

## La strada come spazio collettivo della città

UGO ROSSI<sup>1</sup>

*Chi non può entrare a far parte di una comunità o chi  
non ha bisogno di nulla, bastando a se stesso, non è  
parte di una città, ma o una belva o un dio.*

Aristotele

**Abstract:** La crisi dello spazio pubblico nella città ‘moderna’ ha una storia ‘antica’. Tale crisi è connaturata al procedimento stesso di trasformazione della città e alla prassi del progetto della città moderna, che di fatto non costruisce alcuno spazio pubblico all’esterno degli edifici. Poco o nulla viene elaborato per produrre spazi collettivi che possano essere comparati, anche lontanamente, all’antica Agorà.

Nella storia recente, l’abitazione continua a essere il principale oggetto di trasformazione e sperimentazione, mentre ancora poche sono le riflessioni sullo spazio esterno come strumento di organizzazione della vita sociale.

Tra le numerose ricerche poche si occupano, come quella che Rudofsky svilupperà negli ‘anni americani’, sulla potenziale influenza che lo spazio aperto può avere sul piano organizzativo, così come sulle relazioni che può generare.

Ciò che accomuna la serie di mostre presentate e curate da Rudofsky al MoMA di New York è la proposizione della strada come luogo collettivo. L’opera, la ricerca, le mostre di Rudofsky anticipano il disagio del panorama urbano contemporaneo, che esclude la vita all’esterno degli edifici, dando avvio a un processo in cui, paradossalmente, l’architettura della città contemporanea tende sempre più a essere una faccenda privata, che appartiene al committente e all’architetto, non più responsabile verso tutti. Rudofsky presentando un vasto repertorio di luoghi collettivi come strade, percorsi coperti, logge, scalinate, organizza un catalogo di possibilità e dimostra quanto e come questi elementi di costruzione della città possano avere un ruolo fondamentale per lo spazio pubblico.

**Keywords:** portici, Bernard Rudofsky, *Charte d’Atène*, CIAM, *Community*, Jane Jacobs, *Privacy*, Serge Chermayeff, *Streets*.

L’entrata in crisi dello spazio pubblico nella città ‘moderna’ ha una storia ‘antica’. Tale crisi è connaturata al procedimento stesso di trasformazione della città e alla prassi del progetto della città moderna, che di fatto non costruisce spazio pubblico all’esterno degli edifici. I

1. Ugo Rossi, Dipartimento di Culture del Progetto, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, email: urossi@iuav.it

progetti per le piazze parigine, volute da Napoleone III, appartengono all'*Ancient Régime*, al passato della città pre-moderna.

La città nel suo 'farsi' (Reps, 1965), sul finire del XIX secolo, ha operato per la soluzione dei propri problemi, utilizzando meccanismi puramente distributivi, per la razionalizzazione del flusso stradale, e quantitativi, per l'edificazione di uffici, abitazioni, aree industriali. Considerando il caso americano, dove di fatto la città è quasi interamente di nuova fondazione, essa si è costruita sulla base dell'edificio rappresentativo di una società capitalista – il grattacielo – dove lo spazio pubblico – non produttivo – viene eluso. Non è un caso che nella griglia della strada, che dava forma alla città stessa, lo spazio edificabile fosse quasi completamente saturato dagli edifici privati e l'unico spazio collettivo fosse quello interno agli edifici stessi – la Hall o il Foyer – che spesso si trasformava in centro commerciale; da qui la predilezione per i Grandi Magazzini e in Europa per i *Passage* (Benjamin, 1982) – unica possibilità per passeggiare evitando la strada, divenuta ormai corsia preferenziale di traffico e pericolo.

Nel periodo di modernizzazione e 'progresso' dei movimenti modernisti le questioni al centro del dibattito sono ancora quelle dell'abitare, della pianificazione e dell'organizzazione dello sviluppo della città. Tra le molte soluzioni proposte nella storia del fenomeno, quelle che permangono fino a oggi, derivano da un lato dall'eredità ottocentesca delle normative igienico-sanitarie e di ordine pubblico e dall'altro dagli esiti dei CIAM svoltisi tra le due guerre<sup>2</sup>. Al CIAM II di Francoforte (1929) si discute sull'*Existenzminimum*, al CIAM III di Bruxelles (1930) su "case alte, medie o basse?" (Gropius, 1931); le regole definite dal CIAM IV di Atene (1933), lo *Zoning* e la matrice Alloggio-Tempo libero-Lavoro-Viabilità della *Charte d'Athènes* (Le Corbusier, 1943), governano gli indirizzi della costruzione della città.

