

Charles-Edouard Jeanneret detto Le Corbusier  
(1887-1965)

- *Vers une architecture* (1923).
- *Urbanisme* (1925).
- *La ville radieuse* (1935).
- *La Charte d'Athènes* (1943).
- *Propos d'urbanisme* (1946).
- *Manière de penser l'urbanisme* (1946).
- *L'unité d'habitation de Marseille* (1950).

Per Le Corbusier, architettura e urbanistica sono indissociabili; una nuova architettura, che utilizzi le nuove tecniche di costruzione e la nuova visione dello spazio, ha senso solo integrata in una città moderna.

I temi intorno ai quali si articola la città corbusiana - classificazione delle funzioni urbane, moltiplicazione degli spazi verdi, creazione di prototipi funzionali, razionalizzazione dell'habitat collettivo - appartengono alla base comune degli architetti della sua generazione. Il contributo personale di Le Corbusier risiede soprattutto nella sistematizzazione delle idee, nella estrema schematizzazione<sup>1</sup> e nella loro espressione in uno stile semplice diretto e incisivo la cui straordinaria verve e acutezza ha contribuito non poco al loro successo.

L'opera urbanistica di Le Corbusier si presenta sotto tre aspetti:

1. *Le realizzazioni*: assai poco numerose, si riducono, per il periodo anteriore alla guerra del 1940, alla modesta città-giardino di Pessac (1925), composta soltanto di abitazioni (la maggior parte individuali); e per il periodo posteriore, al piano regolatore di Chandigarh, capitale del Punjab.

2. *I piani regolatori*: mai realizzati. Sono numerosi, e applicano uno schema relativamente costante alle situazioni più diverse. Il primo come data è il Piano per una città contemporanea di tre milioni di abitanti, del 1922; questo diventerà il Plan Voisin di Parigi nel 1925. Poi, nel corso degli anni '30, saranno i piani per Algeri, Nemours (Algeria), Barcellona, Buenos Aires, Montevideo, São Paulo, Parigi 1937. Dopo la guerra, il piano di Saint-Dié, rifiutato dalle autorità francesi, conoscerà un grande successo negli Stati Uniti.

3. *I libri*: secondo la parola di un discepolo di Le Corbusier, sono stati «l'ABC di due generazioni di architetti». Citeremo in particolare:

<sup>1</sup> Cfr. ad esempio la costruzione in altezza cara agli urbanisti progressisti perché consente forti densità demografiche e libera allo stesso tempo il suolo. Questo tema è stato particolarmente sviluppato da L. Hilbersheimer. Le Corbusier ne trarrà a sua volta l'idea della *città verticale*.

(da: F. Choay, *La città. Utopie e realtà*, 1973)

## L'URBANISTA RE.

### 1. *Critica delle città contemporanee.*

Disordine.

Riconosciamo ora che da cent'anni a questa parte, sommersi nella grande città da un'invasione scatenatasi repentinamente, sconnessa, imprevedibile e opprimente, da essa sorpresi e sopraffatti, ci siamo lasciati andare senza reagire. Di qui il caos e le conseguenze fatali che ne sono venute. Sulla grande città, fenomeno di forza e di movimento, grava oggi una catastrofe imminente, perché è stato soffocato quel senso della geometria che l'animava\*.

Insicurezza.

È tempo di ripudiare l'attuale disegno delle nostre città con il quale si accumulano gli edifici intasati, si allacciano le strade strette piene di rumore, di puzza di benzina e di polvere, e dove i piani aprono a pieni polmoni le loro finestre su tali sporcizie. Le grandi città sono diventate troppo dense per la sicurezza degli abitanti, e tuttavia non lo sono abbastanza per rispondere al fatto nuovo degli «affari»\*.

Disumanità.

Le condizioni di natura sono state abolite. La moderna città industriale concentrico-radiale è un cancro che prospera a dovere.

Incasellamento e disprezzo dell'uomo caratterizzano le nostre mediocri scatole d'affitto, mal isolate acusticamente\*.

Abbozzo di soluzione.

