

DANIELE LOMBARDI

IN PRINCIPIO FU L'ARMONIA



FIRENZE
LEO S. OLSCHKI EDITORE
MMII

DANIELE LOMBARDI

IN PRINCIPIO FU L'ARMONIA

In principio fu l'armonia: è documentata fino a 550 anni prima di Cristo la credenza che esistesse *una armonia delle sfere*, costituita dagli impercettibili suoni emessi dai pianeti nel loro movimento, suoni che, come diceva Gossuin de Metz ne *L'image du mond*, potevano essere uditi soltanto dai neonati, e mentre dormivano.

L'uomo ha inseguito per secoli l'idea di un sistema armonico che regolasse il creato e l'indagine sui meccanismi è stata una delle passioni forti, tesa a disegnare gli ordini, le simmetrie, i procedimenti, i modelli meccanici che regolano la natura. Spesso queste indagini conducevano a conoscenze iniziatiche e si situavano in una soglia ove il delirio di onnipotenza, una immaginazione senza confini, proiezioni in dimensioni metafisiche, contribuivano a creare un culto, un vero e proprio *mito della macchina*.

La metafisica di una vita autonoma delle cose è stata la molla che ha spinto a creare delle macchine, dei marchingegni, degli organismi che nella loro perfezione tentavano di imitare macrocosmi ordinati, ma perseguendo un comportamento inimitabile, oggetto di rapinoso stupore, il tutto proveniente dall'intelligenza prefigurante di forti ingegni.

Si narra che Platone costruì una *Klepsydra*, sorta di orologio a flauti: una delle tante leggende, più che notizie storicamente confermate, come anche quella del greco Ctesibio, anch'egli costruttore di un primordiale organo idraulico meccanico. D'altronde, visto che il mondo antico più che passa il tempo e più che diventa antico, non resta che navigare a vista tra le tante notizie, racconti, storie e leggende connesse con il mito della macchina, constatando che questa suggestione non ha mai abbandonato l'immaginario dell'uomo.

Una delle più affascinanti leggende si ascrive addirittura al tempo dell'Egitto dei faraoni: pare che esistesse in uno dei Colossi di Mémnone, presso Tebe, un dispositivo per il quale, quando il sole raggiun-

geva una certa inclinazione, veniva emesso un rumore terrificante. Tacito scriveva negli *Annali* (II, 61) che il colosso produceva «vocalium sonum», Pausania lo descriveva come un suono di una cetra cui si rompesse improvvisamente una corda, infine Strabone aggiunge al racconto la notizia che il colosso che conteneva il meccanismo nel remoto del 27 a.C. subì danni irreversibili.

Il meccanismo fu spiegato dettagliatamente e con figure da Salomon de Caus nel 1615: un serbatoio di metallo chiuso ermeticamente era riempito parzialmente di acqua; non appena il contenitore veniva colpito dai raggi del sole, l'aria si surriscaldava e costringeva l'acqua a fuoriuscire attraverso un sifone e a riversarsi in un secondo serbatoio metallico. L'aria espulsa da questo secondo contenitore raggiungeva due canne metalliche che generavano il suono, come canne d'organo.

San Dustano (925-988) Arcivescovo di Canterbury, fu accusato di stregoneria per aver prodotto suoni arcani con un marchingegno di sua invenzione. Nasceva così l'*Arpa Eolia*, che nell'idea di un moto perpetuo sfruttava l'energia inesauribile della natura; si trattava di fili di materie e misure varie che formando una tensistruttura permettevano di trasmettere la sollecitazione del vento amplificando la loro vibrazione mediante casse risonanti, per lo più di legno, cui erano collegate.

Si concentra nel diciassettesimo secolo un momento di particolare rilevanza con Athanasius Kircher (1602-1680) autore di quella summa cosmologica che è rappresentata dalla sua *Musurgia Universalis*, oggi considerato un trattato estremamente affascinante dal punto di vista artistico, ma velleitariamente parascientifico.

Nel capitolo *Magia Phonocamptica, sive de echo* ci parla di una identità funzionale tra leggi della acustica e leggi dell'ottica: idea quanto mai affascinante ma che non esula dal campo dell'utopia. Nella *Musurgia*, Kircher dedica molto spazio per esempio al canto degli uccelli, alle semplici melodie destinate ad essere riprodotte da strumenti musicali meccanici. Il pre-testo dei suoni che vengono dalla natura serviva per mutuare una inventiva, un atteggiamento parascientifico in realtà faceva trasparire una sensibilità e una inventiva che oggi li rende ai nostri occhi degli artisti, più che degli scienziati. Tutte le teorie che Kircher espresse, per esempio, per una analogia tra suono e luce, quindi colore, si sono col senno di poi dimostrate arbitrarie e spesso fallaci, ma erano assai stimolanti sul piano della dimensione percettiva.

