

Le città della Federazione Nord-Americana.

Note del socio, prof. D. GIUSEPPE CAPRA

Gli Americani del Nord hanno molte belle qualità: sono uomini pratici, hanno l'intuizione degli affari, sanno fare danari da tutto, con tutto e per tutto, ma specialmente hanno dimostrato e dimostrano una grande abilità ed un sorprendente senso di opportunità nella scelta dell'ubicazione delle loro città e della direzione verso cui svilupparle. E quest'ottima ubicazione ha fatto sì che le città, passato il periodo di prova e di ricerca, precisamente come fanno le piante, le quali prima di crescere e di svilupparsi aereamente, tastano il terreno con le loro radici per vedere se le sosterrà e le manterrà, hanno preso uno sviluppo, che ha dello sbalorditivo per noi latini, più attaccati al vecchio che al nuovo, più amanti di conservare che di ingrandire.

Questa ubicazione, o in una comoda insenatura marina, o sulle rive d'un lago, o sulle sponde d'un fiume navigabile, o simili, col relativo e conforme sviluppo, rende le città americane, nel loro insieme, differenti l'una dall'altra ed imprime ad ognuna una caratteristica speciale. Viene spesso ripetuto che, vista una città americana, ed in generale una città dei paesi nuovi, si siano viste tutte, tanto si rassomigliano. Questo è in parte vero solo se noi ci fermiamo alle vie degli affari, dei negozi, alberghi e divertimenti, ma non lo è se guardiamo le città nel loro insieme, se le percorriamo in tutte le loro parti, e se le osserviamo nei parchi, nel movimento, negli abbellimenti. Le città nord-americane riescono sempre più nuove e belle per il vivo desiderio che è nell'animo degli abitanti di rendere la loro città singolare fra le altre, e talvolta adottano novità, che devono poi lasciar cadere perchè poco pratiche, troppo costose, alcune anzi ridicole, come a Detroit che aveva adottato l'illuminazione delle vie e dei rioni mediante altissime e potenti lampade elettriche, collocate a determinata distanza le une dalle altre. Si erano così illuminati i tetti, ma non la via. Al vedere quelle lampade campate in aria, non potei non sorridere al gusto

degli amministratori che le avevano adottate e non applaudire al buon senso dei successori che, pur lasciandone ancora per ricordo, rimisero l'illuminazione stradale quale si aveva prima.

Confrontate con le nostre, le città americane si presentano molto diverse, com'è diversa la vita e la concezione della medesima, come sono diverse le idee, i traffici, i bisogni del popolo. Le città sono costruite dall'uomo per passarvi ed esplicarvi la vita, e l'uomo le costruisce conformemente alla medesima.

Lo stile è l'uomo, ma anche la casa rivela l'uomo, e le città rivelano i popoli e tanto più li rivelano, in quanto, nel caso delle città americane, il popolo che l'abita è quello che l'ha costruita, il che non si può dire delle nostre.

* * *

Le città americane, oltre alla divisione più o meno marcata in quartieri secondo la nazionalità della loro popolazione, sono più o meno nettamente divise in tre città: la città degli affari, *the business centre* o *down town*, come viene detta comunemente; la città dei negozi, dei divertimenti, degli alberghi; la città delle abitazioni, *the residence city*.

E questa divisione è nel carattere dell'americano, uomo pratico, che vuole goder bene di tutto il suo tempo, che distribuisce quindi in modo di non essere mai disturbato. Quando si tratta di lavorare, lavora e il luogo del lavoro, la sede degli uffici, devono essere lontani da ogni occasione di disturbi e di dissipazione, quale sarebbe la famiglia, se la casa fosse vicina, quali sarebbero i divertimenti, i teatri, ecc. se fossero vicini. È tempo di lavorare e si lavora.

Così il tempo dedicato alla famiglia non dev'essere disturbato dalle cure della vita, dalle miserie degli affari; quindi scelgono il luogo delle abitazioni in una località tranquilla in mezzo al verde della campagna, nella quiete, in una casa che vogliono comoda, graziosa, spesso principesca, ed ivi godono le gioie domestiche.

I divertimenti, gli spettacoli, i giuochi, i luoghi di attrazione, per usare una parola americana, desiderano similmente averli comodi, a poca distanza gli uni dagli altri; in molte città v'è anzi una regione destinata a raccogliere tutti i più svariati divertimenti, come all'Isola Coney di Nuova York, all'Isola Bella di Detroit.

