Francesca Torello, *Dibattito politico e gestione delle trasformazioni: Vienna, 1848-1891*

Il piano del Ring di Vienna costituisce uno tra gli esempi più significativi delle trasformazioni urbane delle capitali europee dell'Ottocento. Esito del concorso pubblicato sulla *Wiener Zeitung* nel 1858, esso mette in campo una serie di problemi attraverso i quali vengono completamente ridisegnati gli equilibri tra autorità militari e società civile, tra potere municipale e potere statale, tra proprietà pubblica e proprietà privata, tra strumenti di gestione finanziaria e normativa edilizia. Rispetto al modello parigino il successo dell'esperienza viennese è garantita dalla proprietà pubblica dei suoli, che non rende necessario utilizzare lo strumento politicamente pericoloso dell'esproprio per pubblica utilità. Nel 1873, la crisi finanziaria conseguente al crollo della borsa non ebbe conseguenze immediate sulla città. Una svolta decisiva sarà conferita nel 1885 dall'affermazione del partito cristiano sociale che nel 1890 si farà promotore della creazione della Grande Vienna, della gestione dei trasporti urbani, compresa la costruzione della metropolitana.

Political Debate and the Management of Change: Vienna 1848-1891

The plan for the Ring in Vienna is one of the most significant examples of urban transformation of a European capital in the nineteenth century. The plan was chosen from entries in a competition published in the *Wiener Zeitung* in 1858. It raised a number of issues that completely upset the existing balances between various opposing power centers: military authority vs. civilian society, municipal vs. state power, public vs. private property, and financial management tools vs. building codes. As opposed to the model plan in Paris, Vienna's plan was successful because the land involved was public and thus the government was not forced to use the politically dangerous means of expropriation by eminent domain. The financial crisis of 1873 that followed the collapse of the stock exchange did not leave any immediate effect on the city. The Christian Social Party won the 1885 elections and pushed for the creation of Greater Vien-

na (*Groß Wien*) and for the public management of urban transportation, including the construction of a subway system. This was a turning point for urban development.

Zsuzsa Ordasi, *Budapest: progresso urbano a passi accelerati*

Al contrario di altre grandi metropoli dell'Europa, Budapest visse un rilevante sviluppo urbano solo nel corso del XIX secolo e soprattutto dopo il 1867, data della formazione della Monarchia Austro-Ungarica. Accanto a Vienna, è a partire da questo momento che la città divennne il secondo polo di questo importante stato europeo. La capitale del Regno d'Ungheria si sviluppò attraverso architetture urbane che, nella scelta dello "stile", puntarono ad affermare l'espressione dell'identità nazionale ungherese. A questo processo di modernizzazione contribuirono, non solo architetti e ingegneri ungheresi e competenze professionali di formazione tedesco-austriaca, ma anche molti stranieri tra i quali, tedeschi, francesi e inglesi. Un piano regolatore, limitato esclusivamente ad alcune parti della città, e incentrato sulla zona attraversata dal *Viale Sugár* (Avenue Raggio), fu impostato sul modello parigino. Esso fu approvato solo a partire dal 1872 e vide, sia per gli aspetti urbanistici, sia architettonici, sia infrastrutturali il ruolo determinante del Comitato per i Lavori Pubblici (1870-1948).

Budapest: accelerated urban progress

Unlike other great cities of Europe, Budapest did not experience any significant urban development before the nineteenth century, especially before 1867, the year of the foundation of the Austro-Hungarian Monarchy. After that, the city became the second pole, after Vienna, of this important European state. The capital of the Kingdom of Hungary grew through the use of various types of urban architecture and especially through a "style" that was meant to express Hungarian national identity. Architects, engineers, and other professionals from Hungary and Austria contributed to this process of modernization as well as many foreigners from Germany, France and England. The city's master plan – modeled after Paris's –- focused on the area crossed by the *Viale Sugár* [Boulevard of the Spoke] was set on the Parisian model and so covered only certain parts of the city. The Committee on Public Works (1870-1948) played a leading role in putting the plan – approved in 1972 – into effect in all aspects of urban planning, architecture and infrastructure.

