



ITINERARIO  
NELLA CITTÀ **32**

## Il Razionalismo in Europa: abitare e pianificare

Fin dagli anni Venti i protagonisti del Razionalismo si indirizzano, sia in sede teorica sia nella prassi progettuale, anche all'urbanistica. In sintonia con la loro visione funzionalista, essi affrontano il problema della città contemporanea partendo non da considerazioni formali o estetiche, ma dal suo intimo funzionamento all'interno della nuova «società macchinista», con particolare attenzione al soddisfacimento del benessere psicofisico dell'individuo. La città tradi-

zionale, del resto, stratificatasi più o meno disordinatamente in base alle esigenze della Rivoluzione industriale dimostra con ogni evidenza di non funzionare. Essa è affollata e insalubre, carente di spazi verdi e, nel suo insieme, incapace di rispondere alle mutate esigenze della vita moderna, che esige grande mobilità e infrastrutture più efficienti.

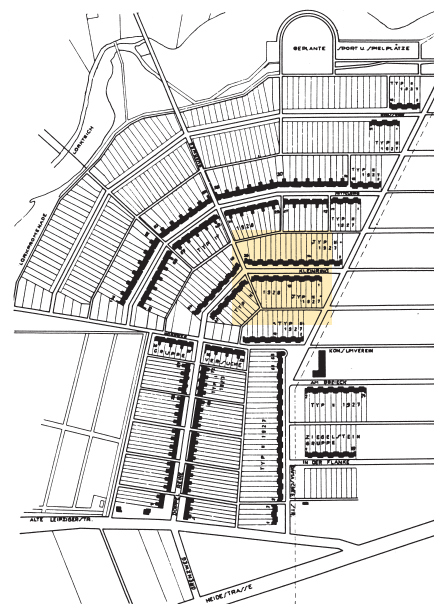
La città va dunque ripensata per intero, a partire dal problema della residenza. Quest'ultima deve rispondere a requisiti (*standard*) di funzionalità, di igiene (quantità di aria e di luce necessarie al singolo individuo), ma anche di economicità di realizzazione, grazie alle possibilità di uniformazione e prefabbricazione offerte dalla moderna industria delle costruzioni.

Grande attenzione è dedicata alla definizione dell'alloggio minimo (*existenzminimum*), cioè del minimo spazio compatibile con un ragionevole livello di vita. Studi su questo argomento, basati anche su analisi sociologiche e misurazioni antropometriche, sono presentati al II CIAM che si svolge a Francoforte nel 1929: in questa sede si stabilisce il principio che l'abitazione moderna debba avere una camera per ogni adulto, sia pure di dimensioni molto limitate, in quanto «l'uomo sano necessita per il suo alloggio di un massimo di aria e di luce naturale, ma di una piccola quantità di spazio. [...] La parola d'ordine è: allargate le finestre, risparmiate lo spazio abitabile».

Dall'elemento di base – l'alloggio – la progettazione architettonica deve rigorosamente espandersi all'edificio, al quartiere, fino all'intera città. Il modo di aggregare gli alloggi in edifici e la disposizione di questi ultimi nello spazio urbano devono garantire la generale salubrità del quartiere (ad esempio in termini di soleggiamento e di ventilazione) e lasciare ampi spazi liberi da destinare a verde, con attrezzature per lo sport e il tempo libero. All'opposto della città tradizionale, che costringe le residenze ad adattarsi a un tessuto viario stabilito a prio-

**32.1** ◀ Walter Gropius, Quartiere Törten. Veduta d'insieme del quartiere.

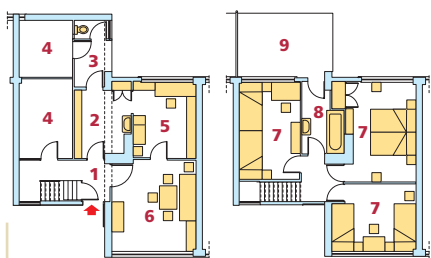
**32.2** ▼ Walter Gropius, Quartiere Törten, 1926-1928. Dessau. Planimetria generale. In giallo è evidenziato ciò che compare nella fig. 32.1.



ri, la nuova forma della città dovrà dunque discendere dalle esigenze abitative.