Non si esagera affermando che le soluzioni fissate dai CIAM, si sono tanto consolidate e diffuse che le pratiche vigenti, ovunque, ancora oggi, ne riflettono le indicazioni e ne derivano gli standard.

2. Innegabile è anche l'influsso al processo di trasformazione urbana delle teorie utopistiche come il Falansterio o la Città Giardino - sebbene nascano dalla fuga e dalla negazione della città; di fatto gli esiti di queste alternative non sono differenti da quelli dei CIAM; entrambe costruiscono una città di edifici, collettivi e unifamiliari, isolati nel verde. Cfr. con Jacobs (1961).

La diffusione e condivisione di questa prassi non è esente, fin dalle origini, di contestazioni e, soprattutto dopo il secondo conflitto mondiale, l'esigenza di cambiare modalità emerge con forza. Nel 1959 il sovversivo *Team X* dichiara al CIAM XI di Otterlo la fine del moderno come sviluppo meccanicistico industriale e focalizzato sul concetto di uomo standard, opponendosi all'architettura codificata dai CIAM tra le due guerre. Ribellandosi alla civiltà occidentale che non è stata in grado di trarre dalla meccanizzazione e dal progresso quella felicità di cui sarebbe dovuta essere dispensatrice, per rinnovare e riscattare l'Occidente e rispondere alle istanze di comfort e di comunità, il *Team X* produce ricerche su civiltà primitive e su esempi di architettura informale, come quelle di Aldo van Eyck sulla *Casbah Organisée* e sui *Dogon* (Eyck, 1959; 1960), sull'aggregazione abitativa del *Cluster* (Smithson, 1957) e del *Mat Building* (Smithson, 1974), e ancora il *Nid D'Abeille* del gruppo ATBAT di Georges Candilis, Shadrach Woods e Vladimir Bodianski (Candilis, 1954) e il *Terraced Crescent Housing* del 1956 di Peter e Alison Smithson.

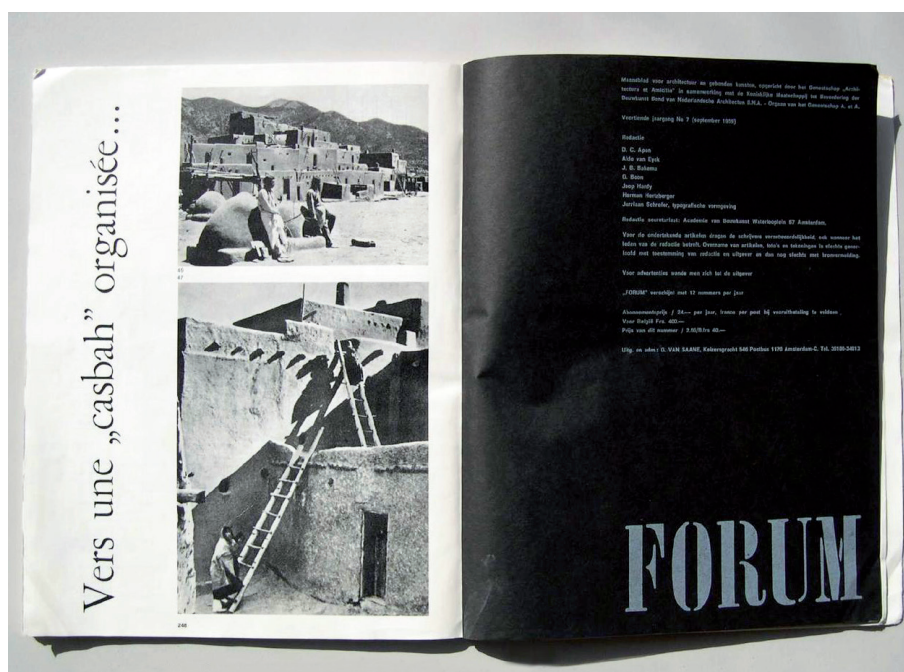
Si tratta di proposte sperimentali, talvolta inadeguate o incapaci di imporsi come nuovi dispositivi per combattere l'inerzia degli strumenti vigenti, ma soprattutto ancora indirizzate unicamente all'edificio, seppure contemplando un'idea 'dilatata' di ambiente urbano. Poco o nulla viene elaborato per produrre spazi collettivi che possano essere comparati, anche lontanamente, all'antica agorà.