Il suo allievo Gaspar Schott, pubblicò a Würzburg nel 1659 quattro libri di magia: *Magia Universalis, naturae et artis*, un trattato nel quale sistematizzava una serie di ipotesi tese a definire un ordine immanente

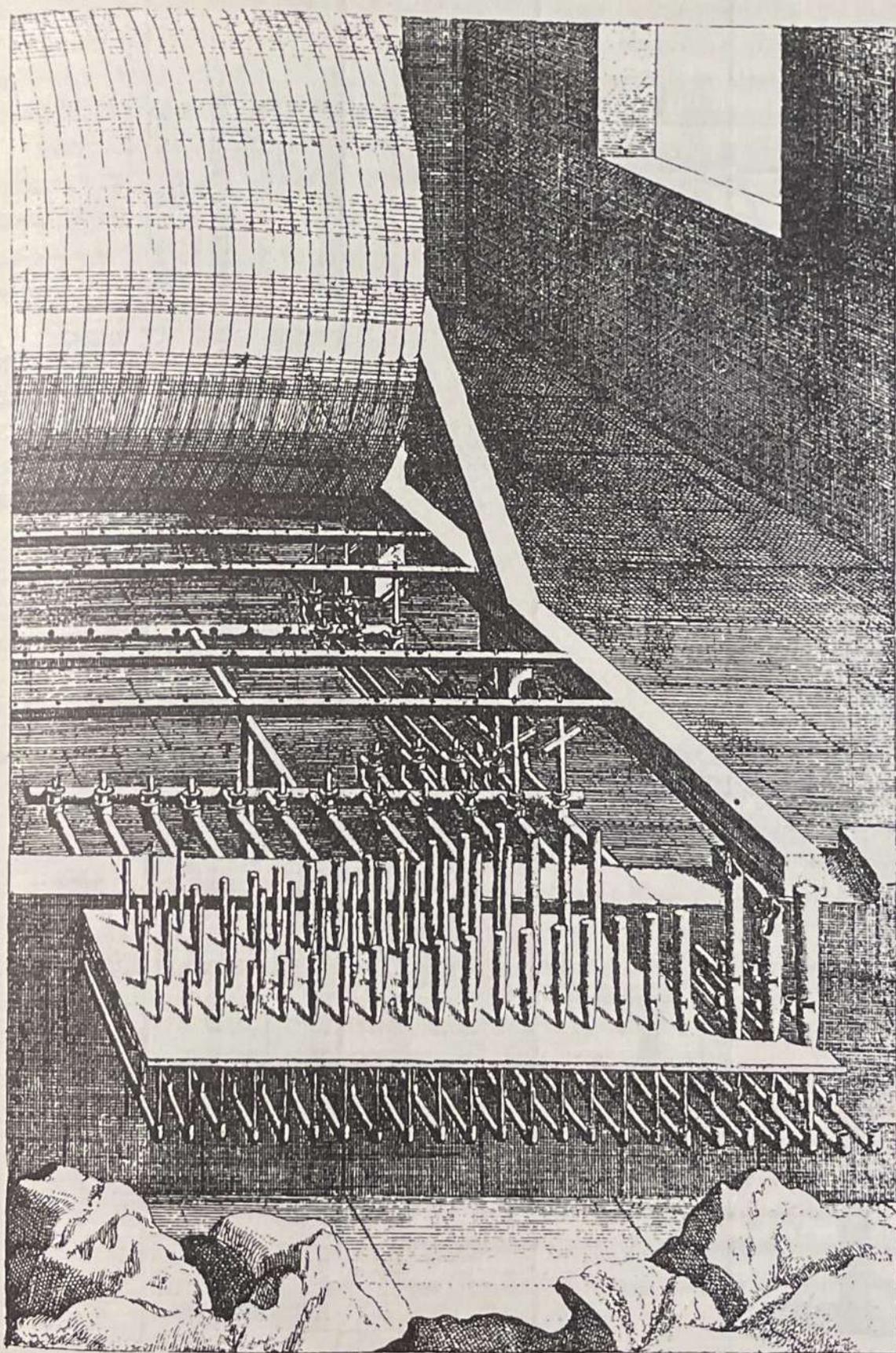


Fig. 1. Da: SALOMON DE CAUS, *Les raisons des forces mouvantes* (1615).