Procedendo dalla scala dell'alloggio a quella della città, il Razionalismo giunge così a modificare profondamente la concezione stessa dell'urbanistica: sebbene l'enorme *corpus* di idee e formulazioni non sempre trovi un'immediata applicazione, influenzerà in maniera decisiva, a partire dal secondo dopoguerra, il modo di progettare la città. Esempi delle concezioni urbanistiche razionaliste sono i numerosi quartieri operai costruiti negli anni Venti in Germania da architetti come Walter Gropius a Dessau, Ernst May a Francoforte, Bruno Taut a Berlino.

**Törten** Tra il 1926 e il 1928, mentre è direttore del Bauhaus, Gropius (1883-1969) realizza alla periferia di Dessau il piccolo quartiere (*Siedlung*, in tedesco) di Törten [Fig. 32.2]. L'insediamento è formato da case unifamiliari a due piani riunite a schiera, dotate ciascuna di un orto privato sul retro: una caratteristica, questa, che si ritrova in molti quartieri razionalisti («la *Siedlung* deve riprodurre la vita di campagna, non la vita in campagna», si sosteneva) [Fig. 32.1].



- |                             |                    |
|-----------------------------|--------------------|
| 1. Ingresso                 | 5. Cucina          |
| 2. Acquaio-lavanderia       | 6. Soggiorno       |
| 3. WC                       | 7. Camere da letto |
| 4. Cantina e locale caldaia | 8. Bagno           |
|                             | 9. Terrazzo        |

Gli alloggi, di dimensioni comprese fra i 57 e i 75 m<sup>2</sup>, sono standardizzati e dimensionati per un funzionamento ottimale in relazione alle esigenze del nucleo familiare [Fig. 32.3]; l'arredo è prodotto nei laboratori del Bauhaus. Gropius utilizza, per questi alloggi, i tipici elementi formali dell'architettura razionalista: ampie finestre orizzontali a nastro danno luce ai piccoli vani di cui si compongono le unità immobiliari; le facciate sono intonacate di bianco, mentre le divisioni tra gli alloggi e tra i piani sono evidenziate in grigio [Fig. 32.4]; i tetti sono piani (benché non sia previsto un loro utilizzo come *solarium*). Al di là degli aspetti formali, tuttavia, la qualità di una casa d'abitazione si misura soprattutto dalla sua funzionalità: deve cioè essere una efficiente «macchina per abitare». Gli abitanti di Törten scopriranno invece che i serramenti delle loro abitazioni disperdono troppo calore; l'intonaco, non protetto da cornicioni, si scrosta facilmente; dal tetto piano, mal coibentato, entra acqua. Per porre rimedio a questi inconvenienti ognuno modificherà autonomamente il proprio alloggio, sia nelle facciate sia nella distribuzione degli spazi interni, cosicché oggi il quartiere, risparmiato dalla guerra, è quasi irriconoscibile rispetto alle immagini fotografiche degli anni Venti.

