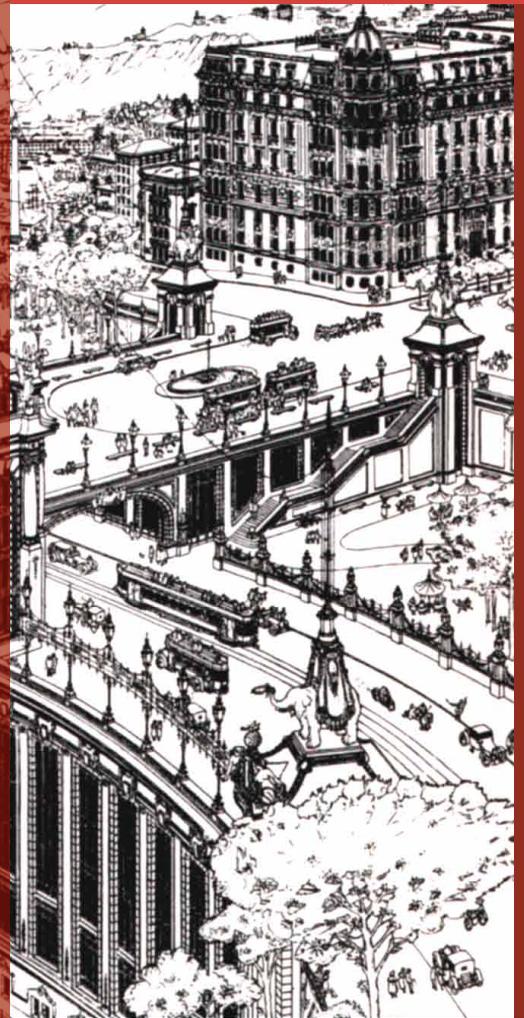


VIAGGIO IN LIGURIA.

Renzo Picasso, the descendant of an engineers' dynasty, was born in Genoa in 1880, and studied at the Politecnico of Turin. During his time at University, he went on several study trips to the great European capitals, and in 1911 he went to the United States to visit Philadelphia, Chicago and New York. Here Picasso developed his theories on the transformation of the historical cities as a logical consequence of the new housing needs, and of the new building possibilities; he interpreted the great, modern metropolises as a high expression of the human wit, which is expressed through the construction of bridges, skyscrapers, tunnels, subways, and elevators.

During those years, the Capital of the Liguria Region was still an important port, a business and finance city, as well as a city of trading and industries. The young engineer developed a comparison between Genoa and New York and, trying to assimilate these two realities, he published in 1931 *Vie di Genova e di metropoli Nord Americane. I Grattacieli ed i loro alleati in terra in mare ed in cielo*, which is a book full of data, comparative charts, and projects.

Between 1919 and 1926, Picasso put forward new urban road systems and infrastructure solutions for Genoa, among which the renowned project for a subway network, with the hypothesis of a great interchange train-subway station, under piazza De Ferrari. Among its many utopian projects, none of which unfortunately saw the light, one can list the proposal of the reconstruction of the Stazione Principe (reusing the columns of the historical one), and the very celebrated *Torre della Pace* (the first project dated back to 1917, when Italy was in the middle of the First World War), a 50-storey building, to be erected on the cliff, in the shelter of the *Circonvallazione a mare*, on the speedway of *Via Corsica*. It was designed as a symbolic building, home to an observatory and a maritime station (with a mooring for the transatlantic ships, seaplanes, and pleasure boating, with representation offices and restaurants); it obtained numerous and important recognitions.

