

PARTE SECONDA

Quando l'UH è moltiplicata; il progetto concorso per 800 alloggi a Strasburgo e l'«Urbanisation de Marseille-Sud».

Saint-Dié poi La Rochelle-Pallice due piani per LC esemplari «*Ici, les U.H.G.C. sont la clef de la conception. L'urbanisme change précisément à cause de la présence et des ressources des U.H.G.C.*»¹. In che modo l'urbanistica cambia e quali sono le potenzialità dell'U.H. rispetto ad un fare tradizionale? Dopo il "che cosa è l'U.H.G.C.", questa è la seconda questione, per trattarne userò il progetto chiamato Marseille-sud.

L'unità di abitazione di Marsiglia avrebbe dovuto non restare isolata ma moltiplicare se stessa secondo il progetto Marsiglia-sud, ultima e non fortunata manifestazione dell'interesse di LC per la città².

Il progetto è importante perché segna un passaggio fondamentale nell'uso dell'unità di abitazione: la ripetizione della U.H.G.C., l'applicazione della regola delle 7V e l'uso del settore possono introdurre alla rilettura di costanti che giungono dai grandi progetti urbanistici degli anni '20-'30. LC di ritorno dagli Stati Uniti scrive a Jean Bata della città giardino «*le vrai cancer*» della città americana³. Siamo nella prima metà degli anni '30, già elaborato quel «*plan rigoureux*»⁴ per Nemours, dove standardizzare è la chiave della ripetizione, e, come nel progetto per la vallata dello *Zlin*, alla presenza di una committenza eccezionale, è possibile concepire un'intera città. Le scelte fondamentali sono compiute.

L'urbanistica della città di Marsiglia, nel 1951, era ancora sotto il controllo del M.R.U. ed è quindi il ministro Claudius Petit a richiederne il progetto a LC⁵. L'area comprende due quartieri divisi dal boulevard Michelet, Ste Anne (dove sorge la realizzata U.H.) e Ste Marguerite, un totale di 67 ettari (a quei tempi praticamente liberi da edifici) un suolo ideale per l'applicazione dei programmi CIAM⁶.

LC presenta quelle che sono le scelte guida: «*Étude d'urbanisation du sud de la ville demandée par M.Claudius Petit, ancien Ministre de la Reconstruction. Cette étude fait application de la théorie des 7V, c'est à dire d'un réseau de communication*

rationel et d'une exploitation du terrain mettant en valeur les volumes construits, préservant les terrains s'étendant à leur pied et autorisant la construction de grands immeubles (U.H.G.C.), de maisons familiales à rez-de-chaussée et un étage (...) enfin offrant la possibilité de construire des maisons transitoires-provisoires d'une durée limitée sur terrain non aliéné et autorisant dans le futur d'utiliser les travaux d'urbanisme effectués pour les maisons transitoires-provisoires»⁷.

Sono, come noto, quattro le U.H.G.C., del tipo *cité radieuse*, due le torri con appartamenti da concedere in affitto: 1600 gli abitanti previsti per ogni U.H., in ognuna 350 gli appartamenti, le torri una capacità di 100 alloggi con 250 abitanti ciascuna, infine le *maisons familiales* in numero di 80 con una popolazione di 320 abitanti; un totale di 7220 abitanti che, con una densità di 105 per ettaro, avrebbero dovuto occupare l'intera area .

I quattro *paquebots* in squadriglia avrebbero navigato ad una distanza media di 150 metri⁸, tutti con la parete cieca disposta a nord, cioè con le spalle ai venti dominanti, con servizi comuni e scolastici sul tetto.

LC conscio della eccezionalità dell'U.H. di Bd Michelet (in quel momento, operativa già da due anni) non specifica allo stato del progetto il tipo di U.H. che avrebbe utilizzato per le altre tre del piano, sottolineando come un'evoluzione il passaggio dalla prima a quella di Rezé. «*L'Unité de Marseille était une construction expérimentale entreprise par l'Etat. L'Unité de Nantes-Rezé, qui comporte 300 logements, est née de l'initiative directe des usagers: "La maison Familiale", Société d'Habitations à Loyers Modérés bénéficiant de la loi sur les H.L.M.*

Le saut réalisé sur le plan technique entre Marseille-Michelet et Nantes-Rezé est saisissant puisque l'Unité de Nantes-Rezé a réussi à s'encadrer dans les conditions de législation des H.L.M. Il s'agit pourtant ici d'une construction de toute autre nature que celle des H.L.M. courants»⁹. Secondo i principi CIAM, industrie nocive sono escluse dall'area e dalle vicinanze di questa; le V4 ad est ed a ovest del *boulevard* previste come strade per un modesto terziario, con le rivendite di alimentari all'interno delle U.H.

