

Pietro Valle

Industria e città nel Midwest: il lungo addio

* Pietro Valle (Udine 1962), architetto, ha studiato architettura a Venezia e alla Harvard Graduate School of Design come Fulbright Scholar. Ha lavorato in studi di progettazione a New York e a Los Angeles e, negli ultimi quattro anni, ha insegnato composizione architettonica alla University of Kansas e alla Kansas State University.

1. Realtà e immagine sono strettamente unite nella diffusione mondiale dell'industria del Midwest e nella creazione del "Mito Americano". L'influenza della produzione in serie è inseparabile dalla creazione di un'iconografia basata sulle immagini delle macchine e dei grandi complessi industriali. L'importanza delle fotografie del Midwest per lo sviluppo dell'architettura moderna europea è, per esempio, fondamentale: su questo tema vedi il recente catalogo di Jean Louis Cohen, *Scenes of the World to Come. American Architecture and the European Imagination 1893-1960*, Toronto, The Canadian Center for Architecture, 1995.

2. Sulla distribuzione dei diversi tipi di produzione nelle città della regione vedi Jon C. Teaford, *Cities of the Heartland, The Rise and Fall of the Industrial Midwest*, Bloomington e Indianapolis, Indiana University Press, 1993, pp. 49-58 e 103-11.

3. Sullo sviluppo urbanistico negli Stati Uniti dal 1865 al 1939 vedi Giorgio Ciucci, Francesco Dal Co, Mario Manieri-Elia e Manfredo Tafuri, *La Città Americana, dalla Guerra Civile al New Deal*, Bari, Laterza 1974.

4. L'industria dell'automobile a Detroit in Michigan, per esempio, influenzava un territorio vastissimo che

Ohio, Indiana, Michigan, Illinois, Wisconsin, Missouri: questi stati, riuniti solitamente sotto il nome di *Industrial Midwest*, condividono caratteristiche che li contraddistinguono dagli altri territori del continente nordamericano. Essi non sono solo una realtà produttiva bensì la patria stessa dell'industria del ventesimo secolo, una regione che inventò la catena di montaggio, diffuse la cultura dell'automobile e divenne, con i suoi giganteschi impianti, una presenza fondamentale nell'immaginario moderno.¹ La produzione a grande scala ha segnato il destino del Midwest determinandone lo sviluppo urbano ma causandone anche l'odierna crisi. Questa parte degli Stati Uniti, da alcuni decenni ribattezzata *The Rust Belt*, la "cintura della ruggine", ha visto nel giro di un secolo sorgere e decadere grandi città industriali che affrontano oggi radicali problemi di abbandono. La dissoluzione di queste realtà urbane offre insolite prospettive sui processi che le hanno create e provoca una serie di quesiti sulle possibili interpretazioni della città americana contemporanea.

Identità industriale delle città

Nate come avamposti dei trasporti fluviali lungo i bacini del Mississippi e dell'Ohio e i grandi laghi, le città del Midwest esplosero demograficamente dopo la seconda metà del secolo scorso, quando lo sviluppo della ferrovia le pose al centro di un territorio vastissimo dal quale provenivano materie prime, merci e uomini. La presenza di giacimenti di ferro sul lago Superiore e di carbone in Ohio, Indiana e Illinois favorì in questi stati la concentrazione dell'industria pesante basata sulla fabbricazione di prodotti metallici. Questa, insieme alla lavorazione dei prodotti agrari, della carne e del legno divenne l'attività principale delle città e ne cambiò indelebilmente il volto.²

L'industria creò una gerarchia urbana basata sulla necessità di concentrare manodopera e servizi presso i luoghi di produzione, organizzando zone funzionalmente distinte ma relazionate tra loro. Contrariamente alla commistione di attività terziarie e manifatturiere dei centri sulle coste, le città del Midwest usarono la presenza monolitica della fabbrica come elemento di aggregazione. I riferimenti geografici urbani diventarono le grandi strutture produttive che si disposero ad anello attorno al centro cittadino ottocentesco. Erano gigantesche *steel mills*,

acciaierie con foreste di ciminiere e capannoni a campata unica come quelli di Detroit, dove la Ford sviluppò la catena di montaggio. Insieme alle fabbriche sorsero le infrastrutture legate al trasporto, i terminal ferroviari e i docks delimitati da una serie di architetture che il Midwest creò e sviluppò: i *warehouses*, magazzini in mattoni formanti interi isolati urbani, i silos con le loro sequenze di torri cilindriche e i recinti dei matatoi dove ogni giorno transitavano migliaia di capi di bestiame.

Attorno ai luoghi della produzione crebbero i quartieri operai, piccole città autonome spesso amministrare dall'industria stessa e costituiti da case unifamiliari. Il ripetersi di strade residenziali contornate da basse villette formava un paesaggio completamente diverso da quello degli edifici multipiano ad appartamenti della costa orientale. Le fabbriche e le case furono i luoghi dove si svolsero importanti trasformazioni sociali causate dall'arrivo e dall'alternarsi di un vasto numero di immigrati attratti dall'opportunità di lavoro: tedeschi ed europei dell'Est prima, afroamericani e bianchi poveri del Sud più tardi. Ognuno di questi gruppi si stabilì in uno specifico quartiere e ancor oggi la mappa delle città è caratterizzata dalla presenza di zone residenziali con una forte identità etnica e di classe.

