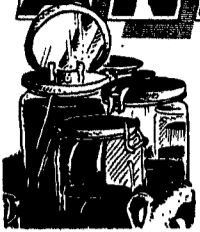


ANDATA



Sinonimo della dolcezza cantato dai poeti mitico nettare degli Dei il miele è cibo prezioso e nobile

A PAGINA 15



VACANZE VIAGGI AVVENTURE E PICCOLI PIACERI

RITORNO



Sono in arrivo le Olimpiadi e per tre settimane A/R deve cedere allo sport una delle sue pagine Ci rifaremo dal 6 ottobre

Los Angeles, città o autostrada?

Qui Picasso finì in cantina

«Che differenza c'è tra Los Angeles e uno yogurt? Che per lo meno lo yogurt ha una cultura viva». Questa battuta, pronunciata una decina di anni fa nel corso di uno dei suoi «Late show» dal popolarissimo Johnny Carson, è ormai divenuta un proverbiale motto di spirito, una carta sempre valida da giocare nei salotti americani dove si parla di arte e di cultura (specie quelli della East Coast, Boston, Chicago e New York prima fra tutte). È una «wasteland», un deserto culturale, era l'unanime giudizio, emesso con tale aria di sufficienza che faceva addirittura sospettare un vago timore, un'invidia. «Cultura a Los Angeles, ma via! La fabbrica dei sogni e delle mitologie infantili, la città di Disneyland e dei giri in trenino per gli Universal Studios a vedere gli stuntmen che fanno i capitolomboli», e via su questa farsaglia.

C'è senz'altro qualcosa di vero in tutto questo. La storia di questa città ricorda un episodio oltremodo imbarazzante, quando due Pollock e un Picasso esposti nel principale museo (il Los Angeles County Museum of Art, il LACMA, su Wilshire Blvd, all'altezza di La Brea) vennero fatti mettere in cantina perché erano «propaganda comunista». Eppure qualcosa è cambiato in quest'ultimo decennio, la città sembra aver fatto ammenda della sua superficialità e del suo provincialismo e con la velocità e l'assenza di scrupoli tipiche del suo carattere, si sta proponendo, attraverso una serie di iniziative, come una delle capitali mondiali della cultura.

