

On the road

La scelta di dedicare una mostra all'asfalto è in realtà meno bizzarra di quanto potrebbe apparire a prima vista. Intitolata *Asfalto: il carattere della città* l'esposizione che apre alla Triennale di Milano martedì 4 marzo è un'occasione preziosa per leggere in trasversale le trasformazioni della città, scoprire attraverso l'evoluzione di questo materiale dimenticato i cambiamenti

nella vita quotidiana delle persone, avvenuti più o meno contemporaneamente in tutto il mondo. Tra tutti i materiali (mattoni, acciaio, vetro ecc.) l'asfalto è il più trascurato, eppure nel momento in cui ci si avvicina a questo capitolo della cultura materiale, si comprende quanto l'evoluzione economica e sociale sia intrinsecamente legata al suo impiego. La mostra, organizzata nell'ambito della XX Esposizione Internazionale

dedicata alla «Memoria e il futuro», curata da Mirko Zardini con la collaborazione, tra gli altri, di Giovanna Borasi e Giovanni Chiaramonte, è allestita da Baciocchi Associati con la grafica originale di Massimo Pitis. Rimane aperta fino al 27 luglio tutti i giorni dalle 10.30 fino alle 20.30 escluso il lunedì. Catalogo Electa Mondadori. Biglietteria tel: 02-72434208. Per ulteriori informazioni: 02/724341



A sinistra, Utrecht, Jaarbeurs Plein, la pavimentazione in asfalto progettata per permettere all'acqua di scorrere senza penetrare nel terreno. A destra, Zaha Hadid, parcheggio, Strasburgo 1992-2002. Le linee bianche sull'asfalto costituiscono una specie di campo magnetico per le auto; ultima a destra Topoteki, Esposizione floreale, Eberswalde, 2000-2002. Un'area industriale è stata trasformata in un parco di 17 ettari. La superficie di asfalto colorato di 1200 metri quadrati è collocata tra i giardini (foto Hans Joosten)



Metamorfosi dell'asfalto marchio della modernità

di Anna Detheridge

Nella località alsaziana di Pechelbronn gli olii galleggianti sulle acque che si trovavano in natura venivano raccolti e utilizzati da secoli; nella zona del Basso Reno si commercializzava «il grasso minerale» per impermeabilizzare le superfici. Ai primi dell'Ottocento il mastice bituminoso veniva utilizzato anche per calatafare le navi. Bitumi e catrami bolliti venivano mescolati alla pietra calcarea e venduti sotto forma di pani di oltre 30 chili l'uno. L'epoca del petrolio era già cominciata, e non è certo un caso se al processo di industrializzazione si accompagnavano contemporaneamente le prime coperture delle strade con asfalti neri e l'illuminazione notturna delle città grazie ai lampioni illuminati dal gas ottenuto dai residui del carbone. A metà dell'Ottocento siamo già nell'era degli alti forni, dei cantieri navali, degli ingranaggi della meccanica.

La mostra alla Triennale di Milano e soprattutto il ricco catalogo dedicati all'Asfalto, curati da Mirko Zardini con un folto gruppo di studiosi quali lo storico sociale Clay McShane, Kurt Forster, storico dell'architettura di Zurigo, André Guillemme, Direttore del Cnam di Parigi, Bernardo Secchi dello IUAV di Venezia, danno conto della fortuna di un materiale che forse più di ogni altro ha caratterizzato lo sviluppo della società industriale, un elemento costantemente sotto gli occhi di tutti, così onnipotente da diventare invisibile. Un percorso trasversale che nei suoi meandri tra cultura materiale e storia sociale permette di gettare un colpo d'occhio su tante realtà: gli sviluppi di una tecnologia in relazione ad altri processi di industrializzazione; uno spaccato sulla perenne guerra alla polvere e le scomodità del viaggiare



Gabi Kiefer e Topoteki, Flamingstrasse, Berlino 1997-98. Parcheggi e automobili sono generalmente percepiti in maniera negativa. Concepire il parcheggio come un luogo integrato con altre attività, per esempio con i giochi dei bambini, significa introdurre un approccio positivo utilizzando tutto ciò che la strada può offrirci; movimento, segnaletica, codici e colori.

tra le buche e il fango; il ruolo dell'asfalto nella viabilità come nell'edilizia, e non ultimo l'importanza simbolica dei suoi elementi caratterizzanti.