Le scuole materne collocate sui tetti, le scuole elementari e medie nel parco nelle zone Ste Anne e Ste Marguerite, con servizi sportivi nelle vicinanze delle unità di abitazione. Ad est delle quattro U.H. il progetto considerava il posizionamento di case ad un piano del tipo Bogotà: «*Il s'agit de satisfaire une certaine clientèle ayant*

ses habitudes et de permettre toutefois une distribution du terrain nouvelle, mettant à disposition des enfants d'immense espaces verts (...)»¹⁰, l'abitazione, *objet de consommation première*, deve per LC poter soddisfare esigenze molteplici e per questo includeva nel piano una rivisitazione di quegli alloggi transitori-provvisori già studiati negli anni '40.

L'area però si caratterizza per l'iterazione dell'elemento principale, un *outil* noto nel suo funzionamento (lasciando a margine questioni legate alla tecnica della produzione edilizia) risposta ad una necessità di alta densità coniugata alla liberazione del suolo da concedere alla natura.

Il piano lecorbusiano sceglie la via della **composizione per figure semplici**, (memoria dell'Esprit Nouveau n°1) se è l'«*harmonie générale*» lo scopo, ogni pezzo del piano “prende posizione” per conquistare il fine ultimo. Il progetto concorso per alloggi a Strasburgo viene completato con torri circolari, elementi non richiesti il cui scopo è l'armonia della composizione. Ad una richiesta inequivocabile di quantità abitative la risposta architettonica è l'U.H.G.C.; 800 alloggi sono la necessità posta nel 1950 dal M.R.U. da dividere secondo 7 tipologie¹¹, 10 gli ettari sui quali edificare nella zona Rotterdam-Port du Rhin a Strasburgo. La soluzione prevede due U.H.G.C. (l=140 m., h=50 m., s=17,50 m.) poste ad una distanza di 200 metri, con separazione netta dei percorsi (fino ad arrivare a quelli verticali composti di 8 ascensori divisi in gruppi di 4 per servire esclusivamente un gruppo di 3 piani in un caso e 4 nell'altro). Il pedone con una viabilità a lui riservata, (perpendicolare a quella automobilistica raccordata ai parcheggi) attraversa l'intero parco sottopassando l'autostrada per raggiungere le funzioni ricreative e scolastiche dell'area.

L'U.H., usata come **elemento-modulo** già collocata nel repertorio delle figure compositive, permette per **aggruppamento** una possibile soluzione ad una domanda funzionale; un operare segnato da una duttilità forse ignota nei disegni urbanistici del LC degli anni '20-30, cosa segnalata anche nell' O.C. dove si evidenzia per la regola delle 7V l'adattabilità all'esistente¹², lo schema teorico si dispone dolcemente inglobando le presenze, senza negarle, introducendole nel disegno generale. L'U.H., come detto è una risposta alla domanda di alta densità così come lo erano il grattacielo lecorbusiano a *patte de poule* o il cruciforme ed il coevo modello perrettiano. Con l'intervista ad Auguste Perret comparsa su

L'illustration ¹³, il 12 agosto 1922, viene pubblicato il disegno di Jacques Lambert messa in forma delle Maisons-Tours dell'intervistato, cruciformi in «una elaborata variante di genere Beaux-Arts sul tema del grattacielo»¹⁴. Perret propone una serie di grattacieli incatenati tra loro a definire un percorso stradale, dalla foresta di Saint-Germain agli Champs-Élysées, un vero viale secondo i più classici schemi dell'urbanistica ottocentesca gli stessi cruciformi precedentemente messi su i bastioni, a corona della città come risposta alla necessità di espansione.

