

# MILANO MARITTIMA 100

PAESAGGI E ARCHITETTURE PER IL TURISMO BALNEARE

A CURA DI VALENTINA ORIOLI



**Milano Marittima 100.  
Paesaggi e architetture per il turismo balneare**

a cura di Valentina Orioli

# Macchinismo versus naturalismo, architetture e paesaggi dell'automobile sulle coste della Manica

Richard Klein

Da oltre una decina di anni, le stazioni turistiche francesi sulle coste della Manica non lesinano sforzi per sviluppare le attività quotidiane più "naturali" e mezzi di trasporto meno inquinanti. I segni di un ritorno alla natura invadono gli spazi pubblici sotto forma di evocazioni più o meno eloquenti o anche di riconquiste più spettacolari quando le porzioni di territorio un tempo urbanizzate ritrovano una vocazione naturale. Così, la stazione di Le Touquet Paris-Plage ha recentemente risistemato le piste ciclabili sul fronte mare facendo in modo di incanalare le biciclette tra gabbioni e piantagioni di sparto pungente seminato sul vecchio asfalto. Nella stessa stazione, la strada panoramica che costeggiava la riva, un tempo circuito preferito degli automobilisti e accesso principale ad un campeggio, è stata riconvertita in un percorso per lunghe passeggiate nel cuore di un parco di dune sulle sponde dell'estuario del fiume Canche.

Se la stazione di Le Touquet Paris-Plage trova in questo naturalismo ambientale l'occasione per festeggiare il suo centenario<sup>1</sup> cercando di compensare il rigore del suo fronte mare densificato a partire dagli anni sessanta, i pianificatori non fanno che seguire un trend che interessa la quasi totalità del litorale francese. La tendenza a relegare l'automobile è verosimilmente la manifestazione più simbolica di questo

ribaltamento ideologico<sup>2</sup> dai piaceri meccanici a quelli naturali. La complessità dei piani di circolazione, la presenza di zone di sosta fuori dall'agglomerato e il prezzo proibitivo dei parcheggi urbani fanno dell'automobile un fattore di disturbo della villeggiatura contemporanea. Dal momento in cui l'automobile non ha più diritto di esistere nelle stazioni turistiche, è bene esaminare il modo in cui essa ha plasmato l'architettura e il paesaggio delle stazioni balneari e interrogare le logiche di tale mutazione.

La villeggiatura e l'automobile sono state per molto tempo degli alleati oggettivi dello sviluppo turistico. L'accesso al mare, reso inizialmente possibile dalle ferrovie, è stato poi garantito dalla rete stradale il cui sviluppo ha significato una conquista del territorio sempre più intensa.<sup>3</sup> L'architettura domestica si è adattata rapidamente, e spesso ingegnosamente, all'arrivo dell'automobile, a partire dalla trasformazione delle scuderie in garage, passando per l'integrazione dell'autorimessa nel corpo dell'abitazione fino ai vari modelli di annesso, un garage separato comprensivo di camere per autisti e domestici. Infine, si è sviluppata una buona sinergia tra i piaceri balneari e l'automobile sin dall'arrivo dei primi cavalli meccanici, sia con la creazione di strutture specificamente destinate a

<sup>1</sup> L'indipendenza amministrativa della stazione balneare di Le Touquet Paris-Plage risale al 1912.

<sup>2</sup> Questa tendenza interessa anche l'urbanistica a grande scala. A questo proposito cfr.: *L'écosystème comme base d'un projet: le littoral de la Côte d'Opale dans le triangle Le Touquet/Berck/Montreuil-sur-Mer*, in C. Garcez (a. c. di), *Le littoral en projets*, Parenthèses, Marseille 2009, pp. 76-89.

<sup>3</sup> A questo proposito cfr.: J. Viard, *Penser les vacances, essai*, Actes sud, Arles 1984.

