

# Nuovi punti di osservazione privilegiati dagli architetti moderni nella loro produzione odepórica

Simona Talenti

Università degli Studi di Salerno, Dipartimento di Ingegneria Civile

## Abstract

*The representations of cities viewed from the sea are very ancient and had always privileged by travelers, because they allowed an overview of the city and its environmental insertion. Many architects, from Nineteen Century, also used to represent the towns from a raised point, able to offer a more detached vision and the connection between territory, inhabited centers and landscape. Through the analysis of historical images realized by some German architects and the numerous sketches produced by Le Corbusier during his trips, the paper aims to analyze this types of representation that often translates a difference of purposes and approaches to urban places.*

Le rappresentazioni di città viste dal mare hanno avuto, a partire dal XV secolo, un discreto successo nell'iconografia urbana di pittori e viaggiatori. Ma negli ultimi duecento anni, seppur numerosi, i ritratti di località marittime effettuati da tale punto di osservazione, sostanziano spesso motivazioni ed obiettivi diversi ed inediti, in particolar modo se gli autori di tali disegni sono architetti. L'avvicinamento graduale al litorale consentito dal trasporto marittimo diventa l'occasione per alcuni di loro, di scoprire lentamente gli agglomerati urbani, ma soprattutto di cogliere il loro inserimento nel contesto paesaggistico. Una parziale alternativa a questo sguardo in grado di esaltare le relazioni tra intervento umano e ambiente, tra artificio e natura, è la tradizionale veduta da un punto di osservazione sopraelevato –promontori, castelli, torri– anch'essa in voga da quando Montaigne e poi Montesquieu avevano inaugurato la pratica di recarsi “sul

più alto campanile, o sulla torre più alta, per avere una veduta d'insieme, prima di vedere le singole parti” (De Seta 1992, 112). Questo tipo di raffigurazione, consentita originariamente solo dalle alture o da alcune costruzioni particolarmente elevate, ma più tardi anche dai voli in mongolfiera (Stroffolino 2012) e dai viaggi in aereo, si consolida come l'iconografia privilegiata quando viaggiatori sempre più meticolosi aspirano a scoprire ed abbracciare meglio vaste porzioni di territorio antropizzato. Le recenti esperienze dell'architetto siciliano Giuseppe Anfuso, autore di due pubblicazioni che riuniscono fotografie scattate da un elicottero che sorvola Napoli e Palermo (Anfuso 2010, Anfuso 2012), costituiscono l'ennesimo tributo ad una ripresa prospettica idonea a registrare non solo la complessità orografica delle città sorvolate ma anche elementi architettonici e tessuti urbani mascherati o difficilmente apprezzabili da un tradizionale “promeneur”<sup>1</sup>. I numerosi disegni ed acquerelli realizzati da Schinkel durante i suoi ripetuti soggiorni in Italia nei primi decenni dell'Ottocento, così come le frequenti vedute frontali ed aeree di città che Le Corbusier schizza o fotografa durante la fase di esplorazione dei siti urbani nei quali si reca –e dove si appresta ad intervenire– sono tra le più significative testimonianze del successo di questi modelli iconografici. Che si tratti di disegni effettuati dal mare o di immagini riprese dall'alto, gli architetti sembrano privare le loro rappresentazioni di ambiziosi scopi celebrativi –che avevano da sempre caratterizzato i dipinti di pittori e viaggiatori in cerca di scene artistiche e spettacolari– affidando loro invece un intento conoscitivo, orientato verso l'interpretazione e talvolta verso l'elaborazione di ipotesi progettuali.

### *Dal paesaggio alla dimensione territoriale nei disegni di viaggio di Schinkel*

Karl Friedrich Schinkel ha appena 23 anni ed è fresco di diploma all'Accademia di Berlino quando giunge a Trieste, dopo aver attraversato la Carinzia (Schinkel 1979, Cometa 1999, Maglio 2009). Il giovane architetto scopre dall'alto delle montagne un panorama suggestivo dove la città si inserisce, senza alcuno stridore, tra le colline e il mare<sup>2</sup>.