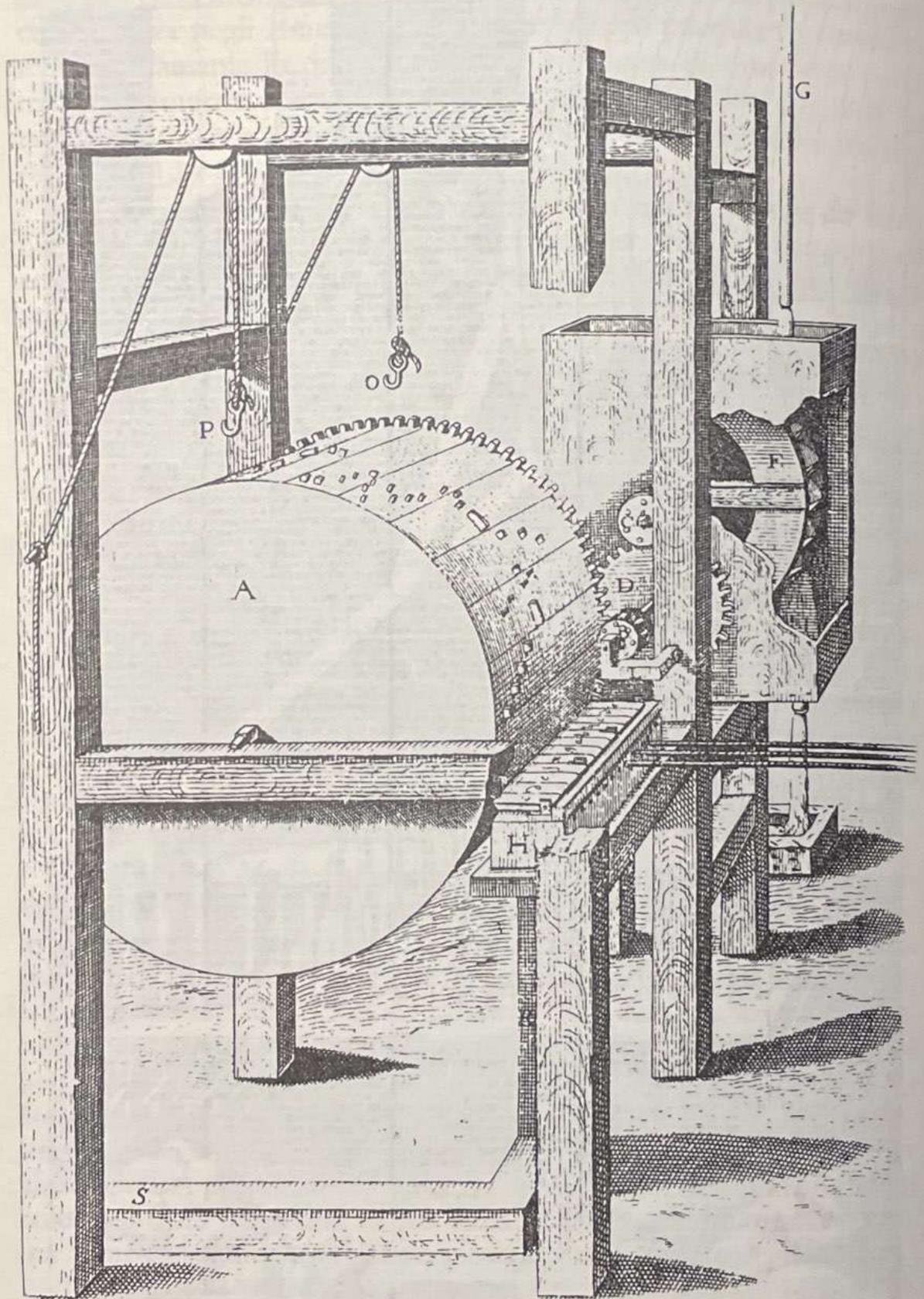


Fig. 2. Da: SALOMON DE CAUS, *Les raisons des forces mouvantes* (1615).

alla musica, alla prospettiva etc.; la parte *Magia Anamorphotica* tratta appunto di artifici che producano soglie di appercezione che sconfinerebbero nella magia. In questi trattati si progettano vari congegni, macchine, automi, che rileggono la natura per reinventarla.

Nel 1660 Jacques de Royer scriveva il trattato *Les causes du flux et reflux de la mer, les vents, et de la fièvre intermittente*, con il quale teorizzava iperbolicamente la quadratura del cerchio, il moto perpetuo e uno spazio dove il suono potesse correre e riflettersi in modo da essere udito anche dai sordi.

Tutte queste storie e queste teorizzazioni scaturiscono dalla forte spinta seduttiva che certe raffigurazioni fantastiche sollecitavano, finché si elaboravano invenzioni e tecnologie che fossero estensione della mente e della mano, e dimostrano la necessità di razionalizzare in atti concreti ipotesi e utopie che dai tempi di Leonardo da Vinci erano come una sfida, uno spostamento in avanti della soglia dell'impossibile.

Viene la necessità di esprimere una mimesi dell'atto creativo e rigenerativo della natura, per giungere a dei meccanismi che potessero essere contemplati e uditi nello svolgersi della loro propria vita autonoma: l'invenzione della vita.

Ma una radice di questa sensibilità la si può trovare fin dagli inizi del primo millennio, quando nei paesi arabi si costruirono i primi organi meccanici a funzionamento idraulico. Il congegno era semplice: facendo scaldare dell'acqua si produceva del vapore che metteva in azione delle microturbine la cui energia faceva girare dei cilindri chiodati; al passaggio di questi chiodi da un pettine infine si aprivano delle valvole che facevano entrare l'aria compressa in canne d'organo e non restava che ascoltare il risultato. Tutto questo ebbe una lenta evoluzione, ma solo negli ultimi venti-trenta anni del Cinquecento esplose un grande interesse per queste cose e videro la luce moltissimi di questi organi idraulici.

