Ettore Sessa

Libero Andreotti e il contributo degli artisti alla sezione arredi navali Ducrot

Riassunto – *Con la collaborazione con Gustavo Pulitzer Finali e Libero Andreotti per gli interni della motonave Victoria, il mobilificio palermitano Ducrot, nel 1931, di colpo rientra nel 'moderno'; un orientamento che, invero, ne avrebbe connotato solo per casi eccellenti la strategia aziendale nella rimanente stagione del ventennio, ma la cui impronta ne caratterizzerà il rilancio, dal periodo della 'ricostruzione' agli anni del 'miracolo economico', come la più qualificata industria italiana di arredi navali. La ripresa dei rapporti di lavoro con esponenti del mondo artistico, e segnatamente con quanti fra pittori e scultori orientavano la propria opera in direzione del 'rinnovamento' (più che del 'nuovo'), era in realtà un ritorno alle origini, sia pure in una più modesta dimensione, quando l'impresa di Vittorio Ducrot grazie alla collaborazione con Ernesto Basile e con il suo cenacolo di artisti era assurta al rango di industria italiana esemplare, sia per l'applicazione del principio del pareggiamento delle arti, sia per la disponibilità alla mediazione fra profitto e cultura.*

1. Il nuovo corso delle arti decorative italiane del Ventennio e la collaborazione di Libero Andreotti con Gustavo Pulitzer Finali per la motonave *Victoria*

L'apporto di Libero Andreotti (Pescia 1875-Firenze 1933)[1] al corredo artistico della sala da pranzo di prima classe della motonave *Victoria* (Ponti, 1931; Schwarz, 1932), pur con una circoscritta presenza, nel 1931 dà un contributo davvero significativo al successo di quella che si può definire una delle prime affermazioni 'pubbliche' di un certo rilievo della nuova tendenza artistica e architettonica che, quasi al giro di boa del Ventennio, in Italia contribuisce in modo determinante alla liquidazione dell'onda lunga del neoeclettismo che, pure, per tutto il terzo decennio del XX secolo aveva vigorosamente tenuto testa al coro di istanze di rinnovamento più volte manifestatosi, ma con alterne fortune.

Andreotti partecipa alla definizione di questo ambiente, portatore di una modernità considerata scevra da 'fondamentalismi' e di più sicura presa sul 'buon senso comune', con una coppia di statuari apparecchi di illuminazione in bronzo, aventi per soggetto la fluida, e al tempo stesso stilizzata, composizione di *Sirena con anfora* (*fig*. 1). Specularmente disposta sull'asse longitudinale dell'ambiente, cadenzato dall'intelaiatura strutturale metallica (per la prima volta nella recente produzione italiana di arredi navali di lusso non celata da sovrapposizioni decorative), questa coppia di sirene bronzee assecondava la ripartizione del grande ambiente realizzato su progetto di Gustavo Pulitzer Finali (Trieste 1887-1967)[2], in collaborazione con vari artisti e varie imprese nel settore delle arti applicate, fra cui: Augusto Cernigoj (Trieste, 1898-Sesana, 1985) per le figurazioni parietali (anche ad intarsio); Pietro Chiesa (Milano, 1892-Parigi, 1948) per le vetrate policrome; ditta Richard Ginori di Milano per le ceramiche smaltate (su disegni di Gio Ponti).

In quel 1931, anno dell'entrata in servizio della *Victoria*, che per le sue caratteristiche tecniche e per i suoi arredi fu ritenuta il bastimento più prestigioso e innovativo della marina mercantile italiana, non sono poche le realizzazioni e le manifestazioni che condividono con gli allestimenti di questi interni navali il merito di avere determinato una svolta decisiva nell'ambito della cultura artistico-architettonica italiana; basti pensare, nel novero di queste espressioni, agli echi di due occasioni dissimili, anche per rilevanza, eppur convergenti per i risultati come la *Seconda Mostra di Architettura Razionale Italiana*, organizzata da Pier Maria Bardi nella sua galleria d'arte a Roma, o come la realizzazione del padiglione del Ristorante Italia all'Exposition Coloniale Internationale de Paris, progettato da Guido Fiorini con la collaborazione di Enrico Prampolini per le allegorie etnico-onirico-futuriste parietali[3]. Ma gli allestimenti della motonave *Victoria* del Lloyd Triestino sono partecipi di

1. Su Libero Andreotti si vedano: Belli Barsali, 1961; Lucchesi, Pizzorusso, 2000.

2. Sulla vita e sull'opera di Gustavo Pulitzer-Finali si veda Riccesi, 1985. L'Archivio Gustavo Pulitzer Finali è conservato nel Centro studi e archivio della comunicazione dell'Università di Parma.

3. Sul padiglione denominato Ristorante Italia si vedano: *Peintures murales*, 1931; Godoli, 1983; Sessa, 2015.

Fig. 1 – Gustavo Pulitzer Finali, sala da pranzo di prima classe della motonave *Victoria* (Stuard con Cantieri San Marco e Stabilimenti Ducrot), 1930-1931; vetrate policrome di Pietro Chiesa, coppia di statue in bronzo di *Sirena con anfora* (con dispositivo luminoso verso l'alto) di Libero Andreotti, figurazioni parietali di Augusto Cernigoj, rivestimenti parietali in ceramica della Richard Ginori (da Schwarz, 1932).