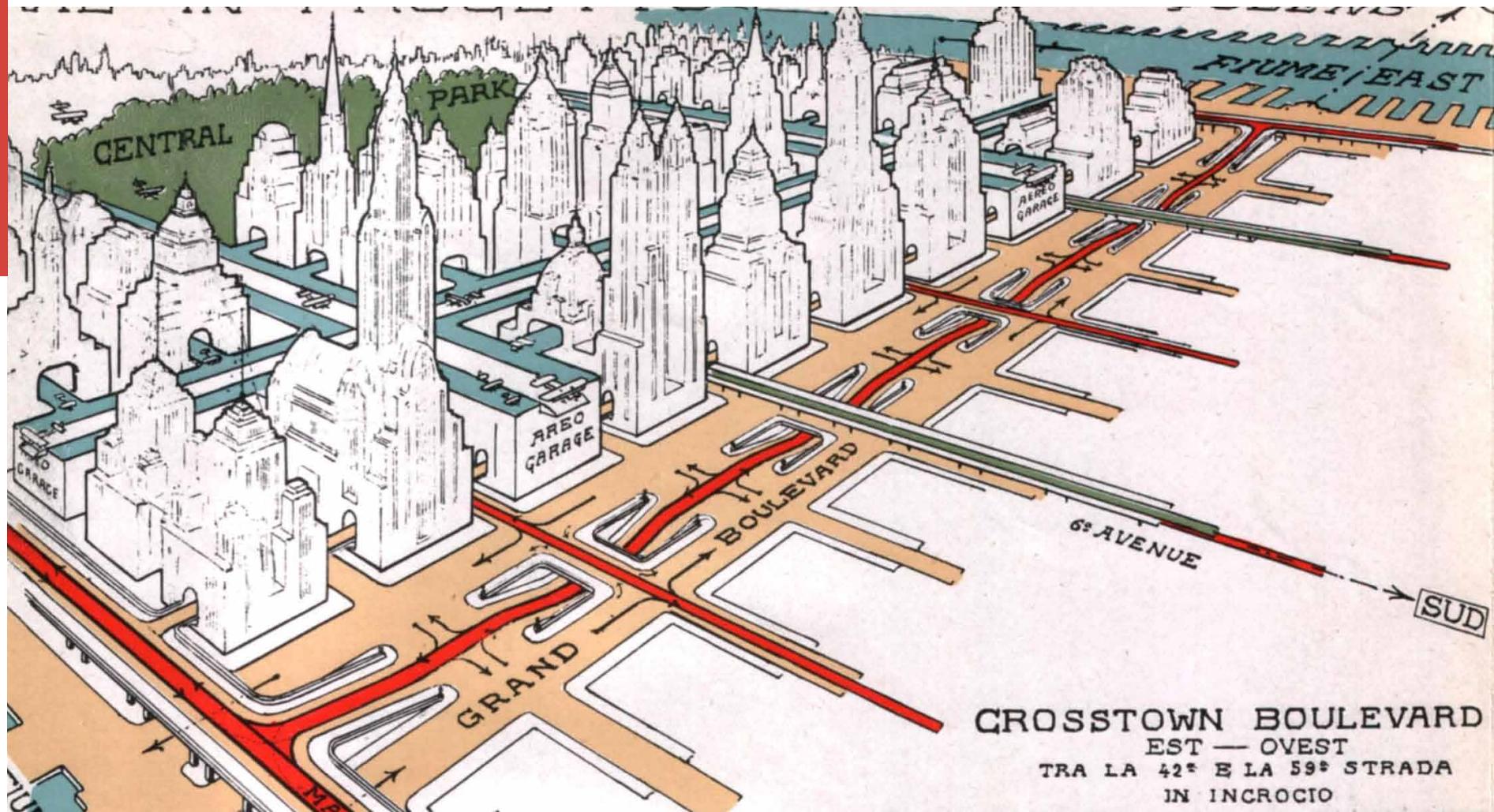


UTOPIA

I sogni della ragione

Gli straordinari progetti di Renzo Picasso per Genova

Luigi Berio*



New York, vie in progetto

Questa, così come tutte le altre tavole che accompagnano l'articolo, provengono dal libro *I grattacieli e i loro alleati* di Renzo Picasso.

Genova aveva nel 1819 tanti abitanti come New York.

