

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2004)

Heft: 6

Artikel: Le bellezze dell'asfalto

Autor: Gubler, Jacques

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-132999>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le bellezze dell'asfalto

Jacques Gubler *

Premessa e nostalgia della biblioteca

Non vorrei proibire l'accesso alla biblioteca. Siamo aspettati da oltre mille libri e trattati. Forse una scorciatoia ci vuole, senza grandi deviazioni, per raggiungere il punto di partenza e la domanda posta da Alberto Caruso sulla «qualità pubblica» dell'architettura.

Il problema della qualità è legato all'esercizio del giudizio. Il giudizio estetico rimanda alla filosofia del bello. La parola *estetica* è un neologismo sapiente coniato nel 1750 dal filosofo di Francoforte A.G. Baumgarten. Dalla seconda metà del Settecento, in particolare in Germania (con Lessing, Kant, Hegel, Schopenhauer) l'estetica si sviluppa come sistema di spiegazione (totale o parziale) del mondo tramite l'opera d'arte. Questo non significa che il dibattito sul bello non esisteva prima della società industriale.

Claude Perrault, architetto, medico, filologo, dedica la sua traduzione francese di Vitruvio al *Roi Soleil*, Luigi XIV. Una nota del traduttore a piè di pagina definisce la bellezza architettonica (Perrault, *Vitruve*, I, II, n. 13). Pubblicata nel 1684, questa nota è una dissertazione di 35 righe. Per Perrault, la bellezza contiene due elementi. Il primo, detto «positivo», segna empiricamente la presenza fisica dell'edificio nella città (programma istituzionale, solidità costruttiva, organizzazione funzionale della pianta). Il secondo si chiama «arbitrario». Cosa sarebbe la *bellezza arbitraria*? È la bellezza che si riferisce e si conforma al giudizio delle persone ritenute sapienti in materia d'architettura. Da questo momento entriamo nel terreno del gusto e dell'opinione. Che la bellezza sia arbitraria e relativa al consenso e al dissenso di un gruppo scelto di persone, è una delle prime scoperte della modernità. La seconda è che il consenso si oppone al dissenso per articolare una disputa. Il giudizio è il privilegio di una *élite* informata sulla teoria, la pratica e la complessità del mestiere: così suona il corollario aristocratico del postulato binario di Perrault. Il ruolo dell'Accademia è di dare credito alla verità dell'arte. Il concorso organizza l'emulazione qualitativa. La con-

correnza è il motore delle arti liberali. Sembra che troviamo il nostro punto di partenza.

Cosa dice la biblioteca dei ragazzi?

Chi determina la bellezza dell'architettura pubblica? Protodemocraticamente risponde Pinocchio: «La bella Bambina dai capelli turchini». D'altro canto Zazie, la ragazza impertinente nella metropoli democratica di Queneau apostrofa lo zio: «Non è il pubblico che fischia la bravura dell'arbitro?» Se l'architettura è spettacolo mediatizzato, allora sì, il pubblico può battere le mani e fischiare gli arbitri. Nell'età televisiva berlusconiana il gran gioco si incentra sulla domanda: «Dove sono le *architetture da buttare*?» Il gran gioco quotidiano della maggioranza rumorosa si chiama architettura da buttare. Litiga l'élite dello *slow food* con la maggioranza condannata al *fast food*. La demagogia televisiva spinge un *jeune premier* narcisista e storico della pittura alla sua discesa in campo. Il nostro si azzarda al *kick off* del *partito della bellezza*, mentre altri tromboni suonano l'idea di istituire il dittatore del bello o di riunire la commissione del buon gusto. Ci sono anche fedeli che pregano il san vescovo di tutelare il patrimonio. Per rimediare all'incuria dello spazio pubblico, altri auspicano il miracolo della privatizzazione degli edifici statali.

Il *laissez-faire* produce sulle strade numerose sorprese architettoniche sexy per vendere mobili, vestiti, patate fritte, caramelle. Forse in vent'anni «la gente» avrà avuto il tempo di digerire le cose triviali come fossero esistite da sempre. Finalmente la domanda «Chi determina la qualità dell'architettura pubblica?» diventa oziosa se si sceglie di rispondere che a decidere sono gli impresari e gli architetti *play boy*, amanti della bellezza *soft*. La disputa tra *élite* e qualunquismo porta ad uno stagno senza fondo.