Le idee urbane della *Charte d'Athènes*, ovvero di Le Corbusier, sono tutt'oggi operative, anche se come ha notato Jane Jacobs (Jacobs, 1958, 1960) esse in realtà non costruiscono la città, piuttosto ne realizzano una alternativa. Nei fatti, secondo la Jacobs, Le Corbusier elaborò una città costituita essenzialmente da grattacieli in un parco, la *Ville Radieuse*. Come Le Corbusier stesso descrive:

«Immaginiamo di entrare nella città attraverso il Grande Parco [...]. La nostra veloce automobile imbocca l'apposita corsia sopraelevata riservata agli autoveicoli, che corre tra i maestosi grattacieli: man mano che ci avviciniamo, si vedono susseguirsi sullo sfondo del cielo le loro ventiquattro sagome uguali; a destra e a sinistra lungo i margini delle singole zone, ecco gli edifici pubblici e amministrativi e infine i musei



Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Paris 1943, Copertina.



Aldo van Eyck, *Vers Une Casbah organisée*, *Forum* 1959, pagine 248-249.

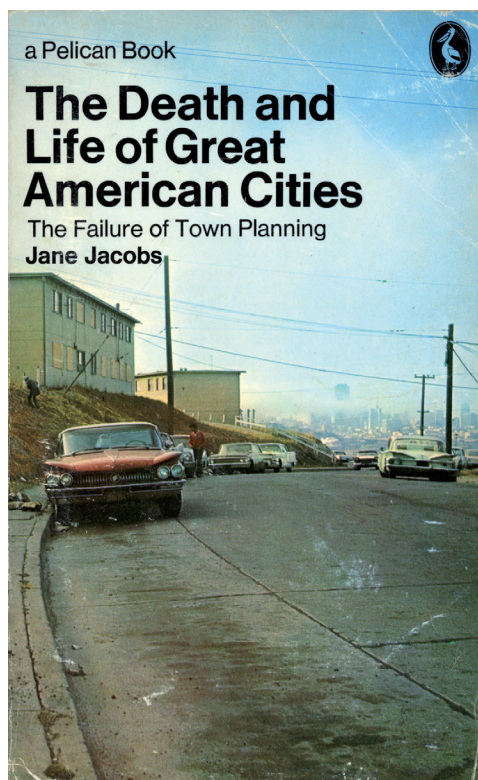
e gli edifici universitari. L'intera città è un parco (Le Corbusier, 1923)».

La Jacobs, 'critica' la pratica dei parametri di questa metodologia di progettazione urbana e contesta gli esiti della pianificazione dello *Zoning* che produce edifici isolati inseriti in spazi vuoti: "che avranno tutte le caratteristiche di un ben curato, dignitoso cimitero urbano [...] in una maestosa solitudine" (Jacobs, 1958, p. 157), contrapponendo a essi la strada di quartiere e le pratiche di vicinato come strumento sociale capace di influire sull'habitat umano<sup>3</sup>.