Nacquero molti orologi a cilindro per i quali scrissero anche compositori tra i più in voga e oggi celebri, come Haendel e Haydn. Persino Mozart scrisse tre famosi brani per organo a cilindro, come scrisse composizioni anche Beethoven, e la diffusione così vasta del fenomeno testimonia di quanto fu grande e crescente l'interesse per la musica meccanica. Adesso finalmente, attraverso lo strumento meccanico, entrava negli spazi domestici la musica in qualche modo «riprodotta». Oggi non desta più stupore, ma a quei tempi era una novità molto importante.

Tramite l'uso di piccoli carillons nacque anche il sistema per inse-

gnare agli uccellini a cantare: si prendeva la gabbia con l'uccellino vero e la si poneva accanto ad un'altra, coperta da un panno, dove era alloggiata una *Serinette* – piccolo strumento che produceva semplici melodie nella giusta tessitura degli uccelli – l'uccellino vero aveva così l'illusione di avere a che fare con un suo simile e ne apprendeva il canto imitandone le melodie.

Questi strumenti, che fino al Settecento erano presenti nella realtà dell'aristocrazia di tutta Europa, trovarono una dimensione diversa, più popolare, da festa di paese, da suono all'aria aperta, con gli *Organi di Barberia*, cosiddetti dal cognome dell'inventore monsieur Barbier. Questi strumenti trasportabili, permettevano di trasferire nelle strade, nelle piazze, gli organetti di varie misure e di differente complessità a seconda della grandezza facendoli uscire dal privato degli spazi domestici.

Nelle fiere a volte questi organi erano di tale complessità e vastità che rappresentavano vere e proprie orchestre, nasce infatti l'*Orchestrion*, strumento di enorme impatto sonoro, ma allo stesso tempo nasce anche l'idea di creare con procedimenti analoghi il pianoforte meccanico: i primi esempi sono i *Pianoforti a cilindri*, come antesignani dei Juke-Box, che non avevano tastiera, ma avevano al suo posto il cilindro chiodato che girando molto lentamente azionava la meccanica dello strumento.

Questo procedimento era analogo a quello del *Carillon*: anche qui vi era un cilindro chiodato cui veniva apposto un pettine di lamelle metalliche, ognuna intonata su una nota diversa, provocando così un suono né di pianoforte né di organo, casomai vicino a quello di un cembalo. Si facevano riudire in questo modo melodie celebri desunte dalle opere più in voga.

Nell'arco di tutto l'Ottocento la macchina è stata, oltre che il cardine della rivoluzione industriale, anche una forte fonte di ispirazione per composizioni musicali che con figure isocroniche descrivevano più o meno pittorescamente i movimenti meccanici. Non è molto noto che Hector Berlioz avesse scritto nel 1846 un *Canto della Ferrovia* per coro e orchestra, una musica d'occasione su testo di J. Janin, per l'inaugurazione di una prima linea ferroviaria francese. L'elenco di brani di questo tipo è molto esteso, dal *Petit Train du Plaisir, comique imitatif* (1865) di Gioacchino Rossini, che racconta di uno sciagurato viaggio in treno, al coevo *Chemin de fer*, uno studio per pianoforte di Alkan, il cui vero nome era Charles Henry Valentin Morhange. Lo sviluppo di meccanismi sonori macchinistici era anche il risultato di una idea di «tecnica pianistica» basata sulla ripetizione di modelli atti a sviluppare

le qualità motorie delle mani. In questo senso si può addirittura risalire al compositore Muzio Clementi che coniugava idee macchinistiche con il culto della ginnastica, quando scrisse, da tutti i pianisti paventati, i 100 studi del *Gradus ad Parnassum*.

Il treno come macchina è stata fonte di ispirazione anche per il compositore Melesio Morales che scrisse nel 1869 *La locomotiva*, fantasia per orchestra che celebrava l'inaugurazione di una linea ferroviaria in Messico.

È assai interessante seguire lo sviluppo storico degli strumenti meccanici allorquando, con l'evoluzione dei primi decenni del Novecento, entravano in crisi i linguaggi melodico-armonici della musica tonale, e nascevano le avanguardie storiche: in testa quella del *Futurismo* ideata da Filippo Tommaso Marinetti, che ne pubblicò l'ormai celebre *Manifesto di Fondazione* sul *Figaro* di Parigi il 19 febbraio 1909.

Anche nel Novecento, in seguito a queste idee futuriste, molte composizioni furono scritte sotto la suggestione del mito della macchina, da *Zavod (Fonderie d'acciaio)* per orchestra di Alexandr Mossolov, al famoso *Pacific 231* per orchestra di Arthur Honegger, al *Ballet Mechanique* per una strana orchestra di pianoforti, percussioni e motore di aeroplano, di George Antheil.

