

L'ARCHITETTURA DALL'ERA DEL CAVALLO AL FUTURISMO

Raffaele Giovanelli

Parliamo di futilità

Parlare di futilità sembra sia necessario proprio quando ci si trova sull'orlo di una catastrofe, che di solito è annunciata. Anche se i mass media si sforzano di mascherare la realtà, oggi viviamo nell'attesa che le contraddizioni del sistema industriale capitalista globalizzato, arrivino a dispiegare i loro effetti. Assistiamo alla perdita dei cosiddetti valori, alla rincorsa verso un benessere puramente materiale, riservato esclusivamente ad una casta internazionale. L'operazione si compie attraverso meccanismi speculativi che si traducono nella fabbrica di denaro in una dimensione che supera di alcune volte il reddito annuo di tutti i popoli della Terra. L'attuale precarietà degli equilibri economici e politici è lo specchio di una generale malattia morale che coinvolge tutta l'umanità. Arrivano nel frattempo molti indizi che i più si ostinano a non vedere. Tra questi indizi il più appariscente ed il meno riconosciuto come tale è l'architettura "moderna".

In questo frangente parlare del ruolo dell'automobile nell'architettura è certamente un argomento futile, ben tollerato in momenti di attesa, quando parlare direttamente degli argomenti importanti diventa noioso e insopportabile.

Andando a curiosare nel passato ci accorgiamo con stupore che le cose, le forme, le immagini, già ai tempi in cui furono create raccontavano proprio ciò che poco dopo sarebbe accaduto. Ma i più avevano ostinatamente chiuso gli occhi.

Nella storia l'umanità si è comportata spesso come gli abitanti di Pompei, che non vollero credere alla tragedia imminente, preannunciata da numerosi segni premonitori.

Se immaginiamo di guardare le cose, le costruzioni, l'architettura e le immagini di oggi come se appartenessero ad un'epoca passata e cercassimo di capirne il messaggio, scopriremmo ciò che attualmente è il nostro futuro. Ed è proprio nelle futilità quotidiane che questo futuro si nasconde. Tra le futilità c'è anche cercare di scoprire che cosa si cela dietro certe banalità quotidiane, come ad esempio l'automobile.

Nessuno parla oggi seriamente degli effetti sociali dell'automobile e dei vari mezzi meccanici di locomozione a nostra disposizione. E nessuno ne parla per scherzo, perché l'automobile è una cosa troppo importante per essere messa in discussione. E' una conquista irrinunciabile come una volta era il cavallo.

Qualche sporadica notizia sul cavallo nella storia

Quando, nel 1519, gli Spagnoli, capitanati da Ferdinando Cortes, s'inoltrarono fra le gole e i deserti del Messico, all'inizio vennero fatti oggetto di

deferenza da parte degli indigeni: gli Aztechi credevano di riconoscere nei pallidi guerrieri venuti dal Levante i compagni di Queztlacoatl, il dio fondatore della stirpe, signore del tuono e della folgore, dal torso d'uomo e dal corpo belluino. Non avevano mai visto un cavallo, i sudditi di Montezuma, e credevano che gli Spagnoli fossero tutt'uno coi loro animali, come centauri. Per l'uomo a cavallo dovrebbero applicarsi più o meno le stesse osservazioni (1) fatte per l'uomo in automobile e per l'uomo in motocicletta.

Infatti un uomo a cavallo al galoppo ha circa le stesse esaltazioni date dalla velocità e le stesse limitazioni a vedere l'architettura di un uomo in automobile. E dalle limitazioni a vedere derivano le limitazioni a costruire un'architettura complessa, inutile perché non può essere vista.

Si vuole quindi tornare sull'argomento già trattato nel precedente lavoro (1) dove si è parlato dell'influenza dell'andare in automobile sullo sviluppo dell'architettura.

Tuttavia non sembrerebbe che la lunghissima era del cavallo abbia influito sull'architettura. Oppure in realtà ci fu una qualche influenza?

Ad un esame più approfondito si scopre che invece le influenze ci furono e molto simili a quelle dell'automobile. Tutto dipendeva da quale percentuale della popolazione andava a cavallo in città, tra i monumenti.

Il fatto è che le popolazioni che fondavano la loro esistenza sull'uso del cavallo non hanno neppure costruito edifici in pietra e di solito si sono impegnati a distruggerli quando li incontravano. Le loro tracce e le loro testimonianze sono nel vuoto che hanno lasciato.

Architettura del mondo classico

L'architettura greca e romana fu realizzata per essere osservata da gente che camminava conversando, vestita con la toga. Si vedano i bassorilievi dell'Ara Pacis, dove sono rappresentati i romani durante una cerimonia pubblica, quindi come erano vestiti e come si muovevano gli spettatori dell'architettura romana. Alla periferia dell'impero, a nord sui confini contro i barbari, l'architettura era ben diversa. A sud, nel nordafrica, dove non esistevano minacce militari, l'architettura fiorì con edifici splendidi. A Roma il Colosseo è monumentale ed era ricco di statue, ma l'ippodromo per le corse dei cavalli e delle bighe, il Circo Massimo (2), dove si ammirava la velocità, se confrontato con altri edifici monumentali, era piuttosto spoglio. Considerazioni del tutto analoghe si possono fare riguardo alla civiltà greca ed alle sue città. Nessun ornamento dove si andava per gustare la velocità, anzi degli ippodromi ci è giunto molto poco.

Che l'architettura sia creata per un certo tipo di pubblico è un fatto così ovvio che non gli si è mai prestata molta attenzione.