Al grande decentramento dettato dal panico, bisogna opporre una legge naturale, quella che spinge gli uomini a raggrupparsi, per aiutarsi, difendersi, economizzare gli sforzi. La rivoluzione architettonica, segnata dall'impiego del vetro, dell'acciaio e del cemento armato, ha permesso le necessarie soluzioni. L'uso secolare: fondazioni massicce, spessi muri portanti, apertura di finestre limitata, suolo interamente occupato, tetto inutilizzabile, necessità di ripetere le stesse disposizioni ad ogni piano — è stato sostituito da una nuova tecnica: fondamenta localizzate, eliminazione dei muri portanti, possibilità di disporre dell'intera facciata per illuminare gli ambienti, suolo libero fra sottili pilastri («pilotis»), tetto utilizzabile come un secondo suolo.

La casa non poggia più su muri ma su pilastri (meno di un millesimo della superficie occupata).

Il suolo rimane intatto nel suo insieme. Il primo pavimento, a tre metri al di sopra del suolo, lascia libero lo spazio sotto la casa, interrotto solamente dalla palafitta.

## II. Lo standard e la macchina.

Uomini e bisogni-tipo.

*Ricericare la scala umana, la funzione umana, significa definire i bisogni umani.* Non sono molto numerosi; e, poiché gli uomini sono fatti su uno stesso stampo, fin dalle più remote epoche a noi note, essi risultano assolutamente identici per ogni uomo. Il Larousse, incaricato di darci la definizione dell'uomo, ci fornisce tre immagini per scomporlo davanti ai nostri occhi; tutta la macchina vi è compresa, ossatura, sistema nervoso, sistema circolatorio; e si tratta di ciascuno di noi, esattamente e senza eccezioni. *Questi bisogni sono bisogni-tipo, vale a dire che tutti noi possediamo egualmente; abbiamo tutti bisogno di completare le nostre capacità naturali con elementi che le rafforzino\*.*

Gli oggetti *membra-umane* sono *oggetti-tipo*, che rispondono a bisogni-tipo; seggiole per sedersi, tavoli per

lavorare, lampade per illuminare, macchine per scrivere (eh sì), scaffali per classificare.

Se le nostre menti sono diverse, i nostri scheletri sono tuttavia simili, i nostri muscoli occupano lo stesso posto e realizzano le stesse funzioni; dimensioni e meccanismi sono dunque determinanti. Il problema è quindi impostato, pronto per chi saprà risolverlo nel modo più ingegnoso, più valido e con minore spesa. Sensibili all'armonia che deriva dalla calma, riconosceremo l'oggetto in armonia con le nostre membra. Quando *a* e *b* sono eguali a *c*, *a* e *b* sono eguali tra loro. In questo caso  $a = b = c$ , *oggetti - membra umane*,  $b = c$  il nostro senso dell'armonia;  $c =$  il nostro corpo. Quindi, gli *oggetti - membra umane*, sono conformi al nostro sentimento dell'armonia, dato che lo sono al nostro corpo. Allora saremo felici... *fino al prossimo perfezionamento di questo congegno\**.

Standards.

Stabilire uno standard significa sondare tutte le possibilità pratiche e attuabili, dedurre un tipo che sia riconosciuto conforme alle funzioni, con un rendimento massimo, un impiego ridotto al minimo di mezzi, mano d'opera e materiale, parole, forme, colori, suoni.

L'automobile è un oggetto con una funzione semplice (camminare) e con fini complessi (confort, resistenza, aspetto) che ha posto alla grande industria l'imperiosa necessità di una standardizzazione. Le automobili possiedono tutte simili meccanismi essenziali\*.

Apologia dell'automobile.

L'auto è un avvenimento così importante nella storia umana, che possiamo attribuirle un ruolo di condizionamento dello spirito, ruolo altrettanto fondamentale ma molto più generale di quello che le egemonie guerriere imposero attraverso le varie epoche, sostituendo una razza con un'altra. L'auto non oppone una razza ad un'altra, ma un mondo nuovo ad un mondo antico nell'ambito di tutte le razze\*.

È l'auto che crea l'auto. Ora esse affluiscono, e ovunque risplendono. Sono le sezioni che brillano di più, e mo-

strano la geometria che condiziona tutto. Se si curano le sezioni, è per cercare di ottenere funzioni perfette. Lo spirito perfezionista risplende dove regna la perfezione geometrica\*.

Mettete in moto la macchina. Tutte le porte si aprono, tutto è confuso e allegro. *Bisogna pur pensare che siamo la prima generazione nei millenni che vede le macchine*, e bisogna perdonare queste esagerazioni.

La lezione della macchina risiede nella pura relazione di causa-effetto. Purezza, economia, tensione verso la saggezza.