E se il successo dell'asfalto è dovuto soprattutto alla sua resistenza nei confronti dell'acqua, delle condizioni atmosferiche e della durata, i suoi impieghi sono stati molteplici. Materiale metamorfico dalle caratteristiche forti, in pochi anni ricopre e inghiottisce città e territori in tutto il mondo. Nell'edilizia ha avuto im-

pieghi meno visibili, ma non meno invasivi quali l'impermeabilizzazione dei tetti, la protezione di pareti e pavimenti contro l'umidità, e persino in sostituzione di altri materiali più nobili, corrompendo forme della tradizione architettonica dalla vecchia log cabin americana alla copertura delle cupole mediterranee.

A differenza degli altri materiali quali il ferro, l'acciaio, il vetro che hanno caratterizzato i vari stadi di evoluzione urbana nell'epoca moderna, i nastri neri di materiale bituminoso che tagliano come lame il paesaggio che attraversano, senza mai integrarsi, sono stati infinitamente più insidiosi. Le strade abbattano le montagne, s'insinuano nei territori alterando gli equilibri, segnalando la presenza dell'uomo finalizzato al raggiungimento di una meta. È curioso notare che nell'Italia dei primi anni del Regno una legge del 1865 del neonato stato italiano vieta che tra due centri già collegati per ferrovia possano esserci strade di prima classe (cioè statali).

Secondo Jeffrey T. Schnapp, nella Parigi del XIX secolo le strade raddrizzate e pavimentate da Luigi Napoleone erano percepite come distese di tappeti magici dai loro primi visitatori, percorsi vellutati che procuravano un piacere fisico. Nelle parole di Zola, ogni boulevard diventava come l'estensione del corridoio del proprio albergo, un paradiso artificiale che offriva piaceri puliti, ristoranti, bar, locali frequentati da folle interminabili, consumabili con rapidità. Sull'asfalto grigio passeggiavano flâneurs instancabili mentre galoppavano piaceri e amori facili.

Nell'immaginario contemporaneo il senso eternamente vago del desiderio è rovesciato. Lo charme del romantico viottolo di campagna da tenere a tutti i costi sterrato, in ghiaio, senza asfalto, la vinca sui piaceri evaporati della città. E per gli inguaribili appassionati di velocità, le pubblicità delle auto conducono sempre fuori città su piste deserte verso il rag-

Le auto in cifre

«**N**egli Stati Uniti dove circolano 214 milioni di veicoli a motore esistono 6,3 milioni di chilometri di strade asfaltate, una lunghezza sufficiente a fare il giro della Terra all'Equatore 157 volte. Oltre alle strade, le automobili hanno bisogno di parcheggi. Immaginate un parcheggio per 214 milioni di automobili e camion. Se è troppo difficile, cercate di visualizzare un parcheggio per mille vetture e moltiplicatelo nella vostra mente per 214.000. Comunque decidiate di visualizzarle, le aree destinate ai parcheggi negli Stati Uniti coprono una superficie stimata di 16 milioni di ettari, non molto distante dai 21 milioni di ettari coltivati a grano dagli agricoltori statunitensi l'anno scorso».

giungimento di mete e paesaggi isolati quanto altolocati.

La dimensione rapace e pericolosa dell'asfalto come metafora della modernità viene calcata soprattutto nel cinema come dimostra Ezio Alberione, dal film noir in poi: la metropoli come luogo di perdizione dove l'asfalto bagnato di notte lancia bagliori minacciosi, illumina vite vissute sul filo del rasoio tra legalità e illegalità, tra sopravvivenza e morte.