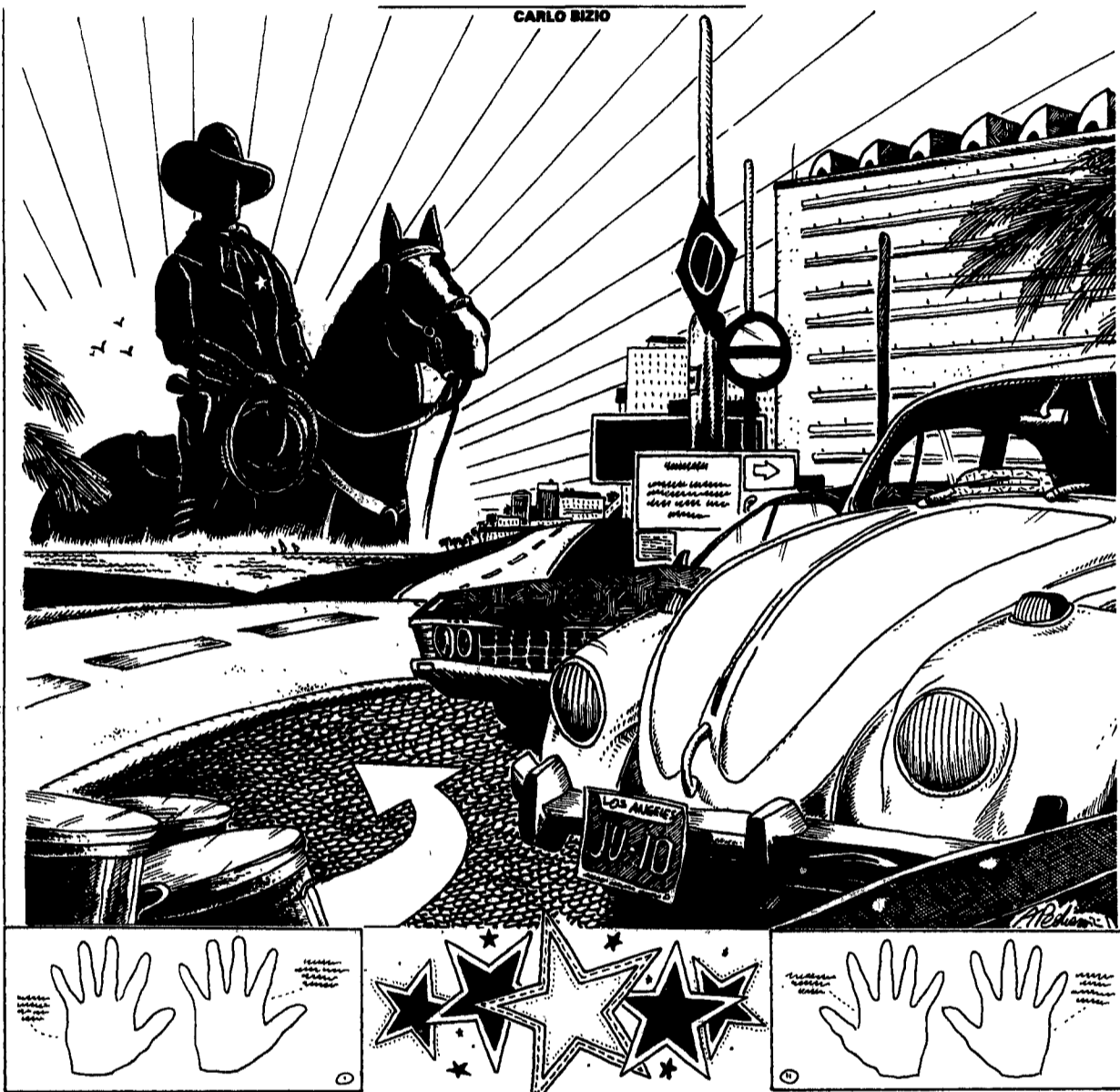
Nell'84 infatti, in occasione delle olimpiadi, Los Angeles il più grande Festival delle Arti mai organizzato nel mondo, il «Los Angeles Olympic Arts Festival», ideato e coordinato dal geniale visionario Robert Fitzpatrick. Venne costruito nel giro di pochi mesi il Museo Temporary Contemporary sulla First Avenue e downtown, che apriva con una simbolica mostra di automobili d'epoca e moderne. Il museo, ricavato da un vecchio magazzino in disuso in una zona commerciale tradizionalmente regno del senzatetto, oggi riscoperta dagli artisti, era stato disegnato dal famoso architetto Frank Gehry, e l'organizzazione del suo spazio riscuoteva tale entusiasmo da diventare una delle opere architettoniche più significative della città.

Il festival ebbe un successo clamoroso. Era quello che serviva per ridare fiducia a Los Angeles. Broadway, con i suoi musical, comincia ad essere sempre più spesso presente (nei tre teatri del Music Center, sempre a Downtown e allo Shubert Theatre, nel complesso dell'ABC Entertainment Center a Century City) e il teatro off e d'avanguardia negli oltre 200 spazi teatrali esistenti sta vivendo un momento di grande vitalità.

Nell'86 è stato inaugurato il bellissimo Moca (Museum of Contemporary Art), una struttura avveniristica costata 23 milioni di dollari costruita nel nuovo complesso culturale di Bunker Hill, disegnato dall'architetto giapponese, che qui va per la maggiore, Arata Isozaki. In quello stesso anno apriva anche l'Anderson Building, nuova ala del già esistente LACMA, mentre si espandono vecchi musei come il Getty e il Norton Simon, altri sono in fase di progettazione o costruzione (il museo di Long Beach, la cui progettazione è stata affidata all'italiano Renzo Piano, e la nuova sala da concerto per la sempre più autorevole Filarmonica di Los Angeles, la Disney Hall, al Music Center, che si presenta come un capolavoro di acustica e comodità). In primavera si è svolto il Festival L.A., United Kingdom/Los Angeles che, in una sorta di ideale gemellaggio, ha invitato i più importanti artisti inglesi a collaborare con i colleghi californiani.

È la vecchia Hollywood non è stata a guardare, anch'essa si è messa a far cultura, organizzando una serie di esposizioni di costumi (ancora al LACMA), di fotografie, storia e memorabilia varie del cinema (al Museo del Cinema su Hollywood Blvd) che proprio l'anno scorso vi ha celebrato i suoi cent'anni (da non mancare è anche la visita alla vecchia stalla riadattata su Highland Avenue, proprio di fronte all'anfiteatro della Hollywood Bowl, dove Cecil B. De Mille aveva girato «The Squam man», il primo film girato a Hollywood, nel 1914).