Il risveglio, brutale in noi perché sfolgorante, delle *gioie intense della geometria*. Questa volta lo sentiamo con i nostri sensi (e Copernico e Archimede potevano solo inventarle nella loro mente)\*.

La macchina per abitare.

Una casa è una macchina per abitare. Bagni, sole, acqua calda e fredda, temperatura graduabile; conservazione dei cibi, igiene, bellezza, secondo un criterio di proporzione. Una poltrona è una macchina per sedersi, ecc.: Maple ha indicato la strada. Le brocche sono macchine per lavare: Twyford le ha create\*.

È necessario studiare la cellula perfetta in scala umana, in modo che risponda a determinate costanti fisiologiche e psicologiche. Dobbiamo arrivare alla casa-strumento (pratica e accogliente); da rimettere in vendita o cedere in affitto, quando occorre. L'ideale del «mio tetto» tramonta (con il campanilismo, ecc.), poiché gli impegni di lavoro richiedono spostamenti, e sarebbe logico potersi spostare con *armi e bagagli*. Questa esigenza di armi e bagagli appresso comporta il problema della mobilia «tipo». Casa-tipo, mobili-tipo. C'è già tutto un fermento intorno a questi nuovi problemi, le idee s'incontrano e s'incrociano su questo punto, che risponde più ad un'esigenza profondamente sentita che a una concezione precisa. Certi studiosi, pensando all'edificio, già agitano il problema di una organizzazione internazionale degli standards edilizi.

### III. La classificazione.

La classificazione...

Classifichiamo. Esistono tre tipi di popolazioni: i cittadini sedentari, i lavoratori, la cui vita si svolge per metà nel centro, e per metà nelle città-giardino; le masse operaie che dividono la loro giornata tra le fabbriche di periferia e le città-giardino.

... delle popolazioni.

Veramente, questa classifica è un programma di urbanistica. Oggettivarlo nella pratica, significa iniziare un'operazione di verifica finale delle grandi città. Infatti, queste, in seguito alla loro crescita precipitosa, si ritrovano oggi nel caos più tremendo: tutto vi si confonde. Questo programma urbanistico potrebbe, ad esempio, realizzarsi nel modo seguente per quanto concerne una città di tre milioni di abitanti: nel centro, e per il lavoro diurno solamente, dalle cinquecentomila alle ottocentomila persone; la notte, il centro si svuota. La zona residenziale della città ne assorbe una parte, le città-giardino il resto. Suponiamo dunque mezzo milione di abitanti in città (nelle cinture intorno al centro) e due milioni e mezzo nelle città-giardino.

Questa messa a punto, giusta come principio ma incerta nelle cifre, invita ad adottare misure d'ordine, determina le linee fondamentali dell'urbanistica moderna così come la proporzione della città (centro), e dei quartieri residenziali, imposta il problema delle comunicazioni e dei trasporti, fissa le basi per l'igiene urbana, determina le modalità di azionamento, il tracciato delle strade, la configurazione di quest'ultime, stabilisce le densità e di conseguenza il sistema di costruzione del centro, dei quartieri residenziali e delle città-giardino\*.

... delle circolazioni.

Una dottrina dei trasporti può esistere e può essere applicata oggi. «La regola delle 7 V», stabilita nel 1948 su richiesta dell'Unesco, costituisce un sistema san-

guigno e respiratorio. Attraverso la gerarchia delle «sette vie» è ormai possibile regolare la circolazione moderna<sup>1</sup>.

V 1: strada nazionale o provinciale, che attraversa la nazione o i continenti;

V 2: tipo essenziale di arteria di un agglomerato, creazione municipale;

V 3: strade riservate esclusivamente alla circolazione meccanica; non hanno marciapiedi e su di esse non si aprono le porte delle abitazioni o di altri edifici; i semafori sono piazzati ogni 400 metri consentendo quindi ai veicoli una considerevole velocità; conseguenza della V 3 è una creazione moderna dell'urbanistica: il settore o zona;

V 4: strada commerciale del settore;

V 5 e V 6: strade che penetrano nel settore, conducendo veicoli e pedoni alle porte delle abitazioni;

V 7: strada che, costeggiando la zona verde, conduce alle scuole, alle palestre e ai campi sportivi (per la bicicletta è prevista una eventuale V 8).

