup>. Non mancarono tuttavia voci a favore dei grattanuvoles come quella dell'architetto Luigi Broggi che invitava a non escludere

a priori che anche in un edificio a molteplici piani si possano trovare forme e linee che rispondano a un concetto d'estetica; sarà un'estetica nuova e anche noi dovremo rinnovarci un po' il cervello per giudicarla, ma sarà l'estetica dell'edificio caratteristico della nostra epoca. Perché dobbiamo pensare che faremo delle cose brutte come si fanno in America? Non dimentichiamo che laggiù l'assenza del bello domina non solo nei «grattanuvoles», ma anche negli edifici di altezza comune; è una caratteristica del paese. Da noi è un'altra cosa – siamo nel paese della bellezza –: non dobbiamo quindi disperare di dar forma gradevole a un edificio che potrà eventualmente essere una specie di esponente della superiorità assoluta di Milano nella vita intensa della sua febbrile e sana attività<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> Sul dibattito milanese si veda G. D'Amia, *I primi «grattanuvoles» milanesi: un esordio contrastato*, in *Grattanuvoles. Un secolo di grattacieli a Milano*, a cura di A. Coppa e L. Tenconi, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2015, pp. 37-51.

<sup>6</sup> *Milano barbara*, in «Corriere della Sera», 26 novembre 1910.

<sup>7</sup> *Ibid.*

<sup>8</sup> *Il primo «sky-scraper» di Milano*, in «Corriere della Sera», 28 ottobre 1910.

<sup>9</sup> Si vedano gli articoli del corrispondente da New York, Felice Ferrero: *Il cardine dell'universo*, in «Corriere della Sera», 5 dicembre 1910 e *La città ipertrofica*, in «Corriere della Sera», 3 maggio 1912.

<sup>10</sup> *In difesa dei «grattanuvoles»*, in «Corriere della Sera», 6 novembre 1910. Si veda la replica di Beltrami: *La questione dei «grattacieli»*, in «Corriere della Sera», 7 novembre 1910. Il problema non era tanto la bellezza dell'edificio in sé ma la mancata armonia con il contesto: «L'edificio per

Alla voce di Beltrami e Broggi, si sarebbero aggiunte quelle di altri architetti e ingegneri, passati attraverso l'esperienza assai formativa dell'Esposizione internazionale del Sempione del 1906 e ormai affermati professionisti della Milano in pieno sviluppo economico e urbanistico; come quella di Giuseppe Sommaruga, che con Broggi condivise molti progetti di Liberty milanese e le sue aperture alla verticalità, e che esercitò grande influenza sulla generazione di giovani architetti che si stava affacciando sulla scena negli anni immediatamente precedenti alla Grande guerra. Prima tra tutti Antonio Sant'Elia, vero *enfant prodige* del disegno italiano e punto di svolta di una progettazione culturale che ormai guardava al grattacielo come alla «soglia dell'urbanità» e della modernità<sup>11</sup>.

Sulla scena milanese, crocevia delle avanguardie artistiche, con il giovane architetto comasco prendevano infatti forma le fantasie urbanistiche più ardite: pur destinate a essere – per la prematura scomparsa dell'artista – solo un formidabile esercizio stilistico, le sue tavole presentate alla mostra «Nuove Tendenze» nel 1914, e intitolate *Città Nuova*, rappresentarono una vera e propria rivoluzione dell'urbanistica moderna. Affollata da edifici altissimi e costruita su più livelli, con strade e collegamenti ferroviari avveniristici, la città assumeva il volto di una creatura fantastica, radicalmente nuova. «Dopo il '700 non è più esistita nessuna architettura» sosteneva D'Elia nel suo *Manifesto della Architettura futurista* dell'estate 1914;

non si tratta di trovare nuove sagome, nuove marginature di finestre e di porte, di sostituire colonne, pilastri, mensole con cariatidi, mosconi, rane [...] ma di creare di sana pianta la casa futurista, di costruirla con ogni risorsa della scienza e della tecnica, appagando signorilmente ogni esigenza del nostro costume e del nostro spirito, calpestando quanto è grottesco, pesante e antitetico con noi (tradizione, stile, estetica, proporzione) determinando nuove forme, nuove linee, una nuova armonia di profili e di volumi, un'architettura che abbia la sua ragione d'essere solo nelle condizioni speciali della vita moderna, e la sua rispondenza come valore estetico nella nostra sensibilità. Quest'architettura non può essere soggetta e nessuna legge di continuità storica. Deve essere nuova come è nuovo il nostro stato d'animo<sup>12</sup>.

Con le sue megalopoli, D'Elia – che sarebbe morto sul fronte del Carso nel 1916 – raccoglieva la sfida alla verticalità e alla modernità osservando da vicino le trasformazioni – reali – del capoluogo lombardo della città negli anni a cavallo della guerra; lo sviluppo talvolta disordinato delle periferie, i nuovi (e spesso eleganti) edifici del centro, la costruzione di nuove linee ferroviarie e di impianti industriali

quanto fosse una bella cosa in sé stessa, costituirebbe uno sconcio per tutto l'ambiente, a quel modo che i capelli di donna così interessanti al loro posto, non mi piacciono nella minestra».

<sup>11</sup> C. Bolognesi, *Rappresentare l'urbanità: la torre, il grattacielo*, in *Grattanuvoles. Un secolo di grattacieli a Milano*, cit., p. 29.

<sup>12</sup> Sul testo presentato alla mostra milanese e il manifesto dell'architettura futurista si veda A. Longatti, *L'ipotetica megalopoli di Antonio Sant'Elia*, in *Grattanuvoles. Un secolo di grattacieli a Milano*, cit., pp. 83-91. Anche E. Da Costa Meyer, *Antonio Sant'Elia: la città nuova*, in *La città nuova oltre Sant'Elia. 1913 cento anni di visioni urbane 2013*, a cura di M. De Michelis, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2013, pp. 29-33.

stavano trasformando Milano e la predisponavano a essere lo scenario ideale per ogni fantasia architettonica e urbanistica. Come Umberto Boccioni con la sua *Città che sale* e prima di Mario Sironi con i suoi paesaggi urbani, con D'Elia si affermava definitivamente un'idea di Milano come luogo della sperimentazione, di volumi e soprattutto di inedite altezze. Una sfida al cielo che non aveva solo un'implicazione culturale ma anche politica. Non è infatti un caso che all'ennesima rimostranza del consigliere comunale Giovanni Beltrami contro la costruzione di un edificio alto, Benito Mussolini dalle pagine del «Popolo d'Italia» dichiarasse tutto il suo amore per i grattacieli: «Io sono per il grattacielo, per i grattacieli; io sono per un intero quartiere di grattacieli». Usando un argomento fatto proprio qualche anno più tardi da Gio Ponti, il direttore si chiedeva «perché Milano non dovrebbe battere il record dell'altezza delle case? Se Milano dovesse conservare una sua linea estetica o panoramica, comprenderei le trepidazioni degli amici dell'arte e del comm. Beltrami [...] Ma Milano non ha un fiume, non ha un colle, non ha un lago, non ha... il mare [...] Dal punto di vista "panoramico" Milano è la città più "piatta" del mondo». Prenotando «sin d'ora un appartamento al settantacinquesimo piano»<sup>13</sup>, della tenzone urbanistica Mussolini coglieva chiaramente le implicazioni politiche; sostenere, cavalcare e dominare il vortice della modernità non era solo una questione per urbanisti e architetti ma il centro della battaglia novecentesca. Qualche anno più tardi, da Presidente del Consiglio, scrivendo a Giulio Ulisse Arata a proposito del contestato progetto per il Palazzo Körner, tornò sul tema scagliandosi contro il «filisteismo murale che a Milano, città senza panorami, ha meno che altrove ragione d'essere. Sempre più in alto deve essere la divisa potente dei costruttori moderni invece di continuare a deturpare i sobborghi milanesi con quella ridicola distesa di consigliere che umiliano gli uomini»<sup>14</sup>.

## 2. Nuovi spazi milanesi: verticalità fascista

E in effetti gli anni del fascismo videro Milano sperimentare volumi e altezze nuove. Forse non quanto il Duce avrebbe voluto e promesso nel 1915. Il limite imposto da una norma del regolamento comunale sulla insuperabilità della Madonnina bloccò le soluzioni più ardite; il simbolo della Milano antica e religiosa avrebbe ancora avuto la meglio sulla sfida fascista alla verticalità. Con i suoi 109,50 metri, la guglia maggiore progettata da Francesco Croce – sormontata dalla Madonnina appunto – non sarebbe mai stata oltrepassata se non molti anni dopo. Tuttavia a partire dai primi anni '20 non mancarono progetti e realizzazioni importanti, forse la prima ondata di grattacieli; come gli edifici gemelli di Mario Borgato in piazza Piemonte (1923)

<sup>13</sup> L'articolo firmato da «Uno qualunque» è riconducibile alla penna di Mussolini: *Vogliamo un grattacielo*, in «Popolo d'Italia», 4 gennaio 1915. Si veda l'intervista a Ponti in [www.youtube.com/watch?v=9RgjSPUg0w0](http://www.youtube.com/watch?v=9RgjSPUg0w0).

<sup>14</sup> Si tratta di un telegramma dell'inizio del 1923 citato in G. D'Amia, *I primi «grattanuvole» milanesi: un esordio contrastato*, in *Grattanuvole. Un secolo di grattacieli a Milano*, cit., p. 46.

che con i loro nove piani rappresentarono un passaggio interessante verso la Milano verticale. O la Torre Rasini di Emilio Lancia e Giò Ponti di Porta Venezia (1935) che con i suoi 12 piani di appartamenti di lusso cambiava il modo di abitare della borghesia milanese. Come interessante si presentò la Torre Snia Viscosa, firmata da Alessandro Rimini, di piazza San Babila del 1937 che con i suoi quasi sessanta metri di altezza – il «rurbanuvole» come lo avrebbero presto soprannominato i cittadini – sarebbe stato il primo vero grattacielo di una Milano ormai in via di trasformazione con il piano regolatore di Cesare Albertini. Una metamorfosi – lenta ma inesorabile – della città che ci viene raccontata da uno straordinario *flâneur* del XX secolo, quale è stato Alberto Savinio, che descrisse sul finire degli anni '30 il paesaggio della nuova metropoli come una creatura nuova e strana:

Il grattacielo ha trasformato la vita dei milanesi. Misteriose attività si svolgono dentro questa città verticale, che la città orizzontale ignorava, dolcemente stesa nella sua pianura, con i suoi palazzotti bassi e i suoi giardini chiusi. [...] Dalla terrazza del mio grattacielo guardo il sottostante paesaggio della città, i bastioni di Porta Venezia spianati dell'antica elevazione e irti nel fianco sinistro di grattacieli simili al mio. Questi grattacieli che si sono raccolti nel piazzale Fiume, e aprono le braccia di un'immensa croce gli ex bastioni di Porta Venezia e di Porta Nuova, e dilungano l'asse della croce nel viale che conduce alla Stazione, compongono una medesima famiglia di giganti, occhiuti come Argo e impennacchiati del fumo delle loro caldaie di riscaldamento<sup>15</sup>.

Altezze nuove caratterizzate anche da volumi e stili architettonici nuovi; rispetto alle scelte ancora tradizionali del 1914 come nel caso del palazzo Viviani Cova, non lontano dalla Pusterla di Sant'Ambrogio, con la sua torre di stile neomedievale (che avrebbe ispirato la Torre Velasca del 1958), lo stile razionalista degli edifici fascisti conferì ai quartieri centrali o semicentrali della città quell'aura monumentale e austera che è ancora oggi ben visibile. Decisamente persa dal regime fu la scommessa della Torre Littoria, oggi Torre Branca, una costruzione in acciaio commissionata da Mussolini e realizzata da Gio Ponti nel 1933; con la sola funzione sociale di belvedere, questa specie di minareto fascista rappresentò un simulacro della verticalità fascista mai del tutto compreso e ancora meno amato dai milanesi<sup>16</sup>.

Certo gli edifici alti a cui si è appena accennato non avrebbero mai retto il paragone con il modello americano (e in particolare di New York, «città intima e geometrica – ha scritto Ennio Flaiano – costruita in stile babilonese e abitata da americani»<sup>17</sup>); i sessanta metri della Torre Snia Viscosa impallidiscono al cospetto degli *skyscrapers* d'oltreoceano<sup>18</sup>. Ma nell'ambito della metamorfosi dell'urbanistica

<sup>15</sup> A. Savinio, *Ascolto il tuo cuore, città*, Milano, Adelphi, 1984, pp. 98-99. Tra molte traversie il libro venne pubblicato da Bompiani nel 1944.

<sup>16</sup> Sormontata da un sistema trasmettente dell'EIAR durante la guerra, la torre è andata incontro a un lungo declino. Solo in anni recenti, passata di proprietà alla ditta Branca, è stata recuperata come punto panoramico.

<sup>17</sup> E. Flaiano, *Melampus*, introduzione di E. Siciliano, Milano, Rizzoli, 1974, p. 15.

<sup>18</sup> Impossibile dar qui conto della letteratura sullo sviluppo urbano delle città americane. Per uno sguardo complessivo si veda C. Olmo, *Fenomenologia del grattacielo*, in *Le età del Grattacielo*.

nazionale, Milano poteva vantare i pochi «grattacieli» del Paese. La città «più piat-ta» d'Italia, già luogo di fantasie verticali nel periodo postunitario, si era confermata nel ventennio fascista come il centro di una sperimentazione architettonica che con i bombardamenti alleati e la ricostruzione si sarebbe fatta – nei limiti di un dibattito architettonico, urbanistico e politico ancora molto ancorato a modelli tradizionali di città – più audace<sup>19</sup>.

### 3. Miracolo a Milano: storia naturale della distruzione e della ricostruzione

Con un terzo delle costruzioni distrutte o irrimediabilmente lesionate dagli attacchi aerei e circa duemila morti, Milano era stata una delle città più colpite<sup>20</sup>. Che tuttavia non si era fermata neanche negli anni delle «distruzioni immani, in mezzo alle quali sorgono già, come viluppi di nuvole dalla bocca di un cratere, gruppi massicci di costruzioni nuove»<sup>21</sup>. La devastazione realizzava in fondo il destino del capoluogo lombardo facendone il centro nazionale di una sperimentazione urbanistica che, tra la metà degli anni '50 e l'inizio del decennio successivo, cioè con il boom economico, non ha paragoni con altri periodi della storia nazionale se non, forse, con quella più recente segnata dalla apparizione di nuovi grattacieli. Non basterebbero decine di volumi per raccontare la febbrile attività di imprenditori, ingegneri, architetti di quegli anni e dar conto anche sommariamente dell'impatto economico, sociale e anche culturale dei nuovi grattacieli milanesi; come la Torre Breda, il cosiddetto Grattacielo di Milano, in piazza della Repubblica progettato da Luigi Mattioni

*Il «Pirelli» a sessant'anni dalla posa della prima pietra*, a cura di A. Colombo, La Triennale di Milano, Sagep Editori, 2016, p. 16.

<sup>19</sup> Interessante l'articolo di V. Lacorazza, *Grattacieli di Milano*, in «Pirelli. Rivista di informazione e tecnica», n. 3, maggio-giugno 1952. «La moderna architettura non è sempre di facile digestione. Sembrava a un certo momento che i genitori delle ragazze impiegate nell'edificio incriminatissimo (palazzo della Rinascente) temessero che sarebbe mancata loro l'aria per respirare. Mi pare che oggi, passati appena sei mesi dall'apertura al pubblico, vista con calma, la Rinascente ha molte più frecce al suo arco di quante ne erano state contate a un primo frettoloso sguardo [...] è difficile dire invece quanta deleteria influenza abbia avuta sull'edilizia moderna italiana il mito della monumentalità e i ben noti compromessi tra "romanità" e novecento, di cui le città furono anche troppo prodigamente arricchite. E non sappiamo fino a che punto poi gli impresari edili si sono liberati da quei complessi volendo i grattacieli milanesi". Dei grattacieli del dopoguerra si dice quello che diceva De Sanctis delle tragedie di Vittorio Alfieri, che non sono brutti, ma non sono neppure dei capolavori. La struttura di un grattacielo dev'essere tale da esaltare la sua altezza» (pp. 30-32).

<sup>20</sup> Per un bilancio si vedano A. Rastelli, *Bombe sulla città. Gli attacchi alleati: le vittime civili a Milano*, Milano, Mursia, 2000; *Milano. Storia di una rinascita*, a cura di S. Galli (catalogo della mostra di Palazzo Morando, 10 novembre 2016 - 12 febbraio 2017), Milano, Spirale d'Idee, 2017. L'immensa mole di macerie venne smaltita depositandola in vari siti e in particolare nel quartiere QT8, non lontano da San Siro, dove su progetto dell'architetto Piero Bottoni sorse il Monte Stella.

<sup>21</sup> Savinio, *Ascolto il tuo cuore, città*, cit., p. 252.

e inaugurato dal Presidente della Repubblica nel 1955, o la Torre Galfa (posta tra via Galvani e via Fara) di Melchiorre Bega ultimata nel 1959 o la ancora più famosa (tanto discussa quanto premiata) Torre Velasca del 1958 che porta la firma dello studio BBPR (gruppo fondato nel 1932 da Gian Luigi Banfi, Lodovico Barbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti e Ernesto Nathan Rogers)<sup>22</sup>. L'ancoraggio a modelli architettonici ancora tradizionali, ben testimoniato dall'attribuzione del termine antico di «Torre» a molti di questi edifici, non impedì a progettisti e a costruttori di osare, cioè non solo di sfidare altezze mai raggiunte prima (la Torre Breda fu la prima a superare il limite della Madonnina<sup>23</sup>) ma anche di immaginare soluzioni tecniche decisamente nuove; dai materiali di costruzione alla progettazione dei servizi, la Milano del boom stava sperimentando la modernità. Pur nella ricerca di una continuità con la tradizione del paesaggio urbano italiano, la trasformazione del suo skyline si stava facendo profonda perché in fondo non era solo una questione di estetica; diveniva il segno di un cambiamento epocale del suo stile di vita e al tempo stesso la proiezione di nuovi modelli sociali. Si pensi solo al fatto che molti di questi edifici erano destinati non solo a ospitare grandi aziende (quanto mai orgogliose di poter «sfoggiare» un formidabile palazzo di rappresentanza, come nel caso della Torre Galfa commissionata dalla società Sarom<sup>24</sup>) ma anche appartamenti; sia la Torre Breda che la Torre Velasca, oltre a uffici, ospitano nei piani più alti abitazioni dotate di confort – dall'aria condizionata alla posta pneumatica – impensabili in un Paese alle prese ancora con le ferite belliche. Rispetto agli skyscrapers americani non di rado veri e propri «alveari popolari», il grattacielo italiano e milanese di questi anni (i grattacieli-alveare delle periferie popolari saranno un portato delle politiche urbane dei decenni successivi) è il luogo-simbolo, lavorativo e privato, della nuova borghesia nazionale; a essere ridefinito dai grattanuvole non è dunque solo l'orizzonte urbano ma l'immagine stessa dei ceti medio-alti, quelli che nella ricostruzione e con il miracolo economico si stavano proponendo come centro propulsore dell'Italia del boom. Non altrimenti si spiegherebbe quella «alluvione di grattacieli» stigmatizzata da Indro Montanelli, quella frenesia della borghesia milanese – non di rado un po' caotica – di gettarsi alle spalle definitivamente la guerra e di ricominciare, con effetti di lungo periodo più profondi di quanto il giornalista toscano – che pure intuì le disorganicità della ricostruzione – potesse sospettare<sup>25</sup>. Da allora a

<sup>22</sup> E. Bordogna, *La torre Velasca dei BBPR a Milano. Simbolo e monumento dell'architettura italiana del dopoguerra*, Napoli, Clean, 2017.

<sup>23</sup> Da allora venne adottata la soluzione di sistemare – a mo' di risarcimento simbolico – un modello più piccolo della Madonnina sui grattacieli che avevano «osato» sfidare il simbolo della città.

<sup>24</sup> Il palazzo è passato nelle mani di vari proprietari. Dopo un lungo periodo di degrado, il gruppo Unipol lo ha acquistato e avviato verso una lunga fase ristrutturazione che dovrebbe concludersi nei prossimi mesi.

<sup>25</sup> I. Montanelli, *Processo a Milano. Cresce in modo prodigioso ma in prodigioso disordine*, in «Corriere della Sera», 26 novembre 1961. «Eppure guardate come cresce: il grattacielo accanto alla catapecchia, lo stabilimento isolato in un quartiere residenziale, l'officina artigiana incastonata nel condominio di dieci piani. È meraviglioso come slancio, come dinamismo, come aggressività. Ma ripete su scala urbanistica e architettonica cioè moltiplicandole all'infinito e rendendole irre-

svettare nel panorama milanese non sono gli edifici-simbolo del potere civile ma quelli del potere economico, gli unici che siano stati in grado di competere e forse di superare la autorità religiosa della *Madonnina*.

È solo in questo contesto che si può collocare la genesi storica di Palazzo Pirelli che della metamorfosi urbana, sociale e culturale (non solo milanese) di quegli anni è stato l'espressione più plastica, vera icona di una stagione straordinaria. Partito da un progetto assai ambizioso già nei primi anni '50, Palazzo Pirelli avrebbe dovuto essere la «soluzione di particolare agilità architettonica (che) qui s'imporrebbe se si pensa che questo settore, per chi giunga dalla stazione di Milano, sarà a prua del centro direzionale, ne sarà la bandiera edilizia. Qualcosa di nuovo, di modernissimo, diciamo pure di molto appariscente sarebbe qui al suo posto e farebbe significativamente riscontro all'angolo opposto della piazza, dove l'edilizia chiusa, regolamentare, ha appena prodotto la greve «Ca' di Finester», come l'hanno subito battezzata i milanesi»<sup>26</sup>. Voluta dal gruppo Pirelli come edificio di rappresentanza e di uffici nell'area – chiamata Brusada – un tempo occupata dai primi opifici della società (poi trasferiti nella zona della Bicocca) e devastata dai bombardamenti del '43, il grattacielo fu progettato e realizzato da un team di architetti, ingegneri e consulenti di primissimo ordine. Oltre infatti a Gio Ponti, principale progettista e coordinatore in tutte le fasi di costruzione, all'impresa parteciparono – tra gli altri – Giuseppe Valtolina, Pier Luigi Nervi, Arturo Danusso che, formati negli anni tra le due guerre, riuscirono a immaginare e realizzare una struttura che, con i suoi 127 metri di altezza, ha detenuto il record di edificio più alto in Europa fino al 1966 e che ancora oggi è considerato una delle opere in cemento armato più importanti al mondo. Con la sua forma lenticolare, sottile e affusolata, facilmente esposta alla forza del vento, il palazzo sembrava pensato per sfidare le leggi della fisica<sup>27</sup>. L'accoglienza della comunità di architetti, ingegneri e urbanisti, insomma degli specialisti della verticalità, fu largamente positivo, talvolta entusiasta. A parte il giudizio sprezzante di Bruno Zevi per il quale il Pirellone sembrava «un mobile bar ingigantito»<sup>28</sup>, il Pirellone parve a molti come la «incarnazione del nuovo spirito per le sue linee geometriche nette, la sua trasparenza e l'uso di nuove tecnologie e materiali»<sup>29</sup>. L'opera di Ponti sembrò il frutto più moderno, avanzato, di una stagione tumultuosa e straordinaria non solo dal punto di vista architettonico; il dibattito animato dalle

vocabili a forza di cemento, le solite pecche di Milano, la sua refrattarietà a una «organica» sociale e comunitaria».

<sup>26</sup> V. Bonassisi, *De Benedetti, Fiorini, Come sarà Milano*, in «Pirelli. Rivista di informazione e tecnica», n. 1, gennaio-febbraio 1953, pp. 24-33.

<sup>27</sup> Sul progetto e le tecniche di costruzione (compreso l'uso inconsueto dei quattro pilastri – ben visibili anche dall'esterno – che hanno consentito all'edificio di resistere all'incidente del 2002, a differenza di molti grattacieli americani che hanno di solito un solo pilastro centrale, come nel caso delle Torri Gemelle) si veda *Il «Pirelli» a sessant'anni dalla posa della prima pietra. Testimonianze e riflessioni*, a cura di A. Colombo, Milano, Regione Lombardia, 2016.