«Los Angeles è la città dove verrà prodotto il futuro», esclama Timothy Leary, scrittore, psicologo, filosofo, ex leader carismatico a Berkeley negli anni Sessanta, oggi una delle voci più ascoltate dell'intelligenza losangelina. «Perché la California del sud è una civiltà giovane, priva di storia e di tradizioni», continua Leary in un'intervista rilasciata recentemente alla rivista italiana L'Espresso. «Qui non c'è il Vaticano, non ci sono le vie Appie o le torri Eiffel; non siamo afflitti dai dinosauri architettonici delle epoche precedenti che tanto ci soffocano con la loro aurea presenza. Qui siamo liberi di inventare le nuove forme della nuova civiltà. L'epoca post-industriale, con tutta la sua post-modernità, pare stia posteggiando proprio qui».



CARLO BIZIO

Costano 19 \$ i segreti di Hollywood

L'estensione di Los Angeles significa che in questa città la regina assoluta è l'automobile. Prima regola quindi, appena arrivati all'aeroporto internazionale LAX, è quella di affittare una macchina: ce ne sono di tutti i tipi, dalle internazionali Hertz, Avis, National e Budget reperibili ovunque (prezzo dai 25 ai 50 dollari al giorno), ma anche ditte locali tipo «Rent a Wreck» (affitta un rottame), dove con una media di otto dollari al giorno si possono affittare vecchie automobili perfettamente funzionanti (tel. 213-208-7712). Per lo stesso prezzo chi vuol avere l'emozione della decapottabile in questa terra del sole, può rivolgersi all'«International rent a car», specializzata in convertibili (tel. 933-5229).

Alcuni alberghi di Los Angeles sono vere attrazioni turistiche, dal famoso Beverly Hills Hotel, «l'albergo rosa» su Sunset Boulevard, i cui bungalow costano fino a 1200 dollari al giorno, al nuovo Hotel Mondrian un poco più a est su Sunset, al West Hollywood, la cui facciata ricorda un quadro di Mondrian (dal 150 al 300 dollari al giorno), al famoso Chateau Marmont, ancora su Sunset, vicino al Mondrian, dove alloggiavano dagli anni Trenta attori e artisti di passaggio.

Cosmopolita com'è, Los Angeles è il regno della cucina internazionale, con ristoranti di tutti i paesi del mondo. Ottimi italiani sono Rex il Ristorante (617 South Olive Street, Downtown, tel. 627-2300), Orlando e Orsini (9575 West Pico Blvd., tel. 277-6050), Made (8899 Beverly Blvd., tel. 859-0242) e - per chi ha nostalgia di una pizza - il Caffè Roma sotto il Grand Passage di Canon Drive, nel cuore di Beverly Hills. Data la presenza massiccia di latino-americani ci sono buoni ristoranti messicani ad ogni angolo. Interessante è Lucy's El Adobe, 5536 Melrose, proprio di fronte agli studi della Paramount (tel. 462-9421). Per la cucina esotica, da non mancare il polinesiano Trader's Vic, 9876 Wilshire Boulevard, tel. 247-7777, nel Beverly Hilton Hotel, il marocchino Dar Maghreb, 7651 Sunset Blvd., tel. 876-7651, e il thailandese House of Chandra con tre diverse sedi. Fra gli americani, notevoli sono il famoso Museo and Frank's Grill (6687 Hollywood Blvd., tel. 467-7788), costruito nel 1919, affollato soprattutto all'ora di colazione, quando produttori e registi vi si danno appuntamento per parlare d'affari di fronte alla migliore «prime rib» di Los Angeles; Gladstone 4 Fish, 17300 Pacific Coast Highway, Pacific Palisades (tel. 434-3474) per il pesce, e il preferito dei giovani, l'Hard Rock Café, 8600 Beverly Blvd., tel. 276-7605, al piano terra del Beverly Center Shopping Mall. Infine, per chi vuole provare l'emozione di un vero hamburger, consigliamo l'originale Fatburger, un piccolo stand al 450 di La Cienega Blvd., aperto 24 ore al giorno.

Se Los Angeles non è ancora come New York, la città che non dorme mai, è però nella direzione giusta: fra i suoi locali notturni sono di moda il sempre famigerato Chippendale (3739 Overland Ave., Culver City), con i suoi spogliarelli maschili per sole donne; il Palazzo (1735 Vine Street, ad Hollywood), un'enorme discoteca su tre piani dove ogni sera c'è un concerto dal vivo, e Vertigo, a downtown, aperto fino alle 4.30 del mattino, dove se non si è qualcuno (i più famosi attori di Hollywood si presentano qui ogni sera) non si entra fino alle due passate.