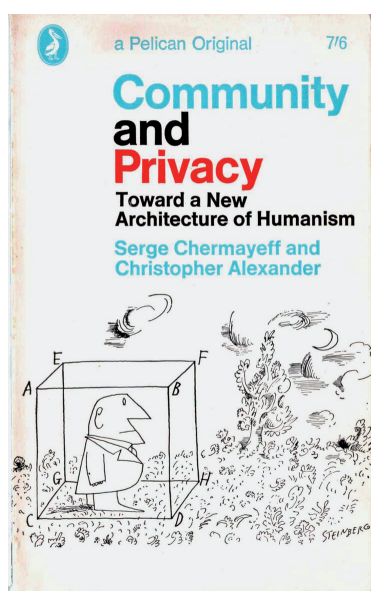
Nei primi anni Sessanta, negli Stati Uniti, la strada diviene un tema centrale di interesse e di studio. Dalle attività di ricerca e di collaborazione fra il Massachusetts Institute of Technology (MIT) e la Harvard University, focalizzate sullo studio dei problemi urbani, nasce l'Institute for Architecture and Urban Studies (IAUSP), istituzione che nella collana *Joint Center for Urban Studies*, pubblicherà alcuni importanti testi dedicati alla strada e alla città: *The Image of the city* e *The View from the Road* di Kevin Lynch (1961; 1964), *Community and privacy. Toward a new architecture of humanism* di Serge Chermayeff e Christopher Alexander (1964) e *On Streets* a cura di Stanford Anderson (1978). In *The View from the Road* Lynch analizza la strada come esperienza visiva per indagare la congruenza tra forma, funzione e immagine. L'antologico *On Street* raccoglie gli esiti degli studi, avviati nel 1970 da un gruppo eterogeneo di ricercatori<sup>4</sup>, che esaminano il tema della strada negli aspetti semantici, strutturali, storici, sociali e la interpretano come una questione di spazio pubblico nella città contemporanea piuttosto che di flussi e di traffico (Anderson, 1978, p. 5). *On Street* "afferma la necessità di risposte architettoniche adeguate per eguagliare quanto compiuto nel passato" (Simmons, 1981). A loro volta Serge Chermayeff e Christopher Alexander indagano le relazioni tra struttura fisica della città e sua influenza sugli abitanti, con l'obiettivo di costruire una ecologia dell'uomo attraverso l'individuazione degli

3. Dal 1952 al 1962 la Jacobs lavora per *Architectural Forum*; in questi anni sviluppò la propria critica per i progetti di *Urban Renewal*, che la porteranno a scrivere *The Death and Life of Great American Cities* (Jacobs, 1961).

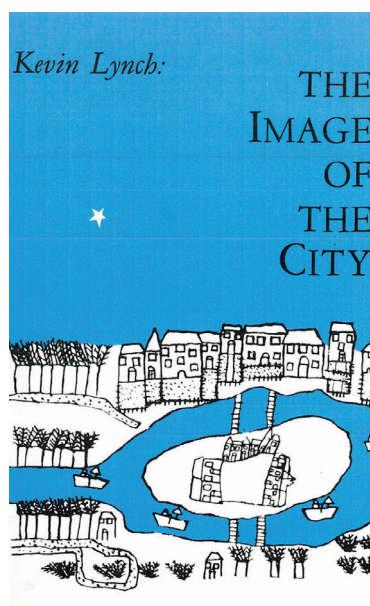
4. Scritti di: D. Agrest, S. Anderson, V. Caliandro, T. Czarnowski, P. Eisenmann, W. Ellis, K. Frampton, R. Guttman, G. Levitas, J. Mangel, V. Moore, J. Rykwert, T. Schumacher, A. Vidler, G. Winkel, P. Wolf.



Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961, Copertina.



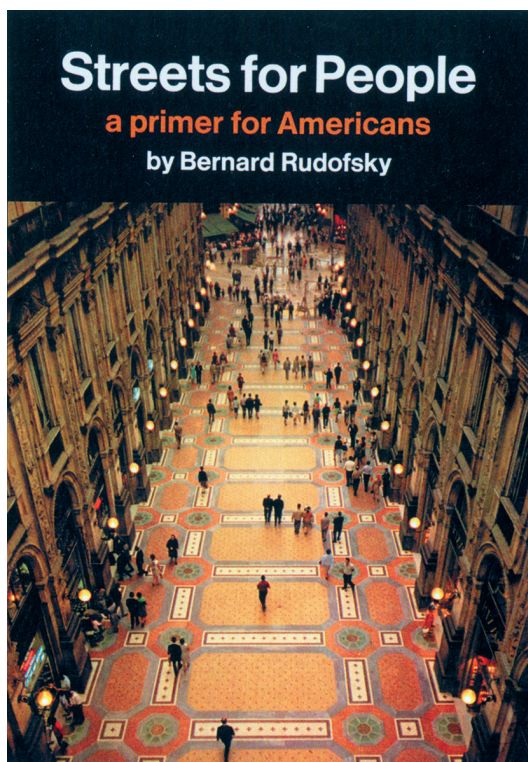
Serge Chermayeff & Christopher Alexander, *Community and privacy. Toward a new architecture of humanism*, New York, 1964, Copertina.



