

GALLERIE

SUPPLEMENTO A PICASSO

DI ALFREDO MEZIO

PER POCHI giorni la Galleria dell'Obelisco espone i nove dipinti di Picasso prestati dalla Russia per l'esposizione milanese a Palazzo Reale. Questi quadri furono acquistati prima del 1914 dal commerciante moscovita Sciukine, proprietario di una spettacolosa collezione di arte moderna, che dopo la rivoluzione fu confiscata a beneficio del Museo di Arte Occidentale di Mosca. Attraverso la collezione di Sciukine è tutta l'avanguardia europea di anteguerra che arriva in Russia e vi porta le novità rivoluzionarie di Parigi e di Monaco. Il Picasso blu, rosa, negroide, e cubista del Museo di Mosca completa la mostra dell'anno scorso alla Galleria Nazionale di Arte Moderna con una serie di opere poco note e raramente riprodotte, che permettono di prolungare lo sguardo sull'attività dell'artista fin dagli anni del suo arrivo a Parigi: quelli che Lionello Venturi chiama la preistoria e la storia di Picasso. Aggiungiamo che vista in una piccola galleria la pittura di Picasso ritorna un po' della sua potenza di urto e di sorpresa, fatalmente mortificata sotto le discussioni e le polemiche del pubblico.

Col «Vecchio Ebreo» (1903) e con «La fanciulla e l'acrobata» (1905) ecco il Picasso illustrativo ed estetizzante del cosiddetto periodo blu e rosa, che allunga, idealizza e stilizza dei motivi alla Stenlein (mendicanti, straricati, bohemiens, vagabondi) con una materia da encausto che si direbbe ottenuta attraverso l'intermediario delle riproduzioni a colori. Ecco ancora il Picasso che nella «Danza con i velli» (1907), coperta di striature a spina di pesce, tatuata come una xilografia, irritata, procede ai più stridenti incroci tra Cézanne e la scultura negra. E' quello che più tardi si piegherà con una pazienza da certosino sui meccanismi plastici dell'orologeria cubista. Nell'intervallo si colloca la «Natura morta» del 1907, colla sua truculenza di tagli e gli accostamenti a vivo di zone gialle e viola, come un omaggio ai «Fauves». L'enorme tela delle «Tre donne» (un metro e mezzo per uno e settantotto) di un anno dopo, continua le esasperazioni cezanniane delle «Ragazze di Avignone», ma con una visione a blocchi, e una tavolozza ridotta a base di terre bruciate che preannunciano già la quaresima cubista.

In questo dipinto c'è già in nuce tutto l'espressionismo, con i suoi profili a chiave inglese, e nelle superfici color mattone sembra di trovare una specie di matrice dei grandi nudi di Modigliani, che in quegli anni arriva a Montmartre e lavora con una modella che ha già posato per Picasso. Ancora un momento di riposo e di ricapitolazione cezanniana con la «Donna col ventaglio» (1909), ed eccoci in piena epoca cubista col ritratto di Vollard (1909). E' questo il ritratto che il famoso mercante rammenta nelle sue memorie con un piccolo aneddoto: tutti domandavano ironicamente che cosa rappresentasse, quando un ragazzo di quattro anni vi passò davanti esclamando: «Tohl, il signor Vollard». Si capisce che da questa storiella sarà difficile non ricavare la morale che l'arte di Picasso è un prodotto adatto ai selvaggi e ai bambini. Ma sarà anche più difficile ignorare il peso che queste ricerche hanno avuto su tutta l'arte moderna. I futuristi italiani vi troveranno la chiave delle loro esercitazioni, e romantici come sempre, scambieranno l'austerità del cubismo col loro goliardico vitalismo e con gli entusiasmi per la civiltà delle macchine.

Col cubismo entra in scena anche tutta una nuova famiglia di soggetti — chitarre, pipe, bottiglie, lettere tipografiche, testate di giornale, mazzi di carte — che allargano il vecchio repertorio cezanniano a base di pere e di fruttiere, e diventeranno delle immagini legate alla poesia della pittura moderna, come le terraglie di Chardin o le bocce di cristallo irrorate, le caraffe e i trofei di frutta della pittura seicentesca.

