

Simone Betti

Osservazioni geografiche sul cambiamento dell'*urban design*  
della metropolitana moscovita

Nel 1981, presentando la raccolta di saggi di Paul Wheatley sulla semiologia dello spazio urbano, Giacomo Corna Pellegrini riconosceva all'autore di *City as Symbol* la capacità di analizzare l'interpretazione degli oggetti urbani tramite i paradigmi filosofici e culturali dominanti, tali da condizionarne la forma. Muovendo dalla percezione si cerca quindi di «capire la forma urbana per capire la civiltà che l'ha generata. Si tratta di studiare la varietà dei modi in cui una stessa forma urbana è fatta propria e vissuta nell'esperienza di ciascuno». E ancora di «indagare, in qualche misura, le misteriose strade della loro [degli uomini] psiche e del loro spirito: che li hanno condotti e li conducono di continuo a trasformare il mondo e a costruire città»<sup>1</sup>.

L'imponente opera in cinque volumi, curata da Michael Pacione nel 2001, rappresenta un importante riferimento negli studi relativi alla città, specie del mondo occidentale, e accoglie 132 saggi apparsi tra il 1920 e il 2000 in riviste di architettura, economia, geografia, scienze politiche e sociologia<sup>2</sup>. In seguito,

<sup>1</sup> Paul Wheatley, *La città come simbolo. Saggi sull'ordinamento e la percezione dello spazio urbano nel mondo tradizionale*, Brescia, Morcelliana, 1981, p. VIII; trad. it. *City as Symbol. Essays on the arrangement and perception of urban space in the traditional world*, London, H.K. Lewis, 1969.

<sup>2</sup> Nel primo volume (*The City in Global Context*) viene offerta una rassegna di contributi relativi alla nascita, alla crescita e allo sviluppo delle città; il secondo tomo raccoglie i saggi sull'uso del suolo urbano e sulla pianificazione delle aree residenziali.

sembrano aver preso particolare vigore gli studi riguardanti la monumentalità dell'*urban design*, trovando ampio spazio nel dibattito accademico e muovendo dalla considerazione proposta da Gordon Childe nel 1950, con cui egli evidenzia che gli «edifici monumentali pubblici non solo distinguono ogni città conosciuta dai villaggi, ma simboleggiano anche la concentrazione del surplus sociale» (cfr. Pacione, 2001, vol. I, pp. 14-15).

Gli studi pubblicati dai geografi statunitensi Larry Ford e John Adams nel 2008 offrono un ampio esame della monumentalità delle città mondiali, con riferimenti al territorio russo. Ford, in particolare, individua quattro componenti del *monumental urban design*: le concezioni complessive della forma urbana leggibile; gli edifici iconici; gli *hub* del trasporto urbano integrato; i progetti di riqualificazione e sviluppo dei centri urbani (*downtown* e *midtown*). «I processi in atto, specie in Russia e Cina, sollecitano gli studi relativi alla geografia della monumentalità» e trovano una prima risposta nel lavoro di Adams che si concentra sulla realtà sovietica e post-sovietica utilizzando lo schema proposto da Ford.

Nello specifico emergono altri due temi: da un lato la costruzione di città e l'architettura che hanno lo scopo di definire e legittimare il potere dello Stato, dall'altro la formazione e il rimodellamento della società per riflettere un'ideologia di regime. Questi contributi offrono il destro all'esame della geografia moscovita, paradigma dell'*urban design* monumentale nell'ultimo secolo; anche in virtù di una «leadership prolungata, centralizzata e autoritaria» che Adams considera in «una certa misura necessaria per la realizzazione di paesaggi urbani monumentali». «In Occidente, la pianificazione, l'accettazione e la realizzazione di grandi progetti urbani incontrano numerosi ostacoli» che si aggiungono a quelli propri anche della Russia post-sovietica: l'emergere di nuovi poteri commerciali e societari nelle aree di sviluppo urbano

Seguono i volumi dedicati alla struttura economica e al cambiamento (III), alla società e alla politica (IV) delle città occidentali, mentre il quinto analizza le città del "Terzo mondo".

pone l'accento sui processi di promozione della monumentalità urbana» (Adams, 2008).

### *Monumentalità moscovita*

La prima guerra mondiale portò la popolazione russa allo stremo e negli anni seguenti, denominati del "comunismo di guerra", si acuì la fisiologica mancanza di alloggi, problematica che accompagnò l'intero percorso del progetto socialista, interpretato da Lenin e poi da Stalin<sup>3</sup>.