Il *downtown* o centro terziario delle città del Midwest fu più un luogo rappresentativo per pochi gruppi monopolistici locali che punto di scambio tra imprese diverse. In esso si concentrarono i servizi e le attività commerciali che legavano tali gruppi, la popolazione e il territorio. Insieme alle industrie nacquero infatti un insieme di meccanismi di diffusione ed edifici terziari strettamente connessi a esse: la sola Chicago, per esempio, creò alla fine del secolo scorso il sistema di vendita attraverso catalogo, il grande magazzino e il grattacielo per uffici. Lo sviluppo di sistemi di trasporto urbani come il tram elettrico collegò la crescita del nucleo centrale con quella periferica. La città si estese lungo le strade principali con miglia e miglia di *storefronts* commerciali dietro i quali sorsero quartieri-giardino per la borghesia, *company towns* per gli operai e *slums* per i poveri.³ L'industria si moltiplicò al di fuori degli agglomerati urbani creando corridoi produttivi e città satelliti che riproposero la sua gerarchia a scala territoriale. I grandi centri del Midwest ebbero una tradizione prevalentemente monoprodottrice: essi tuttavia si legarono ad altre città minori specializzate nella fabbricazione di semilavorati, creando così una rete regionale di relazioni.⁴

Crisi e ricollocamento

Con la Grande Depressione il sistema industriale monopolistico del Midwest entrò in crisi e iniziarono per le città una serie di trasformazioni radicali, le cui conseguenze sono visibili ancor oggi. L'economia urbana risentì pesantemente della scarsa diversificazione produttiva nel momento in cui si verificò il crollo delle vendite dei beni che fuoriuscivano dalle industrie locali. Dopo la seconda guerra mondiale il capitale assunse inoltre una dimensione globale, al centro di un sistema di interessi

si estendeva dall'Ohio all'Indiana e in grado di gestire tutto il ciclo che andava dalla lavorazione della materia prima nelle acciaierie di Gary fino alla produzione di pneumatici ad Akron, gli assi di trasmissione a Canton, i sistemi di accensione a Dayton e i parabrezza a Toledo.

5. Sui meccanismi di trasformazione del mercato e le loro influenze sulla città vedi Richard Plunz, *Detroit is Everywhere*, "Progressive Architecture", April 1996, pp. 55-61.

6. Questi dati si trovano in Don and Mary Hunt, *Southeast Michigan*, Waterloo, Midwestern Press, 1990, p. 6.

7. Lo Housing Act del 1949 garantiva la copertura pressoché totale delle spese di acquisto dei terreni e delle demolizioni da parte del governo e dell'amministrazione locale per proposte di nuovi insediamenti a destinazione residenziale e mista. Un'analisi approfondita di questo e altri articoli dell'Urban Redevelopment Program è in Jon C. Teaford, *Cities of the Heartland*, cit., pp. 213-39.

8. Tra i più famosi complessi eretti dall'Urban Redevelopment Program ricordiamo Eireview a Cleveland, progettato da I.M. Pei, Lafayette Park a Detroit di Mies Van Der Rohe e, più tardi, il Crown Center a Kansas City di E.L. Barnes e il Renaissance Center a Detroit di John Portman.

9. Hanno avuto conseguenze meno traumatiche tutta una serie di operazioni di restauro sul tessuto storico avvenute negli ultimi quindici anni. Si tratta spesso di interventi volti a ricavare spazi commerciali e residenziali da ex magazzini. Queste iniziative, per quanto anch'esse rivolte a fasce sociali

medio-alte, non hanno cambiato interi quartieri come nelle città delle coste causandone la gentrification. Proprio per la loro scala ridotta non hanno influito granché sul loro contesto circostante, ma hanno avuto almeno il merito di non demolire ulteriormente il tessuto edilizio.

10. Importanti osservazioni sul significato della città americana si trovano in Manfredo Tafuri, *Progetto e Utopia*, Bari, Laterza, 1973, pp. 26-40.

11. Jean Paul Sartre, *Villes Américaines*, "Le Figaro", 1945 (trad. inglese "American Cities" in *Literary and Philosophical Essays*, New York, Abrams, 1962, p. 121).

12. Un'analisi che propone nuovi criteri per leggere la suburbanizzazione americana è quella di André Corboz in "Non-City" Revisited, "Werk, Bauen + Wohnen", Juli-August 1990, pp. 68-73.

13. Jean Paul Sartre, *American Cities*, cit., p. 124.

14. Sul significato della memoria nella città vedi il libro di M. Christine Boyer, *The City of Collective Memory, Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*, Cambridge, MIT Press, 1994, che opera interessanti confronti tra città europee e statunitensi.

