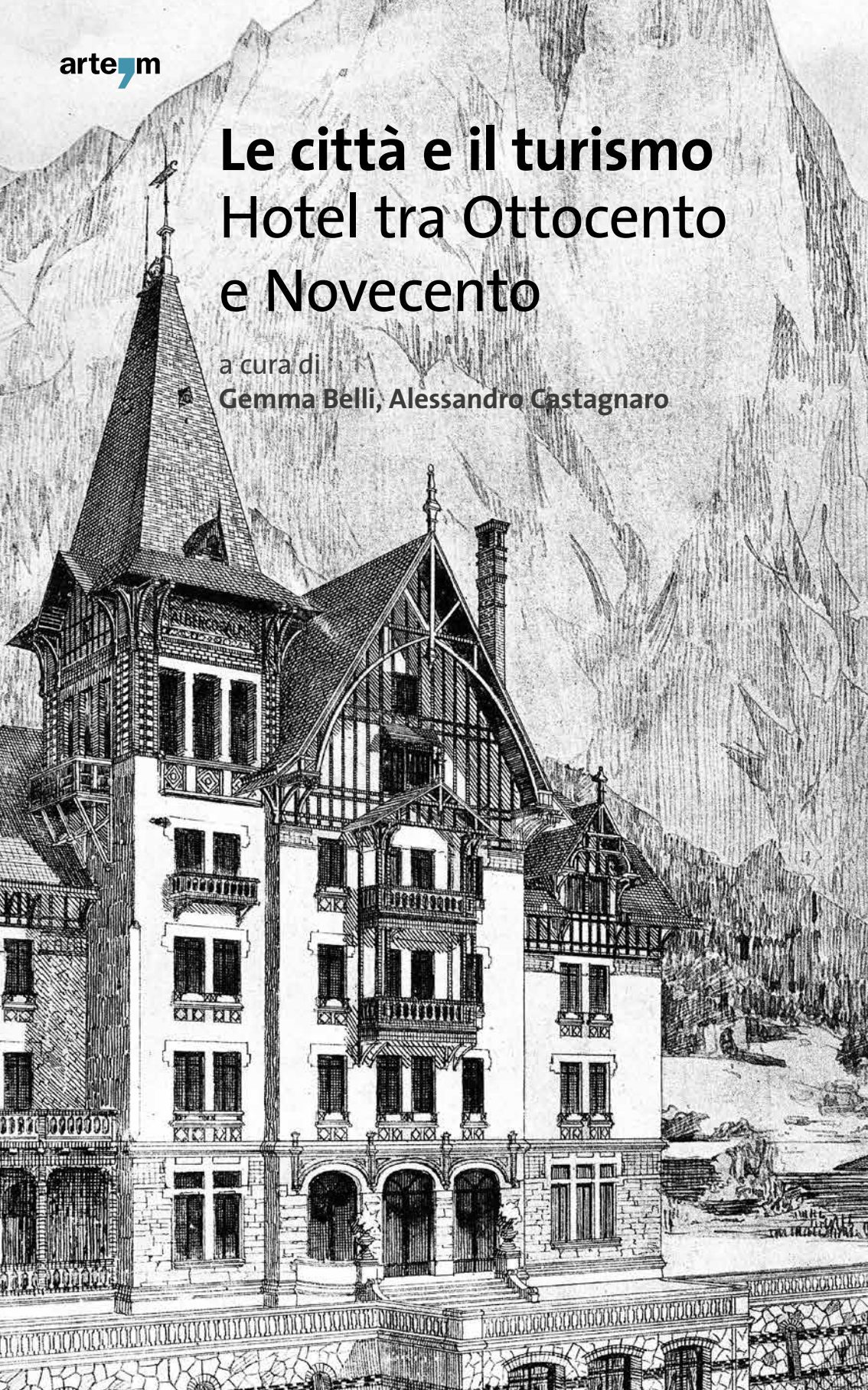
artem

Le città e il turismo
Hotel tra Ottocento e Novecento

a cura di
Gemma Belli, Alessandro Castagnaro



artem

Le città e il turismo
Hotel tra Ottocento e Novecento

a cura di
Gemma Belli
Alessandro Castagnaro

ringraziamenti
I curatori desiderano ringraziare tutti quelli che hanno reso possibile la presente pubblicazione, e soprattutto il Rettore dell'Università degli Studi di Napoli Federico II di Napoli, professore Gaetano Manfredi, e i Direttori dei Centri interdipartimentali di Ricerca CIRICE e BAP dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, professori Alfredo Buccaro e Fabio Mangone, per avere, inoltre, promosso l'organizzazione dell'VIII Congresso AISU-Napoli 2017. Altrettanta gratitudine esprimono nei confronti della Regione Campania e del suo Presidente, l'Onorevole Vincenzo De Luca e della Scabec nella figura del suo Presidente, Antonio Bottiglieri, per il sostegno all'iniziativa, e dell'ingegnere Francesca Maciocia, che ha seguito costantemente la programmazione e l'evoluzione del convegno e della pubblicazione.