<sup>28</sup> G. Contessi, *La scomparsa di Gio' Ponti. Morto il papà del Pirellone*, in «Corriere della Sera», 17 settembre 1979.

<sup>29</sup> *Le città visibili. Spazi urbani in Italia, culture e trasformazioni dal dopoguerra a oggi*, a cura di R. Lumley e J. Foot, Milano, Il Saggiatore, 2007, p. 13.

principali riviste specialistiche italiane e internazionali<sup>30</sup> finì per preferire il Pirellone alla Torre Velasca come «sinonimo della Milano degli anni del miracolo economico»<sup>31</sup>. D'altra parte «La Torre Velasca e il grattacielo Pirelli rivelano due modi di pensare molto diversi. Al di là del riferimento al revival storico, la Torre Velasca enfatizza la solidità e la distinzione tra struttura e contenuto, mentre il grattacielo Pirelli celebra la trasparenza e la leggerezza. Infatti, già nel 1945, Ponti sottolineava che «l'architettura pura è cristallo; quando è pura, è pura come un cristallo, magica, chiusa, esclusiva, autonoma, incontaminata, incorrotta, assoluta, definitiva come un cristallo. È cubo, è parallelepipedo, è piramide, è obelisco, è torre; forme chiuse e che stanno. Rifiuta le forme curve perché non finite: la sfera, forma infinita, non sarà mai un'architettura [...] né comincia né finisce. Architettura comincia e finisce». Insomma il Pirellone sembrava proporsi, con la sua «forma di decisa affermazione di sé e delle proprie qualità scultoree»<sup>32</sup>, come una vera e propria «scultura indipendente» all'interno del contesto urbano<sup>33</sup>. Con la sua esplicita rottura del modello della torre medievale, Palazzo Pirelli apriva una pagina inedita della storia delle città italiane e non solo di quella.

Posto davanti alla Stazione Centrale, l'edificio costituisce, sosteneva con malizia Zevi «per il viaggiatore che giunga a Milano, una sorta di perentoria carta da visita»<sup>34</sup>. Ma pur sempre un importante biglietto da visita, anzi un *Landmark*, la porta d'ingresso in quella che parve a molti la più moderna città italiana. Non senza una punta di orgoglio uno dei principali giornali milanesi riprendeva le impressioni destinate anche all'estero dalla metamorfosi urbana; anche agli occhi degli americani Milano sembrava fare da guida «all'Italia nello stupefacente “boom” del dopoguerra che ha consentito a questo storico Paese di regge, cattedrali e monumenti antichi di salire al terzo posto nella produzione industriale dell'Europa occidentale»<sup>35</sup>. Una modernità espressa non solo dalla ricerca della verticalità ma anche di un'espansione almeno in altre due direttrici, una nelle profondità della città, l'altra in senso orizzontale. Con la costruzione della metropolitana infatti, avviata nel 1957 e conclusa

<sup>30</sup> Si tenga conto che il dibattito pubblico sulle trasformazioni urbane fu animato dalle «firme» degli edifici più importanti della Milano del periodo; Ponti dirigeva all'epoca la prestigiosa «Domus», mentre Ernesto Rogers guidava l'altrettanto importante «Casabella».

<sup>31</sup> *Le città visibili. Spazi urbani in Italia, culture e trasformazioni dal dopoguerra a oggi*, cit., p. 14.

<sup>32</sup> H. Arnardóttir, *Architettura e modernità nella Milano del dopoguerra*, in *Le città visibili. Spazi urbani in Italia, culture e trasformazioni dal dopoguerra a oggi*, cit., pp. 110-111. La citazione di Ponti in G. Ponti, *L'architettura è un cristallo. Poetica dell'architettura*, Milano, Edit, 1945, pp. 13-14.

<sup>33</sup> G. Ponti, *Espressione dell'edificio*, in «Domus», marzo 1956, n. 316, pp. 1-15. Il nipote di Ponti ricorda che il nonno avrebbe voluto altri grattacieli vicino a Palazzo Pirelli e che non amava chiamarlo torre (cfr. *Il «Pirelli» a sessant'anni dalla posa della prima pietra. Testimonianze e riflessioni*, a cura di A. Colombo, Milano, Regione Lombardia, 2016, pp. 46-47).

<sup>34</sup> Contessi, *La scomparsa di Gio' Ponti. Morto il papà del Pirellone*, cit.

<sup>35</sup> *Gli americani dicono che Milano è la città più americana d'Europa*, in «Corriere d'informazione», 24-25 giugno 1960. Si veda anche il commento del «Daily Mail» sul miracolo italiano (P. Ottone, «Il miracolo dell'Italia» batte quello della Germania, in «Corriere della Sera», 19 luglio 1960).

con l'inaugurazione della linea 1 nel 1964<sup>36</sup>, e l'espansione delle periferie operaie – le cosiddette «Coree» cioè quartieri popolari costruiti dalle famiglie immigrate – e i grandi agglomerati urbani a nord della città (come per esempio Pero), Milano era diventata un gigantesco laboratorio urbano e sociale<sup>37</sup>. D'altra parte alla sua metamorfosi contribuì uno dei fenomeni più imponenti del secondo dopoguerra italiano e cioè l'immigrazione di massa, alimentata in realtà solo per il 30% – tra il 1958 e il 1963 – da cittadini del sud<sup>38</sup>. Tra il 1958 e il 1962 giunsero nel capoluogo lombardo trecentocinquanta mila persone (come se si fosse aggiunta alla popolazione milanese – ricorda giustamente Petrillo – l'intera città di Bari); e non meno impressionante l'incremento nell'intera provincia con altre seicentocinquanta mila unità (un numero corrispondente alla città di Bologna)<sup>39</sup>.

Ad accorgersene presto furono certamente i giornalisti e gli scrittori più attenti alle trasformazioni sociali del dopoguerra. Come Guido Piovene che nel suo ciclo di trasmissioni radiofoniche *Viaggio in Italia* descriveva Milano come una città «utilitaria, demolita e rifatta secondo le necessità del momento non riuscendo mai a divenire antica», non priva di «brutture» come quella piazza di Duomo rifatta nei primi anni del Regno e molto somigliante a una «coreografia monumentale di gusto bancario». Come d'altra parte negli anni della ricostruzione sembrò affetta da un «americanismo chimerico più americano dell'America con i suoi grattacieli e i suoi giocattoli meccanici. Pure Milano è bella»<sup>40</sup>. Ancora più pungente sarebbe stato il giudizio di Luciano Bianciardi che ambientò *La vita agra* del 1962 proprio nella Milano dell'affarismo rampante e dei grattacieli-simbolo della spietata corsa al successo<sup>41</sup>. Poco apprezzato dalla critica, il libro ebbe all'epoca un enorme successo di pubblico, fornendo un nuovo spunto sulla società italiana a una cinematografia italiana quanto mai interessata, tra la metà degli anni '50 e la fine del decennio successivo, a mettere in posa le virtù ma soprattutto i vizi del boom economico sia attraverso il registro della commedia all'italiana che quello della drammaturgia più impegnata. Dalla fine del conflitto fino alla fine degli anni '50, Milano aveva offerto un ampio ventaglio di rappresentazioni del sociale. Da *Miracolo a Milano* di Vittorio De Sica del 1953 a *Napoletani a Milano* di Edoardo De Filippo sempre del '53, da

<sup>36</sup> Nel progetto iniziale si pensò a quattro linee da far entrare in funzione nel 1965 per circa due milioni di abitanti.

<sup>37</sup> J. Foot, *Dentro la città irregolare. Una rivisitazione delle coree milanesi, 1950-2000*, in *Le città visibili. Spazi urbani in Italia, culture e trasformazioni dal dopoguerra a oggi*, cit., pp. 56-73.

<sup>38</sup> G. Petrillo, *La Piccola Mela: Milano città di immigrazione*, in *Le città visibili. Spazi urbani in Italia, culture e trasformazioni dal dopoguerra a oggi*, cit., p. 41.

<sup>39</sup> Ivi, p. 40-41. Dello stesso autore G. Petrillo, *La capitale del miracolo. Sviluppo, lavoro, potere a Milano (1953-1962)*, Milano, Franco Angeli, 1992.

<sup>40</sup> Faccio qui riferimento alla registrazione della trasmissione radiofonica andata in onda su Radio 2 nel gennaio 1955 ([www.teche.rai.it/1955/01/viaggio-in-italia-lombardia-e-milano/](http://www.teche.rai.it/1955/01/viaggio-in-italia-lombardia-e-milano/)) a cui avrebbe fatto seguito l'omonimo volume del 1957. Sul fermento culturale milanese si vedano i saggi contenuti in *Fare impresa con la cultura. Milano nel secondo dopoguerra (1945-1960)*, a cura di P. Landi, Bologna, Clueb, 2013. Sulle trasformazioni della città cfr. anche *Milano, la fabbrica del futuro: il rinnovamento di una metropoli del Novecento*, Milano, Skira, 2004.

<sup>41</sup> Per la descrizione di un grattacielo alla periferia di Milano si veda G. Scerbanenco, *Venere privata*, Milano, Garzanti, 1998, p. 183 e 199.

*Cronaca di un amore* di Michelangelo Antonioni del 1950 a *Ragazze d'oggi* di Luigi Zampa del 1955, da *Totò Peppino e la malafemmina* di Camillo Mastrocinque del 1956 a *Rocco e i suoi fratelli* di Luchino Visconti del 1960, il cinema esplora una Milano che si fa metafora della città moderna con tutte le sue contraddizioni: la povertà degli immigrati e dei baraccati, lo squallore delle abitazioni, ma anche e più che in qualsiasi proiezione visiva la città borghese e scintillante delle vetrine e dei grandi negozi<sup>42</sup>. Piazza del Duomo, il centro, la zona dei navigli e le periferie popolari ora dignitose ora degradate sono i luoghi prediletti (e visti oggi anche scontati) da una filmografia che sente arrivare il boom o lo rappresenta nelle sue fasi iniziali. Ma a cogliere per primo e con ironica consapevolezza la metamorfosi sociale e urbana del Paese e di Milano non è un'opera impegnata ma un film che si iscrive nella migliore tradizione della commedia all'italiana. Ne *Il vedovo* di Dino Risi del 1959, la Torre Velasca (inquadrata proprio all'inizio del film) non è solo il luogo del progetto criminale dell'imprenditore romano Alberto Nardi ma allegoria della ricerca spasmodica della scalata economica di un'intera città e di un intero Paese. L'ascensore del grattacielo non è solo lo strumento che l'uomo vorrebbe usare per mettere in atto l'omicidio della milanesissima moglie ma è anche e soprattutto un saliscendi sociale e morale<sup>43</sup>. Con altre finalità drammaturgiche, sulla vertigine della modernità torna anche Antonioni; ne *La notte* il lungo movimento di macchina all'inizio del film proprio dall'ascensore di Palazzo Pirelli e le molte riprese degli edifici alti della città fanno da sfondo, livido e triste, alle oscillazioni morali e culturali di una borghesia annoiata e ipocrita. È in questo contesto cinematografico che, da sfondo, citazione, pretesto, il grattacielo diventa protagonista del racconto. È quello che avviene nella trasposizione filmica del libro di Bianciardi, per la regia di Carlo Lizzani, del 1964; già obiettivo-ossessione del protagonista che vorrebbe farlo saltare in aria per vendicare la morte degli operai del suo paese di origine, il grattacielo (che nel film prende la forma della Torre Galfa, mentre le scene degli interni sono state girate proprio dentro il Pirellone) diventa una trappola sociale e morale; le lusinghe del successo e della ricchezza porteranno infine il rivoluzionario Luciano a diventare dirigente della azienda contro la quale avrebbe voluto mettere in atto il suo progetto di vendetta. E di questa evoluzione/involuzione il grattacielo diventa il simbolo, la sinecdoche della metamorfosi urbana, sociale e morale di un'epoca. La citazione filmica «verticale» diventa quasi d'obbligo per raccontare le nevrosi e le miserie della vita moderna come in *Durante l'estate* di Ermanno Olmi del 1971 o nella sceneggiatura de *La nebbiosa* di Pier Paolo Pasolini (1959) da cui nel 1963 Gian Rocco e Pino Serpi traggono un film ormai schiacciato sul racconto convenzionale, quasi stereotipi-

<sup>42</sup> *Un secolo di cinema a Milano*, a cura di R. De Berti, Milano, Il Castoro, 1996. Per uno sguardo più recente sulla cinematografia negli anni della ricostruzione si veda G.P. Brunetta, *L'Italia sullo schermo. Come il cinema ha raccontato l'identità nazionale*, Roma, Carocci, 2020, pp. 231-287.

<sup>43</sup> La sceneggiatura di Rodolfo Sonogo – tra gli autori di punta della commedia di quegli anni – trae ispirazione da un fatto di cronaca ben noto e cioè il caso Fenaroli del 1958 che, come altri fatti efferati del dopoguerra (su tutti quello di Rina Fort del 1946), aveva avuto (solo in parte in realtà per il caso Fenaroli) un'ambientazione milanese.



pato, della città feroce e depressa. Senza soluzione di continuità, da specchio delle miserie del dopoguerra Milano è presto diventata, con i cantieri e i suoi grattacieli, il racconto visivo delle «degenerazioni» del miracolo economico. A cui del resto le pellicole degli anni '70 e '80 non faranno altro che aggiungere una colorazione ora più violenta (si pensi ai tanti «poliziotteschi» ambientati nella metropoli lombarda) ora grottesca come nel caso dei film interpretati da Renato Pozzetto (e su tutti *Il ragazzo di campagna* del 1984). Fortemente ancorata a una tradizione figurativa di stampo realista, alla rappresentazione dei grattacieli italiani non è mai toccato il destino cinematografico degli *skyscrapers* americani che, scalati da animali mostruosi o distrutti da forza aliene, sono diventati lo schermo su cui si sono proiettate le paure sociali e politiche d'oltreoceano<sup>44</sup>. Non che siano mancate fantasie catastrofiste ambientate tra i grattacieli di Milano come quella del poliziotto che, durante la crisi per il sequestro Moro (potenza dei luoghi e delle proiezioni sociali e culturali nei momenti di passaggio!), dichiarò di aver visto un Ufo sorvolare proprio il tetto del Pirellone. In quale altro luogo d'altra parte avrebbe potuto atterrare un'astronave, se non sull'edificio più alto e moderno della città più moderna del Paese?<sup>45</sup> In ogni caso, almeno dal punto di vista filmico, la città moderna e i grattacieli non hanno mai avuto un loro momento di gloria; stretti tra la rappresentazione neorealista dei drammi dell'immediato dopoguerra e la stigmatizzazione talvolta un po' moralista dei perversimenti del boom, questi luoghi dell'Italia contemporanea non sono mai stati celebrati come conquista di una modernità, certo pagata spesso a caro prezzo, ma pur sempre frutto di una stagione tanto caotica quanto straordinaria della vita italiana.

#### 4. Tanti saluti da Milano

Eppure guardando la metropoli milanese da altri osservatori, non si può dire che gli sforzi di emancipazione dalla povertà e la ricerca di una via italiana al progresso e al benessere non siano stati adeguatamente apprezzati. Come nel caso delle cartoline fotografiche, usate da decenni dagli italiani per inviare non solo un rapido saluto ad amici e parenti ma anche per documentare visivamente le caratteristiche e le bellezze dei luoghi<sup>46</sup>. Divenuta ormai oggetto di culto per appassionati collezionisti,

<sup>44</sup> Aa.Vv., *Mostri al microscopio. Critica del cinema catastrofico*, Venezia, Marsilio, 1980.

<sup>45</sup> P. Chiarelli, *Seguiva la stessa rotta dei jet di linea l'Ufo che ha fatto «sosta» sul Pirellone*, in «Corriere della Sera», 4 maggio 1978.

<sup>46</sup> A parte qualche raccolta pubblica (come quella del Comune di Milano: grafiche [incomune.comune.milano.it/GraficheInComune/](http://incomune.comune.milano.it/GraficheInComune/) o quelle delle istituzioni di conservazione che fanno capo al Ministero dei Beni culturali), esiste una rete molto fitta e interessante di collezioni private. Gli scambi e le vendite di questi oggetti (che possono raggiungere anche quotazioni importanti) passano ormai attraverso il web, consentendo a noi di ammirare esemplari di ogni periodo storico. La letteratura sul tema delle cartoline storiche si è ampliata negli ultimi anni, soprattutto in riferimento a periodi, luoghi o temi precisi (si pensi per esempio alle cartoline militari). Qui

la cartolina ha veicolato nella società di massa del secolo scorso immagini e rappresentazioni della vita moderna; nata nella seconda metà dell'800 come strumento comunicativo della borghesia (disdegnato dalla nobiltà perché troppo popolare e evitato dai ceti popolari analfabeti), a partire dalla fine dell'800 la cartolina ha conquistato settori sociali sempre più ampi, divenendo con la Grande guerra il medium più interclassista e trasversale (per età e genere) della società europea e italiana<sup>47</sup>. Uno studio più puntuale sui brevi messaggi contenuti in queste speciali missive meriterebbe un'analisi specifica (che qui non è possibile affrontare), ma uno sguardo ai rapidi e innocenti cenni di saluto, ai pochi e spesso scherzosi motti di spirito, ai veloci flash della vita familiare leggibili in alcune raccolte non può che confermare il carattere decisamente *pop* di un medium che, oltre a abolire ogni cerimoniosità, ha di fatto dato il via alla comunicazione pubblica del privato. Ma ciò che qui ci interessa è soprattutto il messaggio visivo del lato fotografico, la sua funzione essenzialmente «documentativa», cioè testimoniare figurativamente il paesaggio fisico e culturale degli europei e degli italiani. E tra questi (dalle opere d'arte all'immagine di personaggi illustri) un posto centrale lo occupano senza dubbio i luoghi, anzi si può dire che il soggetto più presente nelle cartoline fotografiche siano proprio le città (piccole o grandi), raramente i paesaggi rurali. Da un secolo e mezzo a questa parte, infatti legioni di fotografi specializzati hanno dedicato alla ripresa ottica dei centri urbani grande parte delle loro energie e risorse, affidando inconsapevolmente a questo rettangolo in cartoncino il compito di trasmettere a futura memoria lo spazio visivo delle città e raccontarne le trasformazioni. Le molte collezioni di questi cartoncini costituiscono in fondo un «rilevamento storico del territorio» tanto più interessante quanto più si adattano e ripropongono al tempo stesso – in un corto circuito delle proiezioni socio-culturali che gli storici ben conoscono – i gusti popolari. La «cartolizzazione» dei luoghi, dalle semplici vedute alle composizioni con evidenti pretese artistiche (non di rado con effetti kitsch quanto mai interessanti per gli studiosi), si è con il tempo costruita una sua strategia narrativa, una «retorica visiva» di particolare interesse storico<sup>48</sup>.

Il repertorio delle vedute è ampio, certamente variegato e presenta luoghi-soggetti ora scontati e ovvii, ora inconsueti se non addirittura strani agli occhi del lettore dei giorni nostri. Non stupisce infatti che compaiano chiese, edifici storici (da Palazzo Pitti al Colosseo, dal teatro La Scala alla Mole Antonelliana) o i luoghi legati a un passato immediatamente leggibile da chi acquista o riceve la cartolina. Si tratta di spazi urbani che «significano» un'intera città, una parte per il tutto che nella sua tipizzazione della città, da un lato rende superflua ogni indicazione sull'ubicazione

si farà riferimento al volume ancora essenziale: *L'Italia in posa. Cento anni di cartoline illustrate*, a cura di P. Callegari e E. Sturani, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali. Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione, Napoli, Electa, 1997. Su Milano invece il testo datato ma ancora utile di D. Rebaudengo, *Saluti da Milano*, Torino, Rosada, 1972.

<sup>47</sup> La cartolina nasce nell'Impero asburgico nel 1869 e ovviamente nel corso del tempo ha subito varie trasformazioni sia di carattere tecnico che semantico. Sulla storia della cartolina – a lungo oggetto di studio snobbato dalla storiografia – si veda *L'Italia in posa. Cento anni di cartoline illustrate*, cit., pp. 15-24.

<sup>48</sup> Ivi, p. 55.

dell'Altare della Patria o la Madonnina, e dall'altro canto simbolizza quei luoghi assunti spesso come sinonimi simbolici delle città. Persino per le località di mare o di montagna o altri centri poco rinomati, nelle cartoline mosaico (cioè composte da più fotografie) accanto all'immagine degli ombrelloni e delle favolose risorse naturali, basta un monumento o un edificio (antico o recente) a dare identità al luogo. In altre parole, i luoghi «connotati dall'aura della fama (artistica o storica) o dalla simbologia del potere»<sup>49</sup> o dalle ben note bellezze naturali non hanno bisogno di ulteriori spiegazioni o enfattizzazioni; la loro comparsa nelle cartoline non fa altro che confermare il loro status di icone. Ma spesso si è attivato un meccanismo speculare e cioè fare o cercare di fare di un luogo nuovo – proprio attraverso la sua cartolizzazione – un'immagine o addirittura l'immagine simbolica della città. Siamo di fronte a un'operazione di «significazione» che il regime fascista cercò di sfruttare ampiamente legando l'identità di molti paesini alla fotografia della Casa del fascio o alle Colonie estive in stile razionalista. Se la «retorica visiva» delle cartoline ha il potere di iconizzare edifici, strade, luoghi nuovi, allora si possono spiegare le tante immagini soprattutto della prima metà del secolo scorso (altrimenti inspiegabili oggi) di strade, gallerie, ponti, stazioni o altri luoghi ameni di recente costruzione. Soprattutto per i centri più piccoli, accanto ai *topoi* dell'immane folklore locale (la famosa trattoria o il rinomato negozio del barbiere), la cartolina vorrebbe certificare o meglio ancora testimoniare i miglioramenti del territorio, assumendoli o cercando di assumerli come nuovi simboli del luogo. Dunque, pur con la persistente valorizzazione dell'antico e del pittoresco, sin dall'inizio del secolo scorso nel piccolo spazio visivo della cartolina è spesso entrato anche il moderno, il nuovo come segno, se non del progresso, almeno di un maggior benessere. Ecco allora che nell'Italia del primo '900 persino uno spartitraffico può ben figurare come simbolo di una promettente emancipazione dal degrado.

Ma è con il secondo dopoguerra che le cartoline – con il loro linguaggio visivo sempre pronto a registrare e normalizzare novità e cambiamenti – vedono l'irrompere del moderno. Anzi per dirla con Enrico Sturani, tra gli anni '50 e '60, la borghesia, alla cui ascesa, gusti e bisogni comunicativi è legata la nascita della cartolina come abbiamo detto, torna prepotentemente a mettersi in mostra, rappresentando figurativamente quella «fiercezza del cemento»<sup>50</sup> che letteratura e cinema – con i loro «profeti di sventura» – stavano invece stigmatizzando come segno del degrado morale. «Intanto filosofi, urbanisti, ecologi – fattisi ideologi, censori e moralisti – cominciano a stigmatizzare, bollare, lanciare anatemi. Un'analisi dei fatti, manufatti e misfatti pare inutile, se non complice. Oggi, a quasi mezzo secolo dal boom, la sola rilevazione del territorio di allora, capillare, puntuale, non prevenuta, è quella offerta dalla cartoline. Esse non corrispondono al punto di vista degli speculatori che stanno distruggendo il paese, né a quello di salvatori della patria; rispecchiano i gusti, le aspirazioni, timori e desideri – l'immaginario insomma – degli utenti stessi; utenti di quei luoghi urbanizzati e delle cartoline che li rappresentano»<sup>51</sup>. Nella loro

<sup>49</sup> Ivi, p. 57.

<sup>50</sup> Ivi, p. 84.