Le case d'abitazione, non escluse quelle dei milionari, raramente hanno più di due piani. Nella maggior parte dei casi non v'è che il piano terreno, rialzato di qualche metro dal suolo, e sono simili

nell'aspetto e nella disposizione generale, avendo quasi tutte una veranda sul davanti e un po' di giardino o almeno di tappeto verde. Sono poi identiche quelle d'una stessa via, d'uno stesso quartiere, ove si raggruppano spesso 100-200 case, imprimendo al luogo una fisionomia caratteristica. A parte la grande differenza di sviluppo e l'aspetto civettuolo delle casine, si ha l'impressione come sul Corso Vittorio di Torino, i cui splendidi palazzi sono, per lungo tratto, tutti identici. Le case così raggruppate o allineate servono solo di residenza agli operai, agli impiegati e professionisti comuni, chè quelle dei ricchi sono generalmente isolate le une dalle altre da giardini, da estensioni di verde e molle erbetta, tenuta costantemente tagliata a tappeto e si stendono lungo vie interminabili tutto attorno la città. Ed è appunto dove si trovano le abitazioni, che le città costruiscono gli immensi, estesissimi parchi, ricoprenti ettari ed ettari di terreno, percorsi in tutti i sensi da larghi e comodi viali, allietati da boschetti, laghi, fontane, giardini zoologici, giardini a fiori, monumenti, campi e prati di soffice tenera erbetta, dove nelle feste, nelle vacanze o *holidays*, folle multiformi si danno o assistono ai giuochi sportivi più svariati, alle gare, formano gruppi allegri, che merendano o in altro modo si divertono; corrono, passeggiano, si muovono con graziosissimo formicolio.

Oltre alle abitazioni, di cui ho detto, consistenti in case che raramente hanno più di due famiglie, spessissimo solo una, sono comuni nelle grandi città le case ad appartamenti, *apartment-houses*, vasti palazzi a molti piani e coi vani disposti in modo che varie famiglie vi possono abitare, indipendentemente le une dalle altre. Costituiscono una grande comodità per quanti vogliono vivere in città con libertà senza avere le noie e le responsabilità di una casa propria.

* * *

La culla, l'origine delle città fu generalmente nella parte destinata agli affari, nella *down town*, perchè le città hanno avuto origine da qualche buon *business*, che vi si poteva fare. Ed è quindi nella *down town* che si trova, nell'ora degli uffizi, il massimo movimento, l'attività più affannosa, che vi si vede il turbinio della vita americana, assetata di affari e di denari. Tutti corrono, tutti si affrettano veloci, e guai all'incauto, che pensa camminare per quelle vie, come nelle nostre, agitando la canna, guardando in qua ed in là, a passo lento.

Il minor male che gli può capitare è quello d'essere pestato, buttato a terra ad ogni momento.

Il movimento vi si fa vertiginoso all'ora d'entrata e di uscita dagli uffici, come nei brevi permessi per la refezione, che si prende a vapore nei *dining o lunch rooms*. La prima volta che vidi queste fumane di gente in moto, pensai ad un incendio, così terribile in America o a qualche grossa sciagura, e che quindi la gente si desse a fuga precipitosa: erano invece gli impiegati che, uscendo dagli uffici, si dirigevano verso i molteplici mezzi di trasporto per recarsi alle loro case.

Credo non fuori di luogo accennare a due sistemi di *lunch*, di colazioni o refezioni, che maggiormente mi colpiscono e che trovai comodi: l'uno serve specialmente per gli impiegati comuni, che non vogliono spendere più di 30-35 cent. di dollaro, l'altro serve per coloro che possono permettersi un lusso maggiore.

