



Facoltà di Architettura di Alghero

Corso di Laurea in Pianificazione Urbana Territoriale ed Ambientale

II Bimestre Blocco CASA

Materia d'esame: Storia dell'Architettura

Professore: Alessandro Fonti

Allieva: D'Ambruoso Francesca

OTTO WAGNER

DESCRIZIONE DI OPERE

KARLPLATZ

HOPFVILLON

FERDINANDBRUCKE

CHIESA DI KAISERBAD



Introduzione

L'espansione urbanistica di Vienna di fine '800 richiede la progettazione di sistemi di trasporto adeguati alla grandezza ed all'immagine che la nuova città deve darsi.

Nel 1894 l'incarico per la progettazione generale e dettagliata del sistema dei trasporti terrestre e fluviale, con ponti, viadotti, gallerie, non solo dal punto di vista estetico ma anche tecnico, viene affidato a Otto Wagner.

Egli aveva già vinto il concorso l'anno precedente per il nuovo Piano Regolatore di Vienna ed in esso un ruolo importantissimo era stato attribuito da Wagner proprio al sistema dei trasporti oltre che alla divisione della città in distretti notevolmente innovativi come idea e come realizzazione.

L'incarico del 1894 rientra nella visione wagneriana della Grosstadt intesa come opera d'arte totale sia dal punto di vista meramente architettonico sia dal punto di vista della pianificazione dell'espansione urbana.

Accettando di buon grado l'incarico lavorerà per circa cinque anni (ma tanti altri erano stati dedicati allo studio delle problematiche tecniche ed estetiche di tale espansione!) progettando e realizzando l'intera rete metropolitana viennese in sopraelevate, in piano e in gallerie per circa 80 km lineari, curando sia la parte artistica, sia la sistemazione urbana sia la parte tecnologica sia la realizzazione di più di 25 ponti e 80 stazioni.

La metropolitana e il Donaukanal sono i luoghi dove Vienna si muove e sulle quali può contare per una espansione infinita, via terra e via acqua, ed è anche lì che Otto Wagner realizzerà opere di notevole spessore tecnico ed artistico.

HALTESTELLE KARLPLATZ

Questa stazione della metropolitana presenta due edifici separati con ingressi uguali e contrapposti. Sembrano vagoni della metropolitana che si fermano in Karlplatz.

La piazza in cui sono situati non è una piazza qualsiasi, in essa è stata edificata la chiesa di S. Carlo da Fisher von Erlach in stile barocco teresiano,



Karlplatz

è la piazza in cui è edificato il palazzo della Secessione,



Secessione

da essa diparte la strada che secondo Wagner avrebbe collegato la Corte,

l'Hofburg con la residenza estiva Schönbrunn e su cui Wagner ha realizzato le sue due case da affitto la cosiddetta Majolika Haus e la Medallion Haus,



Majolika Haus

Medallion Haus

è la piazza per cui molto Wagner ha lottato affinché fosse spostato il mercato in favore della strada su indicata,



Naschmarkt

Wienzeile 38, Kostlergasse 3

è la piazza per la quale progetterà il Museo Comunale, è la piazza dove gli artisti e gli intellettuali si incontravano al Café Museum di Adolf Loos.



Cafè Museum

È una piazza molto importante ed in essa si deve celebrare la grandezza dell'Impero Asburgico nella città capitale.

Le gabbiette della stazione di Karlplatz presentano decorazioni in oro, l'arco bizantino ribassato, elementi provenienti dall'oriente, già presenti in Venezia nella chiesa di San Marco e di San Zaccaria, a dire che l'impero guarda ad occidente ed oriente.

Wagner nel primo periodo della sua carriera si rifà molto ad elementi classici, barocco, neoclassico, ma in una prospettiva diversa dai suoi predecessori e dai suoi contemporanei. Riprende motivi classici ma rielaborandoli in combinazioni nuove e lavorandone i materiali con tecniche contemporanee, accostando materiali mai uniti prima d'ora.

Il basamento della struttura finge di essere pieno, Wagner riprende i basamenti dall'architettura classica ma li svuota e li riveste, secondo la sua idea di moderno, di Architettura moderna, laddove la tecnologia, i materiali e le tecniche e i metodi di lavoro rendono gli edifici e le opere in generale solide, belle e più economiche che nel passato. Il marmo a vista non è che rivestimento, sottili lastre di marmo anziché massi enormi e pesanti come si usava nel passato.

