

Elena Carlini

Kansas City: White Mills, Red Slaughterhouses, and Freight Trains

* Elena Carlini (1962) si laurea in architettura a Venezia e alla Columbia University di New York con una Fulbright Scholarship. Ha collaborato come architetto con Emilio Ambasz a New York, Richard Meier a Los Angeles e ha poi insegnato design alla University of Texas at Austin e alla Kansas State University.

1. I dati furono presentati nella ricerca sulle trasformazioni di Kansas City redatta da ricercatori e giornalisti: *United we sprawl*, in "Kansas City Star", Metropolitan Edition, 17 dicembre 1995, Kansas City.

2. Per la storia della città si veda: Theodore A. Brown, *Frontier Community: Kansas City to 1870*, Columbia MO, University of Missouri Press, 1963 e anche Theodore A. Brown and Lyle Dorsett, *A History of Kansas City - Missouri*, Boulder CO, Pruett Publishing Co., 1978.

3. Fu il "Kansas-Nebraska Act" del 1854 a dichiarare il Kansas aperto all'insediamento.

4. Bruno Cartosio, *Comunità, terra e resistenza in New Mexico nella seconda metà dell'Ottocento*, in "Ácoma", 4 (Primavera 1995), p. 16.

5. Per l'influenza del sistema ferroviario si veda Charles Glaab, *Kansas City and the Railroads: Community policy in the Growth of a Regional Metropolis*, Columbia MO, University of Missouri Press, 1962.

6. Gran parte dei capi di bestiame come mucche e buoi dalle corna lunghe arrivavano da Texas, Oklahoma e Messico.

7. Successivo a *Solaris* ma simile nella visione fantascientifica, il film indaga il paesaggio fisico e l'orizzonte psicologico di coloro che si inoltrano in un luogo abbandonato eppure ricco di energie segrete, la

La conoscenza del territorio statunitense inizia dall'immediata consapevolezza di affrontare un mondo poliedrico, etnicamente e geograficamente vario; un paese nel quale crescita urbana ed erosione procedono simultaneamente. Comune denominatore di aree diverse come l'economia, la tecnologia e l'arte, è la capacità di creare e consumare allo stesso tempo, di costruire e abbandonare senza sosta. Le fasi d'ideazione e trasformazione si susseguono a ritmo serrato, provocando inevitabili accuse di superficialità e mancanza di approfondimento. Molti osservatori sono incuriositi ma anche insospettiti da questi meccanismi sfuggenti, una sorta di dubbio permea la loro visione degli Stati Uniti: è accettabile lo sviluppo di una società il cui sistema di riferimento è in perenne mutazione? Gli europei in particolare, appartenendo a una realtà culturalmente varia ma più statica, provano un senso di instabilità di fronte all'entità e velocità dei cambiamenti della società statunitense.

Tra i vari fattori in transizione, il territorio è forse quello più particolare in quanto, rispettato come entità naturale, viene al tempo stesso manipolato nella sua forma artificiale di ambiente urbano. Gli Stati Uniti sono una nazione dove il paesaggio è percepito come elemento inalienabile, dove l'immaginario collettivo considera il territorio metropolitano un'estensione razionalizzata di quello naturale. La società statunitense vive infatti una tensione tra rispetto per il paesaggio e spinta incontrollata alla crescita urbana, legata a meccaniche consumistiche. La sfida ad approfondire e comprendere queste complesse relazioni è parte del fascino che il paese esercita su coloro che lo studiano. Vi è un'attrazione istintiva per i grandi spazi, una consapevolezza che essi svolgono un ruolo fondamentale nel definire l'identità delle persone e infatti molti artisti, registi, scrittori hanno voluto confrontarsi con il territorio, fosse esso quello artificiale delle città o "il grande vuoto" che si frappona tra esse.

L'assimilazione del paesaggio nordamericano può essere paragonata a una sequenza cinematografica rallentata nella quale gli elementi si susseguono lenti ma gradualmente più definiti. Sorvolandolo il continente, si ha la visione di un paese in cui vaste zone urbanizzate si alternano ad aree deserte; a livello del terreno invece si percepisce con maggiore chiarezza la vastità degli spazi e gli stessi elementi appaiono più definiti ma drammaticamente remoti. Questa consapevolezza delle distanze si accentua viaggiando in treno, quando l'orizzonte è vicino, eppure irraggiungibile. Sfortunatamente il sistema ferroviario degli Stati Uniti è da decenni in

progressivo declino, a causa della sua non competitività con il trasporto aereo, quindi ben pochi treni passeggeri corrono oggi sulla superstite rete ferroviaria. Al contrario, i convogli dei vagoni merci sono ancora molto numerosi e appartengono alle stesse compagnie ferroviarie private che ebbero un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'economia statunitense degli ultimi due secoli. I lunghi serpenti d'acciaio con sagome, nomi e colori diversi viaggiano su un circuito ben più capillare di quello passeggeri; la ragnatela s'infittisce nei distretti industriali, in quelli minerari come pure nelle zone di trasformazione e spedizione delle materie prime. I treni merci si snodano dal Golfo del Messico fino ai Grandi Laghi confinanti col Canada, dalla California ai distretti siderurgici di Chicago e Detroit.