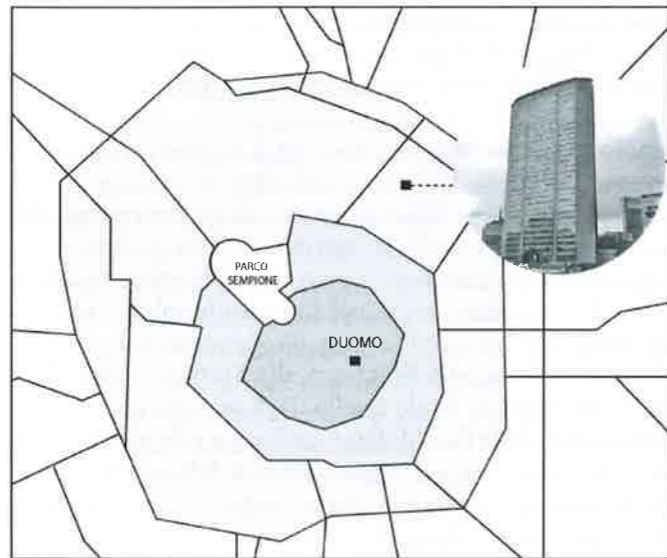
<sup>51</sup> Ivi, p. 155.

semplicità, anzi proprio nella loro talvolta disarmante ingenuità, questi cartoncini fotografici sono stati strumenti essenziali della banalizzazione socio-culturale e in fondo della elaborazione popolare di un complesso processo storico quale è stato il boom della metà del secolo scorso.

È in questo contesto sospeso tra, da un lato, l'aspirazione al benessere, l'orgoglio per le grandi opere della nuova borghesia italiana e, dall'altro, la censura non di rado moralistica del miracolo economico che Milano occupa una posizione centrale. Vero e proprio «spazio visivo della modernità»<sup>52</sup>, la metropoli lombarda finisce per condensare nella sua immagine «cartolinizzata» gli aspetti più edificanti e significativi del boom nazionale. Non che manchino anche nel suo caso le solite immagini di edifici storici; dall'immane Duomo con le sue guglie che assomigliano a un «mazzo di asparagi»<sup>53</sup> ai Navigli, dal Castello Sforzesco alla Stazione Centrale, il repertorio della seconda metà del '900 è in fondo quello degli inizi del secolo. Magari non compaiono più le immagini della fiera di Sant'Ambrogio o le «Macchiette milanesi» (personaggi di strada molto noti nei primi anni del XX secolo), ma il folklore meneghino di tanto in tanto fa capolino in alcune cartoline a mosaico che, nel tentativo di raccontare le tante anime della città, ne svelano ancora, per così dire, il suo calore provinciale. Ma è con le meraviglie del raggiunto benessere che si tipizza nella «Milano da cartolina» il suo profilo inedito di moderna città italiana. Pur ancorate a un modello figurativo tradizionale, già nelle cartoline celebrative dell'Esposizione internazionale del 1906 non erano mancati cenni ai prodigi della scienza e della tecnica. E ancora più espliciti nelle immagini diffuse per la Fiera campionaria erano stati i riferimenti al ruolo nevralgico della città nella modernizzazione del Paese. È tuttavia nel secondo dopoguerra che si assiste al tripudio della prosperità e del moderno con effetti non di rado anche bizzarri, almeno ai nostri occhi. Non dovrà infatti sorprendere il lettore sapere che c'è stato un tempo in cui italiani e stranieri di ogni dove abbiano scelto e inviato magnifiche vedute della metropolitana o di quartieri di nuova (e spesso modesta) concezione della sempre più estesa periferia milanese. Ma a dare il segno forte della vocazione borghese, del destino industriale e in fondo della sua natura di avamposto italiano della modernità, sono stati indubbiamente i grattacieli immortalati soprattutto nelle cartoline degli anni '60 e '70. Pur declinando nei decenni successivi, la Milano verticale ha occupato (e in parte occupa ancora oggi) una posizione centrale nello spazio visivo di queste immagini popolari. Sin dalla fine degli anni '30 la Torre Snia Viscosa e gli edifici gemelli di piazza Piemonte venivano sfoggiati come i traguardi cementizi della affaccendatissima borghesia milanese e soprattutto del regime. Tuttavia è nel decennio d'oro o poco più del miracolo economico che si assiste al trionfo della verticalità. Che siano assoluti protagonisti o accostati nelle composizioni a mosaico ad altri luoghi tipici della città, i grattacieli milanesi hanno avuto il loro momento di gloria sul piccolo palcoscenico della cartolina più che in qualche altro medium popolare. E tra questi orgogli verticali, Palazzo Pirelli ha rappresentato più di ogni

<sup>52</sup> *Le città visibili. Spazi urbani in Italia, culture e trasformazioni dal dopoguerra a oggi*, cit., p. 17.

<sup>53</sup> Savinio, *Ascolto il tuo cuore, città*, cit., p. 234.



Milano, Palazzo Pirelli (1956-1960).

altro edificio la Milano lanciata nella sfida al successo e al benessere. Non mancano certo le suggestive immagini della Torre Brera di piazza della Repubblica o la Torre Velasca, ma è il Pirellone a monopolizzare lo spazio visivo della Milano moderna. La sua valenza simbolica emerge paradossalmente non solo laddove è l'unico soggetto fotografato ma anche e soprattutto nelle cartoline a mosaico; nel virtuale tour della città, accanto a La Scala, il Duomo, la galleria Vittorio Emanuele o lo Stadio Meazza (già da tempo soggetto cult), il grattacielo più citato è quello firmato da Gio Ponti.

L'euforia per la verticalità urbana si sarebbe lentamente spenta nelle vedute degli anni '80 (per riprendere in parte in anni recentissimi con il Bosco verticale o il Palazzo della Regione Lombardia)<sup>54</sup>. Ma di quella stagione unica nella storia milanese e nazionale che è stato il miracolo economico, con tutte le sue contraddizioni, almeno le cartoline fotografiche dei grattacieli milanesi e del Pirellone hanno saputo registrare e raccontare allo storico di oggi anche l'orgoglio e l'entusiasmo. Che di questi tempi non è poco.

Barbara Bracco  
Università di Milano-Bicocca  
Dipartimento di sociologia e ricerca sociale  
via Bicocca degli Arcimboldi 8 - I-20126 Milano  
barbara.bracco@unimib.it

<sup>54</sup> Cose bizzarre possono accadere nelle città verticali. All'epoca della sua campagna elettorale per le primarie del centrosinistra in vista delle elezioni comunali, alla richiesta di selezionare cinque cartoline da inviare ai milanesi, Stefano Boeri (che ha firmato il Bosco verticale) indicò vedute convenzionali della città (il Cenacolo Vinciano, il Duomo, i giardini di Porta Venezia). Cfr: [tg24.sky.it/politica/photogallery/2010/11/03/cartoline\\_milano\\_stefano\\_boeri\\_primarie\\_sindaco.html#9](http://tg24.sky.it/politica/photogallery/2010/11/03/cartoline_milano_stefano_boeri_primarie_sindaco.html#9).

## Tra mare e cielo

### Grattacieli nella «metropoli balneare» romagnola

Maurizio Ridolfi

**Between Sky and Sea. Skyscrapers in the Romagna «Seaside Metropolis».** In the declination of «modernity», the skyscraper had the ability to condense multiple meanings and representations in the collective imagination. In the article we wonder about the «translation» of the US model of skyscraper on the Adriatic Sea coast, where vertical architecture reinterpreted the classic tradition of towers and lighthouses. Between Milano Marittima, Cesenatico and Rimini, through a «reciprocity of looks» between the industrial metropolis (Milan) and the «seaside metropolis» of Romagna, the «skyscrapers of the sea» represented symbols of Italy of the economic boom and mass tourism. Between sea and sky, a solitary and modern «large tower» reinvents the model of the «vertical city», in reinforced concrete and with suggestive colors, embodying a history of more than fifty years of multiple imaginations (between architecture and cinema, literary nostalgia and «Poetics of the skyscraper», restoration of the Modern and youth rites of cultural consumption such as the «Pink Night»).

**Keywords:** Mass Tourism; Vertical Architecture; Seaside Metropolis; Adriatic Sea; Cinema and Skyscrapers.

#### 1. Premessa

La storia dei «grattacieli del mare» rifonda sentimenti e ricordi giovanili: quando si passava l'estate al mare e sulla costa adriatica, avendo come punti cardinali le grandi torri tra Rimini, Cesenatico e Milano Marittima. Quando, tra gli anni sessanta e settanta, si era ancora inconsapevoli di quel frammento di incanto «americano» in cui ci si trovava immersi. Nella nascente metropoli balneare romagnola i miti e i riti dell'*American dream* stavano trasformando l'originario regionalismo culturale<sup>1</sup>, ma anche l'architettura urbanizzata dei paesaggi marini. Nella declinazione della «modernità», la cui eco rimbalzava anche nell'Italia del secondo dopoguerra dalle metropoli d'oltre oceano e dalle capitali europee (attraverso il crocevia di Milano), il grattacielo ebbe la capacità di condensare molteplici significati e rappresentazioni nell'immaginario collettivo. Se una lettura dei caratteri europei induce a trovare analogie e correlazioni con la tradizione dei contesti territoriali e dell'architettura classica urbana (la cattedrale e il campanile, la colonna e le torri)<sup>2</sup>, può essere di un

<sup>1</sup> R. Balzani, *Romagna*, Bologna, Il Mulino, 2003, pp. 191-210.

<sup>2</sup> [S.A.], *Torri o grattacieli*, introduzione a *Le sfide dell'architettura. Grattacieli e città europee*, Milano, RCS Media Group, 2018, pp. 29-31.

certo interesse indagare come avvenne la «traduzione» del modello dello *skyscraper* in contesti meno consueti delle metropoli e delle grandi città<sup>3</sup>.

Nell'Italia del primo ventennio postbellico, allo sviluppo del turismo di massa corrispose una progressiva saturazione dei litorali, la quale accomunò le aree marine tra Liguria e Versilia, così come lungo la riviera adriatica tra Romagna e Veneto<sup>4</sup>. Essa comportò la ridefinizione dei programmi urbanistici e architettonici. Rispetto al paesaggio speculativo e senza qualità delle urbanizzazioni costiere postbelliche, una forma dissonante ed alternativa poté apparire l'impiego di grandi forme architettoniche come quella del grattacielo. L'architettura verticale prefigurava un'organizzazione degli spazi turistici condizionata dalla limitazione territoriale orizzontale, in zone costiere laddove centrale era il nesso tra insediamenti abitativi, paesaggio e natura (il mare, la spiaggia, la pineta, il porto canale, il borgo). La modernizzazione e l'urbanizzazione costiera furono inoltre «passaggi» destinati a rialimentare un circuito di «nostalgia» verso un passato di costumi e ambienti che pure aveva caratterizzato le rappresentazioni di altri momenti identitari, tra una sponda e l'altra dello «stretto» mare Adriatico di braudeliana memoria<sup>5</sup>. Ripercorrendo questa storia dovremo fare i conti sia con la nuova immagine del grattacielo nell'orizzonte dello sviluppo interculturale e ambientale sia con la ridestata «nostalgia» di quel processo fondativo della metropoli balneare: tra «ritorno» ai momenti edificanti degli albori e degli «anni gloriosi» e il senso di perdita di quella magica atmosfera del «miracolo economico».

## 2. «Milano al mare»: moderne torri nell'Italia tra gli anni trenta e sessanta

All'indomani della guerra, nel superamento dei modernismi autarchici imposti dal regime fascista, al rinnovamento dei linguaggi architettonici corrispose inizialmente una certa continuità nelle pratiche di progettazione e di costruzione. Da tempo era in corso, tra Stati Uniti ed Europa, una riflessione critica sul modello di grattacielo affermato dalla «scuola di Chicago», ovvero sul rapporto tra lo stile architettonico e il contesto relazionale urbano. Nel confronto tra la società americana e la società europea (da Koolhaas<sup>6</sup> a Le Corbusier<sup>7</sup>) si alludeva al rapporto fra storia, architettura

<sup>3</sup> A. De Magistris, *High-Rise. Percorsi nella storia dell'architettura e dell'urbanistica del XIX e del XX secolo attraverso la dimensione verticale*, Torino, UTET, 2004.

<sup>4</sup> *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, a cura di F. Mangone, G. Belli e M.G. Tampieri, Milano, Franco Angeli, 2015.

<sup>5</sup> R. Petri, *Nostalgia. Memoria e passaggi tra le sponde dell'Adriatico*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2010.

<sup>6</sup> R. Koolhaas, *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan* (1978), Milano, Mondadori Electa, 2001.

<sup>7</sup> Le Corbusier, *Quando le cattedrali erano bianche. Viaggio nel paese dei timidi* (1938), Milano, Marinotti, 2003. Nel 1952, a Marsiglia, Le Corbusier aveva sperimentato una tipologia di grattacielo con sviluppo orizzontale, coniugando architettura e urbanistica.

tura urbanistica e identità comunitarie. Fu rispetto a quel contesto euro-americano che emerse in Italia una feconda fase di sperimentazione, la quale nell'edificazione di nuove opere e del grattacielo in specie espresse l'evoluzione di un peculiare modernismo razionalista<sup>8</sup>.

Negli anni della «grande trasformazione» economica e urbanistica, in una geografia nazionale laddove convivevano piani di ricostruzione presto attivati e piani regolatori invece discussi e rinviati<sup>9</sup>, fu Milano, già prima della guerra centro del pensiero razionalista nel mondo architettonico e urbanistico, a rappresentare lo scenario di una contaminazione tra il grattacielo «americano» e la torre «europea». Se la Torre Breda era stata terminata nel 1954, fu con l'avvio della costruzione nel 1958 del Grattacielo Pirelli, ad opera di Gio Ponti e Pier Luigi Nervi, che gli ingegneri impegnati nell'edificazione dei «grattacieli del mare» furono indotti a confrontarsi<sup>10</sup>; in primo luogo attraverso una competizione altimetrica che influenzò in modo quasi incredibile le fasi della loro realizzazione. Sempre nel 1958, mentre a Cesenatico venne approvato il primo stralcio del Piano Regolatore Generale (varato solo negli anni settanta), fu dato proprio a Gio Ponti l'incarico per la ricostruzione del palazzo comunale, distrutto nel corso dei bombardamenti bellici e collocato sempre sul porto canale leonardesco. Seguirono strascichi polemici accesi, dovuti ad una competizione con l'architetto Saul Bravetti (già progettista nel 1959 del Palazzo del Turismo) e ad una forma architettonica alquanto discussa, con una eco nazionale<sup>11</sup>.

Del resto, fin dal primo Novecento la costruzione di città balneari – a Milano Marittima in modo esemplare –, nel corrispondere alle aspirazioni residenziali della borghesia milanese<sup>12</sup>, riprodusse e innovò un modello per la costruzione dei quartieri operai: «Le nuove città delle vacanze – è stato osservato – si modellano sui tipi abitativi e sulle morfologie insediative che caratterizzano le prime periferie delle città

<sup>8</sup> P.G. Bardelli, A. Cottone, F. Nuri, S. Poretti e A. Sanna, *La costruzione dell'architettura. Temi e opere del dopoguerra italiano*, Roma, Gangemi, 2009; *Le città visibili. Spazi urbani in Italia, culture e trasformazioni dal dopoguerra a oggi*, a cura di R. Lumley e J. Foot, Milano, Il Saggiatore, 2007.

<sup>9</sup> E. Sori, *Ricostruire le città*, nel fascicolo *Ricostruire le città. Piani regolatori nell'Italia del secondo Novecento*, in «Storia e problemi contemporanei», n. 65, gennaio-aprile 2014, pp. 5-40. Quindi G. Belli, *Progettare la città per le vacanze in Italia tra teoria e pratiche, 1900-1950*, in *Architettura e paesaggi della villeggiatura*, cit., pp. 15-30.

<sup>10</sup> Cfr. *Grattanuvole. Un secolo di grattacieli a Milano*, a cura di A. Coppa e L. Tenconi, Santarcangelo di Romagna, Maggioli, 2015; *Le età del Grattacielo. Il «Pirelli» a sessant'anni dalla posa della prima pietra*, a cura di A. Colombo, La Triennale di Milano, Sagep Editori, 2016. Si veda quindi Gio Ponti, *Amare l'architettura*, a cura di M. Casciato e F. Irace, Roma, Edizioni Forma, 2019.

<sup>11</sup> Della polemica sul piano nazionale fu animatore Bruno Zevi: *Per il palazzo comunale Cesenatico si ribella*, in «L'Espresso», n. 15, 12 aprile 1959, p. 24; *A Cesenatico duelli architettonici per il nuovo Palazzo Comunale*, in «L'Architettura cronache e storia» (Roma), 45, luglio 1959, p. 148. Più ampiamente cfr. F. Canali, *Modernità balneare in Romagna e dibattiti nazionali. Le polemiche sul nuovo palazzo comunale di Gio Ponti a Cesenatico (1958-1961)*, in «Studi Romagnoli», LXIV (2013), pp. 765-796.

<sup>12</sup> Sulla scorta di una memoria riattualizzata cfr. P. Lotito, *E la grande città senza mare si fece in Adriatico una bella spiaggia*, in «Il Giorno» (Milano), 27 agosto 2017: [www.ilgiorno.it/milano/cultura/milano-marittima-1.3356640](http://www.ilgiorno.it/milano/cultura/milano-marittima-1.3356640).

industriali, delle quali costituiscono il «complementare urbano» dedicato al tempo libero e al *loisir*<sup>13</sup>. Ancora nei tardi anni '50, alla grande città sede della produzione industriale (Milano) faceva da contraltare la città balneare (Milano Marittima). Gli acquirenti degli appartamenti furono in primo luogo cittadini benestanti milanesi e lombardi, i quali alimentarono una forte emulazione tra le vicine cittadine costiere romagnole: immettendole nel novero delle città italiane che più concorsero nel secondo Novecento alla corsa verso il cielo.

Prima dei «grattacieli del mare» era stata la seduzione del *Grand Hotel* a contaminare le cittadine della riviera romagnola, in un'atmosfera che rinviava alla «Belle Époque». Se già nel 1908 a Rimini ne era stato edificato un primo maestoso, tra il 1929 e il 1931 ne sorsero altrettanti in ravvicinata sequenza, a Cesenatico, Riccione e Cervia<sup>14</sup>. I primi due rispondevano ad una analoga tipologia e furono costruiti da Gaetano Ceschina, un imprenditore milanese: traducevano l'architettura di sontuosi edifici monumentali di note città europee, nella ricchezza degli arredi e dei servizi. Al *Grand Hotel* di Riccione forse dobbiamo ascrivere una primigenia nella costruzione di una moderna torre sulla costa romagnola. Dato l'enorme successo del *Grand Hotel*, fu necessario infatti ampliarne la struttura; nel 1934 fu aggiunta una *dependance* detta la «torre del *Grand Hotel*» e poi, l'anno dopo, l'albergo venne quasi raddoppiato con l'aggiunta dell'ala Est (la facciata verso il mare). La «Torre del Novecento» o «grattacielo» – come la chiamarono i cittadini di Riccione – divenne la dipendenza residenziale di lusso dell'hotel (anche per la corte mussoliniana). La sua storia architettonica confermò la stretta correlazione tra la riviera romagnola e la capitale italiana nella sperimentazione di una modernità verticale. In occasione della V «Triennale» di Milano (1933), un gruppo di architetti (Dane-ri, Càmus, Palanti ed altri) progettò un edificio per l'epoca assai innovativo. Esso era un'anticipazione di quello che oggi si definirebbe un «prefabbricato», con una struttura a torre in acciaio e le pareti fatte da pannellature in cemento armato. La struttura era stata poi smontata e portata a Riccione, dove, sebbene con un diverso disegno grafico (proposto dall'architetto Renato Càmus), fu ricomposta e rifusa nella struttura del *Grand Hotel*<sup>15</sup>.

Dopo i bombardamenti di guerra, i quali avevano colpito duramente la costa romagnola, la ricostruzione era stata influenzata dall'emergere delle enormi potenzialità di attrazione turistica. Già nel 1957 Rimini conquistò il primato nazionale nella ricettività alberghiera, davanti a Roma e alla vicina Riccione. La discussione riguardò non solo e non tanto la «traduzione» del modello metropolitano dei grattacieli,

<sup>13</sup> V. Orioli, *Il grattacielo e il paradosso di Cesenatico*, in *Cesenatico e il suo grattacielo*, a cura di E. Nonni, Faenza, Valfrido Edizioni, 2016, p. 109.

<sup>14</sup> E. Kawamura, *Grand hotel e altri alberghi sulla costa adriatica tra Marina di Ravenna e Francavilla al Mare (1900-1950)*, in *Milano Marittima 100: paesaggi e architetture per il turismo balneare*, a cura di V. Orioli, Milano, Bruno Mondadori, 2012, pp. 223-226.

<sup>15</sup> Cfr. F. Canali, *I nuovi sistemi costruttivi del cemento armato e dell'acciaio per il linguaggio architettonico del Razionalismo a Forlì e a Riccione (1933-1935)*, in «Studi Romagnoli», LXVII, 2016 (ma 2017), pp. 461-499. Acquisita l'autonomia amministrativa da Rimini nel 1922, già nel 1938 a Riccione fu inaugurato il Palazzo del Turismo, il primo lungo la riviera adriatica.

quanto l'ubicazione effettiva nello spazio tra terra e mare<sup>16</sup>. Nel quadro nazionale dei piani di ricostruzione i «grattacieli del mare» infransero il modello seguito dal governo centrale. L'idea e la pratica della Ricostruzione che le leggi Fanfani (piano Ina-Casa) e Tupini (con un maggiore intervento dello Stato) prefiguravano, ha osservato Ercole Sori, tesero a «scoraggiare processi di costruzione industrializzati, in favore di quelli *labour intensive*, e la qualità degli interventi, quando c'è, quasi sempre si risolve in realizzazioni che sono espressione di singole capacità progettuali»<sup>17</sup>. La scelta del grattacielo, con la sua visibile e dominante verticalità, fu il risultato di un'azione dei governi locali, intesa a raccogliere la sfida della modernità e del benessere che si annunciava con il turismo di massa<sup>18</sup>.

Il fascino del grattacielo si diffuse e legittimò un simbolo identitario che adattava l'antica forma della torre, presente nei paesi di mare fin dalla nascita dei borghi medievali, e dei fari luminosi, dislocati da secoli anche lungo la costa adriatica, a sua difesa e come *landmark* dei porti di accesso<sup>19</sup>. A Milano Marittima il grattacielo sorse in mezzo alla pineta, a Cesenatico invece diede un volto nuovo alla Piazza Andrea Costa a pochi metri dal mare (dove dal 1929 si ergeva il *Grand Hotel*), a Rimini fu eretto in testa al viale Principe Amedeo che unisce il centro storico al *Grand Hotel* e alla spiaggia. La loro unicità e non riproducibilità ne resero complessa l'assimilazione nel contesto di un processo di urbanizzazione che se a Rimini era già in atto, a Cesenatico e a Milano Marittima avrebbe preso forma definita dagli anni del boom economico. Invalse una competizione spesso propositiva, tra figure di sindaci autorevoli e intraprendenti<sup>20</sup>. Seducevano l'*american way of life* (soprattutto tra gli interpreti della leadership repubblicana), il superamento della logica individualistica legata al modello abitativo delle villette (tra gli amministratori comunisti e socialisti); senza dimenticare l'ampia eco che i «grattacieli del mare» ebbero come occasione di investimento presso le comunità di emigrazione italiana negli Stati Uniti<sup>21</sup>.

<sup>16</sup> Cfr. L. Bravo, *Grattacieli sulla costa*, in *Quale e quanta. Architettura in Emilia-Romagna nel secondo Novecento*, a cura di M. Casciato e P. Orlandi, Bologna, Clueb, 2005, pp. 164-170.

<sup>17</sup> Sori, *Ricostruire le città*, cit., p. 22.

<sup>18</sup> A. Bonomi, *Il distretto del piacere*, Torino, Bollati Boringhieri, 2000; P. Battilani, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001.

<sup>19</sup> Cfr. L. De Nicolò, *La costa difesa. Fortificazione e disegno del litorale adriatico pontificio*, Fano, Litografia Grapho 5, 1998. Si veda anche C. Spinelli, *Fari del litorale e torri costiere: il linguaggio semaforico*, in Società di Studi Romagnoli, *Adriatico. Genti e civiltà*, Cesena, Stilgraf, 1996, pp. 569-603. Fari luminosi sono ancora attivi nelle città costiere romagnole: Cattolica, Rimini, Cesenatico, Porto Corsini (Marina di Ravenna).