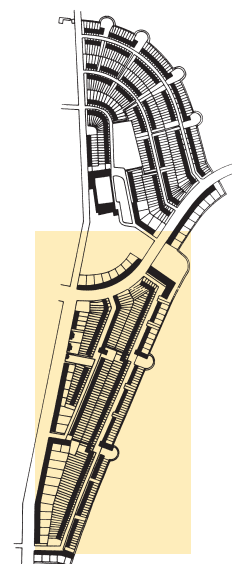
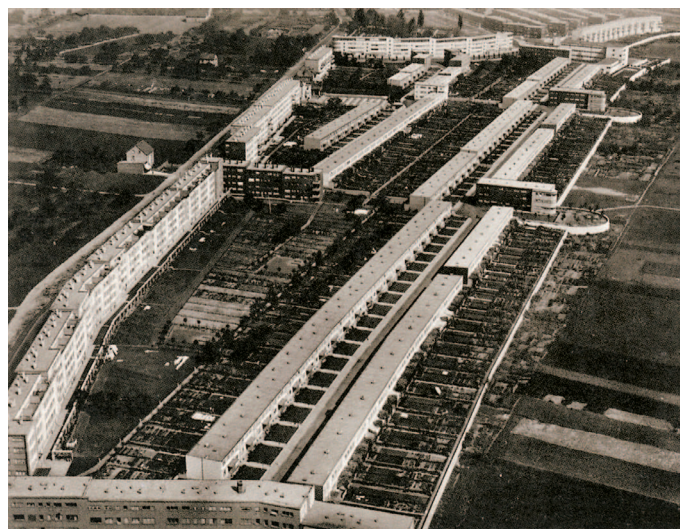
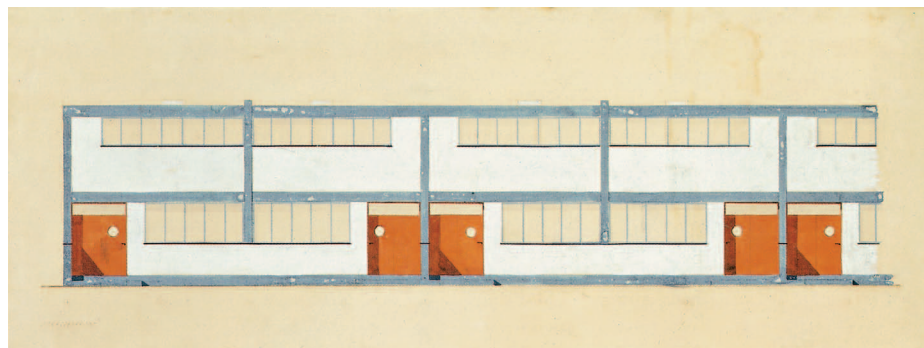
**Römerstadt** Analoghe caratteristiche formali (disposizione delle case a schiera, tetti piani, intonaco bianco, finestre orizzontali a nastro) presenta il quartiere *Römerstadt*, costruito negli stessi anni a Francoforte da *Ernst May* (1886-1970). L'orientamento degli alloggi è molto rigoroso, in modo da assicurare le migliori condizioni di soleggiamento in tutti gli ambienti. Le due lunghe schiere di abitazioni a due piani sono dotate di orti individuali; dietro a queste, a distanza

**32.3** ◀  
Piante del piano terra e del piano primo di un alloggio-tipo del quartiere Törten.

**32.4** ▼  
Walter Gropius, Studio dei colori della facciata di un alloggio-tipo del quartiere Törten.

**32.5** ▼  
Veduta aerea del quartiere Römerstadt a Francoforte.

**32.6** ▼  
Ernst May, Quartiere Römerstadt, 1931. Planimetria generale. In giallo è evidenziato ciò che compare in fig. 32.5.



doppia, sono disposti gli edifici in linea ■ di quattro piani [Figg. 32.5 e 32.6].

Römerstadt è uno dei molti quartieri costruiti da May a Francoforte grazie a un piano di edilizia pubblica fortemente voluto dall'amministrazione comunale. Nel tentativo di decongestionare la città, il piano prevedeva che i nuovi quartieri fossero localizzati a una distanza di 5-6 chilometri dal centro, in modo da formare una cerchia di centri suburbani separati da fasce di verde o campi coltivati.

Questi forti decentramenti avranno, come conseguenza, un enorme allargamento della forma della città. Diventa così essenziale da un lato garantire i mezzi pubblici di collegamento con il centro e, dall'altro, progettare la vita del quartiere: dunque non solo negozi e scuole, ma anche tutto ciò che con-

sentia lo sviluppo delle relazioni sociali tra gli abitanti. Sarà questo, peraltro, il problema di più difficile soluzione per l'urbanistica di tutto il XX secolo.

