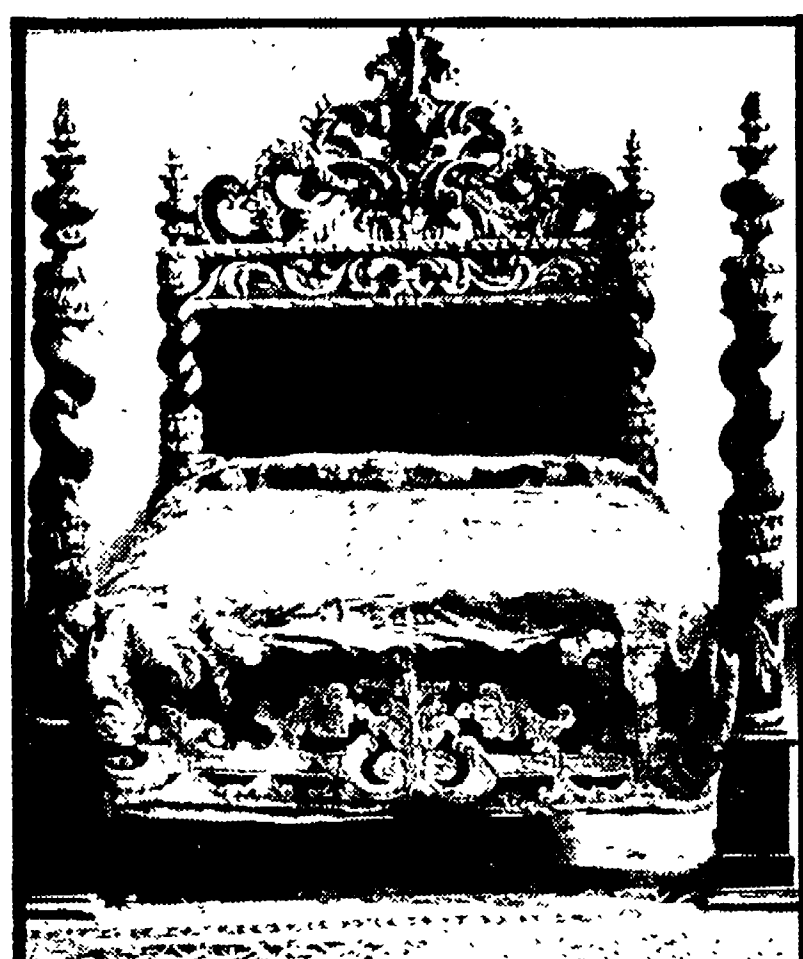


ARTI FIGURATIVE

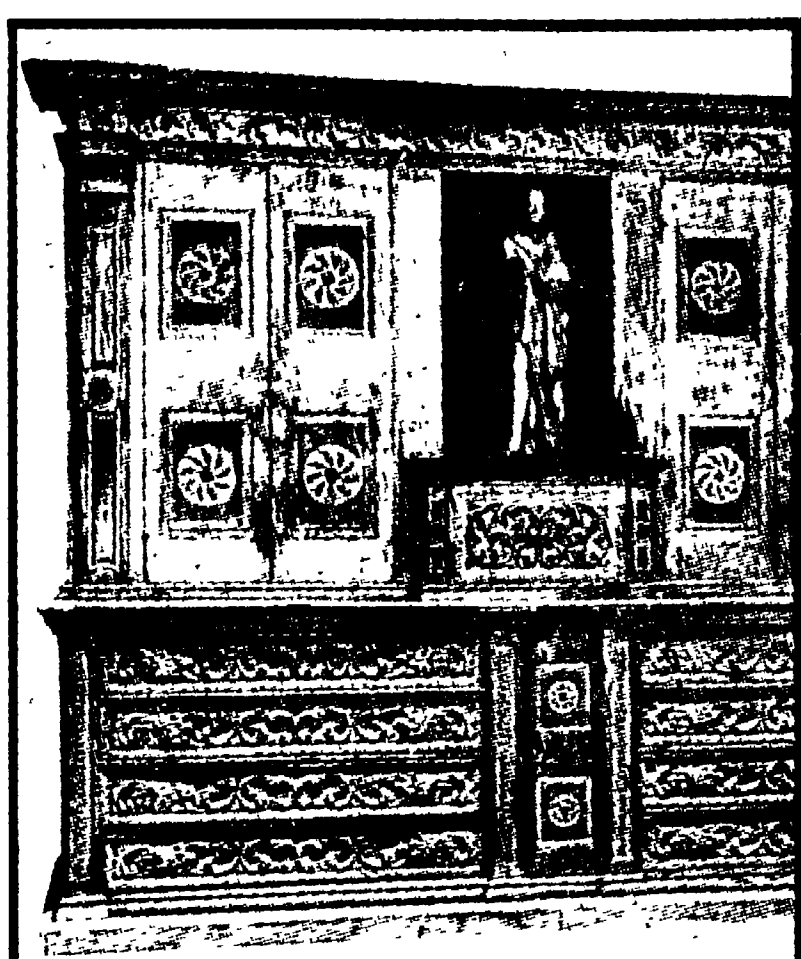
FIRENZE: alla quinta «Mostra Mercato internazionale dell'antiquariato» presenti 140 espositori