<sup>20</sup> Erano città governate da amministrazioni di sinistra, sia classista (con i sindaci comunisti Gino Pilandri a Cervia e Veniero Accreman a Rimini) sia democratica (a Cesenatico con i sindaci repubblicani Primo Grassi – luglio 1956 / maggio 1957 – e il successore Agostino Spadarelli – maggio 1957 / febbraio 1961 –, espressione di una giunta composta da Pri e Psi, con il sostegno esterno del Pci, partito maggioritario fin dal dopoguerra).

<sup>21</sup> F. Canali, *Grattacieli balneari romagnoli: una questione di impatto paesaggistico nell'Italia degli anni cinquanta tra celebrazione e rifiuto dei modelli «wbrighiani»*, in *Edifici alti in Emilia-Romagna*, a cura di A. Trentin, Bologna, CLUEB, 2006, pp. 77-85.

### 3. I «grattacieli del mare» nella nascita del turismo di massa

La «sfida verso il cielo» ebbe dunque sviluppi sorprendenti lungo la riviera Adriatica. Se già con la costruzione dei primi stabilimenti (a Rimini nel 1843, a Cesenatico nel 1878) la medicina riconobbe i bagni e l'aria di mare come fattori di benessere, fu soprattutto dagli anni venti che si ebbe un forte impulso allo sviluppo di strutture di ricezione per i villeggianti. Se era stata l'apertura del *Grand Hotel* a Rimini a prefigurare la promozione della costa romagnola come luogo del *loisir*, fu con gli anni venti-trenta che si aprì la nuova epoca del turismo e della vacanza al mare, in competizione con la riviera tirrenica e distinguendosi rispetto al turismo elitario della Versilia<sup>22</sup>.

Passata la guerra e avviata la Ricostruzione, fu invece la ricerca di un nuovo modello abitativo l'effettiva sfida che tra anni '50 e '60 prese forma, con un impatto enorme nell'immaginario diffuso. Nei progetti di edificazione che si susseguirono tra 1956 e 1959 due fattori risultarono essenziali: la sfida tecnico/architettonica insita in una moderna torre verticale e la finalità intesa a renderne funzionale l'attacco a terra, nella consapevolezza che nei primi piani risieda la forza di un grattacielo nell'interazione con il territorio e la vita di relazione<sup>23</sup>. Si confrontarono due modi di concepire l'edificio alto: «uno maggiormente legato alla costruzione di memoria storica, l'altro fondato su una ricerca strutturale d'avanguardia»<sup>24</sup>. La presenza di un grande palazzo con sviluppo verticale comportò una lettura diversa della città; come è stato ben osservato, «i grattacieli romagnoli sono case da abitare, sono edifici da cui è possibile affacciarsi [...] sono case delle città, configurano il nuovo modo di abitare nel moderno e rappresentano quell'idea di edificio alto come monumento isolato, come episodio irripetibile»<sup>25</sup>.

Artefice di una trasposizione del modello dello *skyscraper* sulla costa romagnola fu Eugenio Berardi (1921-1977), un creativo ingegnere lughese, laureato a Bologna nel 1949, il quale aveva ben presente la lezione architettonica che aveva prodotto gli edifici in verticale (con più piani ed in acciaio), dapprima negli Stati Uniti e poi in Europa. Aveva approfondito le esperienze della scuola di Chicago e soprattutto di Louis Sullivan, tra i principali interpreti dell'architettura moderna tra le due guerre mondiali:

<sup>22</sup> M. Casciato, *Romagna: architetture tra moderno e contemporaneo*, in *Quale e quanta. Architettura in Emilia-Romagna*, cit., p. 57.

<sup>23</sup> *Spiagge urbane: territori e architetture del turismo balneare in Romagna*, a cura di W. Balducci e V. Orioli, Milano, Bruno Mondadori, 2013; *Avanguardia romagnola. Architetture balneari del XX secolo*, a cura di M. Castelvetro, G. Mulazzani e G. Giovagnoli, Bologna, Grafis, 1988. Quindi V. Balducci, *Città nuove balneari in Italia, 1900-1964*, in *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia*, cit., pp. 31-50.

<sup>24</sup> A. Trentin, *Tempi e forme del grattacielo in Emilia-Romagna*, in *Edifici alti in Emilia-Romagna*, cit., p. 14.

<sup>25</sup> Ivi, p. 20.

quale è la caratteristica principale dell'Edificio a parecchi piani? E subito noi rispondiamo: è la grandiosità. Questa sua grandiosità è il suo aspetto palpitante agli occhi di chi ha natura d'artista, è la nota più profonda ed esplicita della seduzione che l'edificio a parecchi piani esercita. Deve possedere la forza e la potenza dell'altezza, la gloria e l'orgoglio della esaltazione<sup>26</sup>.

Erano anni nei quali in Italia rifulgevano gli indirizzi dell'«architettura organica» di Frank Lloyd Wright<sup>27</sup>, anch'egli tra i maggiori esponenti della scuola di Chicago e fautore di un equilibrio tra gli ambienti («costruito» e naturale). Pur essendone influenzato, sviluppando in modo originale criteri di funzionalità a concetti estetici di più semplice razionalismo, Berardi propose un modello di edificio che coniugava esperienze statunitensi ed europee attraverso una personale filosofia architettonica: «il suo grattacielo – si è rimarcato – non è un sottomultiplo [di città, ndr], ma una emergenza isolata; una macchina per le vacanze «tutto compreso», comoda, alternativa, che si affida alla vista dal belvedere piuttosto che al contatto diretto con la natura»<sup>28</sup>. Fu quanto Berardi propose dapprima al comune di Cervia e quindi a quello di Cesenatico, con il sostegno aperto dei sindaci ed invece lo scetticismo delle comunità locali. Milano Marittima diventò una sorta di «laboratorio» di un progetto architettonico e ingegneristico<sup>29</sup>. L'idea di verticalità in cui Berardi credeva si manifestò in una visione paesaggistica ed estetica che muoveva dalla storia del luogo e del suo ambiente: «un altissimo grattacielo che spunta dalla pineta – scriveva Berardi – non è un'alterazione, è una torre moderna che offre un punto di vista dall'alto, un belvedere per chi ci abita e un punto di riferimento per un vasto territorio. Milano Marittima sarà così identificabile dal mare e dalla terra ferma per la bellezza di questa unica torre»<sup>30</sup>. Avvalendosi di una propria Società immobiliare, l'ing. Berardi e le sue idee di moderne torri trovarono dunque ascolto a Cervia e a Cesenatico, dove tra il luglio 1957 e il giugno 1958, attraverso il Consorzio delle cooperative della provincia e la Cooperativa Edile Forlivese, sorsero pochi mesi l'uno dall'altro i grattacieli-condominio «Marinella 1» (90 metri, 23 piani e 90 appartamenti) e «Marinella 2» (118 metri, 33 piani e 120 appartamenti).

Se enorme fu l'eco pubblica avuta dalla prima moderna torre di mare a Milano Marittima, fece ancor più scalpore il possente edificio in verticale di Cesenatico:

<sup>26</sup> A. Nonni, *Il grattacielo di Eugenio Berardi*, in *Cesenatico e il suo grattacielo*, cit., pp. 50-51. Quindi V. Orioli, *Cesenatico: turismo e città balneare fra Otto e Novecento*, Firenze, Alinea, 2008, pp. 119-122 in particolare.

<sup>27</sup> Nel 1951 si era tenuta a Firenze una mostra personale. In edizione italiana era già uscito il volume F.L. Wright, *Architettura e Democrazia*, Milano, Maggioni, 1945; quindi Id., *Io e l'architettura*, vol. I, Milano, Mondadori, 1955. Si veda comunque Frank Lloyd Wright, a cura di B. Zevi, Bologna, Zanichelli, 1979.

<sup>28</sup> Nonni, *Il grattacielo di Eugenio Berardi*, cit., p. 51. Più ampiamente cfr. Canali, *Grattacieli balneari romagnoli*, cit.

<sup>29</sup> Nonni, *Il primo grattacielo balneare*, in *Milano Marittima 100*, cit., pp. 55-60. Quindi M. Rondinini, *Uno sguardo sopra la pineta. Un giovane romagnolo lascia negli anni sessanta un segno indelebile in riva al mare*, in «Progettando», n. 2, aprile-giugno 2007, pp. 33-34.

<sup>30</sup> Ivi, p. 58.

esso sorse nella Piazza Andrea Costa (già Vittorio Veneto), crocevia dell'asse viario, proprio sulla spiaggia e sul mare, di fronte al *Grand Hotel*, con fondamenta imponenti in cemento armato ed una audace struttura che puntava al cielo. Rimarcò lo stesso Berardi nel presentare il suo progetto al sindaco e al consiglio comunale di Cesenatico.

Sulle spiagge adriatiche sorgono ovunque villette ad un solo appartamento che ogni anno più infittiscono, quasi addossandosi le une alle altre, riducendo e quasi eliminando gli spazi verdi alberati tanto importanti per la riossigenazione dell'aria. Dal lato paesistico infine il grattacielo che si erge sulla riva del mare offre un notevole punto di riferimento e un richiamo efficace da notevoli distanze, sia dal mare che dalla terraferma. Si ritiene pertanto che questo progetto, abbastanza originale e ardito, incontri anche nelle autorità ministeriali quel favore che il pubblico di tutta l'Emilia gli ha dimostrato<sup>31</sup>.

Convinto sostenitore del progetto fu da subito il sindaco Primo Grassi, anch'egli interprete dell'idea del nuovo «faro urbano» di cui dotare la città: «La sua agile mole, rappresenterà un motivo nuovo nella piatta pianura, un elemento facilmente avvertibile dal mare, e poiché alla sua sommità sarà installato un complesso di luci intermittenti e fisse adeguato, diverrà un punto di riferimento anche per le barche da pesca della flotta cesenatiche»<sup>32</sup>. Come già era accaduto a Milano Marittima, la tipologia costruttiva contemplò i negozi e i servizi al piano terra, la torre con appartamenti privati che fruivano dei confortevoli servizi alberghieri, l'*Hotel Genny* ai primi piani. Il grattacielo aveva inoltre un rivestimento policromatico, che ne enfatizzava la forma slanciata e la fisionomia estetica: «Due i colori dominanti: l'azzurro delle fasce finestrate (tapparelle e spazi intermedi) a definire il partito orizzontale e il colore chiaro grigio/beige che in tono sommerso definiva quello verticale; il vibrante mosaico multicolore in ceramica (azzurro, beige, verde, rosa, giallo) alternato alle fasce azzurre ricomponeva poi la geometria degli spazi»<sup>33</sup>.

Essendo nel frattempo divenuti più stringenti i controlli della Soprintendenza, si susseguirono i contenziosi amministrativi; a Rimini assai complessa fu la vicenda che portò all'erezione del grattacielo. Principale animatore del progetto fu l'architetto-ingegnere istriano Raoul Puhali (1904-1980)<sup>34</sup>. Un «piccolo grattacielo» egli l'aveva dapprima edificato nel 1940 a Fiume (dove si era trasferito dopo essere nato a Pola); per l'epoca parve una costruzione sorprendente e sopravvisse ai bombardamenti alleati. Esule a Trieste, Puhali promosse un'impresa edile cui si dovette la costruzione di altri due grattacieli: il primo di proprietà dell'Inps e il secondo divenuto la sede del Cinema Nazionale. Quando giunse a Rimini, nonostante il parere positivo accordato dall'amministrazione comunale, il suo progetto fu bloccato una prima

<sup>31</sup> Eugenio Berardi nella relazione tecnica presentata il 4 febbraio 1957 al comune di Cesenatico: citato da Nonni, *Il grattacielo di Eugenio Berardi*, cit., p. 73.

<sup>32</sup> Lettera del sindaco Grassi alla Soprintendenza, 26 marzo 1957, ivi, p. 75.

<sup>33</sup> Ivi, p. 93.

<sup>34</sup> Cfr. C. Ciuffoli, *Il grattacielo di Rimini: dallo studio della sua costruzione ad ipotesi di riqualificazione*, tesi di laurea, Università di Bologna, Scuola di ingegneria e architettura, aa. 2015-2016.

volta dalla forte opposizione di Luigi Piccinato, consulente per la stesura in corso del Piano Regolatore e proprio allora assunto alla presidenza dell'Istituto nazionale di urbanistica. Prevalsero però i fattori di incentivazione economica (l'arrivo di ingenti capitali, veicolati dall'impresa di costruzioni di Puhali e Giuseppe D'Angelo) e il prestigio cittadino nella competizione ormai in corso lungo la riviera. Nell'ottobre 1957, tre mesi prima dell'approvazione del progetto<sup>35</sup>, si diede il via ai lavori con un permesso provvisorio, causa di un contenzioso tra amministrazione locale, prefettura e Ministero dei Lavori pubblici. Si aggiunse inoltre un ricorso intentato da un proprietario di villino danneggiato dal nuovo edificio<sup>36</sup>; esso fu completato nell'ottobre 1959 (101 metri di altezza per 27 piani e 200 appartamenti), mentre l'iter procedurale si chiuse in Consiglio di Stato solo nel 1968.

Le costruzioni verticali erette lungo la riviera alla fine degli anni cinquanta segnarono in modo duraturo la fisionomia e l'immagine della metropoli balneare romagnola<sup>37</sup>. Esse riflettevano un differente processo sociale e culturale, la presenza di luoghi e simboli identitari con un diverso grado di riconoscimento nel sentimento comunitario. Milano Marittima aveva un'origine recentissima, risalente ai primi anni del Novecento; essa era sorta come una città balneare, destinata alla borghesia industriale e urbana. Con i suoi villini liberty e l'artistica trama di vie e rotonde in mezzo alla pineta, si presentava come uno dei più compiuti progetti di «città di vacanze». La grande torre concorse a definirne identità e immagine sul piano sia urbanistico sia architettonico<sup>38</sup>, con lo scopo di limitare l'occupazione di altro territorio della pineta con nuovi villini. Nel caso di Cesenatico, la sua storia plurisecolare ne aveva plasmato la fisionomia e dalla seconda metà dell'Ottocento erano emersi due volti identitari, inizialmente contrapposti, e, in seguito, sempre più permeabili: l'originario borgo peschereccio e l'industria turistica. Il grattacielo rappresentò l'accettazione della sfida della modernità. Esso divenne presto l'icona verticale della città balneare, sancendo la mutazione di un litorale che separava il mondo tradizionale della pesca dal vortice del turismo urbanizzato di massa<sup>39</sup>. Rimini vantava evidentemente una «più lunga» storia, fin dall'epoca romana, con luoghi di memoria altrettanto acclarati: il Ponte di Tiberio, l'Arco di Augusto, il Tempio Malatestiano, per non dire del maestoso *Grand Hotel* e della montante notorietà legata alla fama planetaria del regista Federico Fellini. Sebbene l'esordio fosse stato accompagnato da polemiche e contenziosi, in realtà condiviso fu il valore aggiunto portato dalla

<sup>35</sup> *Un grattacielo alto 100 metri sorgerà in viale Principe Amedeo*, in «Il Resto del Carlino», 10 gennaio 1958. Per ampi ragguagli cfr. Ciuffoli, *Il grattacielo di Rimini*, cit., pp. 24-30.

<sup>36</sup> E. Kaufmann, *L'incredibile storia del grattacielo di Rimini*, in «Visto» (Milano), 8 settembre 1961.

<sup>37</sup> Cfr. *Quale e quanta. Architettura in Emilia-Romagna*, cit., pp. 78-83.

<sup>38</sup> E. Brighi, *Il vuoto come struttura. Letture e strategie per la città balneare di Cervia e Milano Marittima*, in *Milano Marittima 100*, cit., pp. 27-32. Il progetto si doveva all'artista milanese Giuseppe Palanti, che riprese le teorie di Ebenezer Howard sulla «città giardino»: *Giuseppe Palanti*, a cura di A. Villaci, Milano, Silvana Editoriale, 2012.

<sup>39</sup> D. Gnola, «Scoprimmo che la primavera era arrivata in Italia». *Notizie e suggestioni degli anni '50 a Cesenatico*, in *Cesenatico e il suo grattacielo*, cit., pp. 17-43.

moderna torre sul piano di una internazionalizzazione di Rimini, assurda in quegli anni a capitale del turismo balneare nazionale.

#### 4. «Come fosse la California»: sulla «poetica del grattacielo»

Vale la pena muovere dal «passaggio» che la scelta e l'edificazione delle moderne torri comportarono non solo nella trasformazione del paesaggio balneare ma anche della narrazione che l'accompagnò. Cesenatico rappresenta un caso di studio assai significativo. Una sua «fotografia» del 1953 racconta di una realtà in profondo mutamento. Il *Grand Hotel* pareva troppo elitario e non fare la differenza rispetto alle città contigue, Cervia ancor prima di Rimini e Riccione.

Cesenatico non è solo una spiaggia balneare in gran voga che lo scorso anno ha ospitato 18.000 persone di ogni categoria, di molte nazionalità: è anche *il confine dell'immaginario della riviera di Romagna*. [...] Il *Grand Hotel* s'erge maestoso e domina l'ampia piazza sul mare. Bianco e massiccio sembra uno scoglio gigante [...] o una piccionaia di lusso [...] Il gran maestro, il gestore della piccionaia, preferisce Cervia a Cesenatico. E ci manda i clienti migliori<sup>40</sup>.

Negli anni della Ricostruzione di quell'atmosfera «anni trenta» si avevano echi ripetuti e però diffusi. Traspariva comunque una diffusa «nostalgia» verso il «buon tempo andato»<sup>41</sup>. Ricorrenti erano le accorate descrizioni di usanze che venivano meno ed invece di una incipiente urbanizzazione della provincia. «L'oggetto industriale, brutto ma lucido, dilaga: l'artigiano è introvabile. In Romagna, insomma, come in tutte le altre regioni d'Italia, si assiste alla morte della provincia. All'immobilità di una volta è succeduto un violento dinamismo urbano. Il paesaggio nell'interno sta mutando: scompaiono le vecchie case e crescono di numero le «palazzine» novecento»<sup>42</sup>. Se sulla stampa ci si interrogava sulle novità destabilizzanti della moderna architettura, a Cesenatico lo scenario di trasformazioni materiali assumeva una visibile rappresentazione cromatica. I vecchi intonaci conflaggevano con il cemento; l'«oggetto industriale, brutto ma lucido» si faceva sempre più visibile. E tutto ciò – si sottolineava – «dispiace a Moretti, che continua a guardare il suo paese

<sup>40</sup> C. Gasparini, *Un giorno sentirete parlare di Cesenatico*, in «Il Giornale del Mattino» (Firenze), 1° ottobre 1953. Di qui e in seguito si attinge dalla *Rassegna stampa* conservata presso l'Archivio dell'ex Azienda di Soggiorno di Cesenatico (AASC), che copre il lungo periodo 1953-1985. Si veda comunque *Diva Cesenatico, Dal nostro inviato. Cronache balneari degli anni Sessanta*, a cura di C. Ceredi e O. Piraccini, Cesena, Lit. Sintini, 2001, pp. 19-28 in particolare.

<sup>41</sup> *Sulla città fondata da Leonardo la minaccia di una banale urbanistica*, in «Il Giornale d'Italia» (Roma), 20 giugno 1959; N. Salani, *Divagazioni turistiche sotto un grattacielo*, in «Momento sera» (Roma), 30 settembre 1959.

<sup>42</sup> C. Pizzinelli, *Motorette e succhi di frutta hanno snaturato la Romagna*, in «Gazzetta del Popolo» (Torino), 29 settembre 1953.

con gli occhi e la nostalgia del tempo migliore». Il poeta e scrittore, il cui prestigio restituiva da decenni una sicura notorietà alla cittadina, lo aveva del resto scritto a chiare lettere, osservando il mutamento in atto di quel porto-canale di impianto leonardesco che egli aveva quasi dipinto nella sua narrazione letteraria: «un canale che divide sinuoso le case in due strisce quasi uguali, fino al verde nuovo e alle case nuove. [...] Due rive, due fondamenta quasi veneziane, in cui si riassume *il villaggio di pescatori, divenuto ormai cittadina*. «Ora il paese si è rintonacato. Sfoglia come può il suo cemento, le sue insegne, i suoi balconcini male appiccicati (ci s'è accorti d'improvviso che i balconcini sono l'aristocrazia delle facciate) [...] ed io si ammira l'arte e il progresso, ma anche vorrei ritrovare nell'architettura del mio paese un riflesso dell'antico abbandono»<sup>43</sup>.

Eppure, mentre il porto-canale sarebbe stato salvaguardato e riqualificato, mantenendo un rapporto di continuità urbanistica e culturale con la storia comunitaria, la trasformazione più dirompente sarebbe venuta altrove, proprio sulla piazza principale antistante la spiaggia e il mare. Come luogo di ubicazione del grattacielo fu scelta l'area laddove, fino al 1944, era presente l'albergo Milano, fatto demolire dalle truppe tedesche nel momento della ritirata. La moderna torre sorgeva sulla Piazza Costa come contraltare del *Grand Hotel*, l'uno di fronte all'altro. Era la parte nobile della spiaggia di levante e del lungomare, dove già nel 1938, su progetto dell'architetto bolognese Giuseppe Vaccaro, era stata creta l'imponente colonia marina promossa dalla Società Agip Petroli, con uno sviluppo in senso orizzontale (270 metri di lunghezza e 80 metri di larghezza) e senza fregi decorativi, con vetrate continue che restituivano un quadro insieme di leggerezza e sobrietà; un'opera senza eguali, secondo i canoni estetici e funzionali propri del movimento architettonico razionalista<sup>44</sup>.

Se quindi non mancavano edifici imponenti e moderni, nel prefigurare il futuro di Cesenatico ed il suo ruolo internazionale nel turismo di massa, di indubbia rilevanza fu il ruolo svolto da Primo Grassi. Egli fu sindaco e quindi direttore prima e poi presidente per lungo tempo dell'Azienda di Soggiorno<sup>45</sup>; fu l'interprete dello sviluppo della comunità sul piano sia socio-economico che mediatico-culturale, in una precorritrice prospettiva cosmopolita. Fu il particolare rapporto di sintonia instauratosi tra Grassi e l'ing. Berardi a permettere il superamento di contrasti e

<sup>43</sup> M. Pomilio, *Anarchici e cortesi gli abitanti di Cesenatico*, in «La Giustizia» (Reggio Emilia), 28 agosto 1956. Per il richiamo nel testo cfr. M. Moretti, *Porto Cesenatico*, in Id., *Tutti i ricordi*, Milano, Mondadori, 1962, p. 108. Quindi M. Biondi, *Moretti Marino*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, vol. 76/2012.

<sup>44</sup> Cfr. V. Balducci, «Plasmare anime». *L'architettura delle colonie per l'infanzia nel ventennio fascista*, in *Colonie per l'infanzia nel ventennio fascista. Un progetto di pedagogia del regime*, a cura di R. Mira e S. Salustri, Ravenna, Longo, 2019, pp. 107-130. Quindi F. Canali, *Avanguardia e modernità architettonica a Cesenatico. La colonia AGIP «Sandro Mussolini» di Giuseppe Vaccaro (1936-1939)*, in «Studi Romagnoli», LX, 2009 (ma 2010), pp. 755-796; U. Tramonti, *Itinerari d'architettura moderna. Forlì, Cesenatico, Predappio*, Firenze, Alinea, 1997.

<sup>45</sup> AASC, *Deliberazioni del Comitato Amministrativo*, a. 1957 (7). L'attività del Consiglio di Amministrazione cessò in data 25 novembre 1986, con lo scioglimento dell'Azienda.



polemiche, forzando dove necessario per dare esecutività al progetto, fin da quando la stampa diede la prima notizia dell'avvio del progetto. Era il 10 febbraio 1957.

