



# CITTÀ MOBILE

## THE MOBILE CITY



Supplemento a CE.S.A.R. numero doppio, nov.-dic.2007, anno 1, numero 6 e gen.-febbr. 2008 anno 2, numero 1

Bimestrale della Fondazione CE.S.A.R. Onlus

Direttore Editoriale: Cristiano Rosponi

Direttore Responsabile: Sabrina Fantauzzi

Sede legale e redazione: Viale della Letteratura, 9 • 00144 Roma

[www.cesar-eur.it](http://www.cesar-eur.it)

Registrazione Tribunale Roma n. 159/07 del numero 17.04.2007

In alto: Nell'acquarello di Geo Ham per l'esposizione internazionale di Parigi del maggio 1937 (Archivio Fondazione CE.S.A.R. Onlus), all'architettura funzionalista del Padiglione dell'aeronautica degli architetti francesi Audoul, Hartwig e Gerodias viene accostata una macchinetta monoposto, in tutto simile a quello che sarà in Germania il Messerschmitt Kabineroller di derivazione aeronautica, da <<L'illustration>>, n. 4917.

Above: This watercolour by Geo Ham for the May 1937 (CE.S.A.R. Foundation Onlus Archives) Paris Expo shows a one-seat automobile parked next to the functionalist-inspired Aeronautics Pavilion of French architects Audoul, Hartwig and Gerodias, very similar to what in Germany would be the aeronautics-inspired Messerschmitt Kabineroller, from <<L'illustration>>, n. 4917.

Questa pubblicazione è stata realizzata grazie al contributo della Regione Lazio ai sensi dell'art. 65 della Legge Reg. 4 del 28/4/2006

A cura di Cristiano Rosponi, Jean-François Lejeune

Progetto grafico: Agenzia Mediacom

Stampato in Italia da: Stamperia Lampo

© 2008

Fondazione CE.S.A.R. Onlus

tutti i diritti riservati



## RITORNO ALLA "STRADA CORRIDOIO"

di Cristiano Rosponi

**L**a "città contemporanea per tre milioni di abitanti", presentata da Le Corbusier alla Exposition internationale des arts décoratifs del 1925, come frutto di una ricerca finanziata dal costruttore di automobili Voisin e che prevede un radicale intervento di demolizione e ricostruzione del centro di Parigi con la realizzazione di grattacieli cruciformi, un centro commerciale con al suo interno funzioni direzionali e servizi, una parte delle residenze situata all'interno della città, ed una ulteriore fascia residenziale suburbana, aveva proprio l'intento di dimostrare l'inadeguatezza della città attuale rispetto alle necessità dell'uomo contemporaneo. Teorie che sfociano nel 1933 ne La Ville Radieuse dove le necessità dell'uomo moderno sono ridotte al minimo secondo i dettami della nascente cultura dell'"età della macchina". Ma le strade nelle grandi città sono da allora imbottigliate da congestioni senza precedenti e il traffico veicolare presente nelle città sin dall'antichità è accresciuto a causa delle automobili che sono costrette a viaggiare più lentamente delle antiche vetture a cavallo. La velocità media del traffico a Londra è oggi di 16 Km/h e simile a quella che si aveva alla fine del XIX secolo. Lo aveva già intuito Camillo Sitte un decennio prima delle teorie di Le Corbusier: "...*Tutti quelli che hanno l'abitudine di circolare in auto sanno che nei quartieri moderni è spesso impossibile avanzare più in fretta, mentre nelle vie strette e affollate della città vecchia si va facilmente di corsa*"<sup>1</sup>. Evidentemente in mezzo secolo di storia non c'è stato un grande progresso, si è consumato tanto territorio a danno dell'ambiente per giungere allo stesso risultato.

È indubbio dunque che le discussioni sulla città del XXI secolo non potranno prescindere dal dibattito sui mezzi di trasporto, e che non è più possibile pensare che la città si trasformi seguendo esclusivamente l'evoluzione del trasporto privato o qualche forma magari oggi innovativa di trasporto pubblico, così come non è più nemmeno possibile considerare il trasporto, sia pubblico che privato, senza considerare le nuove forme alternative di energia ad esso associate.

Non è più nemmeno possibile non confrontare gli esiti cui hanno condotto le utopie urbane del XX secolo che facevano dell'automobile la misura per la costruzione della città funzionalista con le sue autostrade come luoghi della velocità, con le aspirazioni odierne ad un

## BACK TO THE "CORRIDOR-STREET"

by Cristiano Rosponi

**L**e Corbusier's plan for the Contemporary City for three million inhabitants, introduced at the 1925 International Exposition des Arts Décoratifs, was the fruit of a study underwritten by an automobile manufacturer named Voisin. The project called for a radical intervention consisting of the demolition and reconstruction of the centre of Paris with cruciform skyscrapers built on a grid, a shopping centre with both offices and services, a residential area inside the city and another more suburban one. Its intention was to demonstrate the contemporary city's inability to respond to the needs of the contemporary



1

society, theories that led in 1933 to the Ville Radieuse, where modern human needs were reduced to a minimum according to the dictates of the rising "machine age" culture. But the world's major cities have since

1 - Le Corbusier, Plan Voisin, 1925 © Fondation Le Corbusier.

1 - Le Corbusier, Plan Voisin, 1925 © Fondation Le Corbusier.

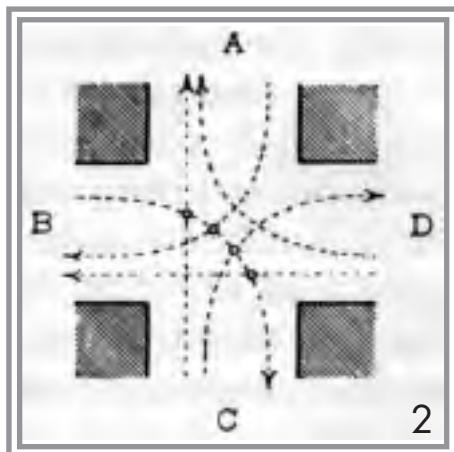
Rinascimento Urbano che pone nuovamente l'uomo a misura della città e la "strada corridoio" come spazio privilegiato di "comunicazione".

Sono sempre di più infatti i progetti che hanno come priorità la trasformazione delle periferie moderniste in quartieri autosufficienti. Piccole città dotate di strade, piazze, porticati, vicoli, dove le principali funzioni siano raggiungibili prevalentemente a piedi nella minore distanza possibile e collegati tra di loro da viali e boulevard riservati ad un traffico più veloce.

Quartieri dove non è il sistema di circolazione a preservare la vita della città, ma è la vita stessa della città con i suoi spazi e ritmi "ragionevoli", che sono poi gli spazi tipici della città europea fino

al XIX secolo, a determinare la forma e la velocità delle automobili, riscoprendone anche l'aspetto ludico e non "necessario". Ammesso, per forme e colori che tanto avevano trovato negli anni trenta l'opposizione di Ford<sup>2</sup>, alle architetture allegre della Florida degli anni venti e per creatività e contenuto innovativo al design tedesco e scandinavo, talvolta ancora troppo legato al funzionalismo del Bauhaus, la Vespa, la bicicletta motorizzata Cucciolo, la Lambretta e in particolare l'Isetta, testimoniano la ricerca di un formalismo che si è tradotto in una mescolanza di piacere decorativo e di impeto modernista in contrasto con la poetica funzionalista del movimento moderno che vedeva la forma seguire le funzione.

Anticipando già in quegli anni "la svolta avveratasi negli anni ottanta con il post-modernismo e il decostruzionismo in architettura"<sup>3</sup>, le cosiddette bubblecars rivelano, con la loro ergonomia "minimal", che pur non rinuncia alla caratteristica "ridondanza"<sup>4</sup> e allo streamline delle automobili del New Deal mostrate nelle esposizioni americane degli anni '30, con i loro bassi consumi dichiarati, con le loro innovazioni



2

become choked with a vehicular traffic - something that has, what's more, been a factor in city living since ancient times - inflated to the point that cars are now forced to travel at a pace even slower than the horse-drawn carriages of yore. The average speed of London traffic is 16 kph - similar to that of the late 19th century. Camille Sitte had already foreseen this a decade before Le Corbusier came along: [...] "anyone used to circulating in an automobile knows that it is often impossible to get through a modern neighbourhood if you're in a hurry, while it is easy to slip through the narrow crowded streets of the city's ancient quarters".<sup>1</sup>

Evidently not much progress has been made in half a century of history - a great deal of land has been wasted, to the detriment of the environment, only to achieve the same result.

It is, therefore, obvious that no discussion of the 21st century city would be complete without a debate on transportation. It is no longer possible to imagine the transformation of cities in function exclusively of the further development of private means of transport or what may seem today like some innovative form of public transportation; or to consider transportation, either public or private, without also considering the new alternative forms of energy that can be associated with it.

Nor is it possible to avoid comparing the results of a 20th century urban dream that saw the automobile as the yardstick by which to build the functionalist city and its high-speed motorways, with today's hopes for an urban renaissance that once again uses man as the yardstick for the city and the "corridor-street" the privileged site for communication.