I convogli che si dirigono verso Ovest abbandonano il paesaggio densamente urbanizzato della costa atlantica per inoltrarsi nell'aspro territorio del West Virginia e del Kentucky, poi attraversano fitte foreste che bruscamente scompaiono al confine occidentale del Missouri. Da qui, fino all'aspra barriera geografica delle Rocky Mountains, i treni percorrono mille chilometri in un'arena priva di ombre che si estende dal Canada al Messico: la prateria del Midwest. Solo il vento e le trombe d'aria, facendo vibrare la linea d'orizzonte, riescono a movimentare questo luogo disabitato che, grigio livido durante i mesi invernali, diviene rosso e nero quando gli allevatori lo incendiano per rigenerare i pascoli.

Il Midwest è un regno intermedio con una propria identità, posto tra due mondi diversi: l'aggressivo Est e il più spettacolare ma restio Ovest. Con la scomparsa della vegetazione la rete ferroviaria si fa più fitta, quasi aggrovigliata; i treni merci rallentano mentre si avvicinano a Kansas City.

Banchisa

Vista dall'alto, l'area metropolitana di Kansas City appare compatta vicino alla confluenza dei fiumi, mentre sembra dilatarsi verso la zona esterna, dove il reticolo infrastrutturale diviene più ampio e gli edifici si fanno distanti tra loro. Stando immobili a osservare la città, pare talvolta di vederla crescere quasi fosse un tratto di banchisa artica che lentamente si espande in modo irregolare. Recenti studi hanno rilevato che l'area metropolitana sta spostando il suo perimetro verso l'esterno a un ritmo di circa due miglia ogni decennio.¹ Si assiste dunque a un processo di lento divoramento della prateria: la città continua a crescere generando nuove aree urbanizzate che si tramutano in "iceberg metropolitani", parzialmente e fisicamente quantificabili ma potenzialmente devastanti. Ed è proprio il tessuto edilizio di Kansas City, ovvero la regione della banchisa, che i treni merci penetrano simili a navi rompighiaccio, muovendosi con violenza ma anche con estrema cautela per non rimanere intrappolati nella massa urbana. I treni sfilano rumorosi, sporchi ma ipnotici; dicono che spesso i convogli abbiano cento vagoni, ma a guardarli sferagliare paiono migliaia. Alti quanto una casa, lunghi circa venti metri,

"zona".

8. Robert Morris, *Continuous Project Altered Daily*, Cambridge MA, MIT Press, 1995, pp. 275-76. Trad. it. dell'autrice.

9. Per il sistema dei parchi vedere William H. Wilson, *The City Beautiful Movement in Kansas City*, Columbia MO, University of Missouri Press, 1964.

10. Per un riferimento generale su J.C. Nichols si veda J.C. Nichols, *The Country Club Plaza, and Notions of Modernity*, in "Harvard Architectural Review", VI (1987).

11. Tra gli sgravi fiscali attuati dalle municipalità per attrarre nuovi residenti vi sono per esempio la riduzione di alcuni oneri di urbanizzazione o della tassa sulla vendita di immobili per passaggio ad altri di uguale o maggior valore.

12. Trad. it. dell'autrice.

in pesante lamiera o forati per far respirare gli animali, almeno fino ai mattatoi, i treni merci procedono a passo d'uomo come rulli compresori. Seguendoli, ci si chiede se vi è differenza tra le residenze suburbane tutte uguali, allineate, anonime e i contenitori su ruote che scorrono loro accanto. Le case, come i vagoni, sono marginali e indifferenti al contesto, si arenano quasi casualmente negli spazi parzialmente urbanizzati.

Spostando ora lo sguardo dalle aree più periferiche di Kansas City al nucleo centrale, costituito da una struttura edilizia densa e compatta, si nota che esso non è caratterizzato affatto da semplici e ripetitivi parallelepipedi di legno adagiati sui prati, bensì da volumi plasticamente essenziali ma strutturalmente audaci: i sylos del grano, realizzati con enormi colate di cemento. Questi magazzini hanno affascinato tutti gli architetti moderni, primo tra tutti Le Corbusier che li ha inseriti con insistente passione nel suo libro *Vers une Architecture* (1923). Cilindri sottili e slanciati, reminiscenti delle colonne dei templi greci o delle absidi delle chiese romaniche, i sylos del grano vengono anche chiamati le “cattedrali della prateria” poiché sono gli unici veri punti di riferimento, nel vasto mondo delle distese d'erba, fari di un oceano immobile.