Ma l'aspetto più innovativo della ricerca è forse nella formula: quella di affiancare i saggi con immagini e fuori testo sulla contemporaneità. Il tentativo di gruppi di artisti ed architetti come West 8 o Gabi Kiefer di recuperare e riqualificare i valori dell'asfalto come materiale legittimo della città e della memoria, di venire a patti con un potenziale creativo proprio, una sua bellezza da sfruttare accettandola per ciò che è: parte della nostra storia recente non da rimuovere, ma da utilizzare mettendolo finalmente sotto i piedi.



MAGISTRETTI A GENOVA

Idee per il grande numero

di Alberto Bassi

Nel breve volgere di qualche mese, fra la fine dello scorso anno e l'inizio del nuovo, si sono aperte diverse mostre dedicate a maestri dell'architettura e del design italiano: Luigi Caccia Dominioni a Verona, Gio Ponti a Milano (arrivata da Londra) e Vico Magistretti a Genova. Contemporaneità e futuro prossimo del progetto — ma anche di industria, società e consumi — appaiono poco decifrabili e rassicuranti ed ecco allora il rinnovato, peraltro meritorio, interesse per protagonisti "storici". Negli spazi del loggiato e dell'appartamento del Doge di palazzo Ducale a Genova è stata allestita la mostra Vico Magistretti. Il design dagli anni Cinquanta a oggi, curata da Alessandra Burigana, promossa da Comune e Fondazione Schiffrini. Su pedane quadrate bianche sono disposti una settantina di oggetti disegnati nel corso di mezzo secolo dall'architetto, classe 1920, la maggior parte dei quali ancora oggi in produzione: dalle lampade Eclisse e Atollo, ai divani Maralunga o Sindbad, alle sedie Carimate, Selene, Silver o Maui, al letto Nathalie, realizzati dalle maggiori industrie italiane, come Cassina, Artemide, Kartell, O-luce, Fontana Arte, De Padova, Schiffrini, Flou. Risultato non di una riflessione teorica o ideologica quanto di una pratica progettuale razionale e logica, di un equilibrio fra tensione verso la modernità e dialogo con la memoria. I suoi prodotti hanno contribuito in modo decisivo a costruire — ha scritto Vanni Pasca — «una casa italiana moderna, essenziale, ma comoda e acco-

gliente». Per Magistretti il compito del designer è sviluppare e mostrare l'idea, attraverso una serie di schizzi preliminari, anche se a volte sono persino sufficienti solo le parole: «l'Italian design è concettualità pura», ha infatti sostenuto. I disegni esecutivi e gli oggetti fisici nasceranno poi dalla collaborazione, dal confronto e dialogo con le competenze interne alle aziende. Un metodo questo — messo oggi in discussione da globalizzazione del mercato, anche dei designer, delocalizzazione produttiva, terziario, prevalere di logiche finanziarie non sempre avvertite sul prodotto, e così via — che è stato tuttavia peculiare e fondativo per il design italiano: ha reso possibile ai progettisti continue verifiche pratiche di intuizioni e intenzioni innovative e assieme ha permesso agli artigiani, poi industriali, dell'arredo di elaborare una specifica cultura del progetto.

Nei suoi lavori colpisce sempre la forza dell'intuizione, decisa e sicura. Ad esempio, disegnare lampade giocate sulle forme geometriche, come nella sfera Eclisse o unendo semisfera e tronco di cono nell'Atollo; oppure introdurre un semplice meccanismo per una posizione più comoda e rilassata nel divano Maralunga; o ancora, reinventare il letto convinto che possa essere solo in tessuto, come in Nathalie; oppure infine trasformare in una sedia di design una seduta della tradizione contadina, solo laccata in rosso, come nella Carimate. Quello che conta è l'idea, il sistema del design italiano è stato in grado poi di trasformarla in un prodotto per «il grande numero».