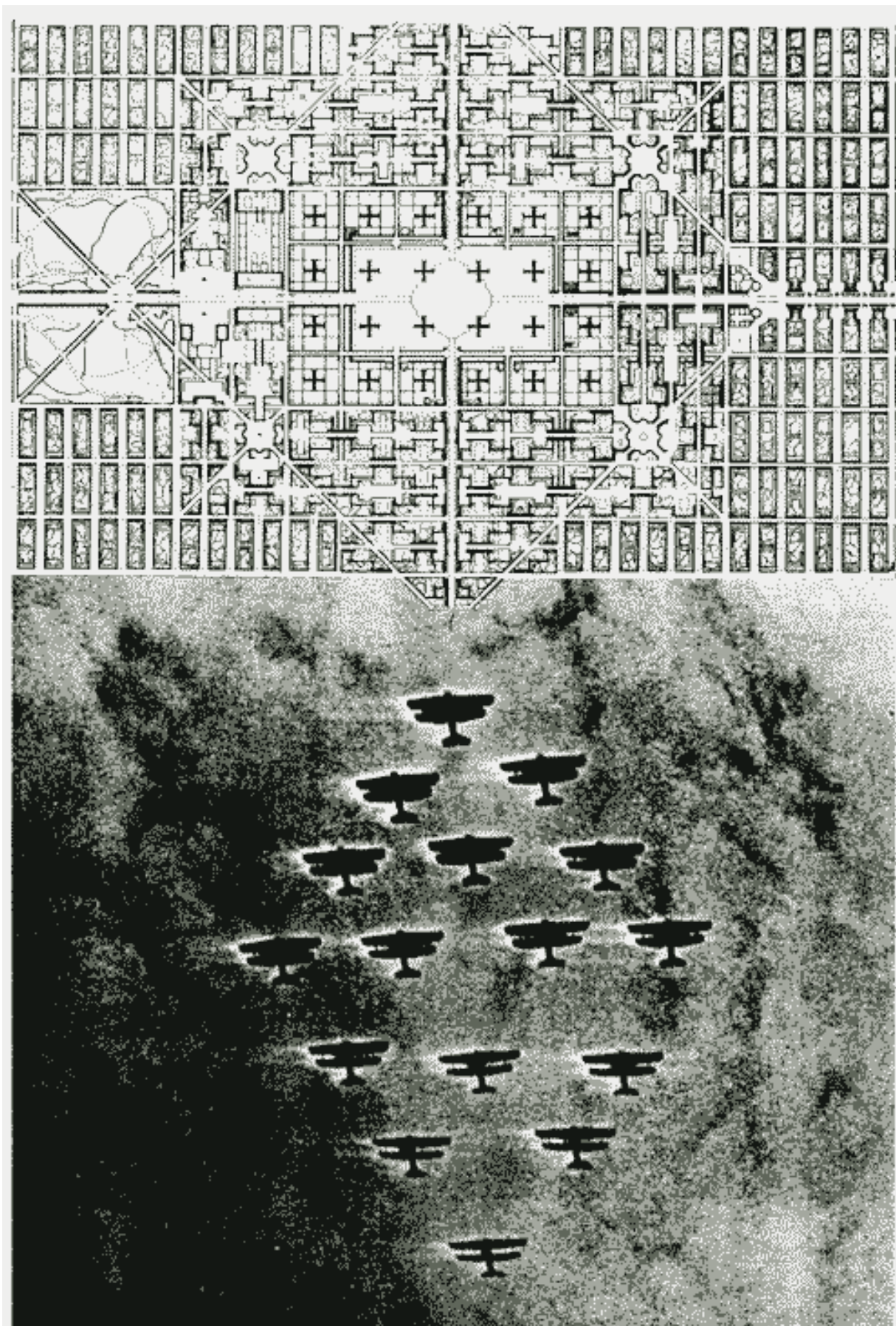
I disegni lecorbusiani del taccuino 1916-22, come nota Gargiani, sono un'interpretazione delle teorie perrettiane prima della pubblicazione del disegno del Lambert ed aprono la via dello sviluppo del cruciforme nel condiviso uso non residenziale ma in una composizione in cui il tipo viene dato per aggruppamento, inoltre -differenza fondamentale- è il centro città ad essere occupato ¹⁵.

Dalla fascinazione lecorbusiana per gli aerei prende forma *Aircraft* ¹⁶, omaggio all'urbanistica nell'età del volo aereo, o meglio al volo aereo nell'età dei mutati punti di osservazione dell'urbanistica.

