

A

Aisu International
Associazione Italiana
di Storia Urbana

SU

LA CITTÀ GLOBALE

La condizione urbana
come fenomeno pervasivo

THE GLOBAL CITY

The urban condition
as a pervasive phenomenon

INSIGHTS

1

LA CITTÀ GLOBALE

La condizione urbana
come fenomeno pervasivo

THE GLOBAL CITY

The urban condition
as a pervasive phenomenon

a cura di

Marco Pretelli
Rosa Tamborrino
Ines Tolic

COLLANA EDITORIALE / EDITORIAL SERIES

Insights

DIREZIONE / DIRECTION

Rosa Tamborrino (Presidente AISU / AISU President)

Luca Mocarelli (Vice Presidente AISU / AISU Vice President)

COMITATO SCIENTIFICO DEL VOLUME / SCIENTIFIC BOARD OF THE VOLUME

Salvo Adorno, Patrizia Battilani, Vando Borghi, Alfredo Buccaro, Susanna Caccia Gherardini, Donatella Calabi, Teresa Colletta, Lucia Corrain, Giovanni Cristina, Mirko Degli Esposti, Gerardo Doti, Giulio Ecchia, Marco Folin, Giovanni Luigi Fontana, Manuela Ghizzoni, Paola Lanaro, Raffaele Laudani, Giovanni Leoni, Matteo Lepore, Andrea Maglio, Fabio Mangone, Francesca Martorano, Roy Menarini, Luca Mocarelli, Laura Moro, Federica Muzzarelli, Sergio Onger, Roberto Pinto, Heleni Porfyriou, Marco Pretelli, Fulvio Rinaudo, Massimiliano Savorra, Maurizio Sobrero, Donatella Strangio, Elena Svalduz, Rosa Tamborrino, Carlo Travaglini, Ines Tolic, Guido Zucconi

La città globale. La condizione urbana come fenomeno pervasivo / The Global City. The urban condition as a pervasive phenomenon

a cura di / edited by Marco Pretelli, Rosa Tamborrino, Ines Tolic

CONTRIBUTO ALLA CURATELA E REVISIONE TESTI / EDITORIAL ASSISTANT AND TEXT REVISION

Chiara Monterumisi

PROGETTO GRAFICO / GRAPHIC DESIGN

Luisa Montobbio

IMPAGINAZIONE TESTI / LAYOUT

Luisa Montobbio, Alessia Zampini

TRADUZIONI / TRANSLATIONS

Patrick Hopkins – Intras Congressi srl

© Aisu International 2020

Nessuna parte di questo libro può essere riprodotta o trasmessa in qualsivoglia forma o con qualsivoglia mezzo, elettronico o meccanico, né può essere fotocopiata e/o trascritta, senza il preventivo ed espresso permesso scritto da AISU International. L'editore rimane a disposizione di eventuali aventi diritto che non sia stato possibile contattare.

No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or using any electronic or mechanical media. Nor may it be photocopied or transcribed without the written consent of AISU International. The publisher is at the disposal of those copyright holders it has not been able to contact.

Prima edizione / First edition: Torino 2020

ISBN 978-88-31277-01-3

AISU international | Associazione Italiana di Storia urbana

c/o DIST (Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio)

Politecnico di Torino, Viale Pier Andrea Mattioli n. 39, 10125 Turin

<https://aisuinternational.org/>

LA CITTÀ GLOBALE. LA CONDIZIONE URBANA COME FENOMENO PERVASIVO

THE GLOBAL CITY. THE URBAN CONDITION AS A PERVASIVE PHENOMENON

MARCO PRETELLI, ROSA TAMBORRINO, INES TOLIC

L'urbanizzazione, che nei secoli ha caratterizzato soprattutto l'Europa, è diventata oggi un fenomeno diffuso, che abbraccia tutti i continenti [Clark 2009]. Il nuovo scenario ha dato vita a dinamiche economiche inedite, a trasformazioni sociali radicali, a rinnovamenti culturali epocali, oltre che a nuove letture storiografiche che hanno in parte contestato interpretazioni incentrate sull'Europa. A partire da queste, una nuova luce è stata gettata non solo sulla città, ma anche sulla sua trasformazione storica, sulle sue strategie di adattamento e i suoi possibili sviluppi futuri. Poiché già oggi più della metà della popolazione mondiale vive in centri urbani¹, possiamo di fatto parlare di una "condizione urbana" come di un'esperienza globale e condivisa. Questa situazione non è il risultato della sola crescita delle città, "esplose" dopo la Seconda guerra mondiale [White 1958], ma di quell'insieme di fenomeni multiformi e molteplici cui ci riferiamo quando usiamo il termine "globalizzazione". Quest'ultima ha interessato non solo l'organizzazione del

The urbanisation that has characterised Europe, in particular, over the centuries, has now become a widespread phenomenon which embraces all continents [Clark 2009]. The new scenario has generated unprecedented economic dynamics, radical social transformations and epochal cultural innovation as well as new historiographical readings that have partly contested Europe-centric interpretations. These have shed new light not only on cities but also on their historical transformation, their adaptation strategies and their possible future developments. And because over half of the world's population lives in towns and cities¹, we can speak of an "urban condition" as a shared, global experience. This situation is not the result of the mere growth of cities, which "exploded" after the Second World War [White 1958], but of that combination of multiform and multiple phenomena we refer to when we use the term "globalisation". Globalisation has involved not only the organisation of the world's financial system

¹ <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html> [novembre 2020].

sistema finanziario mondiale, ma ha reso possibile parlare di nuovi tipi di agglomerazione urbana – si veda ad esempio la definizione di *metapolis* [Ascher 1995] – investendo il concetto stesso di *urbano*, in tutte le sue forme e articolazioni. Infatti, il fenomeno attiene alla sfera sociale e politica, alla cultura, alle arti, alla formazione e alla ricerca. In quest'ultima soprattutto possiamo ravvisare una forte spinta alla condivisione e alla trasversalità disciplinare, resa possibile dalle dirompenti rivoluzioni tecnologiche degli ultimi decenni. A questo proposito occorre menzionare come nell'accesso ai servizi e alle risorse si possano individuare nuove periferie che, nate ai margini della globalizzazione, reclamano la nostra attenzione. Ciò che appare più che mai evidente è l'esistenza di una "rete" che abbraccia il globo creando una fitta trama di collegamenti e rapporti: le enormi potenzialità di questo network si sono rivelate altrettanti punti deboli durante l'attuale crisi pandemica, che ha messo in luce la fragilità di un mondo iperconnesso. La *città globale* esige una riformulazione degli studi urbani e un ripensamento degli approcci metodologici, ponendo questioni urgenti anche rispetto al patrimonio urbano. Vi è oggi un concreto rischio di livellamento delle differenze che, di fatto, costituiscono la ricchezza dei nostri centri e delle loro storie. A questo proposito, occorre menzionare le ricerche di Saskia Sassen, che con il suo lavoro sulla *città globale* ha messo in discussione la "de-territorializzazione" (*placeless*) dei processi contro un'interpretazione che considera l'economia globale come trascendente dai territori e dalle loro forme organizzative [Sassen 1991].