Marinetti certamente aveva letto i libri di Mario Morasso, il quale nel 1905 aveva scritto *La nuova arma - la macchina* (Piccola biblioteca di Scienze Moderne, Bocca, Torino), nel quale delineava molti spunti della nuova estetica della velocità e della macchina. Si deve al poeta Edoardo Sanguineti la rivalutazione recente di questi scritti anticipatori, con un suo saggio pubblicato in Germania nel 1966 (*L'estetica della velocità*, in «Duemila», n. 6, Ubersee Verlag, Hamburg), cui va anche il merito di aver ben distinto tra Morasso e Marinetti, evidenziando come il primo, pur intuendo felicemente il futuro, non si scostasse da «sommesse ipotesi, molti gesti di oratoria prudenza, un fraseggiare dannunziano e decadente» (lo stesso D'Annunzio aveva scritto una poesia sulla torpediniera e descritto una macchina in corsa), dunque ben lontano dalla profonda irriverenza marinettiana, anche se molti passaggi degli scritti dei due appaiano così vicini. In fondo una anticipazione di questi temi si ebbe anche nel precedente scritto di Stephane Mallarmé *Sur le Beau et l'Utile* (1897), che descrivendo l'automobile indicava una bellezza che non si basava più su canoni estetici di carattere idealistico, ma teneva conto della utilità, un criterio funzionale che lo allineava con il senno di poi alle avanguardie di qualche anno dopo.

Il *Futurismo* vedeva quindi nella macchina il principale strumento del moderno in divenire, e l'atteggiamento idolatra nei confronti del futuribile creava un romanticismo della macchina, un pensiero idealistico che poteva tradursi nella mimesi della isocronia, ma che andava anche nella direzione di una creatività tesa a creare scenari utopici, una fantascienza dell'arte.

Nell'ambito delle teorie di questa avanguardia la macchina è sempre presente, fino all'idea di farne il pernio intorno al quale gira il nuovo mondo; i simboli più fertili per l'immaginazione futurista sono la velocità e l'aeroplano, come macchina volante che sfida la forza di gravità.

È molto complesso il rapporto tra macchina ed espressione nelle varie arti, dalla letteratura al cinema: si incrocia anche con il tema della marionetta, il mito dell'androgino e successivamente del robot, da *The Clever Dummy*, celebre comica di Ben Turpin, a *Die Puppe* di Ernst Lubitsch, a *Uomo meccanico* di André Deed, che poi altro non era che l'italiano Cretinetti.

Marinetti nel 1910 accennava ad una figura simile al robot con il personaggio di *Mafarka le futuriste*, l'eroe che per una improbabilissima maschile partenogenesi dà alla luce un figlio meccanico, alato, che ha la prerogativa di avere organi intercambiabili, una vera e propria anticipazione dei vari attuali *Replicanti* del film *Blade Runner* oppure un *Terminator*: un tentativo di antropoformizzare la macchina.

Marinetti, dopo che già nel 1905 aveva dedicato all'automobile *A' mon Pégase*, nel 1911 pubblicò *Battaglia peso + odore* e *Zang Tumb Tumb*, i suoi *Mots en liberté*, quelle *Tavole Parolibere* che influenzarono moltissimo in seguito, insieme anche alla *Macchine Tipografiche* di Giacomo Balla, la notazione musicale degli anni Cinquanta-Sessanta. Nel 1912 lanciò il *Manifesto della letteratura futurista* nel quale si dichiarava interessato alla «Solidità di una lastra d'acciaio [...] per se stessa, cioè l'alleanza incomprensibile e inumana delle sue molecole e dei suoi elettroni, che si oppongono, per esempio, alla penetrazione di un obice. Il valore di un pezzo di ferro o di legno è ormai più appassionante per noi, del sorriso o delle lacrime di una donna. Noi vogliamo dare, in letteratura, la vita del motore, nuovo animale istintivo del quale conosceremo l'istinto generale allorché avremo conosciuti gli istinti delle diverse forze che lo compongono. Nulla è più interessante, per un poeta futurista, che l'agitarsi della tastiera di un pianoforte meccanico».

Sempre in quei mesi il poeta Paolo Buzzi scrive *Aeroplani* e ancora sopra una suggestione aviatoria Francesco Balilla Pratella scrive l'opera

L'*aviatore Dro*, opera teatrale nella quale l'eroe è un pilota che alla fine muore sfracellandosi al suolo. Qui Pratella utilizzerà anche gli *Intonarumori*, curiosi strumenti inventati da Luigi Russolo che potevano produrre vari rumori intonati o glissare in altezza mediante una leva. Queste novecentesche *ghironde* avevano nomi molto suggestivi e descrittivi: *Ululatore*, *Crepitatore*, *Gorgogliatore*, *Scoppiatore*, *Ronzatore* etc., ognuno azionato dalla sollecitazione di una corda tesa mediante un rotore di legno che poteva essere semplice, dentato etc.