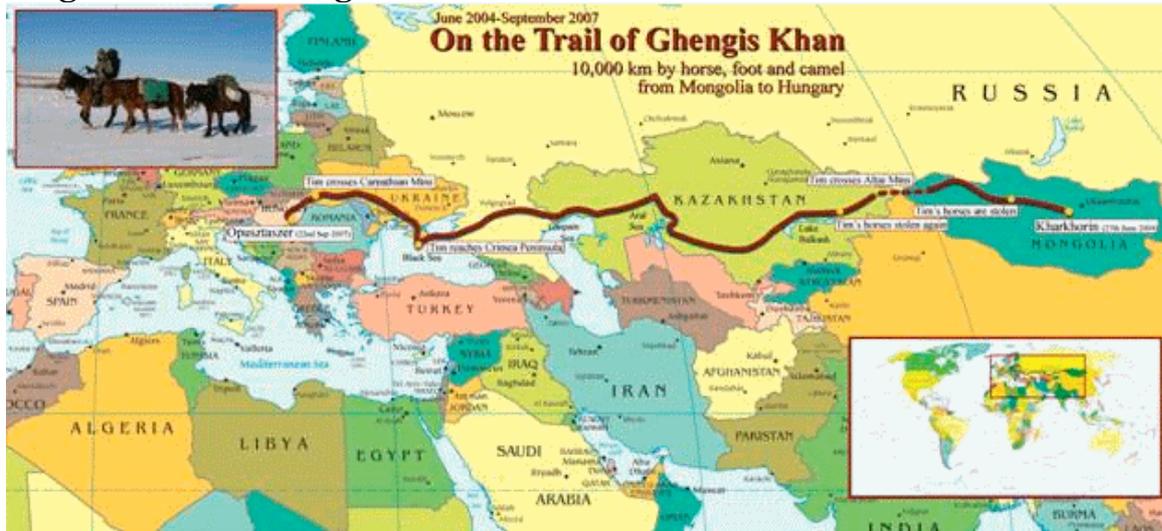
Nei fregi del Partenone vengono rappresentati giovani che giocano con puledri. Il cavallo non aveva un ruolo importante nella società ateniese ed in quella greca in genere.



Nell'epoca classica in battaglia la cavalleria aveva un ruolo secondario. I cavalieri cavalcavano senza sella (a pelo) e quindi era impossibile combattere a cavallo se non per azioni di disturbo. Un ruolo maggiore lo ebbero i carri da guerra, che tuttavia erano pochi ed affidati a guerrieri con capacità eccezionali e non costituivano certo un punto d'osservazione della città e dei suoi monumenti.

Le società in cui la gente stava più a cavallo che a piedi non hanno mai creato molto in fatto di architettura. Si pensi ai villaggi del Far West e all'architettura del nord America sino alle prime città dell'interno.

L'architettura ebbe inizio con l'imitazione del Palladio. Furono le opere di Wright, che ruppero la tradizione di imitare il neoclassico europeo. Al contrario, negli stessi anni in cui si sviluppò al nord l'influenza degli anglosassoni, nel centro e sud America gli spagnoli, che non eccedevano nell'impiego del cavallo e che non avevano fretta, hanno fatto architettura. Ci furono intere popolazioni che fecero del cavallo un'appendice del corpo umano. Le orde di Gengis Khan (circa 1160 – 1227) non fecero molto di più dei cowboy, anzi non fecero nulla, oltre che distruggere molte città cinesi e dell'Asia centrale, sino alle regioni europee dove arrivarono guidate da due luogotenenti di Gengis Khan.



Il lungo cammino dell'armata di Gengis Khan verso Occidente.

Circa 700 anni prima, anche gli unni, guidati da Attila, non costruirono nulla. La loro vita si svolgeva a cavallo sin dalla tenera età (3).

Grazie alla staffa, introdotta dagli unni, i primi cavalieri pesantemente armati saranno i cavalieri catrafatti bizantini, che formeranno una specie di cavalleria corazzata.

In ogni caso l'uomo a cavallo nella civiltà greca, romana e bizantina non fu mai un osservatore privilegiato dei monumenti delle città. La condizione perché si faccia architettura è che ci sia chi la guarda e la vede. Non c'è solo la velocità per non dedicare tempo ai propri monumenti. Gli spartani dedicavano tutto il loro tempo ad esercitarsi per la guerra. Il risultato fu che di Sparta non sono rimaste neppure le rovine.

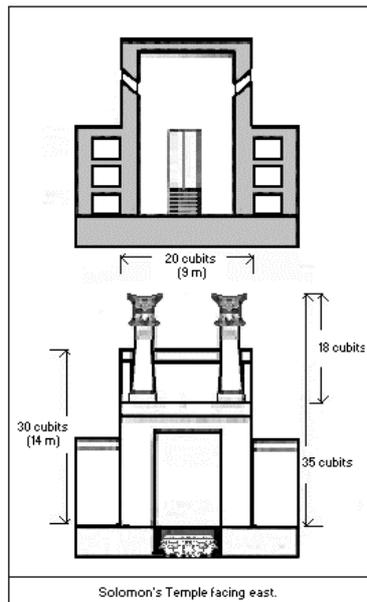
I più celebri monumenti del passato erano realizzati per essere visti dai cittadini e secondo particolari punti di vista. Cesare Brandi ha illustrato magistralmente la scenografia dell'ingresso all'Acropoli di Atene. Non esisteva una scalinata centrale per un accesso diretto all'ingresso attraverso i propilei, ma tre rampe che salendo mostravano progressivamente la prospettiva del colonnato, volutamente distorto.

Si pensi all'atmosfera di un chiostro monastico, immaginiamo ora di entrare nel chiostro con un'automobile, oppure in corsa su un cavallo o peggio con un SUV. Sarebbe una mostruosità, una profanazione anche per chi non ha fede religiosa. Un'architettura, fatta per ispirare raccoglimento e per essere vista camminandoci a piedi lentamente, non può essere vista guidando un'automobile. Non occorre essere nemici dell'automobile o del cavallo ed inoltre bighotti per arrivare a pensare che si tratterebbe di una profanazione inutile e stupida.

I popoli nomadi come gli arabi del deserto, come i vichinghi, come le orde di mongoli non hanno mai fatto architettura.

Gli ebrei con il loro spirito nomade si sono limitati a costruire e ricostruire il Tempio di Gerusalemme con l'aiuto di altri popoli. Le Sinagoghe, se vogliamo guardare qualche esempio più vicino nel tempo, anche se spesso progettate da grandi architetti, non si può dire che brillino per una grande architettura. Presso i nomadi l'amore per le immagini si limitava alle decorazioni degli oggetti d'uso quotidiano, come le armi, i monili, le vesti di cerimonia, i tappeti. Gli ebrei si tramandano la mentalità dei popoli nomadi attraverso l'Antico Testamento.

Non è certamente una questione di razza, è un fatto di tradizioni. Per gli ebrei tutto il mondo è il loro paese e nessuna parte del mondo accettano per viverci come loro unica patria. Il tentativo sionista è in contrasto con la tradizione ebraica. In Palestina, con l'analisi del DNA ricavato dai resti tratti dalle tombe di duemila anni fa, si è scoperto che, sotto il profilo genetico, gli eredi delle antiche popolazioni ebraiche sono gli attuali palestinesi. Le popolazioni della Palestina, diventate islamiche, hanno perso la tradizione del nomadismo e si sono attaccate alla loro terra ed hanno fatto architettura (Moschea al-Aqsa e la Cupola della Roccia), cosa che non fanno e non possono fare gli attuali occupanti, che si dichiarano e si considerano ebrei grazie al culto dell'Antico Testamento e della Torah, ma che hanno soprattutto il culto del denaro, del successo e della velocità. Gli ebrei come architettura costruirono le mura di Gerusalemme ed il tempio. Il primo tempio, quello fatto costruire da Salomone venne realizzato con l'aiuto di Hiram, leggendario re di Tiro, e dei suoi architetti.