L'approccio globale che caratterizza il lavoro della Sassen trova riscontro in studi sempre più numerosi che prendono in esame sistemi organizzativi, gestionali e infrastrutturali; modelli culturali, produttivi e di consumo; forme di *narrazione* e visualizzazione che la città suggerisce, stimola e alimenta. Solleva

but has also made it possible to talk about new types of urban agglomeration – see the definition of *metapolis* [Ascher 1995] – impacting the very concept of *urban*, in all its forms and articulations. The phenomenon extends to the social and political sphere, culture, arts, education and research. Particularly in the latter, we see a strong tendency towards sharing and a transversality between a variety of disciplines, made possible by the dramatic technological revolutions that have taken place in recent decades. On this matter, it is worth mentioning how, in terms of access to services and resources, we can identify new peripheries which, having emerged on the fringes of globalisation, are demanding our attention. What is more evident than ever is the existence of a "network" that embraces the globe, creating a dense web of connections and relationships. During the current pandemic, it has become clear that while this network has enormous potential, it also has numerous weaknesses, and this has highlighted the fragility of a hyper-connected world. The *global city* requires a reformulation of urban studies and a rethinking of methodological approaches, raising urgent questions about urban heritage too. Today, there is a real risk of levelling out the differences that form the richness of our towns and their stories. On this subject, it is worth mentioning the research of Saskia Sassen who, with her work on the *global city*, has questioned the "de-territorialisation" (*placeless nature*) of processes as opposed to an interpretation that considers the global economy as transcendent of territories and their organisational forms [Sassen 1991].

The global approach that characterises Sassen's work is reflected in an increasing number of studies that examine organisational, managerial and infrastructural systems; models of culture, production and consumption; forms of narration and visualisation that the city suggests,

questioni di classificazione, di definizione e di metodo che emergono quando si prova a descrivere modalità di relazione e rapporti di rivalità non sempre pacifici. Incoraggia a riflettere sull'equità sociale, sui diritti, sulla interculturalità di una società multiculturale e multi-etnica, che significa anche superamento di limiti e barriere nazionali. Spinge a utilizzare i dati scientifici per comprendere al meglio i fenomeni ambientali, affrontare eventi traumatici, problemi climatici e rischi naturali, frutto dell'era che chiamiamo "antropocene". Stimola letture e carotaggi paralleli, nella coerenza di contesti e strumenti, circa fenomeni di globalizzazione in quei mondi altri che nel passato hanno costituito di volta in volta l'orizzonte della scena urbana.

Tali confronti, tuttavia, inevitabilmente portano anche alla luce quegli elementi di diversità e specificità che il procedere della globalizzazione tende a inglobare. L'integrazione di popoli, governi e mercati, comporta altre limitazioni, sopraffazioni e nuove frontiere. Ma la diversità è anche fondamento di valori e bellezza. L'approccio globale inficia patrimoni culturali tangibili e intangibili, le comunità locali con le loro diverse forme di interazione con i territori, gli ecosistemi rurali, quel certo "senso dei luoghi" che promana dai paesaggi storici, naturali, urbani, culturali, verso cui molte recenti ricerche sono protese. Inficia quella unicità che alcune immagini e narrazioni hanno saputo cogliere e trasmettono in forme diverse e straordinarie. Inficia quella resilienza dei territori, dell'ambiente costruito e delle comunità, che consente un adattamento ai luoghi e un apprendimento dai luoghi, dalla loro storia e dai rispettivi caratteri specifici, divenuta ancora più urgente in considerazione dei cambiamenti climatici e degli eventi distruttivi di diversa natura che sconvolgono il mondo con cadenza non meno incalzante. La pervasività rischia allora di diventare un veicolo di prevaricazione, azzeramento, depauperazione.

stimulates and nurtures. It raises questions of classification, definition and method which arise when trying to describe not always peaceful relationships and rivalry. It encourages us to reflect on social equity, rights, the interculturality of a multicultural and multi-ethnic society, which also means overcoming national limits and barriers. It encourages the use of scientific data to better understand environmental phenomena, to deal with traumatic events, climate problems and natural hazards, which are the result of the era we call the "anthropocene". It stimulates parallel readings and coring, consistent contexts and tools, of globalisation phenomena in those other worlds that constituted the horizon of the urban scene in the past.

Such comparisons, however, inevitably also bring to light those elements of diversity and specificity that the progress of globalisation tends to incorporate. The integration of peoples, governments and markets brings other limitations, oppressions and new frontiers. But diversity is also a foundation of values and beauty. The global approach invalidates tangible and intangible cultural heritages, local communities with their different forms of interaction with territories, rural ecosystems, that certain "sense of place" that emanates from historical, natural, urban and cultural landscapes, towards which much recent research has been directed. It affects the uniqueness that some images and narratives have succeeded in capturing and conveying in different and extraordinary ways. It affects the resilience of territories, the built environment and communities, which allows adaptation to places and learning from places, their history and their specific characteristics, which has become even more urgent in view of the climate changes and destructive events of various kinds that are upsetting the world with no less incessant frequency. Pervasiveness actually

Se il mondo è sempre più popolato da città e la città è globale, in che modo le storie e le culture possono e potranno trovare spazio nella loro ricca diversità locale?

Resiste quest'ultima, piuttosto, nella dimensione rurale e assume davvero implicitamente un ruolo marginale? Quale rapporto si delinea allora tra dimensione urbana e rurale? Come affrontare questa nuova scala di lettura rispetto a altre più consuete dimensioni di analisi? In che modo rapportarsi al passato: sono poi questi fenomeni di monopolizzazione di linguaggi, attori, pratiche e valori davvero solo exploit recenti?

Le domande sul presente spingono anche a ripensare il passato e a tener conto di un certo ridimensionamento della lettura univoca e eurocentrica che aveva caratterizzato finora le riflessioni storiografiche [Jörn 2016, 149-163]. Una nuova visione globale sta spingendo un approccio transnazionale negli studi, con un ripensamento dei fenomeni di trasformazione e delle relazioni consolidate [Bayly 2004]. Secondo alcune interpretazioni recenti, tali letture stanno anche contribuendo a una comprensione più inclusiva dei fenomeni [Körner, Hauswedell, Tiedau 2019]. Un'intensa revisione storiografica sta interessando infatti anche le nozioni di modernità e sviluppo che portavano a intendere il processo come univoco verso una modernità come condizione globale. Una rilettura del passato con uno sguardo che possa cogliere una maggiore pluralità e articolazione dei fenomeni appare, dunque, provenire proprio da nuove forme di confronto allargato a una dimensione globale [McDougall 2017, 1-17]. Per altri versi l'approccio transnazionale diventa anche un modo di recepire la necessità transculturale che pongono le diverse forme di multiculturalità in società multietniche come quelle attuali, che l'AISS ha anche, in altri modi e occasioni, inteso esplorare e approfondire [Folin, Naser Eslami 2019].

risks becoming a vehicle for prevarication, annihilation and impoverishment.

If the world is increasingly populated by cities and the city is global, how can and will stories and cultures find space in their rich local diversity? Does the latter resist in the rural dimension and does it really implicitly take on a marginal role? What is the relationship between the urban and rural dimensions? How should this new scale of interpretation be approached in relation to other more usual dimensions of analysis? How should we relate to the past: is this monopolisation of languages, players, practices and values really only a recent exploit?

Questions about the present are also pushing to rethink the past and to take into account a certain downsizing of the univocal, Eurocentric reading that had characterised historiographic reflections so far [Jörn 2016, 149-63]. A new global vision is encouraging a transnational approach to studies, with a rethinking of transformational phenomena and consolidated relations [Bayly 2004]. According to some recent interpretations, such readings are also contributing to a more inclusive understanding of the phenomena [Körner, Hauswedell, Tiedau 2019]. An intense historiographic review is also affecting the notions of modernity and development, which led to understand the process as univocal towards modernity as a global condition. A re-reading of the past from a perspective that can grasp a greater plurality and articulation of phenomena appears to come precisely from new forms of comparison extended to a global dimension [McDougall 2017, 1-17]. The transnational approach also becomes a way of acknowledging the transcultural necessity posed by the different forms of multiculturalism in today's multi-ethnic societies, which the AISS has also sought to explore in other ways and on other occasions [Folin, Naser Eslami 2019].