Il mercato d'arte «ce l'ha fatta»

Nella sontuosa rassegna di Palazzo Strozzi la «parte del leone» la fanno come al solito i mobili e i «pezzi» vari di arredamento — Troppe pitture dall'attribuzione tanto favolosa quanto dubbia — Prezzi alle stelle — Intanto i capolavori delle nostre collezioni pubbliche stanno a svernare alla «Limonaia» di Boboli in attesa di essere restaurati



Un grande letto scollo e dorato dell'Italia centrale (XVII sec.)



Un mobile dipinto marchigiano del primo quarto del XVI sec.



Marco Ruggeri (1433-1498): dipinto (particolare)

FIRENZE, settembre. Sontuoso spettacolo, forse più delle quattro che l'hanno preceduta, è questa quinta biennale «Mostra mercato internazionale dell'antiquariato» che occupa fittamente tutti i piani e gli angoli di Palazzo Strozzi. Gli espositori sono 140: di Italia, Belgio, Francia, India, Inghilterra, Iran, Israele, Messico, Olanda, Olanda, Svizzera e Stati Uniti. Oltre 90 gli antiquari italiani, e quasi la metà i fiorentini e toscani. Consuetudine profusione di oggetti d'arte belli e assai belli; buon gusto in quasi tutti gli stand fuorché laddove s'è voluto strafare e, con troppe pitture dall'attribuzione tanto favolosa quanto dubbia, schiacciare il visitatore (non certo il compratore) di professione. La parte del leone la fanno i mobili a centinaia, e «pezzi» vari di arredamento. Al piano terra del palazzo c'è l'innovazione dell'invito al collezionista (per borse più che piccole e modeste): ci sembra però che abbia essenzialmente il fine di seminare invidia per tutto quel che sta ai piani superiori, e costal come costal il «pezzo» più caro è la Madonna di Leone X data a Raffaello dal mercante Cramer dell'Aja (non si sa perché pubblicata con gran clamore in prima pagina da un quotidiano milanese); il prezzo tocarebbe il miliardo, si dice, e per un «pezzo» di stuccherato maniera rafaellesca, ragazzo e fanciullo secondo un gusto quasi nordico da copia, non è mica male. «Ce l'abbiamo fatta», scrive sulla «Gazzetta antiquaria» Mario Bellini, che è fra gli espositori che contano e brillante organizzatore della mostra, ricordando il fango che sommersse Firenze e danneggiò seriamente anche gli antiquari. Beati gli antiquari che ce l'hanno fatta, che hanno restituito il regno della loro mostra. Ci venivano in mente, passeggiando per gli stand dove non c'è la benché minima traccia di fango — per Firenze invece rispunta dappertutto tenacemente — e ogni «pezzo», pure dubbio o mediocre, è splendidamente valorizzato; ci venivano in mente i capolavori delle nostre collezioni pubbliche che stanno a svernare alla «Limonaia» di Boboli in attesa di essere restaurati, e ci venivano in mente i capolavori delle nostre collezioni pubbliche che stanno a svernare alla «Limonaia» di Boboli in attesa di essere restaurati, e ci venivano in mente i capolavori delle nostre collezioni pubbliche che stanno a svernare alla «Limonaia» di Boboli in attesa di essere restaurati...