«Vico Magistretti. Il design dagli anni Cinquanta a oggi, Genova, Palazzo Ducale, appartamento del Doge, fino al 9 marzo».

Il museo in una scatola

Fondato nel 1991 da Scott Gordon e Marie Vans, laureandi della Colorado State University, il Museo dell'Asfalto in realtà non era altro che una scatola dove i due studenti conservavano pezzettini delle strade che avevano percorso, da lì a poco dimenticato.

Quando da laureato Scott Gordon riprese in mano il suo "museo" per esercitarsi nella realizzazione di un sito web provò per scherzo a descriverlo con parole altisonanti, definendosi curatore e mostrando la scatola così com'era, con i suoi pezzettini di strada. Subito dopo il lancio su Internet Scott cominciò a ricevere messaggi di posta elettronica da persone convinte che il Museo esistesse davvero. A scrivere erano costruttori, chimici, imprese edili, persino altri musei. Quasi nessuno si è accorto che si trattava di uno scherzo. La Elmhurst Historical Museum ha proposto uno scambio di reperti per una mostra sull'evoluzione delle reti stradali; il presidente dell'Associazione imprese asfaltatrici ha chiesto di portare in visita i soci durante un congresso; Yahoo lo ha segnalato come luogo da visitare (e continua a farlo); Maloney's Online lo ha segnalato come risorsa per i collezionisti (e continua a farlo); chimici e ricercatori per lo più di paesi non anglofoni hanno scritto rivolgendolo domande di carattere tecnico ecc. ecc.

Alla Triennale in esclusiva per i visitatori della mostra «Asfalto» sarà possibile visitare ciò che ormai viene chiamato comunemente *la vecchia Ala*, ovvero la scatola originale del 1991 con i campioni di asfalto da cui tutto ebbe inizio.



Auto impantanata nel fango di una strada non asfaltata, al Derby di Epsom, Gran Bretagna, 5 giugno 1935 (foto David Savill)

IL NUOVO WORLD TRADE CENTER

La sottile Torre di Libeskind

di Carlo Ratti

Come capita spesso in questi casi, dopo la promulgazione del verdetto i media americani serrano le fila, astenendosi da ogni polemica. Così era stato nel 2000 a seguito della controversa elezione del presidente George W. Bush. Ed è nuovamente stato così giovedì scorso, dopo l'annuncio dei risultati del concorso internazionale di idee per la ricostruzione del World Trade Center. Quelli che fino a ieri avevano liquidato il progetto di Daniel Libeskind, poi rivelatosi vincitore, come un «luna park incredibilmente kitsch» (New York Times) o, più semplicemente, come «una pura schifezza» (New York Post), ora si astengono dalle critiche. Rinunciano persino a porsi alcune domande essenziali: perché ha vinto proprio questa proposta, con il suo monumentale e lugubre memoriale delle vittime degli attentati dell'11 settembre, attorno a cui si affastellano edifici eterogenei e una guglia di 540 metri? Perché si è affermato questo architetto americano (ma di origine polacca e con base a Berlino) e non uno degli altri finalisti architettonicamente più convincenti?