E nel 1863 ne aveva tanti quanti Chicago.

Oggi che New York è una delle città più grandi del mondo, il confronto con Genova può sembrare ingenuo, ma per chi lo fece all'inizio del Novecento, un giovane ingegnere genovese appena laureato, il capoluogo ligure poteva, doveva essere all'altezza della sorella d'oltreoceano.

Sorella, perché New York aveva un grande porto, era città di affari e finanza, di commerci, sede di industrie e di terziario. Era la porta d'America, così come Genova era la porta d'Eu-

Sistemazione di reddito del torrente Polcevera, 1924
Sezione A-B dei ponti-briglia.

ropa. E poi Genova era all'epoca, per quel che ne si voglia dire, la città più moderna d'Italia.

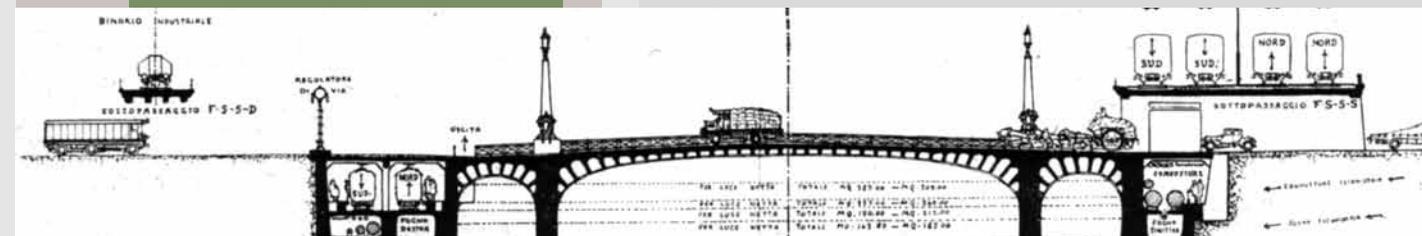
Colui che si azzardò nel confronto si chiamava Renzo Picasso, era un figlio dell'Ottocento (nacque a Genova nel 1880) e dedicò anni di studi, risorse e progetti nel tentativo di assimilare queste due realtà: lo fece con un inarrestabile entusiasmo e una convinta fiducia nella tecnica, nell'industria, nella motorizzazione, nelle invenzioni dell'uomo.

Immaginate dunque un giovane ingegnere in una famiglia dove lo si era per tradizione (il padre Severino fu coautore con Cesare Gamba del progetto di via Ventiseptembre; il nonno Giovan Battista aveva costruito le caserme fortificate sul promontorio della Lanterna), che durante gli anni dell'università (al Politecnico di Torino) ebbe l'occasione di viaggiare in lungo e in largo per il continente, di visitare le grandi capitali europee e che nel 1911 fece un viaggio di studi negli Stati Uniti a scoprire e conoscere Philadelphia, Chicago, New York.

È così che Picasso maturò il pensiero e le linee guida che lo avrebbero animato negli anni a venire: le grandi metropoli interpretate come la più alta espressione dell'ingegno dell'uomo (ponti, grattacieli, tunnel, metropolitane, ascensori) e la scienza e la tecnica al servizio della città storica, che sarebbe stata proiettata in un futuro radioso fatto di efficienza, velocità, servizi e, perché no, decoro urbano e grandiosità architettonica. Non si trattava per Picasso, quindi, di soverchiare l'idea di città della tradizione (come fecero gran parte degli urbanisti del Novecento), ma di trasformare, come logica conseguenza di nuove esigenze dell'abitare e di nuove possibilità del costruire, la città tradizionale nella città metropoli della contemporaneità. Ciò avveniva negli Stati Uniti e senza le aspre rotture ideologiche dell'Europa: grandi nuclei urbani, con infrastrutture, servizi e mezzi di trasporto all'avanguardia.