La cittadina sta vivendo in questi giorni la vigilia dei grandi avvenimenti. Sul piazzale Andrea Costa, antistante il *Grand Hotel*, sono incominciati i lavori di sondaggio per porre le basi di un grattacielo di 33 piani. [...] Al terzo piano l'edificio si snellisce in una poderosa torre di ben 30 piani [...] fino alla magnifica terrazza che corona il portentoso edificio e da cui potrà vedersi la costa dalmata nei giorni sereni<sup>46</sup>.

Tra le due estati del 1957 e 1958 la stampa nazionale rincorse la notizia dei «grattaciel del mare» con dovizia di particolari sulle tecniche di costruzione (il cemento armato contro l'acciaio dei grattaciel americani)<sup>47</sup>. Il progettista Berardi si dimostrò abile anche come comunicatore, con interviste frequenti alla stampa in cui accompagnò passo passo l'edificazione delle due vicine torri, in un continuo gioco di rappresentazioni tra il tradizionale spazio orizzontale e l'ardita dimensione verticale.

Da qualunque punto di un appartamento del grattacielo già costruito (La Milano Marittima, nda) si apre infatti il panorama meraviglioso della pineta e del mare. Si ha quasi la sensazione di dominare questa bellezza naturale, godendola appieno, come certamente non la si potrebbe vedere e godere dimorando in una bassa villetta, tormentata dai rumori della strada e resa afosa dalla canicola<sup>48</sup>.

«Si tratta di un grattacielo piantato come una torre fra i pini», si scriveva ancora a proposito di Milano Marittima: «il grattacielo ha dichiarato guerra alle villette, proclamandole scomode e indegne in tempi atomici. Vuole essere il primo di una lunga serie di palazzi altissimi – punti fermi che toglieranno piattezza alla Riviera Adriatica – sola maniera per far fronte al caro-terra e contribuire a dare spazio alle brigate sempre più numerose di italiani e stranieri che invadono la Romagna»<sup>49</sup>.

«Sulla spiaggia di Cesenatico è spuntato e cresciuto in un anno il più grande grattacielo in cemento armato d'Europa»<sup>50</sup>, si fece eco sulla stampa pochi mesi dopo. Fece scalpore quel «super-gigante» e «super-palazzo». Dalla provincia la sfida che veniva alla capitale industriale e tecnologica milanese parve inaudita: «Pirelli e Berardi si battono per il primato dell'altezza delle costruzioni in cemento armato». Il progettista Berardi la cavalcò con astuzia: «il nome di Cesenatico deve volare ancor

<sup>46</sup> *Sorgerà a Cesenatico il più alto grattacielo d'Europa*, in «L'Avvenire d'Italia» (Bologna), 10 febbraio 1957; L. Bonarelli, *Il «grattanuvole» di Cesenatico*, in «La voce repubblicana», 1<sup>o</sup> maggio 1957.

<sup>47</sup> *Grattaciel sull'Adriatico*, in «l'Unità» (Milano), 12 marzo 1957; *Grattaciel balneari sulle spiagge romagnole*, in «Turismo», maggio-giugno 1957.

<sup>48</sup> Intervista di E. Berardi in A. Pieri, *Nella riviera balneare romagnola è cominciata l'era dei grattaciel*, in «Il Paese» (Roma), 17 aprile 1957.

<sup>49</sup> A. Sabatini, *Vendono la villa al mare attratti dal grattacielo*, in «l'Unità» (Milano), 21 giugno 1957.

<sup>50</sup> M. Dursi, *È sorto a Cesenatico il grattacielo più alto d'Europa*, in «Il Resto del Carlino», 6 luglio 1958.

più di oggi in tutto il mondo»<sup>51</sup>; se la metafora del volo era entrata nell'immaginario degli Italiani con la vittoria di Domenico Modugno al festival canoro di Sanremo, essa si addiceva alla sfida tra mare e cielo che il «gratta nuvole» – come si diceva nel linguaggio corrente – ben compendia. Stava per essere completato anche il grattacielo di Rimini, promosso da imprenditori triestini: «i cittadini in genere lo hanno accolto con simpatia [...] piazzato come la torre di un faro all'inizio del più grande viale che unisce il litorale al suo centro urbano». Si prefigurava una contagiosa proliferazione di «strutture verticali»: «Non è difficile prevedere che per spirito di emulazione seguiranno tra non molto Riccione e Cattolica, così da poter dire che la riviera romagnola si è «milanesizzata», «americanizzata»<sup>52</sup>. In realtà, quelle moderne torri rimasero esempi «unici» nelle città di edificazione e quindi ancor più iconici di una possibile alternativa allo sviluppo senza freni dell'edilizia turistica in senso orizzontale. «Il male c'è già, semmai questo grattacielo impone una specie di sigla di nobiltà all'anarchico disordine che sta sconvolgendo quella che una volta era la ridente fisionomia dei nostri centri balneari. Cemento ed asfalto hanno fagocitato i giardini». L'«americanizzazione» del paesaggio urbanistico marino era evocata quanto temuta. «Da qualche anno a questa parte, si è assistito al procedere [...] di un mutamento in tutta la costa romagnola [...] il cui simbolo esteticamente più rappresentativo è costituito dai grattaciel, i giganti in muratura del ventesimo secolo, di genuina intonazione americana». «Si tratta di una vera e propria catena di «skyscrapers», per dirla all'americana, che sta letteralmente rivoluzionando, ed esteticamente e urbanisticamente, le stazioni balneari adriatiche». Non sarebbe andata così e quella pervasiva «americanizzazione» non ci fu. Eppure la sola sua prospettiva avrebbe corrosivo in modo dirompente il tradizionale immaginario alimentato dalla nostalgia del tempo andato.

Delle Cesenatico e Cervia, delle ville e degli alberghi, dell'«aire» vagamente crepuscolare, cara a Marino Moretti e a Grazia Deledda, degli anni intorno al '30, della Riccione anteguerra, la «Perla verde» dell'epoca d'oro della «rivage blue», della Rimini augusta e solenne, nei suoi palazzi e nelle sue case di classica modellazione latina, nulla, o poco, rimane<sup>53</sup>.

Modernità e tradizione potevano convivere. Nell'estate del 1958, l'appena inaugurato grattacielo di Cesenatico fuoriusciva quasi come una scheggia da una cronaca audiovisiva, in cui emergevano i diversi caratteri di attrazione della cittadina ma-

<sup>51</sup> Ivi. Anche C. Rossi, *La «gara» dei grattaciel sulle spiagge dell'Adriatico*, in «L'Adige» (Trento), 6 settembre 1959.

<sup>52</sup> C. Zangheri, *Grattaciel come pini sulla costa romagnola*, in «La Giustizia» (Roma), 25 marzo 1959.

<sup>53</sup> N. Salani, *Continuano a crescere come funghi i grattaciel sulla riviera romagnola*, in «Gazzetta di Parma», 29 marzo 1960. La poetessa Grazia Deledda trascorse le sue estati a Milano Marittima tra gli anni venti e trenta e ne divenne la *testimonial* (cittadina onoraria nel 1927). Cfr. M. Ricci e E. Gagliardi, *Nel paese del vento. Grazia Deledda, Lina Sacchetti, Isotta Gervasi a Cervia*, Ravenna, Longo, 1998 ed E. Gagliardi, *I romanzi cervesi di Grazia Deledda*, Ravenna, Longo, 2010.

rinara. Se in apertura non mancò il richiamo a Moretti, il montaggio faceva emergere il **contrasto, ribadito nel commento a voce**, tra la «modernità americana» del grattacielo (con suggestive riprese prima dal basso e poi dall'alto che ne esaltavano la verticalità) e la consueta vita dei pescatori, che mangiavano a bordo delle barche (in un frammento sui «bragozzi») con abbigliamenti poveri oppure in piccole case ancora diroccate e non ricostruite dopo la guerra.

L'orizzonte di Cesenatico, sul quale si sono posati per tanti anni gli occhi di Marino Moretti, ha subito una grossa trasformazione. C'è un ospite nuovo, perché Cesenatico ha voluto il suo grattacielo, il suo pezzo d'America, che domina in modo inaspettato il piccolo vecchio mondo delle paranze e delle tartane [...] comincia il tempo delle ferie al ventesimo piano, del ferragosto ad altezza quasi aviatoria, guai se si fermano gli ascensori e se un ragazzino ha dimenticato sulla spiaggia il suo secchiello<sup>54</sup>.

Le cronache giornalistiche ribattevano sullo stesso tasto: «Sulla spiaggia i grattacieli per la nuovissima Cesenatico»; «nel porto i pescatori continuano la vita di sempre per poter strappare al mare di che vivere»<sup>55</sup>. Era l'«americanizzazione» della riviera ad impressionare; la «tentazione del grattacielo» pareva in grado di contagiare ovunque i progetti urbanistici e architettonici. L'inviato del «Candido» – che Giovanni Guareschi aveva fatto conoscere a tutti gli Italiani per ben altre campagne – raccontava di una California prossima a venire.

Le spiagge della costa romagnola assomigliarono tra poche estati a Long Beach. Le quiete affettuose vacanze del litorale, disseminato di villette e pensioni, cederanno il posto ad alveari umani, raccolti in lunghe file di grattacieli. Già i colossi di ferro e cemento si contano numerosi a Cervia e a Riccione; ma molto più numerosi sono quelli, già disegnati in carta lucida, che aspettano il loro turno nei cassetti delle grandi imprese edili di Bologna e di Milano. [...] Da Milano Marittima a Riccione si affermano i grattacieli con centinaia d'inquilini. Col vantaggio della cucina comune, all'americana, ma con lo svantaggio di dover aspettare l'ascensore, come fosse un tram<sup>56</sup>.

Si dava per ineluttabile il seducente *american way of life* ovvero un modello di *loisir* che investiva sull'immaginario della «spiaggia verticale». Così come a Milano, di cui si ricordavano le trasformazioni dei «Sestrieri» nel centro urbano, la difesa della «orizzontalità» pareva una battaglia perduta.

Tre anni fa a Milano Marittima [...] esplose verso il cielo il primo grattacielo. Ventitré piani si innalzarono sopra la cupola verde della pineta e rivelarono un panorama marino

<sup>54</sup> È nato un «Grattacielo», 17 luglio 1958, cronaca di «Caleidoscopio Ciac», 1118: patrimonio.archivioluca.com/luce-web/detail/IL5000065667/2/cesenatico-e-nato-grattacielo.html?startPage=0&jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:%22cesenatico%22,%22fieldDate%22:%22dataNormal%22,%22\_perPage%22:20}}.

<sup>55</sup> C. Rossi, *Sulla spiaggia i grattacieli per la nuovissima Cesenatico*, in «L'Adige» (Trento), 17 agosto 1958.

<sup>56</sup> M., *La spiaggia verticale*, in «Candido» (Milano), 23 agosto 1959.

quale nessun milanese villeggiante, di quelli stessi che hanno dato il nome alla spiaggia, avrebbe mai sospettato. Le polemiche, subito vivacissime, si quietarono nella successiva stagione; stare sul terrazzo del grattacielo era come guardar l'Adriatico dalla pista del «Saratoga» [mitica portaerei statunitense, nda]. Ci si sentiva soli tra cielo e mare, un piacere che è entrato ormai nel costume<sup>57</sup>.

Nell'affermazione del grattacielo come simbolo di un'economia in straordinario sviluppo, influì anche un accorto linguaggio promozionale e pubblicitario, laddove si insisteva sulla riattualizzazione di luoghi e icone della tradizione paesana marinara. A Rimini in primo luogo: «Per chi viene dal mare, è come un faro. Ai viaggiatori che giungono in treno annuncia la città come la Madonnina fa capire di essere a Milano. Ormai fa bella figura su tutte le cartoline a colori, sulle copertine delle piante della città, sui prospetti degli alberghi»<sup>58</sup>. Faro e torri, nel contrassegnare lo spazio e i luoghi della riviera adriatica, i «grattacieli del mare» divennero le icone di una modernità verticale che riuniva cittadine un tempo isolate e concorrenti in una «colossale metropoli balneare»<sup>59</sup>. Fu il linguaggio del tempo a determinarne la fortuna e non tanto le postume letture sociologiche e urbanistiche.

Oggi da Gabicce a Milano Marittima c'è tutta una metropoli suddivisa solo amministrativamente in dieci o dodici comuni e in tre province. [...] non vi è proprio soluzione di continuità nel susseguirsi di viali e rotonde, lungomare e cavalcavia, grattacieli e alberghi avveniristici, super-garages e distese di tavoli di caffè, cinema e *dancings* all'aperto [...]. Tutto [...] è oggi sfarzoso e chiassoso, tutto è modernissimo. Ci troviamo senza alcun dubbio nella Las Vegas d'Europa.

La lettura che si dava di quel dirompente fenomeno di massa, nella sua internazionalità, restituiva il profilo di un turismo tutt'altro che elitario: «sono piccoli e medi industriali, artigiani, negozianti, professionisti, funzionari, operai specializzati, allevatori di polli e possidenti di Birmingham e di Hannover, di Zurigo e di Linz, di Bologna e di Ferrara, di Lodi e di Carpi»<sup>60</sup>. Nel ritrovarsi «capitale della riviera», Rimini condensava i fattori salienti della modernità: le immagini più efficaci mostravano il grattacielo che si rifletteva nelle acque del vecchio porto-canale, mentre le vedute dal mare evidenziavano come le «moderne costruzioni verticali» andassero sostituendo le villette del primo Novecento<sup>61</sup>.

Quanto il potenziale promozionale del grattacielo potesse essere, di volta in volta, mitigato da altri, emergenti, fattori di attrazione, lo si vide quasi contestualmente a Cesenatico, in relazione alla possibile nascita di un delfinario *en plein air*; quando il ritrovamento di un esemplare di femmina – chiamata subito «Lalla», con linguag-

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> Kaufmann, *L'incredibile storia del grattacielo di Rimini*, cit.

<sup>59</sup> G. Silvestri, *Una colossale metropoli balneare si forma sulla Riviera di Romagna*, in «L'Are-na» (Verona), 18 giugno 1961.

<sup>60</sup> F. Zardi, *Rimini. Las Vegas d'Europa*, in «Tutt'Italia» (Firenze), 1° novembre 1961.

<sup>61</sup> M. Fantuzzi, *La capitale della riviera*, ivi.

gio cinematografico e spettacolare – sembrò oscurare l'impatto del grattacielo. La sua «messa in ombra» risultò evidente in una delle molteplici cronache balneari audiovisive. Un'effimera storiella di mondanità estiva veniva ambientata a Cesenatico, in mezzo ai delfini e lungo lo specchio d'acqua della Vena Mazzarini<sup>62</sup>, senza alcun frammento visivo in omaggio di quel grattacielo che intanto, nelle cartoline dei «Saluti da Cesenatico» e nei *depliant*s delle agenzie pubblicitarie, era diventato un'icona immancabile. I delfini vennero meno, ma l'immagine della moderna torre si impose come il simbolo di un modello di vacanza e di relazioni sociali, di costumi che cambiavano e di consumi di tempo libero che si affermavano. Lo ha ben osservato Davide Gnola attraverso una suggestiva metafora cromatica. «Il grattacielo di Cesenatico ha le sue radici nel bianco e nero degli ancor austeri e incerti anni '50, ma la sua fama è destinata a ramificarsi nei ben più colorati e spregiudicati anni '60»<sup>63</sup>.

Se sulla costa adriatico-romagnola parve diffondersi un contagio emulativo, nel promuovere la corsa al grattacielo, il «sogno americano» di diversi centri balneari e di altrettante amministrazioni si infranse di fronte agli imperativi del mondo economico e imprenditoriale. Accadde a Lido Adriano (sul litorale ravennate settentrionale), dove ancora Berardi fu il protagonista di un fallito progetto di impianto di una sorta di città di fondazione, il cui simbolo identitario doveva sempre essere un imponente grattacielo<sup>64</sup>. Anche altrove in Italia la competizione turistica destò una invadente attenzione; grazie anche ad una eco giornalistica e televisiva che diffondeva il modello della moderna torre sul mare: «la TV, in "Campanile sera" – riportava una cronaca dal Tigullio ligure – non ci ha forse fatto vedere il mastodontico grattacielo di Cesenatico?»<sup>65</sup>. «Centinaia di alberghi, centinaia di pensioni, centinaia di palazzi enormi», come in Romagna, non potevano essere una soluzione attrattiva per una delle capitali del «turismo di qualità» (tra Rapallo, Santa Margherita e Portofino). Nonostante la seduzione del turismo di massa, diffusa era l'ostilità verso i progetti di grandi ed alti edifici, ritenuti lesivi di un ambiente tutt'altro che piatto e sabbioso come quello adriatico. A Jesolo, punta di diamante della costa veneta, fu l'Azienda di Soggiorno a bloccare con un ricorso al Consiglio di Stato la costruzione in atto del primo di quattro grattacieli, pur previsti dal piano regolatore comunale. L'opposizione era insieme paesaggistica ed estetica: «Come si può conciliare la fredda e la massiccia e antiestetica struttura dei grattacieli con la civettuola armonia delle

<sup>62</sup> AASC, *Carrellata sulle vacanze in Italia e all'estero*, agosto 1960, Orizzonte cinematografico/0C216: patrimonio.archivioluca.com/luce-web/detail/IL5000093187/2/roma-panoramica-lavori-realizzati-occasione-olimpiadi-del-1960-carrellata-sulle-vacanze-italia-e-all-estero-paolo-carlini-e.html?startPage=0&jsonVal={%22jsonVal%22:[%22query%22:[%22cesenatico%22],%22fieldDate%22:%22dataNormal%22,%22\_perPage%22:20}}. La storia del mancato acquario, nonostante l'arrivo di delfini dalla Florida, è ricostruita da D. Gnola, *Lalla, Palooza e i delfini di Cesenatico*, Bologna, Minerva Edizioni, 2014.

<sup>63</sup> Gnola, «Scoprimmo che la primavera era arrivata in Italia», cit., p. 37.

<sup>64</sup> S. Carnoli, C. Albertano e D. Mollura, *L'Ala di Berardi. Storia di un grattacielo mai costruito a Lido Adriano*, Ravenna, Edizioni del Girasole, 2017.

<sup>65</sup> A. Donati, *Perché il «Triangolo d'oro» del Tigullio non può diventare centro di un turismo di massa*, in «L'Adige» (Trento), 18 agosto 1961.

villette nascoste tra i pini»<sup>66</sup>, rimarcava l'inviato di uno dei principali quotidiani meneghini.

Gli effluvi del boom economico e del turismo di massa scolorirono anche le competizioni politiche in ambito locale; quando ancora mancava il Ministero del turismo e dello spettacolo (istituito con legge 31 luglio 1959, n. 617). Una volta decollato e affermatosi il modello adriatico-romagnolo di turismo, un pervasivo pragmatismo sociale riavvicinò interessi sociali e culture politiche nel condiviso sostegno allo *sviluppo* economico territoriale. «Le ideologie contrastano con gli interessi balneari; *servono* solo all'inverno. Difatti d'estate si mettono in naftalina anche su questa riviera "rossa"»<sup>67</sup>, osservò uno dei numerosi inviati a raccontare le fortune della metropoli balneare. «Comuni e albergatori "rossi" della riviera adriatica sono corretti e intraprendenti organizzatori turistici»<sup>68</sup>, raccontò l'informato *reportage* di un rotocalco popolare nell'estate 1961.

##### 5. L'immaginario cinematografico: dalla «vita dolce» balneare alla «comunità grattacielo»

Se territori e architetture concorsero a costruire l'immaginario dei luoghi urbanizzati, anche nel caso della metropoli *balneare romagnola* le rappresentazioni spesso più efficaci e longeve sono venute dal *cinema*<sup>69</sup>. L'architettura e il *cinema* rappresentarono con linguaggi propri gli anni del boom economico italiano, ne incarnarono i valori e le ansie, raccontando l'irruzione della modernità.

L'immaginario che accompagnò quel processo di «americanizzazione» fu tutt'altro che lineare e la ricostruzione di questa storia potrà far emergere qualche sorpresa. Per esempio, a differenza di quanto era accaduto per il *Grand Hotel* – definito da Fellini «la configurazione architettonica di tutte le fantasie»<sup>70</sup> –, non esiste nella sua filmografia alcuna immagine sul grattacielo di Rimini. La città era diventata ormai il palcoscenico *en plein air* della *Dolce vita* nella metropoli balneare; del resto, il film che lo aveva reso celebre in tutto il mondo fu girato negli stessi mesi in cui a Rimini, il 3 ottobre 1959, si inaugurò il grattacielo. Fellini ritrovò la città natale solo nel 1967, dopo la lunga assenza seguita al trasferimento in gioventù a Roma.

Sono partito da Rimini nel '37. Ci sono tornato nel '46. Sono arrivato in un mare di mozziconi di case. Non c'era più niente [...] Sono tornato a Rimini per via di questo libro

<sup>66</sup> [Sa], *Si ai turisti, no ai grattacieli*, in «Il Giorno» (Milano), 15 agosto 1961.

<sup>67</sup> Dursi, *È sorto a Cesenatico il grattacielo più alto d'Europa*, cit.

<sup>68</sup> L. Fossati, *I «Peponi» albergatori di Romagna*, in «ABC», 23 luglio 1961.

<sup>69</sup> Sulle interconnessioni tra spazi e linguaggi si vedano i contributi in *Spiagge urbane. Territori e architetture del turismo balneare in Romagna*, cit.

<sup>70</sup> G. Amendola, *La città di Federico e il sogno urbano degli italiani*, in «Fellini-Amarcords», nn. 1-2, ottobre 2001, p. 4. Quindi G. Chicchi, *Diario di bordo: intervista a Pietro Arpesella*, Rimini, Pietronero Capitani, 2000 (trattavasi del proprietario del *Grand Hotel*).

[...] quindici chilometri di locali di insegne luminose: e questo corteo interminabile di macchine scintillanti, una specie di via lattea disegnata coi fari delle automobili. *Luce, dovunque*: la notte è sparita, si è allontanata nel cielo e nel mare. Anche nella campagna, a Covignano, dove hanno aperto un *night club* favoloso, che non si vede nemmeno a Los Angeles, nemmeno a Hollywood: e sta lì, proprio dove stavano le aie dei contadini [...]. Adesso appaiono giardini orientali: e musica, juke-box, gente dappertutto, un carretto di immagini sfolgoranti, il paese dei balocchi, Las Vegas<sup>71</sup>.

Seguì una nuova lontananza, nel disincanto verso quella incompresa trasformazione urbana e turistica; dovettero passare diversi anni prima che si arrivasse nel 1983 ad un reincontro, la cui memoria è stata ridestata proprio in questo anno 2020 (un secolo dalla nascita di Fellini) e che allora fu messo in scena in modo cinematografico attraverso i due simboli cittadini della modernità: il *Grand Hotel* (sempre amato da Fellini) e il grattacielo (che egli invece non volle mai rappresentare).

Siamo nel settembre 1983. Fellini è al massimo della sua potenza creativa dopo aver girato «Roma» e «Amarcord». Nel corso del suo trionfale ritorno a Rimini, con Sergio Zavoli e tutta la troupe di «Domenica in» per il lancio di «E la nave va» prima della Mostra del Cinema di Venezia [...] È quello che passerà alla storia come il giorno della grande riconciliazione di Federico con la sua Rimini. Il giorno in cui un potentissimo raggio laser, dal tetto del *Grand Hotel* magicamente trasformato nel mitico «Rex», scrive a caratteri cubitali sulla fiancata del grattacielo: «Grazie Federico»<sup>72</sup>.

Se la riflessione sulla «identità felliniana» di Rimini evidenzia diversi chiaroscuri, l'immaginario felliniano ed i suoi sogni cinematografici non rappresentarono in alcuna occasione la magia possibile del grattacielo del mare. Eppure, senza dedicarvi immagini e sequenze memorabili, negli anni del boom economico le capitali della riviera romagnola furono scelte in più occasioni come *location* di pellicole di qualità (per esempio i film di Valerio Zurlini<sup>73</sup>). Divenuto oggetto del desiderio della nuova borghesia vacanziera e simbolo destinato a incarnare i valori e la cultura del «tempo libero dal lavoro», il grattacielo fu invece immortalato alle spalle di Alain Delon nel film *La prima notte di quiete* (1972), girato in un ambiente laddove si respirava già una certa atmosfera di decadenza, tra la riedizione di una compagnia di «vitelloni» di provincia (quasi vent'anni dopo il film felliniano del 1953) e l'inframmezzarsi di

<sup>71</sup> F. Fellini, *Il mio paese*, a cura di R. Renzi, Bologna, Cappelli, 1967, p. 39. M. Gori, *Le radici di Fellini romagnolo del mondo*, Cesena, Società Editrice «Il Ponte Vecchio», 2016, pp. 18 e 66. Rimini et le cinéma. *Image, cinéastes, histoires*, sous la direction de G.M. Gori, Paris, Ed. du Centre Pompidou, 1989. Quindi T. Kezic, *Federico Fellini, la vita e i film*, Milano, Feltrinelli, 2002.