Sommario

Presentazioni
7 **Vincenzo De Luca**
8 **Gaetano Manfredi**
9 **Rosa Tamborrino**
12 **Alfredo Buccaro, Fabio Mangone**

14 Introduzione
Gemma Belli, Alessandro Castagnaro

Turismo e hotel tra dibattito e modelli

19 L'architettura alberghiera nella Milano degli ultimi decenni dell'Ottocento: edizioni e 'traduzioni'
Marica Forni

27 Notizie dal mondo: alberghi e turismo nelle riviste del Touring Club
Carolina De Falco

Gli interpreti: artisti, architetti e...

41 Fra passaggio e dimora: arte contemporanea 'in albergo'
Gaia Salvatori

53 Gio Ponti e l'architettura degli alberghi, 1938-1964
Fabio Mangone

66 L'albergo di József Vágó in via Sistina a Roma
Zsuzsanna Ordasi

75 Strategia artistica nelle stampe pubblicitarie degli alberghi della Compagnia Italiana dei Grandi Alberghi (CIGA) negli anni 1906-1938
Ewa Kawamura

86 Nuovi itinerari per il turismo d'*élite* tra penisola Sorrentina, costiera Amalfitana e Cilentana. Una catena di alberghi di Luigi Orestano
Niroscia Pagano

Luoghi in Italia e all'estero

94 Architettura del *loisir* nei Grand Hotel *fin de siècle* a Palermo e Napoli
Elena Manzo

108 Architetture del *loisir* a Palermo: l'Hotel delle Palme, da dimora *extra moenia* ad albergo urbano
Massimiliano Pecoraro Marafon

117 Alberghi e hotel del litorale adriatico (1920-1945)
Adele Fiadino

127 L'ampliamento dell'Hotel Danieli a Venezia. Storie di concorsi mancati
Alessandra Ferrighi

135 'Le PLINIUS Grand Hôtel (au lac)': grandi alberghi, paesaggio e sviluppo urbano a Como e sul Lario tra Otto e Novecento
Gianpaolo Angelini

145 Budapest dopo Budapest. Il ruolo chiave dei bagni termali e l'Hotel Gellért, dopo il collasso del 1918
Paolo Cornaglia

159 Né dace, né *bungalow*, né alberghi. Forme di città e tipi architettonici per l'insediamento del riposo al concorso 'La Città Verde' di Mosca del 1929
Maurizio Meriggi

Né dace, né *bungalow*, né alberghi. Forme di città e tipi architettonici per l'insediamento del riposo al concorso 'La Città Verde' di Mosca del 1929

Maurizio Meriggi

L'insediamento per il turismo di massa nella cultura architettonica del moderno e la specificità Sovietica

Il tema della costruzione di insediamenti per il turismo di massa è stato sviluppato dalla cultura del Movimento Moderno in maniera sistematica dalla fine degli anni Venti del secolo scorso[1] e compare tra i punti programmatici della Carta d'Atene. Nel terzo capitolo di questa, dedicato al 'Tempo Libero', ai punti 38-40 si invita ad individuare nella regione che circonda la città vaste zone libere di elevata qualità ambientale da attrezzare ad attività ricreative, che dovranno essere altresì facilmente accessibili dalla città attraverso un'accurata organizzazione del sistema dei trasporti[2]. Dalla ricostruzione storiografica risulta che questi punti erano stati segnalati soprattutto dai membri del CIAM del gruppo degli architetti catalani del GATCPAC, freschi della loro esperienza nel 1932 nella progettazione della Ciutat de Repòs i de Vacances a qualche decina di chilometri a sud-ovest da Barcellona nelle spiagge di Castelldefels. Tale progetto a sua volta si ispirava al programma del 1929 del concorso per la 'Zelenyj Gorod (Città Verde)' di Mosca, localizzato a circa 30 chilometri a nord-est dalla città nella regione boscosa presso la località Bratovščina-Spasskaja[3].