Un'applicazione totale della regola delle 7 V è stata fatta a Chandigarh, nuova capitale del Punjab in India, in costruzione dal 1951.

#### IV. Geometria.

Ora, la vita di una città moderna è tutta impostata, praticamente, sulla linea retta: dalla costruzione degli edifici a quella delle fognature, delle condutture, delle carreggiate, dei marciapiedi, ecc. La retta è la direttrice ideale del traffico; è il toccasana, diciamo, di una città dinamica e animata. La curva è faticosa, pericolosa, funesta, ha un vero effetto paralizzante.

<sup>1</sup> In *Etudes sur les transformations de Paris* (1903-1909), Eugène Hénard classificava già le circolazioni in sei categorie: 1) familiare (costante e uniformemente ripartita); 2) professionale (costante e convergente); 3) economica (costante e convergente); 4) mondana (costante e convergente); 5) chiusa (periodica e divergente); 6) popolare (eccezionale e variabile). L'autore sottolineava «la necessità di una teoria generale della circolazione», e dichiarava: «A queste sei specie di movimento corrispondono o dovrebbero corrispondere dei tipi di strade pubbliche appropriate alla loro destinazione».

La retta figura in tutta la storia dell'umanità, in ogni progetto, in ogni realizzazione dell'uomo.

Dobbiamo avere il coraggio di riconoscere i pregi delle città rettilinee d'America. Se l'esteta vuol astenersi ancora dal pronunciarsi, il moralista vi troverà sicuramente più motivi d'interesse di quanto non sembri a prima vista.

Tortuosa è la strada dell'asino, diritta quella dell'uomo\*.

Se dall'alto guardiamo la terra tumultuosa e cespugliosa, ci si accorge che lo sforzo dell'uomo è identico attraverso tutti i secoli e sotto ogni punto di vista. I templi, le città, le case, sono cellule con un identico aspetto e con dimensioni in scala umana. Si può dire che l'animale umano è, come l'ape, un costruttore di cellule geometriche\*.

La regolarità geometrica deriva dai mezzi impiegati. L'angolo retto è predominante. I bisogni da soddisfare sono: creare, per abitare e per lavorare, camere o locali quadrati, che la tecnica del cemento armato fornisce spontaneamente (pali e paletti, travi e putrelle, volte piatte, intonaco, ecc.); dopo l'abbandono delle «mensole», realizzando fin dall'inizio del cemento armato l'incastro tra pali e travi, l'attitudine *ortogonale* della pianta del cemento armato è divenuta evidente, in uno spirito di *purezza e regolarità geometrica*\*.

#### Ordine ed efficienza.

I nuovi piani, assicurando una buona circolazione, una sana distribuzione, la classificazione e l'ordine, facendo dell'insieme di un edificio una vera e propria biologia (ossatura portante, spazi aerati ed illuminati, alimentazione per canalizzazioni, «servizi» in abbondanza: acqua, gas, elettricità, telefono, scarichi, riscaldamento, ventilazione, ecc.) danno il sentimento dell'*efficienza*\*.

#### Urbanistica e architettura.

Il nodo sarà reciso da un'arma tagliente, un'arma che è un esercito e si chiama *i costruttori*; essa tronca ogni discussione. Dopo di che questo nome, che esprime invero un programma, attira, raccoglie, unisce, coordina e produce. Unità e continuità pervadono allora tutto il com-

plesso dei temi, e ogni contraddizione scompare. Il costruttore si trova dappertutto, nella fabbrica come sulle impalcature del tempio; è ragionatore e ingegnoso quanto poeta. Ciascuno sta al proprio posto, allineato secondo l'ordine e la gerarchia.

L'urbanista non è altri che l'architetto. Il primo organizza spazi architettonici, stabilisce la posizione e la destinazione degli involucri edilizi, collega ogni cosa nel tempo e nello spazio con una rete circolatoria; l'altro, l'architetto, impegnato per esempio in una semplice abitazione\*, erige anch'egli involucri, crea spazi, stabilisce percorsi. Sul piano dell'attività creativa, l'architetto e l'urbanista si equivalgono\*.

Oltre tutto questi volumi edilizi, pur concepiti come veri e propri strumenti, dal punto di vista architettonico saranno esempi di vigore, di ricchezza, di bellezza, di splendore. Le zone residenziali edificate secondo questi principi offriranno uno spettacolo di chiarezza, di grazia, d'ordine e d'eleganza.

