



**HAL**  
open science

## La modernità architettonica e urbana in Italia nelle guide turistiche in lingua francese. 1950-1970

Joanne Vajda

► **To cite this version:**

Joanne Vajda. La modernità architettonica e urbana in Italia nelle guide turistiche in lingua francese. 1950-1970 . “Wissen öffnet Welten“, Il sapere apre i mondi. L’Italia nelle guide turistiche straniere, VI-  
Ile Congrès AISU – Associazione italiana di storia urbana: La città, il viaggio, il turismo. Percezione,  
produzione e trasformazione, , pp.2279-2284, 2017. hal-01769914

**HAL Id: hal-01769914**

**<https://hal.science/hal-01769914>**

Submitted on 18 Apr 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

VIII Congresso AISU – La città, il viaggio, il turismo (Napoli, 7-9/09/2017)

VIII AISU Congress – City, travel, tourism (Naples, 7-9/09/2017)

## **La modernità architettonica e urbana in Italia nelle guide turistiche in lingua francese.**

**1950-1970**

Joanne Vajda

École nationale supérieure d'architecture de Paris Malaquais

AHTTEP - Architecture Histoire Techniques Territoires Patrimoines –

UMR CNRS/MCC AUSser 3329 – Paris – Francia

**Parole chiave:** architettura moderna, storia urbana, guide turistiche, Gio Ponti, P.L. Nervi, Le Corbusier

### **1. Le guide – strumento di diffusione di una cultura di massa**

Com'è descritta l'Italia nelle guide di viaggio francesi pubblicate negli anni del miracolo economico? In che modo queste guide fanno emergere la modernizzazione architettonica e urbana dell'Italia in un'epoca di spettacolare crescita economica per il Bel Paese? Analizzeremo come la visione proposta ai turisti francofoni entri in risonanza con le trasformazioni in corso in altre parti d'Europa, a cominciare dalla Francia del cosiddetto «trentennio glorioso» (1945-'75). Rifletteremo in che modo le guide influenzino la ricezione di un'architettura recente e spesso audace da parte del grande pubblico, osservando la visione che esse propongono sugli architetti dell'epoca.

Le guide di viaggio sono strumenti di diffusione di una cultura architettonica e urbana. Tuttavia, a prescindere dal periodo di pubblicazione, l'elemento che vi prevale è il fascino per il patrimonio architettonico. Gli autori preferiscono soffermarsi sulle realizzazioni appartenenti alla storia dell'architettura. Nelle guide del ventennio 1860-1880 l'architettura recente è praticamente invisibile. Per parlare della trasformazione di un territorio sono necessarie conoscenze specifiche e aggiornamenti regolari delle guide stesse, il che può spiegare la preferenza per il patrimonio storico: cosa che d'altronde risulta anche funzionale al gusto per l'eclettismo che caratterizza questo fine secolo. Valorizzare la storia di un determinato luogo descrivendone i monumenti antichi consente di restare al di fuori della realtà politica.

Un secolo dopo, che ruolo viene riservato alla modernità architettonica e urbana nella descrizione di un Paese in cui è sin troppo facile dirigere lo sguardo del viaggiatore verso l'architettura dei secoli precedenti? Quali rappresentazioni del Paese sono veicolate dalle descrizioni dello spazio urbano e del territorio contenute nelle guide? In che modo queste rendono possibile al grande pubblico l'appropriazione dei nuovi approcci relativi allo sviluppo urbano e alle ardite costruzioni frutto della collaborazione tra architetti e ingegneri?

Il presente studio si basa su una quindicina di guide turistiche in lingua francese uscite tra il 1950 e il 1970, appartenenti a note collane (Guide Bleu, Baedeker, ecc.) e/o pubblicate in collaborazione con l'ENIT - Ente Nazionale Industrie Turistiche oppure con il Touring Club italiano<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> L'autrice ringrazia Paola Vallerga per la traduzione e la Bibliothèque du tourisme et des voyages di Parigi per il prezioso aiuto prodigato e per l'autorizzazione a riprodurre le illustrazioni.