All'epoca in cui Picasso pubblica *Vie di Genova e di metropoli Nord Americane. I Grattacieli ed i loro alleati in terra in mare ed in*

Le grandi metropoli interpretate come la più alta espressione dell'ingegno dell'uomo: ponti, grattacieli, tunnel, metropolitane, ascensori...



Tutto ciò appare oggi sorprendente perché è di assoluta attualità.

Il passato europeo nel presente americano

Da notare le date di costruzione dei grattacieli e le rispettive altezze. Quelli che all'epoca erano ancora in costruzione vengono rappresentati come tali e la sommità non ancora raggiunta è accennata in maniera stilizzata.

New York City

particolare di una tavola di confronto tra Genova e New York. Il cerchio più grande ha un diametro che nel disegno di Picasso copre la distanza che c'è, a Genova, tra Principe e Piazza Tommaseo.



cielo, un libro ricco di dati, tabelle comparative e illustrazioni che sembra un trattato (è il 1931), New York aveva già 47 ponti, 14 tunnel sottomarini e 11 stazioni ferroviarie, mentre nel 1911, in occasione del suo primo viaggio in Nord America, lo stesso Picasso annotava ammirato che le cosiddette "Americane" sono grandi realtà: - la "greater New York" da 13 anni è un fatto compiuto; - tutti gli attuali ponti sull'"East" sono in esercizio, il "Brooklyn" da 28 anni, il "Williamsburg" da 8 ed il Manhattan ed il "Queensboro" da 2; - da 40 anni, corrono i treni dell'"Elevated" e da 7 quelli del "Subway", non solo sotto terra ma anche sotto il mare; - da 3 anni, la stazione dell'"Hudson terminal" e da 1 quella della "Pennsylvania" sono compiute e quella della "Grand Central" sta per esserlo; - da 4 anni il "Singer" colla bandiera luminosa e da 2 il "Metropolitan" coll'orologio di 8 metri e le ore nel cielo, con sprazzi di luce, dominano una diecina di "Grattanuvole", colle vette illuminate da fari invisibili; - "Times Square" brilla delle più mobili e colossali reclame luminose; - i "tram" sono a 8 ruote, i "bus" a due piani, i biglietti scattano piegati per essere facilmente presi con i guanti, i zolfanelli, di voga, hanno due

Nei suoi scritti Picasso mette insieme dati statistici, urbanistici e di costume con la passione di un vero "osservatore globale".

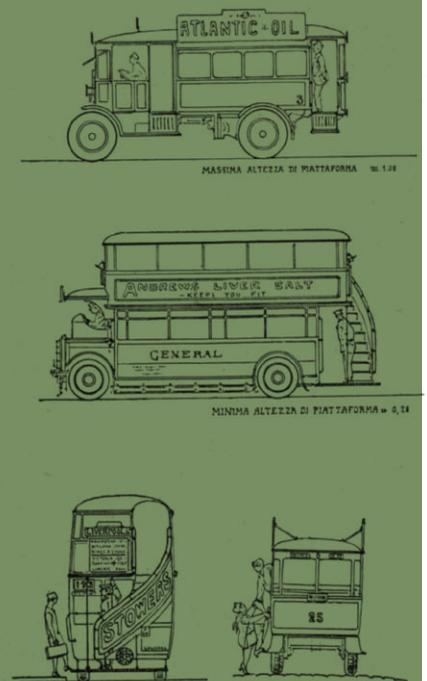
teste, non per essere usati due volte, ma per essere usati subito, senza dover cercare il verso d'accenderli ...

Nei suoi numerosi scritti, lettere, articoli su giornali, Picasso, entusiasta oltre ogni aspettativa, mette insieme dati statistici, urbanistici e di costume con la passione di *the man in the street* come ama definirsi egli stesso: un uomo della strada, vero "osservatore globale". Lo colpisce l'architettura, così come le scelte tecniche necessarie per realizzarla. A volte sembra più preoccuparsi del funzionamento degli ascensori e la loro distribuzione all'interno dei grattacieli, che dei problemi tecnici di edifici così alti. O meglio si interessa dell'uno e dell'altro: così nei suoi studi, oltre ai grandi temi urbanistici, compara, per esempio, i bus e i tram di mezzo mondo moderno con quelli di Genova: a Londra la pedana di salita è a 20 cm dal suolo, a Genova a un metro! Come per dire: la modernità passa anche dall'attenzione verso il cittadino-utente-fruitor. Visto con gli occhi di adesso: un precursore!