15. Jean Paul Sartre, *American Cities*, cit., p. 121.

16. Questo progetto insieme ad altre analisi di Detroit, si trova in Dan Hoffman, *Studio Work. The Cranbrook Experiment*, Bloomfield Hills, Cranbrook Academy Press, 1992, pp. 40-3.

17. Robert Smithson, *A Tour of the Monuments of Passaic*, New Jersey, in "Artforum", December 1967 (ripubblicato in Nancy Holt, ed., *The Writings of Robert Smithson*, New York, New York Univer-

che si estendeva ben oltre i confini della città fisica. La produzione poté usufruire di una rete di comunicazioni che impiegava mano d'opera a minore costo localizzata in punti dispersi nel territorio o in altre nazioni. Le grandi industrie cominciarono così a trasferire i loro stabilimenti in luoghi lontani dalla città e dalla concentrazione di una classe operaia che aveva contestato i rapporti di produzione. A tutto questo si aggiunse la crisi di settori come quello automobilistico che, insidiato dalla competizione internazionale, devastò città monoproduttive come Detroit. La chiusura e il trasferimento degli impianti si ripercossero su tutto il sistema di relazioni economico-sociali che l'industria aveva creato nelle città del Midwest. Altrettanto influente sulla forma urbana fu la nuova tendenza del mercato che emerse durante gli anni Trenta. Gli Stati Uniti vollero mantenere uno sviluppo industriale elevato, anche se esso rischiava di essere esposto a crisi di sovrapproduzione. Il successo di tale impresa dipendeva dalla creazione di una nuova cultura dei consumi che aprisse ulteriori mercati ai prodotti dell'industria. La concentrazione dei servizi nella città esistente era l'antitesi di tale necessità: il naturale sbocco per essa fu la dispersione suburbana legata all'automobile e alla promessa della casa unifamiliare.⁵ Paradossalmente le stesse industrie che avevano fatto la fortuna delle città del Midwest ne decretarono la fine. La ricchezza prodotta dalla città non venne più reinvestita al suo interno: il lavoro, la residenza e il mercato si trasferirono al di fuori dei suoi confini.

Dagli anni Quaranta iniziò un rapidissimo processo di fuga verso la cintura suburbana, favorito dal governo federale attraverso la creazione di una rete di autostrade costruite dal Works Progress Administration e di un sistema di sussidi per l'acquisto di case unifamiliari gestiti dalla Federal Housing Administration. Le conseguenze di tali ricollocamenti furono radicali: alla chiusura delle zone industriali seguì l'abbandono dei quartieri operai, delle attività commerciali e dei centri terziari. Tale processo, per quanto presente in altre città americane, raggiunse nel Midwest dimensioni estreme a causa dell'enorme influenza che poche grandi industrie avevano sull'economia cittadina. Il caso limite è proprio quello di Detroit, fenomeno unico al mondo dove l'intero *downtown* è oggi completamente abbandonato e la città è passata da due milioni di abitanti nel 1950 a meno di un milione.⁶

A causa dell'esodo verso la cintura suburbana, i quartieri residenziali delle aree centrali si liberarono e vennero occupati da un crescente numero di disoccupati. Tale ricollocamento ebbe connotati razziali a causa della discriminazione operata dagli investitori immobiliari e dal governo federale, che diversificava i sussidi dati dalla Federal Housing Administration. Negando loro credito e mutui, agli afroamericani fu spesso impedito l'acquisto di nuove case suburbane, costringendoli allo stato di prigionieri della città abbandonata e deprezzata. La ripartizione geografica verificatasi vide il contrapporsi di un' *inner city*, l'area urbana "interna" occupata quasi esclusivamente da minoranze, ai *suburbs* periferici dove fuggirono i bianchi. Le città del Midwest sono conseguentemente diventate le più segregate d'America e presentano oggi condizioni di

vita paurosamente degradate nelle zone centrali e una ricchezza diffusa nella cintura esterna suburbana.