Figura 1. Schinkel, Veduta di Trieste e del suo golfo, 1803

La posizione sopraelevata permette una visione privilegiata e unitaria dell'intero territorio, che ad un primo sguardo sembrerebbe in gran parte naturale. Ma grazie ad un'analisi attenta si individua la presenza, all'interno del dipinto, di un ambiente urbanizzato che viene rappresentato, seppur da lontano, con dovizia di particolari, affinché non perda il suo ruolo di coprotagonista della scena. L'abbandono del "sogno" romantico in nome di un approccio basato sull'osservazione e la registrazione dei fatti che caratterizza gli architetti tedeschi (Cometa 1999), è convalidato anche dalla veduta dal mare della città di Genova, ritratta da lontano, con le barche in primo piano, ma perfettamente raffigurata nei suoi particolari architettonici. Schinkel alterna frequentemente i due punti di osservazione, senza privilegiarne alcuno, ma legittimando, piuttosto, la loro complementarietà. Nella lettura di Trieste, per esempio, è significativo che l'architetto non si accontenti di un'unica prospettiva, seppur rappresentata dall'alto attraverso un bell'acquerello perfettamente composto e bilanciato. La visione opposta, ovvero quella

percepita dal mare –probabilmente mentre il giovane tedesco è in partenza o di ritorno da Venezia– viene a completare la raccolta di informazioni sulla città e il litorale costiero. L'obiettivo delle rappresentazioni "marittime" o "sopraelevate" di Schinkel –che si tratti delle emergenze architettoniche del golfo di Trieste, della baia di Pola o della piana di Partinico non lontano da Palermo– non è più quello di esaltare la bellezza del fronte mare restituendolo eventualmente più omogeneo così come si praticava nel Settecento (Vesco 2010), né quello di rendere spettacolare il paesaggio, quanto piuttosto l'esigenza di attenersi ad una scrupolosa registrazione dei luoghi, alla documentazione della loro complessità e della simbiosi che l'architettura della nostra penisola sembra intrattenere con l'ambiente naturale. Il castello di Prediama "a dodici ore da Trieste", rappresentato dal fiume che scorre in primo piano, affascina il giovane tedesco: un manufatto che non si limita ad armonizzarsi, ma si fonde con la natura impervia del luogo e con le rocce nelle quali è inserito, rimanendo tuttavia sempre il punto focale della composizione. Se la sensibilità di Schinkel lo accomuna ai pittori, il suo pensiero lo avvicina al mondo dell'architettura, che si conferma essere sempre il soggetto principale della rappresentazione.

L'esperienza di ascesa dell'Etna potrebbe indurre erroneamente a pensare che il sentimento di potenza e di controllo sul territorio esplicitato dal giovane tedesco nel suo diario, sia semplicemente l'espressione di una velleità romantica di un pittore di paesaggi: "Non provo neppure ad esprimere le sensazioni che scuotono l'animo perché sarebbero sciupate. Solo questo: credevo di poter dominare con lo sguardo tutta la terra, le distanze sembravano così piccole, la vastità del mare sino alle coste dell'Africa, l'intera Calabria meridionale, la stessa isola, tutto giaceva sotto di me e lo dominavo tanto da credermi quasi estraneo a tutto ciò e più grande" (Schinkel 1979, 92). In realtà la chiave di lettura del futuro architetto neoclassico, non cede mai al compromesso di celebrare l'impervietà e la sublimità del paesaggio italiano, ed è sempre protesa –nelle parole come nei disegni– a sottolineare la dimensione territoriale. La sua produzione graficariflette piuttosto l'aspirazione di andare oltre ogni forma che sia di pura contemplazione ed esaltazione, al fine di cogliere le articolate relazioni che intercorrono tra l'architettura e il pae-

saggio, senza mai far diventare quest'ultimo il protagonista indiscusso delle sue rappresentazioni odeporiche. Il tempio della Concordia di Agrigento, per esempio, viene acquarellato verso il 1809 (a partire dagli schizzi effettuati nel 1804) da un punto di vista sopraelevato per offrire una visuale completa del manufatto inserito nel suo contesto paesaggistico. Il mare che fa da sfondo al dipinto – indicato anche nella didascalia a livello dell'orizzonte – così come la vegetazione che circonda la fabbrica classica diventano i co-protagonisti della scena.