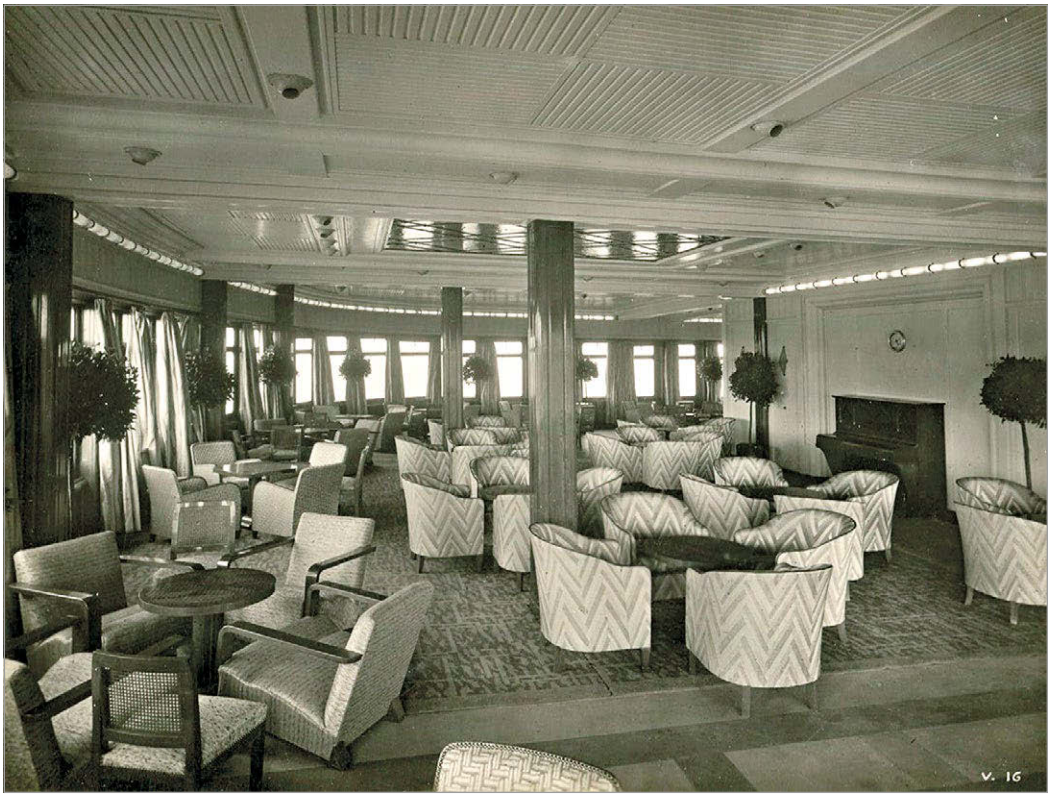

Fig. 2 – Gustavo Pulitzer Finali e Ufficio tecnico Ducrot, veranda di prima classe della motonave *Victoria*, 1930-1931; arredi degli Stabilimenti Ducrot, pavimento in gomma della Società italiana Pirelli, tappeto della Wurzner Teppiche (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

questo clima, ben rilevato dagli articoli di Gio Ponti, da un'angolazione tutta particolare; nel diverso dosaggio, a seconda dei casi, dell'equilibrio fra slanci di oggettiva esaltazione della 'forma d'uso' e del valore del materiale (tanto nel caso di impieghi di pregio, quanto nel caso di azzardate commistioni polimateriche o di avveniristici derivati industriali) e richiami a una idea di classicità metastorica, quale concettuale indole estetica anziché come indugio culturale,

si presentavano come espressione di una maturazione tutta italiana della modernità, ben assonante con le innovazioni strutturali della progettazione navale di Nicolò Costanzi.
La partecipazione del mobilificio palermitano di Vittorio Ducrot all'operazione *Victoria* è il primo atto di una nascente collaborazione con Gustavo Pulitzer Finali e inoltre segna il rientro degli Stabilimenti Ducrot nel novero delle imprese italiane più attive nella produzione di arredi 'moderni' (*fig.* 2). È questo un profilo che Vittorio Ducrot aveva assicurato alla sua impresa nel primo decennio del XX secolo, grazie a una colta e strategica linea imprenditoriale inizialmente fondata sull'intesa (all'epoca giudicata dalla stampa estera e nazionale come un fatto del tutto eccezionale) con Ernesto Basile e con il suo cenacolo di artisti protagonisti della fortunata stagione modernista palermitana. La collaborazione indiretta e occasionale con Andreotti, con Cernigoj e, soprattutto, con Pulitzer Finali va tuttavia ugualmente inserita nell'ambito di quella consuetudine al coinvolgimento di artisti, segnatamente alla definizione di qualità degli 'arredi particolari', che sul finire degli anni Venti è ormai ben consolidata, anzi quasi distintiva, di una politica culturale (del mobilificio palermitano) assurta agli onori della critica specializzata fin dal primo lustro del XX secolo[4]. Ma se nel periodo modernista queste collaborazioni avevano suggellato la vocazione al rinnovamento di Vittorio Ducrot, a partire dal 1919 ne avevano assecondato (a meno del contributo di Galileo Chini e di Alessandro Mazzucotelli) la riconversione tradizionalista per quel cospicuo settore degli arredi navali con il quale ormai veniva identificata culturalmente la linea produttiva del suo mobilificio[5].

