



IL Piano DI Chicago, Burnham E Bennett, 1906-1909

Urbanistica (Politecnico di Torino)



Scansiona per aprire su Studocu

IL PIANO DI CHICAGO, BURNHAM E BENNETT, 1906-1909

(LEZIONE C)

Parliamo di un contesto occidentale, in una città americana, che all'interno del territorio urbanizzato degli stati uniti ha una certa specificità.

Il piano regolatore, con il quale si è espresso il campo di studi dell'urbanistica, è un insieme di date secondo il quale il piano viene discusso e modificato, migliorato, e infine adottato e validato legalmente.

Il piano occupa 4 anni: il 1909 costituisce una data fondamentale per la pubblicazione del gruppo di autori (il piano è espressione di un lavoro collettivo).

In questo gruppo, si staglia una figura fondamentale: **Burnam** (uno degli architetti più importanti degli stati uniti, protagonista della grande esposizione colombiana del 1893), che con molto entusiasmo, accettò l'incarico, non chiedendo nessun compenso ma solo dei rimborsi spese per i suoi collaboratori, come **Bennett**.

I disegni vengono associati al testo. Nella bozza del piano, sono presenti pochissimi riferimenti alle immagini del piano: il gruppo di Burnam si occupa dell'estensione di questi disegni, dove viene frequentata la *prospettiva aerea*, con un uso del colore anti-coloralistico.

I disegni riguardano il sistema delle strade e del parco.

Il 4 luglio 1909 viene presentato al pubblico. Il committente è un gruppo di imprenditori con visioni progressistiche. I membri si definivano come *"imprenditori attenti al progresso sociale"*. Si tratta di riprendere il successo delle Colombiadi e riproporlo: la città ne ebbe grande vantaggio economico tanto da essere diffuso.

Uno dei problemi presentatosi è *l'inefficienza dei trasporti e delle infrastrutture*: questo ha un deposito nell'indice dell'esposizione del piano.

La bozza autografa di Burnam presenta delle significative differenze.

- Il primo capitolo riguarda le origini del piano;
- Il secondo, invece, mostra una parte del lavoro fatto da parte di architetti e progettisti, dove si trova una raccolta di immagini. Il gruppo di lavoro inizia a produrre il piano studiando le architetture europee (francesi) e altri piani, in modo da ricavarne insegnamenti;
- Nel cap. 3 viene messa in chiaro la specificità del piano della città, che presenta nel middle-west, ovvero quella di affacciarsi al lago Michigan;
- Al cap.4, vediamo la rete della città (influenza di Olmsted): non relegare la città ad ambienti a sé ma come un sistema reticolare;
- Al cap.5, si parla del trasporto;
- Al cap.6, si parla delle strade (per i veicoli meccanizzati – siamo agli esordi della meccanizzazione di massa);
- Il cap.7 parla di "cuore della città", del centro, che l'esposizione colombiana aveva posto sulle sponde del lago;
- Il cap.8 esprime come questi elementi di combinano tra di loro determinando le proposte fondamentali.

Nel 1903, due giovani provano a stimolare Burnam per un piano comprensivo di Chicago fino al 1906, quando Burnam accetta quello che definisce *"piano logico e comprensivo che possa indicare quelle linee di convenienza e di bellezza lungo le quali la città avrebbe potuto svilupparsi nei decenni ad avvenire"*: troviamo due parole molto importanti, ovvero *convenienza* e *bellezza*, parole che derivano da un movimento culturale al quale contribuirono Burnam e **Olmsted**, denominato *City Beautiful Movement* (volevano rendere bella la città e vivibile).

Burnam verifica le risorse economiche del piano. Nell'ottobre del 1906, viene fondato un comitato di persone che si occupava della realizzazione di questo piano.

Vien cercato fin dall'inizio il massimo coinvolgimento dei media e di tutte le forme di rappresentanza sociale.

Il comitato collezionò documenti e immagini presi da altri piani e da altre pubblicazioni periodiche. viene formato un nuovo comitato per l'inter-urban, che parla nello specifico dell'ampliamento ferroviario.

Il nuovo comitato organizza delle riunioni e dei dibattiti per due anni, con ritmo settimanale: *grandissima attività di ascolto e discussione*.

Le ferrovie erano state realizzate da piccole compagnie che avevano realizzato tratte locali, ma che non si saldavano secondo un sistema razionale (stessa cosa per l'assetto delle strade).

Dall'indice si evince come nella prima parte sia data molta importanza alla centralità di strade e parchi, nella seconda parte trovano ospitalità argomenti più tecnici (scale di dettaglio). Troviamo un capitolo sull'offerta dei servizi delle forniture al cittadino: scuole, ospedali, scuole di polizia, case per i bambini abbandonati, cimiteri, servizi per il pubblico comfort.