#### v. Contro la strada.

I caffè, i luoghi per riposare, ecc., non erano più quella muffa che corrode i marciapiedi: erano stati ricollocati sulle terrazze dei tetti, così come il commercio di lusso (perché non è forse assolutamente illogico che un'intera superficie della città rimanga inutilizzata e sia riservata al tête à tête delle tegole con le stelle?) Delle corte passeggiate sopra le strade normali risolvevano la circolazione in questi nuovi quartieri recuperati, dedicati al riposo tra le piantagioni di fiori e di verde.

Questa concezione faceva triplicare la superficie aperta al traffico della città; era realizzabile, rispondeva a un bisogno, costava meno, era più sana degli attuali errori. Era sana nel vecchio quadro della nostra città; come lo sarà quella delle città-torri nelle città di domani\*.

Il numero delle strade attuali deve essere diminuito dei due terzi. Il numero degli incroci stradali è in funzione diretta del numero di strade; è una notevole aggravante del numero delle strade stesse; l'incrocio delle strade è il ne-

mico della circolazione. Il numero delle strade attuali è determinato dalla storia più remota. La protezione della proprietà ha quasi sempre salvaguardato il più piccolo sentiero della borgata primitiva, e l'ha trasformato in una strada, perfino in un viale. La strada degli asini, strada degli uomini. In questo modo, le strade si intersecano ogni 50 metri, ogni 20 metri, ogni 10 metri... diventa allora un ingorgo ridicolo.

La distanza tra due stazioni di metropolitana o di autobus fornisce l'utile modulo di intervallo tra gli incroci stradali, modulo condizionato dalla velocità dei veicoli e la resistenza ammissibile del pedone. Questa misura media di 400 metri fornisce dunque la distanza normale delle strade, misura le distanze urbane. La mia città è tracciata su un reticolo regolare con strade spaziate a 400 metri e talvolta nuovamente tagliate ogni 200 metri\*.

Si tratta allora di studiare a fondo la cellula, vale a dire l'alloggio di un uomo, di stabilirne il modulo e di seguirlo nell'esecuzione in serie uniformi. Il grigliato monotono e tranquillo formato così da innumerevoli cellule, si estenderà su grandi movimenti di architettura, ben diversi dalla scarna strada-corridoio: l'urbanistica abbandonerà la strada-corridoio attuale, e attraverso il tracciato di nuovi sviluppi creerà, su scala molto più vasta, la sinfonia architettonica che occorre realizzare.

La strada-corridoio con due marciapiedi, soffocata tra alte case, deve scomparire. Le città hanno il diritto di essere altro che palazzi con tanti corridoi.

*L'urbanistica reclama uniformità nel dettaglio e movimento nell'insieme.*

#### vi. Per il verde.

Invece di disegnare le città in blocchi quadrangolari, con lo stretto solco delle strade bordato dai sette piani di edifici, a picco sulla strada e che circondano cortili malsani, cantine senza aria né luce, bisognerebbe invece disegnare, occupando le stesse superfici e con una stessa densità di popolazione, dei gruppi di case a gradoni, che serpeg-

giano lungo viali assiali. Non più cortili, ma appartamenti che si spalancano all'aria e alla luce, e che si affacciano non più sui miseri alberi dei boulevards attuali, ma su prati, terreni da gioco, e ricche piantagioni\*.

La natura è stata di nuovo presa in considerazione. La città, invece di diventare un impietoso cumulo di sassi, è un grande parco\*. L'agglomerazione urbana [è] considerata come una città verde\*.

Sole, spazio, verde.

Gli edifici sono situati nella città, dietro la trina di alberi. Il patto con la natura è firmato\*.

Gli alloggi raggruppati in altezza e concentrati, pur assicurando una forte densità residenziale, occupano solo una piccola parte del suolo. «Le unità d'abitazione di dimensione uniforme» così costruite, con un'altezza di 50 metri, distano da 150 a 200 metri le une dalle altre e sono localizzate in funzione del sole e del paesaggio in un parco verde.

Un'unità di abitazione ospita milleseicento persone e copre una superficie di 4 ettari. Per uno stesso numero di abitanti alloggiati in città-giardino orizzontali, occorrerebbero 320 casette, che coprirebbero 32 ettari. La densità è di quattrocento abitanti per ettaro per un'unità di abitazione, invece di cinquanta per le piccole case.