I centri cittadini, le zone industriali, gli ex quartieri operai subirono diverse fasi di demolizioni volte a erigere nuove strutture. Nel tentativo di sostenere le città già in crisi, il governo federale diede inizio negli anni Quaranta all'Urban Redevelopment Program che facilitava l'esproprio e la sostituzione di interi quartieri degradati per fare posto a nuovi interventi finanziati dal grande capitale privato.⁷ Tale incentivo diede avvio a tutta una serie di operazioni immobiliari volte a riqualificare le aree centrali con complessi edilizi a grande scala che si sperava potessero attirare ulteriori investimenti. Purtroppo molti di tali interventi proponevano spazi destinati esclusivamente alle alte fasce di mercato e non riconoscevano le mutate condizioni economiche e sociali delle aree centrali. Essi rimasero isolate "cattedrali nel deserto" incapaci di attrarre affittuari e sopravvissero sottoutilizzati, vennero talvolta chiusi o rimasero addirittura incompiuti. L'architettura dell'Urban Redevelopment rifletteva i dettami del più anonimo *International Style* e risultò completamente estraniata rispetto ai contesti in cui si poneva, isolando ancora di più le nuove strutture.⁸ Anche se i sussidi federali furono gradatamente ridotti, tali fallimentari interventi "di prestigio" si susseguirono negli anni Settanta e Ottanta attraverso l'iniziativa delle amministrazioni locali, che garantivano sgravi fiscali a investitori privati. L'Urban Redevelopment ha lasciato quindi una pesante eredità a livello urbanistico: esso ha rappresentato il tentativo del grande capitale privato di promuovere interventi che sono risultati troppo ambiziosi finanziariamente ma troppo piccoli per potere coinvolgere la città in un discorso globale. Gli edifici costruiti non hanno promosso programmi sociali, non si sono relazionati al contesto circostante e hanno anzi distrutto interi quartieri preesistenti con la giustificazione igienista della bonifica degli *slums*.⁹ Il fallimento di molti recenti interventi, che rimangono tra il non finito e il precocemente evacuato, ha aggiunto nuovi livelli di degrado a un paesaggio segnato dalle cancellazioni, dall'abbandono e da sostituzioni che non lasciano traccia.

La cintura suburbana, all'inizio prevalentemente residenziale, è oggi diventata completamente autonoma dal resto della città. La costruzione delle autostrade negli anni Cinquanta e Sessanta tentò di stabilire un cordone ombelicale tra il lavoro terziario nei centri cittadini e la nuova residenza, ma nuovi complessi commerciali ed edifici per uffici cominciarono a popolare le zone esterne e a moltiplicarsi con regolarità. Il risultato è che oggi tutte le attività lavorative e terziarie si sono trasferite all'esterno e il centro è diventato la periferia dei propri *suburbs*. Lo spostamento continua a ritmi vertiginosi: nuovi quartieri di case unifamiliari sorgono in zone sempre più remote e la loro stessa presenza provoca la immediata svalutazione immobiliare dei complessi residenziali meno recenti, il loro passaggio a fasce di popolazione a reddito più basso e il successivo degrado. Ci troviamo così di fronte a una realtà che cresce autodistruggendosi: nuovi quartieri cannibalizzano i quartieri precedenti e l'abbandono si è ormai esteso dall'area centrale alla prima cintura dei quartieri residenziali storici.

sity Press, 1979, pp. 54-5).

18. Sulla carica allegorica dei non-sites di Smithson si veda Craig Owens, *The Allegorical Impulse: Towards a Theory of Postmodernism*, in *Beyond Recognition*, Cambridge, MIT Press 1984, pp. 52-87.

19. Partially Buried Wood Shed fu costruita nel Campus della Kent State University in Ohio nel 1970.

20. Robert Morris, un altro artista amico di Smithson e proveniente dal Midwest, scrisse importanti osservazioni sullo spazio e la materialità come "resistenza" all'informazione. In un'appendice alle sue *Notes on Sculpture-Part 4*, egli spiegò: "Un contesto urbano tecnologicamente avanzato è completamente artificiale. L'interazione con l'ambiente tende sempre di più verso l'informazione e lontano da processi che coinvolgono le trasformazioni fisiche... Come conseguenza, abbiamo acquisito la tendenza a interpretare le cose che ci circondano come 'forme' che sembrano fatte di qualche misteriosa plastica indistruttibile. È interessante notare come, in un contesto urbano, i cantieri di costruzione e le demolizioni di edifici diventano piccole arene teatrali, gli unici luoghi dove i materiali grezzi e i loro processi di trasformazione sono ancora visibili e dove la loro distribuzione casuale è ancora tollerata". Questo e altri scritti si trovano in Robert Morris, *Continuous Project Altered Daily. The Writings of Robert Morris*, Cambridge, MIT Press, 1993.

Entropia

Non si può spiegare il declino del Midwest solo come una graduale cancellazione della città: i meccanismi della de-industrializzazione hanno infatti creato un organismo urbano nuovo e ben più complesso di quello precedente, che potrebbe forse essere descritto usando il concetto di entropia. Essa ci indica che la quantità di energia perduta durante i processi di trasformazione è maggiore di quella guadagnata dimostrando così un progressivo autoconsumo. Vi è un possibile parallelo tra l'idea di entropia e l'enorme spreco che il Midwest genera con i suoi cambiamenti distruggendo più parti di città di quelle che genera. Tale punto di vista rivela le aberrazioni del processo economico di accumulazione che aveva creato queste realtà urbane: esse sono ormai dipendenti da un capitale impazzito che elimina non solo ciò che non è più utilizzabile ma anche quello che ha appena prodotto. A un livello più profondo l'entropia può forse aiutare a spiegare la dissoluzione di tutta una serie di valori associati alla città e in particolare dell'idea di storia come evoluzione riscontrabile nello sviluppo urbano e della nozione di spazio come elemento di relazione tra parti diverse.