La globalizzazione, che implica un superamento di frontiere, rimanda immediatamente alla mobilità che consente materialmente ogni giorno di valicarle, come pure a quell'acronimo di *world wide web* (*www*), con cui siamo sempre più capillarmente e costantemente messi in relazione e connessi al di fuori dei nostri immediati orizzonti verso nuove forme e potenzialità informative e cognitive. Anch'esso rappresenta una nuova forma di comunicazione pervasiva e, al tempo stesso, una fonte di nuove disparità. Con un diverso accesso alle risorse e agli strumenti, queste potenzialità di una città globale hanno impatti complessi che interessano i processi democratici. Ci si interroga da varie parti sul futuro della globalizzazione e sul ruolo sempre più rilevante che giocano e giocheranno i grandi centri urbani, un tema cogente, rispetto a cui anche chi si occupa di mondi apparentemente lontani nel tempo non può sottrarsi.

Il volume *La città globale. La condizione urbana come fenomeno pervasivo* prende forma, con uno sviluppo autonomo e nuovo, a partire dal convegno organizzato dall'AIUSU con l'Università di Bologna e che si è svolto a Bologna fra l'11 e il 14 settembre 2019. I saggi che vi sono stati raccolti hanno subito un lungo processo di revisione e messa a punto. Il volume si articola in sette tomi, ciascuno dei quali mette in evidenza un diverso aspetto della *città globale* e della *condizione urbana* attraverso strumenti, interrogativi e fonti che offrono contributi vari in un confronto allargato e trasversale con altre discipline. Il primo di questi, curato da Andreina Milan, Giuseppina Muzzarelli e Guido Zucconi, è intitolato *Mobilità e interculturalità. La città di fronte a nuovi sistemi di relazione*. Dedicato appunto ai sistemi di relazione, il tomo raccoglie contributi che indagano la città come luogo privilegiato da cui osservare il manifestarsi di scambi e flussi che storicamente hanno alimentato lo spirito interculturale delle città.

Globalisation, which implies the overcoming of frontiers, immediately refers to the mobility that makes it possible to materially cross them every day, as well as to the acronym used to refer to the world wide web (*www*), with which we are increasingly and constantly connected, beyond our immediate horizons, to new informative and cognitive forms and opportunities. This too represents a new form of pervasive communication and, at the same time, a source of new inequalities. With different access to resources and tools, the potential offered by a global city has complex impacts that affect the processes of democracy. The future of globalisation and the increasingly important role played by big cities, now and in the future, are being discussed in various quarters. This is a compelling issue that even those who deal with worlds that are apparently distant in time cannot avoid.

The Global City. The urban condition as a pervasive phenomenon is a book that takes shape with an independent new development, starting from the conference organised by AIUSU with the University of Bologna and held in Bologna between 11 and 14 September 2019. The essays collected in it have undergone a long process of revision and fine-tuning. The book is divided into seven volumes, each of which highlights a different aspect of the *global city* and the *urban condition* using tools, questions and sources that offer various contributions in a broad and transversal comparison with other disciplines. The first of these, edited by Andreina Milan, Giuseppina Muzzarelli and Guido Zucconi, is entitled *Mobility and interculturality. The city faced with new systems of relations*. Dedicated specifically to systems of relations, this volume compiles contributions that investigate the city as a privileged place from which to observe the manifestation of exchanges and flows that have historically nurtured the intercultural spirit of cities.

Il secondo tomo, curato da Patrizia Battilani, Andrea Maglio e Luca Mocalelli, intitolato *Città aperte/Città chiuse. Istituzioni, politiche, competizione, diritti*, verte sulla complessa dialettica apertura/chiusura delle città partendo da una dimensione che in proposito appare decisiva: quella politico-istituzionale. Anche in questo caso, il tema principale è articolato con una molteplicità di scale spaziali e temporali, affrontando focus sugli ambiti più diversi: dall'economia alla cultura, dalla demografia alla società, dalle istituzioni agli aspetti urbanistici.

Il terzo tomo, curato da Manuela Ghizzoni, Massimiliano Savorra, Donatella Strangio e Elena Svalduz, è intitolato *Storia locale storia globale: dimensioni, scale e interazioni*. In questo caso, è stata posta in discussione la validità di alcuni paradigmi storiografici nel tentativo di ridefinire i rapporti tra storia generale/globale e storia locale/periferica.

La vocazione internazionale dell'urbanistica. Scuole, istituzioni, riviste, mostre, élite urbane e modelli di pianificazione è il titolo del quarto tomo, curato a sua volta da Fiorella Dallari, Gerardo Doti, Heleni Porfyriou e Marco Pretelli. In questo caso, viene promossa una storia ampia, critica e, dove possibile, comparativa dell'impatto che élite, modelli, Scuole, istituzioni, movimenti, ecc. hanno avuto sulla costruzione delle città nel mondo, analizzando il processo in una prospettiva interdisciplinare e multidisciplinare.

Nel quinto tomo, intitolato *Urbano/Rurale: identificazioni, contaminazioni, politiche, eredità culturale* e curato da Paola Lanaro, Giovanni Leoni, Rosa Tamborrino e Simona Tondelli, vengono esplorati elementi di distinzione, separazione, e delimitazione di contesti urbani versus contesti rurali, a partire da ricerche che ne analizzino specificazioni storiche, geografiche e culturali, nonché effetti e prospettive come espressione del *cultural heritage*.

Il sesto tomo, chiamato *Immagini, forme e narrazioni dalla città globale* e curato da

The second volume, edited by Patrizia Battilani, Andrea Maglio and Luca Mocalelli, entitled *Open Cities/Closed Cities. Institutions, policies, competition, rights*, focuses on the complex opening/closing dialectic of cities, starting from the political-institutional dimension that appears decisive in this regard. Once again, the main theme is articulated on a variety of spatial and temporal scales, focusing on the most diverse areas: from the economy to culture, from demography to society, from institutions to urban planning aspects.

The third volume, by Manuela Ghizzoni, Massimiliano Savorra, Donatella Strangio and Elena Svalduz, is entitled *Local history global history: dimensions, scales and interactions*. In this case, the validity of certain historiographic paradigms has been questioned in an attempt to redefine the relations between general/global history and local/peripheral history.

The international vocation of urban planning. Schools, institutions, magazines, exhibitions, urban elites and planning models is the title of the fourth volume, edited by Fiorella Dallari, Gerardo Doti, Heleni Porfyriou and Marco Pretelli. In this case, a broad, critical and, where possible, comparative history of the impact that elites, models, schools, institutions, movements, etc. have had on the construction of cities around the world is promoted, analysing the process from an inter- and multi-disciplinary perspective.

The fifth volume *Urban/Rural: identifications, contaminations, policies, cultural heritage* is by Paola Lanaro, Giovanni Leoni, Rosa Tamborrino and Simona Tondelli, explores elements of distinction, separation and delimitation of urban contexts compared to rural ones, starting from research which analyses historical, geographic and cultural specifications, as well as effects and prospects as an expression of Cultural Heritage.

In the sixth volume, *Images, forms and narratives from the global city* by Sergio Onger, Anna Rosellini and Ines Tolic, the city has been

Sergio Onger, Anna Rosellini e Ines Tolic, la città è stata considerata come punto di origine di una specifica produzione di culturale che, con lo sviluppo di tecnologie sempre più raffinate, accompagnate da politiche economiche sempre più pervasive, viene diffusa con crescente rapidità e in una sfera sempre più ampia.

Infine, il settimo e ultimo tomo, curato da Salvo Adorno e Raffaele Milani e intitolato *Città e ambiente nell'era dell'antropocene e della globalizzazione* analizza il nesso tra urbanizzazione e industrializzazione che, a partire dall'Ottocento, ha aumentato in maniera esponenziale il prelievo e l'uso di risorse naturali, ridefinendone, in un salto di quantità e di qualità radicale, le modalità di incorporazione nei sistemi urbano industriali. Questo processo, nelle sue molteplici declinazioni, ha portato a considerare l'età presente come la prima in cui l'uomo è diventato agente geologico in grado di cambiare i destini geofisici del mondo.