*Sistemazione delle piste ciclabili  
sul fronte mare di Le Touquet Paris-Plage  
(fotografia di R. Klein, aprile 2012).*



<sup>4</sup> Officine di riparazione o showroom, strutture di vendita di accessori o di rifornimento di olio o benzina per auto, camion o autobus. A questo proposito cfr.: P. Smith, *Les saisons de l'automobile*, in *Trouville-Deauville, société et architectures balnéaires*, Norma, Paris 1992, pp. 69-81.

<sup>5</sup> A questo proposito cfr.: *L'Auto*, 30 mai 1904; *La Vie Sportive du Touquet Paris-Plage*, 21 juillet 1911; il catalogo *L'Art du Sport*, Musée du Touquet Paris-Plage, 1997.

<sup>6</sup> Il consiglio municipale autorizza la stesura dei progetti di massima per gli anni compresi tra il 1923 e il 1926. Sono previste tre piste: la prima, lunga 25 km e larga 20 m, in monolastic, deve essere accessibile a tutte le automobili con una potenza elevata; la seconda, lunga 12 km, in cemento, è indicata per le automobili di piccole dimensioni e le cyclecar; infine, la terza pista di 4 km deve essere selciata e costeggiare la grande tribuna di Merlimont. *Les Nouvelles de Merlimont-Plage*, settembre 1924.

<sup>7</sup> Questo viale sarà largo 20 m e lungo 500 m. *Les Nouvelles de Merlimont-Plage*, octobre 1925.

<sup>8</sup> *Les Nouvelles de Merlimont-Plage*, novembre 1925. In un secondo tempo, il progetto prevede la realizzazione del viale non più a ridosso del mare, ma dietro le dune.

ospitare le automobili<sup>4</sup> sia con l'inserimento di vari eventi sportivi o mondani nel programma delle stagioni estive sin dall'inizio del XX secolo.

Le corse automobilistiche rappresentano così una realtà precoce nella stazione di Le Touquet Paris-Plage. Dal 1904, la corsa automobilistica Doullens-Le Touquet vede la partecipazione di ventotto concorrenti e, nel 1911, l'incontro automobilistico di Le Touquet Paris-Plage ospita le prove della 1 km con partenza da fermo e della partenza da fermo con traguardo fissato a 500 m.<sup>5</sup> Le grandi strutture alberghiere e turistiche si adattano a ospitare le manifestazioni automobilistiche: davanti agli hotel si organizzano le prove di manovrabilità automobilistica e davanti ai casinò i concorsi di eleganza automobilistica.

Simboleggiata dalle corse sportive o dai concorsi di eleganza automobilistica, l'accoglienza dell'automobile nelle stazioni ha un'incidenza relativamente bassa sull'ambiente e l'auto occupa degli spazi che non le erano destinati. Negli anni venti, quando lo sviluppo della produzione automobilistica assume importanza su scala industriale, al-

cune stazioni immaginano il loro futuro turistico proprio attorno all'automobile. Servita male dalle ferrovie, la piccola stazione balneare a misura familiare di Merlimont pensa di poter diventare la stazione dell'automobile. Alla fine degli anni venti, i suoi promotori immaginano l'autodromo che dovrebbe apportare a Merlimont uno sviluppo e un'animazione fuori dal comune rispetto alle altre stazioni della costa. L'ambizioso progetto previsto per il territorio compreso tra i due estuari dei fiumi Canche e Authie, tra il binario della ferrovia e il mare,<sup>6</sup> non viene mai realizzato così come il grande stabilimento di produzione automobilistica e i relativi annessi. Merlimont non sarà la città dell'automobile e l'autodromo resta solo sulla carta dei suoi inventori. La stazione cerca anche di sviluppare una propria rete stradale e nel 1925 vengono messi a punto tre progetti: un viale<sup>7</sup> che collega Merlimont a Stella-Plage, il viale a mare per consentire al comune di relazionarsi alla stazione di Berck-Plage e, infine, il viale della Manica, «piccola strada panoramica a nord per la prosperità e l'immagine pittoresca del litorale»,<sup>8</sup> che collega le stazioni della Côte d'Opale.