Questo prevedeva un insediamento nella foresta costituito da una enclave urbanizzata nel paesaggio naturale, che avrebbe dovuto assumere dimensioni e caratteri congrui all'epoca socialista, costituire cioè un servizio al cittadino sovietico e differenziarsi dalle forme tradizionali dei borghi di villeggiatura di dace sorti nelle vicinanze di Mosca di iniziativa privata modellati sul tipo della città giardino.

Come il progetto catalano 'La Città Verde' era concepita quindi come un servizio metropolitano della regione di Mosca così come la Ciutat de Repòs i de Vacances lo era per la regione di Barcellona.

Mosca e le sue 'Città verdi'

Il concorso del 1929 per la città Verde era stato bandito dai sindacati di categoria sull'onda di una campagna giornalistica lanciata dello scrittore e giornalista Michail E. Kol'cov (1898-1942), sulla "Pravda" (30.1.1929) con l'articolo *Dača tak dača (Dacia come dacia)* che, da una parte, denunciava i privilegi di una classe di *nepmani* e di esponenti delle professioni liberali[4] che si era appropriata dei villaggi di dace di villeggiatura nell'area a nord est di Mosca, la più pregiata dal punto di vista climatico e paesaggistico e la meglio servita dalle infrastrutture, e dall'altra, metteva in risalto le potenzialità offerte dalla linea ferroviaria della direttrice nord-ovest recentemente elettrificata che avrebbe potuto consentire un comodo trasporto per le masse dei lavoratori dell'intera città.

Queste dace contese costituivano un insediamento che si era consolidato grazie alla costruzione della rete ferroviaria per direttrici di Mosca nel corso della seconda metà del secolo XIX raccordate da una grande Circonvallazione realizzata tra il 1903 e il 1908.

La Circonvallazione ferroviaria di Mosca come infrastruttura a servizio dei luoghi di villeggiatura nei sobborghi

Quest'opera di ingegneria ferroviaria era costituita da un anello di 54 chilometri di raccordo tra le linee radiali ed era destinata al trasporto logistico a servizio delle fabbriche; la linea lambiva la periferia meridionale e occidentale della città di allora mentre si allontanava dal nucleo urbanizzato verso est e verso nord includendo al suo interno vaste tenute, sobborghi e brani di campagna dove le famiglie moscovite che potevano permetterselo andavano a passare l'estate[5]. L'opera fu realizzata con estrema cura, soprattutto nel disegno *Russkij Stil* dei fabbricati viaggiatori tenendo conto appunto del doppio valore dell'infrastruttura per la logistica e l'industria e per la villeggiatura borghese.

Per avere un'immagine dello scenario paesaggistico di questi luoghi di villeggiatura si può ricorrere ai quadri dei pittori Ivan I. Šiškin (1832-1898) e Isaac I. Levitan (1860-1900) che ritraggono brani degli scenari naturali tipici della Russia centrale nei dintorni di Mosca alla fine del XIX secolo[6] con i boschi di betulle, querce e conifere, le ondulate distese dei campi di grano, i villaggi di izbe e le chiese con le cupole a cipolla riflesse sui corsi d'acqua e gli stagni.

Al limitare di queste foreste erano sorti gruppi di dace di villeggiatura disegnate ricalcando le tipologie tradizionali dell'izba in legno con una aggiunta di corpi a veranda. In alcuni casi le dace presentano dimensioni e caratteri di una villa ma per lo più erano estremamente semplici nei caratteri architettonici e nel comfort. Il vero comfort della dacia, che è un *topos* della cultura russa, non è infatti tanto l'edificio quanto soprattutto una situazione di ideale connubio con la natura[7], sentimento bene espresso nelle viste di Šiškin e Levitan.

Il concorso per la Città Verde

Segnalando appunto sia le qualità ambientali dell'area nord-ovest che lo sviluppo significativo durante gli anni della NEP dei villaggi di dace per iniziativa privata, Kol'cov nello stesso *Dača tak dača* invitava il Soviet di Mosca e i sindacati – che nel corso degli anni Venti avevano monopolizzato la gestione del tempo libero di massa con la costruzione di club operai nella città – a realizzare un piano coordinato per la messa in opera di un'attrezzatura per il riposo di massa di tutta la popolazione di Mosca (allora circa un milione di abitanti). Venne così bandito il concorso per la 'Zelenyj Gorod (La Città Verde)'[8] che richiedeva di dar forma a una città del riposo in un ambiente salubre e tale da promuovere al contempo acculturazione di massa – in senso socialista, in radicale alternativa al tradizionale insediamento dei villaggi di dace dell'ozio – retaggio dell'epoca borghese.