Tadeja Zupančič Strojan, *Lubiana: da provincia dell'Impero a capitale della Slovenia*

Il processo dal quale nel 1991 ha avuto origine la costituzione della Repubblica Indipendente della Slovenia, ha comportato un notevole impegno nella «riscrittura» della storia nazionale e di Lubiana, la sua capitale. Alcuni studiosi ritenevano infatti che non si potesse parlare di progetto urbano prima del terremoto che distrusse Lubiana nel 1895 (1), altri sostenevano che anche i progetti elaborati prima del sisma non avessero lasciato che tracce parziali o che non fossero mai stati attuati. Fino al 1849 Lubiana si era affermata quale importante porto fluviale di transito delle merci da e verso il bacino danubiano. Da questa data il suo sviluppo fu sollecitato dall'arrivo della linea ferroviaria che la collegava a Vienna e al porto di Trieste. Il piano elaborato nel 1876 si li-

mitava tuttavia a progetti parziali fondati su programmi a breve termine. Al contrario Max Fabiani e di Camillo Sitte proporranno progetti ambiziosi per la ricostruzione della città distrutta dal terremoto del 1895.

Ljubljana: From Provincial City in the Empire to Capital of Slovenia

The process that led to the creation of the Independent Republic of Slovenia in 1991 also led to a significant effort to "rewrite" the history of Slovenia and Ljubljana. In fact, there were many scholars who believed that there was no city planning before 1895, when Ljubljana was destroyed by an earthquake (Breda Mihelič, ..., cit.). Others argued that there were plans that had been drawn up before the earthquake, but they had left only partial traces if they implemented at all. Up to 1849 Ljubljana was an important as an established river transit port for goods to and from the Danube basin. From this date, Ljubljana's development was accelerated by the arrival of a railway line that linked Vienna to the port of Trieste. The plan drafted in 1876 was limited to partial projects based on short-term programs. On the contrary, Max Fabiani and Camillo Sitte proposed ambitious projects for the reconstruction of cities destroyed by the earthquake of 1895.

Paolo Tomasella, *Agram, Zágráb, Zagreb. Le trasformazioni urbane della capitale del Regno di Croazia durante il XIX secolo*

Le trasformazioni urbane della città di Zagabria possono essere considerate un esempio del *Gründerzeit*, il periodo di rinnovamento sociale ed economico che venne a determinarsi dopo il «Compromesso» tra Austria ed Ungheria del 1867. Come Vienna e Budapest, durante la seconda metà del XIX secolo, Zagabria fu coinvolta in un'azione strategica pianificata di mutamenti interessò le maggiori realtà produttive del territorio nazionale. Nel corso del 1850 la secolare divisione tra il Capitolo diocesano di *Kaptol* e la città regia di *Gradec* venne annullata con un Decreto Imperiale. Questo evento segnò l'inizio di radicali trasformazioni urbane che conferirono alla città il ruolo primario di centro industriale. L'inizio di questo processo è rappresentato dalla fusione della «Città alta» (*Gornji Grad*) composta dai centri medievali di *Kaptol* e *Gradec*, con la nuova parte di città, realizzata nella pianura prossima al nucleo storico. Nel 1857, si giunse alla redazione del primo regolamento edilizio (Ordine di edificazione) che diede avvio alla Zagabria moderna, seguendo una griglia geometrica ortogonale. Questo piano rappresentò il punto di partenza di una graduale espansione della capitale, denominata «Città bassa» (*Donji Grad*). Nel periodo 1864-1865 venne elaborato un Piano Regolatore (il cui disegno originale è andato distrutto). Esso prefigurava il consolidamento della parte esistente della città e il suo sviluppo esterno compreso tra i due nuclei storici siti a nord e la ferrovia in corso di completamento. L'ampliamento urbano venne di nuovo affrontato nel 1878 con il primo Piano Regolatore, nel quale lo sviluppo della città era previsto tra la nuova ferrovia e le colline di Medvednica. Il tema della «Città nuova» fu oggetto del secondo Piano regolatore (1887) il quale determinò la creazione di quella che ancor oggi corrisponde alla monumentale «Città bassa». Con il nuovo piano si crea l'identità della nuova Zagabria, caratterizzata dalla presenza di edifici a blocco e di ampie aree ad uso pubblico. Si tratta di quello che verrà definito come il «Ferro di cavallo verde» (*Zelena potkova*), una sequenza di spazi geometrici