2. La stagione iperbolica dell'arredo navale e le collaborazioni degli artisti con il mobilificio Ducrot

Vittorio Ducrot (Palermo 1867-Roma 1942; vd. Sessa, 1992) aveva fatto del suo mobilificio, impiantato dal patrigno Carlo Golia fin dagli anni Settanta del XIX secolo (attivo fino al 1901 con l'etichetta 'Carlo Golia & C. – Studio, Palermo'), una tra le prime imprese commerciali in Europa a perseguire una mediazione fra profitto e ricerca artistica (sia pure solo in determinati periodi della sua storia); la ditta palermitana riuscì ad imporsi anche sul mercato internazionale sia con la produzione di mobili e arredi completi di qualità sia con la realizzazione di arredi e decorazioni per gli interni di grandi alberghi, sedi istituzionali, transatlantici, prestigiose residenze ed esclusivi locali pubblici. Il definitivo salto di qualità nell'organizzazione produttiva si verifica nel biennio 1902-1903 anche in seguito all'assunzione da parte di Ernesto Basile del ruolo di direttore artistico della produzione.
Oltre a mettere a punto prototipi, poi derivati in serie economiche di alta qualità tecnico-formale, e a ideare arredi completi autonomamente, interpreti del principio della *Gesamtkunstwerk*, coordinando l'opera di scultori (Antonio Ugo, Gaetano Geraci), pittori (Ettore De Maria Bergler, Giuseppe Di Giovanni, Michele Corteggiani, Rocco Lentini, Giuseppe Enea e Salvatore Gregorietti) e qualificate imprese artigiane o industriali nel campo delle arti applicate (la Ceramica Florio, il maestro ferraio Salvatore Martorella, la fabbrica di lampadari e apparecchi di illuminazione Carraffa, tutti di Palermo o straniere come la viennese fabbrica di tappeti Haas), Ernesto Basile, in accordo con Vittorio Ducrot, mette in atto uno dei rari esperimenti riusciti, in ambito internazionale, di parziale 'riorganizzazione del visibile' atto a connotare, propagandisticamente, in maniera unitaria l'immagine colta di un'impresa produttiva, dai loghi ai magazzini di vendita, dai prodotti tipografici ai complementi di arredo, dagli allestimenti espositivi agli stabilimenti. Basile avrà parte attiva anche nella creazione di un vero e proprio Ufficio tecnico nel quale, tra gli altri, gli succederanno (a diverso titolo) Giuseppe Capitò (con ruolo dirigenziale) e, negli anni fra le due guerre mondiali, Giuseppe Spatrisano e Vittorio Corona (e, in genere, suoi allievi della Regia Scuola per Ingegneri o del Regio istituto di belle arti).
Fra il 1902 e il 1907, prima della trasformazione in società, l'impresa opera con la denominazione 'Ducrot, Successore di Carlo Golia & C. e di Solei Hebert & C., Palermo', essendone diventato proprietario unico Vittorio Ducrot. La successiva intitolazione 'Ducrot, Mobili e Arti Decorative, Società Anonima per Azioni' subentra a partire dal 1907, quando viene registrata alla Borsa di Milano, con capitale sociale di 1.500.000 lire e con sede e officine a Palermo in via Paolo Gili, nella contrada dell'Olivuzza (alla Zisa). Sono gli anni dell'irresistibile affermazione sul mercato; i mobili Ducrot diventano sinonimo di modernità e robustezza. Essi sono inoltre versatili in quanto facilmente trasportabili (grazie ad agili sistemi di componibilità per montanti, telai e fodrine che però non ne inficiano una certa ricercatezza, 'asciutta' ed elegante), adattabili ad ambienti di diverso 'rango' e disponibili anche in versioni economiche. Negli anni Venti gli operai sarebbero diventati 2.500 e il capitale sociale sarebbe arrivato a 10.000.000 di lire; era una realtà in controtendenza visto che già nel secondo decennio del

4. Sulla storia dell'impresa Ducrot si vedano: Pirrone, 1965; Pirrone, 1973; Alfano, 1974; Sessa, 1980; Mauro, Sessa, 1980; De Guttry, Maino, 1983, pp. 31, 33, 42, 45, 53-56, 94-105; Sessa, 1989.
5. Fra le pubblicazioni che hanno trattato la complessa vicenda della realizzazione di arredi navali del mobilificio Ducrot, oltre agli studi già citati, si vedano: Riccesi, 1985, p. 74 e *passim*; Pulitzer, 1990; Piccione, 2007, p. 13 e *passim*; Maggiore, 2017; Nobile, 2017.