Indeed, an increasing number of projects are being designed with the priority objective of transforming modernist suburbs into self-sufficient

quarters, little separate cities equipped with roads and lanes, squares and porticoes where people's main functional needs can be addressed predominantly on foot in places that are interconnected by avenues and boulevards reserved for faster traffic; quarters whose circulation systems do not serve to keep the city alive but are themselves the life of the city, with those rational spaces and rhythms - which were, in any case, the typical spaces of European cities up until the 19th century - that dictate the shape and speed of automobiles and even reveal their playful, non-essential aspect.

Flirty quotations of eccentric 1920s Florida architecture - in the shapes and colours that Henry Ford was so vehemently opposed to in the 1930s<sup>2</sup> - along with the creativity and innovative content of a German and Scandinavian design occasionally too closely bound to Bauhaus functionalism, the "Vespa" scooter, the "Cucciolo" motorised bicycle, the Lambretta, particularly the "Isetta" model, are all examples of a formalist quest that resulted in the marriage of decorative pleasure and modernist impetus, and contrasted with the functionalist poetics of a modern movement insisting that form follow function.

Already anticipating "architecture's shift in the 1980s to post-modernism and deconstruction"<sup>3</sup>, bubblecars, with their "minimal" ergonomics, faithful nevertheless to that "redundancy"<sup>4</sup> and streamlining of the New Deal automobiles introduced at car shows in the 1930s, claiming fuel savings, technological innovations and various inventive ways for passengers to get in and out, remain to



3



4

tecnologiche, nonché con i vari innovativi sistemi di ingresso e uscita dei passeggeri, ancora oggi una intuizione tutta italiana ed europea non solo di quello che sarebbe stata di lì a breve la tendenza del design, legato in particolar modo all'uso della plastica, ma soprattutto sul futuro del trasporto privato in Europa.

Non è un caso che, mentre nel 1956 Ford immagina Aquacar e negli anni 1953-1958 negli USA impera il Rocket design con i famosi prototipi delle Firebird dalle linee a cuneo e dall'aerodinamica spinta, nell'esposizione Universale di Bruxelles del 1958 dall'evocativo titolo "Building the World at a human scale", vengono presentati alcuni modelli di "bubblecars", in una scena di traffico cittadino assieme a modelli di auto di dimensioni correnti e soprattutto a mezzi di trasporto alternativi, rivelando l'affacciarsi di una riflessione critica sulla modernità che, allora legata ai ricordi delle devastazioni della seconda guerra mondiale e in particolare allo scoppio della bomba atomica, ed oggi connessa con le devastazioni ambientali e alla sempre minore disponibilità di petrolio, non cessa di interrogarci sul futuro delle nostre città.

*Estratto dal catalogo della mostra "Macchinette - Le Bubblecars nel Design del Novecento", Palombi Editori, pag. 15 -16*

2 - Schema di circolazione che evidenzia i rallentamenti provocati da una piazza moderna; da C. Sitte, *L'arte di costruire le città*, Milano 1998

2 - Traffic plan highlighting the slowdown points resulting from the modern square; from C. Sitte, *L'arte di costruire le città*, Milan 1998

3 - Nuovo quartiere Val d'Europe, Marne La Vallée. Brasserie, Place de L'Ariane, arch. León Krier con Colum Mulhern, © 2007 tibo.org

3 - New "Val d'Europe" neighbourhood, Marne La Vallée. Brasserie, Place de L'Ariane, arch. León Krier with Colum Mulhern, © 2007 tibo.org

this day an example of purely Italian and European intuition about what would very soon be a design trend associated particularly with the use of plastic, but above all about the future of private transportation in Europe.

It is no accident that, while Ford was designing his Aquacar in 1956 and rocket-ship design reigned in the USA from 1953 to 1958 with those famous aerodynamic Firebird prototypes, the 1958 International Exposition in Brussels, evocatively entitled "Building the World at a Human Scale", exhibited a series of bubblecars in city traffic settings alongside regular-scale cars and, most importantly, alternative transportation means, revealing the need for a critical reflection on a modernity associated both with the memory of the devastation of the Second World War and the atomic bomb - and that could today be linked with the environmental devastation and dwindling availability of oil that never ceases to make us wonder about the future of our cities.

*Extract from the catalogue of the Exhibition "Macchinette – Le Bubblecars nel Design del Novecento", Palombi Editori, pag. 15 -16*

4 - Una rampa per automobili all'esposizione di New York del 1939 con, sullo sfondo, il padiglione della General Motors in cui si può notare la divisione del traffico veicolare da quello pedonale, da: "L'illustration", n. 5023, giugno 1939 (Archivio Fondazione CE.S.A.R. Onlus).

4 - An automobile ramp for the 1939 New York World's Fair, with the General Motors Pavilion in the background showing the division of vehicular from pedestrian traffic, from: "L'illustration", n. 5023, June



5



6

5 - Quartiere residenziale "Il Borgo" in Provincia di Rieti, Cristiano Rosponi (GAU Associati)  
5 - "Il Borgo", residential neighbourhood in the Province of Rieti, Cristiano Rosponi (GAU Associati)

6 - Liberty Harbor North, New Jersey, Usa, masterplan: Duany & Plater Zyberk.  
Veduta della strada principale verso la statua della Libertà.  
6 - Liberty Harbor North, New Jersey, Usa, masterplan: Duany & Plater Zyberk.  
View of the main street leading to the Statue of Liberty.

<sup>1</sup> C. Sitte, *L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici* Jaca Book, Milano, 1988 (titolo originale *Der Städte-Bau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*, Wien 1889) pag. 125

<sup>1</sup> C. Sitte, *L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici* Jaca Book, Milan, 1988 (original title *Der Städte-Bau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*, Wien 1889) pag. 125.

<sup>2</sup> H Ford: «Potete scegliere la macchina del colore che volete, a patto che sia nera».

<sup>2</sup> H Ford: «You can choose any color you like for the car, as long as it's black».

<sup>3</sup> Tomas Maldonado in *Mitomacchina: il design dell'automobile: storia, tecnologia, futuro*, Skira editore, Milano 2006 pag. 19

<sup>3</sup> Tomas Maldonado in *Mitomacchina: il design dell'automobile: storia, tecnologia, futuro*, Skira editore, Milan 2006 pag. 19.

<sup>4</sup> Idem, pag. 18

<sup>4</sup> Idem, pag. 18

# MACHINE-MADE, DRIVE-IN, AMERICA

di Jean-François Lejeune

**E** comprensibile che i giovani degli anni '20 fossero affascinati dalla visione della Città Radiosa delle superstrade, con la promessa illusoria che essa sarebbe stata perfetta per l'era dell'automobile.... Alcuni uomini tendono a restare attaccati ad antiche eccitazioni intellettuali, così come accade alle belle donne, che una volta diventate anziane signore continuano a restare aggrappate alle mode e alle acconciature della propria esaltante giovinezza. È tuttavia più difficile comprendere perché tale forma di sviluppo mentale frenato debba essere tramandata integralmente alle generazioni successive degli urbanisti e dei progettisti.<sup>1</sup>

## MACHINE-MADE, DRIVE-IN, AMERICA

by Jean-François Lejeune

**I**t is understandable that men who were young in the 1920's were captivated by the vision of the freeway Radiant City, with the specious promise that it would be appropriate to an automobile age.... Some men tend to cling to old intellectual excitements, just as some belles, when they are old ladies, still cling to the fashions and coiffures of their exciting youth. But it is harder to understand why this form of arrested mental development should be passed on intact to succeeding generations of planners and designers.<sup>1</sup>



7

7 - Henry Ford. Progetto per la città lineare di Muscle Shoals. Veduta a volo d'uccello della Tennessee Valley presso Muscle Shoals, che mostra la struttura regionale del piano di Henry Ford. Questo progetto fu un fonte d'ispirazione per la Broadacre City di Frank Lloyd Wright, da: *Scientific American*, September 1922.

7 - Henry Ford. Design for the city of Muscle Shoals. Bird's-eye-view of the Tennessee Valley at Muscle Shoals, showing the Henry Ford plan's regional layout. This design inspired Frank Lloyd Wright's Broadacre City, from: *Scientific American*, September 1922





9



10

Come ricordato da Leo Marx ne *La Macchina nel Giardino*, "sin dai tempi della scoperta, l'ideale pastorale è stato utilizzato per definire il significato dell'America."<sup>2</sup> Dalla istituzione della Repubblica, gli scritti di Thomas Jefferson, Ralph Emerson, Henry David Thoreau, Edgar Allan Poe, Henry James - per nominarne alcuni - erano governati da una potente tradizione di anti-urbanesimo e dal "motivo del buon pastore, figura chiave dello stile classico Virgiliano, ... di ritirarsi dal grande mondo ed iniziare una nuova vita in un paesaggio intatto e verde."<sup>3</sup> Nel periodo a cavallo tra due secoli, la diffusa industrializzazione ed urbanizzazione hanno frantumato il fragile equilibrio ecologico e umano del diciannovesimo secolo, aprendo la strada a drammatici sconvolgimenti nel tessuto sociale e fisico delle città. I nuovi valori e consuetudini sociali sono apparsi sempre più antitetici a quelli rurali e delle piccole città - un fenomeno presente anche in Europa e studiato prima di tutti dal tedesco Ferdinand Tönnies, che ha approfondito la relazione dicotomica della Gemeinschaft (comunità) e Gesellschaft (società), ma che avrebbe raggiunto l'apice nella "machine-made, drive-in, America"<sup>4</sup> del XX secolo.