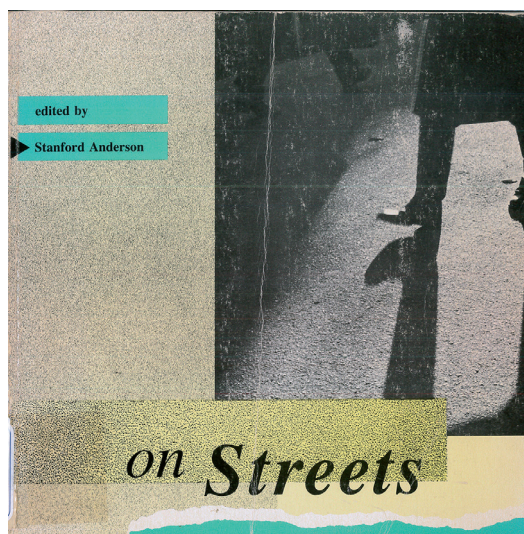
Kevin Lynch, *The Image of the City*, Cambridge 1960, Copertina.

Ugo Rossi

La strada come spazio collettivo della città



*Bernard Rudofsky, Streets for People, New York 1969, Copertina.*



*Stanford Anderson, On Streets, Cambridge-London, 1978, Copertina.*

elementi che costituiscono la città contemporanea in relazione alle esigenze dell'individuo.

L'architetto, curatore e saggista austriaco Bernard Rudofsky<sup>5</sup> nella recensione del libro di Chermajeff e Alexander, pubblicata su *Domus* (Rudofsky, 1964a), mette in luce la proposta presentata dagli autori, di una diversa possibile forma di analisi dell'abitare, capace di sviluppare una architettura a misura umana, i cui punti nodali sono la *privacy* dell'abitazione e la distinzione tra spazio pubblico e privato, dove la strada, riferita unicamente all'automobile e non intesa come spazio di relazione, rappresenta il nemico principale. Gli autori sostengono che solo ristabilendo le condizioni per praticare la *privacy* sarà possibile risanare il mondo della cultura di massa, così indicano come abitazione urbana ideale, per la salvezza delle masse americane, la casa a patio. A questo tipo di casa Rudofsky, fin dagli anni Trenta, dedica progetti e studi appassionati. Opponendosi all'idea di 'macchina per abitare' e al riduzionismo meccanicistico forma-funzione, propone la casa come giardino recintato – individuando nello spazio aperto un elemento dell'architettura – dichiarando che “Non ci vuole un nuovo modo di costruire, ci vuole un nuovo modo di vivere” (Rudofsky, 1938). Ma alle puntuali soluzioni progettuali della casa singola e dell'alloggio collettivo – che non hanno determinato una effettiva modifica dei processi di pianificazione e, tanto meno, non hanno alterato le questioni sociali dell'abitare, se non marginalmente – non ne consegue un ragionamento sulla necessità della città di essere complessivamente uno spazio collettivo e sociale. Nella storia recente, l'abitazione continua a essere il principale oggetto di trasformazione e sperimentazione, mentre ancora poche sono le riflessioni sullo spazio esterno come strumento di organizzazione della vita sociale.

Tra le numerose ricerche poche si occupano, come quella che Rudofsky svilupperà negli 'anni americani', della potenziale influenza

5. Bernard Rudofsky, nato nel 1905 a Zauchtl, attuale Repubblica Ceca, nel 1906 si trasferisce a Vienna dove compie gli studi. Si diploma nel 1928 presso la Technische Hochschule. Nel 1931 consegue dottorato di ricerca sulle case con volta a botte delle Isole Cicladi. Negli anni di formazione compie molti viaggi in Europa e in Medio Oriente, nel 1932 si stabilisce in Italia dove lavora con Luigi Cosenza, con cui costruisce la casa Oro a Posillipo e collabora con Gio Ponti alla redazione di *Domus* e ad alcuni progetti per alberghi. Nel 1938 a causa dell'annessione dell'Austria al Terzo *Reich*, fugge dall'Europa e ripara in Argentina e Brasile. Nel 1941 dopo la premiazione di un concorso promosso dal MoMA si reca a New York, dove si stabilirà.

che lo spazio aperto può avere sul piano organizzativo, così come delle relazioni che può generare. Rudofsky afferma, in particolar modo nelle mostre proposte e allestite al Museum of Modern Art di New York (MoMA), che ciò che sta all'esterno degli edifici è il vero, unico spazio collettivo. Superando le puntuali soluzioni abitative quindi, la 'strada' può rappresentare l'opportunità per sperimentare una diversa prassi per la definizione dell'abitare e della città. Nello stabilire un rapporto tra abitazione e città si può ripartire dalla strada come propulsore della collettività, concentrandosi sugli effetti reali del progetto e non su inadeguati indici astratti.