Fig. 3 – Ettore De Maria Bergler (con Ufficio tecnico Ducrot), decorazione pittorica del soffitto del salone delle feste nel transatlantico *Giulio Cesare* (1920-21); arredi e apparati decorativi degli Stabilimenti Ducrot (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

Fig. 4 – Domenico Trentacoste, scultura allegorica nel grande vestibolo del transatlantico *Giulio Cesare* (1920-21), arredi e apparati decorativi degli Stabilimenti Ducrot (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

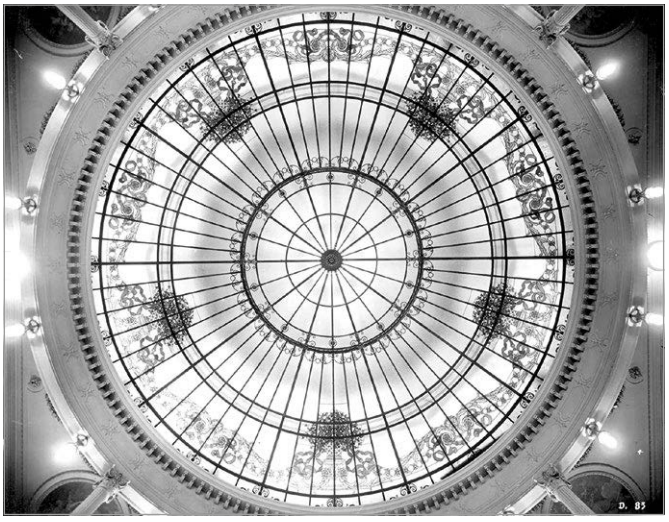

Fig. 5 – Salvatore Gregorietti e Alessandro Mazzucotelli, velario policromo della sala da pranzo di prima classe del transatlantico *Duilio* (1922-23); arredi e apparati decorativi degli Stabilimenti Ducrot (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

secolo aveva cominciato a dissolversi il 'sogno industriale' palermitano. L'attività dell'Ufficio tecnico Ducrot è ora rivolta principalmente agli incarichi per le 'città galleggianti' commissionate dalle grandi società armatoriali che ormai gravitano prevalentemente nell'ambito del Compartimento marittimo di Genova, come la Società italiana di servizi marittimi, il Lloyd italiano e soprattutto la Navigazione Generale Italiana (N.G.I.) non più sotto il controllo dei capitalisti palermitani. L'orientamento è quello del lusso e dell'aderenza ad un modello tradizionalista di 'artisticità italiana' che non lascia spazio nemmeno al più compromissorio 'rinnovamento'. D'altronde Vittorio Ducrot era riuscito brillantemente a sottrarre i suoi stabilimenti al crollo della produttività industriale siciliana durante gli anni della Prima guerra mondiale; la sua era stata una delle poche imprese palermitane a non essere esclusa dalle commesse belliche[6]. Allo stesso modo a partire dal 1919, anno della realizzazione degli arredi per il piroscafo *Principessa Mafalda* (1908; 1919), costruito nel Cantiere di Riva Trigoso (di Erasmo Piaggio) per il Lloyd Italiano, il complesso degli stabilimenti Ducrot nel quartiere dell'Olivuzza è soggetto a una radicale riorganizzazione; viene contratta l'estensione dei reparti per la produzione di mercato (che tuttavia resta una delle più consistenti del Mediterraneo) e, oltre a potenziare la sezione modelli, si ampliano i padiglioni di assemblaggio, si incrementano i settori delle lavorazioni dei metalli, del vetro, delle stoffe e carte da parati e, infine, vengono impiantate ampie officine per le decorazioni pittoriche e a stucco (necessarie per le subentrate esigenze da

6. Durante il primo conflitto mondiale gli impianti vengono adattati alla costruzione di biplani idrovolanti caccia-bombardieri per i governi italiano, francese e inglese; viene realizzato, pertanto, un distaccamento delle officine sull'arenile della città balneare di Mondello. Si veda Vadalà, 2005.

Fig. 6 – Angelo Zanelli, allegoria scultorea della dea Roma nel salone centrale con scalone d'onore del transatlantico *Augustus* (1926-27); arredi e apparati decorativi degli Stabilimenti Ducrot (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

scenografie teatrali o cinematografiche del nuovo modello di ambiente di rappresentanza).

Nel terzo decennio del XX secolo a condividere con i disegnatori della sezione arredi navali Ducrot l'effimero successo di una maniera italiana di allestimenti 'fantastici' per saloni, cabine, gallerie e scaloni di piroscafi e turbonavi, oltre a Ettore De Maria Bergler e ad Alessandro Mazzucotelli, troviamo Galileo Chini (Firenze, 1873-1956), Salvatore Gregorietti (Palermo, 1870-1952), Domenico Trentacoste (Palermo, 1856-Firenze, 1933), Antonio Ugo (Palermo, 1870-1950), Angelo Zanelli (San Felice del Benaco 1879-Roma 1942). Le loro creazioni artistiche, ormai ricondotte a più consuete formule convenzionali per quanto riguarda gli ex 'compagni d'arte' di Basile (De Maria Bergler, Gregorietti e Ugo) come pure per Trentacoste e Zanelli, sono meri inserti 'nobilitanti' gli allestimenti dell'Ufficio tecnico Ducrot. In esso dal 1923 lavora un ancor giovane Giuseppe Spatrisano (Palermo 1899-1985) che, pur adattandosi per necessità a una maniera passatista, introdurrà fra i colleghi, fedeli alle rappresentazioni acquarellate, le tecniche grafiche apprese a Roma frequentando il corso di scenografia della Scuola superiore di architettura negli anni in cui vi collaborava, prima come coadiutore di Quirino Angeletti poi come assistente di Vittorio Grassi, Mario Marchi che, più tardi, entra in contatto con il mobilificio Ducrot per il transatlantico *Rex*. Diverso discorso va fatto per i preziosi contributi di Chini e Mazzucotelli, anche se a onor del vero le loro realizzazioni, infine, riescono appena a suggerire l'appartenenza cronologica di questi arredi al periodo Déco.

