

Otto Wagner e “Die Groszstadt”: la Vienna del futuro, la città del XX secolo

Claudia LAMBERTI

In questo articolo¹ si presenta Die Groszstadt, il saggio scritto nel 1910-11 da Otto Wagner in cui l'autore formula una proposta per la Vienna del XX secolo, concepita come città a crescita illimitata. Già nel 1892-93 Wagner, vincitore del concorso per il piano regolatore di Vienna, pensò ad un sistema di espansione policentrico immaginando “Stellen” collegati tra di loro tramite mezzi di trasporto veloce. Di tale proposta si ebbero parziali realizzazioni, quali la metropolitana costruita negli anni Novanta del XIX secolo. La successiva teorizzazione, esposta in Die Groszstadt, prevede nuovi distretti, autosufficienti per molti servizi e capaci di unire alla funzionalità residenziale per grandi masse, l'attenzione alla dimensione estetica dell'architettura. Vienna non seguì il modello wagneriano, ma ciò non sminuisce l'interesse del testo, che svela felici intuizioni dell'architetto nel recepire le esigenze sociali.

Parole chiave: Vienna, metropoli, storia dell'urbanistica, teorie urbanistiche, Otto Wagner.

INTRODUZIONE

Nella Vienna di fine Ottocento si pubblicarono numerosi scritti di architettura e urbanistica composti da famosi professionisti del settore, da storici dell'arte, da ingegneri sanitari. Tali opere erano partecipi del clima di grandi trasformazioni urbane, nel passaggio della capitale austriaca da città a metropoli. Da Camillo Sitte, che sottolineava l'importanza del fattore estetico nell'urbanistica, a Otto Wagner, che invocava la rispondenza della città alle esigenze della vita moderna delle grandi masse, Vienna fu il centro di una profonda riflessione sulla pianificazione urbana per il XX secolo. In questa sede ci si occuperà dei contenuti di *Die Groszstadt*, testo wagneriano che per comodità sarà presentato nella versione italiana del 1980², tradotta da Giancarlo Bernabei e Hans Winter e curata da Giuseppe Samonà.

Per approfondire la genesi di quest'opera si darà conto della temperie culturale nella quale si inserisce, della realtà urbanistica viennese di fine Ottocento, della formazione dell'autore e della sua attività di progettazione architettonica, passando poi ad illustrare il testo. Infine, a conclusione di un lavoro di ricerca e di consultazione di fonti primarie e secondarie e di numerosi elaborati storico-critici, si presenta una bibliografia ragionata, in cui si indica il grado di pertinenza al tema trattato e la consistenza delle informazioni contenute in ciascun documento.

UNA CITTÀ IN TRASFORMAZIONE: URBANISTICA E ARCHITETTURA A VIENNA NELLA SECONDA METÀ DELL'OTTOCENTO

Per comprendere maggiormente il contesto in cui si inseriscono le proposte di Wagner, occorre ricostruire brevemente la storia della città di Vienna. Essa alle soglie del XIX secolo appariva come un insieme di figure concentriche, a partire dal vecchio cuore medievale, la Altstadt, cinta dai bastioni. Poiché fin dal XVII secolo tale zona protetta era risultata insufficiente per contenere la popolazione, fu costruita nel 1704 una nuova linea difensiva, il Linienwall. Lo spazio tra un perimetro e l'altro fu tenuto sgombro a distanza di 500-1000

m dall'antica cinta muraria, così che attorno alla città medievale rimanesse una fascia ineditata più controllabile, detta Glacis. All'inizio dell'Ottocento, esso fu arricchito di alberature, chioschi, caffè e divenne la zona privilegiata del passeggio pubblico. Oltre il Glacis si svilupparono invece i sobborghi (Vororte), dove si ebbero importanti interventi ad opera prima dell'aristocrazia, che in molti casi scelse l'anello suburbano entro il Linienwall come propria residenza, poi della borghesia. Nel 1850 tali zone furono incluse sotto la giurisdizione amministrativa della città e fu in seguito esteso ad esse il regolamento edilizio urbano. Questo particolare sarà significativo a fine secolo, quando Vienna da città fortezza si avvierà ad essere una metropoli, poiché, con gli ulteriori ampliamenti urbanistici, il Linienwall passerà a rappresentare un nuovo confine, quello “fra città borghese e città operaia, pianificata e garantita dal regolamento edilizio l'una, luogo dello sfruttamento l'altra”³.

Il XIX secolo, e gli inizi del XX, furono per Vienna il periodo delle maggiori e più rapide trasformazioni, con tre principali fasi determinanti per la crescita della città: la costruzione della Ringstrasse a partire dal 1858, la progettazione di un piano regolatore generale nel 1892-1893, l'espansione nel 1904 a oriente del Danubio. L'evoluzione delle forme urbane fu il prodotto dei mutamenti sociali, politici e culturali; i mutamenti cittadini si identificarono a tal punto con gli avvenimenti storici da far sì che la capitale fin-de-siècle prendesse nei libri di storia il nome di “Vienna della Ringstrasse”, mentre la Vienna del primo Novecento fosse definita come la “Groszstadt”.

La Ringstrasse e le trasformazioni urbanistiche

Il centro medievale di Vienna era difeso da un impianto murario di notevoli dimensioni, circondato nel corso dei secoli da un compatto anello di abitazioni. Giuseppe II, nel XVIII secolo, aveva destinato ad area ricreativa i bastioni, ma i moti rivoluzionari del 1848 riportarono in auge l'utilità militare di tali fortificazioni, che agli occhi dell'esercito austriaco avrebbero potuto costituire un utile elemento di difesa in caso di altre sollevazio-

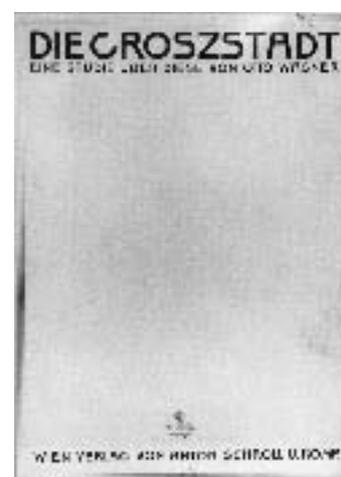


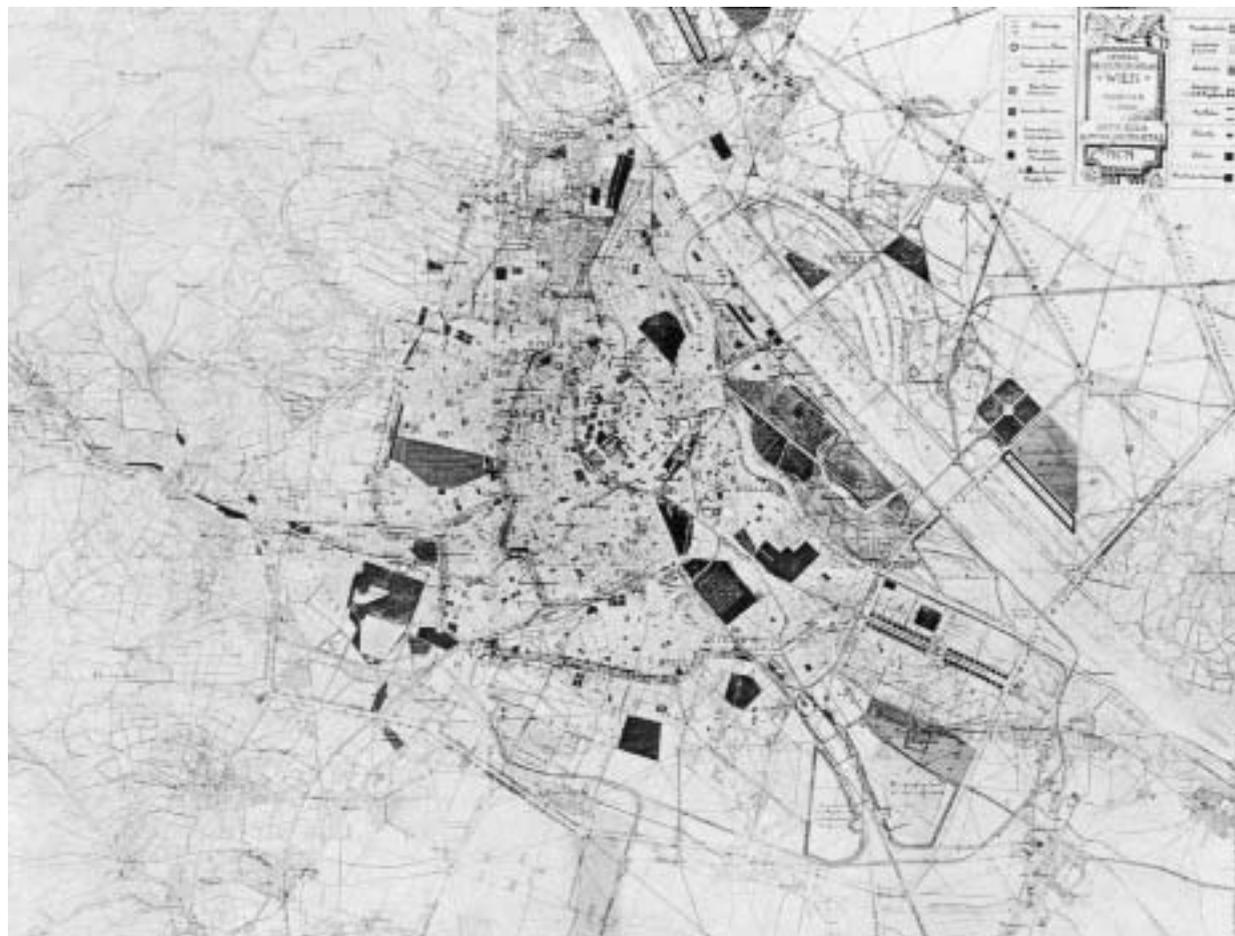
Fig. 1 - Otto Wagner, *Die Groszstadt: eine Studie über diese*, frontespizio della I ed., Wien, Anton Schroll Verlag, 1911.