L'insieme dei contributi definisce un articolato e ricco scenario di approfondimenti intorno a modi diversi di interpretare la città globale e le sue implicazioni. La dimensione dell'opera fornisce sicuramente un ampio scenario di studi e approcci che tuttavia non hanno l'ambizione o il senso di voler arrivare a definire un quadro complessivo esaustivo. Ciò che accomuna tutti gli interventi è senza dubbio la volontà di indagare i molti aspetti e le diverse prospettive della città globale mettendo in gioco il passato. Adottando un approccio storico alla città globale, i contributi invitano all'unisono a continuare a leggere il passato con nuove lenti per maturare una più solida consapevolezza delle dinamiche del presente e a delineare possibili scenari futuri con prospettive di sviluppo sostenibile. La nostra ambizione è e resta quella di mettere il nostro mestiere, e l'AIUSU, a servizio della società.

regarded as the point of origin of a specific production of culture which, with the development of increasingly refined technologies, accompanied by increasingly pervasive economic policies, is being disseminated with increasing speed and in an ever wider sphere.

The seventh and final volume, by Salvo Adorno and Raffaele Milani, entitled *Cities and the environment in the age of the Anthropocene and globalisation* analyses the link between urbanisation and industrialisation which, since the 19th century, has exponentially increased the extraction and use of natural resources, redefining, in a radical leap in terms of quantity and quality, the ways in which they are incorporated into urban industrial networks. This process, in its multiple declinations, has led us to consider the present age as the first in which man has become a geological agent capable of changing the world's geophysical destiny.

The set of contributions defines an articulate and rich scenario of in-depth studies on different ways of interpreting the global city and its implications. The size of the work definitely provides a broad scenario of studies and approaches, which do not, however, have the ambition or sense of wanting to define an exhaustive overall framework. What all the papers have in common is undoubtedly the desire to investigate the many aspects and different perspectives of the global city by bringing the past into play. Taking a historical approach to the global city, the contributions issue a joint invitation to continue reading the past through a new lens in order to develop a more solid awareness of the dynamics of the present and to outline possible future scenarios with prospects for sustainable development. Our ambition is and remains to place our profession, and AIUSU, at the service of society.

Bibliografia

- ASCHER F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Editions Odile Jacob.
- BAYLY, C. (2004). *The Birth of the Modern World 1870-1914. Global Connections and Comparisons*, Oxford, Blackwell, 2004
- CLARK, P. (2009). *European Cities and Towns 400-2000*, New York, Oxford UP.
- ELLIN, N. (1999). *Postmodern Urbanism*, New York, Princeton Architectural Press.
- FOLIN, M., NASER ESLAMI, A. (2019), *La città multietnica nel mondo Mediterraneo: porti, cantieri, minoranze*, Milano, Bruno Mondadori.
- JÖRN, L. (2016). *Comparison, Transfer and Entanglement, or: How to Write Modern European History Today?*, in «Journal of Modern European History/Zeitschrift Für Moderne Europäische Geschichte/Revue D'histoire Européenne Contemporaine», n. 2, vol. XIV, pp. 149-63.
- MCDOUGALL, J. (2017). *Modernity in "Antique Lands": Perspectives from the Western Mediterranean*, in «Journal of the Economic and Social History of the Orient», n. 1/2, vol. LX, pp. 1-17.
- Re-Mapping Centre and Periphery: Asymmetrical Encounters in European and Global Contexts* (2019), edited by Körner A., Hauswedell T., and Tiedau U., London, UCL Press.
- SASSEN, S. (1991). *The Global City, New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press.
- The exploding metropolis* (1958), edited by William H. White et al., New York, Doubleday.

Sitografia

<https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html> [novembre 2020].

A

**MOBILITÀ E INTECULTURALITÀ.
LA CITTÀ DI FRONTE A NUOVI
SISTEMI DI RELAZIONE**

**MOBILITY AND INTERCULTURALITY.
THE CITY FACING NEW
RELATIONAL SYSTEMS**

ANDREINA MILAN
GIUSEPPINA MUZZARELLI
GUIDO ZUCCONI

LA CITTÀ MEDIEVALE, LA CITTÀ DEI FRATI: LUOGHI E SPAZI DI CONFRONTO E SCAMBI

THE MEDIEVAL CITY, THE CITY OF THE FRIARS: PLACES AND SPACES FOR INTERCULTURAL EXCHANGE

SILVIA BELTRAMO, EMANUELA GAROFALO, GIANMARIO GUIDARELLI, CATARINA ALMEIDA MARADO

This session is part of the research project entitled *The medieval city. The city of the friars* financed by AISU Networking after participating in the 2018 Call for Proposals and the Medieval Heritage Platform project (DIST Department of Excellence, Turin Polytechnic), with the support of the ICEA Department of the University of Padua. The project was conceived to resume studies aimed at investigating the relationship between the convents of mendicant orders and the city in the Italian and European context.

The international character of the two religious orders, Minors and Preachers, born in the first half of the 13th century, and the phenomenon inherent in the relationship between convent settlements and the development of the medieval city requires that the analysis go beyond Italy. For this reason, the scope of the research expands geographically to include other European and American contexts. Moreover, the widespread presence of the Mendicants in all European urban centres makes it possible to study even geographical regions that up until now have received little attention.

A first meeting of the project took place in Turin, at Castle of Valentino (DIST, Turin Polytechnic) in July 2019. The seminar – entitled *The Medieval City is the City of the Friars?* – was an opportunity for a debate on the issues and ongoing research on mendicant settlements with the involvement of established scholars who debated with young researchers on mainly methodological issues (use of sources, dialogue between disciplines, research prospects, use of digital humanities, etc.) from a highly multidisciplinary perspective. The progression of scale from a territorial analysis to architecture was the common thread of the Turin seminar. This aspect was later taken up with a strong characterisation and attention to the urban context in the session *The medieval city, the city of the friars: places and spaces for intercultural exchange* held at the 9th AISU Conference in Bologna, which was the second step of the project.

The great success of the proposal, with the presentation of about 30 abstracts in response to the Call for Papers, testifies to the significant level of participation enjoyed by the subject and the growing interest shown by the international scientific community, as demonstrated among other things by the disparate origin and affiliations of the speakers who took part in the session.

The selection of the proposals received was oriented towards the inclusion of a broad, diversified range – both from a geographical point of view and from the scale of the observations, going from individual events to more complex phenomena – with specific attention to the relationships between the friars and urban and territorial dynamics. Twenty-one papers were accepted at the end of this selection process.

In order to organise the discussion of such a vast and multifaceted topic, we decided to divide the session into four sub-sessions depending on the context analyzed by the selected papers, gradually decreasing in size, starting with territorial networks and then drilling down to diocesan cities and small centres. In this way, we set out to discuss the relevance and impact of the establishment of mendicant communities in the most diverse geographical contexts, and in different types of cities. Among the topics addressed, the verification of the existence of territorial networks inherent in the different mendicant orders, but also the concept of suburbs in medieval cities, down to the early modern age. Indeed, the four sub-sessions were devoted to the following topics: *Territorial network of mendicant orders* (A1-1), *Territorial network of mendicant orders and small cities* (A1-2), and finally *Mendicant orders in medieval diocesan cities* (A1-3 and A1-4). Through the analysis of a series of different case studies, the papers presented cover a wide geographical area, both in the Italian peninsula and in other European territories and outside Europe, analysing specific geographical areas such as Emilia-Romagna or Abruzzo, different mendicant provinces, such as the *Marchiae Tarvisine* Province in north-eastern Italy, the Province of San Francesco in the Umbria region, or the Province of Dalmatia on the eastern coast of the Adriatic. Other papers focused on a wide range of different types of cities, such as Vercelli, Brescia, Piacenza, Vicenza, Padua, Venice, Siena, Lucera, Lodi, Ferentino, Messina and, outside of Italy, Amiens and Lubeca.