*Rally automobilistico di Le Touquet, 1929  
(archivi della Société académique  
du Touquet).*

Dopo la seconda guerra mondiale, l'architettura, lo spazio pubblico e il paesaggio sono caratterizzati in modo sempre più incisivo dall'automobile che diventa simbolo di modernità. Gli urbanisti incaricati della ricostruzione delle stazioni balneari della Côte d'Opale, Paul Dufournet prima e Clément Tambuté poi, riprendono l'idea lanciata dal Comune di Merlimont prima della seconda guerra mondiale, cioè quella di una rete in grado di collegare in modo efficiente le stazioni balneari.<sup>9</sup> I primi piani regolatori integrano lo sviluppo della rete stradale tra le stazioni. Nel momento in cui il veicolo automobilistico diventa uno dei simboli della rinascita dell'industria nazionale e della modernità popolare, esso plasma realmente il paesaggio nazionale. Sin dall'inizio degli anni cinquanta, i gruppi di utenti, le federazioni di imprenditori, le corporazioni di tecnici, la lobby degli ingegneri del *Service des Ponts et Chaussées* sollevano spesso il problema dello stato della rete stradale francese al momento della ricostruzione nazionale. «La Francia era il paese delle belle strade, ma dal 1939, vale a dire da dodici anni, i nostri ingegneri del *Service des Ponts et Chaussées*

non hanno a disposizione fondi sufficienti», scrive con rammarico, nel 1951, una pubblicazione dell'*Union Routière de France* [associazione francese di rappresentanza degli utenti dell'automobile e della strada e delle professioni del mondo della viabilità, NdT] dedicata ai "problemi di attualità". Sono necessari fondi per ricostruire, fare interventi di manutenzione e fornire le attrezzature necessarie alle strade regionali, i cui controlli ne sottolineano il cattivo stato. Lo slogan della pubblicazione *Belles routes de France* rende bene la speranza derivante dallo stato della strada: «Le strade frequentate portano ricchezza». Per dire quanto la riunione dell'*Association Technique de la Route* [associazione francese tesa a favorire gli scambi e i contatti tra i protagonisti delle reti stradali e delle infrastrutture di trasporto, NdT], tenutasi a Le Touquet nel mese di giugno 1957, si ponesse in una prospettiva di crescita economica legata alla circolazione automobilistica, "La strada fonte di ricchezza per il paese" indica chiaramente il contenuto del programma delle giornate tecniche della strada del 13 e 14 giugno 1957, che prevedono anche la visita a due importanti cantie-

<sup>9</sup> Si può ritenere che il tracciato dell'autostrada A16, realizzata a partire dagli anni novanta, concretizzi l'idea di un collegamento nord-sud tra le stazioni balneari della Côte d'Opale.

# AUTOMOBILIA

et L'AUTOMOBILE AUX ARMÉES



Le 15 Août au Touquet... avant-guerre, naturellement. Bien qu'étant donnée l'aimable fantaisie qui préside à l'attribution des S. P., il n'est pas impossible qu'il y ait toute de voitures sur les plages à la mode.

AUTOMOBILIA, REVUE MENSUELLE, 71, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS - TÉL. : BALZAC 36-40

Copertina della rivista "Automobilia", n. 482, agosto 1946. La fotografia che immortalava le automobili parcheggiate davanti alla piscina di Le Touquet risale alla fine degli anni trenta.

<sup>10</sup> R. Klein, *Nouveaux programmes de l'architecture balnéaire, Le Touquet, du paradis des sports à la station des quatre saisons*, in "Revue de l'Art", 2009-3, n. 165, pp. 49-55.