Picasso dedicò anni di assiduo lavoro a proporre studi e progetti per risolvere quelli che all'epoca venivano considerati i nodi chiave dell'urbanistica genovese: piazza De Ferrari, la sistemazione della spianata del Bisagno, Piccapietra e via Dante, nuove soluzioni di viabilità e d'infrastrutture. Già dal 1911, in un susseguirsi entusiasmante di concorsi, disegni, progetti, pubblicati da giornali e alla base di vivaci dibattiti cittadini, Picasso portò l'idea di America a Genova.

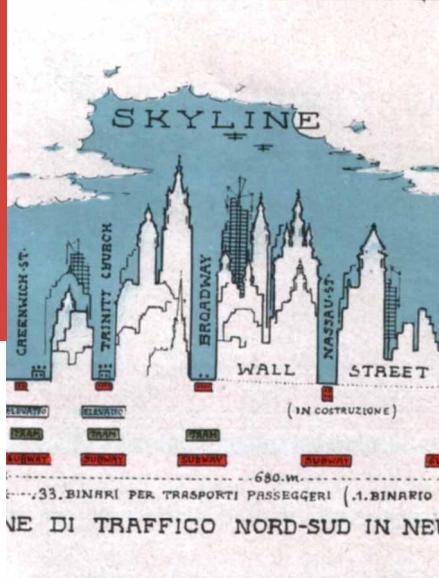
Tutto ciò appare oggi sorprendente perché di assoluta attualità. Si tratta infatti di idee e soluzioni a problemi tuttora irrisolti. Picasso visse nell'epoca in cui i tempi erano maturi per realizzare quelle scelte che avrebbero fatto di Genova una vera città moderna: un tunnel sotto il porto, la riorganizzazione in linea delle banchine, la metropolitana veloce e leggera, i nodi di interscambio metro-ferrovie, mezzi pubblici organizzati in maniera capillare ed efficiente, un'edilizia concentrata (grattacieli e soluzioni sotterranee) per evitare dislocazioni, tutelare il paesaggio, rendere più appetibili investimenti economici e la vita urbana

... un tunnel sotto il porto, la riorganizzazione in linea delle banchine, la metropolitana veloce e leggera, i nodi di interscambio metro-ferrovie ...



Estremi che non si toccano: "bus" di Genova e "bus" di Londra. Giugno 1927

Quando Picasso sognava l'America per Genova, in verità la progettava: New York e Chicago non erano un lontano futuro per la sua città, ma una realtà concreta e realizzabile.



Vie sopra e sotto il suolo
Lo skyline di New York con, in sezione, le grandi vie di traffico, comprensive di metropolitane, tram e ferrovie sopraelevate. (particolare)