Nel primo caso il luogo delle refezioni è un immenso salone, talvolta sotterraneo, un *basement*; lungo le pareti si allineano molte sedie con uno dei braccioli largamente sporgenti a mo' di tavola; in mezzo stanno parecchie file di tavolini rotondi, portanti nel centro i vari recipienti delle piccantissime mostarde, di cui sono ghiotti gli Americani — e in generale i popoli d'origine inglese — posate varie, una pila di salviettine di carta e tutte le altre cosette comuni alla tavola da pranzo. Non vi sono servienti o camerieri, tranne uno o due per la sorveglianza generale: ogni cliente deve servirsi da sè, è cameriere a se stesso, così non ha mancie da dare. Nel punto più centrale del salone, da un lato, v'è un grande tronco con sopra ogni genere di pietanze ricercate dagli Americani, dalle bistecche al *roastbeef*, allo *steak* e stuffato, alle varie focaccine e pani dolci, *cakes and pies*, dai fagiolini ai cavoli, alle patate, di cui si fa larghissimo consumo. Dei cuochi vi preparano le pietanze che non siano comprese sulla lunga lista dei piatti del giorno e altre persone, addette al banco, vi distribuiscono le bevande, consistenti solo in thè o caffè o simili. Pel servizio del banco stanno delle ragazze, *maids*. I clienti devono presentarsi al banco e prendere da loro stessi quanto gradiscono per la colazione; ad ogni piatto che prendono la ragazza fora il prezzo sul biglietto, che viene consegnato all'avventore, quando esso ha terminato di servirsi. Preso quanto gli occorre, porta il tutto al posto scelto, e quindi, senza badare alla folla enorme, che s'addensa al banco, dà l'assalto ai tavolini o alle sedie-tavoli, senza però parlare, tanto meno schiamaz-

zare, vociferare, come si farebbe da noi, consuma il suo pasto tranquillo e uscendo, consegna alla cassiera, trovantesi presso la porta, il biglietto con l'importo del medesimo. Non succedono mai questioni, si è subito serviti, non c'è la seccatura della mancia ed ognuno fa i suoi comodi. Non vi sono che uomini: le donne hanno un salone a parte, nella cui entrata è scritto: *Ladies only*, Signore sole.

Nell'altro caso, v'è del lusso nei tavoli, nell'ambiente, ma poca differenza nel sistema. Ognuno si serve ancora da sè, ma non deve portare a mano le pietanze. Entrando, si prende un largo vassoio di alluminio e si porta al banco, meglio fornito di pietanze, con leccornie più fini e più delicate, e con tutta una serie di cibi, disposti in modo appetitoso, dagli antipasti ai dolci, alle frutta rare, alle bevande eccitanti ma non alcooliche.

L'avventore, camminando lungo il tavolo, pone nel vassoio quanto gli occorre, e non ha neppure l'occhio della *maid* che l'osserva. Giunto all'estremità del banco, trova la cassiera, la quale, dato un rapido sguardo alla roba posta sul vassoio — tutto è a prezzo fisso, stampato nel *menu* e anche in grande dietro il banco — gli consegna il biglietto con l'importo, ch'egli paga tosto. Va quindi al tavolo che vuole e quivi, senza più alcun pensiero, neppur quello di pagare, prende il suo pasto beatamente ed esce dal salone ancora più beatamente.

In questi saloni da pranzo, per attrarre la gente, essendo scomodo il giornale, si pongono a conoscenza dal pubblico le notizie, man manò giungono, stampandole automaticamente su rotoli di carta, che si svolgono continuamente dinnanzi ai lettori.

* * *

La città degli affari, la *down town*, è per nulla elegante. I grattacieli, quelle immani stie umane, capaci di 20-30 mila persone variamente impiegate, s'ergono nella *down town* in modo disordinato, addossati gli uni agli altri, senza simmetria, con accanto cose comuni, magazzini informi, casupole, baracche di legno forse ancora dell'epoca della fondazione della città, quando vi si stabilirono i primi cittadini. Sembrano a quei funghi che crescono e s'addossano ai vecchi tronchi degli alberi. Questa parte è anche detta *congested city*, perchè il traffico v'è straordinario, vero « congestionamento ».

Gli Americani sono amanti di ciò che è colossale, enorme, *big*, come

dicono, ma gusto artistico non ne hanno. I grattacieli isolatamente piacciono, si ammirano, ma nel loro insieme disgustano ed urtano.

Andate però a dire ciò ad un americano, anche se vissuto molti anni in Italia, si offende.

Accerchiano la città degli affari come una linea di fortezze, ma fortezze di vita e di prosperità, le stazioni di tutte le vie di comunicazione, marine, lacustri, fluviali, ferroviarie, ecc., secondo l'ubicazione della città. Tutto fa capo a detta parte.