Osservando meglio, a fianco dei binari ferroviari non vi sono solamente i levigati granai cilindrici ma anche i crudi volumi prismatici dei magazzini per le merci e dei mattatoi. Ancora oggi i sylos del grano e i depositi di Kansas City, spesso dismessi ma pur sempre presenti, rivelano quella che fu a suo tempo una lucida volontà urbana: essere una metropoli nordamericana del ventesimo secolo, passaggio obbligato per le merci che transitavano da occidente a oriente, da Sud a Nord. A Kansas City i sylos si stagliano come una bianca muraglia che talvolta si insinua tra i palazzi per uffici rivestiti di vetro, pietra o mattoni. Le torri del grano e quelle terziarie, così vicine spazialmente, appartengono in realtà a due epoche diverse di sviluppo economico poiché, nell'arco di centotrent'anni, la città si è trasformata da polveroso granaio e sanguinosa città del bestiame in asettico centro terziario.

Lo spirito del Midwest

Kansas City, ovvero una produttiva metropoli di 1.600.000 abitanti, per niente aggressiva, che non vuole competere con città come Phoenix, Atlanta oppure Denver, molto simili per crescita economica e urbana, seppure localizzate in luoghi geograficamente e culturalmente diversi – nel cuore dell'Ovest Phoenix e Denver, circondata da piantagioni e ammantata dalla cultura del Sud, Atlanta. Kansas City, ovvero una solida città del Midwest come St. Louis, Cincinnati, Minneapolis, Milwaukee, Cleveland e ovviamente Chicago. La storia di Kansas City fu sin dagli inizi quella di una città legata al commercio, già alla fine del 1700 sorsero alla confluenza dei fiumi Missouri e Kansas i primi insediamenti abitativi che presto si trasformarono in centri di baratto commerciale con le tribù indiane delle praterie.² Lo stato del Missouri, ove era situata la città, fu inoltre uno stato dell'Unione la cui popolazione arrivò originariamente dal Sud (Carolinasi, Virginia, Kentucky, Tennessee) ma an-

che dall'Europa (tedeschi, irlandesi, italiani, ebrei russi); uno stato ove la schiavitù era legalmente praticata, soprattutto nelle piantagioni di canapa e tabacco, tanto che si verificarono violenti e sanguinosi scontri con il confinante Kansas che si rifiutava di legalizzare la schiavitù.³ Nacque il porto fluviale come base d'appoggio per i cacciatori di pellicce e i pionieri diretti a Ovest, poi iniziarono gli scambi commerciali lungo il "Santa Fe Trail" che fecero prosperare Kansas City, divenendo "le avanguardie dell'espansione generale della società capitalistica statunitense" in Messico.⁴ Tuttavia, quando scoppiò la guerra civile, il flusso di carovane e merci verso il Messico diminuì drasticamente per riprendere nel momento in cui l'avamposto fluviale e stazione di rifornimento per le diligenze si trasformò in un importante centro ferroviario. Missouri Pacific, Santa Fe, Burlington, o Union Pacific Railroad sono solo alcune delle compagnie ferroviarie, finanziate da investitori del Nordest, che cominciarono dunque a operare e costruire i propri terminal a Kansas City.⁵ Il fondamentale impulso per lo sviluppo economico della città si verificò però nel 1869 con l'eliminazione dell'unica barriera geografica che ancora si frapponeva tra Kansas City e Chicago: il fiume Missouri. La costruzione sul fiume dello Hannibal Bridge rese così diretto il collegamento tra le due città da indurre gli investitori della Burlington a chiedere una concessione territoriale federale per una nuova linea ferroviaria da Kansas City al Golfo del Messico, estendendo così il controllo economico verso Sud.

È importante tenere presente che la realizzazione di queste infrastrutture innescò anche delle notevoli trasformazioni politiche e sociali. Come già menzionato, il Missouri aveva radici culturali nel Sud e il governo era favorevole alla schiavitù ma questa ideologia si modificò proprio durante l'espansione economica. Infatti, con l'arrivo a Kansas City degli investitori provenienti dal Nordest degli Stati Uniti, la classe dirigente cambiò carattere e cominciò a condividere la visione nordista contraria alla schiavitù e fautrice dell'espansione commerciale su grande scala; la città non rifiutò dunque il mosaico etnico e sociale che si stava consolidando. Esso non era omogeneamente distribuito sul territorio cittadino ma anzi si articolava in comunità parallele la cui generale tendenza era quella di rimanere nei propri quartieri, per motivi economici, per spinte razziali esterne ma anche per il desiderio di conservare la propria identità culturale. Dopo cento anni, è possibile ritrovare gli stessi quartieri e apprezzare lo spirito che rende Kansas City quasi unica tra le metropoli del Midwest statunitense.