Anche l'arte e le nuove forme architettoniche furono soggette a mutamenti. Tempo e spazio erano considerati le sole e uniche forme su cui la vita doveva essere costruita, e su ciò doveva essere edificata l'intera arte. Il dominio dello spazio, così inteso, introdusse nuove caratteristiche e proprietà al mondo architettonico degli anni Venti. L'architettura non si proponeva più come soluzione unitaria, funzionale, ma divenne organizzazione espressiva di elementi al fine di esercitare, in quanto creazione unitaria e spaziale, un'influenza psicologica (Viganò, 2004, p. 6). Paradigma di quest'idea sarà la visione del Palazzo dei Soviet<sup>4</sup>, luogo, o meglio non-luogo di un progetto che ha visto nascere intorno a sé un rinnovamento edilizio grandioso, ma che avrebbe dovuto tener conto e presenza di quello che si sarebbe dovuto esprimere con il centro della futura Mosca staliniana (Ikonnijkov, 1997).

<sup>3</sup> Con la locuzione *comunismo di guerra* si intende l'insieme dei provvedimenti economici e sociali presi dalla Russia post rivoluzionaria tra il 1918 e il 1921. Tali risoluzioni erano viste come una reazione necessaria alla situazione critica in cui versava il Paese, dilaniato dalla guerra civile e minacciato dall'intervento straniero, con un'economia prostrata dalla prima guerra mondiale e dalla rivoluzione. L'espressione *comunismo di guerra* fu utilizzata per criticare il periodo e giustificare con le condizioni di guerra i severi provvedimenti presi. In realtà, sebbene la dottrina marxista indicasse una società con accumulazione di capitale come presupposto fondamentale per la creazione del socialismo, Lenin sperava di poterla realizzare in pochi anni dalla presa del potere. Egli stesso avrebbe riconosciuto l'errore, nel 1921, anno di abbandono del *comunismo di guerra* in favore della Nuova Politica Economica (NEP).

<sup>4</sup> La vicenda del Palazzo dei Soviet prese avvio nel 1922 e si concluse senza il completamento dell'opera solo nel 1959.

La nuova architettura socialista intese, dunque, esprimere e rivelare il proprio contenuto cooperando all'ordinamento della struttura economico-sociale e modellare, in tal senso, l'ideologia delle masse. Lo sforzo che si stava attuando si proponeva, di conseguenza, una mera sintesi di fattori economici, tecnici, ideologici e architettonici.

In quegli anni, nonostante l'operosità e il forte richiamo ideologico degli architetti sovietici impegnati a dare un nuovo volto alla città, alcuni progetti portavano con sé l'impossibilità di rendersi concreti: avevano in sé il germe dell'utopia, sfiorando un'idealizzazione impregnata di metafisica e gettavano le basi di un messaggio educativo che assumerà, in molte situazioni architettoniche e non, toni meramente profetici.

Nel clima di ricostruzione iniziata, il tipo di progettazione predominante era volto a creare infrastrutture e a inserire, nella topografia moscovita, edifici definiti nel loro insieme come elementi guida di una ristrutturazione urbanistica (cfr. Ikonnikov, 1997)<sup>5</sup>. La difficile realizzazione dei progetti di questo periodo va ricondotta anche alle reali condizioni di vita della popolazione russa. Nel 1920 una carestia, proseguita nel 1921 nella regione del basso Volga, portò alla morte di cinque milioni di persone; le poche fabbriche rimaste difettavano di materie prime e iniziò la fuga dalle città<sup>6</sup>. Nelle campagne, nel 1921, il bestiame era ridotto a due terzi di quello del 1913, l'area seminata e i raccolti dei cereali e delle patate erano dimezzati.

A sorreggere il nuovo desiderio di modernismo furono chiamati a partecipare ai concorsi architettonici, istituiti dal governo, personalità provenienti dal mondo occidentale, tra cui spicca Le Corbusier che si propose di raggiungere, con il massimo degli

<sup>5</sup> La rappresentazione che si vuole dare di questa parte della superficie terrestre è condizionata da una forte componente ideologica (cfr. Boria, 2007), favorendo la realizzazione di strutture che mostrano Mosca secondo la proiezione e la prospettiva illusoria e particolare del regime. La città deve essere simbolo di forza, progresso e benessere, per i suoi cittadini e per gli osservatori esterni.

<sup>6</sup> Pietrogrado passò da 2.415.700 abitanti nel 1916 a 722.000 nel 1920; Mosca da 1.940.000 nel 1914 a 1.200.000 nel 1920.

apporti tecnici dovuti al progresso, una costruzione della città di Mosca che potesse essere una dimostrazione di architettura contemporanea, basata sui saperi della scienza moderna<sup>7</sup>.