Ricostruzioni ipotetiche del Tempio di Salomone.

Il secondo 1), costruito dopo il ritorno dalla schiavitù babilonese, venne realizzato da architetti inviati dall'imperatore Ciro. Infatti pare fosse molto simile ad un tempio babilonese.

L'architettura viene creata dai popoli sedentari, ancorati al loro territorio. Anche i popoli navigatori hanno fatto poca architettura, si pensi ai portoghesi, ai liguri i quali hanno escogitato il trucco di creare un'architettura dipinta, che permettesse di sognare con poca spesa. I veneziani hanno sempre considerato il mare un'estensione della terraferma, non furono navigatori per natura ma per necessità. Si radicarono fortemente ai territori conquistati dove fecero architettura. Gli inglesi in fatto di architettura in passato si sono limitati ad imitare con una certa originalità il gotico importato dalla Francia. Hanno avuto migliori risultati con l'architettura militare con i loro celebri castelli, dove il legame con il territorio è nella natura stessa delle opere di difesa.

1) All'epoca di Gesù il tempio era stato completamente rifatto da Erode il Grande, che aveva iniziato i lavori di restauro e ampliamento nel 20-19 a.C., rispettando il disegno tradizionale salomonico. Sebbene quello di Erode fosse in realtà il terzo edificio, esso è considerato tradizionalmente come facente parte dell'epoca del secondo Tempio, considerandolo moralmente tutt'uno col Tempio dei reduci dall'esilio babilonese.

Il Tempio mostra evidenti somiglianze con altri templi del periodo e della regione. Sono visibili influenze siro-fenice, egiziane e mesopotamiche; uno spiazzo o un cortile attorno alla sacra residenza della divinità, segnata con pietre, è una caratteristica comune nelle religioni semitiche. Vi è una corrispondenza a questa pratica costruttiva nelle dodici pietre che Giosué pose a Gilgal (Giosué 4:20) e alle marcature poste da Mosé sul Monte Sinai (Esodo 19:12), e nella zona proibita che circondava la tenda, predecessore del Tempio. Anche oggi i Musulmani definiscono certe aree, specie quelle circostanti la Mecca con pietre come inviolabili haram.

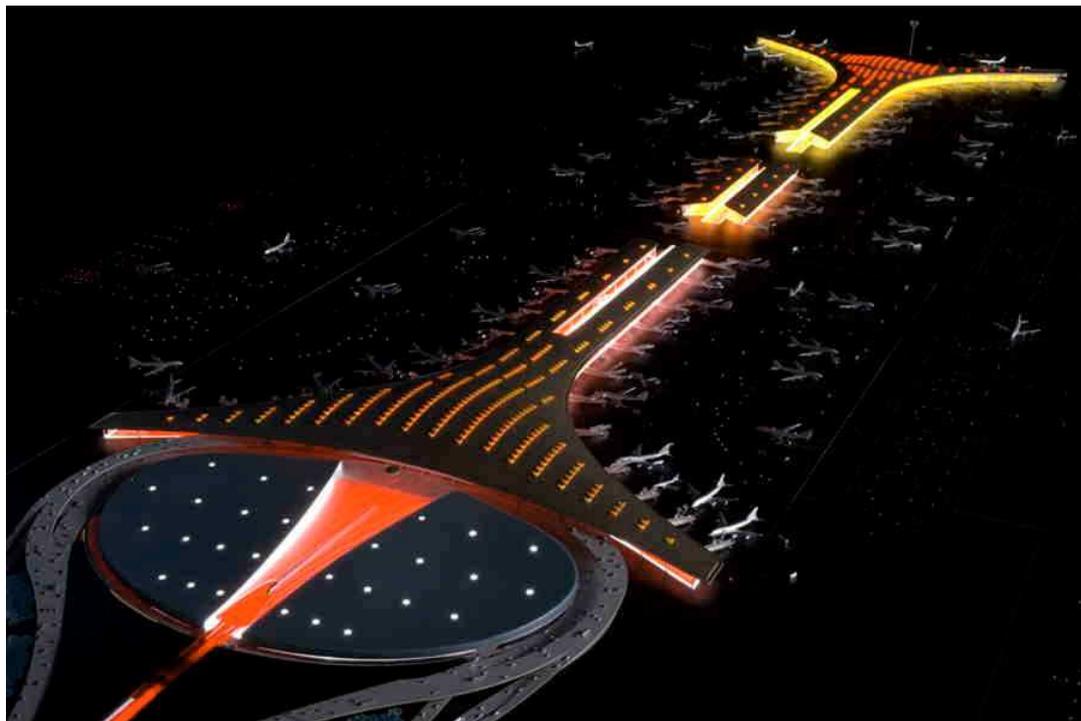
Oggi gli inglesi sono divisi tra la nostalgia per l'umanità del loro recente passato country e l'aspirazione a costruire un futuro dove vorrebbero eccellere, riuscendo solo a fare una triste involontaria e costosa comicità.

L'uomo e l'aeroplano

L'uomo che usa l'aeroplano ha un'architettura ancora diversa da quella concepita per l'uomo che va in automobile. Sarà un'architettura a dimensione di aeroplano, fatta per soddisfare le necessità del mezzo aereo e per essere vista dall'alto.

L'atrocità è tutta nel voler utilizzare le stesse forme, adatte per un'architettura aeroportuale, per costruire invece chiese, dove notoriamente la gente non si reca volando con un aeroplano, ma a piedi.

L'architettura si trasformava in base alle necessità funzionali, in base ai desideri estetici di chi dovrà viverci dentro, in base alle condizioni ambientali. Ora l'architettura moderna ha semplicemente creato forme astratte che prescindono dalla funzionalità, dall'estetica e dalle condizioni ambientali.



Aeroporto di Beijing.

La dissimulazione dei disastri dell'architettura internazionale

In tutta Europa si sono verificati nel 2006 crolli a causa del peso della neve. Crolli analoghi si erano verificati anche negli anni precedenti, ed altri ce ne furono in quelli seguenti. Il 2006 fu particolarmente tragico perché cadde una grande quantità di neve. Pare difficile risalire ai responsabili. Le diverse magistrature non si sanno decidere a colpire gli autori di tante nefandezze non solo estetiche ma anche strutturali. Il 2 gennaio in Baviera era crol-

lato il tetto di un palazzetto del ghiaccio a Bad Reichenhall (15 morti e 34 feriti).