In questo periodo Picasso dà l'impressione di procedere per colpi di testa, per risoluzioni violente, in un continuo andirivieni di

negazioni e di ritorni, di scoperte e di assimilazioni, dove la stessa idea di meditata ricerca e di esperienza è respinta a favore del concetto manuale di trovata e di improvvisazione («Io non cerco, trovo»). Non vi sono conquiste nella produzione di Picasso; l'artista potrà alternare nello stesso periodo e con la più tranquilla indifferenza delle opere turgidamente figurative, come il casortiano o «noventesco» Ritratto di Gertrude Stein (1906), e dei graffiti quasi ai limiti dell'astrattismo, come la «Danza» del Museo di Mosca, dove l'immagine presa tra i denti di una scrittura irritata è ridotta a mera salsiccia. Peggio ancora quando questa abitudine finirà per insediarsi all'interno della stessa opera, attraverso un giuoco di incastri meno poetico di quello praticato da Braque, più acerbo, più allegro. L'ironia si sfogherà allora nel formato dei quadri, nella falsa serietà dei titoli, nell'inserzione di falsi brani di pittura al «trompe l'oeil», come nell'ovale del 1912, dipinto per metà con la pedanteria di un pittore seicentesco di Inganni, per l'altra metà nello stile del più concettoso cubismo analitico, e ricoperto di minutissime scaglie che portano su tutto la forfora del tempo, la nota (questa autentica) della vecchiaia, della stagionatura e del museo. Sciukine, ricco commerciante di caffè e amatore non conformista, scomparve nel dopoguerra tra i relitti dell'emigrazione zarista, ma lasciò dietro di sé un pegno delle sue curiosità, il cui ricordo perdura nei movimenti letterari e artistici della Russia fino a Majakovskij.

Tra il 1907 e il 1910 Picasso ha fatto il giro delle sue possibilità e il suo vocabolario sembra ormai fissato. Gli anni successivi potranno presentarsi ricchi di sviluppi e di applicazioni nuove, tanto da far pensare a una personalità camaleontica e in continua evoluzione, ma il genio sadicamente infantile non ha più nulla da imparare. Le chiavi del suo linguaggio si trovano nel lavoro di questi anni, in cui si consuma per la prima volta nella storia dell'arte la frattura di cui vive (o muore) tutta la pittura d'oggi: per la prima volta si vedrà che il mondo della realtà e quello della rappresentazione visiva non coincidono più. L'unità di questo stile va cercata al di là delle classificazioni empiriche e sempre un po' speciose che ne impoveriscono la parabola: Picasso è in questo apprendistato senza fine, aggressivo, violento, sconcertante, apparentemente contraddittorio ma giamaì arbitrario, che appiattisce il passato e il presente in un lavoro d'invenzione fatto a braccio, e che nel suo poderoso sforzo artigianesco sembra illustrare il paradosso wölfliano di una Storia delle Forme nate per dialettica interna.

ALFREDO MEZIO



Ravenna. La zona dove l'autorità militare intende costruire l'aeroporto. Nel fondo il campanile di Sant'Apollinare in Classe.

UN NUOVO accesso della follia devastatrice, che come un turbine vasto e incalzante sconvolge da anni l'Italia antica, sta per distruggere una delle più straordinarie città del mondo: Ravenna.

L'onore, questa volta, tocca ai militari: da vari mesi il Ministero della Difesa ha deciso di costruire un aeroporto per aeroplani a reazione accanto alla Basilica di Sant'Apollinare in Classe. Dalla destra alla sinistra, i migliori cittadini di Ravenna sono insorti, si dice perfino la Segreteria di Stato vaticana si sia mossa e che anche il Ministero della Pubblica Istruzione si stia dando da fare per indurre i militari a rinunciare alla loro folle iniziativa: ma la sterminata insensatezza dei nostri strateghi trionfa tuttavia, soddisfatta e incrollabile.

Dopo qualche azione di disturbo da parte dei contadini, oggi nella bella e fertile pianura accanto alla Basilica di S. Apollinare in Classe, vediamo piantati i primi solidi picchetti, vediamo le prime macchine escavatrici dimenare come dinosauri il testone, vediamo le prime cataste di attrezzature metalliche, vediamo le prime montagne di terra smossa: i lavori sono già stati assegnati in appalto a una ditta milanese, per un ammontare, sembra, di lire 1.700.000.000.