le colpire il «tombarolo» e impossibile raggiungere chi lo manda e lo guida. Certo le opere d'arte riunite qui a Palazzo Strozzi tirano in ballo i soldi, tanti soldi. A noi confermano il convincimento che il destino dell'Italia non è quello di tornare a essere un grande e ricercato mercato di antichità: piuttosto pensiamo e lavoriamo per un paese che sia acquirente internazionale di antichità, e per i nostri interessi, anche di modernità. E se proprio c'è qualcuno che deve fare i soldi che sia, al fine, lo Stato italiano, la cultura italiana: che si possa dire, alla luce del sole, che l'Italia ha venduto un congruo numero di opere d'arte per salvare le altre, per costruire musei e pagare studiosi e tecnici come meritano, per creare nuove collezioni con un internazionalismo culturale che ancora ci fa difetto. Ci perdonerà il lettore se nello sfarzo di Palazzo Strozzi gli andiamo delineando un itinerario niente affatto ottimista e infatuato: ma proprio qui, a Firenze, è impossibile dimenticare quale sia lo stato del patrimonio artistico pubblico. E per chi non ha milioni e milioni da spendere per un oggetto d'arte da portarsi a casa non c'è godimento a veder tornare per qualche giorno un'opera d'arte che ne uscì e il cui valore è stato moltiplicato per cento o per mille. S'è detto che gli espositori sono 140 con migliaia di oggetti. Impossibile citare tutti gli stand. Merita fermarsi a quello dei Bellini con i preziosi arazzi, due di Bruxelles fine Quattrocento e uno cinquecentesco della manifattura medicea, con la collezione di bronzetti rinascimentali dati ai nomi del Giambologna, del Riccio, del Dani, con alcuni quadri ben pregevoli di tante altre opere strombazzate nella mostra: ricordiamo i piccoli formali della Madonna di Segna di Bonaventura, del dittico di Andrea di Niccolò, della tavola di Marco Zoppo, A Nicolas Poussin è attribuito un interessante quadro raffigurante Rebecca e Eleazar al pozzo presentato dalla galleria Mazzoleni di Milano che presenta anche due nature morte del «Gobbo dei Carracci» e belle miniature del XVII-XIX secolo. Nello stand di Francesco di Cesare si segnalava una figura popolana di Giacomo Ceruti. Heim di Londra presenta due tavole, Diana e Apollo, attribuite a Daniele da Volterra. Una ses-

antina di «pezzi» presenta l'olandese De Boer: vi figurano i nomi di Patinir, Jan Steen, Gabriel Metsu, Hobbema, Van Cleve, Teniers. L'antiquario Alex di Bruxelles punta su un numero cospicuo di fiamminghi, narratori minuti e descrittivi puntigliosi da Brueghel dei Velluti a van Dalen. Follissimo di pitture è lo stand di Robert Finck: vi incontriamo i nomi di Bouts, Clouet e Brueghel il Giovane. Orselli di Firenze si segnala per una piccola Crocifissione di Neri di Bicci e un bellissimo letto settecentesco dell'Italia Centrale. Tre librerie in noce datate 1785 e provenienti da una dimora veneta, sono esposte da Tullio Silva di Milano con altri preziosi esemplari di «pezzi» veneziani di arredamento. Da segnalare ancora le porcellane cinesi e di Sassonia esposte da Boskovich di Bruxelles; lo stand intero di Alavoine di Parigi, in particolare i bronzi e le maioliche di Deruta; lo splendido gruppo di strumenti musicali in avorio firmati dal Mahler che espone Sangiorgi di Roma. Così assai pregevoli nello stand Longari di Milano uno dei più sobri e seri; pregevoli tessuti nello stand peruviano di Laffi Petrachi. Fra le centinaia di mobili ci sono rimasti in mente la quattrocentesca credenza toscana di sacrestia della galleria Luigi Bellini e un grande mobile dipinto marchigiano prima metà del Cinquecento esposto da Bartolozzi di Firenze assieme a una serie fantastica di ce-