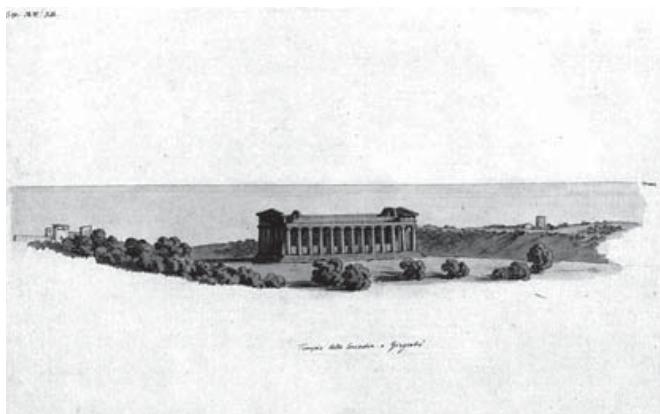


Figura 2. Schinkel, Tempio della Concordia di Agrigento, 1809

Il fulcro dell'acquerello rimane però il tempio che, nonostante sia perfettamente inserito nel suo ambiente naturale, sembra quasi sospeso nell'aria e assumere un valore metastorico, generando una sensazione di assoluto compiacimento e di perfetto controllo da parte dell'osservatore, al quale sembra che nessun particolare possa ora sfuggire. La scelta di privilegiare un punto di vista rialzato è strategica, in quanto consente a Schinkel di cristallizzare in maniera precisa e inequivocabile l'immagine di quell'oggetto architettonico, ribadendone il ruolo centrale all'interno del dipinto, ma anche nel corso della storia. Ben diversa sarà, per fare solo un esempio, la veduta generale dei templi di Agrigento elaborata sempre in questi anni di inizio secolo da un punto di osservazione sopraelevato, dall'incisore francese Étienne Devilliers: in questa stampa, il paesaggio prende nettamente il sopravvento, a scapito dei templi che diventano piccoli segni nel territorio senza alcuna specificità architettonica né rappresentativa.

Potrebbe invece risultare opportuno individuare un parallelismo tra l'iconografia schinkeliana e quella del celebre architetto Viollet-le-Duc, famoso an-

ch'egli per le sue doti pittoriche e per i suoi scrupolosi metodi di lettura del mondo costruito o naturale. Si può leggere infatti una certa consonanza tra le rappresentazioni dell'architetto tedesco e la produzione odeporica del francese, specialmente in alcuni suoi disegni di paesaggio, come per esempio nella veduta dall'alto della Solfatara e di Pozzuoli (1836) o nel panorama di Firenze schizzato dalle alture di San Miniato o ancora nella raffigurazione della città dei Papi ritratta da S. Pietro in Montorio: immagini nelle quali Viollet-le-Duc ritrae luoghi e architetture con grande precisione, senza mai sacrificare nessun particolare e nessuna "verità", ottenendo tuttavia, come sottolineava il suo più grande biografo Claude Sauvageot nel 1880, delle composizioni armoniche e raggiungendo – proprio come Schinkel – la "poésie de la vérité" (Sauvageot 1880, 149).

Figura 3. Viollet-le-Duc, panorama di Firenze rappresentato dall'alto



di San Miniato, 1836

Il secondo viaggio in Italia dell'architetto tedesco avviene nel 1824 e lo porta a scendere a sud di Napoli e a percorrere, in barca, il golfo di Salerno in direzione dei borghi arroccati della Costiera amalfitana – la strada costiera viene terminata solo nel 1853 – che si rivela una vera e propria "insolita scoperta". Il resoconto di viaggio ruota proprio attorno alla "stranezza" di Amalfiacollata a ridosso delle montagne al punto da instaurare un rapporto simbiotico con la roccia e la vegetazione (Schinkel 1979). È il convento dei cappuccini, ma soprattutto le semplici abitazioni fuse con la natura a costituire il soggetto della composizione grafica. Non vi è alcuna traccia della cattedrale che pure viene descritta nel suo diario del 12 settembre 1824 (Schinkel 1979, 190) con il suo porticato – anch'esso "seltsame", ovvero strano – e gli archi gotici o a tutto sesto. Le parole dell'architetto si soffermano prevalentemente sul sorprendente pano-

rama della città visibile dalle alture nelle quali si è avventurato, diretto a piedi ad Atrani. Nessuna celebrazione dunque dell'imponente edificio medievale che pure domina la città marittima, ma solo la rappresentazione di uno squarcio di architettura "ordinaria", a dimostrazione di un interesse volto a situazioni urbane complesse e originali, riprodotte con rigorosa fedeltà. Scegliendo come punto di osservazione la barca prossima alla costa, Schinkel produce così un'immagine talmente inusuale di Amalfi, che il suo disegno non consente di riconoscere immediatamente la città marinara, poiché i suoi tratti sono ben diversi da quelli dei modelli iconografici di riferimento.