Il 23 febbraio 2006, il sindaco di Mosca Yuri Luzhkov, arrivato sulla scena del disastro a Basnanny, ha affermato che si doveva escludere un attentato da parte dei Ceceni anche se è successo il giorno della festa delle forze armate russe. Egli ha aggiunto che la copertura del mercato ha ceduto perché non era in grado di reggere il peso della neve.

Aver escluso i ceceni dai colpevoli pare abbia dato sollievo all'angoscia del sindaco. Forse pensava che gli architetti hanno licenza di uccidere?

Guardando la scena del disastro ci si chiede come sia stato possibile autorizzare la costruzione di un simile edificio a Mosca dove la neve è di casa. Le parole del sindaco Luzhkov sembrano pronunciate da un extraterrestre capitato lì per caso.



I resti del mercato coperto Basnanny a Mosca.

Ma il bello viene adesso con le parole del progettista: **Nodar Kancheli**. Costui ha affermato che la copertura non era stata progettata per sopportare un pesante carico di neve (nel comunicato si dice letteralmente: *heavy load of snow*). I dettami dello stile modernista internazionale infatti non tengono in alcun conto non solo le tradizioni architettoniche locali, ma neppure considerano le particolari situazioni climatiche in cui l'edificio viene realizzato. Da notare che Kancheli era recidivo perché sotto processo per il crollo del tetto della piscina Trasvaal Park, crollo avvenuto nel febbraio del 2004 con 28 morti e 200 feriti. Egli era stato messo in stato d'accusa nell'aprile 2005.

A questo punto per un attimo si sente la nostalgia per i metodi sbrigativi di Vassili Stalin, che se fosse stato magnanimo avrebbe spedito una decina di persone, a cominciare dal progettista, in qualche sperduto campo di lavoro nella Siberia orientale, mentre in un giorno in cui fosse emerso il suo cattivo carattere avrebbe ...

L'indefettibile arroganza degli architetti non si piega certo davanti a questi trascurabili incidenti, che anzi rendono più fulgido il perenne trionfo del modernismo. Circa 200 morti oltre ad alcune centinaia di feriti nel 2006 è costata l'ossessione dell'architettura moderna di negare la costruzione dei tetti spioventi e di ignorare qualsiasi riferimento alle condizioni climatiche ed ambientali in cui l'edificio viene costruito. Come noto essi hanno il terrore di finire col dare un sapore vernacolare alle loro opere. Quindi niente tetti spioventi, potrebbero richiamare il ricordo di forme gotiche.

“Sembra che ci sia stata una gran quantità di neve e nessuno è andato a spalarla” sono le parole che vengono attribuite a Kancheli dall'agenzia Itar-Tass.

Davanti alla palese responsabilità dell'architettura modernista e dei suoi pochi ma esiziali principi, non si è verificata una sollevazione, la rivolta della pubblica opinione. Questi morti vengono accettati con una rassegnazione inspiegabile. Le magistrature dei diversi paesi, dove si sono verificati i crolli, hanno fatto ben poco per assicurare alla giustizia i responsabili.

Qui non si tratta solo di estetica, ma di evitare disastri. L'architettura moderna non solo è criminale verso la bellezza ma è criminale nel senso giuridico della parola. Eppure nelle polemiche che ogni tanto scoppiano su alcune mostruosità esteticamente intollerabili, nessuno ricorda che questo modo di fare architettura crea pericoli con crolli che hanno avuto la conseguenza di ferire ed uccidere i malcapitati che si trovano nel punto sbagliato nel momento sbagliato. (Notizie tratte anche da: AGORACQUA bollettino dell'associazione impianti natatori.)

Il culto della velocità: il futurismo e la sua architettura (4)

Il futurismo fu un movimento fondamentale per la nascita dell'arte attuale. Di seguito qualche enunciato che ci fornisce un'idea del movimento.

È “la bellezza della velocità”, che viene identificata ora con un'automobile da corsa, ora con i convogli di un treno proiettato lungo i binari e, ancora, con i piroscafi e gli aeroplani, “la cui elica garrisce al vento come una bandiera e sembra applaudire come una folla entusiasta”.

Il mito della rapidità, della prontezza, dello “scatto” viene identificato con tutte le diavolerie meccaniche figlie della nuova epoca, che suggeriscono al fondatore del Futurismo un immaginario ricchissimo di temi.

Il Futurismo si fonda sul completo rinnovamento della sensibilità umana avvenuto per effetto delle grandi scoperte scientifiche. Coloro che usano oggi del telegrafo, del telefono e del grammofo, del treno, della bicicletta, della motocicletta, dell'automobile, del transatlantico, del dirigibile, dell'aeroplano, del cinematografo, del grande quotidiano (sintesi di una giornata del mondo) non pensano che queste diverse forme di comunicazione, di trasporto e d'informazione esercitano sulla loro psiche una decisiva influenza. Marinetti

Il futurismo fece della velocità la sua bandiera. Esaltò tutti gli aspetti della velocità e di questa ne fece un fine. Tra tutti i mezzi meccanici nuovi il futurismo elesse l'automobile a simbolo di una nuova era. In questo fu profetico, anche se non aveva messo in conto i disastri che proprio l'enorme diffusione dell'automobile avrebbe causato.

Il futurismo era nato agli inizi del XX secolo, in quel clima di entusiasmi per le nuove conquiste della tecnica, spenti poi dal gigantesco olocausto della prima guerra mondiale. Fu il fascismo a riproporre quegli entusiasmi ed a inserirli nei obiettivi politici. Ciò determinò la nascita di un secondo futurismo ed alla fine, dopo la seconda guerra mondiale, restò la convinzione che il futurismo fosse stato prodotto dal fascismo e quindi venne osteggiato insieme a molti dei miti che il regime aveva sponsorizzato.

Il futurismo diffuse il culto della velocità con la convinzione che ne sarebbe nata una nuova arte. Avvenne il contrario e la storia del pittore Balla ce lo dimostra. Egli studiò la luce, i colori e gli aspetti dinamici delle immagini. Condusse un'indagine che si può definire scientifica ed arrivò a creare quadri che rendono in modo impareggiabile l'effetto e la percezione della velocità a bordo di un mezzo meccanico. Dopo aver raggiunto un altissimo livello di espressività, alla fine si rese conto che la rappresentazione stessa della velocità distruggeva qualsiasi altra immagine, qualsiasi sentimento umano veniva distrutto dalla stessa esaltazione della velocità.