8 - Peter Berent. 6th Avenue El, 1937. © The Mitchell Wolfson Jr. Collection, The Wolfsonian-Florida International University.

8 - Peter Berent. 6th Avenue El, 1937. © The Mitchell Wolfson Jr. Collection, The Wolfsonian-Florida International University.

9 - 9 - Norman Bel Geddes, *Futurama General Motors Building*, New York World's Fair, 1939, particolare/particular. © University of Texas at Austin - Theater Arts Library, Harry Ransom Humanities Research, Norman Bel Geddes Collection; cortesia di/courtesy of E. L. Geddes e/and A. M. Huntington; foto/photo M. Bourken-White. (Archivio/Archives Fondazione CESAR Onlus).

10 - Chesley Bonestell, "Hiroshima USA: Can Anything Be Done About It?", da *Collier's*, 1950.

10 - Chesley Bonestell, "Hiroshima USA: Can Anything Be Done About It?", from *Collier's*, 1950.

As Leo Marx recalled in *The Machine in the Garden*, "the pastoral ideal has been used to define the meaning of America ever since the age of discovery."<sup>2</sup> From the foundation of the Republic, the writings of Thomas Jefferson, Ralph Emerson, Henry David Thoreau, Edgar Allan Poe, Henry James - to name a few - were ruled by a powerful tradition of anti-urbanism and the "motive of the good shepherd, leading figure of the classic, Virgilian mode, ... to withdraw from the great world and begin a new life in a fresh, green landscape."<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961, p.371. (Edizione italiana, *Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane*, Torino, Einaudi, 1969).

<sup>1</sup> Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961, p.371. (Italian edition, *Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane*, Torino, Einaudi, 1969).

<sup>2</sup> Leo Marx, *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*, New York, Oxford University Press, 1964, p. 3 (Edizione italiana, *La macchina nel giardino: tecnologia e ideale pastorale in America*, Roma, Lavoro, 1987).

<sup>2</sup> Leo Marx, *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*, New York, Oxford University Press, 1964, p. 3 (Italian edition, *La macchina nel giardino: tecnologia e ideale pastorale in America*, Roma, Lavoro, 1987).

<sup>3</sup> Ibidem.

<sup>3</sup> Ibidem

<sup>4</sup> Ferdinand Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft: Grundbegriffe der reinen Soziologie*, Berlin, Curtius, 1912 [1887]. (Edizione italiana, *Comunità e società*, Milano, Comunità, 1979).

<sup>4</sup> Ferdinand Tönnies, *Gemeinschaft und Gesellschaft: Grundbegriffe der reinen Soziologie*, Berlin, Curtius, 1912 [1887]. (Italian edition, *Comunità e società*, Milano, Comunità, 1979).

<sup>5</sup> Si veda Hubert Ladd Towle, "The Automobile and its Mission," *Scribner's Magazine* 53, 1913, citato da Robert A. M. Stern e John Montague Massengale, *The Anglo-American Suburb*, London, Architectural Design, 1981, p. 11.

<sup>5</sup> See Hubert Ladd Towle, "The Automobile and its Mission," *Scribner's Magazine* 53, 1913, cited by Robert A. M. Stern and John Montague Massengale, *The Anglo-American Suburb*, London, Architectural Design, 1981, p. 11.



11

### Dal Model-T alla Broadacre City

Un articolo del 1913 intitolato "L'Automobile e la sua Missione" riassumeva i progressi strabilianti compiuti dall'automobile in America: nel 1908 era ancora un "gioco trascendente - emozionante, seduttiva, decisamente costosa," ma cinque anni dopo apriva schemi di sviluppo radicalmente nuovi.<sup>5</sup> Lo strumento rivoluzionario era la piccola Ford Model-T, la cui catena di montaggio a basso costo venne avviata nel 1913. Progettata per la middle e upper middle class, un tipo di città giardino ben progettato, il "sobborgo dell'automobile," ha fatto la sua apparizione nell'intero paese - ad esempio Roland Park, Coral Gables, Palos Verdes, e le nuove città di John Nolen. Come è accaduto in California, la Florida, l'ultimo stato di frontiera all'interno degli Stati Uniti, è stata modernizzata da e per l'automobile. Foto contemporanee hanno mostrato come la Model-T, "la macchina nel giardino" è diventata un grande motore pubblicitario della proprietà immobiliare della Florida del Sud.<sup>6</sup>

A livello nazionale, la Regional Plan Association of America, fondata da Clarence Stein nel 1923, è stata determinante nello sviluppare un'agenda progressiva di pianificazione regionale, con l'obiettivo finale della de-urbanizzazione. Per i suoi membri più influenti, Stein, Lewis Mumford, Benton MacKaye, e Henry Wright, l'uso dell'automobile associato alla distribuzione nazionale di elettricità a basso costo doveva incoraggiare la comunicazione, il decentramento della popolazione e l'industria, ed infine l'autonomia dai grandi centri industriali.<sup>7</sup> Nel cuore del paese, le dighe idroelettriche dell'impoverita Tennessee Valley divennero presto il palcoscenico di un drammatico e fondamentale dibattito. Nel 1921, Henry Ford arrivò nella piccola città e nella diga di Muscle Shoals con l'idea di trasformare quest'area in una metropoli: "Darò lavoro ad un milione di lavoratori a Muscle Shoals e costruirò una città lunga 75 miglia" dichiarò Ford,



12

At the turn of the century, the widespread industrialization and urbanization fractured the fragile ecological and human equilibrium of the nineteenth century, opening the way to dramatic disruptions in the social and physical fabric of cities. The new values and social practices appeared increasingly antithetical to the rural and small-town ones - a phenomenon also present in Europe and first studied by German Ferdinand Tönnies who elaborated on the dichotomic relation of Gemeinschaft (community) and Gesellschaft (society), but which would reach its apex in 20th century "machine-made, drive-in, America."<sup>4</sup>

### From the Model-T to Broadacre City

A 1913 article entitled "The Automobile and its Mission" summarized the astounding progress of the automobile in America: in 1908 it was still a "transcendent play thing - thrilling, seductive, desperately expensive," but five years later it was opening radically new patterns of development.<sup>5</sup> The revolutionary tool was the small Ford Model-T whose low-cost assembly line production started in 1913. Planned for the middle and upper middle classes, a well-designed type of garden city, the "automobile suburb," surfaced across the country - see for instance Roland Park, Coral Gables, Palos Verdes, and the new towns of John Nolen. Like California, Florida, the last frontier state within the United States, was modernized by and for the automobile. Contemporary photographs showed how the Model-T, "the machine in the garden" became a major advertising engine of South Florida real estate.<sup>6</sup>

On the national scale, the Regional Plan Association of America, founded by Clarence Stein in 1923, was instrumental at developing a progressive agenda in regional planning with the ultimate objective of de-urbanization. For his most influential members, Stein, Lewis Mumford, Benton MacKaye, and Henry Wright, the use of the automobile coupled with the nation-wide distribution of cheap electricity was to encourage communication, decentralization of population and industry, and eventually autonomy from the big industrial centers.<sup>7</sup> At the heart of the country the hydroelectric dams of the impoverished Tennessee Valley soon became the stage for a dramatic and fundamental debate.

In 1921, Henry Ford came to the small town and the dam of Muscle Shoals with a vision of transforming this area into a metropolis: "I will

ma il progetto alla fine fallì.<sup>8</sup> Dodici anni dopo, nel pieno della Grande Depressione, Franklin Roosevelt creò la Tennessee Valley Authority. Benton MacKaye vide nell'Authority l'opportunità a lungo auspicata di attuare il suo piano dell'Appalachian Trail del 1921, che prevedeva città lineare composta da "autostrade senza città" e "città senza autostrade. "Nel suo progetto del 1933, egli immaginava una catena di città stretta e lunga duemila miglia tra il Tennessee e New York.<sup>9</sup> Questa versione modernizzata del pastoralismo americano potrebbe essere letta come una visione esasperata del fenomeno internazionale del "primitivismo" che Ortega y Gasset analizzò nella *The Revolt of the Masses* del 1930.