Il bando richiedeva: il piano di un insediamento per 100.000 posti di villeggiatura a turni alternati, situato in una località a 32 chilometri da Mosca lungo la linea ferroviaria nord-est e la strada carrabile per Jaroslav in un'area di 15.000 ettari di cui 11.500 da mantenere a foresta; il disegno di una città e dei sui tipi architettonici per alberghi, sanatori, impianti sportivi e ricreativi. Nella 'Città Verde' era prevista la massima collettivizzazione della vita quotidiana nell'abitazione, nell'alimentazione, nei servizi culturali e nell'educazione dei bambini.

Al concorso furono invitati quattro architetti: Konstantin S. Mel'nikov (1890-1974), Daniil F. Friedman (1887-1959), Nikolaj A. Ladovskij (1881-1941), e Mosej Ja. Ginzburg (1892-1946) con Mikhail O. Barščˇ (1904-1976).

Isaac Levitan
Quieto monastero
1890

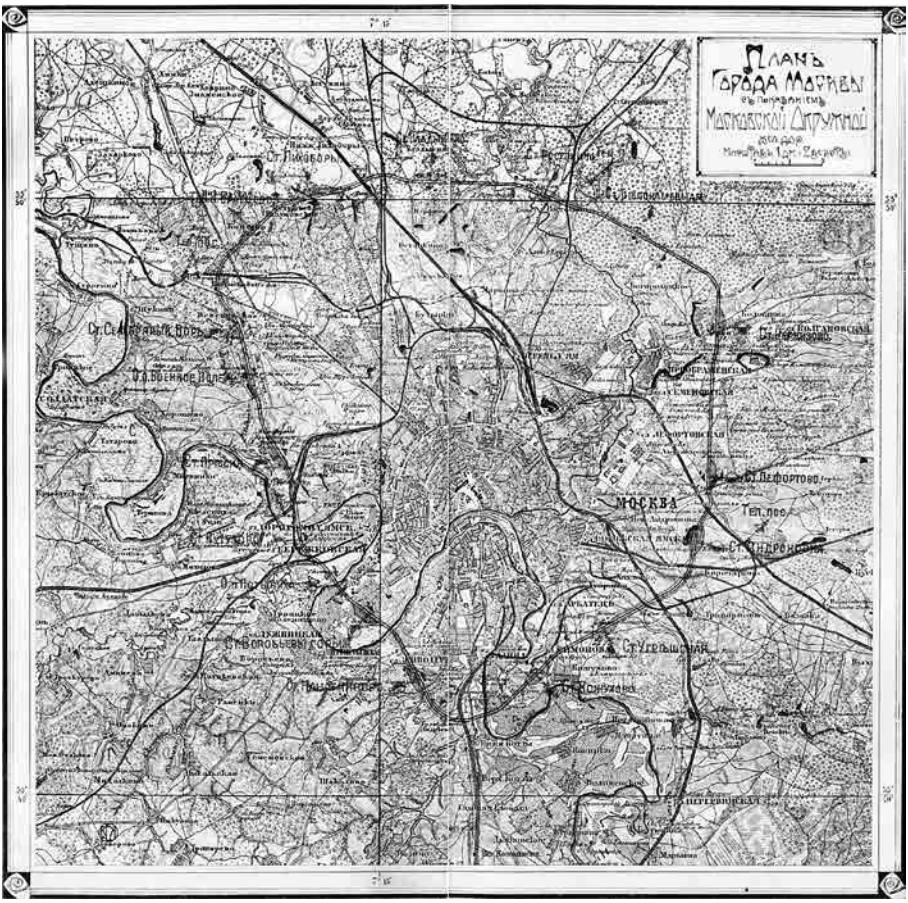
La forma della Città Verde

Date le dimensioni dell'utenza prevista il bando richiedeva implicitamente di dare soluzione all'accessibilità di massa. Le proposte di Mel'nikov e Ladovskij assunsero tale aspetto con accentuata enfasi progettando congegni trasportistici, su ferro e su gomma, che recapitassero direttamente dai luoghi di residenza a Mosca ai luoghi di vacanza.