destinati a verde nei quali vennero collocate le principali istituzioni pubbliche. Nel corso del 1897 la nuova versione dell'*Ordine di edificazione* creò le condizioni per lo sviluppo urbanistico nel XX secolo.

Agram, Zágráb, Zagreb. The Urban Transformations of the Kingdom of Croatia's Capital during the 19th century

Located in one of the most important crossroads of languages, customs and traditions that make up the central European mosaic, Zagreb is more than just the name of an eastern European capital. The urban development of Zagreb is a prime example of the so-called *Gründerzeit* or "Founding Period" during the Austro-Hungarian Monarchy. Like Vienna and Budapest in the latter 19th century, Zagreb acquired a specific urban pattern and a contemporary building style. In the year 1850 the centuries-old division between the ecclesiastical city of *Kaptol* and the royal city of *Gradec* was ended by imperial decree. This event marked the start of its development as a modern city. The modernization of Zagreb started with a conscious urban plan that envisioned the city as an industrial centre with improved railways lines. The starting point of this development was the union of the medieval centers –- *Kaptol* and *Gradec* (*Gornji Grad*) – with the new city's section built on the plains and referred to as the "Lower City." In 1857 the first building regulation order was published. This document first defined the grid work of the new part of the city named D*onji Grad*. The first regulatory plan of 1864-1865 was a technical development plan dealing with expansion of the city through solving municipal issues. (Its original drawing was destroyed.) In 1878 the earliest surviving regulatory plan was drawn up, outlining development on a grid in the area between the new railway and the *Medvednica* hills. The second development plan was drawn up in the year 1887. It was based on artistic principles with the creation of a monumental structure framework for the "Lower City," including the so-called "Green Horseshoe" (*Zelena potkova*) – the original city park enclosing public buildings and the system of gardens and squares. This urban framework was the magnificent setting for the shrines of national culture, science and education. In 1897 a new version of the building decree created the conditions for the city's urban development in the 20th century.

Nadja Kurtovic-Folic*, Lo scontro fra due modelli: Belgrado nel XIX secolo tra Oriente e Occidente*

A Belgrado, gli anni trenta del XIX secolo sono segnati da un'intensa attività edilizia, esito soprattutto del grande entusiasmo conseguente alla conquista della semi-indipendenza politica e nazionale del Principato di Serbia (1815). Diventata sede della Corte dal 1817 (Duca Milos Obrenovic), tra il 1831 e il 1841 Belgrado vive un periodo decisamente dinamico rispetto all'elaborazione e all'attuazione di piani di trasformazione urbana. La città si presenta come un mosaico complesso per struttura, attività e composizione etnica e sociale dove, accanto a una consistente popolazione cristiana convivono turchi sudditi della Porta Ottomana, ebrei e numerosi immigrati dai territori confinanti. Importante nodo del trasporto fluviale lungo il Danubio e la Sava, i progetti di espansione urbana tenderanno ad assecondare le reti di traffico più vivaci e a razionalizzare l'irregolarità della struttura della città antica. Alla fine del XIX secolo

Belgrado vede concludersi il contrasto tra le teorie a sostegno della città orientale e di quella occidentale.