Luigi Russolo aveva creato la sua *Arte dei rumori*, teorizzandola nel 1913 con un manifesto e più estesamente nell'omonimo volume pubblicato a Milano nel 1916 dalle Marinettiane *Edizioni Futuriste di «Poesia»*, una vera e propria anticipazione di quello che sarà lo sviluppo della sperimentazione musicale successiva, dalla *Musique Concrète*, i primi esperimenti di musica elettronica e le contaminazioni rumoristiche degli anni Cinquanta in poi.

Mentre il poeta Luciano Folgore pubblicava nel 1914 il *Canto dei motori* e *Città Veloce*, Marinetti nel marzo dello stesso anno lanciava vari manifesti come *Lo splendore geometrico e meccanico e la nuova sensibilità numerica*, oppure il *Manifesto della declamazione dinamica e sinottica*, dove immaginava di imitare i motori e i loro ritmi attraverso una gesticolazione meccanica.

Enrico Prampolini, che nel 1915 aveva già pubblicato un *Manifesto sulla costruzione assoluta di motorumore*, con Ivo Pannaggi e Enrico Paladini nel 1922 scrisse un *manifesto sull'arte meccanica* nel quale si svilupparono alcuni principi fondamentali:

«1. Che della macchina si renda lo spirito e non la forma esteriore, creando composizioni che si valgano di qualsiasi mezzo espressivo ed anche di veri elementi meccanici.

2. Che questi mezzi espressivi ed elementi meccanici siano coordinati da una legge lirica originale e non da una legge scientifica appresa.

3. Che per essenza della macchina si intendano le sue forze e i suoi ritmi e le infinite analogie che la macchina suggerisce.

4. Che la macchina così concepita diventi la sorgente ispiratrice per la evoluzione e lo sviluppo delle arti plastiche».

Paladini e Pannaggi realizzarono a Roma, presso la Casa D'arte Bragaglia, il 2 giugno 1922, un *Ballo Meccanico Futurista* con due danzatori, un *Costume Meccanico* e un *Fantoccio Umano*. Da un punto di vista musicale la particolarità dell'evento consisteva nella realizzazione di una polifonia di suoni di motociclette. Pannaggi lo descrisse poi dicen-

do che «alla musica fu sostituita una polifonia ritmica di motori ottenuta orchestrando due motociclette collegate in un palco sopra la sala del ristorante notturno, nella quale si svolgeva l'azione principale.

Variando l'intensità dei rumori, accelerando o rallentando i tempi si potevano manovrare fughe prolungate e insistenti, raffiche sincopate, scivoli e scoppi, soste e riprese immediate culminanti in rabbiosi crescendo» (non è dato sapere come riuscissero a non affumicare il pubblico...).

Anche Severini aveva già affrontato il tema in un articolo dal titolo *Macchinismo nell'arte* che apparve sul *Mercure de France* nel 1916, mentre Marinetti tornò molte volte su queste immagini nei suoi manifesti, come nel successivo *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina*, o nell'intervento su *La Fiamma* n. 11, del 4 aprile 1926, *L'estetica della macchina*. Con un titolo simile fece anche delle conferenze, come quella al *Lycium* di Firenze nel febbraio del 1931, sempre intravedendo nel mezzo meccanico l'immagine di un nuovo mondo, di una nuova sensibilità artistica offerta appunto dal contatto con meccanismi creati sì dall'uomo, ma che prendono una loro vita autonoma, simulacri di una perfezione tecnica irraggiungibile.

Il futurista Azari nel 1917 pubblicò un manifesto *Per una Società di protezione delle macchine*, nel quale dopo aver preso in considerazione un valore estetico della macchina ne vedeva la possibilità di redenzione dal lavoro manuale per l'uomo, che l'ha inventata, creando una utopica equazione macchina=uomo perfezionato e moltiplicato. Nel paragrafo *La macchina essere vivente*, Azari fa una profezia dell'attuale informatizzazione della vita (siamo nel 1917...), quando dice che «noi abbiamo delle macchine parlanti, delle vere macchine ragionanti, quali sono le calcolatrici pittorescamente definite "cervello d'acciaio"; inoltre la telemeccanica ci consente di dirigere o far volare senza pilota automobili e aeroplani. In avvenire saranno quindi accoppiati e fusi tutti questi meccanismi e si creeranno macchine che, dopo aver ricevuto istruzioni verbali, si recheranno a compiere determinati lavori con la massima precisione e con lodevole costanza». Questa visione così particolare giungeva in alcuni casi a vedere nella macchina persino una sensibilità come di essere vivente, per la quale indicava la necessità di difendere e proteggere le macchine: da qui una vera e propria *Società di protezione delle macchine*.

Fortunato Depero realizzò con Gilbert Clavel nel 1918 le marionette e le scene per i *Balli Plastici*, che furono rappresentati a Roma nel Teatro degli Odescalchi, con le musiche di Alfredo Casella che di-

rigeva, Lord Berners, Gian Francesco Malipiero e Bela Bartòk, con l'animazione della Compagnia Marionettistica di Gorno dell'Acqua. Depero vedeva nella marionetta la metafora della macchina e nella macchina la «Sintesi dei maggiori sforzi cerebrali dell'umanità, l'equivalente meccanico organico del globo terracqueo, un nuovo corpo vivo quasi umano che moltiplica il nostro, il prodotto e la conseguenza che produce a sua volta infinite conseguenze e modificazioni nella sensibilità, nello spirito, nella vita».