Within this framework, different levels of interaction between mendicant communities and urban settlements were discussed, including friars' settlement strategies and the constraints imposed on them, the alliances they made with specific social, political and economic groups, assistance to the poor and pilgrims, the mobility of friars, discussion with the regular clergy on liturgical activities, but also on urban issues, the financing of the construction of their buildings and the expansion of the sites that have gradually entered their availability, their participation in the development of the city and the urban significance of their architectures. In fact, all this had a strong social and urban impact on medieval cities, especially in peripheral areas, where mendicants' settlements often played the role of hubs of urban growth and places of exchange between cultures and people. At the 9th AISU Conference in Bologna, these issues were addressed from a multidisciplinary and international perspective.

The diversity of disciplines, methodological approaches, scales of analysis and the variety of geographical contexts presented in this session contributed to a fruitful discussion and development of knowledge on the multiple facets of the relationship between mendicant communities and cities in Italy and Europe – a result that is one of the main objectives of the project *The Medieval City. The city of the friars*.

Webliography

Progetto di ricerca *La città medievale. La città dei frati / Medieval city. City of the friars*: <http://www.friarscity.eu> [December 2019].

Progetto di ricerca *MHP - Medieval Heritage Platform*: <https://didattica.polito.it/pls/portal30/sviluppo.tesiv.elenchi?dove=&dgrp=MHP%20%28Medieval%20Heritage%20Platform%2C%20coordinatore%20Carlo%20Tosco%29&lang=IT&opng=S&opnc=> [January 2020].

L'EVOLUZIONE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI E LO SVILUPPO TURISTICO NELLE CITTÀ FRA "L'IMPERO E IL REGNO". UN CASO EMBLEMATICO

FEDERICO BULFONE GRANSINIGH, CLAUDIO MAZZANTI¹

Abstract

The growth and development of the railway network, both in Italy and in the rest of Europe, is inextricably linked to enlightened entrepreneurs like Giacomo Ceconi who gave impetus to this means of transport. Furthermore, the railway allowed the circulation of products and people, facilitating tourism and related architectural types.

Keywords

Railway; Tourism; Giacomo Ceconi di Monteccecon

Introduzione

La figura del conte Giacomo Ceconi (1833-1910) è emblematica. Impresario e costruttore la cui avventura imprenditoriale ha segnato la storia di un settore decisivo per l'attività industriale e turistica europea, quale la rete ferroviaria. La sua formazione, l'attività imprenditoriale e la caparbità con cui si dedicò alle sue attività, rappresentano tratti comuni a un gruppo di figure professionali, le quali produssero uno dei cambiamenti più importanti dell'era contemporanea permettendo di creare linee ferroviarie di collegamento fra aree geografiche e popolazioni che, pochi decenni prima, erano irraggiungibili sia culturalmente sia commercialmente.

La rete europea, in particolare, costituì uno degli elementi dell'avanguardia sui quali molti stati fondarono la loro ricchezza e modernizzazione. La ferrovia, quale conquista della modernità, permise l'accesso ai trasporti anche a classi sociali prima escluse e si costituì, quindi, come elemento certo all'interno del panorama sociale occidentale. La ferrovia non fu solo questo, fu anche viaggiare, andare oltre, fu tempo libero [Amendolagine 2010, 3].

¹ Il paragrafo *Lo sviluppo della rete ferroviaria e la conquista del tempo libero* è stato scritto da Claudio Mazzanti e il paragrafo *Il caso di Giacomo Ceconi, impresario illuminato* da Federico Bulfone Gransinigh, mentre l'*Introduzione* e le *Conclusioni* sono il frutto del lavoro condiviso dai due autori.

Prima solamente infrastruttura per i trasporti, poi rete sulla quale nascerà un sistema turistico-ricettivo sofisticato all'interno del quale si connotano i grandi alberghi ottocenteschi. Giacomo Ceconi, quindi, ha segnato la storia di un settore decisivo per lo sviluppo industriale e urbano europeo. Uomo proiettato verso il futuro, fu conscio dell'importanza della rete ferroviaria quale promotrice delle innovazioni e mezzo per collegare punti strategici sia commercialmente sia turisticamente. La figura di Ceconi diviene così un simbolo del cambiamento attuato dalla ferrovia in Europa e può essere analizzata quale promotrice del turismo moderno attraverso lo sviluppo del sistema ferroviario internazionale. Da ciò scaturisce la nascita, nelle principali città europee, di un nuovo concetto dell'alloggiare, quello rappresentato dal Grand Hotel.

Lo sviluppo della rete ferroviaria e la conquista del tempo libero

Le figure storiche di George Mortimer Pullman (1831-1897) negli Stati Uniti e di George Nagelmackers (1845-1905) in Europa rappresentano il passaggio dalla rivoluzione dei trasporti attuata con lo sviluppo delle ferrovie, alla democratica acquisizione del tempo libero come elemento specifico di una nuova classe dirigente, la borghesia. Tale rivoluzione introduce due concetti che saranno identificati con questo cambiamento, il lusso come valore qualificante del viaggiare e il tempo libero, intimamente legati, e assunti come concetto assoluto ancora oggi.

Infatti, il tempo libero «non si dava nella concezione dell'*Ancien Régime*, in quanto una sola era la classe che dominava il tempo: l'aristocrazia» [Amendolagine 2010, 5].

È la borghesia che ha il concetto di tempo perso, in quanto il suo destino è il lavoro, o meglio, l'impegno nel lavoro che le dà un senso come classe politica, come classe vincente. Sarà la conquista del tempo libero il segno del superamento dell'iniziale borghesia morale, che trovava solo nel tempo del lavoro la ragione del suo trionfo. Questo determinerà la sua trasformazione in neo-aristocrazia la quale, prima del 1850 si spostava fra i centri di cura e svago fra cui primeggiavano Turnbridge Wells, Bath e Brighton in Inghilterra o i centri costieri della Normandia, legando la villeggiatura ai centri di cura balneari, alpini o climatici [Zucconi 2015, 101].

Tale conquista sociale avvenne non attraverso l'acquisizione di privilegi ma tramite la spinta dell'investimento nella modernità e nella produzione industriale. Il tempo libero divenne, così, il segno del progresso: non contrapposto al lavoro e all'impegno professionale, ma elemento di qualità esso stesso. Ecco che il grande sviluppo della ferrovia incarnò molti valori della borghesia affermata, prima attraverso la presa di possesso dello spazio – le grandi distanze ridotte per il trasporto merci o di uomini come massa lavoro – poi con la possibilità di “occupare” nuovi territori non con truppe, ma con viaggiatori, i quali acquisirono il diritto al tempo libero, costruendo la ferrovia per impossessarsi dello spazio. Ecco che George Pullman, dopo un viaggio da Buffalo a Westfield, comprese che, oltre a collegare le città fra loro, la ferrovia doveva essere in sé un momento qualificante della vita di colui che viaggiava; il viaggio non doveva livellare la qualità della vita, ma al contrario sottolineare le differenze. Offrire qualità, anzi, alta qualità, fu il nuovo modo di affermarsi socialmente come classe dominante. In questo concetto il

lusso, un tempo, aristocratico viene messo a disposizione di chiunque, a condizione di avere, anche per breve tempo, la possibilità economica di accedervi.

Questo mondo, attraverso i lussi su cui investirono George Pullman e George Nagelmackers, divenne il “bel mondo”, il quale non aveva dimora ma si disperdeva e concentrava seguendo mode, costumi e calendari mondani in luoghi collegati o disposti lungo la rete ferroviaria. Questa nuova classe sociale, affermata, viaggiava così su vagoni che sfrecciavano con una velocità pochi anni prima impensabile, tra territori immensi e storicamente irraggiungibili. L'aumento della rete ferroviaria, i vagoni di lusso e i grandi alberghi sono, quindi, fra loro indissolubilmente uniti nel determinare la nascita del tempo libero come unico atto dell'affermazione dell'Io nel trionfo della borghesia occidentale. A dimostrazione di questa annotazione storica è necessario constatare che, benché la ferrovia come rete di trasporti a scala territoriale e transnazionale fu invenzione europea, il suo forte sviluppo e la correlata nascita del grande albergo, non come momento isolato alla ricettività ma in quanto elemento di un sistema territoriale, fu specificatamente statunitense [Coudert, Knepper, Toussirost 2009].