Il filosofo spagnolo utilizzava questo termine per definire il *Naturmensch*, un nuovo tipo di "uomo non civilizzato" che insorgeva nel bel mezzo di un "mondo civilizzato": "Egli non vede la civiltà del mondo attorno a sé, ma la utilizza come se fosse una forza naturale. L'uomo nuovo vede la sua automobile, e gli piace, ma ritiene che sia il frutto spontaneo di un albero dell'Eden."<sup>10</sup>

Similmente, in *Civilization and its Discontents*, pubblicato lo stesso anno, Sigmund Freud si soffermava sull'impulso a ritirarsi dal crescente potere e complessità della civiltà.<sup>11</sup> Nessuna utopia rifletteva queste contraddizioni meglio della saga venticinquennale della visone trascendentalista dell'America Usoniana di Frank Lloyd Wright, Broadacre City (1932-1958).<sup>12</sup>

Sbigottita dalla mediocrità dell'espansione suburbana incontrollata, la perdita dell'open space, e la disumanità della metropoli, la Broadacre City di Wright utilizzava i nuovi strumenti della tecnologia e del "capitalismo organico" per disperdere la città nel paesaggio, mantenere un alto livello di open space, e creare un nuovo urbanesimo per la democrazia: "per molti anni passati, la rapida mobilitazione, il volo, l'automobilismo e la teletrasmissione hanno restituito all'uomo il senso dello spazio, lo spazio libero, nel senso in cui un grande, libero e nuovo paese dovrebbe conoscerlo."<sup>13</sup>

In opposizione alla classica città europea, e alle sue utopie come il Plan Voisin di Corbusier, ma anche il sobborgo americano informe e monofunzionale, ogni 4 miglia quadrate della Broadacre City costituivano una città idealizzata, basata su un'automobile che includeva tutte le funzioni di una metropoli tradizionale senza tuttavia avere bisogno di un centro tradizionale.

11 - Una Ford Model-T nella città-giardino di Coral Gables, Florida, 1925 ca. © Historic Museum of Southern Florida.

11 - Ford Model-T in the garden city of Coral Gables, Florida, 1925 ca. © Historic Museum of Southern Florida.

12 - Norman Bel Geddes. *Futurama General Motors Building*, New York World's Fair (dettaglio), 1939, da: "L'illustration", n° 5023, giugno 1939

12 - Norman Bel Geddes. *Futurama General Motors Building*, New York World's Fair (detail), 1939, from: " L'illustration", n° 5023, giugno 1939

<sup>8</sup> Si veda Robert A. M. Stern and John Montague Massengale, op.cit.; e Jean-François Lejeune, "Il reticolo, il parco e il modello-T alla ricerca del paradiso: città-giardino in Florida," *Città Giardino: cento anni di teorie, modelli, esperienze*, a cura di Gabriele Tagliaventi, Roma, Gangemi, 1994, pp. 221-265.

<sup>9</sup> See Robert A. M. Stern and John Montague Massengale, op.cit.; and Jean-François Lejeune, "Il reticolo, il parco e il modello-T alla ricerca del paradiso: città-giardino in Florida," *Città Giardino: cento anni di teorie, modelli, esperienze*, edited by Gabriele Tagliaventi, Roma, Gangemi, 1994, pp. 221-265.

<sup>10</sup> Sulla RPAA, si veda Francesco Dal Co, "From Parks to the Region: Progressive Ideology and the Reform of the American City," *The American City: From the Civil War to the New Deal*, The MIT Press, Cambridge, 1979. (Edizione italiana, Francesco Dal Co, *La città Americana della Guerra civile al New Deal*, Roma, Laterza, 1973); Mel Scott, *American City Planning since 1890*, University of California Press, Berkeley, 1969.

<sup>11</sup> On the RPAA, see Francesco Dal Co, "From Parks to the Region: Progressive Ideology and the Reform of the American City," *The American City: From the Civil War to the New Deal*, The MIT Press, Cambridge, 1979. (Italian edition, Francesco Dal Co, *La città Americana della Guerra civile al New Deal*, Roma, Laterza, 1973; Mel Scott, *American City Planning since 1890*, University of California Press, Berkeley, 1969.

employ one million workers at Muscle Shoals and I will build a city 75-miles long," stated Ford, but the project eventually failed.<sup>8</sup> Twelve years later, in the midst of the Great Depression, Franklin Roosevelt created the Tennessee Valley Authority. Benton MacKaye saw in the Authority the long hoped for opportunity to implement his Appalachian Trail plan of 1921 for a linear city consisting of "townless highways" and "highwayless towns." In his project of 1933 he envisioned a two-thousand-mile narrow and long chain of cities between Tennessee and New York.<sup>9</sup>

This modernized version of American pastoralism could be read as an exacerbated vision of the international phenomenon of "primitivism" that Ortega y Gasset analyzed in *The Revolt of the Masses* of 1930. The Spanish philosopher used the term to define the *Naturmensch*, a new type of "uncivilized man" rising up in the midst of a "civilized world": "He does not see the civilization of the world around him, but he uses it as if it were a natural force. The new man wants his motor-car, and enjoys it, but he believes that it is the spontaneous fruit of an Edenic tree."<sup>10</sup> Likewise, in *Civilization and its Discontents*, published the same year, Sigmund Freud expended on the urge to withdraw from civilization's growing power and complexity.<sup>11</sup> No utopia reflected better these contradictions than the 25-year long saga of Frank Lloyd Wright's Transcendentalist-based vision of Usonian America, Broadacre City (1932-1958).<sup>12</sup>

Dismayed at the mediocrity of most suburban sprawl, the loss of open space, and the inhumanity of the metropolis, Wright's Broadacre City used the new tools of technology and "organic capitalism" to disperse the city in the landscape, maintain a high level of open space, and create a new urbanism for democracy: "for many years past, rapid mobilizing, flying, motoring, tele-transmission, have given back to man the sense of space, free space, in the sense that a great, free, new country ought to know it."<sup>13</sup>

In opposition to the classical European city, its utopias like Corbusier's Plan Voisin, but also the formless mono-functional American suburb, each 4-square-mile section of Broadacre City was an automobile-based idealized city that included all functions of a traditional metropolis without the need for a traditional center.

<sup>8</sup> Si veda Preston J. Hubbard, *Origins of the TVA: The Muscle Shoals Controversy*, Nashville, Vanderbilt University Press, 1961. Le voci immediate sul progetto di Ford riempirono le strade, speculatori immobiliari iniziarono a comprare terreni e a parcellizzarli in lotti da 25 piedi, realizzando marciapiedi ed installando lampioni. L'offerta di Ford di acquistare la diga di Wilson per \$5 milioni venne respinta dal Congresso. Al contrario, il Congresso, sotto l'influenza del Senatore George Norris del Nebraska, creò successivamente la Tennessee Valley Authority per sviluppare la diga e l'intera valle del fiume. Il Senatore Norris era profondamente convinto del fatto che dovesse essere le società pubbliche, piuttosto che quelle private, a ricevere i benefici degli investimenti del governo a Muscle Shoals.

<sup>9</sup> See Preston J. Hubbard, *Origins of the TVA: The Muscle Shoals Controversy*, Nashville, Vanderbilt University Press, 1961. The instant rumors of Ford's plan hit the streets, real estate speculators began buying up land and parcelling it out in 25 foot lots and putting in sidewalks and street lights. Mr. Ford's offer to buy Wilson Dam for \$5 million was turned down by Congress. Instead, Congress, under the influence of Senator George Norris of Nebraska, later formed the Tennessee Valley Authority to develop the dam as well as the entire river valley. Senator Norris felt strongly that the public, rather than private companies, should receive the benefits from the government's investments in Muscle Shoals.

<sup>10</sup> In merito alla TVA, si veda Jean-François Lejeune, "Piramidi democratici: il lavoro della Tennessee Valley Authority, Rassegna 63, 1995, pp. 46-57. Si veda anche Benton MacKaye, "The Appalachian Trail: A Project of Regional Planning," *Journal of the American Institute of Architects*, 1921; e anche Giorgio Ciucci, "The City in Agrarian Ideology and Frank Lloyd Wright," *The American City: From the Civil War to the New Deal*, op. cit., in versione italiana, *La città Americana della Guerra civile al New Deal*, op.cit.

<sup>11</sup> On the TVA, see Jean-François Lejeune, "Piramidi democratici: il lavoro della Tennessee Valley Authority, Rassegna 63, 1995, pp. 46-57. See also Benton MacKaye, "The Appalachian Trail: A Project of Regional Planning," *Journal of the American Institute of Architects*, 1921; e anche Giorgio Ciucci, "The City in Agrarian Ideology and Frank Lloyd Wright," *The American City: From the Civil War to the New Deal*, op. cit., italiano edizione, *La città Americana della Guerra civile al New Deal*, op.cit.

