

Da: *Musei per un nuovo millennio. Idee Progetti Edifici*, a cura di V. Magnago Lampugnani, A. Sachs, catalogo della mostra (Rivoli-Torino, Castello di Rivoli Museo d'Arte Contemporanea, 30 maggio - 26 agosto 2001), Prestel, Monaco-Londra-New York 2001, pp. 162-166.

***Santiago Calatrava***  
***Milwaukee Art Museum***  
***Milwaukee, (USA), dal 1994***

**Luca Molinari**

Nel 1994 il *trust* del Milwaukee Art Museum indisse un concorso ad inviti per la realizzazione del nuovo ingresso e la ridefinizione dell'identità complessiva del museo.

Santiago Calatrava risultò vincitore del concorso dopo una prima selezione che aveva portato alla definizione di un gruppo di tre finalisti, a cui era stato chiesto di avanzare ipotesi progettuali.

Il bando prevedeva la completa riorganizzazione di un complesso museale cresciuto negli anni attraverso la realizzazione di due distinti interventi, concepiti con caratteri tra loro opposti e forzatamente composti a formare un'unità dalla difficile gestione.

Primo nucleo del museo è infatti il War Memorial progettato da Eero Saarinen nel 1957, un edificio cruciforme a due piani, in cemento armato, aggettante la riva del lago Michigan. Un segno forte, riconoscibile da lontano, un monumento "moderno" pensato come presenza isolata nel cuore del parco litoraneo di Milwaukee.

A questo intervento segue nel 1976 il progetto di David Kohler: un corpo di fabbrica "nascosto", organizzato su due piani destinati a galleria d'arte per un totale di quasi sedicimila metri quadrati e localizzato nello spessore della scarpata che separa il War Memorial dal lago.

Una presenza silenziosa, quasi anonima, il cui unico obiettivo era di contenere la nuova galleria d'arte in forte espansione e molti dei servizi necessari; il suo valore spaziale è quello di cercare un diretto contatto con la superficie del lago senza alcun legame visivo con la città retrostante.

Dalla seconda metà degli anni settanta ad oggi il museo ha continuato a crescere grazie ad una importante politica di acquisizioni ed insieme diversificando la propria attività culturale e sociale.

Si è quindi presentato il problema di riformulare l'identità complessiva del museo attraverso un nuovo ampliamento che non solo portasse alla riorganizzazione funzionale di tutto il complesso museale, ma che soprattutto garantisse una diversa visibilità formale e simbolica del ruolo del museo nella città.

L'aggiunta di una nuova sala espositiva di quasi settemilacinquecento metri quadrati, dotata anche di una sala conferenze e, soprattutto, la costruzione di un nuovo ingresso attrezzato per l'accoglienza, con spazi informativi e un ristorante, diventano così il tema centrale del concorso.

L'area prescelta è stata localizzata in un lotto triangolare affiancato al vecchio museo tra il lago e la trafficata Lincoln Memorial Drive, arteria che sarà scavalcata da una passerella pedonale a partire dal confinante O'Donnell Park e che, contemporaneamente, dovrebbe permettere l'ingresso in auto direttamente al museo, tramite un parcheggio sotterraneo, tra il nuovo ampliamento e l'ingresso della nuova testata del museo.

Il progetto vincitore di Calatrava è impostato su due principi fondamentali.

Innanzitutto, lo spazio espositivo è allineato in sezione con il preesistente edificio di Kohler, corpo di fabbrica schiacciato a terra alla ricerca di un contatto diretto con il lago; in secondo luogo,

l'ingresso è collegato al ponte pedonale, presenza monumentale sospesa a sbalzo rispetto allo spazio espositivo, che viene a sua volta risolto verticalmente, con una copertura mobile.

Per l'architetto-ingegnere valenciano si tratta del secondo concorso vinto negli Stati Uniti, dopo il progetto realizzato per il completamento della chiesa di St.-John-the-Divine a New York nel 1991, e segue di alcuni anni la costruzione, sempre in terra americana, della BCE Place Gallery a Toronto (1987-92) e l'allestimento della scultura *Shadow Machine* nei giardini del Museum of Modern Art di New York (1992-93).

Ma soprattutto in questo caso il progetto è interpretabile come il raggiungimento e, in parte, il superamento di una soglia creativa molto interessante per l'analisi complessiva dell'opera di Calatrava, in cui coerenza del percorso biografico e sollecitazione contestuale sembrano fondersi generando un'opera "ibrida" in cui rintracciare molti dei caratteri che rendono ancora oggi unica l'opera dell'artista spagnolo.

Mai come in questo caso, il progetto del ponte e il progetto dell'architettura sono uniti ed integrati a comporre un unico corpo di fabbrica, in maniera da mettere decisamente fine all'inutile *querelle* che vede artificiosamente contrapposti nella polemica sul lavoro di Calatrava la duplice formazione artistico-architettonica a quella ingegneresca.

Il ponte è risolto da una struttura strallata asimmetrica, con un pilastro inclinato posto perfettamente in asse con la linea mediana della copertura mobile.