Nel corso degli anni Venti, in virtù della legge del 1918 in materia di municipalità, intesa a trasformare la proprietà privata in regionale o municipale e a favorire una rapida transizione in senso socialista della città, e della ratifica del primo Piano Quinquennale (1928), l'attenzione e l'interesse degli architetti sovietici si spostarono dal singolo edificio alla città, come parte dell'intera Russia, e all'urbanistica come premessa dell'architettura<sup>8</sup>. Nell'intento del governo l'approccio alla questione abitativa, definita in materia legislativa dall'appropriazione pubblica del patrimonio immobiliare delle classi privilegiate, costituiva il primo passo di una strategia di trasformazione della città e pose il problema della ricostruzione socialista della città stessa. Queste linee di azione si inseriscono all'interno del disegno di un'evoluzione futura, che implicava nei suoi passaggi un processo di normalizzazione dei rapporti sociali e dell'economia verso cui il Paese sembrava essersi avviato.

Da questo momento, nessuna azione economica avrebbe più dovuto «avere come punti di riferimento il mercato, il valore, i costi ma due soli termini: bisogni umani e prodotti necessari per soddisfarli» (Viganò, 2004, p. 7). Questo nuovo fermento ricostruttivo portò alla realizzazione di edifici, pubblici e privati, secondo un piano regolatore che prevedeva una serie di strade volte a ridisegnare Mosca e l'intera Russia, realizzando una teoria

<sup>7</sup> A Mosca, di Le Corbusier, era in costruzione il Palazzo di Centrosjoz (1928-1933). L'opera rappresenta il passaggio dell'artista a progetti di unità architettoniche più complesse dopo l'esperienza, nei primi anni Venti, nella ricerca sulle tipologie abitative.

<sup>8</sup> La delibera, approvata dal nuovo governo il 20 agosto 1918, denominata *Sulla soppressione della proprietà privata sugli immobili della città*, premetteva di fatto il completo controllo sul suolo urbano, permettendo come conseguenza naturale di determinare lo sviluppo delle città finanziando le attività statali attraverso la tassazione di quanto ancora rimaneva nelle mani dei privati. A partire da questo, le prospettive che si aprirono in campo urbanistico e architettonico poterono apparire enormi.

di abitazioni e servizi che, quasi senza soluzione di continuità, formassero un'unica regione uniformemente industrializzata<sup>9</sup>.

Il desiderio, di Lenin e del regime, di plasmare la popolazione e formare una visione stessa della realtà urbana sovietica ebbe diverse fasi, accompagnate da “visioni profetiche” di matrice utopistica, momenti di crisi e di transizione. Gli sforzi compiuti per fare della capitale lo specchio di un elevato rigore e costante progresso si scontrò con progetti e idee presentati come reali e possibili, mentre non lo erano per nulla. Spesso a farne le spese furono il passato e i suoi simboli, specie i beni culturali non rispondenti alle esigenze della rivoluzione. È il caso della cattedrale di Cristo Salvatore, abbattuta nel 1931 per far spazio al mai realizzato Palazzo dei Soviet, mentre l'edilizia residenziale – con la quale si voleva “offrire una casa a ciascuno” – verrà assumendo caratteri “verticali”, anziché “orizzontali”, per il vanto della maestosità proprio del potere centrale e non per le reali esigenze del proletariato.

Frattanto, la tensione a forzare l'economia interna per raggiungere un livello di industrializzazione tale da competere con l'Occidente, accentuò il problema degli alloggi e favorì una nuova idea di pianificazione. Le costruzioni e il loro inserimento nel tessuto urbano preesistente e di nuova lottizzazione divennero inscindibili dalla questione operaia e dall'industrializzazione forzata<sup>10</sup>.

Le persone che migravano dalle campagne e dalle province, coltivando la speranza di una vita migliore, trovarono a Mosca<sup>11</sup> strade dissestate, tubature dell'acqua saltate e operai che cerca-

vano di liberare e di ripristinare le fognature intasate (Piretto, 1990, p. 108). Tali condizioni erano comuni ai principali centri industrializzati, dove una minima parte delle abitazioni era dotata di acqua corrente, non vi erano canalizzazioni sotterranee, gran parte delle strade era sterrata e la rete di trasporto inadeguata (De Magistris, 1995, p. 19).

La ricostruzione – si stima che 23.000 abitazioni fossero state distrutte nel corso del conflitto e della guerra civile – inseguì un nuovo modo di far coincidere forze produttive e strutture insediative, di conciliare mondo contadino e operaio. Una prima soluzione fu offerta dal modello di città-giardino che sembrava voler superare il dilemma tra città e campagna, lasciando affiorare una certa continuità con la tradizione e mostrando una reale contiguità con il paesaggio agricolo dell'Unione Sovietica, ma facendo anche in modo che questi insediamenti potessero svilupparsi nel senso della “decentrabilità”, concetto contemplato da Lenin nell'ambito del progetto di pianificazione urbana e territoriale, secondo cui questi quartieri sarebbero stati immersi nel verde, ordinati, quasi costruzioni ideali (Viganò, 2004, p. 8)<sup>12</sup>. Questa tipologia, espressione della casa individuale, aveva caratteristiche molto simili alla *izba*, nota abitazione di legno dei contadini russi<sup>13</sup>.