Fra le curiosità tipicamente di Hollywood, oltre al classico Teatro cinese su Hollywood Boulevard (quello con le impresse di mani e piedi dei divi) e le stelle lungo il pavimento della stessa Hollywood Blvd., c'è la «Hollywood on Location», 8644 Wilshire Blvd., tel. 659-9165, dove per 19 dollari si può acquistare ogni mattina una mappa dettagliata di tutte le località dove si sta girando un film per cinema o televisione nei vari quartieri di Los Angeles per poter vedere da vicino le grandi star al lavoro. Curiosi di sapere dove vivono i divi? Niente paura, ad ogni angolo di Sunset Blvd., a Beverly Hills, ci sono giovani pieni di spirito d'iniziativa che vendono la mappa degli indirizzi dei più famosi attori. Non vi aspettate miracoli: gli indirizzi sono spesso sbagliati e le famose ville sono praticamente «bankerizzate» dietro gigantesche mura di cinta.

Per lo shopping di lusso, è sempre al primo posto Rodeo Drive a Beverly Hills, che ospita boutiques di tutti i più importanti stilisti europei, mentre chi si vuole sbizzarrire nella nuova moda «casuale» e punk deve fare due passi lungo la sempre più emergente Melrose Avenue, soprattutto nel tratto che va da La Cienega a La Brea. Interessante lo shopping center di Santa Monica Place, disegnato dal grande architetto Frank Gehry, un capolavoro di architettura contemporanea.

Ottanta sobborghi senza cuore

Costellazioni, galassie, satelliti, firmamenti: la metafora astronomiche è il paradigma preferito dei commentatori, in special modo dagli urbanisti, quando il discorso cade sulla descrizione della città di Los Angeles, California. Città, ma quale città per l'esattezza? Nel caso di Los Angeles il soggetto è assai aleatorio. «Ottantadue sobborghi alla ricerca di un centro», diceva, rendendo conto di quest'enorme estensione metropolitana, Frank Lloyd Wright, il famoso architetto che su Los Angeles, dove ha progettato e costruito molto, la sapeva lunga. E infatti Los Angeles si presenta come un insieme di costellazioni, una miriade di satelliti suburbani che circondano un pianeta in continua espansione, un firmamento disegnato dalle innumerevoli linee autostradali, piuttosto che una città vera e propria dove un centro e una periferia siano dati una volta per tutte.

Lo stupore suscitato dalla visione aerea di Los Angeles quando vi si arriva con un volo notturno è ormai proverbiale: è stata descritta in centinaia di modi, dando l'occasione a un fiorire di letteratura e poesia. Non ultimo di questi prodotti «Treno di Panna», il best seller di Andrea De Carlo (ora «diventato film»: ma la pellicola è ambientata a New York), che apriva, proprio con l'effettaccio delle impressioni di volo su Los Angeles di notte. Un oceano di luci, laggiù, uno specchio illimitato di un'intensa stellata in un movimento da est verso ovest, dove si trova appunto l'aeroporto, il famigerato e trafficatissimo LAX, disteso con le sue innumerevoli piste sul bordo dell'oceano Pacifico. Estovest, si diceva; questa non è solo la rotta degli aeroplani provenienti dall'Europa e dalla East Coast statunitense, è bensì anche un movimento che ha segnato il destino storico di questa gigantesca metropoli.

All'inizio infatti erano gli indiani, e gli indiani erano insediati in un villaggio chiamato Yang-Na più o meno dove ora c'è downtown, all'interno, lungo le rive dell'ormai rinasciuto Los Angeles River, correva l'anno 1500 e la tribù era quella degli Shoshoni. Pare che fossero talmente preoccupati del deserto che minacciosamente faceva capolino ad est che nemmeno si accorsero che ad una quarantina di miglia ad ovest c'era il mare. La storia però non venne mai confermata. Vero o falso, fatto sta che il movimento verso ovest, verso l'oceano, si verificò tempo dopo con l'arrivo dei messicani e soprattutto con l'avvento delle esplorazioni spagnole e portoghesi. Nel 1542 Juan Rodriguez Cabrillo, portoghese, scopre Yang-Na, e i bravi indiani beniamini lo lasciano stupirsi delle immense potenzialità di quella terra fertile: «È un paradiso», annota Cabrillo nel suo diario di viaggio. E pianta le prime tende sulla spiaggia dove uno splendido palazzino eccitava il suo desiderio di esotismo. Non si è ancora ripreso dallo stupore quando, nel 1779, Gaspar de Portola, spagnolo capitano di ventura e Juan Crespi, francescano, arrivano a Yang-Na. «Un luogo meraviglioso», concordano, ma non si limitano a questo: comincia l'evangelizzazione selvaggia della zona, benedicono a destra e a manca, ribattezzano il villaggio come «Nuestra senora la Reina de los Angeles de Porciuncola» erigendo una piccola chiesetta, oggi seminascosto rudere sotto l'ombra di un Wendy's Fast Food, che commuoverebbe il più cinico dei sanfrancescolgi.