Il piano di Mel'nikov è costituito da una circonvallazione ferroviaria circolare raccordata dalla linea nord-est alla Circonvallazione Ferroviaria di Mosca del 1908; i gruppi di residenze-dormitorio sono disposti a raggiera per una metà del perimetro ferroviario ai margini del parco forestale, mentre per l'altra metà la stessa linea recapita ai settori tematici: parco zootecnico, settore dell'infanzia, parchi agricolo e zoologico, settore centrale con la stazione centrale lungo la linea Mosca-Jaroslav, le attività ricreative, culturali e sportive di massa, gli alberghi e le residenze degli addetti. A questa circonvallazione ferroviaria si affianca una via d'acqua costituita da un canale che raccorda i corsi dei fiumi Kljazma e Ura e una serie di laghetti.

Il piano di Ladovskij è costituito da uno schema ad albero con una strada maestra raccordata alla strada carrabile Mosca-Jaorslav e con una serie di rami ad essa perpendicolari

Tracciato del progetto della
Circonvallazione di Mosca
1908



a formare dei *loop* – che nel tempo avrebbero potuto estendersi in lunghezza – che recapitano ai gruppi di residenze collettive. La strada maestra interseca la linea ferroviaria e la carrabile Mosca-Jaroslav in corrispondenza della stazione centrale, in prossimità della quale si trovano gli alberghi centrali e le attività sportive e ricreative.
Le proposte di Ginzburg-Baršč e Friedman assunsero invece tutt'altra enfasi.

La prima è costruita su una rete a larghe maglie di segmenti insediativi lineari con strada carrabile centrale che attraversano la foresta e con le attività ricreative prevalentemente allineate sulla linea ferroviaria. Il progetto tuttavia ambiva ad illustrare un altro obiettivo: il principio della disurbanizzazione secondo il quale la 'Città Verde' sarebbe stata la prima, di una serie, di nuovi insediamenti nei quali si sarebbe

stabilmente trasferita nel tempo l'intera città di Mosca con i suoi abitanti e le sue attività, risolvendo in maniera radicale e definitiva il problema della salubrità della città socialista e portando l'industria nella campagna dove risiedeva allora il 90% della popolazione sovietica[9].

Il piano di Friedman cercava invece consapevolmente di non dare forma alla città, che si delineava come una grande foresta nella quale andavano ad aprirsi radure di dimensioni variabili che ospitavano insediamenti di profilo quasi indefinito e vagamente spiraliforme e fitomorfo, con una radura maggiore in corrispondenza della stazione ferroviaria con gli alberghi centrali e le attrezzature ricreative di massa.

Tipi architettonici

Rispetto ai tipi architettonici delle due ultime proposte ci limitiamo ad osservare che: nel caso della proposta disurbanista i tipi residenziali – che fanno parte di un catalogo articolato e complesso di nuove tipologie funzionali alla disurbanizzazione[10] – sono costituiti da cellule individuali di produzione standardizzata variamente aggregabili, a formare schiere continue.

Nel caso delle aggregazioni di alloggi individuali del progetto Friedman, queste assumono forme che aspirano ad imitare la natura – a conchiglia, a collina, a dorsale – e un accento quasi organico, in modo da mimetizzarsi e integrarsi al paesaggio naturale, quello ideale e misurato tra cielo, campi, foreste e acqua delle viste di Šiškin e Levitan.

Coerentemente all'impostazione macchinista del congegno insediativo di Mel'nikov la permanenza nella Città Verde prevede l'esecuzione di un certo protocollo e le residenze vacanziere sono disaggregate in due momenti diversi: quello del sonno e quello dell'immersione nella natura. I gitanti arrivano direttamente dalle stazioni della Circonvallazione di Mosca nei settori destinati al sonno (in edifici dormitorio denominati 'Sonnaja Son-nata' – Suonata del Sonno) che sono disposti lungo la circonvallazione ferroviaria della Città Verde; viene loro servito un lauto pasto nelle mense aggregate a ciascuna unità delle 'fabbriche del sonno' cui segue un profondo riposo catartico; al risveglio ha inizio l'immersione nella natura supportata dalla presenza nei vari parchi e nella foresta di padiglioni per piccoli gruppi di gitanti che consentono anche un riparo temporaneo di qualche giorno, essendo costituiti da un sistema di verande – l'elemento che caratterizza la dacia tradizionale – montate secondo schemi variabili – a tenda conica o a tenda rettangolare[11].