«Le plan Voisin de Paris reprend possession de l'éternel centre de la ville»; i cruciformi in squadriglia, come i 16 aerei de l'«Italian Squadron Flying in Formation»¹⁷ (illustrazione n°75 di *Aircraft*), piombano su una città in parte rasa al suolo -fatti salvi gli elementi fondamentali all'Esprit de Paris ¹⁸- nella inesorabile selezione museale del *Plan Voisin*. Stessa selezione viene fatta da un periscopio dall'alto dell'attico *de Beistégui*, strumento elevato dal livello mare ad altitudini dove tutta la città si sarebbe vista senza sforzi. Dall'osservazione da un aereo in quota solo gli elementi notevoli emergono, «*But once he has come down to earth his aims and determination have found a new scale*».

Dopo aver bombardato con intelligenza la città, il Plan Voisin può installarsi, procedura forse troppo semplicistica che dichiara anacronistiche dipendenze culturali; a Marsiglia il "buon saper-fare" della professione realizza un più semplice prodotto, l'iterazione delle U.H. ha ormai sperimentato il disincanto dell'intervenire "guerresco" sulla città.

Nelle procedure urbanistiche di LC c'è una linea di demarcazione, per la quale vi è un prima ed un dopo, ed è indicata da Manfredo Tafuri nel *Plan Obus* ¹⁹. In *Marseille-sud*, uno dei piani del dopo (guerra), le U.H.G.C. navigano nel grande e



10 - Nella parte superiore il *Plan de la ville de 3 millions d'habitants*, nella parte inferiore da *Aircraft. Escadrille italienne - Vol en formation.*

consapevolezza di tranquilli luoghi comuni alla storia urbana; e nella solitudine ciascuna unità approda in un mondo che non le riconosce, vestigia di un infranto sogno nordafricano. Nel *Plan Obus*, opera del crollo dei limiti disciplinari, irrompono pittura e scultura ed un solo oggetto architettonico è il risultato finale. Un sistema di relazioni prende fisicamente forma: il progetto non è solo il *viadotto*, lo dice LC stesso, gli sviluppi successivi produrranno una riduzione e si salveranno solo alcuni elementi della grande architettura²⁰.

Restano le indicazioni operative date dalle unità di abitazione nella loro singolarità di suggestive macchine architettoniche, nessun altro significato se non quello dichiarato dal loro progettista. Possono fingersi iterabili ma è il confronto con quella città con la quale avrebbero dovuto scontrarsi e vincere che ne fa dei monumenti, questa volta, però, non del tipo osservabile da una *chambre à ciel ouvert*: la siepe scorrevole è ormai scomparsa e la città si mostra in tutta la sua acritica autogenesi.

1 OC 1946-52 pp.189-190.

2 «Marseille a toujours exercé sur LC un attrait fascinant» (Urbanisation de Marseille Vieux-Port et de Marseille-Veyre. OC1946-52 p.85) tale da condurlo ad elaborare, tra il 1943 ed il 1947, una serie di progetti per il quartiere del Vecchio Porto e della Borsa e nel 1949 uno studio per la zona M.-Veyre. Quest'ultimo, con una popolazione prevista di 46.000 abitanti ovvero 300 per ettaro, avrebbe comportato 23 U.H. di cui 16 nel gruppo maggiore e sempre disposte perpendicolarmente ad un asse stradale (FLC 23108, 23109). Si considerino inoltre: il disegno prospettico FLC 29806 in cui i progetti menzionati sono insieme raggruppati con al centro l'U.H. di Bd Michelet; J.Sbriglio, Marsiglia: progetto urbano 1943-51 in LC enciclopedia; dello stesso autore Les projets pour Marseille in LC et la méditerranée. Éd. Parenthèses, Marsiglia 1987.

3 Lettera di LC a Jean Bata a Zlin, Parigi 2 gennaio 1936. FLC H3 (14) p.35.

4 Annexe au rapport Nemours. FLC D1 (5) p.77. «Peut-on admettre la possibilité de construire une ville neuve selon un plan rigoureux?»; un piano (e qui ritorna una costante nel pensiero del Nostro) nato da un solo gesto come «Aigues-Mortes a été crée tout d'une pièce par St.Louis (...) La Ville de Palmanova (...) crée par Scamozzi (...)».

5 Effettivamente (si veda J.Sbriglio op.cit. in LC et la méditerranée) la richiesta fu avanzata a Wogensky e per sua intermediazione a LC ormai diffidente verso i poteri locali.