Agli inizi del 1900, la città era un centro commerciale basato sul transito delle merci e non sulla polarizzazione industriale, dove l'uso dello spazio fu inteso in senso dinamico e il paesaggio naturale influenzò molto l'espansione urbana. I quartieri residenziali si distribuirono infatti sul territorio seguendo la conformazione geografica di colline e speroni di roccia, senza cercare necessariamente la prossimità al centro degli affari o alle zone di produzione. Nacquero dunque: il centro cittadino sull'altura a ridosso dei fiumi, le strutture dei magazzini a ovest, le prime grandi residenze degli imprenditori a nord e molte case, anche ad ap-

partamenti, sui rilievi che si estendevano verso la prateria. Tutte le zone vennero presto collegate con un sistema tramviario che permise alla popolazione di abitare in un rione ma di lavorare altrove, in luoghi più remoti. Era sempre possibile vivere nel proprio rione perché il quartiere stesso poteva crescere con nuove case, chiese e attività artigianali; vi era infatti sufficiente spazio per espandersi senza doversi trasferire. Il sistema ferroviario che attraversava il continente venne in un certo senso ridisegnato alla scala del centro urbano e questa concezione, quasi territoriale, della città fu estremamente importante per la nascita e il mantenimento di una forte identità etnica e culturale dei rioni.

Tra i vari gruppi etnici che vissero a Kansas City, i più numerosi furono sempre gli afroamericani e gli ispanici. La popolazione afroamericana, giunta prevalentemente dal Sud, si localizzò dapprima vicino allo scalo ferroviario per poi consolidarsi nell'area vicino alla 18th Street e a Vine Street, lungo i viali del Paseo, Troost, Benton, Prospect; viali dove le famiglie abitano ancora oggi in colorate case a due piani un po' decadenti, con sedie a dondolo e ventilatori a soffitto negli ampi loggiati sul fronte strada. Questo paesaggio urbano, in pietra grigia e legno, ricorda molto le regioni del Sud, l'Alabama o il Mississippi: la calma regna tra i vecchi che sonnecchiano all'ombra dei portici, i ragazzi, con passo ci-ondolante, si radunano ai campi di pallacanestro o guardano le automobili che talvolta passano loro accanto, rimbombanti di musica *rap*. Le famiglie afro-americane sono rimaste a vivere in questi stessi quartieri durante i periodi di crescita – negli anni Trenta per esempio, quando la media borghesia di colore vi acquistò molte case – ma anche durante le epoche di crisi, dei tagliandi per il cibo, delle giovani bande che oggi sparano dalle macchine in corsa. Queste zone urbane sono divorate da problemi sociali, povertà, violenza e indifferenza amministrativa, ma hanno ancora un'incredibile carica vitale e un forte spirito di comunità. Il rispetto che giovani e anziani hanno per la comunità si avverte distintamente osservando le persone uscire dalla messa domenicale oppure, alla notte, da oscuri e anonimi locali di jazz e blues attorno a Prospect, dove i musicisti, finite le esibizioni nei locali famosi di Midtown, suonano fino all'alba nei "loro" quartieri.

L'altro gruppo etnico che risiede a Kansas City da lungo tempo è quello degli ispanici, in prevalenza messicani arrivati come lavoratori al terminal nordamericano della linea ferroviaria che iniziava a Santa Fe. La comunità si polarizzò non molto lontano dal centro, in un'area a sud fitta di magazzini, piccole manifatture, tipografie, autofficine; un triangolo dove tutti oggi parlano spagnolo, lavorano nelle fabbriche di *tortilla* o nei ristoranti messicani. L'intero quartiere è pieno di riferimenti alla cultura e tradizioni messicane: i colori di certe case, la musica, le statue dei santi protettori nei giardini, i dipinti murali, i mercati che vendono mille varietà di peperoncini e banane. Il cinque di maggio, festa nazionale per il Messico, pare di essere a Guadalajara, Messico e non più a Kansas City, USA.

Per decenni gli afroamericani e i messicani hanno lavorato assieme ai depositi ferroviari eppure oggi i magazzini sono abbandonati ed è dif-