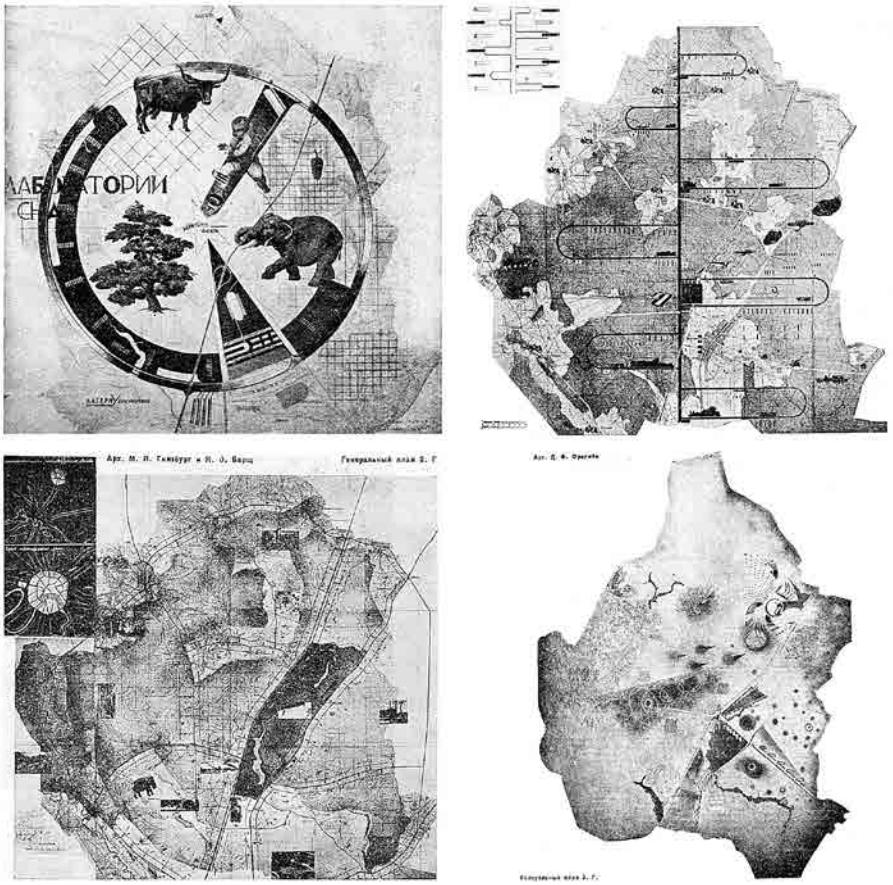
Il progetto di Ladovskij segue per diversi aspetti l'impostazione del precedente per il recapito diretto via gomma ai luoghi di soggiorno ma si differenzia nel proporre una soluzione d'alloggio di tipo alberghiero classico stanza/ristorante, anche se non mancano i padiglioni turistici, un po' meno aperti di quelli mel'nikoviani per consentirne anche un uso invernale.

Epilogo

Dopo un iniziale avvio dei lavori, la costituzione di una Società per azioni a supporto della costruzione della Città Verde, e la licenza concessa ai quattro progettisti a realizzare strutture sulla base dei progetti presentati, già nel 1931 l'operazione si arrestò e non riprese più. L'impostazione di base delle proposte del concorso – definire la forma di un'attrezzatura pubblica di villeggiatura per il riposo infrasettimanale di massa prossima alle grandi città, accessibile all'intera popolazione urbana e contraddistinta da nuove tipologie edilizie in alternativa ai villaggi di dace, ai *bungalow* e all'albergo – non trovò spazio negli indirizzi della pianificazione degli anni Trenta e successivi.