Il modello delle città-giardino divenne strumento per sperimentare le relazioni sociali, ma anche terreno di ipotesi funzionale e organizzativa del problema abitativo, proponendosi di giocare un ruolo fondamentale nella ricomposizione di economia e società<sup>14</sup>.

<sup>9</sup> Mosca era ormai da due secoli una città di provincia e necessitava un ammodernamento, in funzione delle nuove esigenze derivanti dal rango di capitale assegnatole dai bolscevichi e dalla conseguente immigrazione di popolazione rurale.

<sup>10</sup> L'industrializzazione forzata viene fatta risalire al primo piano quinquennale (1929-1933), approvato alla fine del 1927 dal XV Congresso del PCUS. Il principio della pianificazione doveva essere la razionalità economica, per garantire alti tassi di sviluppo senza compromettere gli equilibri dell'economia, ma l'avvento al potere di Stalin decretò ritmi di sviluppo maggiori e obiettivi poco realistici. I costi si alzarono provocando inflazioni che peggiorarono le condizioni di vita della popolazione.

<sup>11</sup> La popolazione di Mosca passò da 1.617.157 abitanti, nel 1912, a 2.101.200 nel 1926.

<sup>12</sup> Secondo i progetti e gli intenti urbanistici di questa fase, Mosca doveva essere interamente circondata da una cintura verde larga 2 km, dalla quale, nella direzione del centro cittadino, si sarebbero diramati cunei e intere zone destinate a parco pubblico, per migliorare le condizioni del territorio; in questo modo, ogni abitante avrebbe avuto a disposizione 26 m<sup>2</sup> di verde.

<sup>13</sup> Risalente al Medioevo e ancora oggi rinvenibile, l'*izba* era inizialmente formata da quattro pali verticali con una copertura.

<sup>14</sup> La città-giardino avrebbe voluto esaltare i valori propri dell'insediamento agricolo, quali il comporsi della comunità secondo la struttura patriarcale e il richiamo all'intimità domestica, di cui la stufa, posta al centro dello spazio abitativo, era la

In seguito, la Nuova Politica Economica (NEP) e il Costruttivismo portarono il Paese a una svolta e a un conseguente periodo di transizione, intesi a creare un altro modo di vita. Alla radicalità delle scelte compiute tra il 1918 e il 1921<sup>15</sup>, fecero seguito un atteggiamento più pragmatico e una profonda revisione dello Stato nei fatti e nelle idee che non solo fece presagire, ma concretamente mise in atto un vero e proprio modello di politica abitativa e di economia urbana mista, strettamente motivata e legata alle ipotesi che stavano alla base della NEP (1921-1928). Con lo storico discorso tenuto da Lenin nel marzo 1921, al X Congresso del Partito, fu evidenziata l'importanza della libertà di commercio, al fine di sancire e stimolare l'impegno produttivo del singolo contadino. Una serie di decreti, varati tra marzo e maggio 1921, determinò le "condizioni dell'importo in natura e del libero scambio di merci" e fu seguita da analoghe misure riguardanti il commercio e l'industria. "Sistema Transitorio Misto" fu una delle espressioni utilizzate da Lenin per definire l'organizzazione economica introdotta con la nuova politica.

Il passaggio a un regime di economia decentralizzata ebbe conseguenze notevoli anche sul piano della politica abitativa<sup>16</sup>. Improvvisamente, questo clima di ripresa trasformò la vita dei cittadini sovietici, accentuando da un lato il perenne contrasto

percepibile materializzazione. L'aggregato era costituito da edifici monofamiliari o bifamiliari, dotati di un piccolo appezzamento di terreno, circondati dal verde e gravitanti attorno a un polo sociale e culturale. Questa soluzione appariva plausibile rispetto alla disgregazione e all'insalubrità dei grossi centri urbani e, allo stesso tempo, conforme alle prospettive di decentramento e di superamento della dicotomia città-campagna.

<sup>15</sup> La completa nazionalizzazione delle industrie, controllate dai collettivi operai, fu il primo passo, seguito dal governo diretto della produzione agricola, subordinando le preesistenti strutture latifondiste alle esigenze statali e operando requisizioni di derrate alimentari ai danni dei contadini. Ogni compravendita privata fu vietata e si introdussero il razionamento e un sistema di tessere per il cibo che portarono alla nascita di un fiorente mercato nero e al sensibile impoverimento della popolazione urbana.