## La metropoli cresce

In un articolo del New York Times del giugno 1944, Robert Moses, un uomo con grande influenza politica (il "power broker") e attore potente dell'urbanesimo e dei lavori pubblici di New York dall'inizio degli anni '30 al 1968, ha attaccato le teorie inattuabili e "rivoluzionarie" degli "urbanisti con i capelli lunghi"- Gropius, Wright, Mumford, e simili - che erano in favore di soluzioni radicali che comportavano il frantumarsi della metropoli ed uno stile generale di de-urbanizzazione.<sup>14</sup>

Prima della Seconda Guerra Mondiale, Moses rappresentava e incalava le forze del capitalismo metropolitano - la New York davvero futurista che Frank Lloyd Wright detestava e che vide spuntare il Chrysler Building ed il Rockefeller Center nella skyline, Hugh Ferriss disegnò The Metropolis of Tomorrow, e l'ingresso del Ziegfeld Follies a Times Square. Se da un canto Moses costruiva parchi, stagni, ponti e viali alberati, Thomas Benson ed altri moralisti dipingevano ponti, treni, automobili e gli aerei che passavano sopra la città, incrociandosi in gran velocità con le gru da costruzione. Il futuro era ottimistico, pur se punteggiato di ansie premonitorie. Orson Welles spaventò la nazione in una lettura dal vivo alla radio di The War of the Worlds di H.G. Well nel 1938. Sulla copertina della rivista trash Science Fiction, gli invasori provenienti da pianeti distanti attaccavano il Perisphere di Bel Geddes, l'epicentro trionfante della Fiera Mondiale di New York del 1939, The World of Tomorrow.<sup>15</sup>

All'interno, i visitatori entravano nel padiglione della General Motors passando per una rampa futuristica. Si sedevano su sedili meccanici mobili e partivano per un viaggio attraverso tutto il paese. Concepito da Norman Bel Geddes, Futurama trasformava l'intero territorio americano in un immenso Gesamtkunstwerk, una "opera d'arte totale" basata sull'esaltazione della guida - un'utopia che restava urbana, in contrasto con la città lineare basata sull'automobile di Neutra, Rush Reformed City del 1924-28 e la Broadacre City di Wright.<sup>16</sup>

Nel corso degli anni '20, Robert Moses aveva riattualizzato per l'automobile il concetto di sistema di parchi immaginato da Frederick Law Olmsted negli anni 1860 come mezzo per strutturare l'espansione urbana e suburbana. Ai margini abbandonati della metropoli industriale, i moderni parkway (viali alberati, spesso a doppia corsia con spartitraffico, fiancheggiati da giardini) consentivano all'automobilista di entrare in un contatto estetico con la natura circostante - i sublimi paesaggi dei pittori della Hudson Valley attorno a New York oppure le montagne californiane nel caso del panoramico Arroyo Seco Parkway aperto nel 1940 per collegare Los Angeles a Pasadena. Concepiti per guidare a velocità continue di 80/130/170 chilometri l'ora, le Magic Motorways di Bel Geddes erano superparkway che andavano da est a ovest, collegando e bypassando le città senza penetrarle, salendo e scendendo dalle montagne, e attraversando la Diga di Hoover su un ponte a due piani.<sup>17</sup>

## The metropolis rises

In a New York Times article of June 1944, Robert Moses, the "power broker" and all powerful actor of New York urbanism and public works from the early 1930s to 1968, attacked the "revolutionary" and impractical theories of "the long-haired planners" - Gropius, Wright, Mumford, and the likes - who advocated radical solutions that involved the break-up of the metropolis and a general tone of de-urbanization.<sup>14</sup>

Before WWII, Moses both represented and channeled the forces of metropolitan capitalism - the very futurist New York that Frank Lloyd Wright loathed and that saw the Chrysler Building and the Rockefeller Center rise in the skyline, Hugh Ferriss draw The Metropolis of Tomorrow, and the Ziegfeld Follies entrance Times Square. While Moses was building parks, pools, bridges, and parkways, Thomas Benson and other muralists painted the bridges, the trains, the automobiles, and the airplanes that leaped over the city and crossed each other in a grand orgasm of speed and construction cranes. The future was optimistic, yet punctuated of premonitory anxieties. Orson Welles scared the nation in live radio reading of H.G. Well's The War of the Worlds in 1938. On the cover of pulp magazine Science Fiction, invaders from distant planets attacked Bel Geddes' Perisphere, the triumphant epicenter of the 1939 World's Fair in New York, The World of Tomorrow.<sup>15</sup>

Inside, visitors entered the General Motors' pavilion along a futurist ramp.

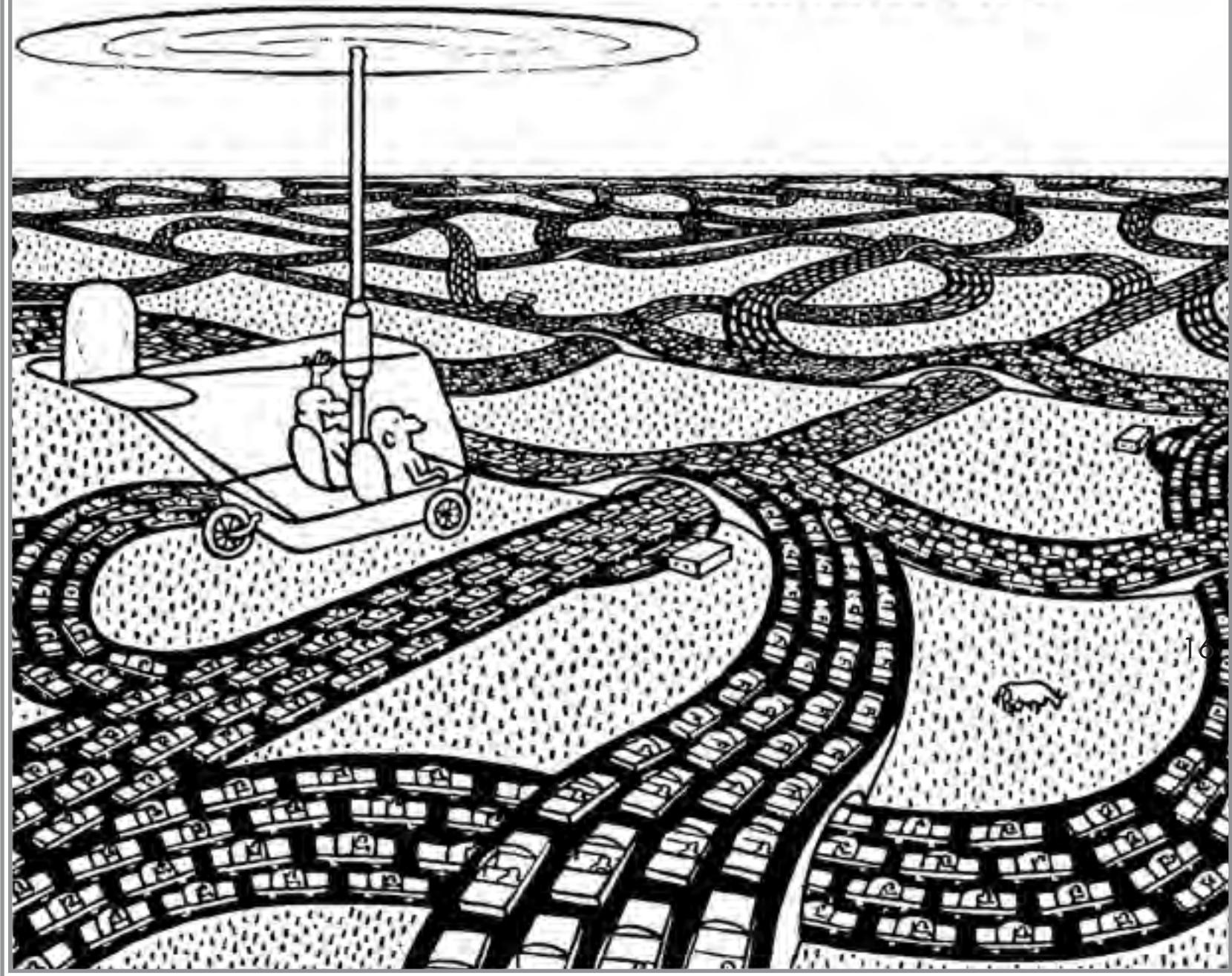
They sat on moving mechanical seats and went in a trip across the country. Conceived by Norman Bel Geddes, the Futurama transformed the whole of the American territory into a huge Gesamtkunstwerk, a "total work of art" based on the exaltation of driving - an utopia that remained urban, in contrast with Neutra's automobile-based linear city Rush Reformed City of 1924-28 and Wright's Broadacre City.<sup>16</sup>

During the 1920s Robert Moses had re-actualized for the automobile the concept of system of parks imagined by Frederick Law Olmsted in the 1860s as a means to structure both urban and suburban expansion. On the abandoned fringes of the industrial metropolis the modern parkways allowed the motorist to enter into an esthetic contact with the surrounding nature - the sublime landscapes of the Hudson Valley painters around New York or the Californian mountains in the case of the scenic Arroyo Seco Parkway opened in 1940 to link Los Angeles to Pasadena.