¹ In parte tratto dalla tesi in storia dell'architettura contemporanea discussa nel luglio 2003 presso la Scuola di Specializzazione in Storia delle Arti dell'Università di Pisa e riguardante “Testi teorico programmatici di architettura nella Vienna fin-de-siècle: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* di Camillo Sitte (1889) e *Moderne Architektur* di Otto Wagner (1895)” (Relatore prof. Giacinto Nudi).

² O. Wagner, *Architettura moderna ed altri scritti*, Bologna, Zanichelli, 1980. Traduzione condotta sulla prima edizione tedesca del 1895.

³ G. Denti, A. Mauri (a cura di), *La Ringstrasse: Vienna e le trasformazioni ottocentesche delle grandi città europee*, Roma, Officina, 1999, p. 14.

Fig. 2 - Otto Wagner, *Piano regolatore di Vienna: tavola sinottica del progetto, 1892-1893* (Wiener Stadt- und Landesarchiv, Wien).



ni interne. Per questo i generali si opposero ad ogni piano di trasformazione dei baluardi ad uso civile, contestando perfino la decisione di Francesco Giuseppe del 1857 di smantellarli. D'altra parte, l'Imperatore aveva dovuto sottostare alle pressioni dei liberali e concedere l'autogoverno municipale, definito con lo statuto del 6 marzo 1850 e pienamente operativo con l'introduzione del governo costituzionale in tutta l'Austria nel 1860. Ciò costituì il fondamento politico per le richieste civiche riguardo alle mura dell'Altstadt, cui si univano le istanze abitative di una popolazione in rapida crescita. Si stima che tra il 1840 e il 1870 sia gli abitanti sia il numero di attività commerciali e produttive siano raddoppiati⁴.

Le antiche mura e lo spazio di rispetto che sanciva la frattura fra città medievale e moderna erano ormai un appetibile terreno di composizione e di convergenza "fra gli interessi della corte, le aspettative della proprietà fondiaria, l'esigenza di dotare la città di adeguate strutture direzionali e culturali, la competenza urbanistica e architettonica di un'intera classe di professionisti non solo viennesi"⁵.

L'atto ufficiale di nascita della nuova città fu la lettera di Francesco Giuseppe al ministro dell'interno Alexander Bach, datata 20 dicembre 1857 e diffusa tramite la *Wiener Zeitung* il 25 dicembre. Tale documento, conosciuto con le parole iniziali "Es ist mein Wille....", decreta l'abbattimento delle antiche fortificazioni del centro cittadino (la Innere Stadt), l'interramento dei fossati e la vendita del

terreno così sgomberato come terreno edificabile. Il ricavato avrebbe costituito un fondo edilizio pubblico per il pagamento di tali trasformazioni. Francesco Giuseppe dava inoltre direttive sull'ordine temporale dei lavori, sull'inserimento di alcuni edifici pubblici nell'area liberata, sulla realizzazione di un grande viale che collegasse spazi edificati, giardini e piazze, sull'indizione di un concorso pubblico⁶. A tale impegnativa prova concorsuale parteciparono ben ottantacinque progettisti, chiamati a creare una moderna capitale.

I tre progetti giudicati migliori furono di Friedrich Stache (primo posto), Ludwig von Förster (secondo posto), Eduard van der Nüll e August Siccard von Siccardsburg (terzo posto), ma nessuno di essi fu accettato totalmente. Fu l'architetto Moriz Ritter von Löhr, assieme ad un'apposita commissione di cui facevano parte gli autori dei piani, i rappresentanti dei Ministeri dell'Interno, del Commercio e della Direzione del territorio dell'Austria del sud, a definire il progetto esecutivo, approvato nel 1859. In questa versione si rileva un prevalere di elementi desunti dal piano di Förster⁷, ma in ogni caso è il tema comune a tutti, il grande viale alberato in forma anulare, ad imporsi come elemento caratterizzante della nuova sistemazione urbana. L'abbattimento delle mura eliminò una fascia di isolamento militare, ma la realizzazione della Ringstrasse non contribuì veramente ad unire l'Innere Stadt coi Vororte, poiché si tramutò in una cintura di isolamento sociale: le strade che dalla città vecchia o dai sobborghi confluiscono

⁴ Cfr. C.E. Schorske, *Vienna fine de-siècle: politica e cultura*, Milano, Bompiani, 1981, p. 23

⁵ G. Denti, A. Mauri (a cura di), *La Ringstrasse...*, cit., p. 13

⁶ I testi completi del documento imperiale e del bando sono tradotti in italiano in G. Fabbri, *Vienna città capitale del XIX secolo*, Roma, Officina, 1986, p.74-77

⁷ Cfr. P. Sica, *Storia dell'urbanistica: l'Ottocento*, v. 1, Roma-Bari, Laterza, 1977, p. 312-313

nel Ring non lo attraversano, né rivestono un particolare risalto, parzialmente occultate dalle ubicazioni dei nuovi edifici nel Glacis o dal prevalente movimento circolare del viale.

Nell'arco di tempo che va dall'apertura del concorso, nel gennaio 1858, all'effettiva costruzione di edifici e strade, si scorge il mutare degli equilibri tra potere imperiale e affermazione borghese. Nei primi anni la suddivisione delle aree e la priorità dei monumenti sulle abitazioni espresse i valori dell'assolutismo asburgico, di cui è esempio tra 1856 e 1879 l'edificazione della Votivkirche per ringraziare Dio dell'incolumità dell'imperatore, salvatosi dall'attentato di un nazionalista ungherese. Tale chiesa, progettata da Heinrich von Ferstel, venne a costituirsi come un Pantheon delle glorie austriache e come ulteriore segno dell'unità tra trono ed altare contro i pericoli rivoluzionari.

Tuttavia, dopo le sconfitte per opera dei franco-piemontesi nel 1859 (Solferino) e dei prussiani nel 1866 (Sadowa), il potere militare e l'autorità imperiale si indebolirono anche all'interno dell'Austria, acconsentendo al passaggio da regime assolutistico a monarchia costituzionale. I liberali assunsero così la guida della progettazione della capitale, proponendo la loro ideologia anche in veste architettonica. Un volantino del 1860 presentava il nuovo piano di Vienna con la didascalia "La forza garantita dalla legge e dalla pace", evidenziando il desiderio di un nuovo ordine fondato sul diritto costituzionale più che sul potere imperiale militare. Così il Ring divenne soprattutto il luogo della cultura e degli ideali borghesi, lo spazio per i grandi edifici pubblici, quali l'Opera, il Municipio, il Parlamento, l'Università, il Museo, l'Accademia di belle arti, il Palazzo di giustizia, la Borsa.

L'anello della Ringstrasse circonda la vecchia Vienna imperiale con un insieme di architetture ispirate ai grandi valori dell'età liberale. Come rileva Carl E. Schorske: "Era inevitabile che il contrasto tra la vecchia Innere Stadt e l'area del Ring risultasse enfatizzato, in quanto esito di mutamenti politici. Sotto il profilo architettonico la Innere Stadt appariva dominata dai simboli del primo e del secondo stato: la Hofburg, residenza barocca dell'imperatore; gli eleganti palazzi dell'aristocrazia; la cattedrale gotica di Santo Stefano e uno stuolo di chiese di proporzioni più modeste, disseminate lungo strade anguste. Nella realizzazione urbana della Ringstrasse, il terzo stato celebrava architettonicamente il trionfo del Recht costituzionale sulla Macht imperiale, la vittoria della cultura laica sulla fede religiosa. Sul Ring non dominavano palazzi, presidi e chiese, ma centri del potere costituzionale e cenacoli d'alta cultura. L'arte edilizia, usata nella Innere Stadt quale espressione della grandeur aristocratica e della pompa ecclesiastica, diventava qui il patrimonio della cittadinanza, chiamato a esprimere i molteplici aspetti dell'ideale culturale borghese attraverso la nutrita serie dei cosiddetti Prachtbauten (edifici di gran lusso)"⁸.

Lungo il Ring si dispiegano numerosissimi e notevoli esempi di architettura religiosa e civile: alcuni, i primi ad essere iniziati in concomitanza con l'indizione del concorso per la sistemazione dell'area, maggiormente legati ai valori imperiali,

come la già citata Votivkirche o la Staatsoper⁹, altri di utilità pubblica e ispirazione ideale borghese, come quelli compresi nel cosiddetto quadrilatero di "Recht und Kultur": il Reichsrat di Teophil von Hansen, la Rathaus di Friederich von Schmidt, il Burgtheater, ideato dalla cooperazione di Gottfried Semper e Karl von Hasenauer, con modifiche ad opera di Emil von Förster, l'Università, di Heinrich von Ferstel.

Tra le costruzioni con scopi educativi e culturali che si affacciano sulla Ringstrasse, si devono ricordare anche i due grandi musei per la conservazione delle collezioni imperiali, il Kunsthistorisches Museum ed il Naturhistorisches Museum, progettati da Gottfried Semper. Numerose altre opere religiose, imperiali e civili furono intraprese nella Vienna fin-de-siècle, per lo studio delle quali si rimanda alla letteratura di riferimento¹⁰.

Un secondo importante momento della storia dell'urbanistica a Vienna fu l'ultimo decennio dell'Ottocento. Il continuo aumento della popolazione conseguente allo sviluppo industriale portò ad un'espansione dei sobborghi oltre il Linienwall, che furono inclusi nel perimetro urbano con una legge del 20 dicembre 1890 entrata in vigore il 1 gennaio 1892, dopo anni di accrescimenti non coordinati né precisamente regolamentati. Nel 1892-1893 Vienna si dota del piano regolatore generale, messo a punto con un concorso vinto ex aequo da Otto Wagner, Joseph Stübben ed un gruppo di architetti guidati da Eugen Fassbender. Il progetto di Wagner, dal titolo *Artis sola domina necessitas*¹¹ prevedeva collegamenti tramite metropolitana tra il centro e i sobborghi, almeno fino al Linienwall, che fu abbattuto e trasformato in un secondo anello di viali, la Gürtelstrasse. Inoltre l'espansione, che comprendeva anche lo sfruttamento di una zona vicino al Danubio grazie all'irreggimentazione del canale¹², doveva avvenire secondo Wagner con un sistema policentrico basato sulle Stellen, centri di raccordo coincidenti con una stazione della ferrovia urbana. Ciascuno di questi venti poli doveva essere dotato di servizi locali e costituire il centro delle infrastrutture. Anche il progetto di Fassbender suddivide la città in varie parti, individuando sette centri di quartiere funzionali, mentre Stübben critica l'eccessiva regolarità geometrica dei piani urbani e propone un'impostazione della città meno modulare avvicinandosi alle teorie di Sitte.