<sup>16</sup> Con l'istituzione della NEP venne ripristinata la proprietà privata, si introdussero i concetti di autosufficienza e autonomia aziendale e, per la prima volta, si permise ai contadini di vendere le produzioni agricole sul libero mercato nazionale, fatta salva la parte che spettava allo Stato. Liberalizzazione del mercato e parziale privatizzazione degli investimenti resero i cittadini fautori e responsabili delle proprie scelte.

tra povertà diffusa e abbondanza per pochi, dall'altro generando un fervore multicolore e un effetto di continua trasformazione delle grandi città: prima tra tutte Mosca, rappresentante sempre all'avanguardia di ogni cambiamento. Numerose furono le nuove costruzioni, tra cui si ricorda la casa cilindrica di Konstantin Melnikov (1927-1929) nello storico quartiere dell'Arbat.

Il fervore e il risveglio economico garantiti dal processo di liberalizzazione del mercato e dalla parziale privatizzazione degli investimenti permisero, nel periodo della NEP, la ripresa dell'edilizia abitativa. Mosca, in particolare, divenne un laboratorio di trasformazione urbana: l'accelerata industrializzazione, la rinnovata circolazione del capitale privato e l'esodo massiccio dalle campagne segnaronò in maniera caotica lo spazio abitativo urbano che, fino a quel momento e per secoli, aveva mantenuto una propria identità, incarnata da un immenso villaggio costituito da case di legno, accanto a palazzine in muratura e chiese con cupole e campanili dorati (cfr. Afontsev *et al.*, 2008).

A mutare l'orizzonte e l'impostazione del problema insediativo fu il Costruttivismo<sup>17</sup>, secondo fattore e periodo di transizione della Russia, che comparve sulla scena sovietica e pose le sue basi dal 1923, affermandosi, poi, nella seconda metà degli anni Venti. Con esso si aprirono connessioni di ordine pratico e teorico di proporzioni ben più vaste rispetto a quelle che il modello delle città-giardino aveva potuto abbracciare. Il manifesto del Costruttivismo, pubblicato nel 1924 nell'almanacco *Gosplan literary* (il piano della letteratura), si faceva portatore di questo messaggio: «Il Costruttivismo è una tappa verso l'arte del socialismo» (Spendel, 1999, p. 139). Con ciò, si voleva porre l'accento sul rifiuto di una posizione prevalentemente estetica, al fine di promuovere una ricerca che garantisse uno stretto connubio tra ideologia e prassi, dove le capacità creative e

<sup>17</sup> Corrente artistica e architettonica che si impose nella cultura e nell'ideologia dominanti a partire dalla metà degli anni Venti, il Costruttivismo trovò punti in comune con il Futurismo, corrente artistica nata in Italia nei primi anni del Novecento e poi diffusasi in tutta Europa. I due movimenti condividevano lo spirito rivoluzionario, le istanze di modernizzazione dell'arte e la ricerca dinamica del rapporto spazio-tempo.

costruttive che si stavano sviluppando fossero connesse ai contenuti del nuovo mondo. Così, il Costruttivismo assurse a unica e indiscussa forma d'espressione riconosciuta dall'arte industriale, giacché non si limitava a una ricerca di forme ispirate "all'estetica della macchina", ma era e doveva essere il metodo dell'arte nuova, nata dalle ceneri della rivoluzione e immediatamente comprensibile alle masse (Viganò, 2004, p. 11). Altra caratteristica del Costruttivismo fu di aspirare all'universalità, metabolizzando in sé l'obiettivo di estendere la propria riconoscibilità, tesa a investire ogni settore del quotidiano.

La rinuncia a ogni sfavilla estetica a favore di una cruda essenzialità rispecchiava le esigenze del discorso politico sotteso e rispondente nei propri contenuti alla sobrietà e all'essenzialità<sup>18</sup>.

Le teorie di questa nuova percezione della realtà e dello sviluppo del tessuto urbano, volto alla costruzione della città socialista, furono incarnate dalla metà degli anni Venti dai sodalizi dei "nuovi architetti" (ASNOVA) e degli "architetti contemporanei" (OSA)<sup>19</sup>. Nonostante questa importante tappa nella costruzione di uno stile e di un sistema di vita nuovi in Unione Sovietica, la situazione degli alloggi rimaneva tra le più delicate. Se nei primi anni Venti la popolazione era abituata alla presenza del "tramezzo" – struttura di legno inchiodata con lo scopo di sottrarre identità e ripartire i comodi alloggi del capitalismo borghese<sup>20</sup> – ora, grazie all'apporto costruttivista, prese

<sup>18</sup> La nuova etica richiedeva una rigida disciplina, l'obbligo di rendersi utili per il collettivo e di occuparsi di attività sane. Il tempo del cittadino-lavoratore era integrato da una serie di momenti che avevano l'obiettivo di tenere occupati la mente e il corpo, in modo da ottenerne il controllo della stessa vita.