Balla – automobile in corsa

Così Balla, dopo essere stato un dei più grandi maestri del futurismo, tornò a rappresentare i sentimenti, che mal sopportano la velocità, diventata oggetto di culto.

Se si cerca una conferma di come la velocità distrugga inevitabilmente ciò che è a misura d'uomo, basta percorrere proprio la storia artistica di Balla e guardare tutte le sue opere in successione temporale, comprese quelle dell'ultimo periodo. La velocità, come motivo ispiratore di una pittura, produsse alcune opere certamente suggestive, ma alla fine cadde nell'imitazione di se stessa ed in una continua ripetizione. Le immagini, che si susseguono con grande rapidità, sono quelle che rimangono impresse fu-

gacemente. Evanescenze sovrapposte che alla fine prendono significato solo dal titolo del quadro. E' una dimostrazione inequivocabile che la velocità nega la possibilità di vedere e comprendere significati, di evocare stati d'animo diversi dallo stordimento.

Tuttavia ad un primo giudizio il futurismo sembra contraddire il principio secondo cui la velocità distruggerebbe l'architettura. Infatti il futurismo annoverò tra i suoi seguaci architetti come Sant'Elia, che lasciò testimonianze importanti di un'architettura che si sarebbe dovuta sviluppare secondo canoni insieme funzionali, monumentali e fortemente innovativi.

Tuttavia si deve osservare che gli abbozzi di Sant'Elia non furono mai tradotti in effettive costruzioni. L'architettura che venne costruita e riconosciuta come espressione del futurismo ebbe connotati abbastanza lontani dai sogni di Sant'Elia. Ci si mise di mezzo anche il razionalismo e una larvata ispirazione ai miseri modelli partoriti dal Bauhaus, come fece il tanto celebrato Terragni. Anche le tanto vituperate architetture di Piacentini contribuirono a complicare il quadro, con il richiamo a soggetti onirici, estasi del meriggio in assolate piazze mediterranee (De Chirico, Campigli, Carrà).

Alla fine appare difficile riconoscere l'effettiva esistenza di un'architettura futurista ispirata agli stessi ideali della velocità come era nelle dichiarazioni di Marinetti e dei suoi seguaci. Il fascino delle grandi macchine, nelle forme dettate dall'ingegneria, fu invece fonte di ispirazione genuina. Si pensi alle centrali idroelettriche.

Le cose andarono diversamente per la pittura, che notoriamente viene contemplata in casa, eventualmente in pantofole, con tutto il tempo necessario. Nella pittura si può celebrare la velocità quanto si vuole e godersela con la necessaria lentezza (4).

E' molto diverso quando si tratta di inserire un'architettura in un tessuto urbano preesistente, con una rete di rapporti sociali, con le gerarchie da rispettare, con le tradizioni che ritornano a dispetto del nuovo.

Perché il futurismo è stato dimenticato mentre le sue aspettative si avveravano?

Indubbiamente il Futurismo venne fatto passare come antesignano dell'arte astratta, che si diffuse trionfalmente dopo la fine della seconda guerra mondiale. Sappiamo che chi decise di creare l'arte astratta, oltre a coltivare alcuni scopi poco nobili, si riprometteva in realtà di sterilizzare gli autentici messaggi di trasformazione della società che provenivano dal futurismo. Con la sconfitta della Germania e dell'Italia l'arte europea subì una battuta d'arresto.

Al posto degli artisti del futurismo vennero artisti che ovviamente spergiuravano di essere moderni, innovatori, contro la tradizione, ma ermetici, incomprensibili, in modo che la gente, fatta di piccoli borghesi benpensanti,

restasse scandalizzata, attonita e piegasse la testa per farsi insegnare come “capire” Picasso e gli altri consimili, persino peggiori, come Pollock.

Per colmo di una forse involontaria ironia, il sistema capitalistico si compiaceva di constatare che questi artisti erano quasi tutti di sinistra, dediti a venerare una dittatura del proletariato inesistente ed impossibile.

Intanto nella patria del vero comunismo, del socialismo reale come si diceva allora, certe stramberie astratte non erano tollerate, mentre gli artisti veri comunisti si sforzavano di parlare al popolo con una pittura molto realista, che in occidente nessun artista e nessun critico, anche se di sinistra, avrebbe neppure preso in considerazione.

Per il giudizio degli occidentali le cose andarono molto peggio con l'architettura. Nel 1935 col “piano Stalin” l'architettura diventa espressione dell'ideologia del potere con la costruzione a Mosca di enormi grattacieli, le mastodontiche Sette Sorelle (dovevano essere otto, ma l'ottava non venne costruita perché avrebbe messo in ombra il Cremlino). Nelle critiche all'architettura monumentale sovietica ci si dimentica di riconoscere che l'architettura, in tutte le epoche, ha sempre rappresentato l'ideologia del potere effettivamente in carica.

Brezhnev abbandonò l'architettura monumentale e nel 1971 dislocò la crescita urbana in estrema periferia, creando dormitori-satelliti. Contrariamente a quanto si pensa, i sovietici non eliminarono completamente l'eredità architettonica prerivoluzionaria, pur colpendo molte chiese, palazzi e ville. In Occidente neppure gli intellettuali più visceralmente filo-sovietici ebbero il coraggio di menzionare l'architettura sovietica e in particolare i grandi grattacieli voluti da Stalin.

Ma una differenza importante tra i due mondi era nell'atteggiamento verso la velocità. Nel mondo capitalista la velocità era ed è un fatto essenziale. Non si arriva al successo se non si corre, e se si va lenti si viene anche licenziati. La competizione è alla base della vita in Occidente.

Nel mondo comunista, una volta accettate le direttive politiche del partito unico, ci si poteva permettere di non correre. Nessuno ti faceva fretta.

Quindi tutti avevano il tempo per guardare e vedere gli immensi grattacieli che Stalin aveva fatto costruire a Mosca.

Alla domanda perché il futurismo venne messo da parte dopo la seconda guerra mondiale, proprio quando le sue previsioni, circa l'avvento di una civiltà delle macchine, si stavano avverando, è molto difficile dare una risposta esauriente. Con grande imprudenza tra gli entusiasmi del futurismo, oltre ad un forte spirito nazionalista, era stata inclusa anche l'esaltazione della guerra, una guerra moderna, basata su armi nuove, tuttavia armi per il campo di battaglia, non per bombardare le città e uccidere i civili. Ma a guerra finita il cumulo dei morti e delle rovine non permetteva di sottilizzare sulle responsabilità. Il futurismo era dichiarato finito.