LETTERATURA

Un letterato ambasciatore alle corti di Urbano VIII e Filippo IV di Spagna

L'inganno virtù delle corti nelle lettere di Fulvio Testi

«Se fosse vissuto in età meno barbara... sarebbe stato senza controversia il nostro Orazio e forse più caldo, veemente e sublime del latino». Questo giudizio dei Leopardi ricorda Gianfranco Pansa nel presentare i due primi volumi delle Lettere (a cura di Maria Luisa Doglio, ed. Laterza) di Fulvio Testi (1583-1646) che offrono una miniera di notizie di prima mano sulle complesse vicende politiche e sulle condizioni umane in Italia e in Europa all'epoca della guerra dei trent'anni. Se ne prevedono tre volumi di circa duemila lettere per la maggior parte inedite, poiché la precedente raccolta, del primo Olocento, ne comprendeva solo 412. Dei due volumi pubblicati, il primo (pag. 563, L. 6000) è di 517 lettere scritte fra il 1609-1633; il secondo (pag. 825, L. 8000) ne comprende 754, scritte fra il 1634-1657. Tranne brevi periodi di rottura, il Testi fu sempre al servizio degli Estensi di Modena e per conto di Cesare e di Francesco I d'Este compì varie missioni per l'Italia e l'Eu-

Un atto di accusa contro le grandi case americane che però elude con disinvoltura i problemi di casa nostra

Bella auto che uccide

«La riduzione dei costi e la linea sono uno dei "totem" più sacri dell'industria automobilistica» — Le norme di sicurezza e il recente Salone di Francoforte — I «controllori» finanziati dai «controllati»

Settembre 1899. Una bella giornata di sole. L'aria di New York è tersa come i newyorkesi di oggi non hanno mai avuto occasione di vederla. Il signor H.H. Bliss, proprio come dice il suo nome, sembra il simbolo della beatitudine mentre osserva ammirato la signora che è seduta di fronte a lui. Il tram si ferma, il signor Bliss e la signora si alzano insieme. Il signor Bliss scende per primo e, cavalcando sul suo piede, si avvia per aiutare la signora, impacciata dalle lunghe gonne, a scendere dal tram. Un'automobile arrota il signor Bliss. Il conducente dell'automobile non aveva previsto l'arresto del tram ed i freni non erano sufficientemente efficienti per bloccare la vettura in poco spazio. I giornali di New York riportano la notizia della disgrazia e il signor Bliss diventa il primo americano ufficialmente ucciso da una vettura senza cavalli. Sono passati circa 70 anni e gli americani uccisi dalle automobili

sono diventati un milione e mezzo, come sottolinea Ralph Nader nel libro che Bompiani ha pubblicato in Italia con il titolo L'auto che uccide (collana «cose d'oggi», pp. 300, L. 1.800). «Quando è apparso negli Stati Uniti — scrive l'editore — il libro di Ralph Nader ha suscitato polemiche vivaci: le grandi case costruttrici americane si sono scagliate contro l'autore con una campagna denigratoria che ha avuto conseguenze legali, ed i giornali hanno parteggiato rigorosamente per l'uno o per l'altro dei protagonisti di questa vicenda. Da una parte c'era uno dei più grandi imperi economici del mondo, dall'altra un uomo solo che, come accade in certi film sulle società americane, sfida l'universo intero. Polemiche non minori ha suscitato l'edizione francese del volume, corredata da una serie di osservazioni complementari sulla produzione automobilistica d'oltralpe». Proprio questo è

il punto della questione: l'edizione italiana è assolutamente priva di questo corredo ed il volume di Nader si riduce così ad essere una lettura priva di interesse per l'automobilista del nostro paese che, attirato dal titolo di copertina, pensa di poter trovare nel libro qualcosa di più che non un invito a diffidare di tutte le case automobilistiche italiane e straniere. La documentazione storica della «Corvair» è assolutamente priva di questo corredo ed il volume di Nader si riduce così ad essere una lettura priva di interesse per l'automobilista del nostro paese che, attirato dal titolo di copertina, pensa di poter trovare nel libro qualcosa di più che non un invito a diffidare di tutte le case automobilistiche italiane e straniere. La documentazione storica della «Corvair» è assolutamente priva di questo corredo ed il volume di Nader si riduce così ad essere una lettura priva di interesse per l'automobilista del nostro paese che, attirato dal titolo di copertina, pensa di poter trovare nel libro qualcosa di più che non un invito a diffidare di tutte le case automobilistiche italiane e straniere.