Anche a Berlino l'amministrazione cittadina è impegnata nel settore dell'edilizia residenziale. La costruzione dei nuovi quartieri è principalmente affidata a cooperative edilizie, la maggiore delle quali, la *Gehag*, è diretta dall'architetto *Bruno Taut* (1880-1938). Fra il 1924 e il 1933 Taut costruisce a Berlino circa 10 000 alloggi. I suoi quartieri riprendono molti dei principi dell'architettura razionalista, ad esempio il rifiuto degli isolati chiusi, la produzione in serie e la standardizzazione dei vari tipi edilizi; vi è, tuttavia, meno radicalismo nelle sue scelte formali.

**Britz** Nel grande quartiere *Britz*, ad esem-

#### Case a schiera

Tipologia di case unifamiliari a due o tre piani, accostate le une alle altre in modo da avere le pareti laterali in comune. I locali possono pertanto avere

finestre solo sulle facciate anteriore e posteriore. Una scala interna collega i due o tre piani di ciascun alloggio. Sul retro della casa è in genere previsto un terreno a orto o giardino privato.

#### Casa in linea

Tipologia di edificio a più piani, composto da vari alloggi (da due a quattro per piano) serviti da un corpo scale in comune e con le due pareti late-

rali senza finestre, come nelle case a schiera, in modo da poter ripetere più volte in pianta lo stesso modulo.

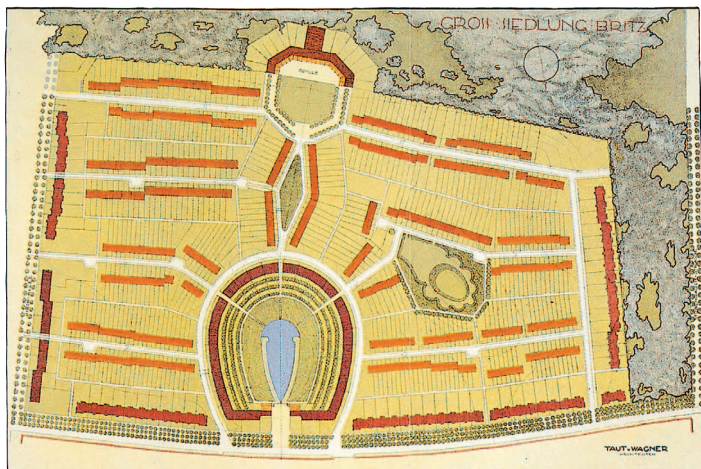




**32.7** ◀  
Bruno Taut, Siedlung Britz, 1925-1927. Berlino. Veduta aerea del quartiere oggi. Al centro, il grande edificio in linea curvato a ferro di cavallo.

**32.8** ▼  
Planimetria della Siedlung Britz.

**32.9** ▼  
Bruno Taut, *Studio per la colorazione delle facciate della Siedlung Britz a Berlino, 1925-1927.*



pio, realizzato tra il 1925 e il 1927 alla periferia Sud di Berlino, la disposizione delle residenze e le scelte costruttive sono molto varie. Una lunghissima casa in linea, curvata a forma di ferro di cavallo, circonda una conca verde con un piccolo stagno al centro [Figg. 32.7 e 32.8]. Questo insolito edificio, che evidentemente non può avere tutti gli alloggi in identiche condizioni di soleggiamento, ha il tetto piano ed è intonacato di bianco. Non è così per le case a schiera che lo circondano, tutte dotate dei classici orti giardini individuali: qui infatti il tetto è a falde e con abbaini, secondo la tradizione. Contravvenendo a una delle regole formali dell'architettura razionalista, Taut sperimenta inoltre in molti dei suoi quartieri

un uso intenso del colore, che interviene a differenziare i fronti, a sottolineare i corpi scala, gli infissi, i basamenti [Fig. 32.9]. Questa più accorta adesione ai principi del Razionalismo ha salvaguardato i quartieri di Taut da un rapido degrado: oggi sono ancora ben conservati e utilizzati con piena soddisfazione degli abitanti.

Negli stessi anni Le Corbusier affronta il problema complessivo della città attraverso una serie di provocatori progetti urbani.