Le vie, pure assai larghe, sembrano strette per l'altezza dei fabbricati e insufficienti pel movimento e, per un singolare contrasto colle nostre abitudini, pur essendo così movimentate, non sono clamorose: ognuno pensa ai casi suoi, non traffica per la strada, non parla che a voce sommessa. Da noi si sarebbe assordati dal chiacchierio della gente, dalle grida dei conduttori di veicoli, dalle voci dei rivenditori ambulanti, dagli attriti dei carri, delle carrozze. Le uniche grida sono quelle degli strilloni dei giornali, le cui edizioni si ripetono ad ogni nuovo telegramma proveniente dagli Stati federati o dall'Europa.

Questo movimento poi cessa affatto alla sera, dopo la chiusura degli uffici, e nelle feste, e quelle vie, già sì animate, diventano solitarie e silenziose d'un silenzio sepolcrale e chi vi passa ha la sensazione di trovarsi come in fondo ad un baratro, con sopra una striscia di cielo quasi sempre cupo, plumbeo e gli altissimi palazzoni sembrano dovere ad ogni momento cadergli addosso.

* * *

Come i funghi sorgono dove si trovano sostanze organiche in decomposizione, che regolano pure il loro sviluppo e la loro esistenza, così le città americane sorsero e sorgono, dove si rinvennero giacimenti minerari redditivi, dove s'installarono impianti industriali, dove si coltivano ricche terre, ma come sorgono, possono anche sparire, se scompare o inaridisce la sorgente di vita della città. Quante cittadine sorsero, promettenti un prospero sviluppo, di cui ora non si ha più che un mucchio di casematte o il puro ricordo! Questo fenomeno singolare si verifica specialmente nelle regioni minerarie del centro e dell'ovest. Fortunatamente l'abbandono non importa nè grandi perdite nè sacrifici, chè, appunto in vista dell'incertezza sulla stabilità della città e del nuovo centro, le case sono informi baraccamenti di legno, gli uffici e negozi installazioni provvisorie, pur essendo attivi

per traffico. E queste case di legno, per nulla eleganti e realmente poco comode, e queste installazioni provvisorie durano spesso dei decenni, perchè, occupati dal continuo, incessante traffico, se ne tramanda sempre al domani il miglioramento. Siccome poi il popolo americano è poco stabile e si fissa in un posto solo con l'intenzione di fermarvi il tempo sufficiente a formarsi una fortuna che gli permetta un tranquillo, comodo, signorile soggiorno in città, ne avviene che queste case in legno durano anni ed anni — la fortuna non arriva sempre quando la si attende e se ne attende sempre una maggiore — e si assiste a questo curioso, strano spettacolo, anche a Nuova York, Chicago, Pittsburg, di vedere accanto a palazzi sontuosi, a costruzioni imponenti, a grattacieli di venti piani, delle casupole, dei baraccamenti in legno, spesso rappezzati da lastroni rugginosi di latta e di zinco.

Se nei primi tempi del meraviglioso sviluppo americano le città provenivano dall'allargamento naturale del primo gruppo di case, senza seguire altro ordine che quello della convenienza pratica, da alcuni lustri le città si svolgono secondo un piano regolatore elaborato coi criteri più moderni pel benessere materiale, pel godimento fisico, pel traffico incessante degli abitanti. L'area stabilita è sempre maggiore un gran numero di volte di quella occupata, perchè si ha sempre la ferma speranza, che la città abbia a crescere e a svilupparsi tanto da diventare una delle maggiori città dell'Unione.

Le nuove vie sono sempre diritte e non conoscono limiti nella loro lunghezza (la via Halsted a Chicago è lunga 20 miglia e non esce dai limiti della città); sono pure assai larghe e le nuove vie destinate a residenze sono costantemente fiancheggiate da alberi. Talvolta ve n'è una fila sola nel mezzo attornata da verdi aiuole d'erbetta; più comunemente ve ne sono due e, nelle nuovissime, anche quattro. Molte vie si possono chiamare giardini lungheggiati da abitazioni, che sono alla loro volta attorniate da verdi prati e da giardini fioriti.