Una città del tipo «città radiosa», costituita da unità di abitazione, coprirebbe soltanto 25 ettari, mentre una città tipo città-giardino ne esigerebbe 200\*.

Partendo da quella che è la fondamentale realizzazione nel campo costruttivo, il grattacielo americano, basterebbe radunare in alcuni rari punti questa forte densità di popolazione e edificarvi immense costruzioni di sessanta piani. Il cemento armato e l'acciaio consentono delle audacie, e soprattutto si prestano ad un certo sviluppo delle facciate, grazie al quale tutte le finestre si schiuderanno sul cielo aperto; in tal modo, finalmente, verranno soppressi i cortili. Dal quattordicesimo piano in poi regna la calma assoluta, l'aria pura.

In queste torri che ospiteranno i luoghi di lavoro, fin qui soffocati nei quartieri compatti e nelle strade conge-

stionate, tutti i servizi, secondo la felice esperienza americana, si troveranno riuniti, portando così l'efficienza, l'economia di tempo e di fatica e quindi una calma indispensabile. Queste torri, che si innalzano a una grande distanza le une dalle altre, danno in altezza quanto finora si estendeva in superficie; lasciano vasti spazi che respingono lontano da esse le strade assiali più rumorose e con una più rapida circolazione. Ai piedi di queste torri si stendono dei parchi; il verde copre l'intera città mentre le torri sono allineate in imponenti viali: è davvero un'architettura degna di quest'epoca\*.

## VII. La città modello.

Lavorando alla maniera dell'esperto nel laboratorio, ho evitato i casi specifici, trascurato tutti i particolari accidentali, per concedermi un terreno ideale. Lo scopo non era di superare uno stato di fatto preesistente, bensì di arrivare a formulare i principi base per un'urbanistica moderna, organizzandoli in un edificio teorico di estremo rigore.

Questi principi, se non vengono contraffatti, possono costituire l'ossatura dell'intero sistema dell'urbanistica contemporanea: costituiranno la regola del gioco. Affrontare in seguito il caso specifico, un caso qualsiasi — Parigi, Londra, Berlino, New York, ovvero una piccola borgata anonima — significa essere in grado, partendo da presupposti sicuri, di imporre un particolare svolgimento alla battaglia che si vuol sostenere. Poiché una vera e propria battaglia dovremo scatenare, se intendiamo dare una struttura urbanistica a una grande città contemporanea. Ora, sareste disposti a scatenare una grande battaglia senza aver chiara conoscenza degli obiettivi da perseguire? Siamo esattamente in questa situazione. Le autorità, messe alle strette, tentano le ultime carte: i vigili dal bastone bianco, i gendarmi a cavallo, segnalazioni acustiche e luminescenti, passaggi sopraelevati, sottopassaggi con scala mobile, città-giardino, soppressione delle linee tramviarie, ecc. Di tutto si tenta, un disperato intervento dopo l'altro, per tener testa alla bestia. Ma la BESTIA, la Grande Città, è

sempre la piú forte; è in pieno risveglio. Che cosa escogiteremo domani?

Occorre una linea di condotta.

Occorrono i principî base per un'urbanistica moderna.

Il terreno <sup>1</sup>.

Il terreno piano è il terreno ideale. Dovunque si registra un aumento di circolazione, il terreno piano offre la possibilità di soluzioni normali. Dove la circolazione è in ribasso, preoccupano meno gli accidenti del terreno.

Il fiume scorre lungi dalla città. Il fiume è una ferrovia su acqua, è una stazione di smistamento merci. In una casa signorile la scala di servizio non attraversa il soggiorno, anche se la domestica bretone è molto carina (anche se c'è chi rimane incantato a guardare le chiatte che passano sotto il ponte).

La popolazione.

Gli abitanti urbani, i suburbani, quelli misti.

a) Gli urbani sono i veri e propri cittadini, quelli che hanno la residenza in città e qui svolgono la loro attività.

b) I suburbani sono quelli che lavorano in periferia, nella zona industriale, e non vengono quotidianamente in città: risiedono nelle città-giardino.

c) Misti sono quelli che lavorano nel centro direzionale cittadino, ma tengono la famiglia nelle città-giardino\*.

Si tratta di stabilire un organo denso, scorrevole, concentrato: il *centro* (nella duplice organizzazione); un altro organo semplice, esteso, elastico: la *città-giardino* (a cintura).