Non vorrei riaprire il capitolo del dibattito estetico ormai vecchio di trent'anni che oppose il *kitsch*, (con)dannazione borghese del pessimo gusto, all'esperienza raffinata della *pop art*. Quindi la domanda iniziale del «Chi comanda?» sarà riformu-

lata così: «Dove comincia la qualità dell'architettura pubblica?» Posso rispondere subito: nella strada. Sarà il vecchio Piccolo Principe a ricordarci che il luogo iniziale dell'architettura pubblica si trova nella strada. Non è nella strada che i bambini imparano il mondo e gli architetti a costruire volumi e facciate sotto la luce?

La strada, luogo primario dell'architettura pubblica

Mi ricordo il postulato dello *Stadtwanderer* (passeggiatore urbano) zurighese Benedikt Loderer: «L'uomo vede con i piedi». Sappiamo che lo stesso uomo vede anche con le gomme, persino quando guida con le pantofole. Mi ricordo per altro che, negli Stati Uniti all'inizio della presidenza di Ronald Reagan, la critica universitaria denunciò «la scomparsa del reame pubblico». I parchi urbani e gli edifici pubblici, in particolare le stazioni, lascito civile dell'Ottocento e del *New Deal*, eredità della politica dell'*abbellire* e della *beauty* applicata alla città, erano divenuti *no man's land* pericolosi, sfruttati solo da *gangs* giovanili e dalla folla millepiedana dei senza tetto. La città di New York, abbellita da centinaia di parchi & giardini ne curava solo uno, in posizione centrale. Nel 1986 una squadra di tre persone poco pagate era responsabile della gestione & del mantenimento dei giardini pubblici new-yorkesi. È vero che in Europa siamo abituati a reputare che il Municipio gioca la sua rielezione sul piantare dei fiori, da Bilbao a Mendrisio, da Parigi ad Orléans. Esistono anche in Europa servizi pubblici per la raccolta delle siringhe vuote abbandonate nei parchi e sulle panchine.

Parlo di siringhe vuote per centrare la questione dell'arredo urbano. Siamo *in media res*. Seguendo Loderer sono convinto che l'architettura s'insegna con i piedi. Credo anche che le più belle opere d'arredo urbano sono il disegno industriale delle automobili e che la convivenza tra il corpo, il *body work* della vettura e le pantofole raccomandate al pedone sono possibili e desiderabili. Se la trasformazione dello spazio pubblico inizia nella strada, siamo indirizzati subito verso l'autostrada. Ripeto. Tra i temi i più difficili dell'architettura civile odierna troviamo la strada, l'autostrada, il parcheggio, il garage, il centro commerciale, la passerella sopra il traffico, la zona pedonale. Nelle scuole d'architettura fioriscono diplomi eleganti, «Una scuola di danza», «Il museo della tauromachia». Abbiamo bisogno di strade, parcheggi, passerelle. Il programma della «zona pedonale» non è entusiasmante. Mai l'ho visto (per il momento) proposto o scelto nelle scuole che ho frequentato, vuoi per assenza di stimolo «artistico», vuoi per eccesso di realismo. La parola «zona pedonale» è molto



CORAM FIAT PUNTO SILVAM KALLIFONICAM VIAE GENTIS SECUNDAE PROPE CHIASSEM URBEM AD MMIV

brutta. Trova la sua origine nel compartimento ideologico della «città funzionale». Il fatto di chiamarla «riqualifica», come si dice a Chiasso, o «riqualificazione», come si dice a Roma o a Cerea presso Verona, sembra insistere sulla qualità ma non chiarisce la difficoltà del programma.