Due linee oblique, quella del pilastro e della copertura, impostate secondo la stessa inclinazione a rafforzare una percezione unitaria dell'ingresso e la perfetta compenetrazione dei due elementi, "lanciati" verso il lago retrostante.

Il visitatore è infatti accompagnato con una leggera discesa lungo il ponte fino a sbucare direttamente nel grande atrio d'ingresso, posto all'ombra della impressionante copertura vetrata, dove sono ripartiti i servizi di accoglienza e di ristoro.

Un'opera "ibrida", in cui diversi percorsi progettuali e di ricerca si fondono, a testimonianza di un'accanita volontà di comporre un nuovo quadro unitario nella propria esperienza creativa. Ma, allo stesso tempo, un'opera in cui rintracciare i frammenti ricomposti di un eterogeneo *work in progress*.

In questo senso, se la galleria espositiva con i grandi archi ribassati in cemento armato sembra trasformarsi in un grande omaggio all'opera di Eero Saarinen, contemporaneamente, sotto queste ampie volte, possiamo ricucire un percorso che lega i tunnel della stazione TGV di Lyon Satolas agli interni piranesiani della Gare do Oriente a Lisbona che proprio nel 1994 vedeva i primi, decisivi passi.

Lo stesso si può dire del nuovo ingresso, in cui la dimensione del corpo in movimento, già ampiamente sperimentata con la *Shadow Machine* di New York oppure con il progetto per la copertura del Reichstag di Berlino, è perfettamente integrata con la passerella pedonale, che nel disegno echeggia la contemporanea passerella per Manchester e gli *swing-bridges* di Bordeaux degli anni precedenti.

Alla continuità nella definizione dei caratteri di un linguaggio che si costruisce ogni volta come una delicata e complessa metabolizzazione delle esperienze precedenti, si sovrappongono due condizioni che l'opera di Calatrava cerca sempre di soddisfare: una forte sintonia con il contesto e la affermazione dell'opera pubblica come monumento nel territorio. Due caratteri apparentemente in contrasto o di cui, comunque, può essere difficile individuare un equilibrio.

Basterebbe, ad esempio, considerare i progetti per la stazione di Stadelhofen a Zurigo, abile taglio nelle antiche mura di Zurigo a ricomporre una radicale separazione tra parti diverse della città, e la stazione TGV di Lyon-Satolas, un gesto plastico, segnale forte al centro di un territorio senza alcuna identità e gerarchia, per individuare i poli apparentemente opposti di questo atteggiamento.

Anche per il progetto di Milwaukee è possibile individuare questo percorso concettuale in cui da una parte la nuova addizione si raccorda con estrema naturalezza e semplicità al corpo di fabbrica esistente, riaffermando il dialogo con la superficie del lago Michigan, mentre dall'altra il nuovo ingresso con la sua grande copertura mobile si impone con chiarezza come centro della composizione in netta opposizione al monumento esistente rappresentato dal War Memorial di Saarinen.

Opposizione che invece potrebbe essere interpretata come un tentativo di bilanciare, attraverso la creazione di una interessante "dualità monumentale", la composizione finale del nuovo complesso museale.

Ed è appunto sulla copertura e la sua definizione formale e tecnologica che si concentrano molti degli sforzi progettuali dell'artista valenciano.

Attraverso il movimento del grande tetto, come in molte delle strutture mobili realizzate negli anni precedenti, Calatrava sancisce il definitivo annullamento dell'opposizione tra gesto artistico e ricerca tecnologica riaffermando il valore simbolico e comunicativo dell'architettura nella società contemporanea.

La condizione di monumentalità propria dell'architettura pubblica, spesso sottovalutata nella produzione internazionale corrente, viene risarcita attraverso la definizione di una nuova identità che recupera la necessità di stupire e catturare l'attenzione e lo sguardo sfuggente del visitatore.

La leggerezza del movimento e il bisogno di stabilità proprio di ogni costruzione sembrano combinarsi a raggiungere un limite estremo che in ogni progetto sembra essere spostato sempre più avanti, cristallizzati in un attimo, sospesi, fermati prima che sia troppo tardi.<sup>1</sup>

L'interesse costante e gli studi sulle forme organiche nel loro crescere e svolgersi si fondono con una delle qualità più estremizzate del XX secolo, il movimento, generando forme apparentemente senza riposo.

Il meccanismo immaginato per generare il movimento perde progressivamente consistenza, sembra scomparire di fronte allo stupore che suscita. Nell'imponente apertura alare della copertura, come una manta che volteggi placidamente in cielo, il valore della trasparenza e della leggerezza materiale e strutturale prendono il sopravvento rispetto alle opere precedenti, aprendo un nuovo capitolo nella produzione di Santiago Calatrava che in seguito porterà ai progetti per la cappella Padre Junipero Serra a Los Angeles o al Southpoint Pavillion per Roosevelt Island, a New York.

---

<sup>1</sup> Sulla complessità del rapporto tra architettura e movimento nell'opera di Calatrava si veda l'importante contributo di Alexander Tzonis, Liane Lefaivre, *Mouvement Structure and the Work of Santiago Calatrava*, Basel, 1995.