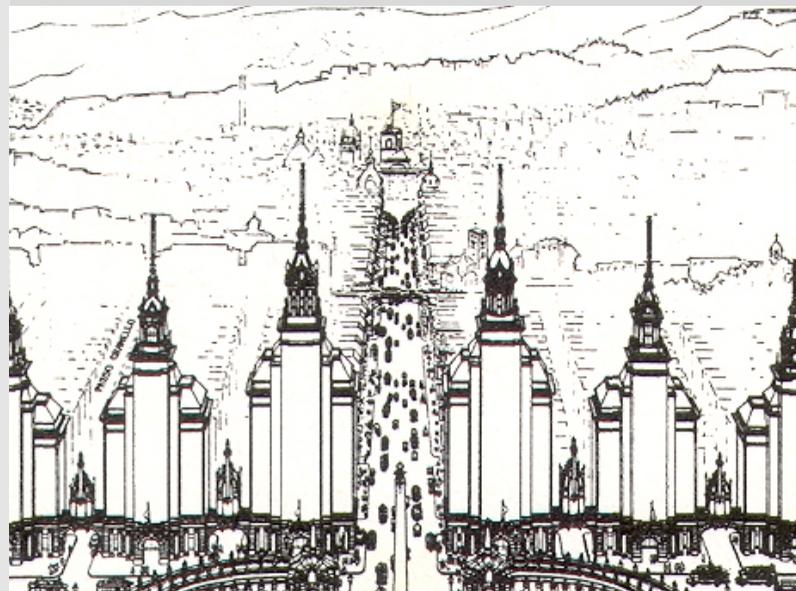
Spianata del Bisagno, veduta prospettica, progetto tipo 15 B, 1924
particolare di una tavola presentata al concorso indetto dal giornale "Il Corriere Mercantile".

dei cittadini. Si tratta di progetti che, se fossero stati realizzati anche solo in parte, saremmo oggi a celebrarne il centenario.

Quando Picasso sognava l'America per Genova, in verità la progettava: New York e Chicago non erano un lontano futuro per la sua città, ma una realtà, ai suoi occhi, concreta e realizzabile (con le debite differenze di scala, chiaramente).

Erano gli anni in cui si stavano costruendo le gallerie di Portello, si era appena inaugurata via Venti Settembre con il Ponte Monumentale, nuovi mezzi di trasporto erano entrati in servizio (tram, funicolari e ascensori pubblici). Se si considera la potenza mercantile e finanziaria di Genova all'inizio del Novecento, i suoi progetti avrebbero potuto essere oggi realtà.

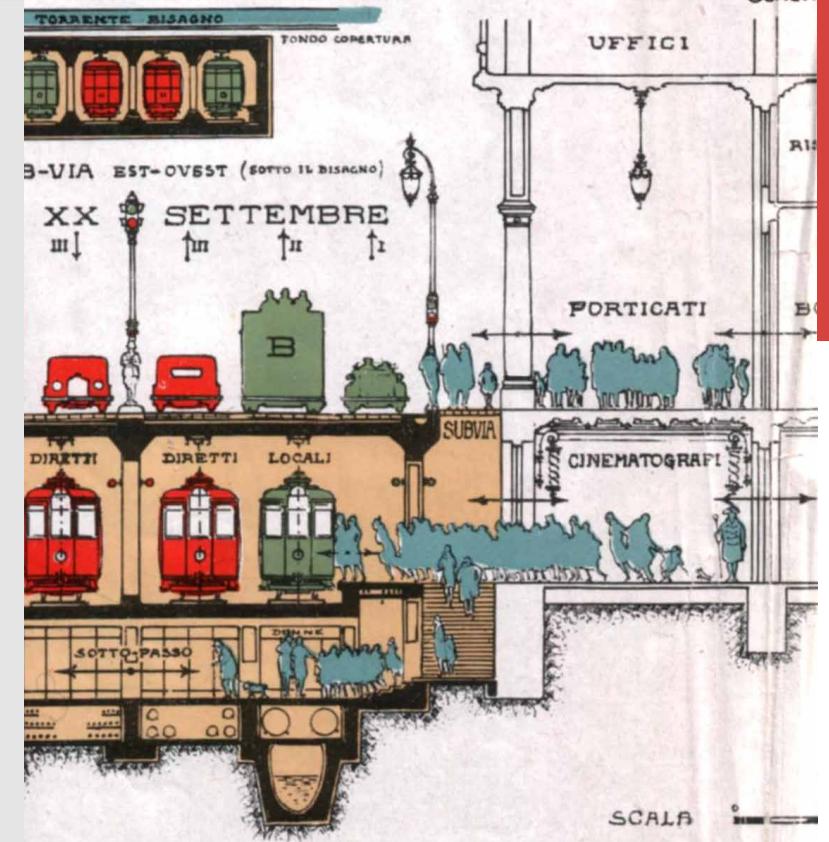
Dal 1919 al 1926, Picasso propose, sempre razionalmente e con approfonditi studi alla mano (che oggi stupiscono per la quantità di dati e analisi di cui sono corredati), soluzioni di ogni genere: dall'uso dei semafori per regolare il traffico a numerosi piani urbanistici, definiti "Progettissimi" e "Piani d'offensiva" per il loro tenore coraggioso e di sfida; dai progetti per una rete metropolitana sotterranea (con l'affascinante ipotesi di