## 2. L'Italia, «un antico Paese nuovo di zecca<sup>2</sup>»

Il turista del secondo dopoguerra viene incoraggiato a godere della natura, delle bellezze paesaggistiche, dello sci, delle spiagge e delle vetrine eleganti delle grandi città, a divertirsi e a interessarsi all'economia del Paese, più che a trascorrere il proprio tempo visitando collezioni di opere d'arte<sup>3</sup>. E a dirlo è nientemeno che il Baedeker, la guida tratta dalle venti edizioni precedenti dedicate all'Italia settentrionale dal 1861 in avanti!

Il turismo culturale passa quindi in secondo piano, mentre dalle pubblicazioni analizzate si sviluppa ora un nuovo discorso sull'Italia, orientato a valorizzare la trasformazione del Paese, insistendo sulla sconfitta dell'analfabetismo e lo sviluppo dell'industria siderurgica, della cantieristica navale e delle fabbriche automobilistiche e tessili.

A partire dai primi anni Cinquanta del '900 viene ribadito che i danni provocati dalla guerra sono ormai stati riparati. Diverse guide degli anni Sessanta accennano all'architettura fascista, citando l'esempio di Forlì, «città tipicamente fascista [...] sovraccarica di finto marmo<sup>4</sup>» o dell'EUR, di cui la guida Julliard consiglia la visita agli appassionati di architettura moderna. Il Palazzo dei Congressi di Libera viene presentato come «un edificio unico in Europa». Degli altri si dice che sono «moderni sotto il profilo tecnico, ma classici nello spirito<sup>5</sup>».

Delle zone rurali si sottolinea lo scarsissimo sviluppo, benché complessivamente più arretrate nel Sud che nel Nord, che invece gode di «scuole, ospedali moderni e una rete di vie di comunicazione in buone condizioni». Il piano di modernizzazione del Mezzogiorno costituisce una «costante preoccupazione dell'attuale governo». Il miglioramento delle condizioni di vita appare l'urgenza assoluta, «e per questo il comunismo annovera numerosi adepti in queste regioni<sup>6</sup>».

Secondo la Guide Vert del 1961, appunto per ridurre il divario tra Nord e Sud il piano Vanoni ha inaugurato una politica fondata sulle grandi opere pubbliche, raccomandando la nascita di fiere commerciali, l'industrializzazione e lo sviluppo turistico. Quello che si intende far emergere è il «volto dell'Italia moderna» e l'«interpenetrazione viva del passato e del presente<sup>7</sup>». Ecco che, a seconda delle guide, Napoli risulta essere talvolta un «notevole polo industriale», pur soffrendo di «carezza di alloggi e di sviluppo moderno<sup>8</sup>», talaltra una «città di una povertà allucinante» in confronto «alle periferie di Marsiglia, oggi fortunatamente ricostruite da Le Corbusier<sup>9</sup>». Peraltro l'autore della guida Fodor fa notare che anche in Italia «gli architetti che hanno curato la ricostruzione delle città distrutte e ampliato i nuovi quartieri [sono] molto influenzati da Le Corbusier<sup>10</sup>».

Georges Mikes, coautore della guida Fodor, nota il gran numero di occasioni di aggregazione rivolte agli ingegneri in tutta Italia: al pari della Vespa, si tratta di un modo per sottolineare la modernizzazione del Paese. Nella primavera del 1952, in concomitanza con la comparsa del televisore e lo sviluppo del campeggio, «nuova forma di turismo sportivo<sup>11</sup>», Air France intensifica i collegamenti aerei con l'Italia, la cui rete stradale è unanimemente giudicata dalle guide una delle migliori d'Europa, con autostrade [in italiano nella guida] dotate di stazioni di servizio moderne e ben attrezzate e «strade statali [in italiano nella guida] [...] di ottima