Ciò che accomuna la serie di mostre presentate e curate da Rudofsky al MoMA di New York è la proposizione della strada come luogo collettivo, "la vera utopia di una strada per il pedone" (Drexler & Rudofsky, 1961). Il programma originario comprende *Roads*, inizialmente chiamata *The Road as a Work of Art* (1961), *Stairs* (1963), *Architecture Without Architects* (1964b) e *Streets, Arcades and Galleries*, (1967), che sarà poi annullata. Queste mostre sono parte di un progetto ampio e articolato che ha l'obiettivo di proporre in alternativa alla consueta interpretazione della strada come luogo di transito, un'idea di strada come luogo collettivo, dove "l'automobile non è considerata la madre spirituale" (Drexler & Rudofsky, 1961).

Il concetto di un esterno da abitare è presente già nei primi progetti di Rudofsky, sviluppati negli anni Trenta, dove il patio e il giardino non solo sono ambienti adatti all'abitare e oggetto di uso quotidiano quanto gli spazi interni della casa, ma piuttosto essi stessi sono la casa. I riferimenti ideali sono le case a corte, per Rudofsky solo in un *hortus conclusus*, è possibile godere il contatto con gli elementi naturali – il sole, l'aria, l'acqua, la vegetazione – e rimanere in un luogo privato. Il suo disinteresse per l'edificio isolato e la casa come opera d'arte, discende dalla lezione di Adolf Loos: l'architettura non è come l'arte, "responsabile verso nessuno" – faccenda privata, che appartiene al committente e all'architetto – "ma responsabile verso tutti" (Loos, 1931, p. 101).

Analogamente quando Rudofsky si confronta con la dimensione metropolitana, seleziona strategicamente gli elementi architettonici che contribuiscono a realizzare l'utopia di una strada da abitare. Se in

*Roads* mostra strade sopraelevate, autostrade, svincoli, edifici-strada, strade-edificio, per rivelare l'impatto di queste strutture sulla città, nella mostra *Stairs* indica – come possibili fattori di appropriazione sociale e costruzione degli spazi della città e della strada – scale e rampe intesi come elementi della progettazione nella loro accezione più complessa:

«Le scale, [...] non servono solo a salire. Ancora oggi gli anfiteatri dell'antichità e le vaste scalinate del Vecchio Mondo sono luoghi di raduno ideali [...]. Queste non sono accessorie agli edifici, ma una sorta di ingrediente germinativo, il lievito, per così dire, dell'impasto architettonico» (Rudofsky, 1964c, p. 79).

Con *Architecture Without Architects* (AWA) Rudofsky si propone di estendere i confini della conoscenza e dell'interesse del mondo dell'architettura, evidenziando come sia più vasto di quello tradizionalmente conosciuto, studiato e considerato dagli storici e dagli stessi architetti e afferma anche che alcune delle migliori architetture sono prodotte da 'costruttori' ignoranti, senza alcuna istruzione e fondamento teorico. Rudofsky non esita a considerare questi esempi per mostrare al pubblico, e agli architetti, quanto sia vasta e aperta la lezione dei costruttori non istruiti:

«a noi [architetti professionisti] semplicemente non viene mai in mente di costruire strade che siano oasi piuttosto che deserti. Nei paesi in cui la funzione della strada non si è ancora degradata in quella di autostrada o di area di parcheggio, una quantità di accorgimenti la rendono idonea all'uomo» (Rudofsky, 1964b).

Gli accorgimenti di cui parla Rudofsky sono l'argomento di *Streets, Arcades and Galleries*. Benché annullata, i temi e il materiale di ricerca per la preparazione della mostra confluiscono nel libro *Streets for People*, "dedicato al pedone ignoto" (Rudofsky, 1969a, p. V), che è compendio, approfondimento ed epilogo delle mostre *Roads*, *Stairs*, *AWA*.