Figura 4. Schinkel, veduta di Amalfi, verso 1824

In linea generale però, rari sono i disegni di viaggio elaborati dal mare nei quali i particolari architettonici vengono accuratamente riprodotti come ad Amalfi; più frequentemente prevalgono le vedute d'insieme dove l'architettura è il prodotto del conte-

sto ambientale ma è anche l'elemento che contribuisce a modificarlo, come si può notare in tutti gli schizzi di Atrani, di Vietri ma anche dei paesi visitati sul litorale triestino<sup>3</sup>.



Figura 5. Schinkel, veduta di Atrani, 1824

L'inscindibile legame tra costruito e natura, che diventerà il *leitmotiv* dei progetti schinkeliani, potrebbe quindi trovare nell'esperienza italiana le sue origini e la sua linfa. I profili delle montagne, delle colline, la presenza dell'acqua sono inseparabili dall'iconografia elaborata durante il suo viaggio giovanile, così come diventano imprescindibili, una volta tornato a Berlino, non solo dalla sua produzione pittorica come nel celebre dipinto "Duomo gotico sull'acqua" del 1813, ma anche da quella architettonica, o perlomeno dalla rappresentazione grafica di quei monumenti. Perfino i suoi progetti tardivi, come quello del Castello di Orianda, risentono ancora di questa visione "integrata" in cui gli edifici si specchiano nell'acqua e si relazionano costantemente con l'elemento naturale.

#### *Le "visioni umane" da Le Corbusier a Aalto*

Tappa finale del viaggio di Le Corbusier nei Balcani è l'arrivo nell'Italia del sud: una terra che lo stimola a disegnare e fotografare, tra l'altro, la città partenopea e il suo golfo<sup>4</sup>. Durante il viaggio iniziatico in Oriente avvenuto nel 1911, il giovane architetto aveva cominciato a modificare l'orientamento dei suoi *cartes* di schizzi, per poter meglio abbracciare l'orizzontalità dei panorami urbani, spesso rappresentati proprio dal mare, in quanto l'arrivo in barca consente una percezione graduale e unitaria delle città: "No-ussommesvenus par la mer, classiquement, pour voir se dérouler les choses" (Le Corbusier 1987, 67). È nella

sua prima giornata di soggiorno nella città campana, che ritrae la baia di Napoli dietro la quale fa da sfondo l'immane Vesuvio (Fatigato 2013). Dopo una visita alla chiesa del Gesù, l'architetto si dirige immediatamente, seguendo la pratica di Montaigne, verso le alture, con lo scopo di raggiungere la nuova strada per Posillipo da cui si possono apprezzare, come si leggeva nella celebre guida d'Italia del Baedeker utilizzata da tanti viaggiatori dell'epoca –Le Corbusier compreso– “les plus magnifiques points de vues, tout particulièrement beaux au coucher du soleil; aucun étranger ne devrait négliger d'y faire une promenade”<sup>5</sup>. Dall'alto della città Le Corbusier è ora in grado di ammirare tutta la parte orientale del golfo, fino ad Ischia e a capo Miseno. Accanto ai contorni naturali, è la verticalità della zona industriale dell'Ilva a colpire il viaggiatore di ritorno dai paesi della classicità.