Concretamente fu Otto Wagner ad avere le maggiori possibilità di intervento, a lui fu affidata la realizzazione della metropolitana e delle relative strutture tra 1894 e 1901, nonché quella di alcune opere di ingegneria idraulica. Mentre nel primo decennio del Novecento proseguiva l'espansione di Vienna, Wagner elaborò ulteriori proposte urbanistiche dando alla luce, tra 1910 e 1911, uno studio sulla metropoli moderna intitolato *Die Groszstadt*, di cui ci si occupa qui in dettaglio.

Alle soglie del primo conflitto mondiale la capitale austriaca aveva raggiunto i due milioni di abitanti, presentando una facciata prestigiosa, ma celando al suo interno problemi irrisolti quali la scarsità e la qualità delle sistemazioni operaie, questione che emergerà con gravità nel dopoguerra portando ad una nuova stagione di trasfor-

⁸ C.E. Schorske, *Vienna fin-de-siècle...*, cit., p. 27

⁹ La Staatsoper fu costruita tra 1861 e 1869 su progetto di August von Siccardsburg e Eduard Van der Nüll come opera di corte. Si affaccia sul Ring con una doppia loggia ed un tetto adibito a terrazza. Giudicata di uno stile superato fin dal termine dei lavori, fu causa di grande dolore per gli architetti. È stata bombardata nel 1945 e ricostruita, con forti trasformazioni interne, dopo la II guerra mondiale.

¹⁰ Si vedano ad esempio A.J. May, *Vienna in the Age of Franz Joseph*, Norman, University of Oklahoma press, 1966; E. Springer, *Geschichte und Kulturleben der Wiener Ringstrasse*, Wiesbaden, Steiner, 1979; D.J. Olsen, *La città come opera d'arte: Londra, Parigi, Vienna*, Milano, Serra e Riva, 1987; R. Waissenberger (a cura di), *Wien 1870-1930*, Salzburg, Residenz Verlag, 1994; R. Toman (a cura di), *Vienna: arte ed architettura*, Köln, Könemann, 2000.

¹¹ Gran parte della relazione di Wagner per il progetto di piano regolatore generale per la città di Vienna è tradotta in italiano in R. Trevisiol, *Otto Wagner*, Roma-Bari, Laterza, 1997, p. 179-182

¹² Il cosiddetto *Donaukanal*.

¹³ C.E. Schorske, *Vienna fin-de-siècle...*, cit., p. 42

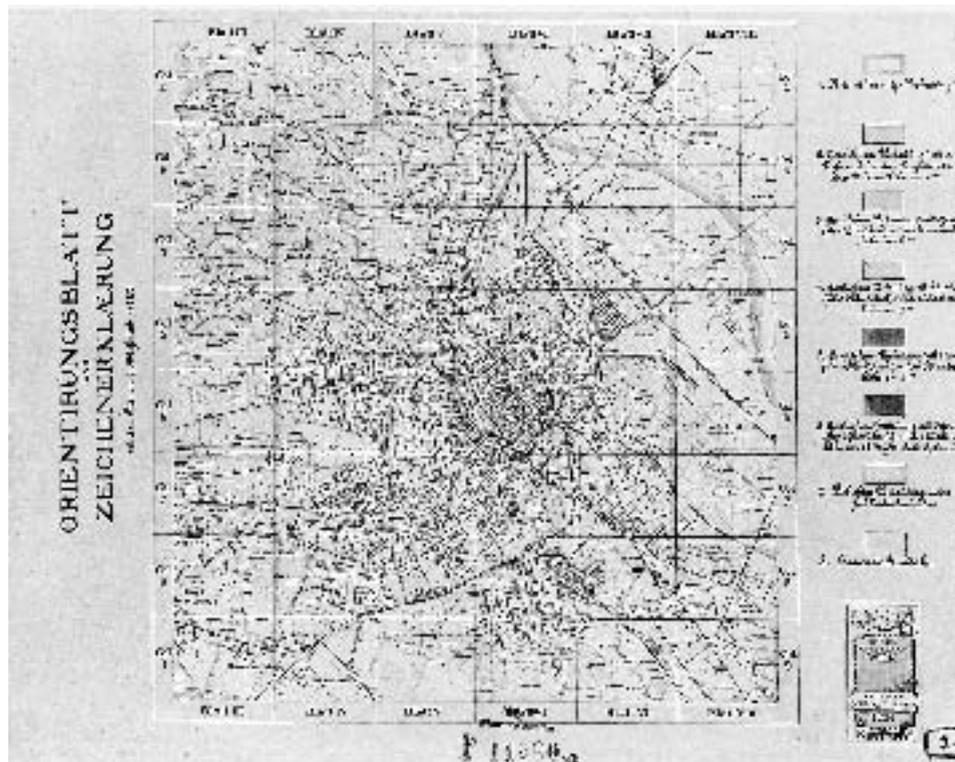


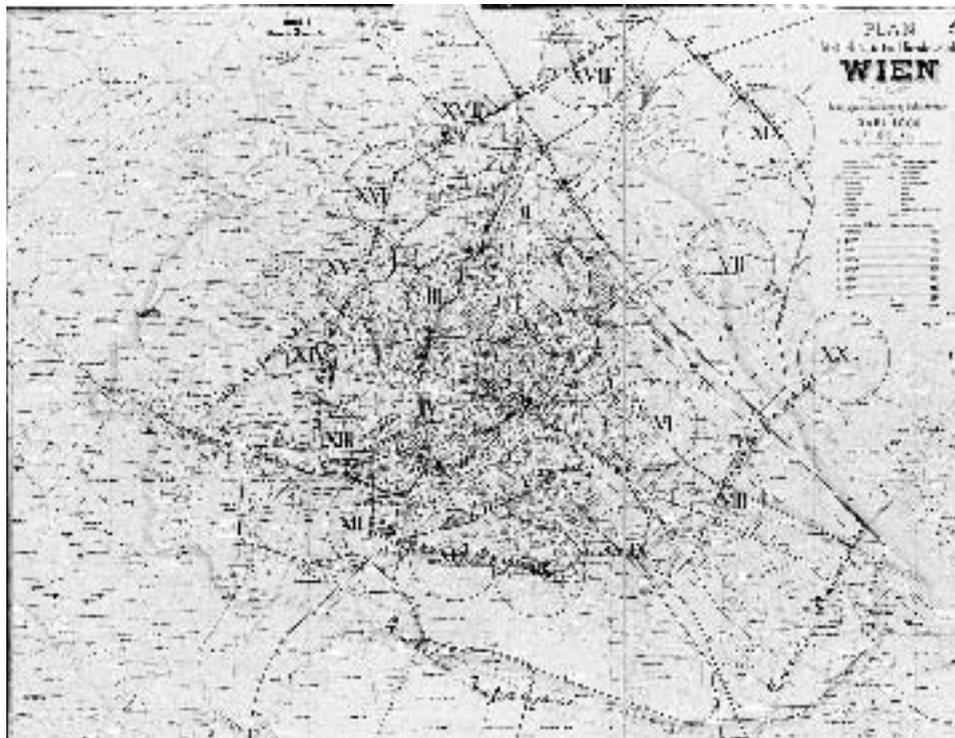
Fig. 3 - Otto Wagner, Piano regolatore di Vienna: tavola di collazione dei fogli di dettaglio del progetto, 1892-1893 (Wiener Stadt- und Landesarchiv, Wien).

mazioni urbanistiche sotto la spinta dei mutamenti sociali e politici, periodo identificato come quello della Vienna rossa.

Le tipologie abitative

Grazie alla vendita, da parte dell'amministrazione imperiale, di lotti edificabili lungo la Ringstrasse e nel Glacis, le grandi imprese edili realizzarono numerose nuove case. La Stadterweiterungskommission, commissione per l'espansione cittadina di nomina del Ministero degli Interni, scelse infatti di fare alcune concessioni fiscali ai priva-

Fig. 4 - Otto Wagner, Piano regolatore di Vienna: localizzazione dei centri di quartiere nel progetto, 1892-1893 (Wiener Stadt- und Landesarchiv, Wien).



ti pur di raccogliere, coi proventi della vendita dei terreni, una base finanziaria sufficiente per gli edifici pubblici, le strade, i parchi. Per incoraggiare l'attività costruttiva, si decise di applicare condizioni ancor più favorevoli a chi avesse acquistato i lotti edificabili e realizzato in minor tempo le case. Si costituì così da un lato lo Stadterweiterungsfond, il fondo per l'espansione cittadina, e dall'altro un gruppo di società immobiliari dedite alla speculazione e capaci di far arricchire rapidamente la borghesia capitalista che vi aveva investito. Il controllo sul livello qualitativo delle nuove abitazioni era esercitato dalla commissione per l'espansione, incaricata di applicare il regolamento edilizio del 1859, ispirato più a considerazioni estetiche che ad altro; come rileva Carl E. Schorske: "La commissione definì i propri scopi non in funzione delle necessità logistiche della popolazione a basso reddito, e nemmeno in rapporto allo sviluppo economico urbano nella sua globalità, ma tenendo presente soltanto l'aspetto rappresentativo dei parchi e degli edifici pubblici compresi nell'area della Ringstrasse. I controlli edilizi nella zona residenziale si limitavano all'altezza degli immobili, alle linee architettoniche e, entro certi limiti, alla spartizione delle aree. Sotto ogni altro aspetto, i risultati dipendevano dal mercato, e per mercato si intendeva l'intersecarsi degli interessi economici e dei valori culturali della classe abbiente"¹³.