Il folle progetto venne denunciato dall'Unità ai primi d'ottobre 1953: il più sorpreso di tutti fu il sindaco di Ravenna, cui nessun ministero s'era dato la briga di chiedere un parere. A decine si contano le delegazioni che hanno

I VANDALI IN CASA

RAVENNA AL MACELLO

DI ANTONIO CEDERNA

protestato contro l'aeroporto, consiglio generale delle leghe, partigiani della pace, cooperative, sindacati, commissioni interne, consorzio scoli e bonifiche, eccetera. A decine si contano le proteste degli enti di cultura di Ravenna e fuori, Amici di Ravenna, Amici dell'Arte, Biblioteche Oriani e Classense, Accademia di Belle Arti, Sindacato pittori, Liceo scientifico, istituti tecnici, ordine degli ingegneri, Studi Romani, Dante Alighieri, eccetera. A decine si contano gli scongiuri contro l'aeroporto, da parte delle altre città italiane, Venezia, Siena, Pisa, Perugia, perfino Roma: a decine si contano gli interventi di ogni genere di persone, da Manara Valgimigli agli abitanti di Classe, dal parroco della Basilica minacciata al Prefetto, dal conte Guido Pasolini ai braccianti della campagna minacciata di esproprio. A decine si contano i telegrammi inviati ai ministeri colpevoli da un valoroso e dotto prete,

Giovanni Mesini, a nome di associazioni, istituti e privati. Tre sono state le interrogazioni alla Camera, una del comunista Boldrini, una del democristiano Zaccagnini, una della socialista Giuliana Nenni: una al Senato, l'otto marzo scorso, di Umberto Zanotti-Bianco. Numerosi sono stati gli articoli sui giornali, dal Resto del Carlino al Tempo, dal Giornale d'Italia al Messaggero. Due sono state le riunioni dei ravennati alla presenza di funzionari del Ministero della Difesa: i nostri bravi funzionari hanno ascoltato gli argomenti contro l'aeroporto con la stessa tollerante indulgenza che affetta il sindaco di Roma di fronte alle vergogne che vengono denunciate la sera dei giorni pari in Campidoglio. E come quel capitano alle prese con la guerra di Casale, di fronte alle richieste di aiuto per Milano devastata dalla peste, hanno fatto capire di provare gran dispiacere per S. Apollinare in Classe, sed belli maiores esse curas.

Il nuovo, grande aeroporto sorgerebbe a 1150 metri a occidente dalla Basilica di S. Apollinare in Classe (dove ora ne esiste un piccolo e vecchio), a tre chilometri dalla periferia di Ravenna, e avrebbe due piste lunghe 2445 metri. Questo nuovo grande aeroporto per apparecchi a reazione significa distruzione della Basilica di S. Apollinare in Classe e di Ravenna.

LA BASILICA di S. Apollinare in Classe ha una copertura in legno vecchia di secoli, ha una crepa nell'arco trionfale, ha la facciata che strapiomba in fuori, ha il fianco nord indebolito dalle granate dell'ultima guerra, ha il campanile all'interno interamente vuoto: i mosaici dell'arco trionfale e dell'abside, tartassati dai restauratori nell'Ottocento, sono in più punti sollevati dal muro. Fragore di cataclisma, spostamenti d'aria, vibrazioni dell'aria e della terra: anche un deficiente può immaginare quello che accadrà al passaggio sopra e accanto alla Basilica, per giorni, mesi e anni, di centinaia e migliaia di aeroplani a reazione. Al proposito, gli ascoltatori della radio sono stati tranquillizzati da un tale, professore di fisica, che, in vena di macabre facezie, ha assicurato che «soltanto» le tessere d'oro dei mosaici «potrebbero» risentire qualche disturbo.