6 Sono 67 ettari i cui confini sono tracciati da strade di collegamento tra quartieri, solo Bd Michelet ha valore di collegamento interregionale. Ad est del boulevard la maggior parte del terreno è costituito da un parco privato, Parc Sévigné, una casa nel parco, la Villa Magalone ancor oggi esistente ed infine a nord di tale area un gruppo di casette isolate con piccoli giardini. Ad ovest del boulevard, il quartiere Ste Anne, un parco pubblico una villa e piccola edilizia pavillnaire a sud, a nord di tale area degli hangars, campi ed orti. Nella descrizione del luogo e nell'analisi del progetto farò riferimento a Roger Aujame, Marseille-sud urbanisation d'un quartier projet de LC 1951, l'occasion manquée. Étude comparative entre deux "manières de penser l'urbanisme" 1991, studio inedito che ho ricevuto in dono dallo stesso Autore.

7 LC, Note à l'intention de M. Jean Reyre, directeur Général de la Banque de Paris et des Pays Bas. FLC T2 (12) p.175.

8 La costruita unità di abitazione, U.H.1, avrebbe avuto la U.H.2 a 150 m. di distanza, la U.H.3 a circa 300 m. e la U.H.4 a 450 m.

9 FLC T2 (12).

10 FLC T2 (12) p.177. Inoltre si vedano i disegni FLC 23111, 23114, 30204, ed OC 1946-52 p.100.

11 Il bando di concorso richiedeva il progetto di una viabilità principale direzione Nord Sud; una scuola primaria di 20 classi, 4 classi per la scuola materna. Gli alloggi: Tipo 1-mq 22, Tipo 2- mq30,

Tipo 3-mq 45, Tipo 4- mq 57, Tipo 5-mq 68, Tipo 6-mq82, Tipo 7-mq96, in percentuale maggiore gli alloggi tipo 4 e 5 rispettivamente il 25 ed il 30%.

12 O.C. 1946-52.

13 Intervista di J.Labadié ad A.Perret, Les cathédrales de la cité moderne, *L'illustration* LXXX, 12 agosto 1922, n°4145. Inoltre: Giovanni Fanelli e Roberto Gargiani, Perret e LC. Confronti. Laterza 1990.

14 «(...) la proposta di Perret è un'elaborata variante di genere Beaux-Arts sul tema del grattacielo, che potrebbe facilmente passare per un progetto americano presentato al concorso del "Chicago Tribune" di quello stesso anno, quello di LC è una ridefinizione categorica della torre per uffici come tipo» Stanislaus von Moos, *Urbanistica e scambi transculturali 1910-1935: una veduta d'insieme.*, in LC 1887-1965 op.cit.

15 Per quanto riguarda la genesi del cruciforme Gargiani in op.cit., p.108 nota 6, così scrive: «La tipologia del cruciforme è proposta da Louis H.Sullivan e Dankmar Adler nel 1891 per il progetto del Fraternity Temple a Chicago. Al tipo cruciforme è riconducibile anche il progetto di Francis H.Kimbal per il City Investing a New York». O forse, provocatoriamente, osservando il «fotomontaggio che contrappone la linea verticale del grattacielo americano, il premier état explosif d'un nouveau moyen âge ritratto nei fantastici disegni del Ferris, al signe de l'esprit orizzontale della "tradition de France": l'antecedente del "grattacielo cartesiano orizzontale" è nientedimeno che la "gotica" cattedrale di Notre-Dame» (Bruno Reichlin, *L'esprit de Paris* in Casabella 531-531 p.56). Si veda inoltre *La Ville radieuse* p.127 il capitolo *Descartes est-il Américain?* ed in particolare p.133 dove è pubblicato il citato fotomontaggio con cruciformi e Notre-Dame con la seguente didascalia: «Deux esprit s'apposent: la tradition de France, Notre-Dame, Plan "Voisin" (les gratte-ciel "horizontaux") et la ligne américaine (tumulte, hérissément, premier état explosif d'un nouveau moyen âge)».

16 Il testo lecorbusiano fu pubblicato per la prima volta nel 1935 dal londinese The Studio Ltd. in inglese, smarriti i testi francesi, introvabili anche alla FLC, fu ripubblicato in fac-simile nel 1978 da Trefoil Publication Ltd., Londra.

17 LC, *Aircraft*, p.122.

18 Bruno Reichlin, op.cit.

19 Manfredo Tafuri, *Machine et mémoire. La città nell'opera di LC*. Prima parte in Casabella 502, seconda parte in Casabella 503.

20 Per un'analisi del ruolo delle parti del Plan Obus, dal piano "A" al Piano "C", si veda Gianugo Polesello *Sud America*, Algeri.