

*I bambini  
devono essere felici  
e i genitori  
devono farli divertire  
perché se no si intristiscono*

*I bambini della scuola  
dell'Infanzia di Reggio Emilia*

**il calzino di bart**

## «BACCHUS», UNA PULP FICTION SULL'OLIMPO

Renato Pallavicini

**E**roi, miti, perfino dei: il mondo del fumetto è davvero un Olimpo. Prendete i supereroi, così divini e così umani, così forti e così fragili (la kryptonite, in fondo, è il tallone d'Achille di Superman), pieni di superpoteri ma anche di superproblemi. Non vi ricordano il consesso degli dei greci, così «olimpici» ma anche così litigiosi, vendicativi e passionali? Insomma: ne ha combinate più Zeus che i Fantastici Quattro messi assieme. Il veloce Flash, tanto per fare un esempio, ha le alette sui calzari come Hermes; e Wonder Woman, figlia di Ippolita, regina delle Amazzoni è stata definita la prima supereroina «in possesso della saggezza di Atena, della forza di Ercole, della velocità di Mercurio, il tutto mimetizzato dietro la bellezza di Afrodite».

Nel caso di *Bacchus - L'immortalità non è per sempre* di Eddie

Campbell (Alta Fedeltà, pagine 96, euro 9,50) uno dei volumi che inaugurano la nuova etichetta, dedicata al fumetto internazionale d'autore, delle Edizioni Lo Scarabeo di Torino, gli dei dell'Olimpo, anche se rivisti e corretti, sono protagonisti in prima persona. A cominciare da Bacco (che poi tra gli dei greci si chiamava Dioniso), dio del vino e della drammaturgia. In queste quattro storie raccolte nel volume il nostro, alla veneranda età di quattromila anni, se ne va in giro per bar a bisbocciare e a combinare partouze in pub malfamati, braccato da quel bel-imbusto di Theseus (Teseo), ritratto come una sorta di Rambo con la barba e i capelli brizzolati. Tra i comprimari c'è Pupilla Kid, nipote di Argo dai cento occhi, ma in realtà una sorta di freak che sembra uscito dal capolavoro di Tod Browning. Campbell tesse una tela che sembra quella di Penelope: intreccia



trame pescando nella mitologia greca, ma subito dopo si affretta a disfarle tranciandole con dosi massicce di pulp, combinando un pasticcio ironico, un patchwork che mescola piani del tempo, generi e stili. Il tutto è sostenuto da una grafica scabra e nervosa, fatta di tratti e pennellate graffianti, di chiaroscuri retinati, di anatomie approssimative e deformate. Non a caso Neil Gaiman, uno dei più geniali sceneggiatori e scrittori di fumetti, tesse l'elogio di Campbell in una bella introduzione al libro. Anche Gaiman, come Campbell, si diverte a mescolare miti e magie con temi ed atmosfere contemporanee. Lo fa nei suoi fumetti, come la celebre serie di *Sandman*; e lo fa nei suoi romanzi, come lo straordinario *American Gods* (Mondadori, pagine 528, euro 16,00) in cui, sullo sfondo di un'America cupa e violenta, si consuma un epico scontro tra vecchi e nuovi dei.

**Fortebraccio  
&  
lorsignori**

*in edicola  
con l'Unità  
a € 3,10 in più*

# orizzonti

idee | libri | dibattito

**Fortebraccio  
&  
lorsignori**

*in edicola  
con l'Unità  
a € 3,10 in più*

Segue dalla prima

**L**a stazione per l'Alta Velocità di Firenze, in posizione concettualmente decentrata, sorgerà a poche centinaia di metri dalla stazione razionalista di Santa Maria Novella costruita negli anni Trenta da Giovanni Michelucci e dal famoso «Gruppo toscano». Singolare il fatto che le due stazioni siano accomunate dalla stessa ricerca della luce e della trasparenza, che settanta anni fa Michelucci affidava alla cascata di vetro in facciata (si dice suggerita da Ottone Rosai) e che oggi l'architetto inglese Norman Foster risolve con la grande vela di vetro lunga 52 metri e larga 25, che di giorno illuminerà di luce naturale l'interno dell'edificio, giù fino al livello dei binari, a 25 metri sotto il suolo.