Il campanile cilindrico di San

Apollinare in Classe, del decimo secolo, è il più bel campanile bizantino-protoromanico che esista: portentosa turris, stupendum quoddam miraculum, lo chiamano i vecchi scrittori. E' alto metri 37,50: un decollo sbagliato, un atterraggio ostacolato dalla nebbia, un qualsiasi incidente di volo, e il campanile se ne va. Un qualsiasi incidente di volo, e l'intera Basilica di S. Apollinare in Classe, del sesto secolo, l'esemplare più perfetto dell'antica architettura cristiana, il templum splendidissimum, speciosissimum, come dicono i vecchi scrittori, coi suoi mirabili sarcofagi, con i suoi mosaici che sono tra i più splendidi dell'arte bizantina, salta per aria.

Con tutti i suoi apparecchi, i suoi impianti, i suoi depositi di bombe (e che bombe), un grande aeroporto è, come sanno perfino i nostri generali, un obiettivo assai ricercato dal nemico, nel caso di una guerra (gli aeroporti per reattori si costruiscono appunto in vista delle guerre): trovandosi a cinque chilometri di distanza dal centro di Ravenna, l'aeroporto per reattori che si minaccia di costruire a 1150 metri dalla Basilica di S. Apollinare in Classe, significa domani la distruzione di Ravenna intera, S. Vitale, Mausoleo di Galla Placidia, Tomba di Teodorico e altri trascurabili monumenti compresi.

LA SCELTA della pianura di Classe per un aeroporto per reattori ci dà anche la misura delle alte capacità tecniche dei nostri addetti alla Difesa.

Condizioni topografiche. L'area del costruendo aeroporto è adiacente a quattro paesi, Villa dell'Albero, S. Bartolo, Fosso Ghiaia, Classe con grande zuccherificio. L'area del costruendo aeroporto è attraversata dalla linea ad alta tensione della Società Adriatica, a 400 metri dal suo margine orientale corre la ferrovia Ravenna-Rimini. L'area del costruendo aeroporto si trova chiusa fra tre strade, la statale adriatica n. 16, la provinciale Ravenna-Cesena, la comunale che porta alla Basilica.

Condizioni del terreno. Una falda freatica assai prossima alla superficie mantiene per molti mesi umidi e pantanosi quei campi, formati da terreno di bonifica depositato da acque torbide su fondo per la maggior parte torboso, inadatto a reggere grandi pesi. L'area scelta è la più depressa di tutta la campagna circostante, con quote inferiori alle mareggiate e alle burrascate; quindi destinata ad essere allagata per prima fra quelle del perimetro di bonifica. L'area scelta è infine circondata da tre corsi di acqua pensili, cioè col letto superiore al piano di campagna (Ronco, Fiumi Uniti, canale di bonifica), soggetti a piene, rapide e rotte: un disalveamento naturale o un atto di sabotaggio ai danni degli argini o degli stabilimenti idrovori che servono la zona, trasformerebbe l'aeroporto in una vasca per naumachie (Tedeschi e Alleati, misero facilmente fuori servizio,



Ravenna. Primi lavori per la costruzione dell'aeroporto.

allagandolo, il vecchio e piccolo aeroporto esistente).

Condizioni agricole. Il terreno prescelto, appunto perchè inadatto a servire da aeroporto (torboso e argilloso com'è), è tra i più fertili e produttivi: è coltivato intensamente a prato, grano e barbabietole, condotto a terzeria. Circa 500 ettari, che ora servono al sostentamento di 150 famiglie di braccianti, per un totale di oltre 800 persone dovrebbero essere espropriati in un primo momento: non sappiamo quante altre centinaia di ettari dovranno essere sacrificate in seguito.

BASILICHE, zuccherifici, paesi, case coloniche, strade di grande traffico, linee ad alta tensione, ferrovie, stabilimenti idrovori, terreno molle, fiumi pensili, ricche colture: anche un asino vede quanto opportuna sia stata la scelta fatta dalla nostra Aeronautica. Pare che lo Stato abbia già stanziato i primi due miliardi e mezzo, pare che tutto l'aeroporto per reattori ne costerà sette: altra prova che il pubblico denaro si trova sempre, per impiegarlo a sproposito.