In *Streets for People* Rudofsky affronta le differenze tra la strada della città europea e quella statunitense, quest'ultima progettata per

massimizzare il profitto privato, con scarsa attenzione allo spazio pubblico, a cui spesso si destinano gli spazi residuali tra i lotti non edificati. Il suo interesse è indirizzato:

«all'esterno grandioso, alla strada pedonale e alla gente che vi s'incontra. È un tema esotico, a dir poco, che sinora ha suscitato ben scarso interesse in un paese come gli Stati Uniti, dove le strade sono soprattutto destinate ai veicoli» (Rudofsky, 1969a, p.1).

Nel libro Rudofsky riecheggia la lezione appresa in gioventù, durante i viaggi attraverso le città e i piccoli paesi dell'Italia. Le parole scritte nel 1939 da Edwin Cerio, autore che Rudofsky (1934) definisce "ricercatore nel campo dell'architettura e poeta", confermano l'influenza del periodo trascorso a Capri:

«La piazza di Capri [era] solo il salotto degli isolani [...] dopo la messa delle otto, la Piazza prendeva il suo vero aspetto di centro del paese [...] e vi cominciavano a fervere tutte le attività cittadine. Le fazioni prendevano posizione [chi al] *Caffè dei Due Mondi* [...] chi al *Vermouth di Torino* [...], i meno abbienti si riunivano attorno alla 'Pietra del Paese', e la bassa plebe occupava la gradinata della chiesa. Così la rappresentanza di tutto il popolo si trovava raccolta in Piazza, come a pubblico parlamento d'una repubblica ideale» (Cerio, 1939).

Il disagio determinato dalle strade moderne emerge dal confronto con il comfort delle strade e dei portici di Bologna, della via degli Asini di Brisighella, della galleria Vittorio Emanuele a Milano, del *Suq* nord africano che i viaggiatori hanno descritto come impenetrabile, enigmatico e totalmente estraneo, ma "anche i visitatori senza guida, tuttavia, possono trovarli eminentemente penetrabili e meno enigmatici dei supermercati" (Rudofsky, 1969b, p. 84).

Rudofsky, descrivendo gli elementi che costruiscono la strada – portici, scale, strade coperte, tende, fontane – costruisce un atlante di riferimento e imposta il libro per contrasti, in una sorta di analisi comparata tra ciò che condivide e ciò che stigmatizza. La tensione critica è ben delineata nella recensione di John Maas (1969):

«Il lettore viene [...] introdotto in un nuovo mondo di piaceri urbani in una dozzina di paesi [...]. C'è il piacere del camminare sotto i portici, di passeggiare sui bastioni, di salire e scendere rampe di scale, di raccogliersi presso la fontana [...]. Per gli italiani, la strada è [...] ancora la scena della processione religiosa, [...] del mercato di mattina, del venditore ambulante. Alcune di queste esperienze non sono mai state usuali negli Stati Uniti, e la maggior parte di queste sono scomparse dalle nostre strade cittadine. La parata del *Thanksgiving* commercializzato è una delle poche che sopravvivono».

L'opera, la ricerca, le mostre di Rudofsky anticipano il disagio del panorama urbano contemporaneo, che esclude la vita all'esterno degli edifici, dando avvio a un processo in cui, paradossalmente, l'architettura della città contemporanea tende sempre più a essere una faccenda privata, che appartiene al committente e all'architetto, non più responsabile verso tutti. Rudofsky presentando un vasto repertorio di luoghi collettivi come strade, percorsi coperti, logge, scalinate, organizza un catalogo di possibilità e dimostra quanto e come questi elementi di costruzione della città possano avere un ruolo fondamentale per lo spazio pubblico.

Probabilmente questo punto di partenza è oggi seriamente compromesso, ma potrebbe ancora rappresentare un utile strumento per affrontare operativamente quei luoghi che solitamente non vengono considerati come temi per il progetto dello spazio pubblico. Una lezione operativa per poter procedere e costruire luoghi della città, che non siano riferiti unicamente ai grandiosi edifici isolati, che bastano a loro stessi, ma anche agli spazi per la comunità, di cui la città dovrebbe essere il fine.