La crisi delle aree centrali e lo sviluppo suburbano rivelano un nuovo rapporto tra quartieri: da unità specializzate che rispondono a una gerarchia generale a mondi autosufficienti, indifferenti l'uno verso l'altro e riposizionabili in luoghi diversi. Attività completamente nuove vengono immesse in zone abbandonate senza relazionarsi all'intorno e mini-città dalle caratteristiche sempre uguali si moltiplicano nella cintura esterna. È un clima di continuo mutamento che non genera nuove realtà bensì abbandono e ripetizione insensata. A Kansas City un quartiere storico chiamato Quality Hill fu completamente raso al suolo negli anni Sessanta in seguito alla costruzione di una nuova autostrada urbana. L'intera collina dove sorgeva l'abitato venne tagliata a metà per fare passare le nuove corsie creando così un'enorme voragine. A lato di questa è stato recentemente localizzato un nuovo complesso di abitazioni che vuole "ricordare" il vecchio quartiere con le sue forme vagamente storicheggianti. Per dare spazio alle nuove case e completare l'opera di "restauro" è stata addirittura demolita parte del limitrofo Garment District, il quartiere delle manifatture tessili, che giaceva semiabbandonato. Quality Hill è stato così obliterato più volte: come posizione, come forma fisica e come memoria; eppure basta usare lo stesso nome ed ecco che resuscita in un nuovo contesto. L'inserimento di nuove parti di città, l'indifferenza alla localizzazione e la risultante distruzione creano quartieri che fluttuano senza dimora. Tra di loro si situano zone "indifferenti" non importa se già edificate o no. Le demolizioni diventano ininfluenti perché si situano in un contesto già disperso. La città pratica una specie di autolesionismo senza provarne piacere o dolore e questo è riscontrabile nelle grandi demolizioni come nei piccoli episodi quotidiani di case bruciate senza motivo. L'edilizia è materiale senza valore, lo spazio si divide in zone "neutrali" e zone "proibite" razzialmente segregate. La città ne risulta così ridotta a una costellazione di pochi punti significativi circondati da

non-luoghi che ricorda la mappa di un paesaggio medioevale con poche roccaforti in lotta tra sé e con l'ignoto.

Prossimità ed estensione

Le relazioni tra edifici limitrofi presenti nella tradizione urbana americana sono state completamente cancellate dai recenti cambiamenti. La cultura statunitense del Sette-Ottocento aveva risolto pragmaticamente il problema della continuità urbana, inventando la separazione tra urbanistica e architettura. Il disegno della maglia ortogonale di strade e la ripartizione degli isolati in lotti uguali avveniva in anticipo sull'insediamento, garantendo a tutti gli edifici la stessa quantità di affaccio sulla strada. All'interno di questa struttura "indifferente" potevano giustapporsi oggetti formalmente diversi e risaltanti nella loro individualità. Al singolo frammento architettonico veniva infatti concessa assoluta libertà proprio perché andava a porsi in un contesto che non veniva condizionato da esso. L'architettura non creava la forma della città, perché la forma stessa era dettata a priori da una suddivisione fondiaria in grado di sopravvivere agli edifici stessi. Tale flessibilità, basata sulla sostituibilità dell'architettura, garantiva la continua mutevolezza della città e la sua capacità di seguire i cambiamenti del mercato che la creava.¹⁰ Nel 1945, visitando per la prima volta gli Stati Uniti e notando la prossimità di costruzioni completamente diverse, Jean Paul Sartre scriveva che "la giustapposizione è la regola" della città americana.¹¹ Questa apparente incongruenza era in realtà formalizzata da criteri ben precisi e il sistema economico che la sosteneva, per garantire la propria sopravvivenza, necessitava comunque della continua presenza di edifici che riempissero gli isolati.

Gli abbandonati centri cittadini del Midwest hanno ormai strade senza case e frammenti di strutture separate da lotti liberi che hanno perso ogni rapporto con la viabilità. All'interno degli isolati forati dai vuoti si aprono percorsi alternativi che sezionano la città precedente. Scomparse sono così la continuità del fronte strada, la competizione tra oggetti architettonici diversi e la dimensione spaziale della città precedente. Parallelamente, molti complessi sorti recentemente volgono le spalle alla strada e si chiudono su se stessi con una nuova viabilità interna e privata; spesso ritagliano nuove perimetrazioni che cancellano i tracciati precedenti. La radicale negazione dell'estensione della maglia ortogonale è la prova che si sono ormai spezzati i legami tra edificio, quartiere e città. I nuovi interventi edilizi devono stabilire volta per volta i loro confini e le regole insediative, perché attorno a se stessi non trovano che il vuoto.¹² Le città del Midwest non si estendono più neppure verso il territorio che le circonda. Uno dei compiti della maglia jeffersoniana era quello di stabilire una continuità tra insediamenti e paesaggio attraverso l'estensione senza fine delle strade rettilinee. Nel sopraccitato testo, Sartre celebrò l'apertura delle città americane descrivendo "strade senza ostacoli che, come canali, trasportano lo sguardo fuori dalla città. Ovunque uno si trovi, vede sem-