Non si creda però che il nostro Ministero della Difesa abbia sempre sdegnosamente taciuto di fronte alle appassionate, disperate, sacrosante proteste dei ravennati coscienti: un bel giorno dello scorso gennaio un'alta personalità scrisse (o, meglio, firmò) una lettera, i cui punti principali vanno ricordati e tramandati ai posteri. L'alta personalità afferma che spostare l'aeroporto in altra zona « richiede una maggiore spesa di circa un miliardo di lire sul preventivato e un ritardo di circa un anno nell'inizio dei lavori ». Quindi assicura (esagerandola ad arte) che la distanza della base aerea dalla Basilica di S. Apollinare in Classe e dalla città « potrebbe essere ritenuto un sufficiente margine di garanzia » per « gli insigni monumenti situati nella zona del costruendo aeroporto ». Quindi assicura che « pur considerando la delicata stabilità di strutture vecchie di secoli (?) », non dovrebbero temersi effetti per vibrazioni prodotte da aerei a terra ». Quindi assicura che saranno emanate « opportune disposizioni » affinché gli aerei a reazione non sorvolino a bassa quota la basilica di S. Apollinare in Classe, e conclude sperando di aver « fugato » ogni preoccupazione dei sensibili ravennati.

Seri, decisivi, inequivocabili argomenti! Non ci interessano le opinioni artistico-economiche della nostra alta personalità della Difesa, fermamente convinta che secoli (?) secoli di storia e di arte non siano sufficienti a rimandare di un anno la costruzione di un miserabile e dannato aeroporto: lo sapevamo da tempo che fare presto e male è il motto di una buona parte della nostra amministrazione.

Ci interessa la qualità delle strabilianti garanzie fornite dalla nostra alta personalità della Difesa. Come si permette costui di sentenziare che quella distanza aeroportomonumenti potrebbe essere ritenuta sufficiente? Come si permette di decidere che non dovrebbero temersi effetti dannosi, ecc.? Che precedenti hanno, su quali miracolosi esperimenti si basano? Hanno mai costruito prima d'ora aeroporti per reattori a 1150 metri da un campanile bizantino-protoromanico del decimo secolo alto metri 37,50? Hanno mai fatto precipitare a scopo sperimentale un paio di reattori carichi di bombe a quattro-cinque chilometri da una cupola del sesto secolo, impostata su un ottagono mediante nicchie, come è quella di S. Vitale? Cosa ne sanno dei rapporti tra muro del suono e muro rivestito di mosaici? Ci sono altre Ravenne al mondo, usate precedentemente come cavei? Cosa autorizza questi macellai a pasticciare coi si potrebbe e coi non si dovrebbe, come l'ultimo degli incompetenti, come l'ultimo dei profani? Ma questi sono i nostri tecnici, questi sono i nostri esperti: gli stessi che osano poi arricciare il naso di fronte alle « inesattezze della stampa ».

Ma stiano tranquilli i ravennati, stiano tranquilli gli Italiani, gli stranieri tutti: la nostra Difesa ha « emanato disposizioni » perchè S. Apollinare in Classe non sia sorvolata a bassa quota. La nostra Difesa non lo dice per eccesso di modestia, ma noi possiamo assicurare che la nostra Difesa ha anche emanato disposizioni al Padreterno perchè il cielo di Ravenna sia sempre terso come un cristallo, ha emanato disposizioni perchè nessuno precipiti sulla Basilica o su Ravenna: se proprio qualche pilota avrà deciso di precipitare, gli sarà imposto di precipitare in mare o nelle pinete. Chi ancora non ha « fugato » le sue preoccupazioni, è un testardo, un sabotatore e un traditore della Patria.

Ravenna ha offerto alla Difesa un'altra zona per l'aeroporto a reazione, un'area a 10 chilometri a nord della città, più alta di quota, sterile, con sottofondo sabbioso, elevabile con colmate artificiali, non soggetta a inquinamenti, di proprietà del Comune e dell'Ente



Parigi. Domenica in periferia.

ARIA DI PARIGI

NOTRE MARÉCHAL
DI VITTORIO DE CAPRARIIS

MADAME Andrée G. abita in uno dei più bei quartieri residenziali di Parigi, a Neuilly: i suoi mobili sono tutti antichi e tutti signés, mi spiega con una punta di orgoglio nella voce, l'orgoglio della piccola borghese che ha due automobili e l'autista. Le tapisseries, i quadri sono autentici: per ognuno potrebbe, se volessi, mostrarmi l'expertise. E che io non creda che lei è vecchio stile: è moderna, anzi, e ha perfino accettato che il figlio, l'unico figlio, divorziasse e le presentasse la seconda moglie. Del resto è naturale che sia spregiudicata: ama le cose belle, ama la musica (l'ha studiata coi migliori maestri) e adora la pittura: l'adora perchè, mi dice con un sorriso benevolo, lei ha sangue italiano nelle vene.