La differenza tra futurismo anteguerra e l'astrattismo del dopoguerra è anche nel diverso atteggiamento verso le macchine. Il futurismo nutriva una sorta di adorazione per le macchine, mentre l'astrattismo ha un supremo disprezzo per tutto ciò che è meccanico, determinato da leggi. Questo atteggiamento ebbe come conseguenza anche quella di fornire una giustificazione al clima di rapina anarchica che sarà proprio del capitalismo postbellico. Per descrivere il clima di quegli anni verso la tecnica si consideri Gabriele D'Annunzio che, pur critico verso il futurismo, aveva con questo qualche punto in comune. Tra i suoi libri annoverava testi sui motori tra cui un testo con tutti i segreti della meccanica delle automobili, ampiamente annotato dal poeta, che in fatto di motori aveva una vasta competenza. Durante la prima guerra mondiale D'Annunzio ebbe l'incarico di scegliere i motori per gli aerei militari. Preferì i motori Isotta-Fraschini ai motori Fiat. L'astrattismo postbellico non ha alcuna simpatia per le macchine, piuttosto confina con le follie e con la totale irrazionalità, anzi può apparire come una dimostrazione di demenza. Non veicola alcun messaggio, anzi nega a priori che ci sia un messaggio da trasmettere oltre al nome dell'autore fatto passare per artista.

L'esaltazione della tecnica si sarebbe potuta tradurre in una diffusione capillare delle conoscenze, con il rischio della nascita di un controllo sociale sugli sviluppi della tecnica. Ma questo non era gradito alla logica del potere del capitale tecnologico, che ha monopolizzato le conoscenze tecniche facendo dei segreti della tecnica il suo maggiore punto di forza. Tuttavia la corsa al guadagno durante gli ultimi anni ha indotto le industrie dei paesi avanzati a cedere a paesi con manodopera a basso costo i segreti di fabbricazione anche nel campo della media ed alta tecnologia. Questa politica industriale ha oggi annullato la supremazia tecnologica dei paesi di vecchia industrializzazione, che sperano di recuperare potere con la gestione dei meccanismi finanziari. Una speranza vanificata dall'incombente crisi della finanza globale.

Si parla adesso della difficoltà di conservare le opere d'architettura moderne, realizzate con materiali che si degradano facilmente, anche se pagate a caro prezzo. Le opere astratte, comprese le opere d'architettura, vanno incontro ad un rapido disfacimento a causa dei materiali deperibili con cui sono state realizzate. Per le opere di architettura esiste una sorta di associazione internazionale, detta DOCOMONO, che sollecita il restauro dei "capolavori" dell'architettura moderna, afflitti da un degrado precoce.

Infine il recente acuto desiderio dello "sballo"

Il desiderio di evadere è ormai un fatto sociale. Specialmente per i giovani l'inserimento in una realtà del lavoro, spesso deludente ed inferiore alle aspettative di successo, alimentate dalla necessità di primeggiare, crea il bisogno di una evasione riparatrice. Molto spesso ciò si traduce nell'ingresso

nel mondo della droga. Questo non è certamente un argomento futile, che anzi dovrebbe essere il tema di una lunga riflessione e che qui solo accenniamo in chiusura. Si tratta del cuore del dramma dell'umanità durante l'ultimo mezzo secolo: la ricerca di una "felicità perduta" e della soluzione dei problemi esistenziali per via chimica.

Le nazioni furono costrette ad associarsi e a rinunciare a gran parte della loro sovranità tra cui il diritto alla loro difesa. Scompare la nazione militarizzata, che era nata dopo le guerre napoleoniche. All'inizio sembrava che si sarebbe formata una società globale, pacifica e dedita alla costruzione del benessere di tutte le fasce sociali.

Nella prima fase l'ideologia comunista cercò di raccogliere il consenso dei popoli che uscivano da una condizione coloniale. Il comunismo cercò di creare una realtà politica e militare basata sull'eguaglianza e sul potere affidato ad un solo partito internazionale.

Il capitalismo si identificò negli Stati Uniti, che assunsero la difesa, anche militare, dei popoli che l'area comunista stava cercando di assorbire.

In realtà il comunismo consumò eccessi che contraddicevano le speranze di chi aveva aderito all'ideologia marxista-leninista. Alla fine furono proprio i fallimenti del comunismo a dare forza al capitalismo, che seppe apparire come ideologia in grado di creare un governo mondiale. Negli anni di contrasto tra comunismo e capitalismo, alla distruzione dell'indipendenza militare di molti stati nazionali aveva contribuito l'erosione dell'idea di nazione, portata avanti dal comunismo.

Ma quando il comunismo perdette la sua forza di espansione, il capitalismo globale non restituì agli stati nazionali la loro indipendenza, perduta negli anni della guerra fredda, per la necessità di mettersi sotto la protezione militare dell'Alleanza Atlantica, un eufemismo per dire che erano già diventati di fatto stati satelliti degli USA.

Quindi gli stati europei come Italia, Francia, Giappone, Germania, Belgio, Olanda e la stessa Inghilterra, che prima della seconda guerra mondiale erano tra i paesi più potenti del mondo, diventarono di fatto satelliti degli USA. Le loro forze armate, molto modeste, vennero imbrigliate in alleanze dominate dagli americani. Ma il vero problema per gli stati satelliti degli USA è che il paese guida non possiede le caratteristiche fondamentali per governare in modo accettabile neppure se stesso.

La mutazione per diventare stati con sovranità limitata è avvenuta agli inizi degli anni '50 e si è compiuta entro gli anni '80, ovviamente con profonde conseguenze negli ideali dei giovani europei, che vissero prima l'illusione di poter creare con il marxismo una società ideale, giusta e lontana dalla guerra e che poi si trovarono a vivere senza illusioni e senza ideali. Vivere senza ideali e con lavori sempre più frustranti fu la prospettiva e la realtà definitiva dei giovani europei dopo la caduta del muro di Berlino.

L'illusione comunista aveva fatto ogni sforzo per distruggere lo spirito nazionale dei paesi europei insieme al loro patrimonio tecnico-militare, ma fu la potenza degli USA a raccogliere i vantaggi di quella distruzione. Solo la Francia riuscì a salvare quel patrimonio, ma purtroppo i giovani francesi ora non lo sanno neppure capire. Circa la stessa cosa è successa per l'Inghilterra.

Oggi, e per l'immediato futuro, ai giovani ed ai meno giovani sono rimasti il paradiso artificiale per via chimica, creato dalla droga, insieme all'evasione ed allo sballo ad ogni costo, cercato in tutte le forme.