Le architetture private che vengono costruite nelle strade vicine al Ring seguono spesso gli stili storici dei monumenti sull'anello principale. La tipologia prevalente era quella del Mietpalast (palazzo d'affitto) o Wohnpalast (casa ad appartamenti), costruzione a quattro o sei piani ispirata nelle linee architettoniche ai palazzi aristocratici e sede di attività commerciali a pian terreno e abitazioni ai piani superiori. La facciata riproduceva la maggiore o minore ricchezza ed ampiezza degli appartamenti: al primo piano o Nobelstock si trovavano quelli più spaziosi, con ampie aperture in facciata, mentre nei piani alti i condomini meno abbienti avevano diritto ad una sola finestra per esporsi sul fronte dell'edificio e gli appartamenti si svolgevano in senso perpendicolare alla strada.

Per venire incontro alla domanda di abitazioni dovuta alla crescente industrializzazione e conseguente aumento della popolazione di Vienna, furono emanate ulteriori normative edilizie nel 1868 e nel 1883, quest'ultima meno restrittiva sulle limitazioni in altezza degli edifici e sul rapporto tra suolo fabbricabile e spazio libero.

Nei quartieri e nei sobborghi operai ed industriali vennero assunte delle tipologie edificatorie compatte ad alta densità, le Mietkasernen (caserme d'affitto), anonimi casamenti multipiano a forma di parallelepipedo.

Per le periferie residenziali (ad esempio il Cottage Anlagen creato nel 1872) si sperimentano invece quartieri giardino sul modello inglese, primi esempi di Gartensiedlung. Fin dal 1851, dopo un viaggio in Inghilterra, Heinrich von Ferstel, sostenuto da Rudolf Eitelberger von Edelberg, aveva proposto il tipo della semi-detached house con giardino privato anche per le abitazioni sulla

Ringstrasse, modificandone tuttavia la natura di pura abitazione per inserirvi al pianterreno uffici o magazzini. Questa tipologia fu subito respinta dai pianificatori poiché non consentiva lo sfruttamento massimo delle aree edificabili. In tutta la storia dell'architettura viennese tra Ottocento e Novecento, tale modello riapparirà spesso come risposta o alternativa alle grandi concentrazioni urbane, in un desiderio di evasione. Agli inizi del XX secolo i grandi interpreti della Secessione e dell'architettura moderna si confrontano col tema della grande città: "ad essa Olbrich, come Hoffmann, contrapponevano il rifugio nella casa individuale, nella città giardino. Mentre Wagner nei progetti e negli scritti più tardi affronterà il problema della Groszstadt, proponendo un modello per la sua crescita futura, Olbrich a Darmstadt, Hoffmann nel quartiere giardino di Hohe Warte, fuori Vienna, cercavano rifugio in una condizione suburbana, utilizzando il modello anglosassone del garden suburb non tanto per i suoi valori specifici, quanto come tramite, quello che offriva la minore resistenza, per realizzare frammenti di utopia estetica, lontano dalla complessità incontrollabile della metropoli"¹⁴.

Il confronto tra i due principi di costruzione della città, l'uno per espansioni a bassa densità, sia nel caso di residenze borghesi che operaie, l'altro per espansione o ricostruzione di insediamenti ad alta densità, costituisce il leit motiv della riflessione progettuale e dell'interpretazione sociologica della Vienna tra XIX e XX secolo¹⁵.

L'analisi dello stato e delle prospettive della capitale austriaca fu condotta dagli architetti del tempo affiancando considerazioni funzionali e valutazione estetica degli edifici e della città nel suo complesso e, come vedremo, i teorici viennesi privilegiarono ora l'uno ora l'altro aspetto nel proporre le loro soluzioni.

OTTO WAGNER E VIENNA: VITA, OPERE, PROPOSTE

La formazione di Otto Wagner

Otto Koloman Wagner nacque a Penzig, presso Vienna il 13 luglio 1841. Il suo primo contatto con i maestri dell'architettura viennese avvenne in tenera età, quando Theophil von Hansen e Ludwig von Förster furono incaricati dalla madre, rimasta vedova, di ricostruire la casa familiare. Wagner studiò in casa con precettori francesi fino all'età di nove anni, poi frequentò il ginnasio artistico di Vienna e il convento dell'abbazia benedettina di Kremsmünster, avviato agli studi umanistici nella convinzione materna di farne un giurista. Tuttavia il giovane Otto rifiutò tale indicazione e all'età di sedici anni si iscrisse al Wiener Polytechnisches Institut (ora Technische Hochschule), dove si formò dal 1857 al 1860 seguendo il corso di costruzioni edili di Stummer von Traunfels. Tra il 1860 e il 1861 trascorse un periodo alla Königlich Bauakademie di Berlino, dove attraverso l'insegnamento di Karl Ferdinand Busse conobbe l'opera di Karl Friedrich Schinkel. Nel 1861 svolse un tirocinio da apprendista muratore presso l'architetto Philipp Brandl a Vienna. Terminò infine

gli studi tra il 1861 e il 1863 all'Akademie der Bildenden Künste di Vienna, sotto la guida di August von Siccardsburg e Eduard van der Nüll. Nel 1862 frequentò lo studio di Heinrich von Förster, per poi iniziare l'attività professionale autonoma. È testimoniato anche un suo breve periodo di formazione nel 1867-1868 con Theophil Hansen, per il quale svolse il ruolo di capomastro nella progettazione di Palazzo Epstein sulla Ringstrasse viennese.

Le opere di Otto Wagner

L'attività di Otto Wagner fu molto intensa, sia nel campo della progettazione che dell'insegnamento. Nella sua lunga carriera ebbe molti incarichi, scrisse libri ed articoli, partecipò ad innumerevoli concorsi e disegnò una gran quantità di progetti, destinati solo in parte alla realizzazione. In questa sede si cercherà almeno di dar conto dei più importanti¹⁶.

Wagner stesso selezionò e raccolse in quattro volumi i disegni più significativi, dandogli il titolo *Einige Skizzen, Projekte und ausgeführte Bauwerke*. Il primo volume fu edito in proprio dall'architetto nel 1889-1890, poi uscì nel 1891 per i tipi dell'Anton Schroll Verlag di Vienna, che pubblicò anche il secondo nel 1897, il terzo nel 1906 e il quarto, postumo, nel 1922.

Wagner, fino agli anni Settanta del XIX secolo si concentra sulla partecipazione a concorsi internazionali, senza che la maggior parte dei progetti si concretizzino, e sulla realizzazione a Vienna di molte case d'affitto. Nel 1871 costruisce la sinagoga di Budapest e nel 1879 riceve il suo primo incarico ufficiale dalla città di Vienna, il padiglione e la tribuna temporanei per il corteo che celebrò le nozze d'argento dei sovrani Francesco Giuseppe ed Elisabetta.

Nel 1880 elabora il progetto *Artibus* per la costruzione di un quartiere museo che si estendesse dalla Karlskirche di Fischer von Erlach all'erigendo Kaiserforum di Semper. Si trattò del primo di una nutrita serie di progetti museali, tutti rimasti irrealizzati. Ebbe miglior fortuna con gli edifici bancari, il primo dei quali, la Länderbank fu costruito tra il 1882 e il 1884, l'ultimo, la Postparkasse, fra il 1903 e il 1912.

Al 1886 risale la prima villa personale di Wagner.

Negli anni Novanta, Wagner fu impegnato sul fronte urbanistico: tra 1892 e 1893 elaborò il piano regolatore generale di Vienna, che ottenne il primo premio ex aequo nel relativo concorso. Il progetto fu presentato sotto il titolo di *Artis sola domina necessitas*. Dall'anno seguente l'architetto ottenne una serie di clamorosi successi: fu nominato Oberbaut (consigliere superiore per l'edilizia) del comune di Vienna, ricevette, succedendo a Hasenauer, la cattedra di ordinario all'Akademie der Bildenden Künste, iniziò, assieme al collaboratore Joseph Maria Olbrich, a realizzare le stazioni della metropolitana di Vienna.

Nel 1895 redasse *Moderne Architektur*, pubblicato l'anno successivo e riedito dapprima nel 1899, poi nel 1902 e infine, col titolo *Die Baukunst unserer Zeit*, nel 1914.

¹⁴ M. De Benedetti, A. Pracchi, *Antologia dell'architettura moderna: testi, manifesti, utopie*, Bologna, Zanichelli, 1988, p. 33

¹⁵ Per approfondimenti si faccia riferimento a G. Fabbri, *Vienna città capitale del XIX secolo*, Roma, Officina, 1986

¹⁶ Per approfondimenti, si segnalano le sezioni biografiche e cronologiche dei seguenti testi: G. Bernabei (a cura di), *Otto Wagner*, Bologna, Zanichelli, 1983; F. Borsi, E. Godoli, *Vienna architecture 1900*, Paris, Flammarion, 1985; H. Geretsegger, M. Peintner, W. Pichler, *Otto Wagner architetto imperiale della città di Vienna*, Milano, Il Saggiatore, 1985; A. Giusti Baculo, *Otto Wagner: dall'architettura dello stile allo stile utile*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1970; R. Trevisiol, *Otto Wagner*, Roma-Bari, Laterza, 1997; O. Uhl, *Moderne Architektur in Wien von Otto Wagner bis Heute*, Wien, Schroll Verlag, 1966.