---

<sup>2</sup> *Les guides modernes Fodor, Italie*, Paris, ed. Pallas, 1957, quarta di copertina. [Guida Fodor]

<sup>3</sup> *Baedekers. Guide automobile, L'Italie du Nord*, prima edizione, Bruxelles, Ed. de Visscher, 1955, p. 29. [Baedeker]

<sup>4</sup> *Guide Sequoia, Italie Nord et Centre*, Paris Bruxelles, ed. Sequoia, 1963, p. 110. [Guida Sequoia]

<sup>5</sup> H. Gault, C. Millau, *Guide Julliard de l'Europe*, vol. 1, Paris, Julliard, 1964, p. 130. [Guida Julliard]

<sup>6</sup> Guida Fodor, 1957, p. 40.

<sup>7</sup> *Op. cit.*, quarta di copertina.

<sup>8</sup> G. Martineau (dir.), *Les guides Nagel, Italie*, Paris, Nagel, 1952, p. 609. [Guida Nagel]

<sup>9</sup> Guida Fodor, 1957, p. 40.

<sup>10</sup> *Op. cit.*, p. 72.

<sup>11</sup> Guida Nagel, 1952, p. 717.

## VIII Congresso AISU – La città, il viaggio, il turismo (Napoli, 7-9/09/2017)

### VIII AISU Congress – City, travel, tourism (Naples, 7-9/09/2017)

costruzione» secondo Baedeker, a cui tuttavia non sfuggono i danni conseguenti: «Purtroppo autostrade e strade statali sono spesso costeggiate da numerosi cartelloni pubblicitari, che deturpano il paesaggio<sup>12</sup>».

La stessa guida elenca 35 ostelli della gioventù e 250 campeggi ufficiali nell'Italia settentrionale nel 1953, come a dire che gli svaghi si vanno democratizzando. A Marina di Massa un «grande edificio cilindrico di quindici piani [...] funge da casa per ferie per i figli dei dipendenti Fiat<sup>13</sup>». La guida Fodor annovera l'«hotel a forma di torre<sup>14</sup>» a Sestriere, anch'esso colonia Fiat, dovuta al medesimo architetto Vittorio Bonadè Bottino. Queste torri, costruite vent'anni prima, acquistano visibilità nel paesaggio descritto dalle guide, in quanto permettono di sottolineare le realizzazioni sociali e architettoniche delle industrie italiane, al pari della «modernissima città operaia<sup>15</sup>» di Olivetti a Ivrea, contraddistinta da abitazioni su pilastri.

Sempre più frequenti le descrizioni delle stazioni sciistiche, grazie anche alle olimpiadi invernali del 1956 a Cortina d'Ampezzo, «il più importante centro di sport invernali delle Alpi italiane<sup>16</sup>». Non meno valorizzate le stazioni balneari. A poco a poco il turismo diviene dunque un'industria proficua e l'Italia si trasforma in «un Paese per le vacanze<sup>17</sup>».

### 3. Torino: dalla città monotona alla città attraente

A partire dal 1949 la guida Odé<sup>18</sup> interpreta la trasformazione italiana attraverso rappresentazioni di città e regioni che si emancipano dalla cartografia classica, indicando in maniera spiritosa la modernizzazione del territorio. Sebbene la descrizione di Torino echeggi quella della guida Diamant del 1872, che la reputa una città monotona e la definisce moderna con una connotazione negativa, ricordando le chiese costruite «con gusto moderno» che «presentano scarsi motivi di interesse<sup>19</sup>», nella guida Odé Torino viene descritta come un agglomerato urbano «non brutto», in cui «gli architetti hanno tirato fuori dal cilindro una città nuova di zecca<sup>20</sup>»... per parlare della trasformazione subita nell'epoca in cui la città era stata capitale del ducato di Savoia! «Torino manca di fantasia», evidentemente per «colpa degli architetti», responsabili di aver progettato «strade troppo dritte, troppo larghe, troppo lunghe», che non invitano alle passeggiate. La città è tuttavia il «Paradiso dell'Automobile, la Mecca della Seta sintetica». A volte la modernità fa capolino dietro una frase.