pre le montagne o il mare in fondo a esse".¹³ Oggi questa estensione è stata interrotta: i confini della città sono obliterati da un labirinto di enclaves suburbane che si chiudono su se stesse con strade curvilinee e private. Il ruolo della viabilità è cambiato: alle strade si sono ormai sostituite le *freeways*, le autostrade urbane. La loro costruzione da parte del Works Progress Administration nel dopoguerra contribuì alla demolizione di intere parti di città per fare posto a corsie e viadotti. Con l'ulteriore crisi del centro cittadino e di altri quartieri, molte rampe d'uscita sono state chiuse e ciò ha radicalizzato ancora di più l'indifferenza del nastro d'asfalto nei confronti dei quartieri che attraversa. A una lettura verticale le autostrade, sempre sopraelevate o in trincea, hanno creato due livelli d'uso della città che non si relazionano. Contemporaneamente hanno segnato nuovi confini che dividono parti di tessuto edilizio un tempo omogenee. Le *freeways* che non servono più la città hanno così creato un'ulteriore presenza, vicina ma inaccessibile. Esse oltrepassano gli insediamenti senza appartenervi e non li proiettano più verso l'esterno. Perduti sono il legame con un orizzonte comune e il senso dell'*openness*.

Tempo

L'idea di città come luogo di accumulazione temporale di eventi che ne segnano lo sviluppo e ne creano la memoria sembra definitivamente tramontata nel degrado del Midwest. Negli ultimi anni le parti abbandonate e non demolite si sono ormai cristallizzate e negli spazi rimasti tra di loro sono sorti nuovi interventi che, come visto per gli Urban Redevelopments, sono altrettanto rapidamente morti. La dimensione temporale di tali frammenti di città non contempla la durata e si polarizza nei due estremi dell'eterno abbandono o dell'evento improvviso. Quale tipo di memoria offre il centro di Detroit con centinaia di grattacieli chiusi perché non è conveniente demolirli? Che senso hanno questi contenitori opachi con tutte le finestre murate per evitarne l'occupazione abusiva? Il giornalista e fotografo locale Jose Camilo Vergara ha proposto di trasformare tali rovine in un museo della città. Ma Detroit non può essere equiparata a un monumento tradizionale a cui si può assegnare un valore collettivo o a un reperto con segni distintivi del passaggio del tempo.¹⁴ I suoi muti grattacieli sono il risultato di un mero calcolo economico da parte di un capitalismo che non riesce a sfrubarli e il loro abbandono attuale non sembra più essere una pausa temporanea tra i continui cambiamenti di una società in evoluzione. Nel 1945, Sartre notava che nelle città statunitensi "il passato non si manifesta nei monumenti pubblici come in Europa ma nella sopravvivenza casuale di certe strutture"; esse "rimangono lì perché nessuno ha avuto il tempo di demolirle e indicano il lavoro ancora da fare".¹⁵ La necessità di tale lavoro non esiste più nell'economia post-industriale e i grattacieli di Detroit sembrano destinati a un'eternità senza ricordi. Sospesi tra mancanza di memoria e di significazione, essi sfuggono a qualsiasi concezione temporale basata sull'idea di evoluzione.

Materialità

Il degrado materiale delle strutture presenti nelle città americane non può venire percepito come accumulazione di segni o modificazione di una realtà originaria che rivelino il passaggio del tempo. La particolare conformazione fisica delle architetture del Midwest non ne permette infatti la lettura come strutture monolitiche erose da un processo graduale. Questi sono edifici moderni, fatti di parti specializzate prodotte dalla divisione del lavoro e ognuna con un ruolo indipendente. Il degrado mostra come l'edilizia americana sia un aggregato di diversi strati costruttivi leggeri nascosti uno dietro l'altro. Ecco la facciata, esile maschera non portante, quindi la struttura, telaio indipendente dagli elementi che lo ricoprono e infine le suddivisioni e rivestimenti interni. La rovina smonta l'unitarietà apparente delle architetture e le mostra composte di più livelli autonomi, accentuandone la frammentazione. Porzioni che rimanevano nascoste dietro l'immagine unitaria degli involucri esterni vengono analiticamente esposte, come se qualcuno togliesse la pelle all'edificio o lo sezionasse rivelandone il funzionamento degli organi interni. Ognuno dei diversi strati costruttivi è sostituibile e ha quindi una dimensione temporale propria. Interessante da questo punto di vista un'analisi compiuta da alcuni studenti di architettura della Cranbrook Academy, che hanno studiato una casa abbandonata a Detroit ponendo dei sensori che misuravano il degrado di ognuno degli strati dell'involucro edilizio e registrando una "babele di voci della dissoluzione".¹⁶