Quest'amore del verde, del fiorito, della campagna nel seno stesso della città, ha reso amenissima la parte nuova delle città americane, e dà un senso di riposo, di sollievo, di gaio sorriso, che piace e incanta. Qual differenza a Nuova York, ad esempio, fra la *Down town* e la *Up town*! Laggiù le case si accatastano, le vie sono strette, spesso tortuose, che quasi non lasciano vedere il cielo, mancano l'ordine e la pulizia, vi è solo l'affanno della vita. Anche le vie più larghe sembrano strette pei palazzi altissimi. Nella *Up town* i palazzi non più colossali si ergono belli, ariosi, artistici fra il verde dei *gazon*, fra alberi variamente fron-

zuti, fra ridenza di fiori. Ogni tanto ampi parchi rallegrano la regione, che è attraversata da vie larghissime, similmente alberate e verdi.

Gli isolati, detti comunemente blocchi, sono enormi, ma quasi sempre regolari e tagliati rettangolarmente da quattro vie, le quali prendono un nome generico differente secondo le città. A Nuova York si dicono *Street* le trasversali da est-ovest, *Avenue* le longitudinali di nord-sud. Anche a Cleveland sono così denominate, solo che vi si aggiunge il nome di *Road* alle vie longitudinali dei parchi e dei sobborghi. A Pittsburgh e in altre città si hanno le stesse denominazioni di Nuova York. A Chicago si dicono *Boulevard* le vie fiancheggiate da alberi, *Avenue* le più larghe e generalmente pavimentate in legno, *Street* le altre: la distinzione però è tutt'altro che rigorosa. Un nome che s'incontra sovente, e che non ha sempre il significato nostro, è *Place*, piazza; talvolta indica un semplice allargamento di via.

Le vie ed i viali, più che da nomi speciali, sono distinti gli uni dagli altri, nei grandi centri, da un numero d'ordine progressivo. Così si pratica a Nuova York, Chicago, Pittsburg, Cleveland, S. Francisco e in altre città, e si prova un senso particolare di legato, di vincolato e materiale, vedendo questo immatricolamento delle strade, questa reggimento, la quale, se ordina le vie e ne facilita la ricerca, toglie loro quella elevazione e quella vita, che viene loro dall'avere un nome proprio.

V'è sempre una via, che costituisce il centro della città, e che talvolta la divide per mezzo e si denomina variamente: sarà detta *Broadway*, Via Larga, a Nuova York, *Centre Street*, Via del Centro a S. Francisco, *Main Street*, Via Principale, a Richmond. I nomi specifici più comuni sono quelli dei vari presidenti dell'Unione, dei generali che combatterono le varie guerre, di coloro che si segnarono per servizi resi alla Federazione.

* * *

Una superiorità delle città americane sulla massima parte delle europee, almeno delle italiane, è data dal numero e dalla vastità dei parchi, dei pubblici giardini, dei luoghi di ricreazione per la popolazione. La loro estensione ha del favoloso: mi ci volle un'ora di automobile per attraversarne uno a Pittsburgh.

La teoria americana vorrebbe circa mezzo ettaro di parco (un acre) ogni cento persone. Nelle continue sistemazioni e negli abbellimenti delle città, si cerca di averli. A Chicago vi sono 2000 ettari di parchi,

senza contare le spiagge, e la popolazione è di 2.400.000 abitanti; si sta lavorando per costruirne dei nuovi. Pittsburg ne conta quasi mille con le ultime sistemazioni.

Detroit, oltre ai parchi nell'interno della città, ha, come già si disse, un'isola intera, detta Isola Bella, a tre chilometri dalla città, interamente adibita a parchi e divertimenti della popolazione, la quale, specialmente nei giorni di vacanza, vi si riversa a decine di migliaia. Richmond è circondata da parchi, giardini e boschetti, Cleveland può dirsi un parco solo nella parte nuova, destinata specialmente alle abitazioni e alle grandi scuole. Le scuole superiori sono sempre lontane dalla vita fervida e rumorosa: e sono spesso raccolte, come avviene a Chicago, in immensi locali riuniti nel centro dei parchi. A S. Francisco i parchi sono così estesi e meravigliosi, specialmente quelli lungheggianti il mare, per la loro vegetazione lussureggiante e la fioritura variegata, che mai vidi gli eguali.

Le città spendono assai per la ricreazione della popolazione, per quanto può rendere igienicamente sana, lieta, serena la vita della grande massa della gente, in vista specialmente di coloro, le cui condizioni non permettono l'uscita in campagna, il riposo lontano dal luogo del lavoro. In parchi, giardini, passeggi, spianate per giuochi, bagni, ecc., le città spendono da 3 a 4 lire all'anno per ogni persona. Chicago nell'ultimo lustro spese, lasciando il dollaro, L. 5; Nuova York, L. 6,50; Cleveland, L. 4,80; Detroit, L. 3.