Nella guida Nagel del 1952, con prefazione di Jean Cocteau, Torino è una «grande città prevalentemente moderna<sup>21</sup>», uno dei grandi poli industriali italiani. Via Roma, benché costruita tra il 1931 e il 1936, viene presentata come la più moderna d'Italia<sup>22</sup>. L'innovazione è evidenziata dalla descrizione della facciata della stazione ferroviaria, in fase di ricostruzione, composta da «una grande vetrata sovrastata da un arditissimo arco<sup>23</sup>», ma anche da una lunga descrizione di Torino Esposizioni, con una superficie di 34mila metri quadri, «superba costruzione dovuta al conte e

---

<sup>12</sup> Baedeker, 1955, p. 38.

<sup>13</sup> *Op. cit.*, p. 274.

<sup>14</sup> Guida Fodor, 1957, p. 104.

<sup>15</sup> F. Ambrière (dir.), *Les Guides Bleus, Italie*, Paris, Hachette, 1968, p. 304. [Guida Blu 1968]

<sup>16</sup> Baedeker, 1955, p. 203.

<sup>17</sup> Guida Sequoia, 1963, p. 11.

<sup>18</sup> D. Ogrizek, *Guides Odé, L'Italie*, Paris, Odé, 1949, pubblicata con il concorso dell'ENIT [Guida Odé]

<sup>19</sup> A.-J. Du Pays, *Italie et Sicile*, 3<sup>e</sup> ed., Guide Diamant, Paris, Hachette et Cie, 1872, p. 9.

<sup>20</sup> Guida Odé, 1949, p. 214.

<sup>21</sup> Guida Nagel, 1952, p. 61.

<sup>22</sup> Vi si trovano edifici degli anni Trenta che rappresentano un simbolo di modernità: la Torre Littoria, «edificio commerciale alto 87 metri», la Torre Maratona, il Museo dell'automobile, lo stabilimento Lingotto «con una pista di collaudo sul tetto», l'aerodromo ecc., Baedeker, 1955, p. 268.

<sup>23</sup> Guida Nagel, 1952, p. 63.

## VIII Congresso AISU – La città, il viaggio, il turismo (Napoli, 7-9/09/2017)

### VIII AISU Congress – City, travel, tourism (Naples, 7-9/09/2017)

ingegnere Roberto Biscaretti di Ruffia<sup>24</sup>», inaugurata il 15 settembre 1948 in occasione del 31° salone internazionale dell'automobile. La guida non cita Pier Luigi Nervi, che pure proprio qui avrà modo di sperimentare per la prima volta un sistema di prefabbricazione strutturale in ferrocemento. Tale svista sarà rettificata nella Guide Bleu del 1968<sup>25</sup>. La guida Nagel ricorda anche l'attiguo Teatro Nuovo, con una capienza di duemila spettatori. Modernità fa rima anche con intrattenimenti di massa.

Il Baedeker è sensibile ai «numerosi edifici moderni, tra cui diversi grattacieli, [che] sono stati costruiti<sup>26</sup>», alle tante fabbriche Fiat, Lancia, Snia Viscosa, ecc. Ecco che molto rapidamente Torino diviene «una delle città più attraenti», «di aspetto quasi interamente moderno<sup>27</sup>», secondo la Guide Bleu del 1956. La guida Fodor coglie anche lo «spirito progressista» del capoluogo piemontese<sup>28</sup>, confermato dalla Guide Bleu del 1968, che evoca il «Museo dell'automobile, allestito nel 1960 in un ampio capannone di cemento armato progettato dall'architetto Amedeo Albertini<sup>29</sup>». Alla fine la modernità sembra essere stata accettata.