Foster era già stato a Firenze nel dicembre 1987 al tempo del «workshop» a villa L'Apparita, dove per tre giorni, il fior fiore dell'architettura mondiale lavorò, gomito a gomito, a riempire di capolavori l'area che la Fiat aveva liberato a Novoli nel contesto «variante a Nord-Ovest», poi affondata nelle polemiche. Di quell'avventura è rimasta solo una planimetria, ormai quasi un'icona per appassionati, con le firme di alcuni dei maggiori architetti del tempo: da Foster, appunto, a Ralph Erskin, da Michelucci a Leonardo Ricci, a Gabetti e Isola, da Matthias Ungers, al paesaggista Lawrence Halprim.

Il progetto della nuova stazione dell'Alta Velocità è stato illustrato da Foster in Palazzo Vecchio, presenti il sindaco Leonardo Domenici e dal presidente delle Ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli. La nuova stazione sorgerà su un'area di 45 mila metri quadri tra il viale Belfiore e via Circondaria, sul confine tra la città vecchia e i quartieri ottocenteschi del Poggi. Costerà 240 milioni di euro.

Con Foster abbiamo parlato della stazione e abbiamo sfiorato alcuni momenti di una straordinaria vita d'architetto e d'artista durante la quale ha costruito opere come il Saisbury Center of Visual Arts, il grattacielo della Banca di Hong Kong, la copertura della British Library, la Sakler Galleries alla Royal Academy di Londra, la Century Tower a Tokyo, il Carré d'Art a Nîmes, il nuovo aeroporto internazionale di Hong Kong e, terminati nel 2000, il nuovo Parlamento tedesco a Berlino e il Millennium Bridge di Londra.

**Qual'è l'idea centrale del suo progetto per la nuova stazione fiorentina, professor Foster?**

«Sarà una stazione non immanente nello skyline di una città importante e delicata

come Firenze, non andrà in altezza, sarà un intervento lieve. L'edificio sorgerà non lontano dalla stazione costruita da Giovanni Michelucci che ho avuto il grande piacere di incontrare nel 1987, uno dei pochissimi grandi esempi della breve stagione vis-

È impossibile in questa città non ispirarsi alla luce e alla qualità delle architetture. Ho cercato continuità con l'edificio di Michelucci

*Parla Norman Foster  
il progettista  
della stazione per l'alta  
velocità di Firenze,  
una cattedrale di vetro  
e di acciaio  
«La tecnologia?  
È solo uno strumento»*

**il commento**

## Per chi va in treno e per chi va in tram

**L**entamente, faticosamente, l'architettura contemporanea si fa spazio. E si fa spazio nel suo luogo d'elezione, le grandi città, che poi, nel caso italiano, sono le grandi città storiche. Si fa spazio, nonostante tutto: nonostante certe concezioni che, con l'alibi dell'archeologia e della tutela ambientale, le vorrebbero ingessate in un immutato ed intoccabile *statu quo*, e si fa spazio nonostante gli «sgarbi», più o meno «urbani». Il caso del «nuovo rinascimento fiorentino» di cui

suta a Firenze dall'architettura moderna. La Stazione di Michelucci è davvero importante. Con questo progetto abbiamo ricercato una continuità con quella straordinaria tradizione. Vede, le infrastrutture sono una sorta di colla urbana e, forse, sono più importanti degli edifici individuali, poiché li tengono insieme, fissano un collegamento, un tessuto urbano».

**La sua architettura si nutre di luce e di trasparenza, penso al grattacielo di Hong Kong con quel vuoto centrale che capta la luce solare attraverso un sistema di specchi programmati dal computer. In questo progetto della stazione la soluzione è affidata solo alla vela di vetro che la copre, oppure lei ha trovato altre fonti di luce e di trasparenza?**

«L'idea di far penetrare la luce in pro-

fondità è una costante dei nostri progetti. In questo caso, per esempio, abbiamo immaginato una sorta di «cassone» lungo 400 metri, largo 52 e alto 25 metri, una struttura compatta per resistere alla spinta di forze possenti. Ci siamo posti il problema e abbiamo pensato di risolverlo ricercando la leggerezza, la trasparenza e la luce con una serie di aperture, una sorta di vie di fuga in alto e laterali».

**Una bella sfida in un contesto dominato dalla pietra, come quello fiorentino.**

«Ma la pietra a me piace molto. Posso immaginare che questa stazione avrà una sequenza di materiali che miglioreranno con il tempo. Come le dicevo, però, l'idea è di una struttura permeabile che consenta a chi arriva di avere subito la percezione di Firenze, la possibilità di cogliere l'ani-

L'INTERVISTA

# Hi-tech con giudizio



La grande vela di vetro e di acciaio che copre la nuova stazione per l'alta velocità a Firenze progettata da Norman Foster. Sotto l'architetto inglese



ma attraverso il cielo, lo spazio, i colori. Credo che la vita naturale sia molto importante, ed è questo che fa la differenza fra gli edifici vissuti e le scatole nere. E a me non piacciono le scatole nere».