Da un quarto di secolo, la soppressione del traffico motorizzato all'interno della città è un programma elettorale molto gettonato, soprattutto nelle città piccole e medie, in sintonia con la macdonaldizzazione progressiva della passeggiata. La soppressione dei marciapiedi, infrastruttura igienica collegata allo smaltimento delle acque meteoriche, infrastruttura introdotta in Europa a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, produce due conseguenze. La prima riguarda la necessità di costruire sul nuovo tappeto calpestato ostacoli solidi per impedire ai camion di cozzare la mattina prima delle nove contro le insegne e le pensiline delle botteghe di lusso (vedi la *rue de Bourg* di Losanna). La seconda riguarda l'abbassamento o la cancellazione del livello orizzontale di riferimento che segnava l'alzato delle facciate. Basta una differenza di 10 centimetri per produrre un effetto vi-

sivo di mummificazione per non dire d'escoriazione (vedi il *Graben* di Vienna). Una terza conseguenza può sussistere nel fatto, generalmente voluto dai promotori urbani, che una gerarchia si stabilisce tra ambienti riqualificati e strada senza qualità. Lasciatemi rimpiangere le bellezze dell'asfalto. La perversione sublime si manifesta quando il Municipio di una piccola città, la cui pavimentazione pietrosa è invidiata da tutta la Svizzera, bandisce un piccolo concorso locale per tappezzare di nuovo la piazza e la strada centrale del mercato settimanale davanti alla chiesa principale, concorso demagogico senza esito (vedi Bellinzona all'inizio del Terzo Millennio).

Forse lo slogan elettorale della «zona pedonale» diventa programma urbano quando si combina alla nozione di «moderazione del traffico» che implica la complementarità più che l'opposizione delle speci. Non è che l'uomo discende dalla scimmia, la scimmia dall'albero, e il pedone dall'automobile? Tolto il più bel manufatto del *mobilier urbain*, l'automobile, si cerca di rimediare all'*horror vacui* con lampade, panchine, alberi, fontane, sculture. Il nuovo paesaggio urbano può essere la vetrina del



DE STRUCTURA SOLI AC PAVIMENTO URBS EXTRA MUROS MENDRISIENSIS
ACADEMIAE MAGISTRI AMBO INTER SE DISPUTANDO AD MM

trasporto pubblico restaurato (vedi i tram di Grenoble o di Ginevra) tramite la ricostruzione di marciapiedi allargati. Per disegnare un progetto che non somiglia solo all'acquisto di un tappeto di lusso, ci vuole una correlazione tra l'architettura del suolo, nuova espressione delle infrastrutture inserite nel sottosuolo, ma anche il ripensamento politico della rete dei trasporti pubblici.

La qualità, ideale corporativo della FAS

In Svizzera, la parola d'ordine della qualità, punto di ritrovo del mestiere compiuto nelle regole dell'arte, coincide colla fondazione della Federazione degli Architetti Svizzeri nel 1908. Si proclama lo statuto della qualità architettonica. Essa si appoggia su tre criteri: a) il disegno della forma in quanto totalità, dall'insieme al dettaglio; b) un'esecuzione curata con precisione; c) l'espressione stilistica dell'identità nazionale. Da questi tre criteri, due sopravviveranno alla prima guerra mondiale, quando il concetto di *stile* entra in crisi. Per promuovere la qualità, la FAS stabilisce un doppio meccanismo. Il primo è la cooptazione. I membri sono scelti dai membri sulla base delle loro realizzazioni che costituiscono il solo *herd book*. Questo meccanismo, quando vecchie volpi invitano giovani lupi, assicura la continuità della specie. Il secondo meccanismo è la pubblicazione della parte saliente del catalogo FAS nella rivista che rappresenta la FAS. Questo effetto speculare conforta l'ideale confederale della qualità non solo all'interno del paese, ma traccia il ritratto dell'architettura *in Svizzera* davanti al «resto del mondo». Si esprime, si esporta l'immagine della «Svizzera che costruisce».