#### 4. Milano: l'eterna capitale dai quartieri sempre nuovi

Milano è spesso presentata nelle guide 1950-1970 come «la capitale economica del Paese, di cui costituisce il maggior centro industriale, commerciale e bancario<sup>30</sup>». La guida Odé ricorda i vari ampliamenti urbani, «nuovi quartieri con strade larghe e perpendicolari, all'americana, costeggiati da alti edifici di otto, dieci e talora quattordici piani, ma anche i massicci sfondamenti nel nucleo antico della città, analoghi a quelli di Haussmann a Parigi<sup>31</sup>». L'autore nota l'esistenza di una «vasta periferia industriale» e tesse le lodi della mobilità della città moderna, percorsa da tram e automobili. Milano è descritta come una città moderna, con i suoi «nuovi quartieri esterni in continua crescita», in cui «si ergono nuovi, imponenti edifici, che talvolta raggiungono i venti piani<sup>32</sup>», citando quelli di piazza Armando Diaz, iniziati prima della guerra e ancora incompiuti nel 1953, ideati dall'architetto Piero Portaluppi, peraltro non nominato. Diverse guide, tra cui Fodor, Guide Vert e Guide Bleu del 1968 associano Milano alla parola *grattacielo*.

Al di là dell'oggetto architettonico, la Guide Vert riporta una riflessione su scala urbana: «la scuola urbanistica italiana ha fama universale: basti ricordare l'EUR, [...], i grandi alberghi di Sestriere e della costa romagnola. Gio Ponti è l'architetto di Palazzo Montecatini e del Grattacielo Pirelli a Milano, [con] Pier Luigi Nervi, maestro del cemento armato. Anche la magistrale ricostruzione dei quartieri sinistrati di Catania, in Sicilia, si deve a questi due maestri<sup>33</sup>».

Nella sezione dedicata alla descrizione della città la guida Michelin riprende in maniera più dettagliata le informazioni su Milano, con parole di elogio per la sua trasformazione, realizzata «sotto l'impulso del celebre architetto Gio Ponti». E pazienza se non tutti i grattacieli elencati (alcuni a mala pena ultimati) non sono suoi: il Centro Svizzero (architetto Armin Meili, 1952): 22 piani; la Torre Breda: 31 piani (architetti Mattioni e Soncini, 1955); la Torre Pirelli: 36 piani (Gio Ponti e Pier Luigi Nervi, 1960). Queste torri, costruite mediante innovazioni tecniche e nuovi materiali, divengono altrettanti simboli del rinnovamento economico italiano e incarnano la nuova

---

<sup>24</sup> *Op. cit.*, p. 67.

<sup>25</sup> Guida Blu, 1968, p. 297.

<sup>26</sup> Baedeker, 1955, p. 268.

<sup>27</sup> F. Ambrière (dir.), *Les Guides Bleus, Italie. Touring club italien*, Paris, Hachette, 1956, p. 67. [Guida Blu 1956]

<sup>28</sup> Guida Fodor, 1957, p. 102.

<sup>29</sup> Guida Blu, 1968, p. 297.

<sup>30</sup> Guida Odé, 1949, p. 186.

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> Baedeker, 1955, p. 232.