Nel 1920 per la turbonave *Esperia* (costruita nel Cantiere di Riva Trigoso per Erasmo Piaggio e destinata dal primo

Fig. 7 – Galileo Chini, allegoria nell'edicola dello scalone d'onore nel vestibolo di prima classe del transatlantico *Augustus* (1926-27); arredi e apparati decorativi degli Stabilimenti Ducrot (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

Fig. 8 – Galileo Chini, figurazioni pittoriche nell'intradosso della volta a botte nel cassettonato del salone da pranzo di prima classe del transatlantico *Augustus* (1926-27), arredi e apparati decorativi degli Stabilimenti Ducrot (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

Fig. 9 – Galileo Chini, figurazioni pittoriche nell'intradosso della cupola del soffitto del salone delle feste di prima classe del transatlantico *Augustus* (1926-27); arredi e apparati decorativi degli Stabilimenti Ducrot (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

Fig. 10 – Galileo Chini, figurazione pittorica nel *plafond* circolare del salone da pranzo di prima classe della turbonave *Ausonia* (1926-28); arredi e apparati decorativi degli Stabilimenti Ducrot (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

Fig. 11 – Giuseppe Spatrisano e Salvatore Gregorietti, grande vestibolo della turbonave *Ausonia* (1926-28); arredi e apparati decorativi degli Stabilimenti Ducrot (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

proprietario, la Società Italiana Servizi Marittimi, alla rotta Genova-Alessandria d'Egitto) collaborano De Maria Bergler, Gregorietti, Mazzucotelli e Trentacoste. La stessa compagine, a meno della vetreria artistica Beltrami G. & Co. di Milano, interviene nel 1921 per il corredo artistico degli ambienti di rappresentanza del transatlantico *Giulio Cesare* (ultimato solo a guerra finita nel Cantiere New Castle upon Tyne e originariamente destinato dalla N.G.I. alla rotta Genova-Buenos Aires) (*fig.* 3); in questa occasione si verifica la prima collaborazione con la Richard Ginori di Doccia (*fig. 4*). Per il transatlantico *Duilio* (ultimato nel 1923 dal Cantiere navale Ansaldo di Genova Sestri Ponente e impiegato dalla N.G.I. prima sulla rotta Genova-New York e poi su quella Genova-Buenos Aires) troviamo gli stessi artisti e la Richard Ginori (*fig.* 5).

È nel 1926 con il transatlantico *Roma* (costruito un anno prima dal Cantiere navale Ansaldo di Genova Sestri Ponente e destinato dalla N.G.I. alla rotta Genova-Napoli-New York) che si verifica un primo cambio di indirizzo: nel grande salone centrale, che segna l'abbandono della vasta gamma di ridondanti piacevolezze neo settecentesche e l'affermarsi di un contegnoso classicismo, vista l'intitolazione della nave (che con le sue 32.582 tonnellate, 215 m di lunghezza e 25 di larghezza e i 1.740 posti si candidava ad apripista di un'*escalation*, anche propagandistica, di successivi primati navali italiani) viene collocata una replica, ad opera dello stesso Zanelli, della monumentale statua della *Dea Roma* del Vittoriano (*fig.* 6). L'Ufficio tecnico Ducrot divide ora il campo con il prestigioso Studio Monti di Milano (insieme erano stati impegnati per la galleria dei passi perduti a Montecitorio). Fra gli artisti rimane ancora De Maria Bergler, ma il vero protagonista diventa Galileo Chini, anche se le sue pitture allegoriche per l'intradosso della cupola della sala da pranzo di prima classe accusano qualche compromissione stilistica. Non sarà così l'anno successivo con le sue opere per il transatlantico *Augustus* (realizzato per la N.G.I. dal Cantiere navale Ansaldo di Genova Sestri Ponente e destinato alla rotta Genova-Buenos Aires e poi Genova-Napoli-New York), nel quale troviamo ancora un intervento di De Maria Bergler (per il cassettonato del salone da pranzo di prima classe). Chini, che introduce anche la fabbrica di ceramica Chini & Co. Mugello di San Lorenzo, si impone per la rilevanza dei suoi interventi

Fig. 12 – Ufficio tecnico Ducrot (forse con di A. Mazzucotelli), progetto della galleria delle mostre del transatlantico *Rex* (1930-1932); veduta prospettica d'insieme con la sala scrittura e la sala lettura (Archivio Ducrot, Collezioni scientifiche del Dipartimento di architettura, Università di Palermo).

nell'edicola dello scalone d'onore (*fig.* 7), nel vestibolo di prima classe (*fig.* 8) e, soprattutto, nel salone delle feste, per il cui intradosso della cupola si rifà agli apparati figurativi ultimati quattro anni prima per gli interni delle Terme Berzieri di Salsomaggiore (*fig.* 9). Sempre di Chini, ma con più accentuati caratteri déco e seducenti esotismi fiabeschi, è l'allegoria nel *plafond* circolare del salone da pranzo di prima classe della turbonave *Ausonia* (varata nel 1928 dal Cantiere navale Ansaldo) commissionata dalla SITMAR per il collegamento Genova-Alessandria d'Egitto (*fig.* 10). Forse la stessa destinazione di questa turbonave, per la quale opera anche la Richard Ginori, induce i 'creativi' che lavorano con il mobilificio Ducrot ad indulgere in subliminali suggestioni orientaliste oppure in cinematografiche scenografie storiciste; in quest'ultimo caso le dilatazioni spaziali per il salone d'onore e l'affollato sincretismo del grande vestibolo, orchestrati da Spatrisano e da Gregorietti, sono espressioni di un confuso gusto déco per il *revival*, più che replica del consapevole movimento identitario siciliano di fine XIX secolo (*fig.* 11).