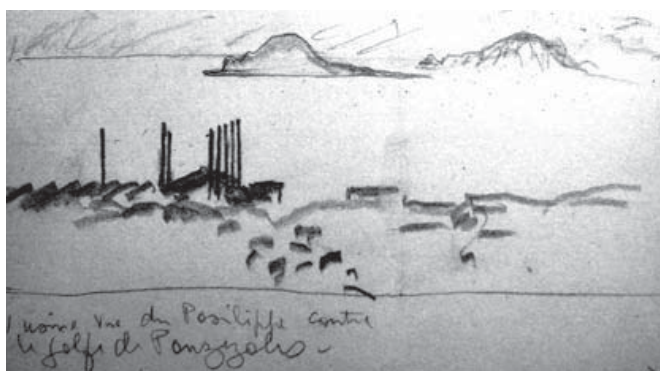


Figura 6. Le Corbusier, la baia di Napoli e il sito industriale dell'Ilva, 1911

Si tratta quindi di disegni che non registrano solo impressioni, ma che sottendono già una visione analitica e critica del sito. Nel corso dei decenni successivi, lo sguardo e gli schizzi dell'architetto-pittore non faranno che accentuare questa metodologia interpretativa, diventando spesso volano per l'elaborazione del progetto. Durante il soggiorno brasiliano avvenuto nel 1929, Le Corbusier dichiarava apertamente il suo apprezzamento per la prospettiva ottenuta dalla barca, in mezzo alla baia, in grado di contestualizzare le sue proposte urbanistiche: “Or, du large de Rio, j'ai repris mon carnet de dessin; j'aides les monts et, entre les monts, l'autostrade future et la grande ceinture architecturale qui la porte; et vospics, votre Pao de Assucar, votre Corcovado, votre Gavea, votre Gigante Tendido étaient exaltés par cette impeccable horizontale” (Le Corbusier 1930, 244). Le

vedute dal mare di Barcellona tracciate verso il 1932 sono forse la dimostrazione ancora più evidente, grazie anche alle annotazioni che le accompagnano, che le sue rappresentazioni hanno un'aspirazione operativa e non fanno più veramente parte della cultura del viaggio (Gresleri 1991). Le Corbusier annota su uno dei suoi schizzi: “Il faudrait gratter le ciel même hauteur que Monjuich” (Le Corbusier 1981, ill. 636).

Ma per completare la ricognizione degli agglomerati urbani, l'architetto prevede di sorvolare i territori con l'aereo, registrandone i tratti salienti e le impressioni più forti, poiché solo le vedute dall'alto avrebbero permesso di penetrare nel corpo e nell'anima delle città. È quanto accade a Rio de Janeiro nel 1929.

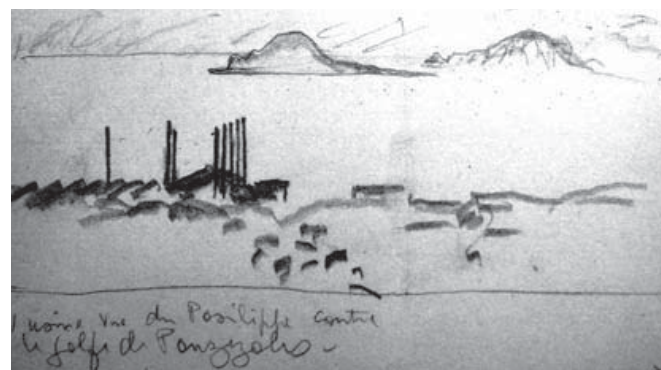


Figura 7. Le Corbusier, uno dei due schizzi elaborati durante il volo sopra Rio de Janeiro nel 1929

Nella didascalia degli schizzi della città brasiliana, pubblicati in “Aircraft” alcuni anni dopo (nel 1935), si legge: “Two sketches made during a flight in 1929, just when the conception of a vast programme of organic town-planning came like a revelation”, (Le Corbusier 1935, 112).

Sarà anche ad Algeri, dove viene invitato nel marzo 1931 a tenere due conferenze (Benton 2012), che Le Corbusier testerà le diverse modalità di osservazione della città: la visione frontale ottenuta dal piroscampo che gli consente di evidenziare l'orizzontalità del fronte mare, quella aerea che permette di cogliere la dimensione territoriale –fondamentale per il suo progetto per Algeri– e infine quella del turista che scopre, camminando e addentrandosi nei meandri inesplorati della Casbah, il vero cuore pulsante della città e l'organicità del suo impianto urbano. Le Corbusier è giunto alla conclusione che solo la barca, l'aereo e la passeggiata –meglio ancora se combi-

nati– siano in grado di fare apprezzare pienamente lo “spettacolo”, producendo delle “visioni umane” e unitarie –contrariamente a quelle “inumane e infernali” offerte dai treni e dalle auto (Le Corbusier 1930, 8). Una posizione che non tutti gli artisti condividono necessariamente in quegli anni. L'amico pittore Fernand Léger, per esempio, difende esplicitamente non solo la velocità dei mezzi di trasporto, ma anche lo sguardo lontano che essa induce. Nel 1920 affermava infatti che “un paesaggio attraversato o tagliato da un'auto o un treno perde in valore descrittivo, ma guadagna in valore analitico” (Léger 1997, 20). Le Corbusier, invece, preferisce un avvicinamento lento: dal ponte della barca, elabora già le prime visioni della baia e della facciata urbana della città di Algeri –frutto di un intervento ottocentesco realizzato dall'architetto Frédéric Chassériau a partire dal 1858 e promosso da Napoleone III– in vista della sua progettazione urbanistica per la colonia francese, ovvero il famoso *Plan Obus*.