La ferrovia nacque in Gran Bretagna nel 1825 [Pecheux 1970], con la linea che congiungeva in Scozia Stockton a Darlington, distanti fra loro 32 chilometri. Essa era pensata solo come trasporto ed ebbe come elemento fondante la constatazione secondo cui spostando, a 20 chilometri all'ora, un alto numero di persone, il costo procapite sarebbe stato nettamente inferiore a quello pagato per una diligenza. Con la linea Liverpool-Manchester di due anni successiva [Taylor 1832], il processo di collegamento ferroviario divenne irreversibile in tutta Europa. In Francia nel 1832, in Germania e Belgio nel 1835, in Russia nel 1837, in Austria nel 1838, in Italia e Olanda nel 1839, in Danimarca e Svizzera nel 1847, in Spagna nel 1848. Nel medesimo periodo i grandi hotel internazionali non si erano ancora strutturati sul territorio europeo, a meno di quelli presenti nelle grandi città come Parigi, Londra o Vienna [Pecheux 1970].

Gli Stati Uniti iniziano nel 1829 con una locomotiva importata dall'Inghilterra; l'anno successivo viene costruita la prima locomotiva statunitense, che congiunge Baltimora e Le Ellicotts Mills nel Maryland tra loro distanti tredici miglia. Lo sviluppo statunitense fu sconvolgente, milleseicento chilometri nel 1835, settemila nel 1845. In quell'anno la Svizzera non aveva ancora costruito una ferrovia. Nel 1855 i chilometri erano ventotto-mila e nel 1860 raggiunsero i cinquantamila [Freeman Allen 1952, 78].

Attorno a questa nuova forma di circolazione di merci e persone si vennero a costituire, anche, i grandi patrimoni famigliari come quelli dei Morgan, dei Vanderbilt o dei Rothschild in Europa. Sempre oltre oceano, quest'innovazione fece nascere la figura dei capitani d'impresa, i quali diedero a loro volta impulso a nuovi progetti in campo architettonico, a strutture finanziarie e manageriali che si atterranno nei decenni seguenti plasmando le città e i territori legati dalla ferrovia. S'inscrive in questo contesto la storia di vari personaggi, tra cui Giacomo Ceconi, capitani d'impresa legati allo sviluppo ferroviario e infrastrutturale in Europa. Alla fine dell'Ottocento le gerarchie economiche e sociali tra i diversi paesi si rispecchiarono nell'estensione delle rispettive linee ferroviarie [Amendolagine 2010, 6].



1: Sistema ferroviario europeo nella seconda metà del XIX secolo. A sinistra: rete ferroviaria della Compagnie Internationale des Wagons-Lits prima del 1860 [Amendolagine 2010]; a destra: locandina pubblicitaria dell'Orient Express [Archivio privato].

La carta d'Europa delle ferrovie prima del 1860 (Fig. 1) mostra in maniera chiara l'arretratezza industriale dell'Italia preunitaria composta da piccoli stati e rivela il vuoto esistente nella rete ferroviaria della Penisola, dalla pianura Padana verso il sud, rispetto alla Mitteleuropa. Questo traccia il filo rosso che divide, al di là di alcune eccellenze distribuite storicamente sul territorio, il nord con il suo futuro industriale e il sud, apparentemente senza destino.

Le ferrovie furono portatrici di per sé di industrializzazione e, arrivando anche in aree senza volani di sviluppo, portarono una nuova forma di economia, come il turismo, trasformando località anche poco conosciute in mete ricercate da coloro che disponevano di tempo libero. Ovunque nel mondo, dalle capitali ai luoghi in cui la natura era incontrastata, si svilupparono strutture ricettive, grandi complessi balneari e i Grand Hotel dei primi anni del Novecento.

Questa mentalità si sviluppò dapprima soprattutto negli Stati Uniti, dove fu ampliata la linea ferroviaria e una società più aperta cercò di migliorare la qualità della vita per un numero maggiore di cittadini, abbassando anche i costi di questi servizi.

Sarà in America che il palcoscenico sociale offerto dai Grand Hotel troverà il suo primo sviluppo, prima indipendentemente dai trasporti e poi, in una forma sempre più legata alla ferrovia. Infatti, si dovette attendere il 1829 per vedere l'inaugurazione del Tremont House di Isaiah Rogers a Boston (Fig. 2). Un Grand Hotel di 170 camere, un ristorante con cuoco francese, salotti e spazi riservati alle signore: un prototipo. Una pubblicazione nel 1830 di William Eliot, attraverso illustrazioni architettoniche, rivelò il metodo progettuale ed ebbe un tale successo da essere più volte rieditata [Rogers, Havard 1830]. Il Tremont House divenne "modello" per molti alberghi di lusso nel successivo cinquantennio anche e soprattutto in Europa.



2: Tremont House, Boston. A sinistra: incisione raffigurante il fronte principale; a destra: fotografia dell'interno [in *The History and Topography of the United States* 1834].

Nacque dentro al Grand Hotel uno spazio nuovo, un tempio laico che divenne la piazza privata dove si incrociavano i destini di questi passeggeri, di questi viaggiatori moderni: la *hall*. Molte sono le invenzioni che si sprigionano dallo spirito di conquista proprio della cultura della strada ferrata. Un magnate delle ferrovie statunitensi, Henry Flagler, socio dei Rockefeller nella fortunata avventura in campo petrolifero, inventò la “triade” treno di lusso, albergo di lusso e attività balneare [Bramson 2002].

Non furono solo questi modelli a cambiare il modo di vivere il turismo, ma soprattutto il sistema della ricettività che divenne una costante culturale e sociale, con un forte indotto economico, rivoluzionario soprattutto negli stati europei [Amendolagine 2010, 8]. Tale fenomeno trovò il senso della sua dislocazione e della sua affermazione economica a partire dal sistema della rete ferroviaria. Nella sola Svizzera, con enormi difficoltà logistiche nell’attivare la rete ferroviaria, si passò da 1693 alberghi a 3585 tra il 1894 e il 1912 [Freeman Allen 1952].

Per lo sviluppo dell’insieme dei grandi alberghi fu necessario che la vecchia Europa venisse coinvolta da un nuovo fenomeno, un ulteriore frutto di quest’epoca e delle ferrovie transnazionali: le Expo Universali. Alla Paddington Station nel 1851, in occasione dell’esposizione di quell’anno, fu costruito da P. Hardwich il Great Western Hotel, il primo Grand Hotel europeo [Denby 1998, 49]. Grandi alberghi e stazioni ferroviarie segnarono l’urbanesimo delle metropoli e delle città di provincia. Nelle vicinanze della Victoria Station furono edificati a Londra nel 1860 il Grosvenor e, tra il 1863 ed il 1864, il Charing Cross [Denby 1998, 50-51]. Nel 1862, per le folle dell’esposizione Universale, si costruì il Langham, il primo con criteri statunitensi, 400 camere, un auditorium per il corpo diplomatico, due biblioteche e un ascensore. Da sottolineare che l’imponente edificio era per buona parte in stile neogotico con assonanze estetiche di gusto italiano, come sarà pochi anni dopo il Castello di Pielungo di Giacomo Ceconi [Bulfone Gransinigh, Ceconi 2010].

Il Grand Hotel europeo, nato come succedaneo della dimora storica patrizia, doveva attuare una ulteriore rivoluzione, divenire modello per l’antica e nuova aristocrazia che frequentando i medesimi ambienti fu traghettata verso quel periodo, non a caso, chiamato *Belle Epoque* [Amendolagine 2010, 9].