ri di Le Touquet, il grande parcheggio dell'aeroporto e l'argine della diga. È sull'automobile che si concentrano le attenzioni di tutti alla fine degli anni cinquanta. La stazione di Le Touquet Paris-Plage assiste alla nascita di nuove pratiche turistiche che simboleggiano l'importanza dell'automobile. Viene così costruito il primo motel "all'americana" sul litorale. Il Motel du golf<sup>10</sup> viene inaugurato a Le Touquet il 17 maggio 1956 dal Ministro della ricostruzione Bernard Chochoy. I com-

menti della rivista *L'Action Automobile Touristique* sottolineano chiaramente l'interesse di questa struttura per il turismo automobilistico e il fatto che essa rappresenti la soluzione perfetta per l'automobilista: «un grande spiazzo, un distributore di benzina, un ufficio moderno [...] L'automobile è a portata di mano, quindi è inutile scaricare tutti i bagagli, è sufficiente prendere quelli di cui si ha bisogno [...] la formula è assolutamente perfetta per l'automobilista medio...». Non è dunque un caso che Louis Malle ambientò il suo film *Ascensore per il patibolo* (1957) in questo motel scegliendo una delle berline più veloci dell'epoca – una Mercedes 300 SL – per simboleggiare una modernità che comincia a intravedersi alle soglie degli anni sessanta. La stessa Mercedes 300 SL sarà una delle star del concorso di eleganza automobilistica tenutosi a Le Touquet l'anno successivo all'uscita del film.

L'altro simbolo di queste nuove pratiche automobilistiche è legato allo sviluppo dell'aeroporto che, a sua volta, passa attraverso quello dell'automobile. La linea regolare garantita dagli ex aerei militari Bristol, convertiti in trasporto civile di automobili, è all'origine di tutta un'iconografia aeroportuale in cui l'automobile è presente allo stesso titolo dell'aereo. L'uscita dell'aeroporto era d'altronde caratterizzata dalla presenza di una rutilante stazione di servizio Shell che permetteva alle automobili trasportate per via aerea di fare il pieno non appena atterrate sul territorio della stazione balneare.

Nel 1956, il futuro del turismo è l'automobile. Sin dal 1959 il binomio turismo-automobile diventa una realtà popolare simboleggiata con talento da una famosa foto di Robert Doisneau: pic-nic in famiglia su un litorale con una Renault 4 cavalli e una tenda. È proprio il periodo in cui il campeggio prende piede nella parte nord del litorale di Le Touquet. Il campeggio del Canche, ora sostituito da uno spazio naturale, rende così felici gli automobilisti campeggiatori. Il settimo giro automobilistico di Francia fa tappa a Le Touquet nel 1958. Nel 1959 nasce il primo rally di Le Tou-



Cartolina postale raffigurante il fronte mare a Le Touquet alla metà degli anni sessanta.

quet dopo la seconda guerra mondiale e, nel 1963, gli organizzatori tentano di attirare la clientela femminile proponendo una prova di turismo *Robes et volant* ["Vestitini e volante"] riservata agli equipaggi femminili. Quando, lo stesso anno, la rivista *Plaisirs de France* dedica la copertina a Le Touquet, è il parcheggio della piscina che occupa la vista aerea della città balneare ricostruita. La grande questione della ricostruzione di Le Touquet è costituita effettivamente dall'automobile. Non si tratta più solo dell'auto di lusso o di quella delle persone eleganti, ma dell'auto del turismo popolare, importata dagli Stati Uniti e presentata come il motore dello sviluppo litoraneo, in occasione della mostra *Techniques américaines de l'habitation et de l'urbanisme*.<sup>11</sup> A Le Touquet la nuova sistemazione della diga, presentata al pubblico prima della stagione del 1959 e inaugurata il 15 luglio 1960, è concepita in modo tale da rispondere a queste nuove pratiche e assorbire le nuove folle di diportisti motorizzati degli anni sessanta.<sup>12</sup> Nel weekend del 12-13 agosto 1961, la stazione deve del resto ospitare 36.000 automobili e si impegna per l'emissione filatelica di un francobollo raffigurante la neonata diga (nel 1962) nell'ambito della nuova area del turismo di massa e il nuovo paesaggio litoraneo.