I parchi si stendono, quanto più è possibile, a poca distanza dai centri di maggiore affollamento, dai quartieri *congested*, e mezzi comodi, facili, economici vi conducono.

Per recarsi all'Isola Bella di Detroit si spendono cinque soldi compreso il ritorno e molti li spendono per godersi una bella gita sul lago. I parchi di Chicago sono divisi in tre sistemi, a cui portano molte linee tramviarie: il meridionale con circa mille ettari, l'occidentale con 414 ettari, e il Lincoln, nell'interno della città, con 280 ettari.

* * *

I piani regolatori della città, come ho già ricordato, sono piuttosto recenti e si vanno attuando con calma e con persistenza, occorrendo straordinari mezzi finanziari. Questi però non difettano mai e i prestiti sono all'ordine del giorno, anche se di somme relevantissime, quando si tratta di abbellire, di migliorare, di ingrandire le città. D'altra parte

gli abbellimenti s'impongono, chè le città erano state costruite senza alcun principio di estetica e senza altra preoccupazione che di fare il proprio materiale interesse: furono costruite per aggiunte e rattoppamenti. Così s'impongono gl'ingrandimenti, chè la prosperità è in continua ascesa, ma specialmente s'impongono i miglioramenti ed i risanamenti, perchè la parte *congested* delle città, ed anche qualche altro quartiere, non hanno rivali, per ristrettezza di spazio, addensamento di gente, accumulamento di costruzioni, per tetraggine, sporcizia, fetori mefitici, neppure nelle più vecchie città di mare e di monti, neppure nei quartieri più bassi delle nostre metropoli.

Incute spavento, ma uno spavento di morte, il recarsi nelle case dell'antica Nuova York, dove fervono gli affari e dove si slanciano nell'atmosfera gli enormi palazzoni; fa rabbrivire l'inoltrarsi per certi corridoi, che sembrano quelli delle antiche prigioni, il salire certe scale tetre, oscure, anguste, l'entrare in stambugi peggiori delle celle sotterranee eppure abitate da famiglie, e si domanda se si è in una *American city* o in un'abitazione di animali.

Gli Americani, che si meravigliano, fanno delle smorfie nel vedere da noi certe vie, certe case, non hanno mai deviato dalla via larga verso le numerose viuzze e vicoli che l'attraversano, non si sono mai recati in alcune vie della loro *city*, nelle quali niun italiano osa passare, tanto meno abitarvi.

Chicago formulò un piano regolatore nel 1903 e solo da pochi anni ne incominciò l'attuazione. Gli scopi principali, che gli ideatori del piano si prefissero meritano di essere ricordati, perchè ci danno la spiegazione di molti fatti.

Primo scopo era di regolare il progressivo e futuro sviluppo della città con una sistemazione ordinata e simmetrica, sì che potesse sempre mantenere il suo carattere di metropoli, pure migliorando le condizioni fondamentali di igiene e di estetica concordemente ai nuovi e sempre crescenti studi e dati scientifici. Questo piano doveva essere così elaborato e fisso da non doversi più cambiare nelle sue linee essenziali e da potersi ad un tempo adattare sia a tutti i nuovi trovati scientifici sia ai nuovi bisogni della popolazione futura.

Altro scopo era di procurare a tutta la popolazione, specialmente a quella che era impossibilitata di averne altrove, ogni mezzo di ricreazione e di riposo: doveva quindi essere devoluta esclusivamente alla popolazione la splendida spiaggia del lago Michigan, come dovevano essere facilitati i trasporti ad essa da qualunque parte della città.

Anzi si decise l'ampliamento della spiaggia verso il lago, immettendovi tutti i materiali di escavazioni e di costruzioni. E sempre per ottenere detto scopo si decise l'aumento di numero, di estensione e di comodità dei parchi, giardini, recinti per giuochi e seni tranquilli pei bagnanti.

Uno scopo importante da raggiungere dal piano regolatore era di facilitare il trasporto e il movimento delle persone e delle merci verso qualunque direzione, con l'allargamento delle vie, per cui la larghezza minima fosse di trenta metri, e con la costruzione di grandi *throroughfare* fra l'est e l'ovest e fra il nord e il sud. Queste grandi arterie trasversali sono in via di costruzione. Si vuole rendere Chicago la città più grande e la più attraente degli Stati Uniti: ambizione che hanno pure gli abitanti di tutte le città.