Ma allora quale potrà essere l'architettura che rappresenta questa triste condizione dei giovani europei?

E' proprio l'architettura che si sta costruendo oggi in Europa e nel mondo capitalistico sotto l'egemonia americana e del grande capitale. L'uso forsennato ed ossessivo dell'automobile fa parte del bisogno di sballo, un bisogno che perseguita i giovani europei come una maledizione senza scampo e che ha come conseguenza diretta il numero enorme di morti e feriti in incidenti stradali.

Quindi anche l'architettura diventa evasione, fuga dalla realtà, gusto per la trasgressione. Ecco allora spiegate le opere dei Libeskind, dei Fuksas che adesso progetta e costruisce "nuvole" in plastica, dopo aver realizzato monumenti al cattivo gusto ed all'inefficienza, come la Fiera di Milano a Rho. Ma l'uso generalizzato dell'automobile ha anche l'effetto di impedire di "vedere" l'architettura. Quindi al momento attuale non esiste alcuna possibilità di creare una forma concreta di rifiuto verso il modernismo.

Note

1) Raffaele Giovanelli (www.lacrimae-rerum.it): L'AUTOMOBILE E IL SUO RUOLO DISUMANIZZANTE, pubblicato su effedieffe con il link: <http://www.efdiedieffe.com/content/view/3922/171/>

2) La prima costruzione del Circo Massimo risale a Tarquinio Prisco, quinto re di Roma, che scelse l'ampio avvallamento paludoso fra il Palatino e l'Aventino dove fin dai tempi di Romolo si sarebbero svolti riti e giochi sacri in onore del dio Conso. Proprio durante la prima delle feste dei Consualia sarebbe stato consumato il ratto delle sabine, al quale i romani, secondo la notissima leggenda, ricorsero come sbrigativo mezzo per dare inizio all'incremento demografico della città. Per più di ottocento anni dal tempo di Tarquinio Prisco fino al regno dell'imperatore Costantino ed oltre, quest'opera continuò ad essere ingrandita ed abbellita. All'epoca di Augusto il Circo Massimo in seguito ad interventi di ampliamento pare contenesse sino a 150 mila spettatori, che Traiano portò, con nuovi lavori, a 250 mila.

La grandiosità del Circo Massimo è dovuta al fatto vi si svolgevano le corse dei carri e dei cavalli, delle quali i romani erano molto appassionati. Le gare potevano durare anche 15 giorni durante i quali si tenevano fino a 24 corse al giorno, con annesse varie ce-

rimonie religiose. Era sufficiente recarsi al Circo per assistere alle corse, inebriarsi della velocità e dimenticare di guardare l'architettura.



Unici resti rimasti del Circo Massimo, accanto a una torre medioevale.

3) Gli Unni: “*Animali selvaggi*”, “*bestie a due zampe*”, “*semi-uomini che mangiano i loro vecchi*” e che “*bevono il sangue*” e “*si nutrono della carne scaldata sotto le selle dei loro cavalli*”: così erano definiti dai loro contemporanei gli Unni, popolo guerriero nomade di probabile stirpe turco – mongola, proveniente dall'Asia Centrale più interna (si ipotizza dalla Cina occidentale) e che intorno al 376 d.C. giunse in Europa, attestandosi sulle coste a nord del Mar Nero fino alle rive del Danubio. Non si deve credere che questi feroci cavalieri armati di corno, di frecce d'osso, di lacci e di reti costituissero un'armata sterminata. Si deve piuttosto pensare ad una miriade di minuscole bande pronte tanto a coalizzarsi per fronteggiare un nemico comune, quanto a combattersi tra loro. Gli Unni ebbero con l'Impero di Roma relazioni ambigue: scorrerie, compromessi e relazioni amichevoli si alternavano rapidamente. Prima gli Unni saccheggiarono alcune città dell'Impero romano e poi si posero in qualità di mercenari al servizio degli imperatori oppure di ambiziosi capi-esercito, avidi di potere. Ma, nello stesso tempo imposero un altissimo tributo in oro attuando una politica del ricatto su cui si fondavano i rapporti diplomatici fra Roma e gli Unni. La superiorità militare unna era dovuta principalmente all'impiego di piccoli ed agilissimi cavalli, su cui i cavalieri vivevano, commerciavano e addirittura mangiavano.

Gli Unni superarono il Volga e poi il Don, attorno al 376 d.C. invadendo le steppe a nord del Mar Nero, che in quell'epoca erano occupate da due confederazioni di gruppi tribali alleati, i Goti e i Sarmati. Vincitori in battaglia di tutti i gruppi che ostacolavano la loro avanzata verso ovest, gli Unni superarono il Danubio attorno al 420 d.C. e proseguirono i saccheggi e le devastazioni fino alla Pannonia dove si stanziarono per alcuni decenni. Nel frattempo, nel 445 d.C., era salito al potere il leggendario Attila. L'ascesa di Attila e del suo fragile impero, basato su una specie di democrazia militare, si arrestò nel 451 d.C. quando **alle porte di Parigi**, nella battaglia di Chalons, detta anche dei Campi Catalunici, **l'orda barbarica venne parzialmente bloccata da un esercito formato da un'alleanza fra Romani, Visigoti, Galli e tribù germaniche.**

(Vedi: <http://www.chessworld.net/chessclubs/asplogin.asp?from=418598>)

Pur avendo vinto la battaglia Ezio, il generale romano, non inseguì l'esercito di Attila che si era ritirato nel suo accampamento. Semplicemente desistette dal combattimento così che non ci furono né vincitori né vinti, ma Attila ordinò di rientrare verso la Pannonia. L'armata a cavallo degli unni si dimostrò inferiore alla strategia ed alla tecnica militare romana. L'argomento è ancora storicamente controverso, ma comunque è certo che la battaglia dei Campi Catalunici, rappresenta l'ultima grande vittoria dell'esercito

romano. **L'anno successivo** Attila invase l'Italia, conquistando Milano e Pavia. Nel 453 d.C., dopo la sua morte, ebbe inizio la disgregazione del suo regno.

L'importanza storica dell'invasione unna è altissima. Ha cambiato radicalmente il panorama etnico delle steppe dell'Europa orientale: nel giro di pochissimi anni i vecchi nomadi scito-sarmati di lingua iranica e goti di lingua germanica vennero spazzati via da un nuovo gruppo tribale di lingua turca. In realtà gli unni non penetrarono nel cuore della Germania perché, essendo piena di foreste ed acquitrini, era troppo inospitale per i loro cavalli. Al contrario essi trovarono un luogo ideale nella pianura ungherese. Ma le città di fondazione greca sulle coste del Mar Nero, entrate nell'orbita dell'impero romano d'Oriente dal III secolo d.C., vennero distrutte dalla ferocia dell'orda barbarica. Si verificò anche in questo caso una distruzione gratuita di architettura, le uniche imprese che gli unni sapevano compiere e che lasciarono una traccia sotto forma di rovine.