Perché l'hanno voluto i newyorkesi. In migliaia, infatti, hanno seguito con apprensione il processo di selezione degli architetti, influenzandone gli esiti. Sono i cittadini che lo scorso luglio si sono opposti con decisione alle prime, insipide proposte di ricostruzione delle torri crollate. E che, così facendo, hanno aperto la strada al grande concorso internazionale di progettazione che si è chiuso nei giorni scorsi. Un'operazione di altissimo livello: sette raggruppamenti di celebri architetti, selezionati tra oltre 400 candidati. Una mostra dei finalisti della prima fase visitata da oltre 100mila persone. Un sito Internet di presentazione dei progetti che ha superato gli otto milioni di contatti. E oltre 10mila commenti raccolti ed esaminati dagli organizzatori. Con un'esemplare operazione di architettura partecipata, i cittadini e in particolare i familiari delle vittime dell'11 settembre si sono espressi nettamente in favore del progetto di Libeskind, influenzando le decisioni della giuria e in particolare del sindaco di New York Bloomberg e del governatore Pataski. Il memoriale con guglia, allo stesso tempo cicatrice e simbolo di rinascita, li ha suggestionati più degli altri progetti in gara, con buona pace dei critici di architettura. Libeskind stesso si è rivelato in quest'occasione un abile politico. Non più quell'architetto intellettuale un po' pretenzioso, che qualche anno fa illustrava la sua prima grande opera, il museo ebraico di Berlino, con oscuri concetti ermeneutici. Oggi si presenta con grande semplicità, rispolverando con entusiasmo i suoi trascorsi newyorkesi (anche se ormai vive in Europa da oltre 25 anni): «Sono arrivato a New York in nave da ragazzino e il mio primo sguardo abbracciò la statua della libertà e lo stupefacente skyline di Manhattan. Non ho mai dimenticato quella visione». Ha caricato il suo progetto di significati magici, quasi esoterici: l'altezza della guglia è 540 metri, pari a 1.776 piedi (il riferimento è all'anno in cui venne dichiarata l'indipendenza degli Stati Uniti); il memoriale, sprofondato nella vasca di cemento alla base delle torri distrutte, si ispira alle sacre tavole di pietra della Bibbia; all'interno dell'intervento s'innesta un cuneo di luce in cui «l'11 settembre di ogni anno, tra le 8.46 del mattino, ora in cui si schiantò il primo aereo, e le 10.28, quando crollò la seconda torre, il sole splenderà senza ombra in un perpetuo tributo all'altruismo e al coraggio». Argomenti controversi e spirito demagogico che, come ha fatto notare il «New York Times», fanno leva sullo stesso oscurantismo utilizzato dai terroristi e dagli integralisti religiosi. Ma che oggi hanno stregato una città ancora ferita e tanto suggestionabile da non porsi la domanda più importante: il monumento sarà mai costruito? Per ora non è ancora certo. In un difficile momento di recessione per una downtown Manhattan ossessionata dagli uffici vuoti e dalla migrazione del settore finanziario da Wall Street a midtown, non è ancora chiaro chi coprirebbe i costi dell'ambizioso progetto di Libeskind, stimati intorno ai 350 milioni di dollari.



Progetto vincente per il nuovo World Trade Center di Daniel Libeskind. (Abaca Press/Grazia Neri)

Dopo il verdetto del concorso le polemiche sul progetto spettacolare dell'architetto polacco tacciano di fronte alla volontà dei newyorkesi

di Clay McShane *

La scelta dei tipi di pavimentazione da porre in opera nelle strade delle città americane della fine del XIX secolo non fu condizionata solo da considerazioni di ordine tecnico, ma anche da una serie di fattori sociali e politici. Occorre quindi descrivere alcuni aspetti del quadro storico. In primo luogo, le città crescevano molto rapidamente sia in termini di popolazione sia di traffico urbano. In trent'anni, la popolazione delle dieci città più grandi degli Stati Uniti aumentò del cinquanta per cento, mentre il numero dei carrettieri triplicò. Il trasporto locale era esclusivamente basato sull'uso dei cavalli, a eccezione dei tram elettrici, introdotti verso il 1890.

Anche il numero dei cavalli subì un notevole aumento. Verso la fine del secolo, a Boston, città sulla quale disponiamo di una documentazione eccezionalmente ricca, il numero dei cavalli aumentava più rapidamente di quello degli essere umani. Nel 1900, si registrava la presenza di 120.000 cavalli nell'isola di Manhattan. I differenti gruppi di interesse percepivano le funzioni delle strade e quindi i tipi di pavimentazione in modi diversi.