The clash between two models: Belgrade in the XIX century between East and West

The 1830s in Belgrade were marked by intensive building activity, mostly as the result of the great enthusiasm following the conquest of the semi-political and national independence of the Principality of Serbia (1815). Belgrade became the seat of the court of in Duke Milos Obrenovic in 1817. In the following ten years, it went through a markedly dynamic period of working out plans for urban transformation and putting them into action. The city is a complex mosaic in its structure, its daily life and its social and ethnic composition where a great number of Turks subject to the Ottoman Port, Jews and immigrants from neighboring countries lived side by side with a large Christian population. Important hub of river transport on the Danube and the Sava, Belgrade witnessed the projects for the expansion of the city that tended to run along the more trafficked transportation lines and to reduce the irregularity of the structure of the ancient city. At the end of the nineteenth century the theoretical conflicts between the eastern and the western city were resolved.

Guido Zucconi, *L'età d'oro di Fiume. L'espansione del porto e della città nel periodo dualistico (1872-1914)*

Più di qualsiasi altra parte della città, il fronte-mare è in grado di esprimere lo sforzo che la classe dirigente ha compiuto nella "età d'oro" di Fiume, corrispondente al cosiddetto periodo dualistico (1872-1914).

Pur partendo da una condizione di retroguardia (sia dal punto di vista economico che demografico), Fiume è capace di cogliere le grandi opportunità offerte dalle nuove rotte aperte nel Mediterraneo: in particolar, grazie al taglio del canale di Suez e alla decisione di fare di Fiume il "porto dell'Ungheria", viene a crearsi un nuovo sistema di connessioni ferroviarie e marittime. Viene allora realizzato il nuovo porto e, insieme ad esso, il collegamento ferroviario con l'entro-terra croato-ungherese. In questo clima di grande sviluppo (non solo economico) gioca un ruolo decisivo il sindaco Ciotta alla testa della città per oltre un ventennio.

L'architettura può essere considerata come uno dei principale testimoni di questa transizione dalla piccola alla grande scala, da una dimensione locale ad una internazionale. Tutto questo si riflette in special modo negli isolati del quartiere fronte-mare: negli edifici residenziali, nelle sedi di assicurazioni e compagnie marittime, nelle attrezzature pubbliche come il nuovo grande teatro lirico.

The golden age of Fiume: Urban and Maritime Expansion in the "Dualist" Period (1872-1914)

There is no better symbol of the strivings of Fiume's cosmopolitan ruling class than the waterfront in the so-called dualistic period (1872-1914), its "Golden Age." Although Fiume started out with a small population and volume of trade, it was able to exploit the opening of new trading routes in the Mediterranean Sea as well as new rail

connections. The Suez Canal had been opened and Fiume was chosen as the "port of Hungary." Thus a new harbor was created and linked through new railroad connection to Croatia and Hungary inland. Mayor Ciotta played a leading role in this climate of economic upheaval during his twenty-year tenure. Fiume's architecture can serve as an index of Fiume's transition from small to large scale and from a local to an international perspective. We can see this in the waterfront blocks – the residential buildings, the company headquarters, and the public buildings, such as the new grand Opera theatre, all of which epitomize the passage into a new urban panorama.

Sara Basso*, Trieste: un porto, una città tra Impero Austro-Ungarico e Mediterraneo*

Dal 1719 Trieste è il principale porto commerciale dell'Impero asburgico sul Mediterraneo. Nel corso dell'Ottocento la città è investita da una serie di interventi di potenziamento delle strutture portuali, di progetti ferroviari volti a migliorare i suoi collegamenti con la capitale asburgica e con l'entroterra produttivo. A fronte dell'espansione urbana ordinata che aveva caratterizzato i piani del XVIII secolo, nella seconda metà del XIX secolo Trieste attraversa un periodo di grande instabilità durante il quale emerge il conflitto tra i progetti approvati dal Governo di Vienna e gli orientamenti proposti dall'élite cittadina. I progetti presentati in questo periodo non seguono un piano generale, né si inseriscono in prospettive ampie o a lungo termine. La città si sviluppa attraverso piani parziali che, da un lato cercano di sfruttare le zone pianeggianti tra il mare e l'altopiano carsico che domina la città, dall'altro vanno nella direzione di assecondare gli interessi del potere economico locale.