La struttura è esile, in ghisa, le antiche colonne classiche vengono riprese perché devono celebrare il potere regio e imperiale in terra ma diventano sottili, quasi impercettibili. Le decorazioni sono finti motivi floreali, gli stessi dell'Hofpavillon, vi pone le aquile imperiali ma esse diventano stilizzate. I motivi floreali dipinti in oro sono dei girasoli.

La perseveranza nell'acclamare l'imperatore nel periodo in cui i suoi soldati lo salutano dicendogli "Buona apocalisse Vostra Grazia" , nell'incidere su tutti gli edifici pubblici realizzati la famosa K. V. K. **Königlich und Kaiserlich**, Regio ed Imperiale, nel rendere magnifica una città che di lì a poco sarebbe divenuta una semplice città anziché la capitale di un impero viene paradossalmente celebrata con girasoli che si muovono verso l'impero che sta tramontando.



Karlplatz Pavillon

HOFPAVILLON O KAISERPAVILLON

Le opere di Wagner sono progettate per la funzione che svolgono, mirano ad una elevata qualità estetica e tengono conto del contesto in cui sorgono. Di stazioni ne realizzerà una ottantina e tutte hanno la stessa funzione di base ma esse sono progettate diversamente nei diversi contesti. Esempio di questa affermazione può essere una stazione come quella ubicata in Karlplatz ed una come quella ubicata in Pilgramgasse. La prima in una piazza delimitata da edifici importanti, con un ruolo centrale ha un aspetto simbolico ed una ricchezza decorativa, la seconda su una strada di grande flusso veicolare è comunque molto decorata ma apparentemente più sobria e lineare.



Wiener Stadtbahn: Haltestelle Hietzing HofPavillon

La funzione delle stazioni è evidentemente di passaggio pedonale e ferroviario. Gli edifici sono coperture di scale per l'accesso ai treni, per le biglietterie e per i bagni. A parte gli edifici per le stazioni lineari come quella di Alserstrasse,

nessuna delle stazioni presenta una sala centrale o funzioni diverse da quelle di base.

L'Hofpavillon, da questo punto di vista, è l'unica stazione che si differenzia dalle altre e il motivo è evidente. Collocata a est di Vienna collega il centro città con la residenza estiva dell'Imperatore, è destinata ad un uso privato. Essa è stata realizzata nel 1898 contestualmente a quella di Karlplatz, presenta un sala d'attesa ottagonale rivestita in mogano e seta, un vero e proprio salottino per coloro che si sarebbero dovuti recare a far visita all'imperatore, con una parete dipinta raffigurante una finestra su Vienna dall'alto a volo d'uccello, con la raffigurazione di aquile reali a tremila metri d'altezza ad opera di Carl Moll. Struttura rettangolare sormontata da un tamburo di base ottagonale in stile barocco e da una un cupola bizantina (ribassata). Il tamburo presenta rosoni ovoidali con vetrate opache. Alternate ad essi, lesene decorate con medaglioni metallici che sembrano scendere dolcemente dalla cupola. Il contrasto cromatico bianco dell'edificio e scuro della cupola rende la costruzione molto elegante. Il prospetto sulla strada presenta una pensilina in acciaio a protezione dei visitatori in attesa della carrozza che li avrebbe trasportati al di là del parco. La pensilina presenta simboli imperiali e decorazioni floreali, le stesse dipinte sulle pareti interne della saletta. All'uscita dalla pensilina lampioni in acciaio poggiati su piedistalli in marmo riprendono i caratteri della pensilina stessa.



Questa stazione è stata usata solo per l'inaugurazione, è evidente quanto un mezzo di locomozione per antonomasia "pubblico" quale la metropolitana, che porta con sé tutti i caratteri di uno stile di vita frenetico e popolare non potesse essere adatto allo stile di vita di un Imperatore che ormai doveva essere protetto da mura e non poteva scendere tra la folla. Oggi il padiglione è una sezione distaccata del Museo della Storia di Vienna.