Per quanto riguarda i servizi, questi dovevano essere commissionati e gestiti da privati, sostenendo l'importanza della sanità pubblica degli ospedali.

Burnam afferma che Chicago è una città con una forte immigrazione che deve essere "americanizzata": insiste su delle iniziative con dimensione civica.

Molto interessante è il flusso di persone della città ⇒ non è possibile stabilire un'opposizione retorica.

Questo argomento è importante perché ci aiuta a capire il perché il piano propone un progetto classicista (linguaggio universale), capace di essere riconosciuto da diverse etnie.

I disegni sono realizzati con tecniche diverse, anche se ritraggono sempre servizi pubblici che si rifanno a Parigi.

Per Burnam l'integrazione deve avvenire con un *ruolo didascalico* ⇒ se si progetta una città ben ordinata, si favorisce l'integrazione delle persone.

I riferimenti si rifanno a una certa teoria della città, dando valore agli spazi.

Viene preso come esempio il piano Haussmann (1854-1889) ⇒ si parte da efficaci azioni di ristrutturazione ⇒ disegno dei parchi. Burnam è reduce di una serie di progetti di città in giro per il mondo.

Insieme a Charles Beckin, Burnam propone un piano che prevede la riforma assiale della riforma con edifici di fronte all'asse o di fronte, con una posizione che li rende al centro dello spazio urbano ⇒ principio secondo il quale vengono collocati i nuovi edifici ⇒ questi aspetti sono comuni ai successivi piani fatti da Burnam di altri paesi (Cromwell).

Un altro piano è il *piano di Manila*, città costiera, che costituisce la sua immagine con il principio di concentricità e assialità nel disporre gli edifici municipali, e un'altra città delle Filippine, Baghio, dove vediamo una forte assialità tra edifici.

La scala di Chicago è più inclusiva ⇒ si mette a sistema strade e parchi, formando un sistema reticolare di strade tangenziali, che sottolineano il sistema dei trasporti e del centro.

Burnam e Olmsted avevano fondato un movimento, una società ufficiale assieme al governo degli stati Uniti per promuovere le idee della propagazione della città americana.

L'altissima qualità grafica prevede disegni di tipo differente, che venivano usati per dare una forte espressione di cambiamento e contatto tra la costa e l'inizio dell'insediamento.

Fondamentalmente, il fronte d'acqua deriva da un'estensione dell'episodio delle Colombiadi, che da definizione generale.

Sono presenti studi di dettaglio della città: si sostiene che i parchi devono essere inseriti nel sistema reticolare complessivo ⇒ questi spazi sono luoghi di mediazione ⇒ si enfatizza sull'estetica della città.

Le ragioni per fare una città bella sono sostanziali che hanno a che fare con l'appartenenza civica e con la promozione della socialità all'interno della città, che sembra imprimere un bisogno di misure di reinserimento dominante.

Per Burnham bisogna seguire i passi di Parigi per quanto riguarda i servizi pubblici \Rightarrow l'attività della cittadinanza prevede un miglioramento che prevede l'inserimento \Rightarrow città vista come un fattore di formazione delle persone (fattore presente in maniera diretta).

"La città diventa un corpo di connessione tra gli spazi e i servizi" \Rightarrow sistemazioni definite nel *water front* ricreativo e produttivo, con moli inclinati a pettine con armatura ferroviaria (raggi di curvatura ampi che prevedono la forma a pettine).

Vi è un tentativo di re-centralizzazione della città: il piano non propone edifici alti, ma delle architetture che non sono torri. Si lavora con l'armatura infrastrutturale, sottolineando la centralità della città \Rightarrow chiarezza della città residenziale, basata sulla ripetizione di tipi edilizi.

All'interno della griglia, i corsi d'acqua danno un certo orientamento.

Si cercano disegni di sintesi, che prevedono la densità della popolazione \Rightarrow la città sembra diventare un fatto geografico di un piano che si dilata velocemente, non dimenticando la funzione del centro. Uno dei moduli di innovazione stradale è il boulevard, elemento di estetica del paesaggio della strada: Burnham fa riferimento a questo tipo di sezione.

Il disegno non è mai fine a sé stesso (deve rientrare nel sistema).

Nelle strade, le prospettive devono stabilire un aspetto visivo particolare \Rightarrow ricerca di una lingua universale dove tutti possono riconoscersi per diventare cittadino.

Gli assi stradali principali enfatizzano il ruolo svolto grazie all'ampiezza di sezione \Rightarrow edifici pubblici posti al centro.

Il piano costituisce il futuro per gli abitanti di Chicago.