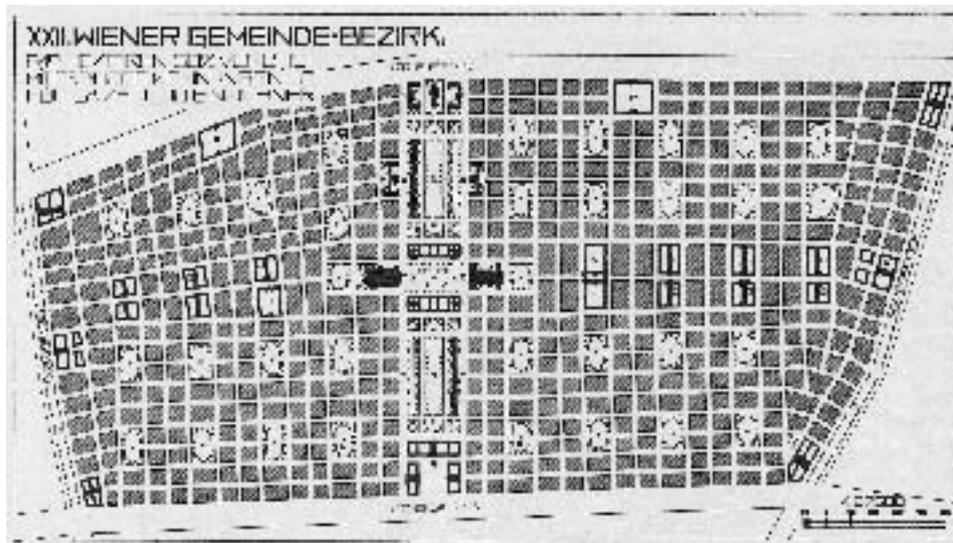


Fig. 5 - Otto Wagner, *XXII. Wiener Gemeinde-Bezirk*, 1911, pubblicato in *Die Groszstadt: eine Studie über diese*, Wien, Anton Schroll Verlag, 1911.

Dal 1896 cominciò la sistemazione degli argini del Donaukanal, protrattasi per circa otto anni, con alcune modifiche rispetto al progetto iniziale. Nel 1898 realizzò case d'affitto nella Linke Wienzeile 38-40 e nella Köstlergasse 3. Sono gli anni di fondazione della Secessione, cui Wagner aderisce dal 1899 al 1905.

Dal 1900 in poi, Wagner proporrà diverse soluzioni per la sistemazione della Karlsplatz, ma nessuna di esse verrà presa effettivamente in considerazione. L'architetto austriaco, inoltre, ricominciò un'intensa attività progettuale per grandi edifici a Vienna e in altri paesi, ma le sue idee rimasero sulla carta.

Nel 1902 Wagner partecipa a vari concorsi di architettura sacra, a Patrasco e a Vienna, dove

viene approvato il progetto per la costruzione della chiesa di St. Leopold am Steinhof, i cui lavori si protraggono fino al 1905.

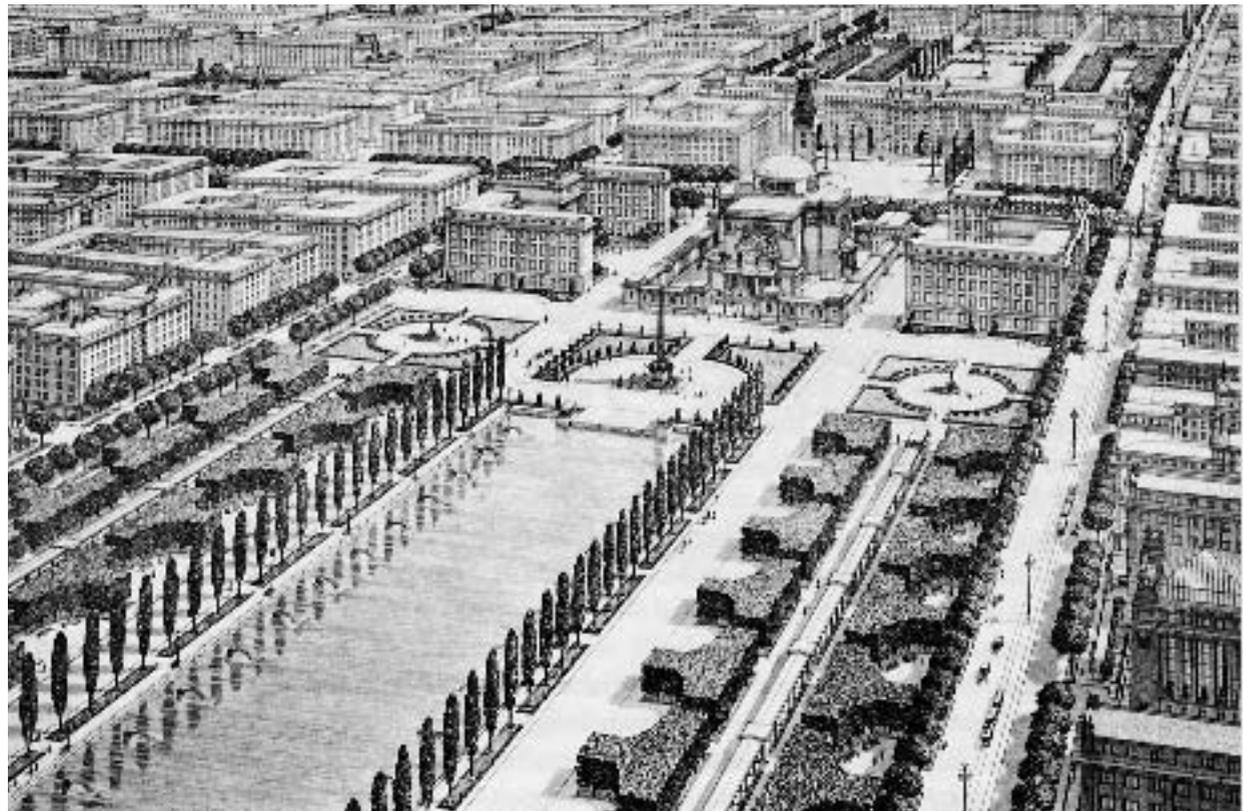
Il 1910 fu un anno di grande attività, Wagner realizzò altre case d'affitto, in Neustiftgasse 40 ed iniziò il sanatorio Lupusheilstätte. Nel 1911 concepì un piano per il ventiduesimo distretto e per l'espansione illimitata di Vienna, idee espresse nel testo *Die Groszstadt*, pubblicato nel solito anno.

Al 1912 risalgono la casa d'affitto in Döblergasse 4 e la seconda villa personale di Wagner. In questo stesso anno avrebbe dovuto lasciare l'insegnamento, ma l'Accademia lo nomina professore onorario e pertanto continua l'attività didattica fino al 1915. Gli succederà l'allievo Leopold Bauer. Otto Wagner morì l'11 aprile 1918, mentre si dedicava alla programmazione, tramite scritti e disegni, della trasformazione di Vienna da attuare al termine della prima guerra mondiale.

Die Groszstadt

La prima espressione in campo urbanistico di Otto Wagner fu il progetto di piano regolatore per Vienna, ideato nel 1892-93 e pubblicato come relazione nel 1894. La riflessione dell'autore su tali materie ebbe ulteriori sviluppi e una maturazione teorica tra 1910 e 1911. Chiamato a New York dal professor Homlin della Columbia University per l'*International congress of municipal arts* e a Berlino per la *Städtebauausstellung* del 1910, Wagner scrisse una nuova opera sulla città, dal titolo *Die Groszstadt: eine Studie über diese*. Il libro fu pubblicato a Vienna dalla Anton Schroll Verlag nel 1911. Wagner lo definì un contributo doveroso ad un dibattito al momento infecondo: "Lo scritto contiene proposte che l'autore sente il dovere di

Fig. 6 - Otto Wagner, *Blick auf das Luftzentrum des künftigen XXII. Wiener-Gemeindebezirkes*, 1911, pubblicato in *Die Groszstadt: eine Studie über diese*, Wien, Anton Schroll Verlag, 1911.



esporre per il semplice fatto che tutte le esposizioni, pubblicazioni, conferenze ecc. sull'argomento non hanno portato finora a nessun risultato concreto¹⁷.

Il testo di Wagner è suddiviso in tre capitoli di pari lunghezza, dedicati a *L'immagine urbana, Il piano regolatore, Gli aspetti economici* e illustrati con un piano del XXII distretto di Vienna, una prospettiva del suo centro con giardini e monumenti ed un piano zonale coi tracciati delle strade.

Wagner sostiene di non pensare ad una situazione precisa, ma di riflettere su una nuova realtà generale: "Le considerazioni che farò non si riferiscono a una città in particolare, ma alla *Groszstadt* in generale, in quanto è proprio questa che ha portato in primo piano il problema dell'espansione futura e della regolamentazione dello stato attuale"¹⁸. Appare però sottinteso che il modello proposto possa rappresentare la soluzione per l'espansione di Vienna. Wagner non si concentra sui centri storici, ma soprattutto sugli ampliamenti, i nuovi quartieri, i sobborghi. Tuttavia non risparmia alcune critiche sugli interventi nei nuclei più antichi delle città ai fautori delle demolizioni, agli storicisti che avevano realizzato le architetture della Ringstrasse e a Sitte: "Il vero architetto sa distinguere e giudicare fra ciò che è bello, ciò che è vecchio e ciò che è soltanto vecchio, e non pensa né a una avventata distruzione del bello, né a copiare ciò che già esiste, e neanche al purtroppo tanto di moda "addobbo" di una città: gli è estranea qualsiasi sfrenatezza architettonica"¹⁹.

Wagner individua quale carattere della città moderna l'uniformità, vista come valore positivo, poiché la ripetizione delle forme abitative e la scansione delle grandi strade prelude a una nuova monumentalità urbana complessiva, che supera la mentalità individualista di chi si cimenta in "una deplorabile reciproca gara nella decorazione esterna delle costruzioni mediante elementi inopportuni"²⁰.

La *Groszstadt* del futuro può e deve nascere, secondo l'autore, da una perfetta fusione di funzionalità e bellezza, rivendicando all'arte lo spazio urbano e reclamando uno spazio nell'urbanistica per l'arte, che un'attenzione solo a problemi d'ordine economico e una mancanza di sensibilità estetica le stavano sottraendo. Per Otto Wagner funzionalità e bellezza coincidono, e il successo di uno sviluppo cittadino nasce da una profonda meditazione sui loro principi, alla quale il suo scritto invita: "Si potrebbe considerare come scopo principale di questo scritto l'indicazione appunto di tali principi fondamentali e il modo di calarli nella pratica"²¹.

La metropoli è la *Gesamtkunstwerk*, l'opera d'arte totale in cui si incarna la modernità.