ficile immaginare la frenetica vita commerciale che può esserci stata un tempo. Le mappe urbanistiche della fine del 1800 ci mostrano una città che trasferì il suo quartiere degli affari più a occidente, in un'ampia zona pianeggiante chiamata ancor'oggi West Bottoms e racchiusa tra il fiume, State Line Road al confine con il Kansas e la scogliera che la separa dal centro. Le fotografie invece ci mostrano qualcosa di più: chilometri quadrati di recinzioni di legno, bestiame e nubi di vapore sullo sfondo rosso scuro dei mattatoi. West Bottoms, ovvero milioni di metri cubi di magazzini, una catena di montaggio a scala territoriale che aveva tutte le strutture necessarie per ricevere il bestiame proveniente dal Sudovest, squartarlo, refrigerarlo, inscatolarlo e metterlo sui treni diventando uno dei principali nodi ferroviari del nordamerica.⁶ Si può forse sostenere che Kansas City ebbe un enorme successo commerciale finché le fasi di macellazione del bestiame non mutarono e le spedizioni via cargo aereo o camion non divennero un'alternativa ai treni. Oggi gli animali viaggiano vivi e vengono macellati solamente quando raggiungono l'area geografica dove saranno poi consumati, rendendo dunque obsoleta la concentrazione produttiva dei West Bottoms e superflui i suoi edifici. Contrariamente al destino che toccò a città come Detroit, Pittsburgh o Cleveland, costringendole talvolta a una crisi irreversibile, il declino economico di Kansas City come centro di produzione industriale iniziò gradualmente ma non fu mai definitivo. Anche Kansas City si trasformò ma lentamente perché la crisi dell'industria alimentare, che pur risenti dell'andamento negativo del mercato, non fu così devastante come quella automobilistica a Detroit. Dopo la seconda guerra mondiale Kansas City, offrendo consolidate infrastrutture per il trasporto ferroviario, aereo e più recentemente quello telematico, si affermò infatti come sede amministrativa per il terziario avanzato.

Nell'evoluzione urbana della città la zona dei West Bottoms è uno dei tanti blocchi della banchisa che, pur andando alla deriva, non sono scomparsi definitivamente; proprio la loro svuotata presenza fisica acuisce il desiderio di capire i meccanismi di crescita di tutto il sistema urbano. La banchisa continua infatti a espandersi inarrestabile ma al tempo stesso si assottiglia al centro, quasi corrosa dal progressivo abbandono del suo nucleo originario. Per chiunque conosca il film *Stalker*, del regista russo Andrej Tarkovskij, l'area dei West Bottoms non potrà che apparire un *déjà vu*.⁷ La solitudine degli edifici è rotta solamente dal passaggio dei treni merci con i loro carichi di carbone e dall'avanzata traballante di giganteschi autocarri che si dirigono ai magazzini ancora in uso. La zona pianeggiante vicino ai fiumi è dunque oggi molto diversa da come la descrisse l'artista Robert Morris che proprio vicino ai macelli di Kansas City realizzò *Bull Wall*, un intervento d'arte pubblica del 1992:

Mio padre era addetto al bestiame [...] mi ricordo estati infuocate quando le distese di cancelli, scivoli, tettoie e pese si estendevano fino al Kaw River; quando si fondevano tutti i suoni, il rumore proveniente da ovest di migliaia di animali, il chiudersi violento dei vagoni merci che venivano smistati sul lato a est, le vibrazioni metalliche che giungevano dalla Columbian Tank and

Steel Company; tutti riuniti in un'indescrivibile cacofonia che echeggiava tra le pareti di roccia sveltanti sopra i West Bottoms. [...] Nulla potrà mai puzzare allo stesso modo. Quel mefitico, subumano, terrificante odore di mattoio e letame, alfa alfa e lana di pecora bagnata, orina di mulo e sudore umano – tutto si amalgamava in un'unica, soffocante e polverosa nube di luglio, volteggiante sopra il Kaw e il Missouri che lì in basso fondevano le loro masse. [...] Questa era un'unica enorme zona dedicata solo alla morte.⁸

Città Giardino

Nel 1890 Kansas City era in forte espansione economica e si avvertì la necessità di pianificarne lo sviluppo urbano in maniera più onnicomprensiva, di abbellire la città attraverso la creazione di maestosi ma rigorosi edifici e grandi spazi pubblici progettati ispirandosi alla filosofia, di origine britannica, della "Città Giardino". Personaggi fondamentali, per la trasformazione e per l'affermarsi a Kansas City di questo concetto di "City Beautiful", furono soprattutto William Rockhill Nelson, editore e fondatore del quotidiano "Kansas City Star" e George Kessler, architetto del paesaggio e collaboratore di Olmsted al progetto per il Central Park a New York. Mentre Nelson istituì un'agenzia ufficialmente responsabile della pianificazione dei nuovi spazi pubblici, Kessler progettò tecnicamente gran parte di questo sistema.⁹ I parchi vennero concepiti da Kessler come un'estensione della topografia naturale, mentre i grandi viali o *parkways* divennero i "sentieri" che collegavano le diverse parti di città; è importante notare che fu la sequenza di questi spazi a dare una scala e una raffinatezza ineguagliabili soprattutto alle aree residenziali. Proprio quest'attenzione alla progettazione dei luoghi pubblici è fondamentale per comprendere l'essenza dell'architettura e dell'urbanistica statunitense: il rispetto del paesaggio naturale, sentito come spazio totale, diviene anche occasione creativa a cui l'uomo non può rinunciare per salvaguardare la sua integrità e la sua libertà. Paesaggio come sinonimo di libertà creativa. Kansas City è forse unica per l'estensione e la bellezza del suo territorio artificiale, per l'eleganza con cui i giardini privati si fondono negli spazi pubblici, per la semplicità con cui gli ampi e sinuosi viali di scorrimento, quasi dei parchi lunghi e sottili, avvolgono i palazzi in mattoni o le ville in stile Prairie Mission con i loro volumi geometrici e i loggiati che le estendono nell'ambiente naturale. È il paesaggio l'elemento che lega le parti di città tra loro e ne sottolinea al tempo stesso la particolarità mentre piazze, vie pedonali, statue, fontane e piccole aree commerciali inserite nel tessuto residenziale caratterizzano i quartieri, dando alla città un'immagine più unitaria.