FERDINANDBRÜCKE

Wagner progettò una serie di ponti, questo è del 1905 e non era previsto nel contratto affidatogli. Per questo ponte progettato sul Donaukanal realizzò quattro progetti che non furono approvati per gli alti costi e perché data la posizione del ponte, si attendevano dei risultati estetici più monumentali.

Wagner presentò due progetti nello stesso semestre.



I problemi principali per la realizzazione di questo ponte erano innanzitutto la realizzazione a livello della strada con la conseguente riduzione della luce sul molo e sulla banchina sottostanti. Secondo Wagner il fatto che il ponte avesse ali sopraelevate rispetto alle strade aumentava la monumentalità e la luce nella banchina sottostante .

I piloni in tombac posti in direzione della curvatura del ponte (bogen) avrebbero dato la sensazione di un ponte più corto oltre a produrre una differenziazione immediata tra tratto veicolare e tratto pedonale. Inoltre essendoci anche la pensilina della fermata della metropolitana l'orientamento sarebbe stato immediato.

Il materiale principale per la costruzione del ponte è l'acciaio naturale, da

dipingersi di bianco in tutte le parti. Le decorazioni della costruzione, i piloni, e le uscite sono di tombac, le altre decorazioni sono dorate. I quattro piloni presentano una forma trapezofora al di sotto della quale è possibile in ogni momento verificare la tensione dei cavi d'acciaio del ponte.

La parte dei piloni sottostante la strada è costruita in granito. Le parti superiori dei piloni sono di Metallbeton rivestite con piastre di vetro bianche e dorate che, insieme al dorato delle parti in bronzo fuso, il tono del Tombak, il grigio-bianco del granito tagliato e con il tono bianco della costruzione dell'acciaio, donano un effetto imponente ed elegante.

L'inferriata è di acciaio rivestito con Tombak, Il rivestimento del pilone è in vetro spesso 10mm. Ugualmente bianche sono pensate le uscite della fermata della metropolitana e le uscite al molo.

Wagner nella sua progettazione attribuisce molta importanza alle forme, ai materiali, alla disposizione degli oggetti, ma anche alla leggibilità degli elementi, ovvero a dare il senso di orientamento che occorre nella città. In questo caso cerca di identificare e coniugare le linee del molo, quelle dell'acqua, quelle del ponte e quelle della strada. Questo ponte regge il passaggio di 30 tonnellate di macchine o metropolitana leggera. Un problema determinante per la capacità del ponte è la altezza del ponte: non ci sono piloni intermedi tra una riva e l'altra, in effetti sotto alla pensilina ci sarebbe stata anche la metropolitana, pertanto lo spazio della banchina non doveva risultare molto ampio per poter porre grossi pilastri. In questo spazio ristretto dovevano collocarsi le basi del ponte: lo studio approfondito doveva portare a soluzioni che rendessero il ponte il più resistente possibile con le basi del ponte il più sottili possibile. Questo progetto sarà bocciato dalla municipalità che lo richiedeva con una capacità vicina alle 40 tonnellate, con la possibilità del passaggio della linea elettrica per la metropolitana leggera e, appunto, con le ali laterali a livello stradale.

Il progetto ripresentato avrà effettivamente le ali ribassate, i piloni ridotti in sottili pilastri in acciaio, le basi che sostengono i bogen rinforzati e assottigliati. Ma il progetto ugualmente sarà respinto.

CHIUSA DI KAISERBAD

Altra opera, questa sì realizzata, della maturità wagneriana è la chiusa di Kaiserbad .Essa è stata progettata nel 1904 e realizzata in due anni. Fa parte della serie dei lavori, come la metropolitana, che serve a regolamentare il flusso del fiume.



Essa è un piccolo edificio con una funzione altamente tecnologica; di fatto essa reggeva una gru alta 40 metri per la gestione della chiusa e serviva come torre di controllo. L'edificio è discreto ma rifinito sin nei minimi particolari, la funzionalità non metteva in secondo piano l'estetica. Ha una pianta rettangolare ed un prospetto altrettanto lineare. Il rivestimento della facciata in basso riprende le rampe laterali sino al marmo bianco che cede il posto ad una greca di ceramica blu e bianca che riprende i motivi acquatici delle onde: il bel Danubio Blu (Strauss). Da questo parallelepipedo sporge la torre di controllo. Sembra una barca ormeggiata e fungeva invece per la gestione delle acque.