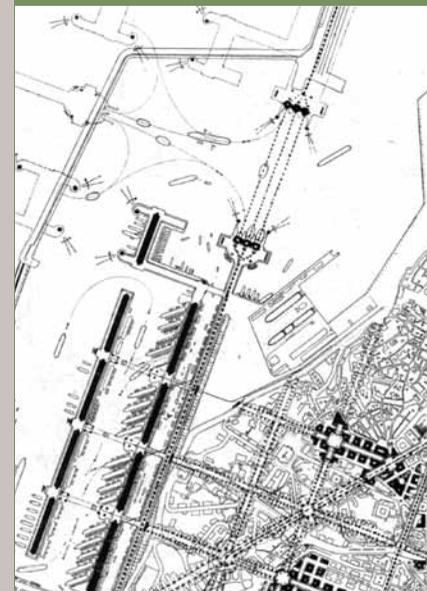
Erano gli anni in cui si stavano costruendo le gallerie di Portello, si era appena inaugurata via Venti Settembre ...

Dal 1919 al 1926, Picasso propose soluzioni di ogni genere: dall'uso dei semafori al disegno di ben 122 grattacieli ...

Via XX Settembre
con il traffico di superficie, regolato da semafori e corsie di percorrenza privilegiate, e i mezzi di trasporto sotterranei, con la metropolitana con treni diretti e locali. Da notare il diretto accesso a cinema e teatri, che, in effetti, furono costruiti sotterranei. (particolare)

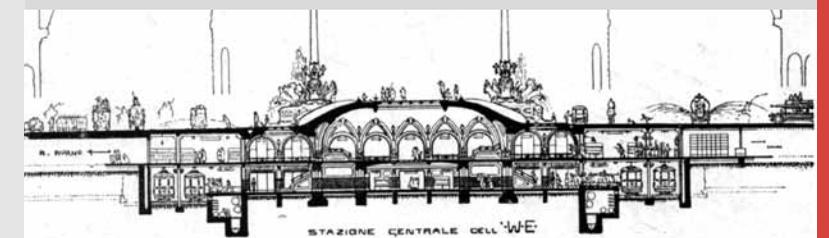


Genova, secondo piano d'offensiva, 1913
(particolare)



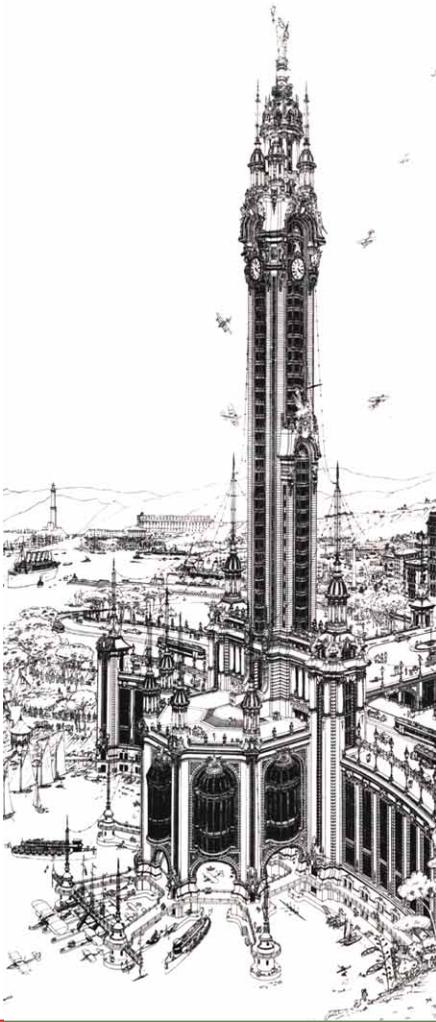
"Progettissimo", Settembre 1911
Sezione della stazione sotterranea per le ferrovie, in Piazza De Ferrari.