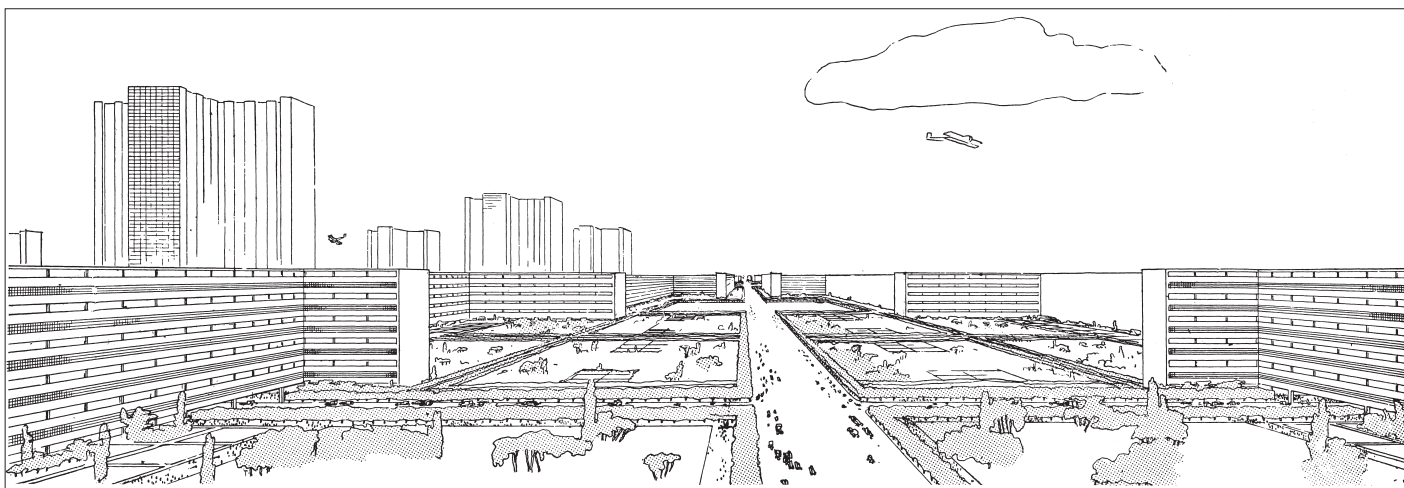
Abitare, lavorare, ricrearsi: queste, secondo Le Corbusier, sono le tre funzioni da soddisfare per un'urbanistica che abbia come obiettivo l'uomo. Al 1922 risale il suo progetto per una *ville contemporaine*, una città ideale di tre milioni di abitanti [Fig. 32.10].

Volutamente astratta (cioè non pensata per alcun luogo in particolare), è un progetto-manifesto finalizzato «a formulare dei principi fondamentali di urbanistica moderna». La città è pensata in funzione delle esigenze degli abitanti, della distanza casa-lavoro, della dotazione di aria, luce, verde.

**City** Per gli edifici della *City* (cioè per il centro della città, sede degli affari), vengono proposti grattacieli cruciformi di 60 piani, distanti 400 metri l'uno dall'altro, in modo da ottenere sia una densità molto alta (e, di conseguenza, una riduzione dell'estensione urbana) sia ampie zone verdi tra gli edifici.

Per le residenze sono previste due diverse tipologie. Gli appartamenti di lusso sono costruzioni *à redents* (a dentelli), cioè lunghi





edifici in linea di sei piani zigzaganti ad angolo retto, svincolati dalla maglia delle strade e immersi in aree verdi. Gli alloggi d'affitto, invece, denominati *immeuble-villas*, sono dei complessi di cinque piani che aggregano 120 «ville sovrapposte», ciascuna con il proprio terrazzo-giardino, e che sono dotati di servizi comuni, quali una pista di atletica sul tetto, un solarium, uno spaccio alimentare.

Nella City, la tipologia del grattacielo consente di conservare a verde il 95% della superficie; questa percentuale scende all'85% nelle zone *à redents* e al 48% in quelle con *immeuble-villas*: sono valori altissimi rispetto a quelli delle città tradizionali, come Le Corbusier farà notare [Fig. 32.11].

