

## LA TRASFORMAZIONE E IL PROGETTO DELLA CITTÀ AMERICANA

L'anno 1920, pressappoco, segnò una svolta nella vita degli Stati Uniti, poiché per la prima volta nella storia la maggior parte degli Americani iniziò ad abitare nelle città. La popolazione urbana, che solo vent'anni prima, nel 1900, ammontava al 39% di quella complessiva, raggiunse più del 51%. Questo fu anche il momento in cui la maggior parte degli Americani fece il suo ingresso nell'era moderna. L'energia elettrica nelle case, ad esempio, con tutti gli effetti causati sugli elettrodomestici e sulle comunicazioni sociali, divenne una realtà per buona parte degli Americani. Inoltre, già prima della fine del secolo i diffusi miglioramenti del trasporto pubblico avevano portato lo sviluppo urbano fino alla campagna. Tale andamento proseguì in maniera sempre più marcata e, di conseguenza, le città iniziarono a decentralizzarsi. Un risultato di questo processo fu la trasformazione della campagna da parte delle linee tramviarie, che produsse il tipico sviluppo a nastro radiale delle cosiddette fasce commerciali dei contribuenti, ed il successivo sviluppo residenziale. Negli anni Venti si poteva incontrare questa forma di sviluppo nella maggior parte delle aree urbane degli Stati Uniti<sup>1</sup>.

Negli stessi anni si andò diffondendo ampiamente anche l'uso delle automobili private. L'immatricolazione di veicoli, ad esempio, crebbe dagli irrisori 2 milioni del 1914 a più di 26 milioni già prima del 1930<sup>2</sup>.

Questo rapido aumento della diffusione dell'automobile privata dipese allo stesso tempo dalla diminuzione dei costi e dalla crescente affidabilità tecnica dei veicoli stessi, oltre che dalla completa disorganizzazione del trasporto pubblico e dal risultante declino del servizio tramviario nella maggior parte delle aree metropolitane. I miglioramenti nei trasporti, accanto ad una fase intensificata di costruzione di case che raggiunse nel 1925 una quota vicina ad 1 milione di unità all'an-

no — in altre parole 7 unità per 1000 abitanti circa, un caposaldo per le nazioni occidentali tra le due guerre — incentivarono la diffusione della "periferia di automobili" con il suo caratteristico allineamento di strade residenziali lungo le quali sorgevano case unifamiliari<sup>3</sup>.

L'utilizzo a zone del terreno divenne negli stessi anni una pratica pienamente istituzionalizzata, risultando una fondamentale protezione per gli ambienti residenziali di case unifamiliari una separazione tra le diverse utilizzazioni del territorio. Il risultato complessivo di questa fase dello sviluppo urbano fu la proliferazione e la decentralizzazione delle aree suburbane, secondo una distribuzione spaziale che presentava un nucleo commerciale al centro, circondato da sobborghi residenziali solitamente di densità decrescente. Si tratta del cosiddetto modello monocentrico per la distribuzione spaziale di funzioni urbane, che fu soggetto di numerosi studi da parte di ecologi urbani, geografi e progettisti<sup>4</sup>.

### *Verso le aree metropolitane policentriche.*

Non molto tempo dopo la Seconda Guerra Mondiale — attorno al 1960, per essere più precisi — si verificò un'altra svolta e l'America divenne principalmente una nazione di cittadini suburbani. Statisticamente, dopo che gli Stati Uniti erano diventati per la prima volta una nazione urbanizzata nel 1920, vale a dire meno di 40 anni prima, le aree metropolitane emerse negli anni Cinquanta tornarono ora di nuovo alle loro origini rurali. Infatti, oggi la proporzione di sviluppo metropolitano suburbano è di circa il 60%, e più del 50% della popolazione totale degli Stati Uniti risiede in aree metropolitane suburbane, che superano sempre il milione di abitanti<sup>5</sup>. Come altre volte nel passato della nazione, furono gli sviluppi

Una versione di questo saggio è stata pubblicata per la prima volta come Terza Conferenza Cornelius van Eesteren nel 1994 dal Bond Van Nederlandse Stedebouwkundigen.

<sup>1</sup> Secondo l'U. S. Census Bureau, tra il 1910 e il 1920 si verificò una proporzione di 50% : 50% nel frazionamento da urbano a rurale. Statisticamente, nel 1917 solo il 24% delle case era provvisto di energia elettrica, percentuale che crebbe fino al 43% nel 1920 e quasi al 100% nel 1930 (R.S. Cowan, "The Industrial Revolution in the Home", in Th. Schlereth (a cura di) *Material Cultural Studies in America*, The American Association for State and Local History, 1982. Le fasce commerciali dei contribuenti sono discusse in C.H. Liebs, *Main Street to Miracle Mile: American Roadside Architecture*, Little Brown, 1985.

<sup>2</sup> J.J. Flink, *America Adopts the Automobile*, MIT Press, 1970; e J.B. Rae, *The Road and the Car in American Life*, MIT Press, 1971.

<sup>3</sup> Per fare un confronto, la produzione media di case negli anni Venti era di 5.7 dus per 1000 abitanti negli Stati Uniti; 5.3 dus per 1000 abitanti nei Paesi bassi; 4.8 dus per 1000 abitanti in Germania (P.G. Rowe, *Modernity and Housing*, MIT Press, 1993).

<sup>4</sup> Vedi R.E. Park; E.W. Burgess, e R.D. McKenzie, *The City*, University of Chicago Press, 1967; L.F. Schone, *The Urban Scene*, Free Press, 1965; E.K. Muller, "From Waterfront to Metro-politan Region: The Geographical Development of American Cities" in H. Gillette Jr., e Z.L. Miller (a