una grande stazione d'interscambio treni-metro sotto piazza De Ferrari), al disegno di ben 122 grattacieli (in progetti separati e alternativi per un massimo di 30 edifici a proposta), che si ritrovò a definire "modesti" per la loro altezza commisurata al contesto genovese: da 10 ai 25 piani, "solamente". Tra i tanti vanno assolutamente ricordati la proposta di ricostruzione della Stazione Principe (riutilizzando le colonne di quella storica) e la celebratissima "Torre della Pace" (primo progetto del 1917 quando l'Italia era in piena prima guerra mondiale!), un edificio di 50 piani, da erigersi sulla scogliera a ridosso del muraglione della Circonvallazione a mare, sull'asse di Via Corsica. Concepita come edificio simbolo, sede di un osservatorio e di una stazione marittima (con attracco per transatlantici, idrovolanti e nautica da diporto, con uffici di rappresentanza



*...un edificio di 50 piani,
da erigersi sulla scogliera a ridosso del muraglione
della Circonvallazione a mare, sull'asse di Via Corsica.*

Torre della Pace, 1917



e ristoranti), ottenne numerosi e importanti riconoscimenti. Ciò che può apparire eccessivamente ridondante nell'osservare questo insolito progetto (volute, paraste, cornicioni, pinnacoli, addirittura una statua della libertà sulla guglia), era molto in voga all'epoca. Se oggi le proposte di Picasso sembrano ardite e innovative per l'organizzazione spaziale e funzionale e gli aspetti logistici che sottintendono, non lo erano particolarmente dal punto di vista architettonico: formalmente retrò e legati alla tradizione accademica del tempo, sono state considerate in epoca contemporanea con sufficienza e solo come manifestazione curiosa di costume. È quindi importante sottolineare che per Picasso lo "stile" in architettura era un elemento accessorio, un linguaggio utile al decoro degli edifici a prescindere dal loro uso e struttura, non un'espressione della progettualità dell'autore-architetto.

L'ironia della sorte fece sì che Picasso visse così a lungo (morì nel 1975 a 95 anni) da non vedere realizzato nessuno dei progetti proposti nel suo libro, anzi ebbe modo di assistere impotente alle trasformazioni disordinate e incoerenti che trasformarono la città dal dopoguerra a oggi. In un clima di generale sfiducia nelle potenzialità della città, certi progetti (per non parlare di vere e proprie irresponsabili speculazioni edilizie) sono stati realizzati nell'indifferenza generale. Proprio quando ne esisteva la possibilità (nella ricostruzione e nell'ampliamento della città), i genovesi sono rimasti insensibili alle sue suggestioni. Eterno entusiasta, nonostante la scarsa condivisione delle sue idee (che, depurate dal mero aspetto progettuale, sono tutt'oggi interessanti e valide), non fu ricambiato in entusiasmo nei suoi confronti (a parte premi e riconoscimenti all'inizio della sua carriera): a distanza di tanti anni suona perciò molto amaro il trafiletto conclusivo del suo libro: *sono fiducioso che questo lavoro non sia troppo presto, come dicono in Australia, condemned to be pigeon-holed (condannato a una buca da piccione) ...*

*Graphic designer, illustratore e autore di film d'animazione

Sono fiducioso che questo lavoro non sia troppo presto, come dicono in Australia, condemned to be pigeon-holed ...