Figura 8. Le Corbusier, schizzo di Rio de Janeiro elaborato per la conferenza del 1929

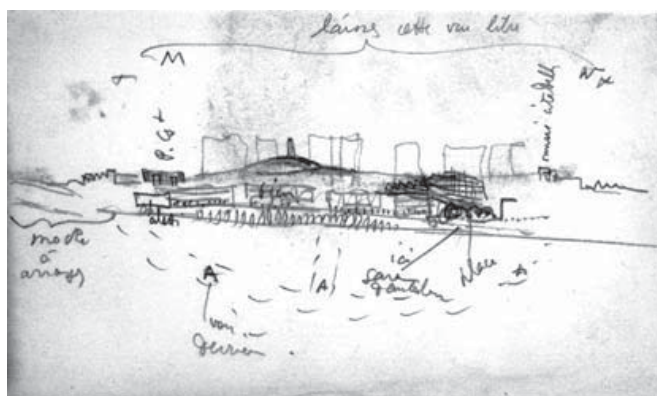


Figura 9. Le Corbusier, schizzo di Algeri, 1931

Ma alla veduta orizzontale si affianca immediatamente la pratica già ampiamente sperimentata

dall'architetto durante il viaggio nell'America del sud, di sorvolare la città per cogliere la grandiosità del paesaggio urbano e naturale, mostrando una certa assonanza con il metodo adottato da Schinkel più di un secolo prima e con le sue riflessioni: “De l'avion, j'ai vu des spectacles qu'on pourrait appeler cosmiques. Quelle invitation à la méditation, quel rappel des vérités fondamentales de notre terre” (Le Corbusier 1930, 4). Le Corbusier sottolinea chiaramente come la prospettiva aerea sia, al pari di quella ottenuta da un'imbarcazione, quella che trasferisce in maniera più disciplinata, lenta e attenta i dati. La maggiore distanza dall'oggetto rende forse, addirittura, la veduta dall'alto in grado di andare oltre la dimensione sensibile e capace di registrare più oggettivamente le caratteristiche architettoniche, urbane e paesaggistiche delle città. Sorvolando la città brasiliana di San Paolo, Le Corbusier avrebbe raccomandato al pilota di dirigersi verso il centro cittadino e di volare il più basso possibile: “je voudrais voir comment la ville se profile, où elle se soulève, où elle superpose ses étages par l'effet de la poussée irrésistible des affaires” (Le Corbusier 1930, 240). La veduta a *vol d'oiseau* costituirebbe, a suo avviso, la posizione che qualunque progettista di città dovrebbe privilegiare per comprendere appieno il territorio e l'organicità paesaggistica. È lo stesso architetto ad affermare che i suoi viaggi in aereo sopra Algeri gli hanno consentito di scoprire “toute une biologie, toute une vie organique fondamentale” (Lemonier 2013, 261) che gli farà abbandonare definitivamente, nel suo *Plan Obus*, qualunque griglia ortogonale.

In viaggio nel sud dell'Europa negli anni Cinquanta, Alvar Aalto rappresenta l'ennesimo caso di architetto la cui vocazione artistica è in parte all'origine di un certo tipo di produzione odepórica. Alcuni suoi disegni infatti ribadiscono la necessità di esaltare le forme organiche della natura e del costruito, attraverso le medesime scelte dei punti di osservazione privilegiati da Schinkel o Le Corbusier. Il finlandese non si è limitato a ritrarre il vulcano Hekla dall'aeroplano e i paesaggi della Lapponia da una prospettiva parallela al mare (Schildt 1991). Quando scopre la Sicilia e la Grecia, la visione dall'alto continua ad essere un modello iconografico ricorrente. Il disegno del tempio di Agrigento, datato 1952 ed elaborato da una prospettiva simile a quella schinkeliana, sembra condividere con quello dell'architetto ottocentesco l'intima simbiosi tra la rovina antica e il paesaggio.