Férdinand Legér, animato da quell'*Esprit Nouveau* che lo collegava a George Antheil, Ezra Pound e Dudley Murphy, nel 1925 realizzava il *Ballet Méchanique*, film nel quale l'elemento meccanico era «un mezzo per dare una sensazione di forza, una semplice materia prima plastica come gli elementi di un paesaggio o di una natura morta, dove il rapporto di volumi, linee e colori richiedeva un accordo e un ordine assoluti...».

In una intervista di Dora Vallier (per *Cahiers d'art*, Parigi 1954), Legér ricordava una sua visita con Marcel Duchamp e Brancusi al Salone dell'Aviazione di Parigi nel 1912 ed esprimeva con queste parole la grande attrazione che esercitarono su di loro i motori e le eliche:

Cercando lo splendore e l'intensità, io mi sono servito della macchina come ad altri capita di utilizzare il nudo e la natura morta. Non si deve mai essere dominati dal soggetto. Io invento le immagini della macchina come altri fanno dei paesaggi fantasiosi. L'elemento meccanico non è per me un partito preso, non è un atteggiamento: è un modo di arrivare a rendere una sensazione di forza, di potenza.

Il 2 maggio del 1926, sul giornale *La Fiamma* Fillia pubblicò con Curtoni e Calligaris il manifesto *Arte Sacra Meccanica* nel quale si conclude che «Il valore della macchina, sentito dall'uomo, assume moralmente una importanza incalcolabile, con la creazione di una nuova morale dove la macchina è azione e fine: interpretare questa spiritualizzazione meccanica è segnare l'inizio di un'arte sacra moderna».

Il 27 febbraio del 1927 andò in scena a Mosca, nel *Teatro libero Laboratorio*, *La Danza delle Macchine*, di Nikolaji Foregger, con musiche jazz e rumori elettroacustici di J.A. Kliun, ed è un vero peccato che di questa, come di tante altre realizzazioni del genere non sia rimasta alcuna traccia sonora.

Il 9 giugno 1929 sul *Corriere d'America* a New York apparve il *Manifesto di Fondazione dell'U.D.A. (Unione Distruttivisti Attivisti)* di Napoli, firmato da Carlo Bernard, Guglielmo Peirce e Paolo Ricci; nel

quinto e ultimo capitolo di questo scritto si tratta della macchina come strumento «utilitaristico e antiemotivo...».

Ma la stravagante idolatria della macchina non si fermò qui: nel 1931 nacque per la firma di vari artisti tra i quali Di Bosso e Scurto, presentati da Marinetti, un volumetto intitolato *Il Macchinesimo*, con un manifesto e un agile manualetto sulla *metallizzazione dei morti* attraverso un marchingegno sonoro del quale erano pubblicate le foto del progetto. Questo strumento doveva compiere la trasformazione creando tanti bei mattoncini di metallo...

Nel 1932 Marinetti, infaticabile, pubblicò *Parole in libertà futuriste olfattive tattili termiche*, per le Edizioni Futuriste di Poesia Lito-Latta Savona: una edizione realizzata da Tullio d'Albisola, poesie di latta raccolte in cartelle di metallo che già avevano avuto una ideazione analoga nel libro-macchina di Azari e Depero, edizione rilegata con grosse viti e bulloni.

Il d'Albisola costruirà anche un altro volume *Lito-Latta: L'anguria lirica*, stavolta rilegato in costola e quindi sfogliabile come un normale libro.

Futurismo, Esprit Nouveau, la nuova dimensione della vita moderna e genericamente una idea di «modernismo» generarono negli anni Venti-Trenta come si è visto una valanga di produzioni in tutti i campi artistici, dal film *Metropolis* di Fritz Lang per il quale compose una colonna sonora anche Arthur Grofé al dramma *L'angoscia delle Macchine* di Ruggero Vasari, con musiche di scena di Silvio Mix, al balletto *Psicologia delle Macchine* di Marinetti, con la musica sempre di Silvio Mix, dalla *Danza dell'Elica*, al balletto *Anihccam del 3000* di Franco Casavola e così via.

Vasari pubblicò nel 1933 il volume dal titolo *Raun*, che aveva scritto tra il 1926 e il 27. Qui come nell'*Angoscia delle macchine* e *Metropolis*, la macchina è vista come un negativo mostro che riesce a dominare l'umanità, una visione pessimistica con la quale si ricollega agli scenari apocalittici degli scritti di Wells, Huxley e Orwell, nel vedere l'uomo schiavizzato dalle potenze del male: un atteggiamento che ricorda anche un atteggiamento più tardo-espressionista che futurista.