Cominciavano anche le prime colonizzazioni, con allevamenti e campi che dalle sabbie del deserto si stendevano ormai fino al mare. I messicani erano allora la bellezza di 300, ma si erano dati un gran da fare. Nel 1821 il Messico conquistava l'indipendenza

dalla Spagna e prendeva il controllo di Los Angeles e della California. Ma pochi anni dopo per indiani e messicani cominciavano tempi duri. Arrivava infatti il primo pioniere, uno yankee vero e proprio, Jedediah Smith, trafficante di pellicce. Da allora le orde pioniere provenienti dagli Stati più ad est si intensificano fino ad arrivare ad una guerra, Stati Uniti contro Messico, che vedeva vittoriosi i primi, che inchiodando i secondi a suon di trattati, si prendono Los Angeles e la California tutta. È il 1849 e due anni dopo Los Angeles è incorporata come città.

Nel 1850 per la cittadella, che allora contava solamente 1650 abitanti, è un voltare pagina: comincia a crescere a dismisura, con una rapidità impressionante. I grandi trust non perdono tempo nella corsa all'investimento. Le «chance» di ricchezza appaiono evidenti a chiunque decidesse di tentare l'avventura. Nel 1890 iniziano i lavori del grande porto, quello di Long Beach, a circa 40 chilometri a sud di downtown, oggi il più grande porto commerciale della costa pacifica del continente americano.

All'inizio del secolo gli ormai centomila abitanti di questo infinito palmino sempreverde, in un alternarsi di primavera estate tutto l'anno, organizzavano la prosperità di Los Angeles secondo le coordinate entro cui la città imposterà la sua continua e inarrestabile crescita: un turismo che grazie al clima propizio già si delineava come grande business, un porto marittimo attivissimo, un centro economico e finanziario della West Coast e, qualche anno dopo, una massiccia industria cinematografica (poi televisiva). Verso ovest, verso la sua spiaggia oceanica, veniva fondata Venice, con canali e gondole d'importazione e il suo «palazzo ducale» ad imitazione della Venezia nostrana. Venice, con i suoi baracconi di giochi da hera e il suo Luna

Park che su avveniristiche impalcature, si avventurava nell'oceano per oltre 200 metri (distrutto nei primi anni Sessanta da un grande incendio) ed era meta preferita di gite domenicali e luogo d'incontro della più ispirata bohème dei primi Novecento. È stata a lungo considerata una specie di simbolo di Los Angeles, luogo aperto ad ogni tipo di immigrazione e contaminazione. Los Angeles non è solo il sogno dell'ultimo Tycoon di Francis Scott Fitzgerald, ma è anche la disperazione dei poetici straccioni di Monterey di «Pan della Tortilla» di John Steinbeck. A Venice tutto ciò era evidente nel clangore della sua contraddizione. Ora è solo uno squallido relict (che i nuovi ricchi stanno però riscoprendo e trasformando). A Venice allora, vi si arrivava con un treno da Pasadena e dalle altre aree orientali della città. Ora quel treno non esiste più, come del resto tutte le linee ferroviarie che mettevano in collegamento le varie zone di Los Angeles. Negli anni Trenta la General Motors, con un diabolico progetto, decise che bisognava vendere auto, senza le quali l'uomo del ventesimo secolo così propagandava - non avrebbe potuto esprimersi; acquistati dalla General Motors i treni vennero smantellati l'auto trionfò, e Los Angeles divenne quello che l'industria automobilistica aveva deciso di far diventare: un'immensa autostrada.

La galassia metropolitana losangelina oggi, con i suoi 12 milioni di abitanti d'ogni provenienza, si è gettata senza indugio nella maratona verso il futuro ed esibisce la propria struttura decentrata come esempio per il 2000, paradiso per architetti e designer che vi hanno trovato una magnifica palestra. Il suo proposito di diventare capitale di tutto l'emisfero occidentale non ammette ostacoli quali la povertà o le evoluzioni lunabologiche di qualche vetero idealista.

L'Unità

Giovedì 15 settembre 1988

13