Figura 10. Aalto, veduta dei templi di Agrigento, 1952

La “naturalità” di quel tempio è percepita e rappresentata da Aalto in maniera talmente consapevole, da far perdere al manufatto greco il ruolo di protagonista, relegandolo in secondo piano e facendogli acquisire la conformazione di un elemento naturale. Non si tratta di fare scomparire il prodotto dell’artificio umano, come era invece accaduto nelle visioni dei francesi ottocenteschi come Devilliers, ma di rendere questo sintetico disegno amatita quasi un manifesto programmatico della teoria delle origini naturali dell’architettura.

Veduta dal mare e veduta dal cielo: due modalità di rappresentazione della città e dell’architettura che si contendono il ruolo principale nell’approccio conoscitivo e interpretativo dei luoghi urbani, ma che possono però anche trovare nella complementarietà il coronamento dei loro obiettivi. Una maggiore oggettività, una messa a distanza, una percezione più distaccata e una volontà di legare territorio, centri abitati e ambiente naturale all’interno di una visione unitaria ed armonica, caratterizzano questi modelli iconografici, di cui si appropriano architetti accomunati dalla pratica, per diletto o per lavoro, della pittura. Le parole di Le Corbusier sono a questo riguardo particolarmente eloquenti e incisive: “Du large, j’ai vu dans mon esprit la ceinture ample et magnifique des bâtisses, avec le couronnement horizontal de l’autostrade frappant de mont en mont et tendant la main d’une baie à l’autre. L’avion est prêt à en devenir jaloux ; de telles libertés lui semblaient réservées” (Le Corbusier 1930, 244). Ma se la veduta orizzontale della città marittima è in grado di rivelare l’inserimento ambientale e l’unitarietà paesaggistica, la

percezione dall’alto dell’“aereo geloso” è quella che consente un’ineguagliabile comprensione territoriale, diventando così per alcuni architetti –tra cui lo stesso Le Corbusier– l’unico punto di osservazione capace di “rivelare” e “svelare” segreti e grandi lezioni che la mente e lo spirito possono solo intuitivamente elaborare: “The airplane has given us the bird’s eye view. When the eye sees clearly, the mind makes a clear decision” (Le Corbusier 1935, 13).

### Riferimenti bibliografici

- AMIRANTE R., KÜTÜKÇÜOĞLU B., TOURNIKIOTIS, P., TSIOMIS, Y. (a cura di). 2013. *L’invention d’un architecte. Le voyage en Orient de Le Corbusier*. Éditions de la Villette. Parigi.
- ANFUSO, G. 2010. *Palermo dal cielo*. Lussografica. Caltanissetta.
- ANFUSO, G. 2012. *Napoli dal cielo*. Lussografica. Caltanissetta.
- BARBA, S. MESSINA, B. (a cura di). 2005. *Il disegno dei viaggiatori*. CUES. Salerno.
- BENTON, T. 2012. “La rhétorique de la vérité : Le Corbusier à Alger”. In BONILLO, J.-L. (a cura di). *Le Corbusier. Visions d’Alger, 172-187*. Éditions de la Villette. Parigi.
- BONILLO, J.-L. (a cura di). 2012. *Le Corbusier. Visions d’Alger*. Éditions de la Villette. Parigi.
- DE SETA, C. 1992. *L’Italia del Grand Tour da Montaigne a Goethe*. Electa. Napoli.
- DE SETA, C. BUCCARO, A. (a cura di). 2007. *Iconografia delle città della Campania. Le province di Avellino, Benevento, Caserta e Salerno*. Electa. Napoli.
- DESPORTES, M. 2005. *Paysages en mouvement: transports et perception de l’espace XVIIIe-XXe siècle*. Gallimard. Parigi.
- COMETA, M. 1999. *Il romanzo dell’architettura. La Sicilia e il Grand Tour nell’età di Goethe*. Laterza. Roma-Bari.
- FATIGATO, O. 2013. “A travers Naples”. In AMIRANTE R., KÜTÜKÇÜOĞLU B., TOURNIKIOTIS, P., TSIOMIS, Y. (a cura di). *L’invention d’un architecte. Le voyage en Orient de Le Corbusier*. 426-439. Éditions de la Villette. Parigi.
- FINO, L. 1995. *La Costa d’Amalfi e il Golfo di Salerno (da Scafati a Cava, da Amalfi a Vietri, da Salerno a Paestum)*. Grimaldi. Napoli.
- GRESLERI, G. 1991. “Dal diario al progetto. I Carnet 1-6 di Le Corbusier”. *Lotus*, 68: 6-21.
- KIENE, M. 2012. *Die Alben von Jakob Ignaz Hittorff : die italienische Reise, 1822-1824 (Paris-Rom)*. USB. Colonia.
- LE CORBUSIER. 1930. *Précisions sur un état présent de l’architecture et de l’urbanisme*. G. Crès et Cie. Coll. « L’esprit nouveau ». Parigi.