Tra questi due organi dovremo rivendicare in *virtù di un'apposita legge* la presenza indispensabile di una zona di protezione e di espansione, *zona vincolata*, a boschi e prati, riserva d'aria.

La densità.

Quanto piú è alta la densità di popolazione di una città, tanto piú sono ridotte le distanze da percorrere. Di con-

<sup>1</sup> Tutti i uoli seguenti fanno parte del testo di Le Corbusier.

seguenza si deve *aumentare la densità del centro della città, sede degli affari*.

I polmoni.

Il lavoro si sta facendo sempre piú pressante, e mette sempre piú a dura prova il nostro sistema nervoso. Il lavoro del nostro tempo esige tranquillità e aria salubre, non aria viziata.

Le città attuali aumentano di densità a scapito delle piante, che sono i polmoni della città.

La nuova città deve aumentare di densità aumentando in misura adeguata le aree verdi.

*Aumentare le aree verdi e diminuire le distanze*. Bisogna costruire il centro della città sviluppandolo in *altezza*\*.

L'appartamento di città può essere costruito senza cortile e lungi dalle strade, con le finestre che danno su vasti parchi: lottizzazioni «a greca» e «a schiera chiusa».

La strada.

La strada moderna è un organismo nuovo, una specie di fabbrica sviluppata in lunghezza, magazzino aerato dove si raccolgono molti organi complessi e delicati (le varie opere di canalizzazione). È contrario a qualsiasi interesse economico, qualsiasi garanzia di sicurezza, qualsiasi forma di buon senso, nascondere sotto terra il sistema di canalizzazione della città, che dovrebbe invece essere accessibile da qualunque punto. L'impianto di questa lunga fabbrica presenta destinazioni diverse, secondo i tratti. La realizzazione di questa fabbrica equivale infatti, né piú né meno, alla *costruzione* delle case che di solito la fiancheggiano, dei ponti che ne prolungano il corso attraverso le vallate o da una sponda all'altra dei fiumi.

La strada moderna deve essere una creazione dell'edilizia civile e non piú semplice lavoro da sterratori\*.

Avremo tre tipi di strade, in ordini sovrapposti:

a) Nel sottosuolo il traffico pesante. A questo piano, adibito in effetti a magazzino domestico, le case presentano una sequenza di pilastri distanziati in modo da lasciare vastissimi spazi liberi, dove i veicoli pesanti possono scaricare o caricare le varie merci.

b) A livello del piano terreno degli edifici la rete multipla e agile delle strade normali che diffonde la circolazione capillarmente.

c) Sulle direttrici nord-sud ed est-ovest, che costituiscono i due assi della città, le *autostrade di attraversamento per la circolazione rapida a senso unico*, dotate di ampie piste di selciato larghe 40 o 60 metri, raccordate ogni 800 o 1200 metri per mezzo di rampe al livello delle strade normali. Ci si può immettere nelle autostrade di attraversamento in un punto qualsiasi del percorso per compiere la traversata della città sino a raggiungere la periferia, alle andature più elevate, senza dover incrociare nessuno\*.

La stazione.

La stazione è una sola. E si trova nel centro della città. Questo è il suo unico posto logico. La stazione è il mozzo della ruota.

La stazione è un edificio innanzitutto sotterraneo. La sua copertura, all'altezza di due piani dal livello del suolo naturale della città, costituisce l'*aeroporto per aerotassi*. Questo particolare aeroporto (collegato all'aeroporto principale situato nella zona vincolata) deve essere allacciato direttamente con le metropolitane, le ferrovie suburbane, le ferrovie provinciali, la linea di «grande attraversamento» e con i servizi di trasporto pubblico.

Il piano della città.

Criteri fondamentali:

1. DECONGESTIONAMENTO DEL CENTRO DELLE CITTÀ.
2. INCREMENTO DELLA DENSITÀ DI POPOLAZIONE.
3. INCREMENTO DEI MEZZI DI CIRCOLAZIONE.
4. INCREMENTO DELLE AREE VERDI.

Al centro la STAZIONE con piattaforma per atterraggio degli aerotassi.

Nord-sud, est-ovest, IL GRANDE ATTRAVERSAMENTO per veicoli rapidi (passerella sopraelevata di 40 metri di larghezza).