Il caso di Giacomo Ceconi, impresario illuminato

Ceconi, nato a Pielungo oggi provincia di Pordenone da una famiglia di umili origini, riuscì con l'ingegno e il proprio lavoro a elevarsi socialmente grazie a numerose opere eseguite soprattutto per l'Impero Asburgico. Trascorsa l'infanzia sulle montagne friulane, a diciotto anni si recò a Trieste per imparare l'arte di muratore. Qui, per mantenersi agli studi, di giorno lavorava come manovale mentre la sera frequentava una scuola di disegno e vari corsi d'arti e mestieri [Chiandotto 2009]. Dopo aver ottenuto la qualifica di muratore, a partire dal 1857 [Chiandotto 2009], iniziò ad assumere in proprio dei piccoli lavori edili che gli permisero di farsi conoscere nell'ambiente e di entrare in contatto con ditte specializzate negli impianti ferroviari.

Dedicandosi sempre più all'attività in campo ferroviario riuscì ad acquisire abilità che gli permisero di accedere a concorsi per la realizzazione di importanti infrastrutture nei territori dell'Impero austroungarico. La prima opera in cui fu impegnato, con un gruppo di operai alle sue dipendenze, fu la costruzione del viadotto ferroviario in pietra di Borovnica, in Slovenia, sulla linea ferroviaria Trieste-Lubiana-Vienna [D'Andrea, Vigevani 1993].

In seguito, fu sempre più impegnato nella realizzazione sia delle infrastrutture prettamente legate alle linee ferroviarie sia nella costruzione delle stazioni presenti lungo questi tratti. Alcune realizzazioni furono i fabbricati lungo la linea Sopron-Szombathely in Ungheria nel 1865, le stazioni di Vipiteno, di Colle Isarco, del Brennero e di Gries – oltre il Brennero – nel 1866, quelle sul tratto Kreuzstätten-Misnitz, Bassa Austria, e Hrošovany-Znojmo, in Boemia, nel 1869-1871, quelle di Fiume e di San Pietro del Carso nel 1872-1875, quelle di Tarvisio e di Pontebba nel 1877-1879, il tronco ferroviario di collegamento della Baviera, Reden, al confine con la Boemia e in fine la linea Tàbor-Horní Cerekev con il viadotto di Cervena nel 1885-1887, con la notevole altezza di 67 metri e realizzato senza ausilio di armature [Dri 2011].

È del 1880 l'opera infrastrutturale (Fig. 3) che segnerà la fama e l'avvenire di Ceconi; in tale data egli affrontò, assieme ai fratelli Lapp, il traforo dell'Arlberg [Pasualis 1984;



3: Il traforo dell'Arlberg. A sinistra: cartolina del 1910; a destra: manifesto celebrativo [Archivio privato].

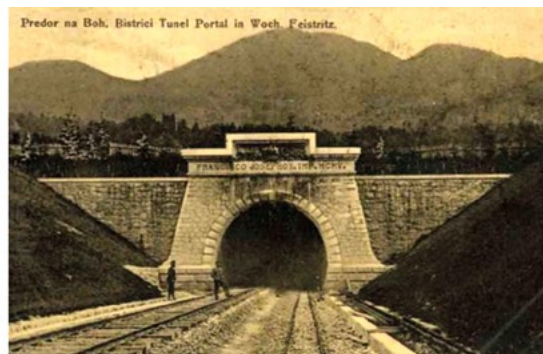
D'Andrea, Vigevani 1993]. Data la difficoltà dell'impresa e il dispendio di mezzi ed energie, la direzione delle Ferrovie statali austriache stabilì una penale di ottocento fiorini per ogni giorno di ritardo nella consegna dell'opera; riuscì a terminare la tratta ferroviaria e il traforo molti giorni prima della data ufficiale di consegna accaparrandosi così il premio che consisteva, parimenti, in ottocento fiorini per ogni giorno di anticipo. In tale circostanza, vista l'eccezionalità dell'impresa, l'Imperatore volle ricompensare il capomastro friulano concedendogli il titolo di Nobile del Sacro Romano Impero con il predicato di Montececon [Chiandotto 2009; Dri 2011].

A seguito della fama raggiunta Ceconi venne chiamato anche per lavori portuali sia a Trieste sia in Sardegna ma, dopo poco tempo, ritornò ad occuparsi di infrastrutture ferroviarie con il Wocheiner Tunnel, che collegava Podbrdo con Bohinjka Bistrica (Fig. 4). Questo impianto, lungo circa sei chilometri, avrebbe collegato il Litorale con la Carinzia. Pur nelle difficoltà date dal terreno carsico, il cantiere proseguì velocemente e l'impresa riuscì, anche in questo caso, a consegnare l'opera con tre mesi d'anticipo [Dri 2011]; il primo treno transitò l'11 novembre del 1905.

Grazie al premio per la consegna anticipata anche di quest'ultima opera, Ceconi, decise di finanziare la realizzazione di una via di comunicazione lunga undici chilometri che collegasse Pielungo agli altri centri della pedemontana pordenonese. La strada, realizzata con qualche difficoltà, fu dedicata alla Regina Margherita (1851-1926) e conclusa nel 1891 [Chiandotto 2009; Dri 2011]. Grazie a questa e a molte azioni filantropiche, anche il Re d'Italia Umberto I (1844-1900) volle premiare la figura e l'ingegno di Ceconi conferendogli il titolo di Conte [Zanini 1964; Chiandotto 2009].

Come una folta schiera di uomini che si fecero da soli, Ceconi mostrò un'incredibile serie di capacità che gli permisero di elevarsi socialmente e d'inserirsi, oltre che nel mondo delle infrastrutture, soprattutto ferroviarie anche in quello, nuovo, delle Expo, dei Grandi Alberghi, della società internazionale del tempo libero.

La sua elevazione all'aristocrazia non è solo sinonimo di una volontà di conferma della dignità sociale raggiunta, ma è anche il segno che l'imprenditore era riuscito ad andare oltre l'accumulo dei capitali, che aveva potuto farsi strada nel campo di quell'impresa che richiedeva sia conoscenza scientifica sia rischio di capitali. Da questa avventura ne



4: A sinistra: ponte Wäldlitobel della ferrovia dell'Arlberg a Klösterle, fotografia prima metà XX secolo; a destra: tunnel della Ferrovia Transalpina tra Wochein Feistritz a Podbrdo [Archivio privato].



5: A sinistra: Imperial Hotel a Vienna, costruito nel 1873, fotografia fine XIX secolo [Archivio Storico Imperial Hotel]; a destra: prospetto di Palazzo Ceconi a Graz, elaborato di progetto [in Chiandotto 2009].

uscì con un curriculum imprenditoriale che lo vide presente in buona parte dell'Impero Asburgico e oltre, sia verso il nord Europa sia verso il Mediterraneo fino in Sardegna. In questo senso anche le dimore di Ceconi proiettano nello spazio le tematiche del suo impegno di imprenditore: il Palazzo a Graz, la Villa Ceconi a Gorizia e il Castello di Pielungo. Soprattutto il Palazzo di Graz, costruito nel 1875 [Amendolagine 2010], ha come modello il Palace Hotel europeo, il Grand Hotel de la Gare, di cui Ceconi conosceva sicuramente l'estetica e soprattutto il funzionamento. Infatti, l'edificio residenziale, voluto da Ceconi a Graz, si raccorda più agli Hotel Imperial e Britannia presenti a Vienna, costruiti qualche anno prima, piuttosto che ai palazzi che sorgeranno lungo il Ring della stessa città (Fig. 5). Pur con rimandi al lessico classico, nella facciata, con la serrata successione delle bucatore poste rigorosamente in simmetria e con una gerarchia fra loro appena accennata, l'edificio voluto dal Ceconi non rimanda alla tipologia del palazzo in stile ma più decisamente alle soluzioni assunte dalla recettività di lusso [Amendolagine 2010].