Le strade servivano da spazi pubblici, da sede di attività sociali, politiche e persino finanziarie (la Borsa valori di New York si riunì per la prima volta sotto un platano di Wall Street). Verso la metà del XIX secolo, periodo in cui poche case erano dotate di un cortile, esse erano anche il principale spazio di gioco dei bambini. Solo incidentalmente le strade erano arterie di comunicazione. Gli abitanti delle città acquistavano gran

La strada veloce per l'élite



Utrecht, Jaarbeurs Plein, la pavimentazione in asfalto della grande piazza progettata dal gruppo di architetti West 8 costituisce un luogo di interscambio tra i diversi flussi. Sigilla il terreno inquinato della fabbrica che precedentemente occupava l'area. Le incisioni nell'asfalto permettono all'acqua di scorrere senza penetrare nel terreno.

parte dei generi alimentari e degli articoli di vestiario da venditori ambulanti e si rifornivano di ghiaccio e latte da carri che effettuavano consegne a domicilio. Tuttavia, la circolazione di questi mezzi di trasporto leggeri e lenti non interferiva più di tanto con le tradizionali funzioni sociali ed economiche delle strade. Alcune delle vie principali delle città e quelle dei quartieri che ospitavano i magazzini dei commercianti all'ingrosso erano percorse da veicoli più pesanti che trasportavano merci e forniture di generi alimentari provenienti dalle fattorie situate nei dintorni delle città.

George Tillson, ingegnere capo del municipio di New York e figura di primo piano del panorama nazionale, cercò di valutare i diversi punti di vista. Egli elencò le qualità di diversi tipi di pavimentazione, assegnando un valore a ogni qualità, quindi valutò ciascun tipo di pavimentazione in relazione a ogni qualità. Nel suo elenco non figura un tipo di pavimentazione molto popolare negli anni Settanta, ma raramente utilizzato nel periodo successivo, quello a blocchi di legno. Poco costosa, facile da porre in opera e levigata, la pavimentazione a blocchi di legno offriva, grazie alle fessure che dividevano un blocco dall'altro, fermi punti d'appoggio ai ramponi dei ferri dei cavalli e, soprattutto rispetto a quelle di blocchi di granito e di mattoni, era silenziosa. Nel XIX secolo, si riteneva che il rumore dei ferri di cavallo sui lastricati di pietra fosse una delle principali cause dell'insorgere di alcuni tipi di disturbi nervosi. I primi esperimenti basati sull'utilizzazione del legno avevano dato risultati molto promettenti ma, dopo due o tre anni, si constatò che questo tipo di pavimentazione tendeva a marcire. Il deterioramento delle pavimentazioni a blocchi di legno della città di Elisabeth, nel New Jersey, e di Washington D.C. provocò gravissimi danni economici. Il legno aveva anche altri inconvenienti. Alimentava e quindi accentuava la gravità degli incendi e assorbiva l'urina dei cavalli per poi sprigionarla in forma di ammoniaca col caldo dell'estate. Nel 1890, si pavimentavano in legno praticamente solo le strade che fronteggiavano gli ospedali, dove il silenzio era d'obbligo. Tillson non analizzò neppure le pavimentazioni in calcestruzzo, tecnicamente improponibili nell'era del cavallo perché non opponevano resistenza al calpestio dei ferri. Tuttavia, il calcestruzzo era utilizzato come base di altre pavimentazioni e, in particolare, di quelle in asfalto.