Oggi si sfoglia la rivista *Werk*, in esistenza continua dal 1914, e si scopre non solo il palmares dell'architettura moderna in Svizzera, ma anche il centro di gravità del dibattito teorico elvetico: Camille Martin, Hans Bernoulli, Hannes Meyer, Alfred Roth, Max Bill, Lucius Burckhardt, Bruno Reichlin, Martin Steinmann. È probabile che il trionfo della FAS, orgasmo qualitativo irripetibile sia stato l'EXPO del 1964 a Losanna. I politici radicali losannesi scelgono l'«architetto in capo» dopo una conversazione privata. L'architetto commenta la ricchezza e le bellezze paesaggistiche del paese «uno e diverso» (vecchio slogan già proposto all'esposizione nazionale di Zurigo nel 1939). Per distribuire il lavoro ai colleghi, l'architetto Alberto Camenzind traccia un piano direttore diviso in settori tematici: una margherita con tanti petali. La ripartizione confederale dei progetti corrisponde all'organizzazione regionale della FAS. Messe in concorrenza, le diverse sezioni propon-

gono sistemi sperimentali che entrano in dialogo tra loro, prototipi che dovrebbero interessare un bel giorno l'industria dei materiali. Niente nella configurazione formale dei diversi padiglioni cerca di illustrare l'appartenenza campanilistica ad una regione che potrebbe chiamarsi Basilea, Ginevra, Romandia, Ticino, Grigioni, Zurigo. Così il ginevrino Saugey lavora con le tensostrutture del tedesco Frei Otto. Il bilancio tecnico è quello di un successo d'attenzione internazionale maggiore nel campo dell'ingegneria e dell'architettura. Mi chiedo a cosa serve oggi ricordare che l'EXPO losannese del 1964 segnò il trionfo internazionale della FAS. Storicamente, posso segnalare il successo dell'equazione FAS = qualità = produzione elitaria. Posso anche constatare che la FAS esiste ancora oggi per promuovere l'organizzazione corporativa della qualità tramite il meccanismo del concorso, del dibattito e della pubblicazione. Mi chiedo se, tra le *stars* dell'architettura «mondiale» ci sono «membri della FAS». La risposta è affermativa, anche se queste *stars* preferiscono pensarsi come *anti-stars*. Quando si parla di *stars*, non si deve dimenticare che questi astri sono stati all'inizio architetti locali, capaci di vincere concorsi locali.

Il tema della *résistance*

Nella stampa variopinta del Canton Ticino, l'argomentazione odierna dei partiti di destra e di sinistra in cerca d'elettorato consiste nel denunciare i progetti pubblici di qualità (gli unici progetti non clandestini e che fanno discutere) come se fossero «mausolei» destinati a commemorare nell'eternità la fama individuale di mostri sacri. Davanti all'architettura, il programma politico della destra, *proteggere la sfera privata, rompere le scatole*, si unisce a quello della sinistra, *muovere l'equità delle chances*. A me piace la critica e la necessaria messa in dubbio. Non è che il consenso della destra e della sinistra contro i «mausolei» e i «faraoni» lascia poco spazio alla discussione sulla qualità pubblica dell'architettura? La bocciatura del progetto raggruppa la maggioranza. Esempi d'alleanza democratica «contro natura» occorrono non solo nel Canton Ticino ma anche a Ginevra, e a Losanna. Mi viene in mente l'analisi di Michel Bassand, la sua dimostrazione che, da trent'anni, la struttura politica amministrativa della Svizzera rafforza una mitologia arcaica fondata sul mito gemello dell'autonomia comunale e cantonale. Questo mito rafforza il potere degli interessi privati la cui visione sorvola le frontiere. Si parla allegramente oggi in Ticino della «frontiera» tra Ascona e Locarno. Allora si capisce che gli architetti interessati alla nozione di territorio e di metropoli *resistono* alla