<sup>19</sup> La prima associazione, fondata da Nicolaj Ladvoskij, sosteneva l'esibizione e la creazione di una struttura alla cui base si evidenziasse una sorta di comunione tra uomo, forma e spazio; l'altra, sotto la guida dei fratelli Vesnin (Leonid, Viktor e Aleksandr) e di Moisej Ginsburg, riteneva che l'arte dovesse coincidere con l'organizzazione, il lavoro e la produzione. Nel 1928 Ladvoskij fondò l'Associazione degli architetti urbanisti (ARU), seguita, nel 1929, dalla nascita dell'Associazione degli architetti proletari (VOPRA) diretta da Karo Alabjan.

<sup>20</sup> Questo modo di intervenire nell'ambito della creazione e della ripartizione di ulteriori spazi all'interno di abitazioni già esistenti, portò alla nascita dell'appartamento comunitario, un'abitazione prestigiosa decaduta, rimodellata e pensata in base alle

pie una nuova concezione che riguardava soprattutto l'organizzazione e la distribuzione degli spazi interni alla casa; spazi che rispecchiavano la visione politica dell'intreccio tra lavoro operaio, industria e abitazione.

Il tutto si realizzò nel progetto della *dom kommuna*, la casa comune in cui i nuovi uomini avrebbero dovuto convivere, idealmente, in un'armonia basata sull'assoluta parità tra diritti e doveri e contrassegnata dalla mancanza di invidie e gelosie (Viganò, 2004, p. 13).

Furono varati piani ed emendamenti che invitavano la realtà a coniare terminologie che portassero in sé il germe del radioso futuro. Innovativo fu il concetto di "condensatore sociale" secondo il quale se l'architettura era, o meglio, doveva essere il riflesso della società, era solo vivendo entro nuove strutture che l'uomo nuovo poteva uscire dalle spoglie dell'antico (Kopp, 1972, p. 118).

	Leningrado	Mosca	Ucraina	Province "industriali" del centro
Operai	6,80	4,70	4,85	4,30
Impiegati	11,00	0,50	7,20	6,25
Valori medi	8,70	5,70	5,80	5,30

Tab. 1. Numero medio di m<sup>2</sup> disponibili per ciascun abitante delle città. Fonte: (De Magistris, 1988, p. 50)

Rimaneva irrisolta la questione della costruzione e della distribuzione degli alloggi, di spazi volti a soddisfare le esigenze della politica e della popolazione insieme. La tabella seguente descrive la situazione reale della superficie abitativa *pro capite*, al termine degli anni Venti, in base all'occupazione nelle città e zone industriali a maggiore concentrazione urbana.

utopie dei primi anni post-rivoluzionari. Le stanze venivano riadattate per accogliere famiglie proletarie, a ciascuna delle quali erano assegnati uno o più vani, secondo le necessità e le disponibilità esistenti, garantendo l'uso comune dei servizi. La popolazione dovette in breve adattarsi alla coabitazione che, da allora, divenne la norma.

	Popolazione urbana	Superficie abitativa totale	m <sup>2</sup> /ab.
1923	21,6%	139.000 m <sup>2</sup>	6,45
1926	26,3%	153.000 m <sup>2</sup>	5,85
1928	27,6%	163.200 m <sup>2</sup>	5,91
1932	38,7%	191.300 m <sup>2</sup>	4,94
1937	53,0%	220.800 m <sup>2</sup>	4,17
1940	59,2%	242.100 m <sup>2</sup>	4,09

Tab. 2. Popolazione urbana e spazi pro capite dal 1923 al 1940

Nello stesso periodo, la questione della redistribuzione degli spazi fu messa da parte, tanto che se a un aumento della popolazione corrispose un incremento delle opere edilizie realizzate, la superficie destinata a ogni cittadino continuò a diminuire (Sosnovy, 1954).

Parte dei progetti rimase sulla carta, mentre il flusso migratorio dalle campagne subì un incremento che, non del tutto previsto, determinò condizioni di sovraffollamento. Alla scarsità del patrimonio residenziale fece seguito una riduzione dello spazio abitativo *pro capite*, nonostante gli interventi statali nel settore edilizio in funzione della domanda operaia.