Proprio mentre gli esponenti della più avanzata cultura architettonica e gli intellettuali accreditano come valenze estetiche le componenti dinamicomeccaniche, queste ambientazioni camuffano gli interni navali con una generosa profusione di repertori 'in stile' e con decontestualizzati e pesanti materiali pregiati. Con questa linea l'Ufficio tecnico Ducrot consegue un decennale predominio nel settore della progettazione degli arredi navali, solo in parte condiviso con gli studi Coppedè di Firenze e Monti di Milano. Va anche detto, però, che le navialbergo, ancor più dei *grand hôtels* o degli stabilimenti termali degli 'anni ruggenti', sfuggono per certi versi ai parametri di attività del giudizio di orientamento determinista. Essi si presentano come luoghi del 'non essere' o di 'finzioni' nei quali riproporre, esasperati, i rituali mondani della *société du plaisir*. In effetti l'Ufficio tecnico Ducrot interpreta le convenzionali aspirazioni autorappresentative di una classe in rapida ascesa (con alquanti 'pescecani' di regime) e si assicura il consenso della critica ufficiale. I frequentatori della seconda classe, che usufruiscono di un lusso più contenuto (ma ugualmente passatista), si illudono per una volta di partecipare al 'gran ballo'; di contro i passeggeri delle classi economiche, stipati in ambienti rigorosamente spartani, ripropongono il triste fenomeno del flusso migratorio di inizio secolo. Ma le nuove generazioni di emigranti viaggiano in condizioni relativamente meno insane dei loro predecessori, anche se ancora ignari dei sintomi dell'incombente 'grande crisi'; la sua 'onda lunga', propagatasi solo dal 24 ottobre del 1929, avrebbe investito tardivamente la marina mercantile italiana, mentre erano in via di allestimento le ultime due navi simbolo del primo decennio 'eclettico' del regime, i transatlantici *Rex* e *Conte di Savoia*, destinati alla rotta Genova-New York. Con il transatlantico *Rex* (1930-1932), che con il suo viaggio del 1933 si aggiudica il prestigioso Nastro Azzurro, l'Italia si affermava definitivamente come principale protagonista della navigazione atlantica di prestigio. Con le sue 51.062 tonnellate di stazza lorda, i 268,2 m di lunghezza e i 29,5 m di larghezza (e la capacità di ospitare 2.032 viaggiatori e ben 870 unità di equipaggio) e con i

suoi effettivi 140.000 cavalli vapore (120.000 dichiarati), i cantieri navali Ansaldo di Sestri Ponente nel realizzare per la N.G.I. il *Rex* (su progetto di Achille Piazzai), avevano dato vita ad uno dei miti dell'ingegneria navale del XX secolo. Per commentarne adeguatamente la portata, oltre all'Ufficio tecnico Ducrot e a Enrico Monti (Milano 1873-1949), vengono invitati a definirne gli interni Mario Marchi (Roma 1900-1996), Maryla Lednicka (Mosca 1873-New York 1947) e Sigismondo Meyer De Scanensee (San Benedetto del Tronto 1884-Roma 1952). Fra le tante imprese nel campo delle arti decorative, oltre alla Richard Ginori, collabora anche la ditta *S. & B. Gregorietti-Vetrate artistiche dipinte a fuoco* di Palermo e l'immancabile Mazzucotelli. Nonostante il formidabile impegno il transatlantico-mito avrebbe mostrato nei suoi lussuosi interni (invero particolarmente apprezzati dalla facoltosa utenza americana) una complessiva aura sincretica, con ambienti di collegamento o sussidiari (ma sempre collettivi) dalla robusta *facies* déco che si alternano con saloni rappresentativi di impronta neo-eclettica, ma il cui assetto maestoso è accentuato da una semplificazione stilistica che si voleva virtuosa (*fig.* 12).

Fig. 13 – Libero Andreotti, statua in bronzo di *Sirena con anfora* (con dispositivo luminoso verso l'alto) nella sala da pranzo di prima classe della motonave *Victoria* (Stuard con Cantieri San Marco e Stabilimenti Ducrot), vetrate policrome di P. Chiesa, figurazioni parietali di A. Cernigoj, rivestimenti parietali in ceramica della Richard Ginori (da Ponti, 1931).