* *

Altro fatto interessante delle città americane si è la data recentissima della loro fondazione e che il loro sviluppo s'iniziò e si fece gigantesco in questi due ultimi decenni.

Chicago data dal 1803, quando il generale Wayne consigliava il presidente gen. Washington a scegliere la località, dove essa sorge, come la più indicata strategicamente per difendere i coloni, i *settlers*, dalle incursioni degli indiani e la frontiera dagli inglesi che la potevano violare dal Canada e dai grandi laghi. Nel 1823 aveva una quindicina di case con una settantina di abitanti. Nel 1835 ne aveva già 3217 e nel 1837 fu incorporata come città.

Nel 1848 non possedeva ancora alcuna comunicazione con le altre regioni tranne che per la via del lago e per veicoli. Dal 1850 al 1860 la sua popolazione si quintupla, essendosi iniziato un grande movimento verso il centro, fatto pure meta di forti migrazioni, e contava 109.280 abitanti. Ad ogni decennio successivo si ha un raddoppiamento, sicchè nel 1910 già contava 2.185.283 abitanti. La statistica del 1915 dà circa due milioni e mezzo di abitanti.

Questa città è giustamente detta la meraviglia del secolo, chè niuna crebbe, in ottant'anni, come crebbe Chicago, verificandosi quanto i primi esploratori delle regioni centrali, Nicolet nel 1834, Joliet e Marquette quarant'anni dopo, profetizzarono dicendo che il sito, dove ora sorge la città, sarebbe un dì occupato dalla massima metropoli continentale, quale centro naturale di tutte le regioni del sud, del nord e dell'ovest.

Ventisette grandi società ferroviarie con trentadue linee principali diverse ed altrettante stazioni hanno termine a Chicago. Vi sono 10.000 stabilimenti industriali il cui valore è stimato un miliardo di dollari, con oltre 300.000 operai, le cui paghe raggiungono l'importo annuo di 185 milioni di dollari, mentre i prodotti industriali furono valutati ad un miliardo e trecento milioni di dollari. Caratteristico il fatto che la prosperità fenomenalmente progressiva di Chicago data dal 1860, epoca della guerra.

Altro esempio di città, che crebbe meravigliosamente in questi ultimi anni è Detroit, la città delle automobili; da sola entra nella produzione mondiale nella proporzione del 64 % e la sola fabbrica del pacifista Ford ne ultima ogni giorno parecchie centinaia. È anche la città meno americana fra le americane, partecipando assai delle città europee.

Quantunque di fondazione antichissima relativamente alle altre, essendo stata fondata da Cadillac nel 1701, e successivamente occupata, dopo i Francesi, dagli Indiani, Inglesi e Americani, iniziò il suo sviluppo solo dopo il 1850, quando, cessando di essere la capitale dello Stato di Michigan, ne divenne però la metropoli finanziaria e commerciale.

Ecco alcuni dati sull'andamento della popolazione in questi ultimi decenni, aumento che va di pari passo coll'aumento dei prodotti industriali e manifatturati. Nel 1890 contava 205.870 abitanti, nel 1900, 285.704, nel 1910, 465.766, nel 1914, 611.000. Il valore dei prodotti manifatturati fu di dollari 88.639.845 nel 1899, di 128.761.168 nel 1904, di 252.992.000 nel 1909, di 410.000.000 nel 1913. Solo di automobili, nel 1914, se ne costruirono 395.000 per un valore di 400.000.000 di dollari. Il piano della città, dopo la distruzione totale per l'incendio del 1805, fu un circolo completo, il cui centro era occupato dalla città degli affari, e da cui si irradiassero vie, corsi, viali.

È meritevole di nota che in generale le capitali dei vari Stati federati non sono mai le città più movimentate per commercio e per industria nè le più popolate, sibbene le più tranquille e, ad un tempo, le più centrali per lo Stato. Dello Stato di Nuova York è Albany, della Pennsylvania è Harrisburg, mentre le città più grandi sono Filadelfia e Pittsburg; dell'Illinois è Springfield, e non Chicago, dell'Ohio è Columbus e non Cleveland, che è la più popolata; del Michigan è Lansing e non Detroit.