- LE CORBUSIER. 1935. *Aircraft, by Le Corbusier*. The Studio. Londra.
- LE CORBUSIER. [1966] 1987. *Le voyage d'Orient*. Parenthèses. Marsiglia.
- LE CORBUSIER. 1981. *Carnets 1, 1914-1948*. Herscher. Parigi.
- LEGER, F. 1997. *Fonctions de la peinture*. Gallimard. Parigi.
- LEMONIER, A. 2013. "Des yeux qui accusent: Le Corbusier et la ville vue d'avion". In A. LAMPE (a cura di). *Vues d'en haut*. 258-261. Centre Pompidou. Metz.
- MAGLIO, A. 2009. *L'Arcadia è una terra straniera. Gli architetti tedeschi e il mito dell'Italia nell'Ottocento*. Clean. Napoli.
- SARKIS, H. 2013. "Bleu outremer. Déplacements géographiques et urbanisme". In AMIRANTE R. e altri. (a cura di). *L'invention d'un architecte. Le Voyage en Orient de Le Corbusier*. 268-281. Éditions de la Villette. Parigi.
- SAUVAGEOT, C. 1880. *Viollet-le-Duc et son oeuvre dessinée*. A. Morel. Parigi.
- SCHILDT, G. 1991. "AlvarAalto in viaggio. Schizzi dai taccuini". Lotus, 68:34-47.
- SCHINKEL, K.F. 1979. *Reisennach Italien. Tagebücher, Briefe, Zeichnungen, Aquarelle*. Rütten&Loening. Berlino.
- STROFFOLINO, D. 2012. *L'Europa a volo d'uccello*. Edizioni Scientifiche Italiane. Napoli.
- TSIOMIS, Y. 2012. "Rio-Alger-Rio, 1929-1936. Transferts". In BONILLO, J.-L. (a cura di). *Le Corbusier. Visions d'Alger*. 84-101. Éditions de la Villette. Parigi.
- VESCO, M. 2010. "Vedute del fronte mare di Palermo nel XVIII secolo". *Storia dell'urbanistica*, 2.11:102-115.

## Note

- 1 Si veda, su questo argomento, la relazione di TEODOSIO, A., "Volando sulla città: prospettive inedite e rinnovate percezioni dello spazio urbani" al VI Convegno AISU, Catania, 2013 (di prossima pubblicazione).
- 2 Si veda il fondo archivistico schinkeliano conservato al Kupferstichkabinett, Staatliche MuseenzuBerlin.
- 3 Si veda l'articolo di prossima pubblicazione TALENTI, S. 2014. "Vedute dal mare: da Schinkel a Le Corbusier". *Eikonocity - History and Iconography of European Cities and Sites*, 1.
- 4 I disegni di viaggio di Le Corbusier sono conservati alla Fondation Le Corbusier a Parigi.
- 5 Si tratta della famosa guida di BAEDEKER Karl, pubblicata a Leipzig nel 1890 e tradotta in francese nel 1909 con il titolo *L'Italiedes Alpes à Naples*. Ollendorgg. Paris. La citazione si trova a p. 393.

---

**Talenti Simona**, laureata in architettura (1991), dottore in storia dell'architettura 1998 (Université de Paris VIII), docente di storia dell'architettura dal 1998 (École d'architecture de Paris-Belleville e de Normandie), ha insegnato dal 2004 al 2007 alla facoltà di architettura "Aldo Rossi" di Cesena (Università di Bologna). Dal 2007 è professore associato di storia dell'architettura presso il Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Salerno. Specialista dell'architettura dei secoli XVIII-XX, autore e co-autore di numerose pubblicazioni che spaziano dalla storiografia architettonica all'architettura giudiziaria fino alla storia urbana. [stalenti@unisa.it](mailto:stalenti@unisa.it)