Wagner pensa che "la maggior parte degli uomini preferisca abitare in una *Groszstadt* piuttosto che in una cittadina o in campagna"²² ed immagina una notevole concentrazione e incremento di popolazione in una Vienna divenuta la città delle masse.

Se in una grande città "la predeterminazione di nuovi tracciati urbani nella parte esistente, pur affascinando molto, è appena correttamente realiz-

zabile"²³, e non deve superficialmente ignorare le problematiche estetiche e storico artistiche, "la parte nuova può, anzi deve, essere inquadrata in un sistema" che Wagner immagina organizzato secondo distretti dotati di tutti i servizi, ben collegati al centro da strade e metropolitana, popolati al massimo da 150.000 abitanti. Tali distretti vanno a formare "un gruppo di piccole città disposte attorno al centro"²⁴, non una svantaggiata periferia, ma un insieme di nuovi quartieri di qualità. Wagner si spinge a progettare la gestione della circolazione, proponendo strade multilivello per "assicurare un traffico veloce e fare in modo che si possa svolgere un costante traffico zonale e un costante traffico pendolare nelle strade radiali, in modo che un punto qualsiasi della città possa essere raggiunto cambiando mezzo una sola volta. Questo cambio tra ferrovie sopraelevate, tram e ferrovie sotterranee avverrà tramite ascensori"²⁵.

Mettendo in guardia contro «il vampiro "speculazione"»²⁶, Wagner, nel successivo e ultimo capitolo di *Die Groszstadt*, affronta gli aspetti economici della pianificazione. La città moderna non sorge dietro ideali e utopie, ma nasce attraverso i complessi meccanismi della rendita immobiliare che gli amministratori cittadini possono controllare e razionalizzare, volgendoli al meglio per la collettività. Wagner consiglia al Comune di acquistare a basso prezzo le aree inedificate attorno al centro urbano, da affittare ed appaltare prima e rivendere poi ai privati. Col ricavato si potranno realizzare impianti ed abitazioni, servizi e monumenti. L'architetto viennese promuove con convinzione le sue idee, sottolineando che "anche se questo saggio rappresenta solo un veloce abbozzo, si può senz'altro affermare che con queste proposte si sono indicati i mezzi che permetteranno alla *Groszstadt* di risolvere nel migliore dei modi i problemi dell'amministrazione, del traffico, dell'igiene e dell'arte"²⁷. Wagner dedica le ultime righe del suo scritto alle nuove tipologie edilizie, privilegiando i grandi blocchi edilizi e dichiarando superate le villette e le unifamiliari: "Gli abitanti di una *Groszstadt* che preferiscono sparire nella folla come "numero" sono molti di più di quelli che vorrebbero sentire ogni mattina "buon giorno!" o "ha dormito bene?" da parte dei vicini pettegoli nelle case unifamiliari"²⁸. Wagner sa bene che le case singole sopravviveranno come espressione del lusso della classe benestante, ma dà per scontata anche l'imminente affermazione di soluzioni popolari come le case prefabbricate o mobili.

La *Groszstadt*, oltre che lo specchio di esigenze sociali ed economiche, è l'immagine simbolo dell'architettura moderna, lo spazio dove si uniscono tecnologia e estetica, razionalità e arte. Wagner vede nella ripetitività e nella grandiosità una nuova monumentalità architettonica, considerando che, nei distretti da lui progettati, siano parimenti espressioni di bellezza, sia l'uniformità degli edifici abitativi, sia la particolarità del centro con piazze e palazzi pubblici.

La metropoli ha in sé i valori estetici che la rendono la forma ideale in cui la cultura del XX secolo saprà più compiutamente esprimersi, così come sostenevano illustri architetti e sociologi in quegli anni, quali ad esempio August Endell, au-

¹⁷ O. Wagner, *Architettura moderna...*, cit., p. 106

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ O. Wagner, *Architettura moderna...*, cit., p. 107

²⁰ O. Wagner, *Architettura moderna...*, cit., p. 108

²¹ O. Wagner, *Architettura moderna...*, cit., p. 110

²² *Ibidem*.

²³ O. Wagner, *Architettura moderna...*, cit., p. 111

²⁴ O. Wagner, *Architettura moderna...*, cit., p. 113

²⁵ O. Wagner, *Architettura moderna...*, cit., p. 115

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ O. Wagner, *Architettura moderna...*, cit., p. 117

²⁸ O. Wagner, *Architettura moderna...*, cit., p. 118

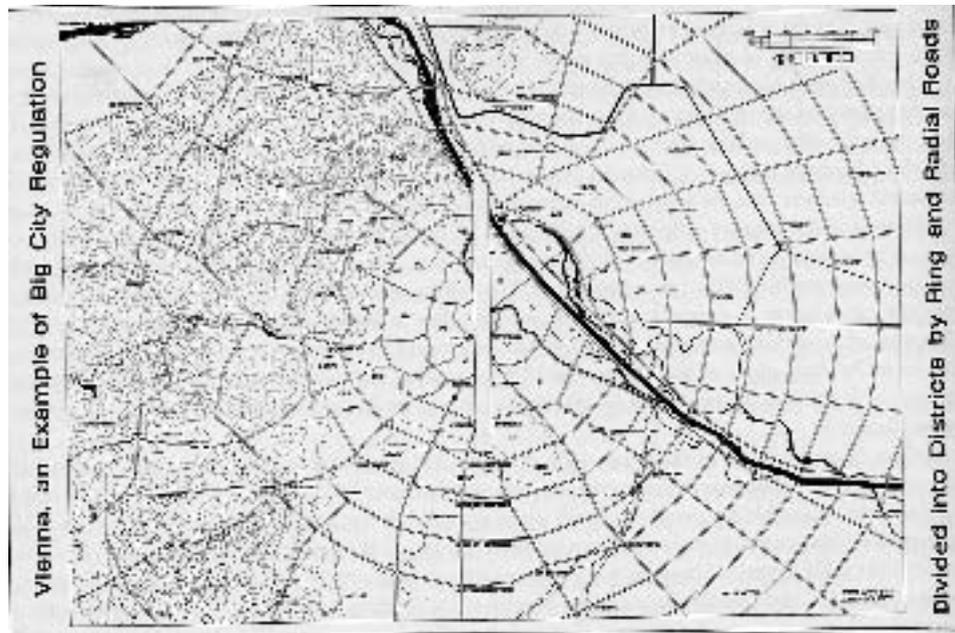


Fig. 7 - Otto Wagner, *Wien als Beispiel einer Groszstadt-Regulierung, durch Zonen und Radialstrassen in Bezirke geteilt, 1910-1911*, pubblicato in *Die Groszstadt: eine Studie über diese*, Wien, Anton Schroll Verlag, 1911.

tore nel 1908 di *Die Schönheit der Groszstädte*, e Karl Scheffler che nel 1913 scrisse *Die Architektur der Groszstadt*.

In *Die Groszstadt* Wagner pone definitivamente la metropoli al centro dell'attività teorica e progettuale, con echi che si rintracciano nei più importanti scritti di architettura del Novecento.

L'influenza nella cultura e nella pratica architettonica viennese

L'influenza di Wagner nella cultura architettonica viennese fu notevole. La fortuna di Wagner come docente di architettura è messa in luce nella letteratura critica generale e nelle numerose pubblicazioni specifiche sulla cosiddetta Wagner-schule²⁹. Come segnala Pintaric, "in diciannove anni di insegnamento ebbe 160 allievi di tutte le parti dell'Impero Austro-Ungarico"³⁰, diffondendo così in tutta Europa le proprie convinzioni, descritte in *Moderne Architektur*. Durante la costruzione della metropolitana coinvolse oltre cinquanta collaboratori, alcuni ancora studenti, e dalle sue lezioni o dal suo studio uscirono alcuni dei più importanti esponenti del rinnovamento dell'architettura in Austria e nelle zone di influenza culturale austriaca. A Vienna iniziarono ad operare con Wagner e poi raggiunsero una propria autonomia personaggi come Schöntal, Kammerer, Hoppe, Olbrich, Hoffmann, Schindler. Tuttavia, malgrado l'attività della Wagnerschule e il fervore della Secessione, Vienna non diviene la grande metropoli dell'arte. L'espansione cittadina non segue le direttive espresse in *Die Groszstadt* né gli auspici espressi da Wagner nell'articolo *Wien nach dem Krieg*, pubblicato il 17 aprile 1917 su "Neue freie Presse" e recante il programma per la Vienna del dopoguerra³¹. Se Wagner invoca un'autonomia delle arti, unificate sotto la guida dell'architetto, per realizzare la nuova città, le esigenze politiche, sociali ed economiche inducono l'amministrazione viennese a scegliere soluzioni prevalentemente tecniche o a "centrare la propria prassi [...] sulla casa"³², non sulla città intera.

Bousch traccia un bilancio particolarmente negativo sull'eredità di Wagner a Vienna: "Le lezioni di Wagner sono applicate altrove che a Vienna. Olbrich, uno degli allievi più dotati, costruisce la sua città ideale in una piccola cittadina tedesca, Darmstadt. Su richiesta del granduca di Hesse, edifica lì un *Artibus* in miniatura, una colonia di artisti. Alla fine del secolo, scappare da Vienna è una soluzione per non perdere totalmente le illusioni. Wagner è più apprezzato nei paesi scandinavi che nella propria città. Le sue idee si vedranno realizzate nell'organizzazione del cimitero centrale di Vienna, una "città dei morti" di forme moderne, piuttosto che nella città dei viventi. Lui che pensava in grande alla scala di una metropoli esemplare non può dar forma alle sue teorie che in piccolo, costruendo una metropoli dei folli, l'asilo dello Steinhof, città modello con il suo teatro, la sua chiesa e le sue strade a scacchiera alla periferia di Vienna la provinciale"³³.