dominazione patriarcale della nostalgia acritica. Luigi Snozzi propone il tema della *résistance* negli Anni 1980, come piattaforma del suo insegnamento al politecnico federale di Losanna. Non si tratta di uno slogan «sessantottardo» ma della convinzione che l'architettura deve forzare una situazione politica che preferisce lo *status quo* e la *mediocritas*. Non si rinuncia alla democrazia come luogo di compromesso. Al contrario, si pensa la *polis* come luogo del dibattito. Il progetto è polemica. Non può raggiungere il consenso. La città sarà riformata con l'energia dell'utopia. La polemica dell'architetto utilizza la rappresentazione grafica e plastica per nutrire la discussione e proporre il sogno realista di un futuro raggiungibile. Non è una posizione facile quella di Snozzi davanti ai politici e ai colleghi. Comporta una dose di rischio eroico. Il primo rischio è di mettersi fuori gioco. Persino quando Snozzi vince dei concorsi, vuoi per un ospedale, vuoi per un centro amministrativo cantonale, i progetti incontrano l'inerzia newtoniana dei medici che fanno il tifo per una clinica e per il «loro» ospedale, o dai difensori della popolazione del quartiere che sarebbe stato sacrificato alla costruzione d'uffici pubblici, anche se il concorso voleva in compenso la costruzione d'alloggi sociali. Concorsi vinti, progetti bocciati. Nei due casi la bocciatura di Snozzi si collega all'insuccesso politico di magistrati cantonali che sostenevano la necessità di nuovi progetti.

La *résistance culturelle* proclamata da Snozzi era parallela alla riflessione pessimista di Bernard Huet negli stessi anni. Huet opponeva la pianificazione (*urbanisme*) come gestione del fenomeno quantitativo alla pratica dell'architettura, indirizzata verso la provocazione del progetto. L'architettura lottava contro la città in una situazione di *architecture contre la ville*. Il paradosso si collocava nel fatto che gli stessi architetti moderni (protagonisti del «Movimento Moderno» dice Huet), partigiani dopo il 1945 del codice della *città funzionale* (*Charte d'Athènes*) erano responsabili di quest'incompatibilità. Il teorico francese bocciava una dopo l'altra le tendenze critiche sviluppate ulteriormente contro la città funzionale: in un primo tempo la teoria dell'adeguazione della morfologia architettonica alla tipologia urbana (Rossi, Aymonino), quando si cercava di collocare la rivendicazione dell'autonomia disciplinare all'interno della lunga durata della storia. Huet bocciava anche la politica della *ville par projets*, sperimentata in poche città progressiste, Barcellona, Berlino Ovest, quando le municipalità cercavano di insediare «pezzi» nuovi di città, progetti eccellenti, scelti da giurie eccellenti. In conseguenza non c'era neanche speranza nella prati-

ca del «progetto contro il piano» e nella collezione di frammenti esemplari. Huet sembrava preferire la «risposta al contesto» e le sue realizzazioni future si sarebbero ancorate al contesto urbano di Parigi. Cosa rimaneva se non una situazione di pessimismo lucido, la retorica della tragedia: impossibilità del tutto, impossibilità delle parti per restaurare il tutto, effetto limitato della risposta al contesto?

Cosa abbiamo imparato nel frattempo? Oltre l'erosione del *Welfare State*, ovviamente legato alla degradazione dello spazio pubblico, siamo confrontati al quadro beuysiano dei «non luoghi» dipinti con amarezza da Augé, all'ironica passeggiata urbana woodyalleniana di Lucius Burckhardt nelle periferie di Milano e di Bordeaux per scoprire il vero contesto dell'architettura, all'ottimismo avventuroso della «città generica» aeroportuale di Koolhaas, globalizzazione della tipologia metropolitana, all'apologia galfettiana dei «grandi spazi» all'interno della città. Milioni di persone vivono nelle «baraccopoli» in Africa, in India, nell'America del Sur. La parola «baraccopoli» ormai fa parte dell'esistenza stessa della metropoli. Per non perdere ogni speranza, si tira avanti con la pianificazione regionale e gli scambi interdisciplinari. Soprattutto, si cerca di attivare il realismo critico e la sua sorella, la nostalgia critica. Lo sviluppo della «qualità pubblica» dell'architettura è frenato dalla difesa politica della sfera privata. La minoranza benestante compra il fuoristrada per girare in sicurezza colle scarpe lucidate.

* Storico, docente all'Accademia di Architettura di Mendrisio



ALEARIO KAKOFONICO MODO TAPETEM DIRUPTUM PEDESTRIS AREAЕ CHIASSENSIS URBIS BATTELLO FECIT AD MMIV