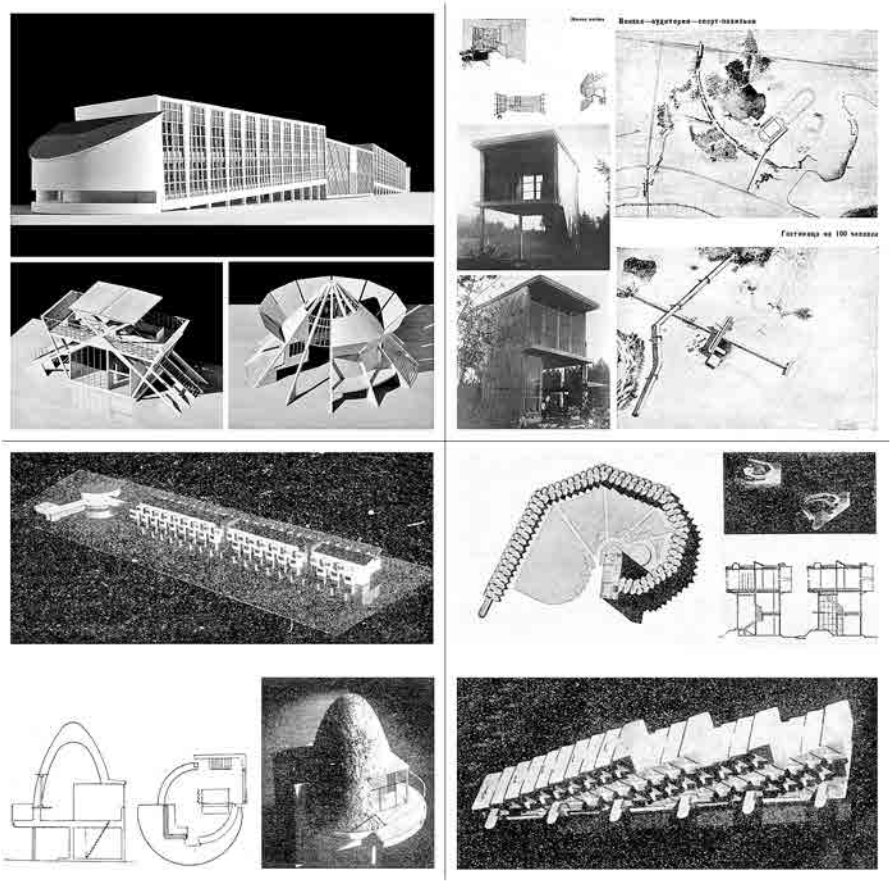
La questione della villeggiatura infrasettimanale dei cittadini dell'URSS prese altre forme organizzative proprie della società sovietica, come per esempio quella del villaggio suburbano di dace sul modello

Progetti per il concorso per la Città Verde di Mosca
1929
a sinistra piani di K. Mel'nikov, e di N. Ladovskij; a destra, piani di M. Ginzburg con M. Baršč e di D. Friedman



tradizionale del sobborgo giardino con pseudo izbe in stile popolare destinato ai membri di organizzazioni statali, anche queste tuttavia una sorta di *élite*[12].
Negli anni Ottanta del secolo scorso la dacia suburbana divenne appannaggio di settori sempre più vasti della popolazione, sia in forma di piccoli lotti di terra nelle aree boschive con costruzioni prefabbricate (una sorta di roulotte senza ruote) formando agglomerati tra i boschi, sia in forma di izbe tradizionali formando villaggi di dace del tipo ottocentesco.
Recentemente i villaggi di dace, collocati in corrispondenza di linee del trasporto ferroviario suburbano e della rete autostradale, si stanno sviluppando – almeno a Mosca – divenendo in alcuni casi *gate communities* di ville della media e alta borghesia. Nell'architettura i tipi seguono i

Progetti per il concorso per la Città Verde di Mosca
1929
a destra in alto, progetti di K. Mel'nikov per i dormitori (Sonnaja Son-nata) e per i padiglioni turistici; in basso a sinistra, progetti di N. Ladovskij per un complesso alberghiero rionale con ristorante e per un padiglione turistico; in alto a destra, progetti di M. Ginzburg con M. Barščˇ della cellula individuale e di frammenti dell'insediamento lineare disurbanista; in basso a destra, progetti di D. Friedman per alberghi rionali, per la cellula individuale tipo e per un complesso di miniappartamenti



modelli storicistici della tradizione russa ma anche, nel *cliché* stilistico, più aggiornati modelli a *cottage* delle diverse tendenze dell'architettura contemporanea[13].