Designed to drive at continuous speeds of 80/130/170 kilometers per hour, Bel Geddes's Magic Motorways were superparkways floating from east to west, connecting and bypassing cities without penetrating them, rising up and down the mountains, and crossing the Hoover Dam on a double-decker bridge.<sup>17</sup>



## THE ANTI-CITY



14

13 - L'Isetta a New York. Sullo sfondo il Rockefeller Center. Foto: BMW AG Group Archives

13 - Isetta in New York. In the background Rockefeller Center. Photo: BMW AG Group Archives

14 - Victor Gruen, Bozzetto del futuro, da: Victor Gruen, *The Heart of our Cities*, 1964

14 - Victor Gruen, Sketch for the Future, from: Victor Gruen, *The Heart of our Cities*, 1964

<sup>10</sup> Citato da Leo Marx, pp. 7-8, da José Ortega y Gasset, *The Revolt of the Masses*, New York, Norton & Co., 1932, (Edizione italiana: *La ribellione delle masse*, Roma, Nuove edizioni italiane, 1945).

<sup>10</sup> Cited by Leo Marx, pp. 7-8, from José Ortega y Gasset, *The Revolt of the Masses*, New York, Norton & Co., 1932, (Italian edition: *La ribellione delle masse*, Roma, Nuove edizioni italiane, 1945).

<sup>11</sup> Leo Marx, pp. 8-9.

<sup>11</sup> Leo Marx, pp. 8-9.

<sup>12</sup> Wright pubblicò Broadacre City in tre versioni: *The Disappearing City* (1932), *When Democracy Builds* (1945), e *The Living City* (1958). Usonia era l'acronimo di Wright per gli Stati Uniti d'America.

<sup>12</sup> Wright published Broadacre City in three versions: *The Disappearing City* (1932), *When Democracy Builds* (1945), and *The Living City* (1958). Usonia was Wright's acronym for the United States of America.

<sup>13</sup> Frank Lloyd Wright, *Modern Architecture, Being the Kahn Lectures for 1930*, PUP, 1931; ristampato in Bruce Brooke Pfeiffer, ed., *Frank Lloyd Wright: Collected Works*, vol.2, New York, Rizzoli, 1992-5, p.72. Si veda anche David G. De Long, ed., *Frank Lloyd Wright and the Living City*, Skira, Vitra Design Museum, 1998.

<sup>13</sup> Frank Lloyd Wright, *Modern Architecture, Being the Kahn Lectures for 1930*, PUP, 1931; reprinted in Bruce Brooke Pfeiffer, ed., *Frank Lloyd Wright: Collected Works*, vol.2, New York, Rizzoli, 1992-5, p.72. Also see David G. De Long, ed., *Frank Lloyd Wright and the Living City*, Skira, Vitra Design Museum, 1998.

<sup>14</sup> Si veda Robert Moses, "Mister Moses Dissects the Long-Haired Planners," *The New York Times*, June 25, 1944. Su Moses, si veda Robert Caro, *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York*, New York, Knopf, 1974; e Hilary Ballon e Kenneth T. Jackson, eds., *Robert Moses and the Modern City: The Transformation of New York*, New York, Norton, 2007.

<sup>14</sup> See Robert Moses, "Mister Moses Dissects the Long-Haired Planners," *The New York Times*, June 25, 1944. On Moses, see Robert Caro, *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York*, New York, Knopf, 1974; and Hilary Ballon and Kenneth T. Jackson, eds., *Robert Moses and the Modern City: The Transformation of New York*, New York, Norton, 2007.

<sup>15</sup> Si veda Robert Stern, Gregory Gilmartin, e Thomas Mellins, *New York 1930: Architecture and Urbanism Between The Two World Wars*, New York, Rizzoli, 1987. Si rilevi che accanto a Futurama vi era anche la Città del Domani, un'immagine completamente diversa e mixata di un sobborgo di ferrovia e autostrada sul modello di Radburn, NJ, progettato da Clarence Stein nel 1929.

<sup>15</sup> See Robert Stern, Gregory Gilmartin, and Thomas Mellins, *New York 1930: Architecture and Urbanism Between The Two World Wars*, New York, Rizzoli, 1987. It must be noted that next to the Futurama was also the Town of Tomorrow, a completely different image of a mixed highway and railroad suburb on the model of Radburn, NJ, designed by Clarence Stein in 1929.

## La Guerra Fredda e la Morte della Grande Città Americana

La Città Americana è morta nel 1945, vittima di Hiroshima e della psicosi nucleare derivante dalla Guerra Fredda che si è impossessata dei media, delle istituzioni e della popolazione dopo la Seconda Guerra Mondiale. Nel bel mezzo della paranoia di articoli, riviste e programmi televisivi che parlavano del giorno del giudizio universale, Chesley Bonestell ha elogiato la paura dell'apocalisse nelle sue potenti esecuzioni di New York e Washington colpite da bombe atomiche: "Hiroshima USA: Can Anything Be Done About It."<sup>18</sup>

Spronato dai film noir classici, dalle pubblicità commerciali, e dalla retorica anticomunista di McCarthy contro la pianificazione urbana e regionale, il Sogno Americano e l'esodo dalle città divenne una realtà economica e strategica, rappresentando il trionfo dei disurbanisti, Wright, Mumford, e Clarence Stein che scrisse: "anche se ci sono ragioni diverse, i requisiti di base della difesa sono simili ai bisogni pratici della bella vita e dell'economia industriale.

Per la pace, così come per la guerra, il primo requisito è spargere invece di concentrare."<sup>19</sup> Eppure, le nuove comunità industriali e residenziali che essi avevano immaginato nel modello di Radburn, separate tra loro da cinture verdi e spazi adibiti a giardini, venivano velocemente ridotte a Levittown (1947) e a suoi cloni - sobborghi enormi, amorfi e infiniti, dominati da case prodotte in massa, automobili, centri commerciali, parcheggi e culs-de-sac.

Nel 1956, Charles Wilson, Ministro della Difesa ed ex boss della General Motors, lanciò il National System of Interstate and Defense Highways, un imponente programma nazionale di superstrade create per "disperdere le nostre fabbriche, i nostri negozi, le nostre persone; in breve, per creare una rivoluzione degli stili di vita", ma il cui obiettivo inconfessato era di trasferire centinaia di migliaia di residenti neri e distruggere i centri della maggior parte delle gradi e medie città.<sup>20</sup> Con le superstrade arrivarono le shopping mall che l'architetto con natali austriaci Victor Gruen aprì a Northland, Detroit (1952).<sup>21</sup> Trovandosi di fronte sobborghi non regolamentati, funzionalmente incompleti e in qualche misura spaventosi, Gruen vide i centri commerciali come "punti di cristallizzazione suburbana" che dovevano rispondere ad una vasta gamma di bisogni sociali e civici, oltre a fungere in tempo di guerra da "uno dei più importanti dispositivi per proteggere le vite e il morale della popolazione civile."<sup>22</sup>

Se il Delirious New York degli anni '30 era il paradigma delle forze centripete della città verticale, Los Angeles: Architecture of Four Ecologies del dopoguerra simbolizzava le forze centrifughe dell'espansione orizzontale dominata dalle macchine, spinte dall'industria cinematografica di Hollywood, da pittori come Ed Ruscha o Bechtle, e architetti del Case Study Houses, oltre a tutti gli artigiani della Birth of the Cool in California.<sup>23</sup>

Infine, incapace di implementare qualsiasi tipo di pianificazione su vasta scala, ed in particolare il sistema straordinario dei parchi progettati negli anni '20 per preservare la naturale bellezza della città, comparve velocemente Los Angeles, definita da Mike Davis come un "paradiso perduto." Già nel 1950, nella Martian Chronicles di Ray Bradbury un Marte idilliaco veniva corrotto da materialisti terrestri divenendo il clone "metafisico" di Los Angeles.<sup>24</sup>

## Cold War and The Death of the Great American City

The American City died in 1945, victim of Hiroshima and the Cold War-driven nuclear psychosis that took hold of the media, institutions, and population after WWII. Amidst the paranoia of doom-day articles, magazines and television programs, Chesley Bonestell extolled the fear of apocalypse in his powerful renderings of New York and Washington hit by atomic bombs: "Hiroshima USA: Can Anything Be Done About It."<sup>18</sup>

Further spurred by the classic film noir, commercial advertising, and McCarthy's anticommunist rhetoric against urban and regional planning, the American Dream and the flight out of the cities became economic and strategic realities, marking the triumph of the disurbanists, Wright, Mumford, and Clarence Stein who wrote, "although the reasons are different, the basic requirements of defense are similar to the practical needs of good living and industrial economy. For peace, as well as war, the first requirement is to scatter instead of concentrate."<sup>19</sup> Yet, the new industrial and residential communities that they envisioned on the model of Radburn, separated from each other by greenbelts and garden spaces, were quickly reduced to Levittown (1947) and its clones - huge, amorphous, and limitless suburbs, dominated by mass-produced houses, automobiles, shopping centers, parking, and culs-de-sac.