Mutazioni

La frammentazione degli edifici rende possibile l'inserimento di funzioni e significati radicalmente diversi in strutture abbandonate mantenendone l'immagine esteriore. In certi quartieri residenziali storici per esempio, i proprietari suddividono intere ex case unifamiliari in vani più piccoli per inserirvi un gran numero di affittuari. Uno sguardo a questi quartieri non rivela a prima vista la discrepanza tra l'immagine delle case storiche e il sovraffollamento dei loro interni. Vi è una tragica ironia nel fatto che le stesse strutture residenziali sono capaci di esprimere contemporaneamente ricchezza e miseria, unità e frammentazione, spazio e mancanza di spazio. Altri edifici subiscono trasformazioni funzionali che creano salti di scala ancor più estremi tra interni ed esterni. La famosa fotografia del Michigan Theatre a Detroit, un gioiello Art-Deco, con l'interno occupato da un parcheggio, raggiunge livelli di poesia alienata che vanno ben oltre la sorpresa per l'espedito funzionale. La città che si disfa non esibisce quindi solo lo smontaggio della gerarchia di parti che componevano gli edifici ma la loro occupazione parassitaria da parte di significati altri. Tra linguaggi architettonici, spazi e modalità d'uso si opera un ulteriore scollamento. In un tale clima, l'unico depositario del senso di tali edifici è forse il loro nome. C'è un'ossessione tutta statunitense nell'identificare le architetture e nell'iscriverne le facciate. Con

l'abbandono della città e l'alternarsi di usi diversi, tali nomi risaltano ancora di più e servono come unico orientamento: le città del Midwest diventano dei teatri di parole attorno a cui ruotano significati continuamente ridefinibili.

Rovine al contrario

Sono le rovine causate solamente dal passato? Quale memoria può venire offerta da edifici che si rivelano sommatorie di parti autonome? Come spiegare poi il degrado indotto dall'inserimento di nuovi quartieri e complessi edilizi? Sembra quasi che il rapporto tra deterioramento fisico e dimensione temporale si sia rotto e che la rovina non sia più un prodotto di risulta ma un'immanenza nel divenire della città. Negli anni Sessanta, l'artista Robert Smithson fu il primo a ripensare il significato dei paesaggi artificiali prodotti dall'urbanizzazione. Nell'articolo *A Tour of the Monuments of Passaic, N.J.*, egli descrisse un viaggio tra anonimi sobborghi industriali e cantieri non finiti. A un certo punto del suo diario egli annotò: "Quel panorama-zero sembrava contenere *rovine al contrario*, ossia tutte le strutture che sarebbero state eventualmente costruite. Questo è l'opposto della 'rovina romantica', perché gli edifici non *cadono* in rovina dopo essere stati costruiti ma semmai *sorgono* in rovina prima di essere costruiti. Questa *mise-en-scène* antiromantica evoca l'idea del *tempo* e altre cose antiquate".¹⁷ Nella realtà industriale che si costruisce, Smithson lesse la possibilità di stati entropici e, invertendo il rapporto tra tempo storico e rovina, proiettò il caos come elemento irriducibile della crescita. Tutta una serie di siti industriali, come cantieri o miniere dove si operavano grandi trasformazioni, divennero per lui dei luoghi allegorici capaci di evocare una dimensione temporale futura dalla durata quasi "geologica".¹⁸ Le città industriali del Midwest presentano "rovine al contrario" in molti dei loro interventi edilizi recenti. A causa dello scollamento tra singoli frammenti e città, vi sono edifici che, con il loro crescere, inducono il degrado di altre strutture o addirittura implicano già la propria autodistruzione. Estremo è il caso della Mill Creek Valley di St. Louis, dove un quartiere operaio fu raso al suolo e le nuove costruzioni procedettero così a rilento che i vasti tratti di terra battuta venutisi a creare furono per decenni soprannominati "Hiroshima Flats". Luoghi come questi hanno raggiunto il degrado ancora prima di essere completati, vi è in loro un corto circuito tra il non-finito e il già-consumato che mescola passato e futuro in un groviglio inestricabile. A Smithson sarebbero piaciuti: non è un caso che l'unica installazione che egli costruì nel Midwest si chiamava Partially Buried Wood Shed: era una baracca semisepolta sotto un cumulo di detriti che cedeva gradatamente per il troppo peso, una rovina che si autocostruiva.¹⁹