<sup>72</sup> M. Guaraldi, *I sogni di Federico, la realtà di Rimini*, in «Il Corriere di Romagna», 31 marzo 2020: [www.corriereromagna.it/antidoti-sogni-federico-realta-rimini/](http://www.corriereromagna.it/antidoti-sogni-federico-realta-rimini/). Cfr. G.M. Gori, *Rimini nel cinema. Immagini e suoni di una storia ultracentenaria*, Rimini, Edizioni Interno4, 2018: con un saggio di Marco Bertozzi sul cinema documentario.

<sup>73</sup> Basti ricordare *Estate violenta*, che Zurlini girò nel 1959, con Jean Louis Trintignant e Eleonora Rossi Drago: un film drammatico e psicologico, dove si ricorda una notte passata sulla spiaggia davanti al *Grand Hotel* di Riccione. Anche G.M. Gori, *Rimini nel cinema*, cit.

storie personali *borderline*, nello scorrimento di vuoti nottate tra droghe e alcool, gioco d'azzardo e prostituzione. Dopo una prolungata latitanza, quando dagli anni ottanta il cinema ritornò ad ambientazioni nelle città dei grattacielo (e dei *Grand Hotel*) sulla riviera romagnola – Rimini soprattutto –, si trattò quasi sempre di storie vacanziera con malcelato sfondo erotico e sicura destinazione commerciale.

Occorre pertanto guardare al cinema di indagine documentaria se si vuole trovare un incrocio di sguardi sulla «città verticale» che, come moderna torre, si proietta nello skyline adriatico, generando storie di vita ed un immaginario assai mutato nel tempo. Fu quanto fece nel 2017 il regista e studioso Marco Bertozzi<sup>74</sup>, nel film-documentario intitolato *Cinema Grattacielo*, frutto di 10 anni di riprese girate all'interno dello stabile e con interpreti i suoi abituali inquilini<sup>75</sup>. Negli anni tra i due secoli, a Rimini come a Cesenatico, il grattacielo del mare subì un processo di estraniamento dal tessuto urbano e di degrado, materiale e sociale, ritornando ad essere discusso nella sua valenza iconica di simbolo identitario del territorio e della comunità. Sorta di museo vivente del design architettonico del XX secolo, del grattacielo riminese rimane la peculiarità di un quartiere in verticale, dove vivono residenti della prima ora ma anche giovani coppie, commercianti cinesi e ambulanti africani, liberi professionisti e lavoratori del turismo, artisti e studenti universitari. Esso declina l'idea di una comunità transnazionale e multilingue (una Torre Babele del tempo presente): uno snodo focale dove ormai il mare pare lontano ed influiscono assai di più la mobilità sociale della stazione e del quartiere subito alle spalle, divenuto la *China* e *Bangla Town* del centro cittadino.

Le origini del film-documentario risalgono al 2005, quando Bertozzi si trasferì in uno degli appartamenti del grattacielo e iniziò le prime riprese. Esso si presenta dunque come una riflessione autobiografica che si interroga sulle forme del documentario contemporaneo e che vede l'umanità e i paesaggi del grattacielo di Rimini raccontati in prima persona, in dialogo aperto con gli immaginari che lo hanno accompagnato in oltre cinquant'anni di storia. Lo stesso autore ne ha compendiato le chiavi di lettura:

Duecento case, una sopra l'altra, tutte così vicine. Una griglia segreta di aggregazioni, risistemazioni, accorpamenti che richiama l'antico desiderio dell'uomo di ricreare il suo spazio di vita. Una trama di stanze, un reticolo di lingue che ricorda l'esperienza di Babele, e ne segna di volta in volta un'idea di rifiuto o esaltazione, condanna o curiosità,

<sup>74</sup> Marco Bertozzi unisce la cinematografia documentaria – per esempio *Rimini Lampedusa Italia* (2004), *Predappio in luce* (2008) –, a un'originale indagine teorica ed estetica: *Storia del documentario italiano. Immagini e culture dell'altro cinema*, Venezia, Marsilio, 2008; *Recycled cinema. Immagini perdute, visioni ritrovate*, Venezia, Marsilio, 2013.

<sup>75</sup> [www.cinemagrattacielo.com/](http://www.cinemagrattacielo.com/). Il film è prodotto, con Rai Cinema, dall'Archivio Audiovisivo del Movimento Operaio e Democratico, Regione Emilia-Romagna e Fondo Regionale per l'Audiovisivo del Friuli Venezia Giulia, Altreforme di Udine e dall'associazione culturale *Condominium*. Lo scrittore Ermanno Cavazzoni è l'immaginifica voce narrante del grattacielo. Già in occasione della manifestazione svolta nel 2010 nel cinquantenario, Bertozzi aveva presentato il video *Frammenti di archivio per un film sul Grattacielo di Rimini*.

vergogna o visionaria leggerezza [...] Il film non è solo la storia di un edificio, e della sua città, ma anche una riflessione sui nostri mutanti modi di vivere. E di vedere<sup>76</sup>.

*Cinema Grattacielo* utilizza molteplici materiali d'archivio, grazie a cui si costruisce una originale trama narrativa: «I potenti immaginari (che possa involarsi, crollare, incendiarsi, sradicarsi per un terremoto o uno tsunami...), come le paure sociali e antropologiche (che ospiti delinquenti, che sia un covo di malaffare, tenebroso e insicuro...) necessitano di un cinema che rischi e provi a insinuarsi fra spazi ed esperienze non protette». Occorre fare i conti con sensibilità mutate e del tutto contrapposte: per alcuni il grattacielo è un ecomostro, altri lo considerano un permanente laboratorio tecnologico<sup>77</sup>. Già simbolo del boom economico e della corsa alla modernità (in verticale), dopo il periodo di decadenza esso è divenuto oggetto di una reinvenzione dei suoi spazi e con essi di una storia: la «comunità del grattacielo» come metafora dell'«Italia in un edificio».

## 6. Riqualficazione dei grattacieli e nuovi contesti : un luogo della globalizzazione, l'icona della «notte rosa»

Nella metropoli balneare gli anni iniziali del XXI secolo hanno riproposto il paradossale di un mutato rapporto tra i luoghi del turismo di massa – sempre meno il mare e la spiaggia – e la loro rappresentazione; laddove la ricerca del divertimento e della trasgressione, in uno scenario policromatico, rende quel rapporto meno fisico e sempre più visivo, in cui necessariamente risignificare l'icona della moderna, isolata e altissima, torre del mare. Di questa suggestiva rappresentazione è da quindici anni protagonista il grattacielo di Cesenatico. Dopo l'ultima variante del 1967, la sua configurazione rimase immutata fino agli anni novanta. Nel frattempo però, fin dal 1977, fu avviato un progetto di recupero storico-culturale del centro storico, nella salvaguardia e nella valorizzazione dell'originaria fisionomia del borgo marinaro. Fu l'affermarsi di un nuovo modo di pensare la città ad indurre una rivisitazione del ruolo e dell'immagine del grattacielo.

Nella sfera di interesse che considera le politiche di restauro applicabili al Moderno e non solo all'Antico, tra le suggestioni che gli storici del patrimonio urbano e paesaggistico possono condividere con architetti e ingegneri, il recupero e la valorizzazione dei «grattacieli del mare» rappresentano un terreno di incontro fecondo<sup>78</sup>.

<sup>76</sup> *Cinema Grattacielo, il progetto documentario di Marco Bertozzi*, 7 giugno 2018: [www.cameralelook.it/web/cinema-grattacielo-il-progetto-documentario-di-marco-bertozzi/](http://www.cameralelook.it/web/cinema-grattacielo-il-progetto-documentario-di-marco-bertozzi/).

<sup>77</sup> C. Spirito, *L'Italia in un edificio: il grattacielo di Rimini si racconta al «Biografilm Festival»*, in «la Repubblica», 13 maggio 2017: [www.repubblica.it/spettacoli/2017/05/13/news/grattacielo\\_rimini\\_biografilm\\_bologna\\_aamod-165297389/](http://www.repubblica.it/spettacoli/2017/05/13/news/grattacielo_rimini_biografilm_bologna_aamod-165297389/).

<sup>78</sup> Cfr. A. Cavani e A. Zamboni, *Verso un restauro del paesaggio. I grattacieli di Milano Marittima, Cesenatico e Rimini*, in *Il restauro del moderno*, a cura di G. Carbonara, in «Parametro».

Nell'ultimo decennio di fine Novecento, per esempio, non solo il grattacielo di Cesenatico era ormai in uno stato avanzato di degrado, ma la stessa destinazione d'uso di una parte di esso andò mutando<sup>79</sup>. Nel 1992, con la chiusura dell'*Hotel Genny* e la trasformazione degli spazi in nuovi appartamenti, divennero inderogabili i lavori di ristrutturazione dell'edificio; i primi interventi si ebbero tra 1998 e 1999, con la sistemazione da parte della ditta SEEP di Bologna di parti dell'intonaco e del mosaico della facciata. Nell'autunno del 2005, sull'onda della diffusa eco avuta dall'intervento di restauro del grattacielo Pirelli a Milano<sup>80</sup>, invitati a Cesena (su iniziativa dell'Università di Bologna) ad un Laboratorio di Restauro, gli architetti Vincenzo Corvino e Giovanni Multari contribuirono a legittimare il recupero e la valorizzazione dei «grattacieli del mare». Furono suggerite alcune direttrici di fondo.

I tre grattacieli, pur non appartenendo ad un autore illustre come Gio Ponti, e pur non presentando invenzioni o interpretazioni tipologiche particolari, sono stati in grado di raccogliere ed esprimere con coerenza e proprietà di linguaggio il clima architettonico nel quale cinquant'anni fa nascevano. Il degrado attuale nasce da un problema di relazione tra edificio e contesto: il collegamento tra l'attacco a terra del grattacielo e il sistema della costa<sup>81</sup>.

Nel caso di Cesenatico emersero rilievi tali da indirizzare un necessario intervento non solo di restauro ma anche di rifacimento delle facciate esterne, con avvio nel maggio 2005 dei lavori<sup>82</sup>. Si fece ricorso alla fibra di carbonio, mentre più complessa e discussa fu la scelta del materiale con cui sostituire l'originario mosaico policromatico. Tra 2005 e 2009 il grattacielo di Cesenatico fu soggetto a opere di completa riqualficazione e consolidamento, con interventi sulla struttura portante, gli interni dei 120 appartamenti, l'impianto idraulico di scarico e le facciate originarie<sup>83</sup>. Per queste ultime si procedette con la sostituzione delle tapparelle e l'applicazione di una facciata ventilata, realizzata con struttura in alluminio e piastrelle di grès pro-

n. 266, novembre-dicembre 2006, pp. 88 ss. Quindi G. Leoni, *Progetto e restauro*, in *Edifici alti in Emilia-Romagna*, cit.

<sup>79</sup> Cfr. M. Senese, *Il grattacielo del XXI secolo: la conferma di un simbolo*, in *Il grattacielo di Cesenatico*, cit., pp. 131-155.

<sup>80</sup> Oltre ai testi citati (n. 10), cfr. M.A. Crippa, *Il restauro del grattacielo Pirelli*, Milano, Skira, 2007.

<sup>81</sup> Citato in Senese, *Il grattacielo del XXI secolo*, cit., p. 140.

<sup>82</sup> La ristrutturazione fu diretta dall'architetto Giovanni Lucchi, con gli ingegneri Maurizio Berlati e Ivan Missiroli. Cfr. Laboratorio di restauro dell'architettura Corvino-Multari, *Marinella 2 Cesenatico. Il grattacielo della riviera*, in *Edifici alti in Emilia-Romagna*, cit., pp. 145-150. Assai utile era stato il lavoro svolto da P. Paolucci e A. Zagnini, *Il grattacielo Marinella di Cesenatico. Rilievo architettonico, verifiche strutturali e ipotesi di consolidamento*, tesi di laurea, Università di Firenze, Facoltà di Architettura, aa. 2000-2001: [www.prog-res.it/17/tesi-ricerche/il-grattacielo-marinella-di-cesenatico-rilievo-architettonico-verifiche-strutturali-ipotesi-di-consolidamento.php](http://www.prog-res.it/17/tesi-ricerche/il-grattacielo-marinella-di-cesenatico-rilievo-architettonico-verifiche-strutturali-ipotesi-di-consolidamento.php).

<sup>83</sup> an. lo [A. Lombardi], *Fibra di Carbonio per il grattacielo*, in «Il Corriere di Romagna», 23 marzo 2005; G. Mascellani, *Il colosso torna giovane*, in «Corriere Cesenate», 29 giugno 2007; A. Lombardi, *Ormai terminato il restauro del grattacielo*, in «Il Corriere di Romagna», 8 novembre 2009.

cellanato (60 × 60 cm), con toni del grigio, azzurro e blu. Se il grattacielo perdette un po' del suo originario slancio in altezza e l'effetto cromatico delle facciate, assicurato dalle tessere di ceramica a più colori, il rivestimento con la parete ventilata ha permesso di perpetuare i concetti cromatici ed estetici esplicitati da Berardi nel progetto originario.

Anche gli interventi di ristrutturazione produssero pertanto una nuova correlazione tra il modello metropolitano milanese e la sua traduzione sulla costa romagnola. I grattacieli Pirelli e Marinella II, costruiti in modo quasi simultaneo e con tecnologie affini, vennero restaurati in tempi ravvicinati. Il diverso livello dell'intervento si dovette anche alla diversa destinazione d'uso: su un versante, si trattava di un edificio pubblico per uffici di proprietà della Regione Lombardia, sull'altro invece, avevamo un edificio residenziale frazionato in circa duecento proprietà. A Milano il restauro tese a conservare l'originaria funzione espressiva, mentre a Cesenatico prevalse la linea di perpetuare la sua immagine. Ci fu chi ne rimarcò l'identità intrinseca, oggi come allora: «Nelle giornate clou della stagione estiva, il grattacielo di Cesenatico ospita dalle 400 alle 500 persone. In pratica è un quartiere in verticale, posto fra il lungomare e la spiaggia»<sup>84</sup>. Una destinazione ancora diversa riguarda il grattacielo di Rimini, divenuto ormai un luogo di abituale residenza, al di là del periodo estivo e dell'arrivo dei proprietari per le vacanze; la «comunità grattacielo» è ormai interculturale e multilinguistica, con la necessità di interventi volti a migliorare le condizioni di abitabilità, la sicurezza e l'eco-sostenibilità<sup>85</sup>, persino la sociabilità culturale (tramite l'associazione *Condominium*<sup>86</sup>).

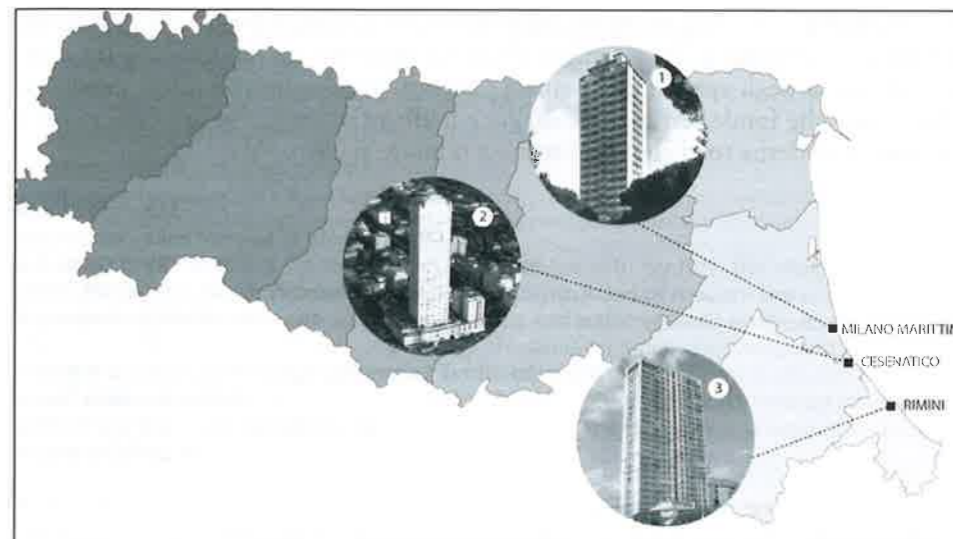
Nel corso dei lavori di riqualificazione l'assemblea dei condomini di Cesenatico fu chiamata ad esprimersi sulla proposta di illuminare completamente il grattacielo, con l'installazione di 8 grossi fari, 4 alla base dei primi terrazzi e 4 in cima, posizionati in modo da non recare disturbo alle finestre. Spaventò la spesa ipotizzata ed il costo non contabilizzato di mantenimento dell'impianto<sup>87</sup>. Non se ne fece nulla e dunque svanì l'idea di materializzare anche in notturna quella funzione di *landmark* che il grattacielo aveva assunto fin dall'inizio. Eppure qualcosa di importante in tal senso era già accaduto, con il lancio, nel corso dell'estate del 2006 (il 1° luglio), della

<sup>84</sup> G. Mascellani, *Grattacielo di Cesenatico, i lavori procedono*, in «Corriere Cesenate», 25 luglio 2008: [www.corrierecesenate.com/2008/07/25/grattacielo-di-cesenatico-i-lavori-procedono-spediti/](http://www.corrierecesenate.com/2008/07/25/grattacielo-di-cesenatico-i-lavori-procedono-spediti/). Il direttore dei lavori ricordò che non a Milano si era guardato ma a New York: «Al momento dello studio dei lavori, abbiamo esaminato quelli fatti all'*Empire State Building* di New York. Per definire l'inclinazione della torre abbiamo impiegato i satelliti e gli strumenti topografici, oggi sappiamo che il grattacielo pende di 33 centimetri su piazza Costa».

<sup>85</sup> Si veda per esempio *Condominio e ambiente. Il grattacielo di Rimini diventa verde e sostenibile*, 10 ottobre 2015: [www.ediltecnico.it/34979/condominio-ambiente-grattacielo-rimini-diventa-verde-sostenibile/](http://www.ediltecnico.it/34979/condominio-ambiente-grattacielo-rimini-diventa-verde-sostenibile/); *Al grattacielo di Rimini dopo Londra: «Qui tutto monitorato e in sicurezza»*, 15 giugno 2017: [www.chiamamicitta.it/al-grattacielo-rimini-londra-monitorato-sicurezza/](http://www.chiamamicitta.it/al-grattacielo-rimini-londra-monitorato-sicurezza/) (dopo l'incendio della *Grenfell Tower* a Londra). Si guardi comunque Ciuffoli, *Il grattacielo di Rimini: dallo studio della sua costruzione ad ipotesi di riqualificazione*, cit.

<sup>86</sup> *Al Grattacielo di Rimini ora anche un laboratorio di teatro*, 17 novembre 2015: [www.rimini-notizie.net/societa/2015/11/17/al-grattacielo-di-rimini-ora-anche-un-laboratorio-di-teatro/](http://www.rimini-notizie.net/societa/2015/11/17/al-grattacielo-di-rimini-ora-anche-un-laboratorio-di-teatro/).

<sup>87</sup> Mascellani, *Grattacielo di Cesenatico*, cit.



1. Cervia-Milano Marittima (1957); 2. Cesenatico (1958); 3. Rimini (1959).

«notte rosa», trasformando il grattacielo in un faro lucente, visibile lungo tutta la riviera. Da allora, nell'apogeo spettacolare di ogni stagione estiva, un potente immaginario postmoderno rivive tra suggestioni cinematografiche e design architettonico, facendo rivivere il fascino dello scintillio luminoso di alcune rappresentazioni felliniane. Sorta come traduzione delle «notti bianche», su idea di Andrea Gnassi (attuale sindaco di Rimini), la manifestazione coinvolge la costa adriatica e l'entroterra: tra riviera romagnola, lidi ferraresi e Repubblica di San Marino, fino al nord delle Marche. Fu subito un evento di comunicazione e spettacolo che registrò un enorme successo tra i giovani e ad un livello internazionale: fino a 2 milioni di partecipanti nell'edizione del 2010<sup>88</sup>. L'icona verticale della «Notte rosa» è fin dall'inizio il grattacielo di Cesenatico. Nell'edizione del 2019 di forte impatto fu la coreografia in rosa di Piazza Costa, con una imponente ruota panoramica, collocata davanti al grattacielo del mare e al *Grand Hotel*<sup>89</sup>.

Ancora nei nostri giorni, in Italia la metropoli balneare romagnola è la maggiore attrazione turistica tra le località di mare. Se Rimini è il comune marittimo più rinomato, è tutta la costa adriatico-romagnola a costituire una costellazione di città di mare che continua a sedurre i turisti/consumatori di *loisir*, giovani e giovanissimi in particolare. Contestualizzata la rincorsa verso l'alto degli alberi, i «grattacieli del

<sup>88</sup> Fu la prima edizione a tema, ispirata alla «vita dolce», nel cinquantesimo anniversario del film felliniano: [www.lanotterosa.it/edizione\\_2010.php](http://www.lanotterosa.it/edizione_2010.php).

<sup>89</sup> *La Notte rosa. Pink R-Evolution*, 5 luglio 2019: [www.lanotterosa.it/](http://www.lanotterosa.it/).

mare» continuano a rappresentare simboli unici – *landmark* sulla costa, quartieri verticali e «comunità sociali» – di un ricercato rapporto tra modernità e tradizione, razionalità degli spazi e architetture balneari, segni mutevoli di un paesaggio urbanizzato che fonde territorio, spiaggia e mare attraverso le suggestioni visive e colorate di moderne torri che continuano a puntare al cielo.

Maurizio Ridolfi  
Dipartimento di Scienze della Formazione  
Università di Roma Tre  
via di Castro Pretorio 20 – I-00185 Roma  
maurizio.ridolfi@uniroma3.it

Dipartimento di Economia, Ingegneria, Società e Impresa  
Università della Tuscia  
via del Paradiso 47 – I-01100 Viterbo  
mridolfi@unitus.it

## Grattacieli nel cinema muto

Marco Fincardi

**Skyscrapers in the Silent Cinema.** Since the end of the 19th century, the image of the development of metropolises has been linked to the construction of modern towers. In the 1920s, in particular the cinema of the artistic avant-garde had a strong focus on the image of the metropolis, while the United States of America prevailed on a planetary level and imposed the image of New York as the main planetary center of modernity, often symbolically represented with the image of skyscrapers. The comparison between European and American cinema in the silent films of that decade inevitably had to confront this symbolism, still located in the island of Manhattan.

**Keywords:** Images of metropolises; The artistic avant-gardes in silent cinema; Skyscrapers in the silent cinema; Skyscrapers in the social imaginary; Symbols of economic power between Europe and America.

### 1. Confronti diseguali tra metropoli dalle due rive dell'Atlantico

La riflessione delle avanguardie artistiche nei primi decenni del XX secolo, soprattutto a partire dal futurismo, è fortemente attratta dal tema della modernità urbana e dal desiderio di produrre immagini delle dinamiche metropolitane. La nuova arte cinematografica, che permette di produrre industrialmente il numero desiderato di pellicole e di mostrarle su schermi piccoli o grandi per un ampio pubblico tramite macchine da proiezione, è attratta al pari della fotografia dall'offrire rappresentazioni realistiche – e talvolta anche oniriche – della dimensione urbana. Tuttavia, grazie alla rappresentazione di immagini in movimento, anche di panoramiche mobili, il cinema costruisce le proprie fortune anche nel sapersi lanciare meglio di qualsiasi altra arte nell'offrire suggestioni sulle dimensioni impressionanti e sulla complessità e vita frenetica delle nuove metropoli<sup>1</sup>.