In 1956, Charles Wilson, Secretary of Defense and former boss of General Motors launched the National System of Interstate and Defense Highways, a huge national program of freeways set out to "disperse our factories, our stores, our people, in short, to create a revolution in living habits," but whose un-confessed goal and result was to displace hundreds of thousands of black residents and destroy the centers of most middle and big cities.<sup>20</sup>

With the freeways came the shopping malls that Austrian-born architect Victor Gruen pioneered in Northland, Detroit (1952).<sup>21</sup>

Faced with an unregulated, functionally incomplete, and somewhat fearful suburbia, Austrian-born Gruen saw the malls as "suburban crystallization points" that were to offer a broad variety of social needs and civic needs, beyond serving in wartime as "one of the most important devices to safeguard the lives and morale of the civilian population."<sup>22</sup>

If the Delirious New York of the 1930s was the paradigm of the centripetal forces of the vertical city, the postwar Los Angeles: Architecture of Four Ecologies symbolized the centrifugal forces of the car-dominated horizontal expansion boosted by the Hollywood film industry, painters like Ed Ruscha or Bechtle, and the architects of the Case Study Houses, all artisans of the Birth of the Cool in California.<sup>23</sup>

Yet, unable to implement any large-scale planning, in particular the remarkable system of parks designed in the 1920s to preserve the natural beauty of the city, Los Angeles quickly appeared, in Mike Davis's words, a "lost paradise." In 1950 already, in Ray Bradbury's Martian Chronicles, an idyllic Mars was corrupted by terrestrial materialists and became the "metaphysical" clone of Los Angeles.<sup>24</sup>

15 - Ed Ruscha. Copertina del libro, *Twenty-Six Gasoline Stations*, 1967. Foto Jean-François Lejeune, cortesia della Arthur & Janet C. Ross Library, American Academy in Rome.

15 - Ed Ruscha. Cover for the book *Twenty-Six Gasoline Stations*, 1967. Foto Jean-François Lejeune, courtesy of the Arthur & Janet C. Ross Library, American Academy in Rome.

16 - Ed Ruscha. *Standard Station*, 1966. Screenprint, stampato a colori, 19 1/2 x 36 15/16". John B. Turner Fund (1386.1968). © The Museum of Modern Art / Licensed by SCALA / Art Resource, NY.

16 - Ed Ruscha. *Standard Station*, 1966. Colour silkscreen print, 19 1/2 x 36 15/16". John B. Turner Fund (1386.1968). © The Museum of Modern Art / Licensed by SCALA / Art Resource, NY.

T W E N T Y S I X

GASOLINE

STATIONS

15

<sup>16</sup> Rush Reformed City associaava la pianificazione tradizionale europea, i grattacieli di Chicago e i drive-in di Hollywood. Si veda Thomas Hines, Richard Neutra and the Search for Modern Architecture, New York, Oxford University Press, 1982.

<sup>16</sup> Rush Reformed City combined traditional European planning with Chicago School skyscrapers and the Hollywood drive-in. See Thomas Hines, Richard Neutra and the Search for Modern Architecture, New York, Oxford University Press, 1982.

<sup>17</sup> Norman Bel Geddes, Magic Motorways, Random, New York, 1940. L'Hoover Dam è la più famosa diga idroelettrica degli Stati Uniti, un simbolo della conquista del deserto che rese possibile il rapidissimo sviluppo di Las Vegas.

<sup>17</sup> Norman Bel Geddes, Magic Motorways, New York, Random, 1940. Symbol of the conquest of the desert and the most famous hydro-electrical dam in the United States, the Hoover Dam made possible the extremely rapid development of the city of Las Vegas.

<sup>18</sup> In qualità di architetto, Bonestell lavorò al Chrysler Building, la Corte Suprema di Washington, ed il Golden Gate Bridge. Sul suo straordinario talento grafico, si veda Rom Niller, ed. The Art of Chesley Bonestell, London, Paper Tiger, 2001.

<sup>18</sup> As an architect, Bonestell worked on and made renderings for the Chrysler Building, the Supreme Court in Washington, and the Golden Gate Bridge. On his extraordinary graphic talents, see Rom Niller, ed. The Art of Chesley Bonestell, London, Paper Tiger, 2001.

<sup>19</sup> Clarence Stein, "The Form of Future Cities," intervento allo University of Miami Winter Institute of Arts and Sciences, 1945. Clarence Stein Papers, Cornell University Library. Sul film noir, si veda Biesen, Sheri Chinen Biesen, Blackout: World War II and the Origins of Film Noir, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2005.

<sup>19</sup> Clarence Stein, "The Form of Future Cities," talk at the University of Miami Winter Institute of Arts and Sciences, 1945. Clarence Stein Papers, Cornell University Library. On the film noir, see Biesen, Sheri Chinen Biesen, Blackout: World War II and the Origins of Film Noir, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2005.



16

## L'auto di nuova concezione di breve vita

In una sorprendente consapevolezza della crescente congestione automobilistica e del relativo spreco di risorse, Frank Lloyd Wright raccomandava nel 1954: "Non comprate una macchina americana enorme e con angoli sporgenti; comprate una macchina più piccola, come quella prodotta da Nash, coprendo trenta o quaranta miglia al gallone .... Il costo del trasporto è stato fortemente diminuito grazie le macchine più piccole."<sup>25</sup>

Nella versione fantascientifica che caratterizzava la sua ultima versione della Broadacre City, Wright aveva persino progettato una macchina futuristica con tre ruote. La Nash Metropolitan cui aveva fatto riferimento era una delle poche storie di successo della macchina americana di piccole dimensioni dopo la Seconda Guerra Mondiale. Progettata come una macchina di nuova concezione negli Stati uniti ma prodotta nel Regno Unito dalla Austin Motor Company, il veicolo piccolo e leggero (3.79m per 810 kg) era un prodotto innovativo realizzato in due diversi modelli: cabriolet e coupé.

Venduta in circa 90.000 esemplari durante gli otto anni di produzione, la macchina era molto amata da alcuni dei suoi proprietari famosi, tra cui Elvis Presley e Paul Newman, ma fece anche carriera come macchina della polizia facilmente guidabile nelle strade urbane più strette. Altre auto di nuova concezione vendute durante quegli anni erano la Crosley Model CC e Hot Spot (la più recente in versione cabriolet). Per quanto concerne Hewson Rocket, un sorprendente oggetto affusolato in alluminio il cui prototipo (1946) mostrava una forma molto aerodinamica senza sporgenze (fanali anteriori coperti da vetro, fanali posteriori a filo, e assenza di maniglie sulle portiere), ma non è mai entrato in produzione.<sup>26</sup>

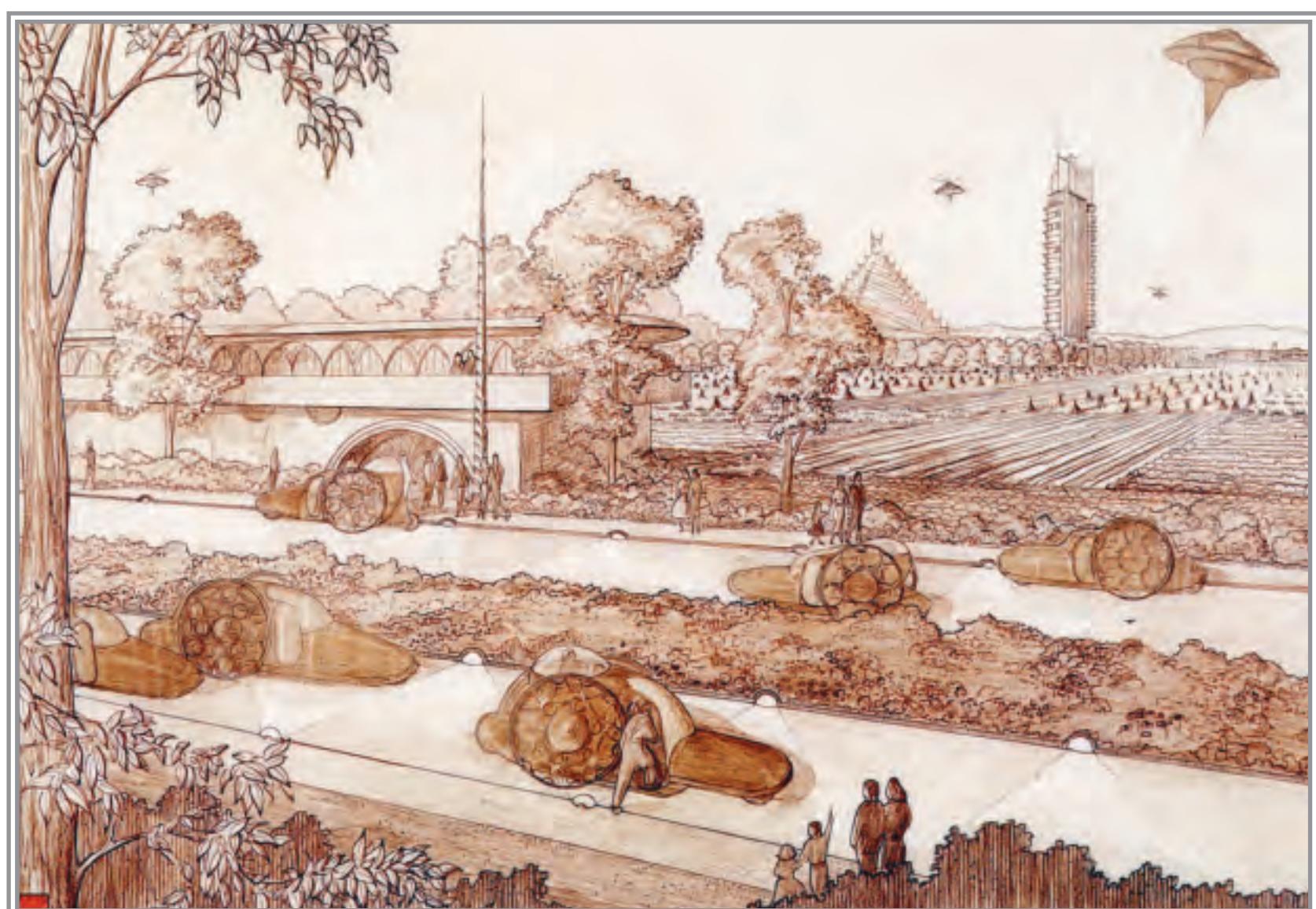
Con il consolidamento dell'industria automobilistica nella Big Three di Detroit, la fase sperimentale si è affievolita, ed è la grande e lunga