Nonostante l'incomprensione in patria, la portata dell'opera e degli scritti di Wagner fu riconosciuta con grande favore all'estero. *Moderne Architektur* e *Die Groszstadt* ponendo l'istanza di una corrispondenza tra le esigenze dell'uomo del XX secolo e le forme dell'abitazione e della città, si possono collocare come capostipiti dei testi teorici e dei manifesti delle avanguardie europee alla ricerca della nuova opera d'arte totale, la città moderna. Tali idee saranno ad esempio sviluppate in Italia nel *Manifesto dell'architettura futurista*³⁴ del 1914, che delinea una metropoli della circolazione, dei nuovi materiali e della liberazione da forme e ornamenti storici. È da auspicare un approfondimento chiarificatore sulla conoscenza da parte di Antonio Sant'Elia dell'opera teorica di Wagner e un'analisi dell'eredità specifica di *Die Groszstadt* nella teoria architettonica del XX secolo.

TRADUZIONI ITALIANE DEGLI SCRITTI DI OTTO WAGNER

La prima traduzione italiana di *Moderne Architektur* risale al 1976, per i tipi della Libreria Editrice Scientifica Cortina di Torino. Essa fu realizzata da Marco Pozzetto, che ne curò anche introduzione e commento, e si basa sulla terza edizione tedesca del testo di Wagner, pubblicata nel 1902, di cui riproduce in foto il frontespizio. Il titolo italiano dell'opera è *Architettura moderna*, non si dà notizia di complementi del titolo.

La seconda traduzione italiana di *Moderne Architektur* è del 1980, edita da Zanichelli di Bologna assieme ad altri scritti di Otto Wagner. La versione in italiano è di Giancarlo Bernabei e Hans Winter, mentre Giuseppe Samonà ha realizzato l'introduzione. Oltre alla traduzione di *Moderne Architektur* (*Architettura moderna*), basata sulla prima edizione tedesca del 1895 e integrata da note di confronto con aggiunte e varianti delle edizioni successive, si riportano le traduzioni di *Die Groszstadt. Eine studie über diese* (il titolo del corrispondente testo italiano è rimasto inalterato *Die Groszstadt*) del 1911, *Die Qualität des Baukünstlers* (Qualità dell'architetto) del 1912, *Die Kunst in Gewerbe* (Arte e artigianato [sic])

²⁹ Vedi ad esempio F. Borsi, E. Godoli, *Vienne architecture 1900*, Paris, Flammarion, 1985; L. Gruett (a cura di), *Disegni della Wagner-schule*, Firenze, Cantini, 1989.

³⁰ V. H. Pintaric, *Vienna 1900: the architecture of Otto Wagner*, London, Studio, 1989, p. 42.

³¹ Si veda in proposito A. Venier, *Monumento metropolitano. Il programma di Otto Wagner per la Vienna del dopoguerra*, "Lotus international", IV, 29, 1981, p. 92-93.

³² A. Venier, *Monumento metropolitano...*, cit., p. 92.

³³ D. Bousch, *La grande illusion: Vienne ou l'impossible métropole*, "Romantisme: revue du Dix-neuvième siècle", v.24, 83, 1994, p. 78-79.

³⁴ In tale proclama, pubblicato l'11/7/1914 su "Lacerba", Sant'Elia in linea con *Die Groszstadt*, sottolinea il rapporto tra esigenze moderne e architettura o urbanistica, proponendo "un'architettura che abbia la sua ragione d'essere solo nelle condizioni speciali della vita moderna, e la sua rispondenza come valore estetico nella nostra sensibilità. Quest'architettura non può essere soggetta a nessuna legge di continuità storica. Deve essere nuova come è nuovo il nostro stato d'animo. [...] Noi dobbiamo inventare e rifabbricare la città futurista simile ad un immenso cantiere tumultuante, agile, mobile, dinamico in ogni sua parte, e la casa futurista simile ad una macchina gigantesca. [...] Ogni generazione dovrà fabbricarsi la sua città."

pubblicato in "Ver sacrum" nel 1900, *Einige Skizzen, Projekte und ausgeführte Bauwerke: Vorwort* (Introduzione a *Einige Skizzen*) il cui primo fascicolo fu pubblicato in proprio da Wagner nel 1890.

BIBLIOGRAFIA RAGIONATA

AYMONINO CARLO, FABBRI GIANNI, VILLA ANGELO, *Le città capitali del XIX secolo, vol. 1: Parigi e Vienna*, Roma, Officina, 1975

I contributi di Aymonino e Fabbri riguardano Vienna e risultano interessanti dal punto di vista della sua storia urbanistica; ci sono cenni alle teorie di Wagner.

BERNABEI GIANCARLO (a cura di), *Otto Wagner*, Bologna, Zanichelli, 1983

Monografia essenziale, consiste di un brevissimo saggio introduttivo e di numerose schede delle opere accompagnate da un buon corredo iconografico. Manca però totalmente di informazioni bibliografiche.

BORDEN IAIN, DUNSTER DAVID (a cura di), *Architecture and the sites of history: interpretations of buildings and cities*, Oxford, Butterworths, 1995

Contiene il capitolo 21 redatto da D. Dunster "The birth of a modern city: fin-de-siècle Vienna", in cui si affronta brevemente la storia del Ring, e si presentano le opere di Wagner, Hofmann, Olbrich e Loos. Nella sezione bibliografica si elencano in particolare alcuni testi su architettura ed urbanistica viennese.

BORSI FRANCO, GODOLI EZIO, *Vienne architecture 1900*, Paris, Flammarion, 1985

A p. 13, nell'introduzione, si sintetizza il giudizio di Wagner sulla Ringstrasse, alle pp. 159-161 si affronta il libro di Wagner "Moderne Architektur".

BOUSCH DENIS, *La grande illusion: Vienne ou l'impossible métropole*, "Romantisme: revue du Dix-neuvième siècle", v. 24, 83, 1994, p. 73-79

Brevissima illustrazione delle proposte urbanistiche di Wagner.

BRAUNFELS WOLFGANG, *Urban design in Western Europe: regime and architecture 900-1900*, Chicago, The University of Chicago Press, 1988

Il capitolo VII "Capital cities" dedica una sezione alla capitale austriaca "Vienna: the conflict" alle pp. 294-307 con riferimenti alla costruzione del Ring.

CAPUZZO PAOLO, *Vienna da città a metropoli*, Milano, Angeli, 1998

Interessante monografia sullo sviluppo urbano di Vienna alla fine dell'Ottocento, con particolare attenzione ai trasporti. Il paragrafo "Otto Wagner e la riconciliazione di estetica e vita moderna" alle pp. 199-203 contiene cenni ai suoi scritti più importanti.

CLAIR JEAN (a cura di), *Vienne 1880-1938: l'Apocalypse joyeuse*, Paris, Editions du centre Pompidou, 1986

Catalogo della mostra tenuta a Parigi nel 1986, affronta l'opera di Wagner. Si segnalano il saggio di Carl E. Schorske "De la scene publique a l'espace privé" pp. 72-81 e il contributo di Peter Haiko "Otto Wagner: de la libre Renaissance a l'art de construire" pp. 228-245.

DENTI GIOVANNI, MAURI ANNALISA (a cura di), *La Ringstrasse: Vienna e le trasformazioni ottocentesche delle grandi città europee*, Roma, Officina, 1999

Atti del seminario internazionale tenutosi al Politecnico di Milano il 2 dicembre 1998. Il volumetto contiene contributi dei maggiori esperti di architettura ed urbanistica tardo-ottocentesca viennese, tra cui si segnalano: G. Denti, "Dalla città fortezza alla metropoli di un grande Impero", pp. 12-15; G. Dürriegl, "Un'immagine nuova della città. La Ringstrasse e tutto il resto", pp. 17-35; R. Trevisiol, "Ringstrasse e oltre. Il caso di Vienna nell'urbanistica ottocentesca", pp. 36-54; E. D'Alfonso, "Groszstadt e Zeitgeist", pp. 55-68; D. Wiczorek, "Organizzare i rapporti fra il centro antico e la città moderna. Il Ring di Vienna letto alla luce di C. Sitte e G. Giovannoni", pp. 78-90.

FABBRI GIANNI, *Vienna città capitale del XIX secolo*, Roma, Officina, 1986

Seconda edizione aggiornata di una parte di Aymonino Carlo, Fabbri Gianni, Villa Angelo, *Le città capitali del XIX secolo, vol. 1: Parigi e Vienna*, Roma, Officina, 1975. Contiene un capitolo dedicato a "Progetto e costruzione del Ring" pp. 55-110, riccamente illustrato con una serie di vedute e piante di Vienna dal XVII al XIX secolo.

GERETSEGGER HEINZ, PEINTNER MAX, PICHLER WALTER, *Otto Wagner architetto imperiale della città di Vienna*, Milano, Il Saggiatore, 1985

Traduzione italiana dell'originale tedesco "Otto Wagner 1841-1918", costituisce un testo fondamentale per lo studio di Wagner. Presenta una dettagliata biografia di Wagner con foto e ritratti, una tavola cronologica delle opere, oltre 250 pagine di documentazione iconografica commentata, una ricca bibliografia e un'interessante pianta di Vienna che evidenzia la collocazione delle architetture di Wagner e introduce alla descrizione dello stato di conservazione attuale di ciascuna.

GIUSTI BACULO ADRIANA, *Otto Wagner: dall'architettura dello stile allo stile utile*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1970

Esauriente monografia descrive dapprima le matrici culturali dell'architettura di Wagner, poi si sofferma sul suo pensiero e infine riporta un'antologia critica dei contemporanei che commentarono la sua opera (Planiscig, Lux, Frey, Bauer, Oerley, Tietze). Contiene una cronologia della vita, dei progetti e degli scritti e una bibliografia. Molto ricco l'apparato iconografico in b/n.

GRAVAGNUOLO BENEDETTO, *La progettazione urbana in Europa 1750-1960: storia e teoria*, Roma-Bari, Laterza, 1991

Contiene il paragrafo "Wagner e il tema della Groszstadt" pp. 192-198. Gravagnuolo esprime giudizi molto positivi su Wagner per aver concepito ogni singolo progetto in relazione con un'idea di città più complessiva.

HAIKO PETER (a cura di), *Otto Wagner: schizzi, progetti e realizzazioni*, Milano, Jaca Book, 1987

Raccolta facsimilare dei quattro fascicoli di progetti selezionati a cura dello stesso Wagner e pubblicati nel 1891, 1897, 1906 e 1922.