#### *Bibliografia*

ANDERSON 1978

Stanford Anderson (editor), *On Streets*, MIT Press, 1978

BENJAMIN 1982

Walter Benjamin, *Das Passagenwerk, Gesammelte Schriften*, Suhrkamp Verlag, 1982

CANDILIS 1954

Georges Candilis, *L'esprit du plan de masse de l'habitat*, l'Architecture d'Aujourd'hui, 57, 1-7, 1954

CERIO 1939

Edwin Cerio (1939, aprile, 9). *La Piazza*, Il Belvedere, Capri, 1939

CHERMAYEFF, ALEXANDER 1964

Serge Chermayeff, Christopher Alexander, *Community and Privacy. Toward a New Architecture of Humanism*, NY: Doubleday 1964

DREXLER, RUDOLFSKY 1961

Arthur Drexler, Bernard Rudofsky, *MoMA Press Release* n. 91, 1961

ENGELS 1872

Engels, Friedrich, *Zur Wohnungsfrage*, Der Volksstaat, p. 51-53; p. 103-104, 1872

EYCK 1959

Aldo van Eyck, *Vers Une Casbah organisée*, Forum n.248, 1959

EYCK 1961

Eyck, Aldo van, *Architecture of Dogon*, Forum, n. 116-121, 1961

GROPIUS 1931

Walter Gropius, *Flach, mittel oder hochbau?*, Das Neue Frankfurt, 2, 22-34, 1931

HALL 1966

Peter Hall, *The World Cities*, Weidenfeld and Nicolson, 1966

JACOBS 1958

Jane Jacobs, *Downtown is for People*. In W. H. Whyte (ed.), *The Exploding Metropolis* (pp. 157-181), NY: Doubleday, 1958

JACOBS 1961

Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, NY: Vintage Books, 1961

LE CORBUSIER 1923

Le Corbusier, *Vers une architecture*, Les edition P. Crés, 1923

LE CORBUSIER 1943

Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Editions de Minuit, 1943

LOOS 1931

Adolf Loos, *Trotzdem: 1900-1930*, Brenner, 1931

LYNCH 1960

Kevin Lynch, *The Image of the City*, MIT Press, 1960

L'ADC L'architettura delle città. The Journal of the Scientific Society Ludovico Quaroni, n. 10/2017

LYNCH 1964

Kevin Lynch, *The View from the Road*, MIT Press, 1964

MAAS 1969

John Maas, *Review: Streets for People*, The Saturday Review n.29, 1969

REPS 1965

John William Reps, *Town Planning in Frontier America*, Princeton University Press, 1965

RUDOFISKY 1934

Bernard Rudofsky, *Capresisches, Anacapresisches, Monatshefte für Baukunst und Städtebau*, XVII, Heft 1, Bauwelt-Verlag, 1934

RUDOFISKY 1938

Bernard Rudofsky, *Non ci vuole un nuovo modo di costruire ci vuole un nuovo modo di vivere*, Domus n.123, p. 6-15, 1938

RUDOFISKY 1964a

Bernard Rudofsky, *Serge Chermayeff: i mali, i pericoli e la possibile salvezza, del moderno abitare urbano*, Domus n. 410, p. 45-46, 1964

RUDOFISKY 1964b

Rudofsky Bernard, *Architecture Without Architects*, NY: MoMA, 1964

RUDOFISKY 1964c

Bernard Rudofsky, *Praise of Stair*, Horizon n. 4, p. 79-87, 1964

RUDOFISKY 1969

Bernard Rudofsky, *Streets for People*, NY: Garden City, 1969

RUDOFISKY 1969

Bernard Rudofsky, *Covered Streets?*, Horizon n. 4, p. 79-87, 1969

RUDOFISKY 1977

Bernard Rudofsky, *The Prodigious Builders*, Harcourt Brace, 1977

SIMMONS 1981

Gordon Simmons, *Review, On Streets*. Chicago Journal n. 4, p. 356, 1981

SMITHSON 1974

Alison Smithson, *How to recognise and read Mat-Building*, Architectural Design n. 573, 1974

SMITHSON, SMITHSON 1957

Alison Smithson & Peter Smithson, *Cluster City: A New Shape for the Community*, The Architectural Review n. 730, p. 333-336, 1957