Wilderness

La città del Midwest, sospesa tra il semidistrutto e il semicostruito,

assume i connotati di una nuova *wilderness*, natura sconosciuta e non domesticabile. Da un lato, la zona costruita diventa un territorio ostile che deve essere oltrepassato o tenuto a distanza difendendosi all'interno di insediamenti protetti. Dall'altro è la natura stessa che si pone come energia incontrollabile riconquistando la città abbandonata dagli uomini. I quartieri e i lotti liberi sono stati infatti invasi da una fitta vegetazione spontanea, una vera giungla all'interno della quale, come è successo a Detroit, vengono ormai avvistati fagiani e volpi. Reazioni "naturali" si scatenano tra gli artefatti umani: nella ex zona industriale di Cleveland, le acque coperte da depositi di carburanti del fiume Cuyahoga hanno preso fuoco alcuni anni fa con un terrificante spettacolo di autocombustione spontanea. Tale *wilderness* urbana si contrappone al paesaggio "naturale" che il Midwest aveva artificialmente ricreato per abbellire le proprie città con il City Beautiful Movement. Intorno ai parchi pubblici informalmente disposti secondo i dettami del Pittoresco, cresce l'intrico senza aperture dei lotti liberi. Lo spazio occupato dalla massa "opaca" della vegetazione spontanea nega la possibilità di distanziarsi dal paesaggio, di controllarlo attraverso panoramiche, di avere un "punto di vista". Tutte le procedure che rendevano possibile una mediazione tra uomo e natura nella cultura dei giardini sono dimenticate. In alcune zone, la città e le sue rovine sono ormai completamente "invisibili": spuntano come apparizioni nella giungla e altrettanto rapidamente scompaiono. Il paesaggio urbano diventa viscerale, sembra di dibattersi all'interno di una sostanza opaca dove le percezioni non visive emergono prepotentemente: la presenza tattile e olfattiva dei materiali, la mancanza di equilibrio dovuta al terreno accidentato, la coscienza della propria vulnerabilità corporea. Eppure questa dimensione nascosta non impedisce di abitare comunque la città. Esiste ormai un nuovo modo di occupare gli spazi che non riconosce la divisione tra pubblico e privato e procede parallelo alla vita civile. Ai residenti degli edifici si affiancano, senza possibilità d'incontro, i senza tetto che vivono in capanne temporanee nascoste all'interno della giungla, veri *bushmen* urbani.

Resistenza

La realtà del Midwest inverte radicalmente i valori solitamente attribuiti alla città e la crisi del suo sistema industriale sembra avere raggiunto un punto irreversibile. Le reazioni a questa situazione rivelano il profondo disagio di chi non riesce più a comprendere lo stato delle cose e a dominarlo. Nel corso degli anni sono mutate anche molte prospettive: dallo zelo igienista degli anni Cinquanta e Sessanta che ha tentato di "risolvere" la città (e che l'ha distrutta ancora di più) si è passati ad atteggiamenti più relativi, quasi di rinuncia: l'abbandono sembra essere ormai diventato una presenza che non si può eliminare e rimane dov'è, muta e incomprensibile. A esso sono stati collegati valori negativi, rappresentazioni spettacolari e giustificazioni riduttive. Da un lato, la città degradata, con la sua brutale presenza, viene usata come capro espiato-

rio per proiettare paure collettive; dall'altro diventa uno scenario post-catastrofico popolato da "mutanti". Quello che accomuna tutte queste posizioni è un atteggiamento profondamente razionalistico: la città come prodotto umano deve essere sempre conoscibile, sfruttabile e investibile da significati collettivi accettati da tutti. Quando questa funzionalità non rende più, la città viene riciclata o altrimenti eliminata. L'attuale presenza dell'abbandono a una scala così macroscopica mostra che qualcosa si è rotto nel sistema di sfruttamento capitalistico, che i prodotti di scarto che il suo corso genera non sono più controllabili e resistono a ulteriori significazioni. Ecco quindi la paura e l'incomprensione. Il problema viene rimosso e ci si sposta nella cintura suburbana dove il ciclo del consumo continua ma almeno non genera detriti così ingombranti grazie alla dimensione ridotta degli insediamenti e alla dispersione spaziale.

Tuttavia la "morte della città" di cui si sente così spesso parlare nel Midwest non è forse altrettanto riscontrabile negli insediamenti che l'hanno sostituita? Con la loro estrema segregazione sostenuta dall'automobile e dai media, i quartieri suburbani promuovono una civiltà di ricettori isolati che lascia un vuoto di comunicazione ancora più profondo. Quello che viene a mancare è la possibilità di un immaginario urbano, di un contesto dove si incrociano e si scambiano desideri diversi che non sono ancora stati sistematizzati. Ecco quindi che la presenza di zone non razionalizzabili come quelle generate dal degrado, assume un'importanza notevole: i "non-luoghi" evacuati, la materialità dilaniata, le "rovine al contrario" e la *wilderness* impenetrabile, queste nuove categorie urbane, possono diventare altrettante occasioni per pensare a tempi e spazi "altri" come Smithson e altri artisti hanno dimostrato.²⁰ C'è in loro la possibilità per una "differenza", uno scarto incontrollabile che non può essere appropriato in modo univoco dalle categorie del consumo. Il degrado ci permette infatti di scoprire tutta una serie di contesti "svuotati" e "insensati" e di farli parlare di cose che sono fin ora rimaste represses. Se la modernizzazione ha portato alla soppressione della città e alla frammentazione dei *suburbs*, non resta che ripartire dalle poche "zone di resistenza" che essa ha risparmiato senza nostalgia per totalità perdute. Tutto ciò non risolve i problemi sociali ed economici delle città del Midwest ma invita almeno a ripensarla riconoscendone le condizioni attuali e iniziando a ripopolarla con significati nuovi.