Per quanto riguarda la circolazione, l'obiettivo è ridurre di due terzi la superficie delle strade, razionalizzare il traffico, distanziare gli incroci. Le vie sono nettamente distinte in base ai tipi di circolazione: due piste sopraelevate ortogonali accolgono il traffico veloce; al livello del suolo è collocata la circolazione locale; nel sottosuolo transitano i mezzi pesanti. Interrate sono anche la ferrovia e la metropolitana. Al centro della città, la stazione ferroviaria ha, sul tetto, una piattaforma per l'atterraggio degli aerotaxi.

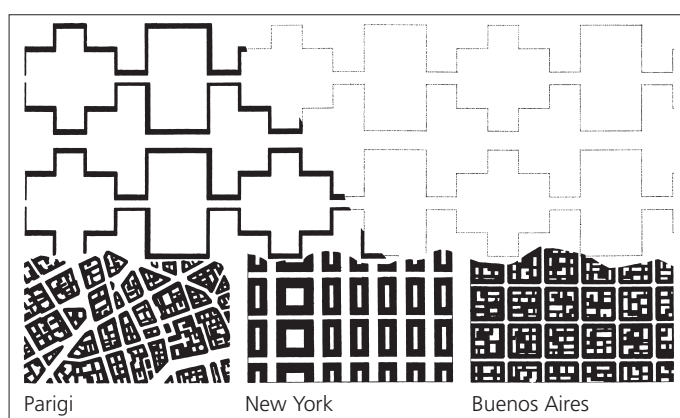
**Plan Voisin** Alcuni dei principi contenuti nel progetto della *ville contemporaine* vengono riproposti nel *Plan Voisin* del 1925 per il centro di Parigi [Fig. 32.12]. Il piano è finanziato dall'industria automobilistica *Voisin* e, secondo Le Corbusier, così come «l'automobile ha ucciso la grande città, l'automobile deve salvare la grande città».

Redatto anch'esso con intento dimostrativo, il *Plan Voisin* prevede la realizzazione, sulla riva destra della Senna, di un centro direzionale e di un centro residenziale. Il fitto tessuto di case e strade della città storica viene completamente demolito e sostituito con una «limpida rete di comunicazioni» composta da grandi assi viari, il maggiore dei

**32.10** ▲ Le Corbusier, *Une ville contemporaine*, 1922. Un quartiere *à redents*. Sullo sfondo, i grattacieli cruciformi della City.

**32.11** ► Un confronto, alla stessa scala, tra la maglia dei *redents* e il tessuto urbano di alcune città.

**32.12** ► Le Corbusier, *Plan Voisin* per Parigi, 1925. Plastico del progetto.



quali è largo ben 120 metri. Solo pochissimi monumenti storici sono salvaguardati, isolati nel mezzo di spazi verdi. La tipologia edilizia impiegata è quella del grattacielo della *ville contemporaine*. «Al posto di una città piatta e compressa [...] s'innalza una città in altezza, offerta all'aria e alla luce, chiara, scintillante, radiosa».

È difficile capacitarsi oggi del giudizio incondizionatamente negativo che gli architetti razionalisti – e Le Corbusier in particolare – avevano dei centri storici, al punto da proporre di raderli al suolo. Certo l'esplosione del traffico automobilistico era stato

un evento imprevisto e considerato ingovernabile nella città storica; allo stesso tempo, si riteneva impossibile, per via dei costi, risanare i vecchi edifici residenziali, privi di servizi igienici individuali e di tutti gli altri standard abitativi richiesti dalla vita moderna. Altrettanto straordinaria può apparire la cieca fiducia nella tecnologia edilizia (allora tutt'altro che consolidata) e nella vivibilità dell'immagine urbana proposta. Nel secondo dopoguerra, e soprattutto a partire dagli anni Settanta, le considerazioni sui centri storici e sui modelli ideali di vita urbana subiranno profondi ripensamenti.