All'apice della gloria automobilistica, un fumetto rappresenta però i disagi della congestione di auto della stazione di Le Touquet Paris-Plage<sup>13</sup> sotto forma di un imbottigliamento della strada principale che conduce al mare. Eppure la città l'aveva previsto, inventando un veicolo ludico e silenzioso e sostituendo il motore a scoppio con il motore elettrico sulle *red bug* che percorrono in lungo e in largo la stazione senza emettere rumori e produrre fumi fino all'inizio degli anni ottanta. Per capire fino a che punto le rappresentazioni positive dell'automobile siano diffuse dall'iconografia turistica, occorre ricordare le fotografie ampiamente pubblicizzate dalla stampa: Jules Pouget, il sindaco di Le Touquet che prova le nuove go-kart sulla diga; la rivista *Marie-Claire* che sceglie di ambientare in questo kartodromo un reportage di moda e mostra la Ford GT40 e la Dino Ferrari in miniatura che tutti i bambini desiderano pilotare nel circuito; o, ancora, le *vedettes* più o meno note che si fanno fotografare su queste auto, le stesse che, a partire dalla metà degli anni settanta, saranno giudicate un fattore di disturbo sonoro e visivo. La cosa più stupefacente è constatare come il parcheggio e l'automobile diventino protagonisti a pieno titolo dell'iconografia turistica: alcune immagini di cartoline postali dell'at-

<sup>11</sup> *Techniques américaines de l'habitation et de l'urbanisme*, catalogo della mostra, *Éditions de l'Architecture d'Aujourd'hui*, Boulogne 1946, p. 22. La mostra, allestita presso il Grand Palais dal 14 al 21 giugno 1946, riservava uno spazio all'urbanistica balneare esaminata sotto l'aspetto dell'automobile. Jones beach, grande spiaggia popolare a meno di un'ora da New York, è stata messa in evidenza in quella sede per la sua capacità di assorbire numerosi bagnanti grazie alle enormi distese di parcheggi.

<sup>12</sup> Con questi parcheggi, le cabine disposte a patio o fronte mare creano un percorso basso, colorato e continuo, dove passeggiare, e dei settori protetti dai venti dell'ovest. Le 761 cabine da spiaggia e i 1.200 posti auto sono disegnati dagli architetti Louis-Michel e Pierre Quérelart, assistiti dal reparto marittimo del *Service des Ponts et Chaussées*.

<sup>13</sup> Questa scena è rappresentata in un numero del settimanale *Spirou* del 1963.

traente Le Touquet degli anni sessanta e settanta rappresentano soprattutto distese di auto attraverso le quali, a volte, è persino difficile scorgere... il mare.

Queste immagini non possono non interrogare il nostro mondo contemporaneo e la sua facoltà di spazzare via così velocemente ciò che ha costituito i fondamenti della sua organizzazione. Allora, tutte quelle auto che rendevano così piacevole la villeggiatura negli anni del boom economico probabilmente devono essere considerate più positivamente di quanto non sembri. Ad ogni modo, esse devono indurci a una maggiore misura nei nostri giudizi nel momento in cui l'automobile è sempre più esclusa dalle pratiche urbane e diventa una "bruttura turistica".

Le metropoli che hanno soppresso le

tranvie nate all'inizio del XX secolo per facilitare la circolazione delle auto sono tutte tornate a nuovi trasporti pubblici su rotaia. Distruggendo l'infrastruttura di trasporto, non hanno previsto che i trasporti pubblici urbani su rotaia potessero tornare di moda. Cosa ne sarà dell'automobile? Una nuova automobile, bella e non inquinante, non è forse destinata a conquistare lo spazio futuro delle stazioni turistiche simboleggiando la mobilità fisica, la mobilità sociale, la fantasia e il divertimento delle forme ludiche riconciliate con un consumo rispettoso dell'ambiente? Cosa ne sarà allora dei paesaggi sconvolti dal veloce passaggio da un ambiente macchinista a una forma di naturalismo turistico? Non avendo pensato oculatamente alla reversibilità delle sistemazioni urbane, è possibile che venga messa alla prova, ancora una volta, la flessibilità del territorio litoraneo.