Alla fine del XIX secolo, la più alta torre del mondo, esaltazione della plasticità dell'acciaio nella seconda rivoluzione industriale, è ancora la Tour Eiffel, presto oggetto simbolico altamente attrattivo per le arti figurative e plastiche. Già all'esordio della cinematografia è un'immagine che i fratelli Lumière e Méliès non possono ignorare, pur interrogandosi su come mostrarla e usarla in modo originale, senza proporre dai suoi piani elevati solo la visione di piatti panorami urbani. Le prime cineprese la inquadrano dalla sua sommità, dalla Senna, oppure da un dirigibile,

<sup>1</sup> Cfr. *La città che sale. Cinema, avanguardia, immaginario urbano*, a cura di G.P. Brunetta e A. Costa, Trento-Rovereto, Manfrini, 1990.

dando così una rappresentazione in verticale della moderna *Ville lumière*<sup>2</sup>. La permanenza nell'orizzonte di Parigi e la potente simbologia di questo colosso d'acciaio rimangono una sfida aperta per le avanguardie artistiche europee, che inizialmente sono soprattutto pittori e fotografi a cogliere. La staticità delle loro immagini limita però la percezione delle moderne torri nelle metropoli, che all'inizio del XX secolo evidenziano il proprio carattere di simbolo forte della società urbanizzata di massa col loro emergere imperturbabili dal caotico traffico delle sempre più numerose automobili e dei tramway. A cogliere questa valenza della Torre dominatrice dei flussi urbani è in particolare René Clair, ben inserito negli ambienti dadaisti quando nel 1923 esordisce nella sceneggiatura e regia di un film, che – in una pellicola da proiettare durante balletti progettati da Francis Picabia – presenta una situazione assurda di sospensione del tempo: *Parigi che dorme*<sup>3</sup>. Solo il custode della Torre e un pugno di persone che stavano per giungere in aereo a Parigi si sono salvate da un raggio soporifero che ha paralizzato in uno stato letargico tutti gli esseri viventi del pianeta. Grazie agli espedienti nel bloccare e movimentare le immagini con la cinepresa, Clair mostra scene esilaranti con questi personaggi, gli unici in movimento in una città addormentata, che compiono trasgressioni della quotidianità, e alla fine si ritrovano a vivere per alcuni giorni sulla Torre, teatro surreale dei loro esibizionismi, finché per il custode e la sua nuova fidanzata diventa semplicemente il luogo spettacolare da cui contemplare tra le nuvole la ripristinata normalità di Parigi.

Se l'ingegner Eiffel ha progettato lo scheletro metallico della Statua della libertà che saluta le navi in ingresso alla foce dell'Hudson, quando dall'Atlantico giungono in vista di New York, il cinema statunitense delle origini non pare particolarmente attratto da quel gigante di costruzione francese. Le sue cineprese rimangono calamitate dalla foresta degli altissimi palazzi che sempre più alti si vanno continuamente costruendo, abbattendo e riedificando nell'isola degli affari finanziari, del commercio e della comunicazione mediatica di Manhattan, con piccole propaggini a Coney Island, l'isola dei divertimenti per il tempo libero. A New York, già all'esordio del XX secolo, l'accumulo di torri deborda oltre ogni fantasia degli europei e può rimpiazzare definitivamente Parigi, assieme a ogni ambizione di Berlino e tanto più di Londra o Mosca, come immagine della metropoli moderna<sup>4</sup>. Nel primo decennio del secolo la fotografia cercò di contendere questa rappresentazione al cinema, e di far valere la fissità rassicurante della sua immagine, giocando dal suo versante sul realismo proprio del suo mezzo, senza rinunciare a solleticare l'immaginario, come si vede nelle inquietudini romantiche di innumerevoli pose panoramiche su Manhattan immersa nelle brume del fiume, in cui già dal 1910 Alfred Stieglitz elaborava degli scatti destinati a rimanere dei modelli nella storia della fotografia. Il

<sup>2</sup> R. Barthes, *La Tour Eiffel*, Milano, Abscondita, 2009.

<sup>3</sup> Se in questo film un ventiquattrenne Clair usa il mezzo cinematografico per costruire attorno alla Torre Eiffel un sogno o delirio della modernità, cinque anni dopo – da regista affermato – girerà il documentario *La Tour*.

<sup>4</sup> Cfr. R. Koolhaas, *Delirious New York*, Milano, Electa, 2005; B. Cartosio, *New York e il moderno. Società, arte e architettura nella metropoli americana (1876-1917)*, Milano, Feltrinelli, 2007.

cinema produce due primi cortometraggi sui grattaciel newyorkesi nel 1905, nei suoi prodotti pionieristici destinati a stupire il pubblico, in concorrenza coi cineasti parigini. In *Coney Island at night* di Edwin S. Porter, di soli tre minuti, si mostra, coi toni celebrativi di un paesaggio fiabesco, la magia delle luci elettriche che disegnano i contorni delle strutture, delle giostre e delle rade torri di questo enorme spazio metropolitano destinato al divertimento di massa. Operatori di strada come William C. Paley e William F. Steiner, prima che la loro Crescent Films sia assorbita da Edison, producono una guida cinematografica della metropoli in *Around New York in 15 minutes*. Una delle scene, filmata percorrendo in auto il ponte di Brooklyn, fornisce la prima panoramica mozzafiato in movimento del quartiere omonimo e della città. Segue una panoramica filmata dalla sommità del World Building, che riprende i grattaciel e i rami del fiume coi ponti.

Bisogna comunque attendere gli anni successivi alla prima guerra mondiale perché la spettacolarità di Manhattan venga canonizzata nel cinema. Nei ruggenti anni venti, il gusto artistico europeo continua sicuramente a condizionare l'avanguardia cinematografica statunitense, attratta dal poter esibire la linea dell'orizzonte di una Manhattan già diventata la cittadella mondiale degli affari, popolata di palazzi dalle altezze vertiginose. Le loro cineprese registrano però con impietosa evidenza il primato metropolitano di New York. Come ha scritto Gian Piero Brunetta, i loro

documentari e film celebrano in forma di sinfonie vive i nuovi monumenti alla modernità, rendono i grattaciel protagonisti o coprotagonisti e proiettano le loro figure solide e le loro forme geometriche nello spazio e sul piano del cielo, aprendo a nuovi processi di significazione che presto virano dal senso di esaltante *ascensus* alla percezione dell'isolamento atomico dell'individuo e della discesa infernale<sup>5</sup>.

Il fotografo Paul Strand, allievo di Stieglitz, e il pittore Charles Sheeler con gusto da vedutisti producono nel 1921 *Manhatta*, film di 10 minuti che circola anche con un titolo esplicito sulle intenzioni degli autori: *New York the Magnificent* e propone una poetica romantica della modernità. Alternando grandi panoramiche a scene di strada, scandite da didascalie in versi estrapolate da *Leaves of Grass* dove Walt Whitman evidenzia le sentimentalità ideali dell'americano, documentano la quotidianità nel cuore della metropoli, con sequenze costruite con estrema accortezza nell'accostare forme diverse, movimenti di battelli e di folle borghesi, operai al lavoro, verticalità dei grattaciel, onnipresenti sbuffi di fumo, nubi, luci e ombre tra la baia e le enormi cubature dei palazzi. Impressiona l'insistenza nel mostrare cantieri edili, dove continuamente grandi palazzi vengono disfatti da operai esperti nel manovrare macchine demolitrici, mentre già si erigono le putrelle d'acciaio delle torri che li rimpiazzeranno. A Parigi questo cortometraggio viene proiettato in una animata serata dadaista, in cui diversi partecipanti colgono un'ispirazione cubista nelle riprese angolate dei volumi dei grattaciel, inquadrate sia dall'alto che dal basso.

<sup>5</sup> G.P. Brunetta, *Le muse e il cinema. Memorie, mito, metamorfosi*, Catania, Algra, in corso di stampa. Ringrazio l'autore per avermene anticipato il testo e per i consigli sulla selezione delle pellicole americane.





Fig. 1. L'assiepamento dei grattacieli nel cortometraggio *Manhatta*, di Strand e Sheeler (1921).



Fig. 2. Nel film *Manhatta* il respiro dei fumaioi e dei camini nell'iper-energetica città fumosa.



Fig. 3. Panoramica aerea di Manhattan in *A 24 dollars Island* di Robert Flaherty (1926).



Fig. 4. New York come una foresta pietrificata, per Robert Florey in *Skyscraper symphony*, con architetture cubiche filmate dal basso.

A esibire in termini quasi leggendari la vicenda storica di Manhattan come epopea nazionale degli Stati Uniti e del capitalismo è nel 1927 Robert Flaherty, col mediometraggio *Twenty four dollar island. A camera impression of New York*. Il documentario parte da numerose mappe e illustrazioni dei primi insediamenti dei coloni olandesi a Nuova Amsterdam, dopo aver acquistato nel 1626 l'isola di Manhattan dagli indiani per soli 24 dollari, per spiegare come esattamente tre secoli dopo la città conti tre milioni di abitanti e possa raffigurare senza esitazione l'immagine radiosa dello sviluppo industriale: «New York, simbolo industrioso impressionante, dove gli uomini sono sminuiti dall'immensità di ciò che hanno concepito – macchine, grattacieli – montagne di acciaio e pietra». Il trionfalismo con cui Flaherty rappresenta questo colosso industriale, finanziario e politico è tutt'altro che una

contemplazione statica del gigantismo urbano: tra onnipresenti sbuffi di fumo di navi e selve di camini, polvere di cantieri, tra torri e ciminiere, operai delle costruzioni sono ovunque al lavoro con colossali gru, in una perenne demolizione e costruzione della dinamica struttura metropolitana dalla potenza che pare illimitata. Poco la cinepresa si sofferma sul traffico urbano, perché a rappresentare questa idea di città è più funzionale l'intenso traffico portuale di grandi navi e battelli proprio davanti allo skyline dei grattacieli, che da quel movimentato punto di vista può essere mostrato in una perfetta ampia prospettiva, con interminabili riprese panoramiche.

Nel paese diventato la massima potenza economica e militare planetaria, sono gli anni dell'isolazionismo, dei balli frenetici a ritmo di jazz, della paura di importare dall'Europa la rivoluzione, della frenetica crescita del consumismo e delle bolle speculative finanziarie. Nell'esprimere le più variegata effervescenze della metropoli multietnica e cercando di valorizzarne le molteplici sfaccettature, a New York si affermano notevoli artisti poco più che ventenni come George Gershwin, che scandisce coi ritmi scatenati e insieme solenni della sua orchestra la vita urbana briosa e schizofrenica, e che nel 1924 compone *Rhapsody in blue*, dedicata a Manhattan; o come John Dos Passos che nel 1925 pubblica il caustico romanzo *Manhattan Transfer*, su quella società urbana capace di risucchiare e svuotare ogni differente individualità.

## 2. Metropoli in ascesa per le avanguardie del cinema tedesco

Negli anni venti gli interscambi estetici nella cinematografia europea e americana delle avanguardie sono continui e vengono apertamente dichiarati dai protagonisti<sup>6</sup>. Si impone in particolare quella della Repubblica di Weimar, dove molta produzione artistica d'avanguardia si concentra nel rendere l'immagine della metropoli<sup>7</sup>, in particolare della capitale tedesca, che ne viene quasi eretta a emblema antropologico. Si passa con stridenti contrasti dalle rappresentazioni oleografiche e rassicuranti offerte dal romanzo di Alfred Döblin *Berlin Alexanderplatz* a quelle degradate e inquietanti delle varie creazioni di Bertolt Brecht, o di George Grosz, che già in precedenza nel 1917 aveva intitolato *Metropolis* una spettacolare immagine pittorica negativa e infernale della moderna vita metropolitana: un capolavoro in bilico tra stile futurista ed espressionista, che pare ritrarre allo stesso tempo Parigi e Berlino, in quegli anni tragicamente rivali. Nella Repubblica di Weimar pure nel cinema la creatività tedesca rappresenta nel modo più efficace le tensioni relative all'immaginario urbano: dagli incubi come *Nosferatu, una sinfonia dell'orrore* di Friedrich Wilhelm Murnau, *Il dottor Mabuse* oppure *M, il mostro di Düsseldorf* di Fritz Lang e *Il gabinetto del*

<sup>6</sup> *La città che sale*, cit.

<sup>7</sup> L. Moholny-Nagy progetta dettagliatamente nel 1920-1921 il film *Dinamica della metropoli*, mai realizzato. Docente al Bauhaus, per la didattica pubblica nel 1925 il testo teorico *Pittura, fotografia, film* (Torino, Einaudi, 2010).

*dottor Calligaris* di Robert Wine (che in origine doveva essere diretto da Lang), si può passare al realismo e al ritmico montaggio incalzante del lungo e tecnicamente perfetto *Berlino: sinfonia di una grande città* di Walther Ruttmann (1927), che diviene un riferimento universale obbligato nella rappresentazione documentaristica, quasi sociologica, delle pulsanti dinamiche dell'umanità metropolitana, del traffico tra auto, biciclette, tram, torpedoni, cavalli da traino, dell'aeroporto, del fumo, degli ascensori, dei vortici del luna park, delle apparecchiature più varie, rappresentati come in un album analitico nell'alternarsi delle diverse fasi della giornata, come un perenne movimento nell'arco delle 24 ore<sup>8</sup>. Se il ritmo della visione in questa *sinfonia di una grande città* rimane scandito su quello del treno che vi appare all'inizio e nel finale, e sempre dagli ingranaggi delle macchine e dall'elettricità, la metropoli non manca di mostrare alcune sue contraddizioni, benché vi risulti una decisa immagine apologetica della modernità. Il meccanismo di tutte le attività sociali scorre perfettamente, persino in un matrimonio, in un funerale, al cinema, in birreria, al ballo, in palestra, nel campo da golf, in un comizio politico, in una dimostrazione operaia, negli accattoni affamati accanto al ristorante di lusso, nel suicida che si butta nel fiume, o coi poliziotti che compiono un arresto: tutto viene magnificato come una normalità urbana. Eppure, i trionfali palazzi e alberghi berlinesi, pure quelli in acciaio mostrati in costruzione, non si elevano al cielo come torri.

Il regista Joe May, rivale di Lang nell'accaparrarsi le produzioni dell'UFA per il grande pubblico tedesco e mondiale, nel suo *lungometraggio Asphalt* (1929), mostra la serenità domestica che non può rimanere *imperturbata* e intatta nella vita metropolitana tra grandi palazzi, pubblicità invadente e traffico. Invece, il Murnau che col film *Aurora* (1927) abbandona i panorami tedeschi per rappresentare angosce e felicità dell'America rurale, non riesce a resistere all'attrazione di Coney Island, col portarvi in barca e tram una giovane coppia di contadini – dimentica per una giornata della famiglia e dell'adulterio dell'uomo – tra torri illuminate, giostre abbaglianti, bevute, confusi smarrimenti e incontri tra la folla. La metropoli resta negli *anni ruggenti* il luogo dei contrasti e dove il cinema cerca la produzione di senso, oltre che il suo pubblico di massa.

### 3. Sogni italiani di città industriali veloci ed elevate

Con Marinetti, il futurismo italiano si esalta in un proprio nazionalismo anticlassico, ma risoluto si nega all'americanismo. Questo movimento esprime delle incerte linee di tendenza in campo architettonico, e ancora di più in campo cinematografico. Nel cinema, il più celebre film italiano che mostri esibizioni monumentali – nelle sale

<sup>8</sup> Cfr. T. Maldonado, *Le due anime della cultura di Weimar*, in *Cultura e cinema nella Repubblica di Weimar*, a cura di G. Grignaffini e L. Quaresima, Venezia, Marsilio, 1978, pp. 87-94; *Nel cinema di Weimar*, a cura di A. Costa, G. Grignaffini, L. Quaresima, Bologna, Cineteca comunale e DAMS, 1978.

per parecchi mesi a Parigi e New York, primo film proiettato nella presidenziale Casa Bianca, molto influente nella cinematografia internazionale, non escluso Fritz Lang – è *Cabiria* di Giovanni Pastrone (1914), con Gabriele D'Annunzio collaboratore alla sceneggiatura e ambientato nell'antica Cartagine: insomma, quanto di più distante e detestabile potesse esserci allora per l'avanguardia marinettiana. Il manifesto *L'architettura futurista* di Antonio Sant'Elia – accolto con diffidenze dal resto del movimento, l'11 luglio 1914, mentre l'Europa si prepara alla guerra – sprigionerà parecchia energia evocativa e poche realizzazioni pratiche. L'estensore, che un anno dopo cadrà al fronte, afferma perentorio:

Tutto deve essere rivoluzionato. Bisogna sfruttare i tetti, utilizzare i sotterranei, diminuire l'importanza delle facciate, trapiantare i problemi del buon gusto dal campo della saggommetta, del capitelluccio, del portoncino, in quello più ampio dei grandi aggruppamenti di masse, della vasta disposizione delle piante. Finiamola coll'architettura monumentale funebre commemorativa. Buttiamo all'aria monumenti, marciapiedi, porticati, gradinate, sprofondiamo le strade e le piazze, innalziamo il livello *delle città*. Io combatto e disprezzo tutta la pseudo-architettura d'avanguardia austriaca, *ungherese*, tedesca e americana<sup>9</sup>.

Gli irrealizzati progetti onirici concepiti e disegnati da Antonio Sant'Elia, Mario Chiattonne e Virgilio Marchi elaborano progetti di *Città nuova* o di *Città fantastica* di notevole proiezione a strati verso il cielo, dove le linee appaiono veloci e sorprendenti, prive di pesantezza. Però raramente una concreta verticalità domina incontrastata sull'impressione destata dal complesso delle strutture. E in Italia le poche sperimentazioni del cinema futurista non recepiscono sostanziali stimoli dall'architettura. Marchi diverrà dalla fine degli anni trenta uno dei più attivi scenografi di Cinecittà, ma dopo aver ripudiato il futurismo del decennio precedente<sup>10</sup>. Dagli anni trenta, le realizzazioni di torri superiori ai cento metri a Genova e Brescia, nello stile razionalista di Marcello Piacentini, non attraggono il cinema, come non lo attrarrà l'EUR, almeno fino a *Il ventre dell'architetto*, in cui Peter Greenaway presenta in termini negativi quella visione del trionfalismo fascista. Per la generalità dei futuristi italiani, le metropoli americane non costituiscono un modello positivo, né negativo. Semplicemente non sono per loro oggetto di attrazione, mancando della contrapposizione stridente del nuovo a un ordine urbano antico, su cui questi artisti concentrano – almeno fino a tutti gli anni dieci del XX secolo – la loro creatività e produzione di senso.

Unico futurista italiano a palesarsi attratto dall'immaginario e dal mercato americani è Fortunato Depero, che anzi mette in opera un confronto diretto ravvicinato

<sup>9</sup> A. Sant'Elia, *L'Architettura futurista. Manifesto*, Milano, Tipografia Taveggia, volantino datato 11 luglio 1914.

<sup>10</sup> Solo alcuni critici cinematografici e d'arte italiani ricercano nei loro progetti avveniristici – realizzati o no – degli influssi che sarebbero stati recepiti in *Metropolis* di Lang, in *2001 odissea nello spazio* di Stanley Kubrick, per finire in *Blade Runner* di Ridley Scott. Si veda per tutti I. Gatti, *Una città del passato, in Umanesimo e rivolta in Blade Runner*, a cura di L. Cimmino, A. Clericuzio e G. Pangaro, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2015, pp. 118-121.

con l'America, per nulla prevenuto, puntando semmai con attenzione a promuovere tutta la propria produzione nel mercato newyorkese, dopo aver saggiato con qualche successo quello parigino. Il suo sperimentalismo artistico poliedrico e il suo impegno intensissimo nella pubblicità commerciale non hanno però produzioni interessanti col mezzo cinematografico. A parte le figure già citate, tra i maggiori futuristi italiani è il solo a confrontarsi a fondo con l'America dei grattacieli, per quanto non meno determinato degli altri nell'aderire fin dall'inizio all'orgoglio nazionalistico di Marinetti e poi al sostegno attivo al fascismo. Nel 1928 apre a New York una sede del proprio atelier di produzione artistica, pubblicitaria e per la decorazione di edifici. Da allora i grattacieli li raffigura in diverse realizzazioni figurative e li pone al centro del logo grafico pubblicitario di questa sua *Depero Futuristic House*. A fine anni venti convinto, come gli altri futuristi italiani, che le macchine elimineranno la povertà e la lotta di classe, giunge a teorizzare una *città aerea* su tre livelli, che tuttavia non è mai giunto a materializzare neppure in un disegno:

Allo strato terreno, fabbriche, depositi, magazzini, abitazioni operaie. Al secondo (strato meccanico) lo sviluppo massimo di tutte le audacie meccaniche-elettriche, con l'unico scopo di ossatura-scheletro vivente della città aeroplastica. Al terzo (città aerea) l'ambiente intellettuale-sportivo-artistico-giocoso lanciato nello spazio – Bar giganti – Monumenti danzanti parlanti volanti – Paesaggi serpeggianti nello spazio in vortici luminosissimi coloratissimi – Fontane giroplastiche – Pazzi – Parchi Aerei – Stazioni per Aeroplani – Ville volanti. Caffè su pali altissimi a 100, 200, 300, 1000 metri di altezza<sup>11</sup>.

Con la Grande Crisi l'artista deve abbandonare New York all'inizio degli anni trenta e ripiegare sui lusinghieri successi della sua azienda originaria di Rovereto. Ricorrente – nelle sue produzioni di quegli anni – è l'immagine di una *New Babel* tecnologica e priva di presenza umana, talora raffigurata biblicamente, in preda a un incendio che la devasta. Negli anni trenta, replicate visioni di grattacieli si hanno poi nell'aeropittura futurista del suo amico Tullio Crali, in particolare nel suo celeberrimo quadro di grande effetto del 1938: *Incuneandosi nell'abitato*, in cui un bombardiere si scaglia in picchiata in uno spazio tra grattacieli. Non sappiamo se Depero abbia assistito a fine anni venti a una proiezione del film di Lang e ne sia rimasto impressionato. Di certo, le immagini coloratissime, seducenti e infernali di *The New Babel* e di *Grattacieli e tunnel*, sue opere figurative prodotte nel 1930 e tuttora esposte nella sua casa-atelier-museo di Rovereto, sembrano echeggiare diverse suggestioni del film tedesco. Lo mostrano sia nell'incendio che distrugge la torre che nell'associare lo slancio prometeico di un simile edificio ad una sua inquietante base fatta di oscuri sotterranei. Ma queste suggestioni del futurista roveretano potrebbero essere anche solo per caso parallele o analoghe a ciò che guardare New York ha suscitato alla sensibilità culturale del viennese Fritz Lang. Diversi storici e critici del cinema

<sup>11</sup> Cit. in B. Passamani, *Fortunato Depero 1892-1960*, Bassano del Grappa, Museo civico, 1970, pp. 146-147. Cfr. A. D'Elia, *L'universo futurista. Una mappa: dal quadro alla cravatta*, Bari, Dedalo, 1998, pp. 200-202; K. Cosseta, *Ragione e sentimento dell'abitare. La casa e l'architettura nel pensiero femminile tra le due guerre*, Milano, Franco Angeli, 2000, p. 47.



Fig. 5. Fortunato Depero, *La Torre di Babele* (1930). Fig. 6. Virgilio Marchi, *Città futurista* (progetto irrealizzato, 1919).

tendono comunque a far risalire i disegni progettuali dei futuristi italiani e l'idea della *città aerea* di Depero come fonti d'ispirazione per l'ambientazione scenografica di *Metropolis* di Lang.