All'inizio del 1900, parallelamente agli interventi sul paesaggio, si realizzarono a Kansas City vasti progetti urbanistici e di edilizia residenziale con edifici i cui stili divennero un riferimento progettuale per molti insediamenti successivi. Numerose scelte paradigmatiche per la "City Beautiful" furono in un certo senso imposte alla città da J. C. Nichols, vero monarca degli investimenti immobiliari, che si premurò

di mantenere il controllo totale, soprattutto stilistico, delle speculazioni edilizie intraprese.¹⁰ Zone come Mission Hills, il Country Club District, Brookside, il Country Club Plaza furono tutti quartieri giardino che la J.C. Nichols Company progettò e realizzò per una crescente borghesia medio-alta e inequivocabilmente di razza bianca. Queste aree erano caratterizzate da ville padronali immerse nel verde, da ampi viali e zone commerciali che riproponevano le medesime scelte stilistiche delle ville: eccentrico stile spagnoleggiante oppure stile minimalista Prairie Mission. Il Country Club Plaza per esempio, primo prestigioso centro commerciale degli Stati Uniti, fu progettato proprio concretizzando due richieste ben precise di Nichols: una urbanistica, intesa a garantire un comodo e uniforme accesso automobilistico all'area commerciale (egli intuì infatti che l'automobile sarebbe divenuta il principale mezzo di trasporto degli americani), e l'altra stilistica, che imponeva ai progettisti d'ispirarsi alla spagnola città di Siviglia per il design degli edifici. Proprio questa volontà di riferirsi a espliciti canoni, pur reinterpretandoli, rese i distretti unici nella loro coerenza architettonica; una coerenza che non fu duplicazione dello stesso elemento bensì "variazione sul tema". Nichols fu al tempo stesso proprietario, costruttore, amministratore dei complessi che edificò ma, cosa ancor più interessante, creò delle entità commerciali e residenziali autonome, con regolamenti ben precisi: i distretti o *districts*. Egli intuì che era importante offrire agli acquirenti un'alta qualità architettonica e urbana ma era altresì necessario, per il mantenimento di tale qualità, che essi accettassero le regole di gestione estetica e amministrativa delle strutture stesse. È evidente che per un investitore come Nichols, tra i più famosi degli Stati Uniti, il controllo a posteriori sulla qualità del prodotto costruito era fondamentale per garantirsi qualcosa di ben più importante dell'estetica: i distretti non dovevano perdere, semmai aumentare il loro valore immobiliare. L'investimento speculativo di Nichols si rivelò corretto poiché oggi questi quartieri sono ancora aree residenziali esclusive dalle alte quotazioni di mercato.

Con J.C. Nichols iniziarono dunque i grandi investimenti immobiliari a capitale privato degli anni Venti mentre, durante l'epoca della Depressione, si svilupparono parallelamente quelli pubblici. Nel 1931 la città approvò un piano decennale per la realizzazione di molte opere d'interesse collettivo quali municipio, tribunale, polizia, centro congressi, autostrade e altre infrastrutture di servizio. Il piano aveva l'intento di stimolare l'industria delle costruzioni, dare lavoro a una vasta schiera di disoccupati e ovviamente espandere la città; così nacque la corrispondenza e l'interazione con i programmi federali dell'epoca che operavano a scala nazionale con fini simili. Tra le varie agenzie create dal governo federale durante la Depressione come la Works Project Administration (WPA), la Public Work Administration (PWA), la Civil Work Administration (CWA) e la Federal Housing Administration (FHA), fu la Federal Housing Administration, tutt'oggi operativa, ad avere un impatto enorme nel settore immobiliare di tutti gli Stati Uniti. Questa agenzia non costruiva case o concedeva prestiti per edificare bensì fungeva da