Trieste: A Port and City between the Austro-Hungarian Empire and the Mediterranean

Trieste was the main commercial port of the Hapsburg Empire on the Mediterranean since 1719. During the 19th century the city underwent a series of projects for upgrading its port facilities and rail projects in order to improve its links with Vienna and with the productive regions inland. Eighteenth-century city planning was an orderly affair leading to an orderly expansion. However, the second half of the nineteenth century brought Trieste into a period of great instability, where projects approved by the government of Vienna clashed with guidelines proposed by the city's elite The projects presented in this period do not follow any general plan. They are neither broad-range nor long-term. The city developed through partial plans. These plans tried to exploit the plains areas between the sea and the high karst plateau that dominated the city. In addition, they went towards reinforcing the interests of the local economic powers.

Anna M. Hohmann-Vogrin , *Graz Gründerzeit*

Importante piazzaforte militare dell'Impero e centro commerciale del bacino minerario della Stiria, Graz gode delle attenzioni dell'Arciduca Johann d'Asburgo che nel 1844 promuove la costruzione della prima linea ferroviaria, collegata alla linea Vienna-Trieste nel 1857. La presenza di una ricca borghesia industriale consente investimenti che già dagli anni trenta del XIX secolo contribuiscono all'espansione della città al di fuori delle mura.

I criteri che dal 1858 guidano i piani di sviluppo urbano riflettono l'adesione al modello del Ring di Vienna.

Anche i progetti elaborati nel corso della seconda metà dell'Ottocento per far fronte al consistente incremento demografico, confermano questo orientamento con la costruzione di palazzi di rappresentanza del potere politico ed economico locale che conferiscono agli anelli di circlazione esterna un carattere di elegante monumentalità.

Graz in the Gründerzeit, the Era of Industrial Development

Graz was an important military stronghold and commercial center in the mining basin of Styria. Archduke Johann of Hapsburg promoted the building of its first railway line in 1844, which was linked to the Vienna-Trieste line in 1857. Members of the rich industrial bourgeoisie were able to make investments that helped expand the city outside the walls, beginning with the 1830s. Graz's urban development plans were guided by criteria modeled after those of the Ring in Vienna. In the latter 1800s, Graz's projects for dealing with its increasing population reinforced this tendency, exemplified in the headquarters buildings of local political and economic powers, which give its outer rings its characteristic stately elegance.

Jasenka Gudelj, Sarajevo austro-ungarica

La dominazione austro-ungarica in Bosnia (1878-1918) cambia profondamente Sarajevo, che da una città orientale di 20.000 abitanti diventa una moderna città europea di quasi 52.000 abitanti, evitando, però, la distruzione del proprio passato ottomano. La gestione della provincia è assegnata al Ministero delle finanze viennese, e gli investimenti nella capitale comprendono la regolazione del fiume e l'introduzione di sistemi moderni di acquedotto, fognatura, energia elettrica e trasporto pubblico. Gli edifici pubblici di tipo occidentale vengono inseriti nei lotti liberi, rispettando il preesistente sistema della proprietà, mentre il piano regolatore generale continua a mancare. Sarajevo ridiventa una città attiva e cosmopolita, ma senza dimenticare le differenze etniche e confessionali dei suoi abitanti, vecchi e nuovi, che proprio in questo periodo passano attraverso la fase d'autodefinizione nazionale.