Il trionfo dell'asfalto, che divenne il più importante tipo di pavimentazione nel 1900 (nell'era del cavallo quindi, in un periodo in cui, grazie alle reti tranviarie, aveva già avuto inizio il processo di meccanizzazione del trasporto urbano) fu determinato dai cambiamenti subiti dalla struttura sociale e amministrativa delle città che non avevano nulla a che fare con le qualità intrinseche dei diversi tipi di pavimentazione. Innanzi tutto, le reti tranviarie elettriche spinsero un gran numero di americani a trasferirsi nelle periferie delle città e ad acquistare una casa. Nelle città in rapida crescita degli Stati centro-occidentali, come, per esempio, Milwaukee e Detroit, già nel 1900 spesso la metà circa delle famiglie viveva in una casa di proprietà. Quasi sempre le nuove case erano dotate di portici e di cortili, che assorbivano alcune delle funzioni sociali tradizionalmente svolte dalle strade e, in particolare, quella di offrire un terreno di gioco ai bambini. I proprietari dei fondi quindi non avevano più motivo di ostacolare in tutti i modi l'intensificazione del traffico. L'uso dei veicoli da trasporto leggeri e pesanti registrò una rapida diffusione e i loro proprietari chiedevano pavimentazioni stradali migliori. I proprietari delle carrozze leggere, un gruppo molto influente dal punto di vista politico, si mostrarono particolarmente risolti nel chiedere all'amministrazione municipale di intervenire in loro favore, realizzando strade riservate ai veicoli che viaggiavano ad alta velocità «per soddisfare le esigenze di una vasta, anche se trascurata, classe di cittadini facoltosi». Questo gruppo tendeva ad accodare le sue preferenze all'asfalto.

* Docente di Storia sociale americana Northeastern University Boston e autore del testo in catalogo La costruzione sociale delle strade in America

Nella foto a sinistra, nel vecchio aeroporto di Adlershof a Berlino, un nuovo parco di circa 70 ettari sorge su parte dei sedimenti accanto a un complesso di abitazioni e di laboratori per la ricerca scientifica. Il parco mantiene intatto il grande spazio aperto centrale, memoria della sua precedente destinazione, mentre accentua gli aspetti paesaggistici e la presenza di attività sportive negli snodi e lungo i bordi. La manutenzione iniziale è stata effettuata grazie alla presenza di greggi di pecore. Oggi l'asfalto rotto dalla crescita spontanea della vegetazione viene mantenuto volutamente come superficie ibrida.

In pista intorno al mondo

NEW YORK - CHICAGO IN BICICLETTA

«È stata avanzata seriamente la proposta, da parte dei maggiori produttori di biciclette del paese, di costruire una strada di asfalto, larga dai 6 ai 10,5 metri, che colleghi New York a Chicago. Si assicura che la proposta è stata avanzata con le migliori intenzioni, e l'argomento è già stato ripreso da molti quotidiani. Peter Gendron, della Gendron Iron Wheel Co., di Toledo, Ohio, sarebbe il primo ad aver lanciato l'idea, che si troverebbe attualmente all'esame dei maggiori produttori di biciclette del paese. Una strada di questo tipo costituirebbe in effetti un importante precedente per quanti si battono per la causa di una migliore viabilità. (The Manufacturer and Builder, novembre 1892)

LONDRA

«La commissione per le strade di Londra ha deciso di abolire le pavimentazioni di granito e macadam e stabilito di utilizzare in futuro a questo scopo solo l'asfalto o il legno. Il macadam è stato scartato perché troppo polveroso, mentre l'asfalto utilizzato dagli inglesi è il vero asfalto natural, duro quanto la roccia se non di più e non quella poltiglia di carbone e catrame che alcuni imprenditori utilizzano spacciandola per asfalto. (The Manufacturer and Builder ottobre 1874)

PARIGI

Un lettore di St. Paul (Minnesota), ci scrive da Parigi, dicendo: «Le mie osservazioni sulla pavimentazione delle strade di questa città, con tempo asciutto o piovoso, mi hanno confermato nella mia convinzione che tutto considerato, l'asfalto è il materiale più adatto a questo scopo, in particolare per le vie di scorrimento veloce, naturalmente, e non per le arterie adibite al traffico pesante» Parigi guida l'innovazione dell'asfalto, che si è rivelato il materiale più omogeneo, silenzioso, impermeabile e facilmente riparabile. Viaggiare sull'asfalto è un'esperienza deliziosa. (The Manufacturer and Builder, novembre 1888)



Fausto Coppi il Campionissimo, Santuario Madonna del Ghisallo, patrona dei corridori ciclisti