L'architettura con cui egli volle lasciar memoria di sé, il castello di Pielungo, è il frutto di una sommatoria di progetti che corrispondono alle diverse istanze di un imprenditore desideroso di dimostrare la cultura raggiunta, la posizione sociale e, soprattutto, la sua italianità. Anche quest'opera, così come il palazzo di Graz e, si potrebbe dire, le infrastrutture a cui si era dedicato durante tutta la vita, fu realizzata utilizzando le tecnologie più avanzate.

Quando Ceconi ideò l'ambizioso progetto di dare forma turrita e merlata alla sua dimora gentilizia – l'ultima e la più significativa rispetto all'imponente palazzo dove visse a Graz e alla bella villa classicheggiante di Gorizia – era giunto a quello che si può definire il momento apicale di un percorso imprenditoriale ed umano straordinario. È un castello costruito sul *luogo natio*, ma del castello non ha nessun aspetto logistico, si dà visivamente come accessibile, si dispone più in una scenografia da villa che da maniero arroccato. Si presenta come un insieme di edifici sorti in tempi diversi a simulare l'alternanza e la sovrapposizione della Storia, caratteristiche tipiche dell'architettura ossidionale medievale; coinvolge tutto l'intorno, piegandolo a unico disegno, fino a vanificare il gioco degli accostamenti e delle sovrapposizioni ed emergere così in tutta la sua modernità, la sua contemporaneità [Amendolagine 2010; Bulfone Gransinigh,

Cecconi 2010]. Occorre sottolineare che, essenzialmente, sono due le tipologie fondamentali d'intervento riscontrabili in architetture del genere: in alcuni casi si tratta di rimodellamenti di antichi castelli, secondo i dettami del linguaggio formale dell'epoca, il neogotico, orientato a un modello medievale idealizzato e reinterpretato anche attraverso metodologie costruttive e materiali moderni, che lo resero contemporaneamente uno stile innovativo.

In altri casi, tra i quali si colloca il castello di Pielungo, si tratta di edifici eretti in sostanza *ex novo*. In entrambi gli ambiti la volontà di far rivivere le imperiture architetture degli antichi castelli produrrà inevitabilmente nostalgici revival. Il romanticismo ottocentesco opponeva alla crisi dei valori tipica del maturo Settecento, un approdo sicuro nella storia, nel passato, reso attuale come riscoperta di ideali autentici in cui credere con fiducia nuova. Appropriatamente Guido Zucconi scrive che i castelli ottocenteschi rappresentano un «soggetto ad alta densità emotiva» [Zucconi 1997, 207].

Tutte le soluzioni decorative di facciata, comprese le sculture che segnano l'ingresso, svelano immediatamente all'ospite l'anima pacifica di questa ironica e gentile macchina da guerra. Il castello è il sunto della sua esistenza; è contemporaneamente villa e macchina agricola: viene, infatti, creata una azienda agricola di 1.200 ettari e con questa formula si programma lo sviluppo dell'intorno con un occhio rivolto verso uno sviluppo imprenditoriale turistico [Amendolagine 2010]. Senza nostalgia antiurbana e alcun desiderio d'impossibili Arcadie, il castello fu attrezzato con la tecnologia più avanzata, come un grande albergo e come tale di fatto si dà al di là della sua apparente immagine neo-medioevale. In fondo, rispetto ai molti castelli revival contemporanei, veri e propri inni alla nostalgia, elevati da imprenditori di successo in Italia e all'estero, questo di Pielungo si impone per essere stato dislocato da Ceconi in una area idealmente "inarrivabile" e di contro per aver imposto alla natura, agli uomini, alla comunità di renderlo accessibile costruendo, in parte a sue spese, la strada di accesso dedicata alla Regina Margherita [Chiandotto 2009; Amendolagine 2010; Bulfone Gransinigh, Cecconi 2010].

Conclusioni

La figura di Giacomo Ceconi diviene un simbolo del cambiamento attuato dalla ferrovia in Europa e può essere analizzata quale promotrice del turismo moderno attraverso lo sviluppo del sistema di trasporti ferroviari internazionali. La stretta relazione fra trasporti, infrastrutture e turismo, a cavallo fra XIX e XX secolo segna, quindi, non solo l'economia ma, più in generale, plasma la visione di un periodo che avrà la sua massima espressione nella *Belle Epoque* e nella tipologia del Grand Hotel.

L'insieme di questi fattori sarà alla base di una prima globalizzazione delle tipologie architettoniche quali quelle dell'albergo di lusso che, costruito in varie località, soprattutto marine e montane vedrà, con i primi decenni del Novecento, stabilizzarsi la sua tipologia.

Bibliografia

- AMENDOLAGINE, F. (2010). *L'attività del conte Ceconi inquadrata quale promotore del turismo moderno attraverso lo sviluppo del sistema dei trasporti ferroviari internazionali*, in *Il castello di Pielungo: la dimora di Giacomo Ceconi (1833-1910). Un imprenditore oltre tutti i confini*, a cura di F. Amendolagine, Spilimbergo, Graphistudio, pp. 5-18.
- BRAMSON, S.H., (2002). *Speedway to Sunshine: The Story of the Florida East Coast Railway*, Erin, the Boston Mills Press.
- BULFONE GRANSINIGH, F., CECCONI, F. (2010). *Il castello Ceconi: riferimento del territorio e delle prospettive di sviluppo economico e culturale in correlazione con analoghi episodi nel neogotico*, in *Il castello di Pielungo: la dimora di Giacomo Ceconi (1833-1910). Un imprenditore oltre tutti i confini*, a cura di F. Amendolagine, Spilimbergo, Graphistudio, pp.19-38.
- CHIANDOTTO, V. (2009). *La favola diventata verità. Giacomo Ceconi di Monteccecon, impresario e conte*, Pordenone, Associazione Culturale "Aldo Moro".
- COUDERT, G., KNEPPER, M., TOUSSIROT, P.Y. (2009). *La Compagnie des wagons-lits: Histoire des véhicules ferroviaires de luxe*, Auray, La vie du rail.
- D'ANDREA, L., VIGEVANI, A. (1993). *Giacomo Ceconi: un impresario friulano*, Udine, Grafiche Filacorda.
- DENBY, E. (1998). *Grand Hotels: Reality and Illusion*, Londra, Reaktion Books.
- DRI, G. (2011). *Giacomo Ceconi di Monteccecon*, in *Nuovo Liruti. Dizionario biografico dei friulani*, v. I, a cura di C. Scalon, C. Griggio, G. Bergamini, Udine, Forum.
- FREEMAN ALLEN, G. (1952). *Railways, Past, Present and Future*, London, Orbis Publishing.
- PASUALIS, T. (1984). *Il traforo ferroviario dell'Arlberg in Austria costruito un secolo fa da Giacomo Ceconi*, in «R.tec», 3, pp. 31-37.
- PECHEUX, J. (1970). *La naissance du rail européen 1800-1850*, Parigi, Berger-Levrault.
- ROGERS, I., HAVARD ELIOT, W. (1830). *Description of Tremont. Whit Architectural Illustrations*, Boston, Gray and Bowen.
- TAYLOR, T. (1832). *A history and description of the Liverpool and Manchester Railway*, Liverpool, Thomas Taylor.
- ZANINI, L. (1964). *Il Conte Giacomo Ceconi di Monteccecon*, rist. anast., Udine, Arti Grafiche Friulane.
- ZUCCONI, G. (1997). *L'invenzione del passato. Camillo Boito e l'architettura neomedievale*, Padova, Marsilio.
- ZUCCONI, G. (2015). *Ferrovia e villes d'eaux: tre casi di studio in Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, a cura di F. Mangone, G. Belli, M. G. Tampieri, Milano, FrancoAngeli, pp. 101-120.