Austro-Hungarian Sarajevo

The Austro-Hungarian government of Bosnia (1878-1918) changed Sarajevo profoundly. It grew from an oriental town of 20.000 inhabitants into a modern European city of almost 52.000. This happened while it kept its Ottoman heritage intact. The Ministry of Finance in Vienna was assigned the administration of the province. Its investments in the capital included the regulation of the river and the introduction of the modern networks of water supply, sewers, electric energy and public transportation. Western-style public buildings were built in vacant lots, respecting the pre-existing ownership system. However, there continued to be no general regulative plan. Sarajevo became an active and cosmopolitan city again, but likewise remained very aware of the ethnic and religious differences of its old and new inhabitants who were going through a phase of national self-definition.

Alessandra Marin, *Le strade di Gorizia: trasformazioni urbane in una città della provincia asburgica (1850-1906)*

Gorizia, come altre città di non rilevanti dimensioni della provincia asburgica, vive nella seconda metà dell'Ottocento un periodo di grandi innovazioni nella forma urbana, nell'ordinamento sociale, nell'assetto economico.

L'idea di farne il maggiore polo manifatturiero della Venezia Giulia e l'ipotesi di trasformarla nella "Nizza austriaca", centro di villeggiatura per l'alta borghesia dell'impero, portano all'elaborazione di numerosi piani e progetti per il suo sviluppo, per l'adeguamento attrezzature urbane, per la realizzazione di infrastrutture adeguate a emanciparla dal suo status di città di confine.

The Streets of Gorizia: Urban Transformation in a Provincial City of The Hapsburg Empire (1850-1906)

Like other smallish provincial cities in the Hapsburg Empire, Gorizia went through a period of great innovation in its urban form, social order, and economic life. There were two hypothetical plans – to transform Gorizia into the largest manufacturing center of the Venezia-Giulia and to transform it into a holiday town for the upper bourgeoisie of the empire, an "Austrian Nice." These led to the drafting of numerous plans and projects to develop Gorizia, to modernize its urban facilities, and to build an infrastructure system that would to free it from its status as just a "border town."

Diana Barillari*, Lo sviluppo della forma urbana a Udine nel XIX secolo*

La dominazione francese in Friuli (1805-1813) determina per il Friuli e la città capoluogo, Udine, una serie di innovazioni (quali il catasto) che si confermano durante il governo austriaco fino al passaggio al regno d'Italia (1866).

I piani regolatori del 1878 e 1880 hanno l'obiettivo di governare il processo di ampliamento dopo la demolizione della cinta muraria. La visione complessiva è assente, poiché per motivi di gestione politica, si preferisce un metodo di approccio legato a singole situazioni. Gli interventi effettuati confermano che, come in molte altre città italiane e europee, l'urbanistica è riconducibile a un indirizzo sanitario, mentre l'attenzione al tema architettonico matura soltanto nel piano del 1899. Dalla lettura dei verbali del consiglio comunale si evidenzia la contrapposizione tra interesse privato e pubblico in particolare sul tema dell'esproprio, ma anche l'emergere di una classe di imprenditori portatrice di interessi che sono destinati a mutare il volto della città.

The Development of Nineteenth-Century Udine into a Structured City

Udine, the capital of Friuli, as well as the whole region, was introduced to a number of innovations, such as the cadastre, under French rule from 1805 to 1813. Such kinds of innovations were continued by the subsequent Austrian and the Italian royal governments (after the annexation of Friuli in 1866). The city plans of 1878 and 1880 aimed at regulating urban development after the demolition of the city walls. No overall city planning was adopted. Instead, local authorities tended to focus on political

concerns that led them to deal with each specific situation separately. The choices made in Udine were in line with what was done in many more Italian and European cities at the time. These illustrate that urban planning was then generally a matter of sanitation rather than of architecture. Architecture came to the fore only at a later stage in the plan of 1899. The minutes of the town council meetings testify to the clash between private and public interests, especially around the issue of expropriation. In addition, they illustrate that developers making up a new class were strengthening their influence and that their interests were bound to modify the appearance of the city.