<sup>33</sup> Michelin, *Guide Vert Italie*, Paris, Michelin, 1961, p. 17. [Guide Vert]

## VIII Congresso AISU – La città, il viaggio, il turismo (Napoli, 7-9/09/2017)

### VIII AISU Congress – City, travel, tourism (Naples, 7-9/09/2017)

architettura del dopoguerra scaturita dalle riflessioni dei CIAM (Congressi internazionali di architettura moderna). La guida ricorda anche diversi edifici destinati a competizioni sportive: il Palazzo del Ghiaccio, l'Idroscalo, il velodromo Vigorelli: manufatti che in effetti risalgono agli anni Trenta, ma che consentono anche di evidenziare il collegamento tra l'evoluzione dello stile di vita e i nuovi programmi architettonici dedicati alla pratica sportiva, simboli anch'essi di prodezze tecniche, tanto sotto il profilo architettonico che in virtù delle competizioni che vi si svolgono. Prima di fondare la famosa guida gastronomica, Henri Gault et Christian Millau redigono la *Guide Julliard de l'Europe*, che parla tra l'altro di tre città italiane, fra cui Milano, in cui non è segnalato nulla di interessante, la descrizione dei dintorni esordisce in maniera sorprendente con poche righe dedicate al QT 8 – Quartiere Triennale 8, la città modello sperimentale dovuta all'architetto Piero Bottoni, commissario della Triennale di Milano, che a partire dal 1946 vi costruì prefabbricati su quattro livelli. C'è da augurarsi che il commento sarcastico degli autori abbia stuzzicato la curiosità del profano per l'architettura contemporanea: «“La città modello di domani”. Risulterà interessante per gli architetti e spaventerà un po' gli eventuali abitanti<sup>34</sup>».

È la Guide Bleu del 1968, molto diversa rispetto all'edizione del 1956, a racchiudere i commenti più interessanti sull'architettura dell'epoca. L'introduzione di Gérald Gassiot-Talabot, critico d'arte e responsabile delle collane delle Guides Bleus, cita Sant'Elia, Terragni e il Gruppo 7, ma anche Michelucci e Nervi, per spiegare come gli architetti italiani conservino le proprie specificità, in particolare sulle questioni di leggerezza strutturale, e al tempo stesso coesistano sulla scena internazionale insieme a coloro i quali hanno subito l'influenza della Bauhaus, quella degli Stati Uniti e dei paesi scandinavi<sup>35</sup>. Oltre a Gio Ponti l'autore ricorda altri architetti: Bega (Torre Galfa), Ramponi (Palace Hotel), Mattioni e Soncini (Torre Breda), Montuori e Calini (Stazione Termini a Roma) e il grattacielo più «curioso» di Milano, la Torre Velasca (17 piani, BBPR, 1958) e altri grattacieli a Napoli e a Genova<sup>36</sup>.

Come per altri paesi europei esaminati, le guide del ventennio 1950-1970 riflettono i discorsi sullo spettacolare sviluppo economico. Tuttavia le recenti trasformazioni architettoniche e urbane vi trovano poco spazio. Gli autori hanno una conoscenza superficiale dell'architettura e degli architetti contemporanei. I commenti generalmente si limitano all'altezza delle torri e all'aspetto degli edifici e dei quartieri «moderni», aggettivo dalla connotazione fluttuante. La Guide Bleu del 1968 è quella che parla più approfonditamente dell'architettura del proprio tempo, grazie probabilmente alla sensibilità e alla competenza di Gassiot-Talabot. Il suo contenuto consentirà più facilmente al grande pubblico di accostarsi a una nuova visione dell'architettura e della città, opera tanto ingegneristica quanto architettonica.

### Bibliografia

J. Vajda, *Paris Ville Lumière. Une transformation urbaine et sociale. 1855-1937*, Paris, L'Harmattan, 2015.

«Le patrimoine des guides : lectures de l'espace urbain européen», *In Situ*, n° 15, 2011, <https://insitu.revues.org/111>

J. Vajda, « Les guides de voyage en Europe (XIXe-XXe siècle), instruments de diffusion d'une culture architecturale », *Sociétés et représentations*, n°30, décembre 2010, pp. 141-156.

<sup>34</sup> Guida Julliard, 1964, p. 167.

<sup>35</sup> Guida Blu, 1968, p. 74.