**Che ruolo ha per lei la tecnologia? È supporto o può anche essere impedimento alla creatività. Umberto Galimberti sostiene che la sua pervasività finisce per condizionarci.**

«Ma che cos'è la tecnologia? Basta pensare alla Cupola del Brunelleschi per capirlo? Si parla sicuramente di tecnologia ma si può parlare altrettanto bene di arte, di spirito. C'è sempre stata la tecnologia nell'esperienza umana. Basta non dimenticare che la tecnologia è solo un mezzo, uno strumento. Per esempio, nel caso di una città come Firenze, ci aiuta a trovare le soluzioni migliori. Importante è non scambiare mai il mezzo con il fine. In questo caso saremmo dominati».

**La sua architettura è attenta al dettaglio tecnologico, diremmo quasi in modo estroflesso. Quanto c'è di «hi-tech» oggi nei suoi progetti?**

«C'è quel tanto che serve. Non è qualcosa di fisso. È presente ogni volta che è necessario. Se, per esempio, serve a rendere più piacevole l'esperienza della partenza o dell'arrivo dalla stazione di Firenze, perché no?».

**Ancora una domanda sulla banca di Hong Kong, un edificio che fa testo nei trattati di architettura. Si dice che lei abbia rivoluzionato la struttura del grattacielo. In che consiste questa rivoluzione?**

«Ho sempre pensato che creare grattacieli, sia una sfida molto importante. Soprattutto è importante riuscire a rompere la monotonia della torre, la ripetitività. E gli edifici tradizionali sono così ripetitivi, senza un'anima centrale che permetta di guardare attraverso gli spazi, senza flessibilità. E allora abbiamo cercato di esplorare certi aspetti, magari con quattro pilastri che consentano di progettare con fantasia, creato quei vuoti attraverso i quali passa la luce e si vede il cielo, magari creando un giardino sul tetto. Ci preoccupiamo insomma di offrire una dimensione più umana. Per noi questo è importante: l'uomo non va mai dimenticato».

Renzo Cassigoli

Non mi piacciono gli edifici che sembrano delle scatole nere. Mi piace cogliere l'anima attraverso il cielo, lo spazio, i colori

re. p.

### rinascimento fiorentino

Dopo anni di immobilismo Firenze riprende a progettare una serie di interventi che vedono la presenza di alcuni fra i maggiori architetti internazionali. Norman Foster progetta la nuova stazione dell'Alta velocità; Jean Nouvel è impegnato nel progetto dell'area dismessa dalla Filiale Fiat in villa Belfiore; Renzo Piano ha preparato il progetto di recupero per le Murate, Santiago Calatrava lavora all'ampliamento del Museo dell'Opera del Duomo e Arata Isozaki alla nuova uscita degli Uffici. A Novoli, nell'area dell'ex Fiat, Leon Krier ha preparato il piano guida del nuovo quartiere nel quale sorgeranno il Palazzo di Giustizia progettato da Leonardo Ricci, le tre facoltà del polo universitario a cui lavora Adolfo Natalini, mentre Aimaro Isola e Francesco dal Co hanno selezionato gruppi di nove giovani architetti italiani che a Novoli progetteranno nuovi edifici.

grande valenza simbolica e spettacolare. Non è dunque un caso se a firmarli sono i soliti nomi dell'architettura internazionale, se tra questi i nomi italiani sono in minoranza e se la cifra stilistica prevalente è all'insegna di un trionfante ed omologato hi-tech. Il «rammarico», va da sé, non è questione di dimensioni, di improponibili difese di quote nazionali o di linguaggi (molti di questi progetti sono bellissimi); semmai si registra l'assenza di idee, proposte e progetti per quella «città dell'uomo», per quelle parti di città (residenze, periferie, margini, vuoti urbani, zone di espansione) che sono sempre meno a misura umana. Ben vengano, insomma, i grandi progetti e le grandi opere (per carità non quelle della Infrastrutture spa!) ma si incoraggi anche, e si faccia spazio, a quell'architettura pensata e progettata, come recita il titolo di un recente e bellissimo libro di Carlo Melograni, «per chi va in tram».