[1] Per un quadro d'insieme delle esperienze in tal senso vedi il numero monografico *Spazio della cultura e tempo libero di massa* della rivista "Hinterland", nn. 7-8, 1979.
[2] Cfr. *La Charte d'Athens*, Paris 1943.
[3] Tale derivazione è facilmente apprezzabile rileggendo i testi del programma moscovita, riportato in un articolo intitolato *La Città Verde di Mosca*, pubblicato nella testata del GATCPAC, "A.C.", I, n. 1, gennaio-marzo 1931, pp. 30-32. Cfr. E. Donato, *La Città di Riposo e Vacanze*, in "Hinterland", nn. 7-8, 1979, pp. 38-45. Ricordiamo che l'area della Città Verde è riportata nello schema del progetto di Le Corbusier del "Plan de la ville de Moscou et de la région avoisinante" del 1930, FLC 20479. Su questo, cfr. J.L. Cohen, *Le Corbusier et la mystique de l'URSS*, Liege 1987.
[4] Vedi per esempio il villaggio di dace Kljazma presso l'omonima fermata lungo la linea Mosca-Jaroslav, nazionalizzato nel 1920 e successivamente rilevato dall'Unione Moscovita degli Scrittori (Moskovskij Sojuz Pisatelej) negli anni della NEP (cfr.: http://trojza.blogspot.com/2013/04/blog-post_16.html).
[5] Cfr. N. Smurova, *Mosca del futuro: ingegneria e architettura nella Circonvallazione ferroviaria di Mosca (1902-1908)*, in "Ricerche di Storia dell'arte-Tradizione e rivoluzione industriale in Russia tra '800 e '900", n. 39, 1990, pp. 53-62. L'iconografia originale del progetto è raccolta in *Al'bom moskovskoj okružnoj železnoj dorogi (Album della circonvallazione ferroviaria di Mosca)*, Moskva, 1908 – documento consultabile al sito della Pubblica Biblioteca Storica Nazionale Russa: http://elib.shpl.ru/nodes/780#page/4/mode/inspect/zoom/4
[6] È lo stesso M. Kol'cov a segnalarlo nel suo articolo.
[7] La letteratura dal punto di vista semiotico sulla natura e la foresta nella cultura russa è sterminata, ci limitiamo qui a ricordare un'efficace sintesi in R. Valle, *Rappresentazioni mitiche e letterarie della foresta nella cultura russa*, in "Silvae", I, n. 3, settembre-dicembre 2005, pp. 283-294.
[8] Sul concorso e i progetti presentati vedi: "Stroitel'stvo Moskvy", n. 3, 1930, pp. 9-32; M. Fosso, M. Meriggi, a cura di, *Konstantin S. Mel'nikov e la costruzione di Mosca*, Milano 1999; M. Meriggi, *Il concorso per la "Città Verde" e il progetto di città complementare di Konstantin Mel'nikov*, in Id., *La Città Verde*, Cuneo 2007, pp. 20-33.
[9] Il progetto è presentato anche in "Sovremmennaja Arkhitektura", nn. 1-2, 1930, introdotto dal saggio chiave sul disurbanismo del teorico M. Okhitovic, e seguito dal progetto di analoga impostazione per la nuova città industriale di Magnitogorsk.
[10] Sui progetti disurbanisti cfr. M. Meriggi, *Il progetto per una "nuova forma di habitat umano" di Mosej Ginzburg e del gruppo OSA. 1927-1932*, in Id., *La Città Verde*, cit., pp. 34-51.
[11] I modelli ricostruttivi dei progetti mel'nikoviani qui riportati in illustrazione sono stati eseguiti dal Laboratorio di Modellistica del DPA del Politecnico di Milano per la mostra alla Triennale di Milano *K.S. Mel'nikov e la costruzione di Mosca*, 1999, catalogo a cura di M. Fosso e M. Meriggi, *Konstantin S. Mel'nikov,* cit.
[12] Ne è un esempio proprio nell'area destinata alla "Città Verde" del villaggio di dace dei membri della "Associazione Pansovietica dei Vecchi Bolscevichi (Vsesojuznoe Obščestvo Starikh Bol'ševikov" presso la fermata Čeljuskinskaja della linea Mosca-Jaroslav, costruito a partire dal 1932 (vedi: http://trojza.blogspot.com/2013/04/blog-post_16.html).
[13] Vedi in proposito i numeri monografici della rivista "Proekt Rossii/Project Russia": *Častnyj Dom/The Private House*, n. 9, december 1998; *Zagorod ot bogemy do buržuazii/Countryside between bohemia and burgeoisie*, n. 21, september 2001; *Poselki/Villages*, n. 38, january 2006.

arte'm

coordinamento editoriale
maria sapio

redazione
paola rivazio

art director
enrica d'aguanno

grafica
francesca aletto

in copertina e a pagina 2
Giuseppe Laveni, Mario Dovara
Progetto per albergo di tipo piccolo. Motto 'Niveo'
particolari
(da Touring Club Italiano
I migliori progetti d'albergo,
Milano 1909)

arte'm
è un marchio registrato di
prismi
certificazione qualità
ISO 9001: 2008
www.arte-m.net

stampato in italia
© copyright 2019 by
prismi
editrice politecnica napoli srl
tutti i diritti riservati

finito di stampare
nel luglio 2019

stampa e allestimento
effegi S.r.l., portici (na)

ISBN 978-88-569-0676-9