garante per i cittadini nei confronti dei finanziatori privati i quali erano così invogliati a concedere crediti, pure a tassi d'interesse bassi, e a concordare periodi di restituzione più prolungati. Le politiche della FHA furono sicuramente positive per certi aspetti ma crearono anche degli scompensi sociali e territoriali tuttora visibili. Sociali, poiché la FHA classificava le aree edificabili che potevano essere sovvenzionate valutando soprattutto il potenziale di "stabilità" del loro quartiere; in base alle mappe redatte dall'amministrazione, la stabilità sembrava possibile soprattutto inserendo gruppi etnici e sociali analoghi a quelli già presenti nella zona. In un certo senso le mappe marcavano i rioni: i sobborghi residenziali bianchi erano valutati ad alto potenziale mentre quello dei quartieri abitati da persone di colore era considerato minore; conseguenze facilmente immaginabili furono la creazione di strutture sociali e servizi pubblici paralleli ma differenziati come quelli dell'istruzione. Non bisogna dimenticare infatti che il libero accesso alle scuole ossia l'annullamento della segregazione razziale avvenne a Kansas City appena negli anni Cinquanta. A livello territoriale, la FHA indirizzò l'espansione residenziale bianca di Kansas City verso le zone suburbane a sudovest, ai confini col Kansas, mentre promosse quella di colore verso i rioni a est. Neppure gli espropri per la costruzione delle autostrade, attuati in aree popolate da minoranze etniche diverse, divennero un'occasione per la FHA di revisionare il proprio concetto di stabilità territoriale. Gli espropriati ebbero accesso a mutui per l'acquisto di case o di aree edificabili poste esclusivamente in certi quartieri e non erano disponibili prestati per trasferirsi in aree diverse da quelle indicate dall'agenzia federale.

Espansione suburbana

Il sistema di sovvenzioni attuato dalla FHA promosse dunque in tutti gli Stati Uniti l'esodo suburbano delle classi medie, quelle che a Kansas City per esempio non avrebbero mai potuto permettersi di acquistare proprietà nei distretti della Nichols Company. È importante considerare infatti le politiche di J.C. Nichols anche dal punto di vista dell'influenza che ebbero sulla localizzazione urbana dei vari gruppi etnici e sociali. Negli anni Venti esisteva già una separazione nord-sud tra le zone residenziali della città: il North Side era densamente popolato da classi a basso reddito, persone di colore o immigrati che lavoravano nelle fabbriche dei West Bottoms; la zona a sud, più lontana dal centro degli affari, era invece abitata da bianchi prevalentemente benestanti. La separazione nord-sud venne dunque accentuata dalla creazione dei distretti di Nichols, ad esempio il Country Club Plaza, che si interposero come un argine a protezione dell'espansione residenziale suburbana dei bianchi. Nichols sapeva che molti erano disposti ad acquistare case e terreni a Kansas City purché l'incremento di valore delle proprietà venisse garantito negli anni e dunque i regolamenti dei suoi distretti proibivano la residenza a persone di colore, onde evitare ogni possibile "deprezzamento" degli immobili.

Determinanti per l'esodo verso le aree suburbane di Kansas City furono, oltre alle politiche della FHA e a quelle speculative di Nichols, la costruzione di nuove superstrade e il differenziato trattamento fiscale attuato dai confinanti stati del Kansas e del Missouri nei confronti dei propri residenti. Le superstrade, sovvenzionate totalmente dal governo federale, divennero le arterie lungo le quali si estese l'urbanizzazione suburbana, mentre le tasse richieste dal Kansas, essendo inferiori a quelle del Missouri, favorirono gli insediamenti oltre State Line Road, in Kansas. Il nuovo cittadino suburbano abbandonò i quartieri residenziali vicini al centro della città poiché non vi erano estesi centri commerciali o scuole sicure, il deteriorarsi degli edifici era inesorabile e il loro valore immobiliare destinato a diminuire, essendo popolati in modo non omogeneo da persone di colore, immigrati recenti e bianchi a basso reddito. Il cittadino in fuga verso la periferia suburbana forse si sarà domandato: «Perché investire in aree metropolitane in decadenza quando è possibile traslocarsi nell'asettica e anonima zona suburbana, vivendo in un ambiente familiare e omogeneo?». Ecco un buon esempio di consumismo urbano e culturale. Ecco sintetizzata la fuga dalla città verso la sicurezza di luoghi come Lee Summit, Overland Park, Johnson County, luoghi che tante città degli Stati Uniti possono vantarsi di avere. Il vero problema innescato dalla fuga verso la zona suburbana non è solamente l'abbandono dei quartieri del nucleo urbano centrale, col conseguente degrado, le demolizioni, il vuoto, bensì il totale appiattimento, l'annientamento di ogni vitalità urbana, la perdita di qualsiasi caratterizzazione etnica e culturale. La zona suburbana cresce omogenea, permeata dalla sua "non identità", priva di qualsiasi complessità concettuale e sociale; nell'espansione suburbana tutto è perfettamente calibrato: i prati, le macchine, le case, i conti in banca, tutto è simile eppure senza spirito critico. Molte metropoli hanno avuto un maestoso passato ma ora giacciono dismesse come vecchie petroliere abbandonate alla ruggine, Kansas City non attraversò mai una crisi così violenta né tantomeno definitiva eppure oggi rischia l'autoconsunzione, l'eliminazione di tutto ciò che l'ha sempre caratterizzata e resa vitale. La fuga verso la zona suburbana sta annichilendo una città che aveva una realtà produttiva consolidata ma anche tante diverse identità urbane e culturali: i West Bottoms, i club nel distretto del jazz, la Union Station abbandonata dove il regista Robert Altman ha recentemente filmato *Kansas City*, i mercati che ricordano il Sudovest, le ville dalle grandi logge, i palazzi Art Deco abbattuti quasi fossero velenosi.