Il piano quinquennale approvato nel 1928 fu superato, negli anni seguenti, da piani e progetti più ambiziosi che permisero di conseguire alcuni successi, ma presentarono squilibri resi evidenti dal divario tra le costruzioni previste e quelle effettivamente realizzate e, soprattutto, dai rapporti tra gli investimenti effettuati e quelli destinati all'edilizia residenziale<sup>21</sup>. Così la questione della redistribuzione degli spazi passò in secondo piano, a favore del processo d'industrializzazione e di un mutato senso estetico, teso a premiare l'ostentazione del potere, incarnato da Stalin e

<sup>21</sup> Al primo piano quinquennale approvato nel 1928 ne seguirono di più sofisticati che introdussero altri indicatori di produttività e modificarono le priorità a favore dei beni di consumo; inoltre aumentarono il ricorso agli incentivi, estesi anche ai dirigenti, e all'autonomia delle strutture locali. La Russia riuscì ad ottenere ottimi risultati nella siderurgia, ma non seppe raggiungere i livelli di produzione raccomandati in settori cruciali per la propria economia (carbone, cemento e petrolio).

dall'incanalamento di tutte le energie nel dare vigore a quella fase della storia sovietica conosciuta come "Realismo socialista".

I "condensatori sociali", espressione della vagheggiata ricostruzione socialista della città sovietica, divennero matrice e riverbero della nuova società. Matrice perché all'interno di questi edifici l'uomo sarebbe diventato "nuovo"; riflesso perché concepiti a immagine e somiglianza della società futura, non già di quella esistente. I luoghi di cultura e di associazione, le fabbriche e le abitazioni collettive, costituiranno i poli privilegiati di questa concezione della città. Accentramento e concentrazione degli spazi permetteranno un controllo politico generalizzato dei cittadini, creando le condizioni per la trasformazione degli individui in militanti della società socialista, dove l'interesse di ciascuno si sarebbe confuso con quello di tutti.

Nel quadro così delineato echeggiavano le parole scritte da Anton Čecov nel 1900: «Che volete che vi dica? Mi sembra che tutto a poco a poco dovrà mutare sulla terra, e che anzi, già muti sotto i nostri occhi. Tra due o trecento anni – anche tra mille, il tempo non conta – sorgerà una nuova vita felice. Noi, com'è ovvio, non parteciperemo a una simile vita, ma è per essa che noi oggi viviamo, lavoriamo, soffriamo: siamo noi a crearla, e solo in ciò è lo scopo della nostra esistenza e insieme, se volete, la nostra felicità» (*Le tre sorelle*).

Tra la fine degli anni Venti e l'inizio degli anni Trenta, l'Unione Sovietica stava diventando «la nazione migliore del mondo, modello unico e inimitabile per l'umanità»<sup>22</sup>. Si andava costruendo quel territorio virtuale che può essere identificato come anticamera di una macchina perfetta: *Stalinland* intesa come terra di un contraddittorio benessere, nutrito di immagini e falsificazioni più reali della realtà stessa (Piretto, 2001, p. 130).

La situazione degli alloggi e la graduale costruzione dell'uomo

<sup>22</sup> Il superamento della carestia del 1923 e l'introduzione della NEP garantirono una lenta crescita della produzione, in un periodo in cui il mondo occidentale poteva ben dirsi prostrato, dopo il crollo della borsa di Wall Street. La successiva introduzione dei piani quinquennali costruì la facciata della Russia come Paese forte, basato sul socialismo e portatore, nelle parole della propaganda, di un radioso benessere.

nuovo possono essere considerati parte della realizzazione di quell'utopia che, durante gli anni Venti, ha garantito e assicurato al cittadino sovietico l'inserimento nella società civile, come persona cosciente del bene cui tendere e di come operare per la concretizzazione del progetto socialista. Il tema dominante dell'utopia, auto-alimentatosi fin dall'inizio del periodo staliniano, consiste nella rigorosa "costruzione di un destino" (Viganò, 2004, p. 17), voluto e perseguito a tutti i costi, senza tener conto della tenuta progettuale e dei possibili risultati a lungo termine. In questo modo si presenta un futuro in cui ogni aspetto del presente è proiettato, in un'assoluta cancellazione del rischio (Tafuri, 1973, p. 51).

Tuttavia tali modelli entreranno in crisi ogni volta che si proporrà una verifica degli obiettivi raggiunti o quando la gestione del consenso, ottenuto attraverso la promessa e attraverso la propaganda, si rivelerà poco adeguata ai fini di un concreto sviluppo.

Agli inizi degli anni Trenta, illusioni e sogni si scontrarono con una realtà politica più radicale e rigorosa, dove l'arte e l'architettura erano segnate dal procedere politico e dai nuovi canoni dell'estetica staliniana. Il Paese era stato rapidamente trasformato in un cantiere e chiamato alla realizzazione di obiettivi e mutamenti imponenti. A questa fase contribuì il terreno ideologico, culturale e istituzionale che vide in Stalin e nella sua affermazione un percorso che forse avrebbe portato l'Unione Sovietica verso una codificazione spaziale dei nuovi rapporti attivati con il passaggio definitivo al socialismo reale, alla cui scala dovevano ricondursi le ricerche sulle nuove forme di esistenza e organizzazione della vita quotidiana.