Dopo questa carrellata su tante vicende tra l'uomo progressivamente robotizzato e la macchina antropomorfa, resta da considerare che il passaggio dalla meccanica alla elettronica è come un passaggio dal reale al virtuale, perché sparisce la fisicità del rapporto con la materia che costituisce il meccanismo. Questa che è una rivoluzione epocale ha avuto significativi risvolti anche nel campo della espressione ar-

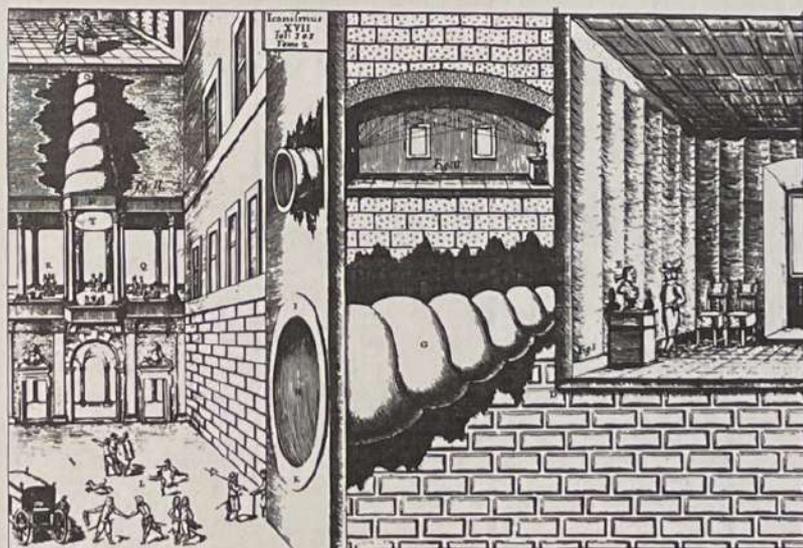
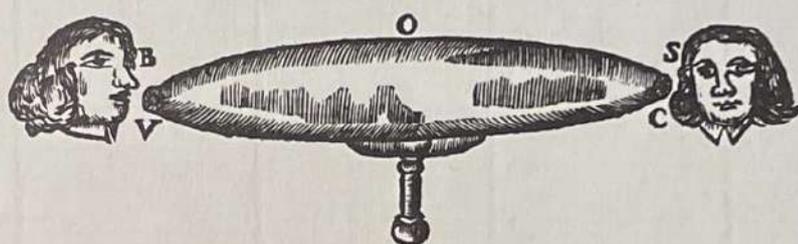
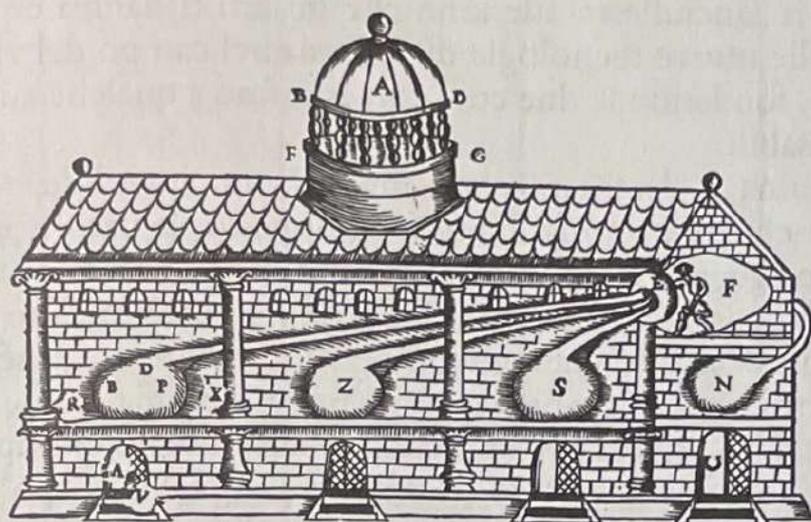


Fig. 3. Da: ATHANASIUS KIRCHER, *Musurgia Universalis* (1650).

tistica, creando un nuovo panorama che comincia a delinearsi soltanto adesso, con la fanciullesca adesione che gli artisti hanno espresso nei confronti delle nuove tecnologie digitali, sia nel campo del visuale che nell'acustico, fondendo le due cose con esiti fino a qualche anno fa soltanto impensabili.

La macchina è diventata come trasparente, invisibile, scomparsa agli occhi di chi opera e mai come oggi il gesto, la parola, il suono e addirittura lo sguardo sono stati soggetti di un delirio di onnipotenza che ha inglobato le potenzialità della meccanica come un fatto scontato.

Questo porta al fatto che ognuno pensa di contenere in sé la sintesi di tutte le possibilità meccaniche, come una mitologia, come un qualche cosa che a monte è fagocitato dal pensiero umano che applica come un demiurgo tecniche rese possibili dal digitale, un po' come la rappresentazione del reale dopo la scoperta e l'applicazione della prospettiva, secoli fa, ma soprattutto come il mito della macchina che con i futuristi segnava il cammino verso la simultaneità.