Non è quindi un caso se la dinastia imperiale cinese Han, fra la fine del I millennio a.C. e l'inizio del successivo, per fronteggiare e bloccare le scorrerie dei nomadi Hsiung-nu, considerati gli antenati orientali degli Unni d'Europa, intraprese la costruzione della Grande Muraglia, che tuttavia non fermerà poi l'invasione di Gengis Khan. La Grande Muraglia fu il simbolo concreto dell'architettura militare contro i nomadi. L'agricoltura della civiltà cinese venne protetta dall'architettura grandiosa della Grande Muraglia contro la civiltà del cavallo, della pastorizia e della rapina e della caccia.

A partire dalla seconda metà del IV secolo d.C. e per tutto la prima parte del V secolo d.C. su tutte le steppe dell'Ucraina appare una nuova cultura e un'arte mai vista prima. Nell'ambito piuttosto omogeneo dell'oreficeria in "stile policromo", si rende riconoscibile una produzione e un gusto specificamente unni. Si tratta quindi di un'arte riguardante oggetti "portatili", nulla in comune con un'architettura.

Si pensa che gli unni abbiano introdotto in Europa per la prima volta alcune innovazioni tecnologiche molto importanti, come ad esempio selle fisse, una nuova tipologia di bardatura del cavallo, ma soprattutto la staffa, mediante la quale venne rivoluzionata l'arte della guerra a cavallo. Infatti, l'associazione fra sella fissa e staffa metallica conferiva al cavaliere una stabilità che permetteva di vibrare colpi violentissimi con lunghe spade, asce, mazze oppure lance, senza perdere l'equilibrio, e anzi sfruttando la velocità e la destrezza del cavallo.

La staffa fu l'invenzione che rivoluzionò l'impiego del cavallo e che fece sorgere la cavalleria come corpo militare di fondamentale importanza in tutte le guerre, dal Medioevo sino alla prima guerra mondiale e che fece del cavallo, con le bardature in seguito elaborate, il più importante mezzo di trasporto sino all'avvento dei mezzi motorizzati. Ma nei paesi europei il cavallo non venne utilizzato per correre in città. Non era consentito ciò che oggi è permesso con le motociclette e con le monoposto sportive. Quindi il cavallo non ebbe influenza sul modo di vedere l'architettura almeno nel periodo dalla civiltà etrusca sino alla sua scomparsa, con l'avvento dei mezzi meccanici.

4) Da la Ricostruzione futurista dell'universo:

«.... Col *Manifesto tecnico della Pittura futurista* e colla prefazione al *Catalogo dell'Esposizione futurista* di Parigi (firmati Boccioni, Carrà, Russolo, Balla, Severini), col *Manifesto della Scultura futurista* (firmato Boccioni), col *Manifesto La Pittura dei suoi rumori e odori* (firmato Carrà), col volume *Pittura e scultura futuriste*, di Boccioni, e col volume *Guerrapittura*, di Carrà, il futurismo pittorico si è svolto, in 6 anni, quale superamento e solidificazione dell'impressionismo, dinamismo plastico e plasmazione dell'atmosfera, compenetrazione di piani e stati d'animo.

La valutazione lirica dell'universo, mediante le *Parole in libertà* di Marinetti, e *l'Arte dei Rumori* di Russolo, si fondono col dinamismo plastico per dare l'espressione dinamica, simultanea, plastica, rumoristica della vibrazione universale.

Noi futuristi, Balla e Depero, vogliamo realizzare questa fusione totale per ricostruire l'universo rallegrandolo, cioè ricreandolo integralmente. Daremo scheletro e carne all'invisibile, all'impalpabile, all'imponderabile, all'impercettibile. Troveremo degli equivalenti astratti di tutte le forme e di tutti gli elementi dell'universo, poi li combineremo insieme, secondo i capricci della nostra ispirazione, per formare dei complessi plastici che metteremo in moto.»

Balla cominciò collo studiare la velocità delle automobili, ne scoprì le leggi e le linee-forze essenziali. Dopo più di 20 quadri sulla medesima ricerca, comprese che il piano unico della tela non permetteva di dare in profondità il volume dinamico della velocità. Balla sentì la necessità di costruire con fili di ferro, piani di cartone, stoffe e carte veline, ecc., il primo complesso plastico dinamico.

.... Il parolibero Marinetti, al quale noi mostrammo i nostri primi complessi plastici ci disse con entusiasmo:

« *L'arte, prima di noi, fu ricordo, rievocazione angosciosa di un Oggetto perduto (felicità, amore, paesaggio) perciò nostalgia, statica, dolore lontananza. Col Futurismo invece, l'arte diventa arte-azione, cioè volontà, ottimismo, aggressione, possesso, penetrazione, gioia, realtà brutale nell'arte (Es.: onomatopee. - Es.: intonarumori = motori), splendore geometrico delle forze, proiezione in avanti. Dunque l'arte diventa Presenza, nuovo Oggetto, nuova realtà creata cogli elementi astratti dell'universo. Le mani dell'artista passatista soffrivano per l'Oggetto perduto; le nostre mani spasimavano per un nuovo Oggetto da creare. Ecco perché il nuovo Oggetto (complesso plastico) appare miracolosamente fra le vostre. »*

.....

Fusione di arte + scienza. Chimica fisica pirotecnica continua improvvisa, dell'essere nuovo automaticamente parlante, gridante, danzante. Noi futuristi Balla e Depero, costruiremo milioni di animali metallici, per la più grande guerra (conflagrazione di tutte le forze creatrici dell'Europa, dell'Asia, dell'Africa e dell'America, che seguirà indubbiamente l'attuale meravigliosa piccola conflagrazione umana).

Le invenzioni contenute in questo manifesto sono creazioni assolute, integralmente generate dal Futurismo italiano. Nessun artista di Francia, di Russia, d'Inghilterra o di Germania intuì prima di noi qualche cosa di simile o di analogo. Soltanto il genio italiano, cioè il genio più costruttore e più architetto, poteva intuire il complesso plastico astratto. Con questo, il Futurismo ha determinato il suo Stile, che dominerà inevitabilmente su molti secoli di sensibilità.

MILANO, 11 marzo 1915

Balla, Depero, astrattisti futuristi