Ciò che sta avvenendo a Kansas City è una sorta di degenerazione qualitativa e concettuale, accelerata dalla nascita di una vera e propria guerra civile tra le contee che oggi ne formano l'area metropolitana. Le amministrazioni regionali concedono infatti ingenti sgravi fiscali alle grandi aziende affinché queste si localizzino nel proprio territorio, portando lavoro per i residenti e maggiore potere economico per il governo locale. Il meccanismo, teoricamente positivo perché veicolo di sviluppo economico, induce talvolta a situazioni paradossali in cui le municipalità giocano tra loro al ribasso a spese dei residenti e non delle aziende. Le contee, per essere competitive sul mercato, riducono le tassazioni per

gli insediamenti produttivi ma, poiché gli inevitabili costi di urbanizzazione non possono diminuire, sono i cittadini della contea – attraverso tasse per loro progressivamente più elevate – a colmare le differenze di bilancio.¹¹ Un tempo era il governo federale a pagare molti dei costi dell'espansione urbana (autostrade, viadotti, aeroporti ecc.) ma oggi, negli anni Novanta, certe uscite devono essere eliminate dal bilancio federale e quindi questi sussidi sono stati rapidamente decurtati.

Una città si trasforma e si evolve positivamente soprattutto quando i cittadini sono disposti a perseguire mete culturalmente e socialmente più ambiziose della semplice crescita urbana o dell'agognata ricchezza economica. A questo punto nascono delle ipotetiche domande. Esiste a Kansas City ancora oggi una coscienza urbana, una volontà di evolversi come metropoli complessa seppure contraddittoria? Kansas City è particolare nella sua progressiva disgregazione o è in realtà una città campione, un prototipo di autodistruzione? Il "tarlo della suburbia" non è forse un fenomeno molto diffuso che alcune nazioni, come quelle europee, cercano ipocritamente di dimenticare, beandosi nella bellezza e congestione dei propri centri storici? L'espansione suburbana è un po' come un velo di petrolio che scintillante e apparentemente immobile si allarga sempre più sul mare ma può anche incendiarsi per autocombustione. Kansas City è un conglomerato fisico e sociale con molti episodi di violenza e povertà ma anche con molta apatia suburbana. Esiste un rinnovato spirito cittadino che consideri il benessere economico degli anni Novanta un mezzo e non già un fine? Kansas City si sta espandendo in fretta ma l'oggettività e la consapevolezza sociale della popolazione crescono ben più lentamente. I cittadini sembrano titubanti, quasi non fosse appropriato intervenire, interagire, essere diretti né tantomeno combattivi. Vi è un frammento del racconto di Evan S. Connell del 1959, *Mrs. Bridge*, ambientato a Kansas City che in un certo qual modo esprime questo desiderio molto vivo nel Midwest: essere *proper*, non nel senso britannico un po' gelido e rigido, bensì con una sfumatura di amichevolezza:

Mrs. Bridge aveva una selezione di Margab, che erano i migliori a giudizio di tutti coloro che conosceva; ogniqualvolta vi era un ospite riponeva le salviette di tutti i giorni nella lavanderia e metteva in ogni sala da bagno numerosi di questi asciugamani color pastello. Erano piccoli, non più grandi di un fazzoletto e nessuno li usava mai. Dopo che gli ospiti se ne erano andati li toglieva con cura dal porta asciugamani e li rimetteva nella loro scatola, dove rimanevano fino alla prossima occasione. Nessuno li toccava mai perché erano troppo graziosi; gli ospiti facevano sempre ciò che lei stessa faceva quando era a casa loro – si asciugava le mani con un Kleenex.¹²

Essere gentili per essere amichevoli e non viceversa. Eppure talvolta bisogna essere aggressivi, combattere per la sopravvivenza della propria identità nel rispetto dell'evoluzione comune.