Ai piedi dei grattacieli, e tutto intorno, una piazza di 2400 x 1500 metri (3 640 000 metri quadri) con giardini,

parchi e piantagioni. Nei parchi, ai piedi e intorno ai grattacieli, i ristoranti, i caffè, i negozi di lusso, edifici con due o tre terrazze a gradoni; i teatri, le sale per spettacoli, ecc., i garages all'aria aperta o coperti.

I grattacieli ospitano gli affari.

A sinistra: i grandi edifici pubblici, musei, edifici comuni, servizi pubblici. Più in là, a sinistra, il giardino all'inglese. (Il giardino inglese è destinato alla logica estensione del centro della città).

A destra: percorsi da uno dei tronchi della «grande traversata», i docks e i quartieri industriali, con le stazioni merci.

Intorno alla città, la *zona vincolata*, fustaie e prati\*.

Un termine riassume la necessità di domani: *occorre costruire ALL'ARIA APERTA*. La geometria trascendente deve regnare, dettare tutti i tracciati e portare alle conseguenze più piccole ed innumerevoli.

La città attuale muore perché non è geometrica. Costruire all'aria aperta, significa rimpiazzare il terreno sconsigliato, *insensato* che è *il solo oggi esistente* con un terreno *regolare*. Senza questo, non esiste salvezza.

## VIII. L'abitazione modello.

L'edificio riunisce 337 appartamenti di 23 tipi diversi, che vanno dall'appartamentino per lo scapolo o per la coppia senza bambini, fino al grande appartamento per famiglie che hanno dai tre agli otto figli.

Gli appartamenti sono raggruppati due a due, sovrapposti a testa-coda lungo corridoi di accesso chiamati «strade interne» situati nell'asse longitudinale dell'edificio. La prima caratteristica dell'appartamento tipo è quella di essere costruito su due piani, come una casa privata. Gli appartamenti sono isolati gli uni dagli altri da scatole di piombo (isolamento acustico).

La sala comune beneficia dell'altezza di due piani, con 4,80 metri dal pavimento al soffitto. Una vetrata di 3,36 metri di larghezza e di 4,80 metri di altezza fa apparire il meraviglioso paesaggio. Le attrezzature della cucina fan-

no corpo con l'appartamento. Comprendono: una cucina elettrica con tre fuochi e un forno, un acquajo con doppia vasca, di cui una forma una patumiera automatica, un armadio frigorifero, un grande tavolo di lavoro, scaffali e cassetti ed una cappa di aspirazione per vapori della cucina allacciata alla ventilazione generale.

L'unità è servita da 5 strade interne sovrapposte. A metà dell'edificio (livelli 7 e 8), è situata la strada per l'approvvigionamento (servizi comuni) che comprende: pescheria, salumeria, macelleria, negozio di vini, latteria, panetteria, frutta, legumi e rosticceria. Un servizio di consegna a domicilio. Un ristorante, sala da tè, snack bar che permettono di prendere i pasti. Dei negozi: lavanderia, stireria, pressing e tintoria, drogheria, parrucchiere, inoltre un ufficio postale ausiliario, tabaccheria, giornalaio, libreria e deposito di farmacia. Sulla stessa strada interna sono situate le camere degli alberghi.

All'ultimo piano (17° livello): un nido e un « asilo » in comunicazione diretta, per mezzo di un piano inclinato, con il giardino sul tetto-terrazza riservato ai bambini e attrezzato con una piccola piscina. Tetto-terrazza che forma un giardino pensile e un belvedere e che comprende: una sala per l'educazione fisica, una piazza per allenamenti e esercizi all'aria aperta, un solario, una pista per le corse a piedi di 300 metri, un bar-buffet, ecc.

*Vers une architecture*, Grès, Paris 1925.

*L'art décoratif d'aujourd'hui*, Grès, Paris 1925.

*Urbanisme*, Grès, Paris 1925 [*Urbanistica*, Il Saggiatore, Milano 1967].

*Manière de penser l'urbanisme*, « *Architecture d'aujourd'hui* », Paris 1946; Ed. Gonthier, Paris 1963 [*Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Bari 1965].

*L'urbanisme des trois établissements humains*, Ed. de Minuit, Paris 1959 [*L'urbanistica dei tre insediamenti umani*, Ed. di Comunità, Milano 1961].

*Œuvres complètes de Le Corbusier*, a cura di W. Boesiger, Zurich, 1946.