Le riviste QUINDICI

La questione negra

Violenza e nonviolenza nella questione negra negli Stati Uniti, questo il tema degli articoli che aprono il numero 4 della rivista mensile «Quindici». Enrico Forni, che ha seguito da vicino le lotte razziali americane dell'ultimo anno, approfondisce gli aspetti sociali politici e ideologici della drammatica situazione prima e dopo Detroit. Furio Colombo parla della non violenza nell'esperienza americana e nei movimenti pacifisti di altri paesi. La parte letteraria di «Quindici» presenta articoli di Giorgio Manganelli su Shiel, Alfredo Giuliani su Jarry, Corrado Costa su Sade, Angelo Guglielmi su Gadda. Seguono due polemiche coinvolgenti di Alberto Arbasino e Guido Davico su argomenti teatrali; Renato Barilli sulle mostre d'arte dell'estate scorsa; Maurizio Calvesi su spazio e campo nella pittura attuale; Giorgio Celli su l'ideologia e la fisiologia del sesso. Più interessante invece per il lettore italiano, anche se non automatico, è la questione della strazione che l'autore dà della stretta collusione esistente in America tra potere economico e potere politico, l'una emanazione dell'altra, e della sudditanza al monopolio dell'automobile di enti ed associazioni che dovrebbero tutelare gli interessi del cittadino e della comunità in generale. Sintomatico, ad esempio, il rapporto che intercorre tra la Associazione americana degli Standard (ASA), l'Associazione degli ingegneri automobilistici (SAE), l'Ufficio della sicurezza del traffico («i tre grandi» dell'industria automobilistica americana. Un rapporto che fa sì che coloro che dovrebbero controllare la costruzione delle autovetture avvengano rispettando i più elementari principi di sicurezza, siano le polemiche che ne erano sequele, vennero approvate le norme minime di sicurezza alle quali dovranno corrispondere gli autoveicoli. Queste norme, che vanno sotto il nome di «Federal Standards 515» dovevano essere applicate entro quest'anno. Ebbene, non solo sono state modificate, ma già si ammette apertamente — e lo dimostrano le vetture modello 1968 presentate nei sei giorni al Salone di Francoforte — che le più importanti non potranno essere applicate prima del 1970. Un numero di anni ancora maggiore passerà prima che le case automobilistiche risolvano il problema del gas no civi emessi dagli scarichi delle autovetture, che sono la causa prima dell'inquinamento che ammorba le nostre come quella americana. Anche se fosse tecnicamente possibile accelerare i tempi la Traffic Security Agency è troppo legata alla G.M., alla Ford, alla Chrysler — sostiene Nader — perché gli industriali dell'auto possano preoccuparsi di impedire i problemi della sicurezza a quelli dei dividendi. Il discorso, si diceva, potrebbe agevolmente estendersi all'Italia, solo che si trovasse un esperto in grado di documentare come il fattore sicurezza sia spesso trascurato anche dalle nostre case automobilistiche. Ne accenna, con molta prudenza, nel commento che accompagna il volume di Nader, Gianni Manzocchi, direttore di «Quattro ruote», quando parla della insufficiente visibilità della Fiat 500 o della «talotta non facile» tenuta di strada della prima Flavia berlina, ma lascia in tendere che la soluzione del problema della sicurezza sta soprattutto nell'adozione dei limiti di velocità e nella riduzione della massa di metallo per la pacifica 2300. E' un pro, questo, che non preoccupa certo i costruttori. Non sono forse le case automobilistiche le prime ad ammettere che «si è vero, bisogna far molto per la sicurezza; bisogna fare nuove, grandi autostre»?

Una nuova enciclopedia di tecnica e meccanica

E' uscita nelle edicole una nuova opera enciclopedica della Casa editrice Curcio. Si tratta della Enciclopedia della Tecnica e della Meccanica, che si propone di offrire, a fascicoli settimanali, una informazione essenziale su quanto si sa e si fa fatto fino ai nostri giorni nei campi della tecnica e della meccanica. La tecnica dei trasporti e la chimica industriale, la tecnologia nucleare e il calcolo delle

Una nuova enciclopedia di tecnica e meccanica

probabilità, l'elettronica e la tecnica delle costruzioni civili, la meccanica applicata e la siderurgia e la metallurgia, l'ottica elettronica e i «laser» e i «maser», la chimica industriale e la fisica sperimentale, ecc. L'opera completa risulterà composta di 5 volumi per complessive 2.416 pagine di testo, 7.500 illustrazioni originali a due colori, 150 tavole fuori testo a quattro colori.

Armando La Torre Fernando Strambaci