Madame Andrée, infatti, ha degli ascendenti italiani: suo padre era italiano ed emigrò con un vecchio fratello, ufficiale degli alpini; poi lo zio rientrò in Italia, alla rispettabile età di settanta anni, per partecipare alla marcia su Roma e vi restò. Quando lo zio morì, Madame Andrée chiese da Parigi che le fosse inviata, come solo ricordo della medaglia commemorativa dell'epica gesta: ma il venerando cimelio fu gelosamente custodito dal ramo italiano della famiglia.

Naturalmente Madame Andrée ama l'Italia come la sua seconda patria e vi ha anche molto viaggiato, prima, quando non c'era più ordine e i comunisti circolavano indisturbati col coltello tra i denti, e dopo, quando l'Italia fu salvata da un uomo solo e non ci furono più scioperi e i treni arrivavano in orario. Adesso, non è più ritornata nella sua seconda patria: le manca il coraggio, mi confessa; il cuore le si spezzerebbe, perchè quest'Italia, repubblicana democratica e stracciona, è troppo simile alla Francia.

« Io sono di destra, e monarchica — aggiunge con energia —: la restaurazione è la sola cosa seria che si possa ancora fare in questa France pourrie. E poi, un re è un re, e il potere deve anche saper essere distinto, chic: Madame Coty sarà un'ottima madre di famiglia e una moglie perfetta; ma come sarebbe stata meglio al suo posto la Contessa di Parigi... Auriol? Via, quando parlava in pubblico, con quel suo accento meridionale, nessuno avrebbe mai detto ch'era francese. Eppure c'è toccato averlo sette anni come presidente: un socialista! Quel giorno dissi al mio povero marito che la Francia era perduta, che i massoni l'avevano tratta a rovina. Monsieur D. lo conosce? Un gran massone, un tren-

tatrè, ma del rito scozzese e uomo intelligente e di gran razza, un tipo veramente chic, Monsieur D. mi disse che loro, i massoni, avevano voluto Auriol presidente. Or quando un Paese cade nelle mani di una setta... E cosa c'è da aspettarsi da gente senza Dio, che non ha mai ricevuto una educazione religiosa? Credete a me, che non sono una bigotta baciapile, senza religione non vi sono principi sani non c'è moralità, non c'è ordine. Tout cela, un solo uomo l'aveva compreso, un grande uomo... Chi? Ma il Maresciallo, Pétain. C'era ordine in Francia, in quegli anni, ordine e moralità: tutta la corruzione politica di questa repubblica di massoni, sparita d'un colpo. E anche i tedeschi erano al loro posto con lui, corretti, rispettosi. Queste cose le ho viste con questi occhi; le altre, le crudeltà, le persecuzioni, non dico che non ci creda, ma certo con questi occhi non le ho viste... Cosa? La resistenza. Ma no, si è anche troppo bene visto che fior di briganti erano, perchè un giovane serio come voi possa parlarne così. Credete a me, che in questo Paese c'ero in quegli anni, i francesi l'avevano tutti compreso e l'amavano, notre maréchal sono stati gli inglesi, che vogliono tenere la Francia disordinata e divisa, sono stati gli inglesi che hanno voluto che Pétain venisse condannato. I francesi ben altro che un processo gli avrebbero fatto non ne parlano oggi, ma sanno che Lui, il vivrà avec la France éternelle. E credete a me figliuolo, a me che sono vecchia — e mostrava capelli misteriosamente corvini per i suoi sessant'anni — un monumento su tutte le piazze di Francia ranno al Maresciallo... Come in Italia lo faranno a quello che non m'indovino, voi m'intendete... ».

VITTORIO DE CAPRARIIS



Parigi. Un'orchestrina di « robot » suona in un grande magazzino.

ANTONIO CEDERNA