L'italo-brasiliano Alberto Cavalcanti è spesso decisivo nell'impostare stupefacenti cortometraggi sperimentali con gli altri futuristi. Eppure lui insiste da scapigliato nel cercare la romantica creatività estetica di squallidi bassifondi, piuttosto che le verticalità dei quartieri ricchi. In aperta polemica con la voga delle pellicole che esaltano le moderne dinamiche urbane, introdotta da *Berlin* di Ruttmann, o con qualsiasi immagine prometeica di New York, Cavalcanti filma e monta nel suo lungometraggio del 1926 *Rien que les heures* – girato in una Parigi dove mai compare una qualsiasi torre – la vita di 24 ore tra camini di catapecchie, figure di emarginati, macelli, spazzature, ratti, pittori in miseria, clochard sotto i ponti, prostitute e assassini. Per lui è proprio quello a rendere vivace una città e a darle un senso culturale. Solo nel finale di *Rien que les heures*, per cercare un disgustato effetto di contrasto, filma dall'alto l'Arc du triomphe, poi i disprezzati boulevard borghesi e il loro traffico motorizzato.

#### 4. L'occhio sovietico della rivoluzione futurista

Ad avere uno spiccato e ambiguo interesse per le metropoli statunitensi è l'arte sovietica negli anni della NEP. Il film del 1929 *L'uomo dalla macchina da presa*, di Dziga Vertov, sulla funzione rivoluzionaria del cinema nel percepire la quotidianità della grande città industriale, resta nel tempo una delle più geniali sperimentazioni sulle possibilità della cinepresa e del montaggio di scomporre e interpretare la realtà sociale. Nel rivelatore manifesto pubblicitario del film è disegnato l'eroticizzato corpo di una ballerina di *fox trot*, tutto smembrato, precipitare ad effetto tra le pareti di



Fig. 7. Manifesto dei fratelli Sternberg per *L'uomo dalla macchina da presa* di Dziga Vertov (1929).

lavorazione, con notevoli costi di produzione, ampio dispiego di mezzi tecnici e molta pubblicità, la critica militante sovietica – delusa, non a torto – stronca il lungometraggio di Protazanov come un prodotto commerciale malriuscito: confuso sul piano artistico-narrativo, non convincente su quello ideologico. La trama è quella di una contorta commedia borghese. Tuttavia di notevole ha al proprio centro un drammatico sogno, con un viaggio spaziale, da un paese dei soviet le cui povertà e contraddizioni non vengono celate, su un altro mondo. Protagonista iniziale del sogno è l'ingegnere Lov, della radio di Mosca, che ha spesso la strana sensazione di essere spiato, finché capta un messaggio in una lingua sconosciuta circolante su tutto il pianeta, che già i servizi militari statunitensi e le autorità coloniali francesi hanno ignorato come cosa da nulla. Convinto che il messaggio giunga da Marte, con un'astronave di sua fabbricazione cerca di raggiungere quel pianeta. A lui si aggrega Gusev, energico operaio, già cavalleggero rosso di Budennij contro le ar-

<sup>12</sup> V.J. Majakovskij, *America, Roma*, Il Vascello, 1992.

<sup>13</sup> A. Costa, *Il cinema e le arti visive*, Torino, Einaudi, 2002, pp. 123-124.

alcuni grattacieli. Eppure in quegli anni ancora non esistono grattacieli a Khar'kov, Odessa e Kiev nei luoghi dove sono state effettuate le riprese del lungometraggio, e neppure a Mosca. La ricerca di quella verticalità urbana da osservare e filmare attraverso l'analitico uso rivoluzionario dell'occhio meccanico del cinema resta quindi per Vertov e per l'avanguardia sovietica un pio desiderio. Majakovski, che soggiorna a Parigi nel 1923, può scherzare sull'aver convertito la Torre Eiffel al bolscevismo; poi, a New York nell'estate del 1925, i grattacieli di una metropoli industriale in perenne ricostruzione gli ispirano prose e versi poetici polemici e insieme giocosi<sup>12</sup>. Ma il desiderio di scenari pieni di torri avveniristiche da filmare attiva ugualmente la fantasia dei cineasti sovietici. Ispirato a un romanzetto di Aleksej N. Tolstoj, nel 1924 il lungometraggio *Aelita* dell'affermato regista Jakov A. Protazanov (entrambi da poco reduci dalla Francia) si presta come prototipo dei successivi film di fantascienza, assieme alle precedenti animazioni di Méliès e al successivo *Metropolis* di Lang<sup>13</sup>. Dopo un anno di

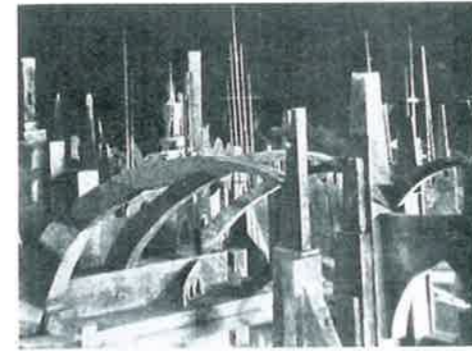


Fig. 8. Le torri della capitale di Marte, in *Aelita* (1923).

futurista, mentre la scenografia della città marziana, i cui imponenti e sfarzosi palazzi offrono una prospettiva insieme solenne e bizzarra, risulta un ibrido tra futurismo, art déco e motivi orientaleggianti. Non è chiaro se nelle intenzioni politiche del film le apparenze di questa città debbano rappresentare le seduzioni dell'America. Sta di fatto che lì presto l'operaio Gusev constata che – all'infuori delle nobili ancelle, dei sacerdoti e dignitari di corte che vivono nei ricchi palazzi – il pianeta si regge su un crudele lavoro forzato del resto della popolazione: schiavi simili a quelli addetti a costruire la torre di Babele nel film *Intolerance* di Griffith del 1916, e che nel 1927 si rivedranno in *Metropolis* di Lang, salvo il fatto di avere la testa intrappolata in una sorta di scatola cubica. Gusev li incita alla rivolta. Un fabbro rimodella allora con un martello le proprie catene e piccole riproduzioni in ferro dei templi della città, ne fa una falce messoria, la incrociata col proprio martello e con quel simbolo indica agli schiavi la via della rivolta, che porta all'effimera costituzione delle Repubbliche socialiste sovietiche marziane. La tiranna Aelita finge di accettare la rivoluzione, per poi scatenare la reazione militare. Visto il tradimento, Lov la uccide; ma nel farlo il sogno svanisce e allora lui capisce che tutta l'avventura extraterrestre era un suo incubo, in cui ha confuso realtà e fantasia. I protagonisti ritornano alla propria vita ordinaria, senza alcun futuro su Marte.

Importante rilevare che come per il film del 1924 di Protazanov – al pari delle pionieristiche produzioni di Méliès, poi nel 1927 di *Metropolis* di Lang e nel 1936 col kolossal britannico *Things to come* – all'epoca la cinematografia fantascientifica è ancora opera soprattutto degli europei. Le loro rappresentazioni fantastiche della metropoli del futuro, se cercano di farla apparire tutta sveltante di torri iper-tecnologiche, con abili accorgimenti ottici – che li facciano apparire veri – devono comunque filmare dei modellini urbanistici o degli scenari in cartapesta, dato che in quei paesi europei – mentre si filmano quelle pellicole – mancano ancora dei grattacieli.

### 5. Babilonia nella fantascienza: tra Manhattan e Alexanderplatz

Il film *Metropolis* di Fritz Lang viene prodotto con investimenti faraonici ampiamente propagandati dall'UFA, la grande casa produttrice sostenuta dal governo di Weimar: la maggiore sfida europea all'incipiente invadenza del cinema americano. Secondo i dati – gonfiati – divulgati dalla casa produttrice, al costo di 7 milioni di marchi vengono reclutati 8 divi del cinema, 750 attori secondari e 30.000 comparse: uno sfarzo ostentato, che scandalizza la parte più militante della cinematografia democratica. Nei 620 chilometri di pellicola da cui viene ricavato un film di quasi quattro ore – di cui oggi ci resta meno di metà dell'originale, ripresa dalle copie circolate nei cinema statunitensi – la Germania, uscita per poco perdente nel 1918 da una guerra industriale di massa, intende legittimare – poco prima della crisi del 1929 – le ragioni del mondo tecnologico, pur guardando senza reticenze il carattere tragico dell'industrializzazione. Lang afferma di aver avuto l'ispirazione del film nel 1924, quando l'UFA lo aveva inviato per un mese a New York e Los Angeles col suo produttore Erich Pommer, per pubblicizzare l'epopea medievale del loro kolossal *I nibelunghi* e per apprendere le tecniche delle produzioni cinematografiche americane. Dalla nave ormeggiata nel West Side di New York, la visione notturna delle luci della città lo aveva abbacinato<sup>14</sup>. In realtà, mentre Lang contemplava in tal modo la sua visione della città avveniristica, sua moglie Thea von Harbus, certo meno incantata dalla modernità tecnologica, era già intenta alla scrittura del romanzo *Metropolis*, che avrebbe pubblicato due anni dopo<sup>15</sup>. Alcuni storici del cinema ritengono comunque che, allo sguardo diretto sui grattacieli, per Lang si sia sommato l'assistere ai film dell'avanguardia americana, in particolare a *Manhatta* di Sheeler e Strand, con la loro visione esaltata delle verticalità geometriche di vetro, acciaio e cemento<sup>16</sup>.

La pellicola mostra la rappresentazione di questa futuribile città di Metropolis nel 2026 (un secolo esatto dopo la realizzazione del film) attraverso modellini animati, con innovativi effetti ottici che permettono forti ingrandimenti delle scenografie, senza che l'accostamento agli attori lasci scoprire il trucco. La città è strutturata verticalmente in cinque strati sovrapposti, senza nulla attorno a sé: una impostazione ancora più evidenziata nella pellicola originaria<sup>17</sup>. Sopra i grattacieli si stagliano verso il cielo – immagine di una spettacolare ma perversa utopia tecnologica, che potrebbe anche trovarsi su un altro pianeta – e si ergono in un vuoto che ne esalta la presenza imponente e le forme architettoniche, secondo tendenze molto all'avanguardia, ma dove la scenografia «accosta le forme nette di una città del futuro e le contorte sopravvivenze dell'universo gotico»<sup>18</sup>. Lo strato intermedio di edifici è il quartiere urbano sopraelevato di Yoshiwara, che dà forme artistico-architettoniche alla brillante vita dispendiosa dei ricchi. Nello sfarzo estetico futurista e art déco

<sup>14</sup> P. Bogdanovich, *Il cinema secondo Fritz Lang*, Parma, Pratiche, 1988, p. 17.

<sup>15</sup> T. von Arbou, *Metropolis*, Pone, Studio Tesi, 1993 [Berlin, Scherl, 1926].

<sup>16</sup> P. Bertetto, *Fritz Lang, Metropolis*, Torino, Lindau, 2001, pp. 67-68.

<sup>17</sup> Ivi, p. 65.

<sup>18</sup> S. Socci, *Fritz Lang*, Milano, Il Castoro cinema, 2005<sup>2</sup>, p. 37.



Fig. 9. Manifesti pubblicitari tedeschi per *Metropolis* di Fritz Lang (1927).

del quartiere di Yoshiwara – come nella realtà di certe rappresentazioni di giardini o finti parchi archeologici e scorci di Venezia presenti all'interno delle più raffinate costruzioni di Manhattan<sup>19</sup> – gli scenografi Otto Hunte e Erich Kettelhut allestiscono dei Giardini Eterni e ci sono locali splendidi per spettacoli coreografici in pompa magna; e accanto al Club dei Figli non manca neppure uno splendido stadio dove i rampolli dell'alta società si esibiscono in gare sportive, vinte dal giovane Freder. Ma a dominare su Yoshiwara già tutta protesa conicamente verso l'alto è una torre sveltante chiamata Nuova Torre di Babele, dalle forme vagamente orientalizzanti mesopotamiche, ripresa in seguito anche in *Blade Runner*. Contiene il complesso centro di comando dove, tramite monitor e tastiere, il magnate Joh Fredersen e i suoi aiutanti dirigono il cervello tecnologico che controlla e imprime ritmi ai diversi strati di Metropolis<sup>20</sup>.

Nel primo sottosuolo sono invece collocati gli apparati industriali con la Grande Macchina che elettrifica questa metropoli angustamente aggregata verso l'alto e verso il basso. In uno strato inferiore stanno i tetri casermoni-dormitorio degli operai; e sotto ancora i cunicoli misteriosi delle catacombe scavate anticamente. Nel sottosuolo, la massa degli operai – tutti vestiti uguali con tute e berretti scuri – inquadrata in ordine rigidamente geometrico, si muove sempre con aria stanca e anomicamente allucinata in sincroni gesti cadenzati. Desto una forte impressione sia vederla alienata nel lavoro estenuante, sia mentre con passi meccanici entra o esce compatta dalla colossale centrale elettrica che alimenta l'esistenza di Metropolis e la rende splen-

<sup>19</sup> Koolhaas, *Delirious New York*, cit., pp. 86-89, 198-207.

<sup>20</sup> F. Pagello, *Grattacieli e superuomini. L'immagine della metropoli tra cinema e fumetto*, Genova, Le Mani, 2010, pp. 77-81, 88-90.



Fig. 10. *Neue Babel* svetta sulle altre torri del quartiere alto di Yoshiwara, tra aerei e ferrovie sopraelevate, in *Metropolis* di Fritz Lang (1927).



Fig. 11. Joh Fredersen, padrone-despota di *Metropolis*, controlla la fabbrica e la città dai monitor della sua torre *Neue Babel*.

dente. Con montaggi onirici e sovrimpressioni questa massa viene ripetutamente raffrontata agli schiavi seminudi di Babilonia, pure loro tutti uguali e geometricamente inquadrati nelle loro azioni di massa. L'esistenza degli operai nell'oscura città sotterranea che è il loro luogo di vita e di lavoro, pare continuamente schiacciata dal peso degli slanciati palazzi di Yoshiwara: la città dei ricchi che li sovrasta e sfrutta; e solo le macchine elevatrici che li portano dal lavoro alle abitazioni e viceversa sembrano rendere per un attimo un dinamismo all'immagine di quei ranghi umani privi di individualità e di vita. Per gli industriali chi vive nel sottosuolo non ha nome, ma solo un numero impresso sulla tuta; Freder, per scoprire come si lavora alla Grande Macchina, deve cambiare i propri abiti aristocratici con tuta e berretto di 11.811.

Il più antico strato della città profonda, catacombe scavate nella roccia, è l'unico dove non sia in grado di giungere il controllo di Fredersen. Ed è lì che l'emaciata romantica maestra/profetessa Maria raduna gli operai, per evocare la biblica distruzione della torre di Babele ad opera degli schiavi lasciati estranei al progetto dei sapienti di raggiungere le stelle con quel gigantesco edificio.

Sarebbe la rivolta evocata da Maria a prospettare la redenzione finale dalla schiavitù, quando a guidare la società giungerà un *mediatore*, in grado di congiungere – attraverso le mani creatrici – l'operato del cervello a quello del cuore, per ridare un'anima alla produzione. Ma è proprio quella narrazione a illuminare l'animo di Freder – figlio del magnate, disceso nei sotterranei a lavorare camuffato da operaio – e a investirlo del ruolo messianico del *mediatore*, votato a risolvere le contraddizioni di un capitalismo disumano. Ambizione di Lang era mostrare «in *Metropolis* la gioventù tedesca dell'anno 2000»<sup>21</sup>. Come il principe Siddharta diviene Buddha nel prendere consapevolezza del dolore dei poveri, il giovane Freder, erede della proprietà della città, diviene il *mediatore* che può essere un modo di intendere il

<sup>21</sup> Bogdanovich, *Il cinema secondo Fritz Lang*, cit., p. 21.

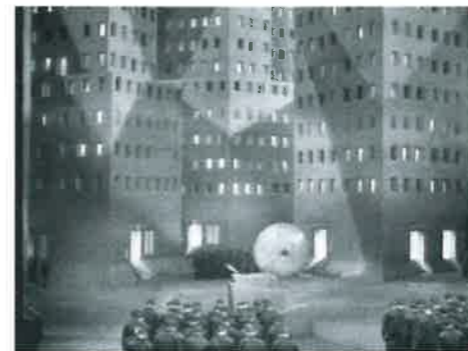


Fig. 12. La città sotterranea coi casermoni degli operai che si muovono in massa, in *Metropolis* di Fritz Lang.

superuomo nietzschiano di cui le storie costruite da Lang e dalla von Harbou spesso andavano alla ricerca<sup>22</sup>. Il cinema di Weimar, diverso da quello statunitense, non poteva fondarsi sull'uomo della strada, a cui le élite riconoscono valore. Ma appena viene a sapere dei piani di abbattere la sua simbolica torre, Fredersen investe il torvo e infelice scienziato Rotwang del compito di dare le sembianze di Maria all'automa Hel da questi creato. Dovrà poi comandargli di spingere gli operai a una rivolta che facilmente si potrà reprimere, per farli desistere da ogni desiderio di sovversione. Lo scienziato accetta il losco compito affidatogli, ma per vendicarsi del magnate

che decenni prima gli ha sottratto la donna amata, istiga Hel a portare scompiglio e distruzioni anche nella città dei privilegiati.

Nell'antica cattedrale gotica della città – solenne luogo di contrasto arcaico verso la cecità della tecnologia moderna – le statue religiose si animano e la Morte guida la raffigurazione dei sette peccati capitali in una danza macabra che evidenzia come *Metropolis* sia divenuta la Babilonia biblica – semenzaio della corruzione, dei guasti della scienza e della funesta ribellione della massa cieca – annunciandovi l'inizio dell'Apocalisse. A impersonarne i quattro cavalieri della distruzione è Hel, il robot con le fattezze di Maria, che con gesti da invasata scatena impulsi incontrollati e contese feroci tra i ricchi sedotti eroticamente, ma soprattutto dà impulso a un'ondata di cieco disordine rabbioso tra gli operai dei sotterranei e le loro mogli, trasformati in una caotica folla bestiale che gesticolando forsennata si lancia a distruggere la centrale elettrica. Fredersen, che ha favorito quella rivolta convinto di poterla subito reprimere e soggiogare ancora meglio i lavoratori, rimane impotente davanti alla folla guidata dal suo capo operaio, che lo mette sotto accusa per aver fatto costruire con quello scopo il demoniaco robot-strega. Ma il grande capitalista è anche in ansia per il figlio infatuato dalla predicazione di Maria e caduto in una convulsa febbre visionaria. Questi nel frattempo, liberata l'amata dalla prigione del perfido scienziato-stregone, corso con lei a salvare i bambini che stavano annegando nei sotterranei allagati, dove gli oscuri palazzoni andavano in frantumi, ingaggia un duello mortale con Rotwang sul tetto della cattedrale, da cui lo fa precipitare. Intanto la folla proletaria, nella stessa piazza, ha già messo al rogo Hel, che l'aveva trascinato in quella devastante rivolta. Solo allora l'annunciato *mediatore* può rimettere ordine alla folla e ricomporla coralmemente come una comunità organica nazionale davanti alla cattedrale, sul cui sagrato incita suo padre e il capo-operaio Grot, ancora un

<sup>22</sup> Cfr. *ivi*, pp. 23-24; Soggi, *Fritz Lang*, cit., p. 37.

po' reciprocamente diffidenti, a darsi la mano a conclusione del terribile dramma. Schiacciato nella sua follia vendicativa, lo scienziato è rimasto il capro espiatorio di tutto – al pari dell'ebreo immaginato dai nazisti come il malvagio elemento che distorce il rapporto tra capitale e lavoro – in una catarsi che assolve Fredersen da qualsiasi colpa per aver generato il male, lo riabilita come nume tutelare della città assieme al figlio Freder, e soprattutto esorcizza la lotta di classe e il carattere tragico dell'invasione delle macchine.

Tra i privilegiati che hanno accesso alla città delle torri, solo Rotwang, Fredersen, lo stesso Freder e il direttore aziendale licenziato Josaphat discendono negli inferi proletari, arrivando a conoscere quanto si agita nel mondo socialmente lontanissimo dei sotterranei e in quello ancora più basso delle catacombe. Il percorso inverso lo fa Maria coi bambini proletari, da istruire su come vivono i privilegiati padroni; e dopo anche la massa operaia in rivolta, che poi accetterà lì sulla piazza il nuovo patto sociale. La conciliazione finale degli operai col padrone ripristina la produzione e la piramide sociale allo stesso tempo, ora però ispirate dai patetici sentimenti del cuore introdotti dal salvifico messia. La recuperata centralità del duomo nella città industriale – su cui gravitano il precedente romanzo e poi la sceneggiatura di Thea von Arbus per il film – mantiene una pesante impostazione cristiano-oscurantista che può tuttavia giungere a conciliarsi con la società tecnologica: una prospettiva corporativista reazionaria che le tensioni americaneggianti della regia di Lang e dei suoi scenografi – affascinati dalle macchine, anziché diffidenti – non sono bastate a correggere, ma anzi hanno reso più credibile<sup>23</sup>. Nella sempre traballante Repubblica di Weimar è ben comprensibile che questo film – al pari de *I nibelunghi*, sempre concepito dalla coppia Lang-Arbus – non abbia incantato solo l'establishment politico-sociale e la produzione dell'UFA, ma abbia figurato tra i preferiti in assoluto da agitatori di una destra sociale come Adolf Hitler e Joseph Goebbels<sup>24</sup>.

Marco Fincardi  
Università Ca' Foscari Venezia,  
Dipartimento di Studi Umanistici  
Dorsoduro 3484/D, Calle Contarini – I-30123 Venezia  
fincardi@unive.it

<sup>23</sup> Cfr. Bertetto, *Fritz Lang, Metropolis*, cit., pp. 123-132; Soggi, *Fritz Lang*, cit., p. 38.

<sup>24</sup> Soggi, *Fritz Lang*, cit., pp. 32-34.

## I terremoti e la ri/costruzione di una storia

Lisbona, San Francisco e L'Aquila

saggio e cura di Silvia Mantini.

Contributi di Miguel Dantas da Cruz, Tommaso Caiazza, Salvatore Botta

### Introduzione

Silvia Mantini

Le città, dopo i terremoti, mutano il loro *skyline*, diventando piatte realtà con sghettature di orizzonti. Non appaiono solitamente *skyscrapers*, ma i profili adattano le esigenze artistiche alle rigenerazioni. In questa discussione saranno presentati quattro casi di studio diversi tra loro ma che hanno fili rossi che legano le riflessioni degli autori. Una città e un territorio si trasformano radicalmente dopo un sisma: le rigenerazioni urbane, spesso, modellano spazi con nuovi significati o con antiche semantiche diversamente lette. Come sono i nuovi modelli architettonici e sociali che derivano dal pregresso esistente e dalle nuove ricostruzioni di storie delle comunità? Quali le culture antisismiche che derivano dalla storia e sopravvivono agli eventi insieme a complesse gestioni dell'emergenza?

I contributi di Miguel Dantas da Cruz sul caso di Lisbona nel 1755, di Tommaso Caiazza su San Francisco nel 1906, di Salvatore Botta sui sismi italiani del Novecento e di Silvia Mantini sull'Aquila nel 2009 affrontano il tema delle ricostruzioni urbane e immateriali, delle rinascite di società in nuovi paesaggi e delle politiche di intervento realizzate in luoghi colpiti da terremoti. Le rispettive analisi tracciano un percorso ideale che, a partire dal sisma di Lisbona e dell'Aquila nel Settecento, arriva ai giorni nostri e si sofferma su epoche e contesti tra loro differenti, in cui sono riscontrabili vari punti di analogia. Da un punto di vista politico il diverso profilo di azione dei governi rispecchiò le logiche amministrative generali degli Stati in quei momenti storici.

I lavori di Dantas da Cruz e di Caiazza evidenziano quanto, in alcuni casi, sia stato dirimente il ruolo dei privati, quali le compagnie assicurative, a dare impulso a un più rapido processo di ricostruzione. Il fenomeno sismico, trattato nei casi presentati, si è rivelato nei secoli e in più luoghi un potente motore di trasformazioni socio-culturali. Le ricostruzioni si rivelano sempre una sintesi di teorie che si confrontano tra recuperi e rinnovamenti architettonici. D'altronde un sisma, in generale, rappresenta una cesura che, in più casi, induce a ripensamenti delle strutture urbanistiche esistenti e all'elaborazione di nuovi progetti architettonici. A seconda dei contesti, si è giunti pertanto alla sperimentazione di proposte e modelli senza escludere casi discussi di «dov'era com'era».

Un terremoto cambia paesaggi e orizzonti di città e territori e restituisce, oltre