## The short-lived concept car

In a surprising awareness of the growing automobile congestion and the related waste of resources Frank Lloyd Wright urged in 1954: "Don't buy the huge American car with protruding corners, but buy the smaller one, such as Nash has produced, and go thirty or forty miles to the gallon.... The cost of transportation has been greatly decreased by way of the smaller car."<sup>25</sup>

In the science-fiction mode that characterized his latest version of Broadacre City, Wright even designed a three-wheeled futuristic car that looked a giant snail. The Nash Metropolitan to which he also made reference was one of the few success stories for American sub-compacts car after WWII. Conceived as a concept car in the United States but produced in the United Kingdom by Austin Motor Company, the small and lightweight vehicle (3.79m for 810 kgs) was an innovative product made in two body designs - convertible and hardtop. Sold at about 90,000 exemplars during the eight years of production the car appealed to many famous owners, including Elvis Presley and Paul Newman, but it also made a career as a maneuverable police car for narrower urban streets. Other small concept cars sold during those years were the Crosley Model CC and Hot Spot (the latter in a convertible version) As for the Hewson Rocket, a surprising all-aluminum streamlined object whose prototype (1946) showed a very aerodynamic shape with no projections anywhere (headlights covered with glass, tail-light lenses flush, and no outside door handles), it never made it in production.<sup>26</sup>

With the consolidation of the car industry into the big Three in Detroit the experimental phase subsided and it is the gas-guzzling, big and long American car that conquered the market and the collective ima-





18

17 - Frank Lloyd Wright, Vista di una strada di Broadacre City con le macchine progettate da Wright, da: *The Living City*, 1958. © Frank Lloyd Wright Foundation, Scottsdale / Art Resource, NY (5825.003)

17 - Frank Lloyd Wright, View of a street in Broadacre City with cars designed by Wright, from: *The Living City*, 1958. © Frank Lloyd Wright Foundation, Scottsdale / Art Resource, NY (5825.003)

18 - Robert Bechtle. '64 Valiant, 1971. Pittura a olio, 122.2 x 176.8 cm. Gift of Richard Brown Baker, B.A. 1935. 1982.58. © Yale University Art Gallery/Art Resource, NY

18 - Robert Bechtle. '64 Valiant, 1971. Oil painting, 122.2 x 176.8 cm. Gift of Richard Brown Baker, B.A. 1935. 1982.58. © Yale University Art Gallery/Art Resource, NY

19 - Prototipo della Hewson Rocket, 1946. Con la gentile autorizzazione di Daniel Vaughan ([www.conceptcarz.com](http://www.conceptcarz.com)).).

19 - Prototype for the Hewson Rocket, 1946. Printed with the kind permission of Daniel Vaughan ([www.conceptcarz.com](http://www.conceptcarz.com).).

20 - Nash Metropolitan, modello di 1954 (prodotto fino al 1962).

Con la gentile autorizzazione di Daniel Vaughan ([www.conceptcarz.com](http://www.conceptcarz.com).).

20 - Nash Metropolitan, 1954 model (produced until 1962). Printed with the kind permission of Daniel Vaughan ([www.conceptcarz.com](http://www.conceptcarz.com).).



19



20



macchina americana ad alto consumo a conquistare il mercato e l'immaginario collettivo. Mentre l'ideale automobilistico e suburbano dovevano riportare gli americani ad una società definita dai valori della Gemeinschaft, essi ottennero l'effetto contrario, l'atomizzazione e l'isolamento della società, aprendola ancor più alla vita industrialmente standardizzata dei fast food, della televisione, e della cultura delle pistole.

Anche in questo caso, Hollywood ha riassunto tutto: quattro decadi separano Mr. Blandings Builds his Dream Home (1948), e il sorprendente finale di Short Cuts (1993) di Robert Altman, in cui la camera zuma sulla carta stradale della Contea di Los Angeles, riassumendo il film nell'astrazione terrificante della crescita disordinata, di un assemblaggio caotico e incline alla violenza dei sobborghi, e dell'urbanesimo in un chip del computer.

gination. While the automobile and the suburban ideal was supposed to bring back Americans to a society defined by the values of Gemeinschaft, they achieved the opposite, the atomization and isolation of the society, opening it up further to the industrially homogenized life of fast food, television, and gun-culture.

Here again, Hollywood summarized it all: four decades years separate Mr. Blandings Builds his Dream Home (1948), and the astonishing finale of Robert Altman's Short Cuts (1993), during which the camera zoomed in over a Los Angeles County road map, summing up the film in the frightening abstraction of haphazard growth, of a chaotic and violence-prone assemblage of suburbs and "computer chip" urbanism.

<sup>20</sup> Dal Federal Highway Act, 1956.

<sup>20</sup> From the Federal Highway Act, 1956.

<sup>21</sup> Alex Wall, Victor Gruen: From Urban Shop to New City, Barcelona, Actar, 2005.

<sup>21</sup> Alex Wall, Victor Gruen: From Urban Shop to New City, Barcelona, Actar, 2005.

<sup>22</sup> Citato da Timothy Mennel, "Victor Gruen and the Construction of Cold War Utopias," *Journal of Planning History* 3, n° 2, 2004, p. 121, da Victor Gruen, "Regional shopping centers and civilian defense: A memorandum with special reference to the Eastland Shopping Center in Detroit," (1951), in *Victor Gruen Papers*, American Heritage Center, University of Wyoming-Laramie, Box 23.

<sup>22</sup> Quoted by Timothy Mennel, "Victor Gruen and the Construction of Cold War Utopias," *Journal of Planning History* 3, n° 2, 2004, p. 121, from Victor Gruen, "Regional shopping centers and civilian defense: A memorandum with special reference to the Eastland Shopping Center in Detroit," (1951), in *Victor Gruen Papers*, American Heritage Center, University of Wyoming-Laramie, Box 23.

<sup>23</sup> Si veda Rem Koolhaas, *Delirious New York: a Retroactive Manifesto for Manhattan*, New York, Oxford University Press, 1978; Reyner Banham, *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Harmondsworth, Penguin, 1971; Elizabeth Armstrong, ed., *The Birth of the Cool: California, Art, Design, and Culture at Midcentury*, Orange County Museum, 2007.

<sup>23</sup> See Rem Koolhaas, *Delirious New York: a Retroactive Manifesto for Manhattan*, New York, Oxford University Press, 1978; Reyner Banham, *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Harmondsworth, Penguin, 1971; Elizabeth Armstrong, ed., *The Birth of the Cool: California, Art, Design, and Culture at Midcentury*, Orange County Museum, 2007.

<sup>24</sup> Si veda Mike Davis, *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, New York, Vintage Books, 1992.

<sup>24</sup> From Mike Davis, *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, New York, Vintage Books, 1992.

<sup>25</sup> Citato da Frank T. De Long, op.cit., p. 36 from Frank Lloyd Wright, *The Natural House* (New York: Horizon Press, 1954).

<sup>25</sup> Cited by Frank T. De Long, op.cit., p. 36 from Frank Lloyd Wright, *The Natural House* (New York: Horizon Press, 1954).

<sup>26</sup> Informazioni dal Sito Web [www.conceptcarz.com](http://www.conceptcarz.com) (ultimo accesso nel gennaio 2008).

<sup>26</sup> Information from the Internet site [www.conceptcarz.com](http://www.conceptcarz.com) (last accessed January 2008).



In alto: Nuova città di Poundbury a Dorchester, 1988-2006,  
Renaissance nursing home, progetto di R. Taylor.  
Above: The new city of Poundbury in Dorchester, 1988-2006,  
Masterplan: Léon Krier. Projects by: Wessex Design Partnership,  
B.B. Pentreath, R. Sammons, John Simpson.



Immagine Pubblicitaria dell'Expo di Bruxelles del 1958 "Building the World to a Human Scale".  
Advertisement for the Brussels 1958 Expo "Building the World to a Human Scale".