<sup>36</sup> La Torre Piacentini, a Genova, dovuta all'omonimo architetto, è il primo edificio di grande altezza costruito in cemento armato in Europa, e fino alla costruzione della Torre Pirelli resterà il più alto grattacielo italiano.

VIII Congresso AISU – La città, il viaggio, il turismo (Napoli, 7-9/09/2017)

VIII AISU Congress – City, travel, tourism (Naples, 7-9/09/2017)



*Teleferiche e tracciati stradali evidenziano la trasformazione del territorio.  
Autotourisme dans les Dolomites, Assessorato per il Turismo della regione Trentino, 1962, n.p.*



*Nelle guide prese in esame non figurano immagini di grattacieli. Nell'angolo inferiore destro di una pagina compare tuttavia un piccolo schizzo dell'autostrada Firenze-Pisa, a indicare la costruzione di infrastrutture e valorizzare l'impiego dell'automobile come mezzo di trasporto. Baedeker, 1955, p. 181.*

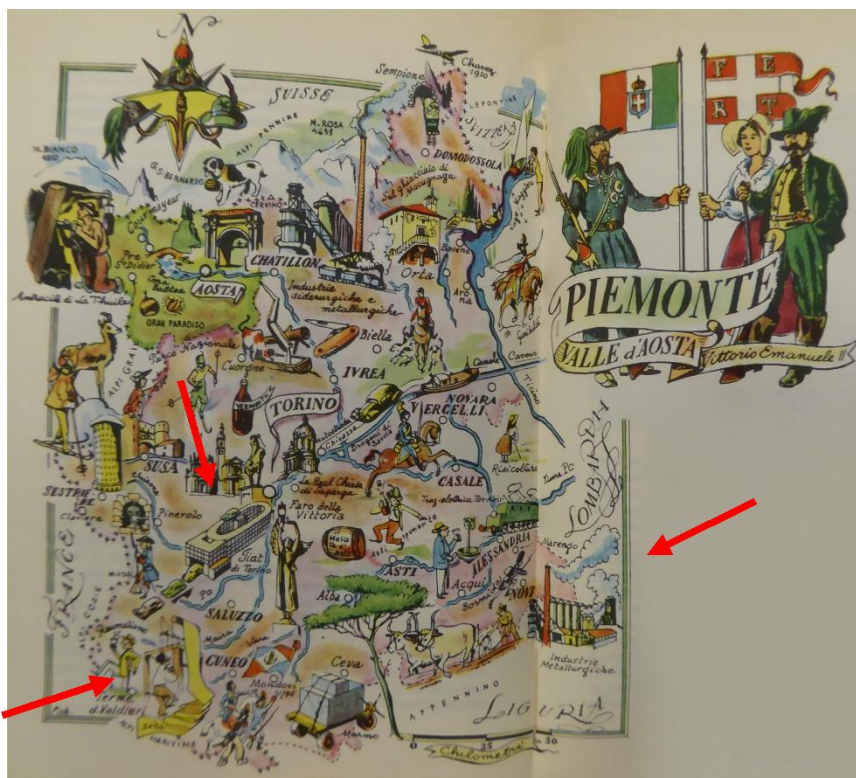
VIII Congresso AISU – La città, il viaggio, il turismo (Napoli, 7-9/09/2017)

VIII AISU Congress – City, travel, tourism (Naples, 7-9/09/2017)



Riches en orangeries, les environs de Finale Ligure sont aussi plantés de nombreux palmiers auxquels cette partie de la côte doit son nom: Riviera delle Palme. Sur la photo: le Viale Jolanda de Finale Ligure

*L'immagine tende ad attribuire maggior rilievo alla presenza di edifici recenti. Guide Sequoia, Italie Nord et Centre, Paris Bruxelles, ed. Sequoia, 1963, p. 87.*



*Sulla carta del Piemonte sono rappresentate iconograficamente fabbriche automobilistiche, industrie siderurgiche e setifici. Guida Odé, 1949, p. 116.*