3. La motonave *Victoria*: un laboratorio di modernità comunicativa e innovazione tecnica

Con il *Rex* si chiude anche quel primato genovese nel settore delle navi passeggeri che sarebbe stato riconquistato solo durante il 'miracolo economico'; sia l'ultimo grande transatlantico del ventennio, il *Conte di Savoia* (1931-1932), sia la prima nave di nuova concezione, la motonave *Victoria* (1930-1931), rientrano infatti nella sfera di influenza triestina. Nel primo caso, nonostante la committenza fosse a prevalente capitale genovese (il Lloyd Sabaudo), la costruzione è firmata C.R.D.A. (Cantieri Riuniti dell'Adriatico) di Trieste, e per gli interni (arredi, definizioni decorative e dotazioni artistiche) si registra un apprezzabile cambio di tendenza; infatti, oltre al nucleo di artisti che intervengono per gli arredi della motonave Victoria (Augusto Cernigoj, Pietro Chiesa, Elena Fondra e Maryla Lednicka), vengono chiamati Massimo Campigli (Berlino 1895-Saint Tropez 1971), Antonio Maraini (Roma 1886-Firenze 1963), Giulio Rosso (Firenze 1897-Guaruja 1976) e Gino Severini (Cortona 1883-Parigi 1966). Ruolo fondamentale nel conseguimento di una modernità comunicativa, ma ancora innegabilmente edonista, è quello di Gustavo Pulitzer Finali alla cui opera si affiancano i contributi innovativi di Elena Fondra e Maria Hannich e quelli della Richard Ginori e della S.A. Venini di Murano, mentre tanto l'Ufficio tecnico Ducrot quanto lo Studio Coppedè cercano di adeguarsi al nuovo 'modo', ma senza apprezzabili segnali di emancipazione dai propri trascorsi. Analogamente la coeva costruzione della motonave *Victoria*, destinata alla rotta Trieste-Alessandria d'Egitto, è affidata a un cantiere del capoluogo giuliano (il Cantiere San Marco); ma questa volta la società armatrice è il Lloyd Triestino, per il quale l'ingegnere Nicolò Costanzi progetta una nave di nuova concezione che pur risultando di sole 13.000 tonnellate di stazza lorda (con 164 m di lunghezza e 21,3 di larghezza), grazie a una maggiore ottimizzazione degli spazi poteva imbarcare 780 passeggeri e un equipaggio di 254 unità. I criteri di funzionalità, sia nel campo della meccanica sia in quello dell'ergonomia, si riverberano nelle scelte architettoniche e artistiche per gli interni. La linea triestina si dimostra vincente: questa volta Pulitzer Finali governa interamente l'ordinamento degli interni. Con lui collaborano: fra gli artisti, oltre a Libero Andreotti (*fig.* 13), Augusto Cernigoj, Pietro Chiesa, Elena Fondra, Marcello Mascherini, Maryla Lednicka; fra le imprese troviamo la Società Ceramica Richard Ginori di Milano, la ditta E. Frette & C. di Monza, la Società del Linoleum di Milano, la Società Italiana Pirelli

Fig. 14 – Gustavo Pulitzer Finali, sala da pranzo di prima classe della motonave *Victoria* (Stuard con Cantieri San Marco e Stabilimenti Ducrot), vetrate policrome di P. Chiesa, coppia di statue in bronzo di *Sirena con anfora* (con dispositivo luminoso verso l'alto) di L. Andreotti, figurazioni parietali di A. Cernigoj, rivestimenti parietali in ceramica della Richard Ginori (da Ponti, 1931).

Fig. 15 – Gustavo Pulitzer Finali, Ristorante nel Padiglione del Regno d'Italia alla New York World's Fair, 1939 (M. Busiri Vici), coppia di repliche in gesso della *Sirena con anfora* realizzata da L. Andreotti per la sala da pranzo di prima classe della motonave *Victoria* (da *L'Italia alla Esposizione universale di New York,* 1939).

di Milano, la ditta Wurzner Teppiche di Wurzen. Per gli aspetti esecutivi degli arredi lignei collaborano il laboratorio STUARD (diretto da Pulitzer Finali), la ditta Portois & Fix di Vienna, i cantieri San Marco di Trieste e l'Ufficio tecnico Ducrot (sezione arredi navali) degli Stabilimenti Ducrot di Palermo (nei quali sarebbe stata realizzata gran parte degli arredi). L'indubbia ventata di novità nel 'materiale' dei trasporti marittimi (sia per l'ingegneria navale sia per l'architettura degli interni) apportata dall'ambiente triestino ha forse nella strategia del consenso del regime (molto attento al quadrante nazionale nord-orientale e all'area dalmata) il suo logico innesco. Non è da escludere che fra i promotori di questa svolta e del legame che ne deriva con l'industria Ducrot debba essere annoverato anche l'influente Guido Jung, nato a Palermo 1876 da una famiglia di imprenditori ebrei di provenienza triestina e all'epoca esponente di spicco dei vertici 'economisti' del regime (nell'anno del completamento della motonave Victoria avrebbe assunto la presidenza della Società Finanziaria Industriale Italiana per poi divenire nel 1933 il Ministro delle Finanze che sostiene la nascita dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale). Con la partecipazione all'esecuzione (e solo in parte all'ideazione) degli interni della motonave *Victoria* il mobilificio Ducrot contribuisce, sia pure su un piano esclusivamente tecnico, al superamento delle precedenti concezioni dell'arredo navale italiano, scavalcando pure gli