KRUFT HANNO WALTER, *Storia delle teorie architettoniche dall'Ottocento ad oggi*, Roma-Bari, Laterza, 1987

Nel capitolo "La Germania nel XIX secolo" affronta le teorie di Wagner alle pp. 73-78. Si tratta di uno dei pochi manuali che si occupa diffusamente dei suoi scritti. Ha anche una notevole bibliografia alle pp. 371-399.

La ville. Art et architecture en Europe 1870-1993, Paris, Editions Centre Georges Pompidou, 1994

Catalogo della mostra tenuta a Parigi dal 10/2/1994 al 9/5/1994. Contiene un saggio di P. Haiko su "La trilogia viennese: Wagner, Sitte, Loos" alle pp. 130-133.

Le arti a Vienna dalla Secessione alla caduta dell'Impero Asburgico, Venezia, La biennale, 1984

Catalogo della mostra tenuta a Venezia dal 20/5/1984 al 16/9/1984. Contiene numerosi contributi di critici esperti di Wagner, in particolare: M. Pozzetto, "Architettura a Vienna alla fine dell'Impero", pp. 53-61; P. Haiko, "Otto Wagner, Adolf Loos e lo storicismo viennese. La città di Potemkin e l'Architettura moderna", pp. 353-360; M. Pozzetto, "La scuola e la cerchia di Wagner", pp. 371-379; O.A. Graf, "Otto Wagner a Vienna. L'insolita consuetudine della storia", pp. 363-370.

LEACH NEIL (a cura di), *The hieroglyphics of space: reading and experiencing the modern metropolis*, London, Routledge, 2002

DAVID FRISBY, nel capitolo 1, "The metropolis as text: Otto Wagner and Vienna's Second Renaissance", pp. 15-30, riassume alcuni temi della carriera di Wagner dal 1890 in poi.

MALLGRAVE HARRY FRANCIS (a cura di), *Otto Wagner: reflections on the raiment of modernity*, Santa Monica, The Getty center for the history of art and humanities, 1993

Atti del simposio internazionale "Otto Wagner and the genesis of European Modernism" tenuto al Getty Center for the History of Art and the Humanities di Santa Monica, California, dal 3 al 5 novembre 1988. Tra gli scritti di Wagner il più citato è qui "Die Groszstadt", affrontato da August Sarnitz nel capitolo "Realismus versus Verniedlichung: the design of the great city" pp. 85-112 e da Fritz Neumeyer nel capitolo "Iron and steel: the architecture of the Groszstadt" pp. 115-153. Contiene molte immagini in b/n di buona qualità.

MAY ARTHUR J., *Vienna in the Age of Franz Joseph*, Norman, University of Oklahoma Press, 1966

Dedica il capitolo 2 alla storia urbanistica di Vienna "Transformation of a metropolis" pp. 30-45 e il capitolo 6 "Golden Kaiserstadt" pp. 102-120 contiene alcune informazioni sull'architettura di Otto Wagner. Si segnala come introduzione allo studio della Vienna fin-de-siècle.

NIGRO COVRE JOLANDA, *Vienna 1898-1910 tra rinnovamento ed eredità culturale*, "Ricerche di storia dell'arte", 3, 1976, p. 159-170

Analizza il rapporto tra gli architetti secessionisti e il tessuto urbano della Vienna tardobarocca, dedicando ampio spazio a Wagner.

OLSEN DONALD J., *La città come opera d'arte: Londra, Parigi, Vienna*, Milano, Serra e Riva, 1987

Nel capitolo 5 "La Vienna di Francesco Giuseppe" brevi cenni a Wagner. Notevoli le illustrazioni in b/n.

PINTARIC VERA HORVAT, *Vienna 1900: the architecture of Otto Wagner*, London, Studio, 1989

Pregevole monografia accompagnata da un ricco corredo iconografico a colori che presenta assieme schizzo, progetto e foto delle singole opere di Wagner.

RAGON MICHEL, *Storia dell'architettura e dell'urbanistica moderne*, 3 v., Roma, Editori Riuniti, 1974

Nel vol. I, parte I, capitolo V, il paragrafo 4 "L'architetto e l'urbanistica: Otto Wagner a Vienna e Berlage ad Amsterdam" p. 137-139 sintetizza l'opera di Wagner e Berlage con riferimenti a Sitte.

ROTENBERG ROBERT, *Landscape and power in Vienna*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1995

Alle pp. 161-165 si accenna alla concezione dei giardini e delle aree verdi secondo Wagner.

SCHORSKE CARL E., *Vienna fin-de-siècle: politica e cultura*, Milano, Bompiani, 1981

Importante contributo alla comprensione della temperie culturale in cui si muoveva Wagner, ha un intero capitolo su "La Ringstrasse, i suoi critici e la nascita del modernismo urbano" pp. 20-108.

SICA PAOLO, *Storia dell'urbanistica: l'Ottocento*, 2 v., Roma-Bari, Laterza, 1977

All'interno del cap. V.1 "L'Impero austro-ungarico" contiene un paragrafo su "Gli sviluppi urbanistici a Vienna nel corso dell'Ottocento: la realizzazione del Ring, le trasformazioni interne, i piani di espansione" alle pp. 308-323.

SITTE CAMILLO, *L'arte di costruire le città: l'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*, Milano, Jaca Book, 1981

Curata da Daniel Wieczorek, è la seconda traduzione italiana di *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* e permette di conoscere direttamente il fondamentale testo di Sitte, col quale Otto Wagner si rapporterà dialetticamente, ora in antitesi ora in accordo, sia in riferimento all'espansione di Vienna, sia più in generale riguardo l'urbanistica moderna.

SPRINGER ELISABETH, *Geschichte und Kulturleben der Wiener Ringstrasse*, Wiesbaden, Steiner, 1979

Il volume è il secondo di una prestigiosa serie curata da Renate Wagner-Rieger intitolata "Die Wiener Ringstrasse, Bild einer Epoche: die Erweiterung der inneren Stadt Wien unter Kaiser Franz Joseph". In particolare qui si descrive la temperie culturale in cui si sono realizzati i maggiori interventi

artistici ed architettonici, ci sono cenni ad Otto Wagner. Il volume si segnala per il corredo di tre grandi carte 1:5000 raffiguranti rispettivamente le fortificazioni viennesi del 1858, il piano del 1859 durante la demolizione, la zona della Ringstrasse nel 1914.

SUTCLIFFE ANTHONY (a cura di), *The rise of modern urban planning 1800-1914*, London, Mansell, 1980

Contiene al capitolo 3 un saggio di Peter Breiting "The role of the competition in the genesis of urban planning: Germany and Austria in the Nineteenth century" pp. 31-54. Si affrontano le trasformazioni urbane viennesi.

SUTCLIFFE ANTHONY, *Metropolis 1890-1940*, London, Mansell, 1984

Dedica le pp. 193-196 a "Otto Wagner".

TAFURI MANFREDO, *Vienna rossa: la politica residenziale nella Vienna socialista 1919-33*, Milano, Electa, 1980

Cenni all'urbanistica secondo Otto Wagner nel paragrafo "Vienna: la situazione ottocentesca..." alle pp. 9-22

TOMAN ROLF (a cura di), *Vienna: arte ed architettura*, Köln, Könnemann, 2000

Nel capitolo "Architettura nel XIX secolo dal Neoclassicismo all'epoca della Ringstrasse" pp. 144-215 notizie e foto dei maggiori edifici che si affacciano sul Ring.

Nel capitolo "Architettura dalla fine del XIX secolo ai giorni nostri", alle pp. 272-357, informazioni su Wagner e Sitte e numerose grandi illustrazioni a colori.

TREVISIOL ROBERT, *Otto Wagner*, Roma-Bari, Laterza, 1997

Si tratta di una guida completa ed esauriente all'opera di Wagner, corredata da una buona bibliografia ragionata, un'introduzione alla ricerca archivistica su Wagner e un itinerario viennese per scoprire le sue architetture. Si segnala come uno dei migliori testi su Wagner in lingua italiana.

UHL OTTOKAR, *Moderne Architektur in Wien von Otto Wagner bis Heute*, Wien, Schroll Verlag, 1966

Il capitolo "Otto Wagner und seine Schule" descrive la situazione urbanistica in breve e dà indicazioni biografiche su Wagner alle pp. 15-18. In appendice si trovano dettagliate schede bio-bibliografiche. Contiene illustrazioni in b/n di discreta qualità anche se di piccolo formato.

VENIER ARNALDA, *Monumento metropolitano. Il programma di Otto Wagner per la Vienna del dopoguerra*, "Lotus international", IV, 29, 1981, p. 92-93

Breve contributo sui progetti di opere pubbliche concepiti da Wagner durante la prima guerra mondiale e destinati in seguito a cedere il passo ad altre esigenze cittadine.

WAGNER OTTO, *Architettura moderna ed altri scritti*, Bologna, Zanichelli, 1980

Il volume contiene la prima versione italiana di *Die Groszstadt*.

Wagner in "The dictionary of art", New York, Grove, 1996

Esauriente biografia di Otto Wagner, reca anche alcune indicazioni bibliografiche.

WAISSENBERGER ROBERT (a cura di), *Wien 1870-1930*, Salzburg, Residenz Verlag, 1994

Si tratta di uno dei numerosi testi pubblicati da Waissenberger a proposito della Vienna fin-de-siècle e contiene cenni all'opera architettonica di Wagner in varie parti del libro. È accompagnato da illustrazioni, anche a colori, di alta qualità.

Claudia LAMBERTI, laureata in storia dell'urbanistica e specialista in storia dell'architettura contemporanea, sta svolgendo il dottorato di ricerca in storia dell'architettura contemporanea presso il Dipartimento di Storia delle Arti dell'Università di Pisa. Si è occupata di teorie architettoniche e urbanistiche tra Ottocento e Novecento, collabora con le cattedre di Storia dell'Architettura delle Facoltà di Lettere e Ingegneria dell'Università di Pisa ed ha al suo attivo numerose pubblicazioni dall'età bizantina a quella contemporanea.