ambigui esperimenti moderni tentati in questo settore da Melchiorre Bega nella nave *Aurora* e da Anselmo Bucci nel piroscafo *California*. Gustavo Pulitzer Finali, progettandone gli ambienti, fissa alcuni parametri che nello specifico settore saranno ripetuti fin negli anni Sessanta. La motonave *Victoria* rappresenta una tappa significativa nella storia dell'arredo razionale italiano: essa è il risultato più tangibile dell'infiltrazione, ormai a tutti i livelli, delle nuove istanze delle arti decorative propagandate dalle mostre di Monza (*fig.* 14). La formidabile compagine di artisti che vi interviene fa da apripista per una definitiva revisione del rapporto arte-architettura, almeno per gli interni; ancora nel 1939 una coppia di repliche in gesso della statua della *Sirena con anfora* realizzata da Andreotti (deceduto da sei anni) per la sala da pranzo di prima classe della motonave *Victoria* campeggia con seducente ieraticità plastica nell'elegante ambiente del ristorante allestito, sempre da Pulitzer Finali, nel padiglione del Regno d'Italia progettato da Michele Busiri Vici per la New York World's Fair (*fig.* 15). Gli allestimenti degli interni della motonave *Victoria*, dunque, possono ben essere considerati una delle prime espressioni di quella particolare stagione del cosiddetto 'modo italiano' che, mai dimentico del fattore 'umanizzante' quale irrinunciabile impalcato dell'impronta 'relazionale' dei prodotti (da allora sempre ricercata in Italia per le realizzazioni d'intelletto nel campo delle arti applicate, prima, e del *design*, dopo), ad onta di strumentali processi di omissione culturale (talvolta nel segno della *damnatio memoriae* di turno) mirati spesso alla rimozione degli eccessi perseguiti dai sempre incombenti tradizionalisti, si avviava ad un problematico ed articolato processo di ricerca endogena di una nuova idea di identità.

Riferimenti bibliografici

Alfano A. (1974). La produzione della ditta Ducrot alle esposizioni internazionali. In: *Il Liberty a Palermo*. Palermo, pp. 61-63.

Belli Barsali I. (1961). Andreotti, Libero. *Dizionario Biografico degli Italiani*. Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, III, *ad vocem*.

De Guttry I., Maino M.P. (1983). *Il mobile liberty italiano*. Roma-Bari: Laterza.

Godoli E. (1983). *Il Futurismo*. Roma-Bari: Laterza, pp. 84-89.

L'Italia alla Esposizione universale di New York (1939). Roma: Commissariato generale per l'Italia.

Lucchesi S., Pizzorusso S., a cura di (2000), *La cultura europea di Libero Andreotti*, Cinisello Balsamo: Silvana.

Maggiore V. (2017). Mitologia del Lusso e istanze funzionali: variabili delle "stile Ducrot" per gli interni delle "Città Galleggianti" del Regno d'Italia negli anni Venti. *AAA Italia – Associazione nazionale Archivi Architettura Contemporanea – Bollettino* XV, 16, pp. 28-30.

Mauro E., Sessa E. (1980). I mobili e gli arredi di Ernesto Basile. In: De Bonis A., Grilli G.V., Lo Nardo S., a cura di, *Ernesto Basile architetto*. Venezia: La Biennale, pp. 26-28.

Nobile D. (2017). La nuova "linea Ducrot" per l'allestimento degli ambienti per le navi passeggeri della rinata marina mercantile dell'Italia repubblicana. *AAA Italia – Associazione nazionale Archivi Architettura Contemporanea – Bollettino* XV, 16, pp. 31-32.

Peintures murales de Prampolini a l'Exposition Internationale Coloniale Paris 1931 (1931). Paris: A. Micouin.

Piccione P. (2007). *Gio Ponti – Le Navi – Il progetto degli Interni navali 1848-1953*. Milano: Idea Books.

Pirrone G. (1965). Ernesto Basile "designer". *Comunità* XIX, 128, marzo-aprile, pp. 46-68.

Pirrone G. (1973). Ditta Golia & C., poi Ducrot. In: *Mostra del Liberty italiano*, catalogo della mostra del Palazzo della Permanente (Milano dicembre 1972-febbraio 1973). Milano: Comune di Milano, pp. 229-231.

Ponti G. (1931). L'arredamento navale, oggi e domani. *Domus. L'Arte nella Casa – Numero speciale di terra e di mare* 46, ottobre, pp. 22-24.

Pulitzer N.F, a cura di (1990). Transatlantici. *Rassegna* XII, 44.

Riccesi D. (1985). *Gustavo Pulitzer Finali – il disegno della nave – Allestimenti interni 1925-1967*. Venezia: Marsilio.

Schwarz F.A. (1932). Aspetti della moderna architettura navale «Bremen – "Atlantique" – Victoria». *Rassegna di architettura* X, n. 4, 15 aprile, pp. 160-169.

Sessa E. (1980). *Mobili e arredi di Ernesto Basile nella produzione Ducrot*. Palermo: Novecento.

Sessa E. (1989). *Ducrot – Mobili e Arti Decorative*. Palermo: Novecento.

Sessa E. (1992). Ducrot, Vittorio. *Dizionario Biografico degli Italiani*. Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, XLI, *ad vocem*.

Sessa E. (2015). L'architettura dei padiglioni dell'alimentazione e della ristorazione nelle esposizioni dell'oltremare del secondo imperialismo. In: Aldini S., Benocci C., Ricci S., Sessa E., a cura di, *Il segno delle Esposizioni Nazionali e Internazionali nella memoria storica delle città – Padiglioni alimentari e segni urbani permanenti*. Roma: Kappa, pp. 431-434.

Vadalà F. (2005). *Pionieri e macchine volanti – Storia dell'Aeronautica in Sicilia*. Palermo: Novecento, pp. 75-83.