Il primo segno di questo rinnovamento del territorio sovietico si ebbe dal processo di centralizzazione del potere avviato da Stalin nel 1928, dopo l'allontanamento di Trockij, Zinov'ev e Kamen'ev dal Partito comunista russo e la successiva espulsione di Trockij dall'URSS, determinando tragici risultati sul terreno politico, sociale e culturale (Latour, 1992, p. 61).

Sul piano politico, di lì a poco fu chiaro che non c'era democrazia; sul fronte dell'economia s'impose una collettivizzazione dai ritmi incessanti e forzati, andando a creare quel "substrato di manodopera coatta e lavoro" che avrebbe asservito per decenni il desiderio di magniloquente ricostruzione, caratteristico dell'epoca staliniana (1934-1953). Sul versante della cultura, invece, fu attuata una serie di rigidi controlli ratificati, nel 1932, da una risoluzione del Comitato Centrale che pose fuori legge tutte le associazioni letterarie non ispirate al nuovo corso. In questo quadro, nel 1934 si aprì il primo congresso degli scrittori sovietici che, sotto la presidenza di Maksim Gor'kij, proclamò il Realismo socialista unico modello valido per costruire la nuova realtà<sup>23</sup>. La transizione verso un'economia competitiva con quella delle nazioni industrializzate occidentali fu condotta attraverso l'esercizio di un potere che sarebbe diventato ben presto totalitario.

Questo imperante atteggiamento in campo urbanistico comportò il ritorno ai vecchi principi accademici e la fine della sperimentazione. Tra la fine del 1929 e l'inizio del 1930 si pensava che ogni cosa potesse e dovesse realizzarsi; obiettivi sorprendenti, tra tutti il Palazzo dei Soviet, avrebbero permesso alla Russia di colmare la storica arretratezza culturale rispetto all'Occidente. Tale realtà prevedeva la massima tensione delle forze produttive e della popolazione intera, rendendo percepibile quel legame tra società e spazialità, finalizzato a una precisa riorganizzazione insediativa e orientato al conseguimento di traguardi posti in essere dal processo di industrializzazione.

Così, «il problema delle città sovietiche e dell'urbanizzazione socialista non venne più affrontato nei termini di una parziale e provvisoria costruzione, ma si confermò una volontà di trasformazione radicale delle coordinate insediative del Paese» (Viganò, 2004, p. 19). Perno della riedificazione socialista divennero i nuovi stabilimenti industriali e le decine di cittadelle del lavoro

<sup>23</sup> Il Congresso si concluse con un giuramento di fedeltà al Partito da parte di tutti gli scrittori e i poeti convenuti, seguiti nel gennaio successivo dai cineasti. Fu questo uno degli ultimi atti che suggellarono la statalizzazione delle arti, il loro totale e più completo asservimento al potere (Spendel, 1999, p. 217).



che stavano sorgendo attorno ai complessi metallurgici, situati soprattutto ai confini orientali dell'URSS dove la retorica del regime riassumeva la propria immagine.

Lo sforzo dell'apparato stalinista, per mantenere la mobilità del tessuto sociale al servizio dell'industria e del progresso, diede origine a nuovi movimenti migratori che portarono, in un solo decennio, a un incremento della popolazione nei maggiori capoluoghi del Paese di circa 30 milioni di unità. Questi flussi disordinati e incontrollabili deteriorarono le già precarie condizioni abitative, provocando una serie di mancanze e affollamenti, con ripercussioni anche sul piano lavorativo e delle relazioni umane.

Gli indirizzi di riqualificazione urbana attuati intesero assegnare il primato a interventi circoscritti, nello spazio e nel tempo, come per il piano di ricostruzione di Mosca. La convinzione di farne il modello ideale di capitale e lo scenario fisico reale spinsero a interpellare artisti e architetti stranieri. Tra questi era Le Corbusier, il quale riteneva che la trasformazione di Mosca in una grande metropoli presupponesse una totale ricostruzione, conservando solo i monumenti a elevato valore simbolico, come il Cremlino e il mausoleo di Lenin. L'edificazione della società sovietica, dunque, era realizzabile unicamente attraverso l'affermazione di elementi nuovi e la distruzione del vecchio impianto topografico. Il centro doveva estendersi secondo dimensioni di carattere verticale e orizzontale che, combinandosi tra loro, dovevano generare un punto di vista e una linea dinamica. La struttura statica di forma concentrica avrebbe così assunto una prospettiva di ordine parabolico, trasformando la città in un organismo attivo e vitale, il cui nucleo traeva energie dal centro della Mosca storica, per poi arricchirsi continuamente in una sequenza di significato simbolico e rinnovato principio costruttivo e funzionale.

Il passaggio da questo corso di pensiero a una fase di maturazione dialettica si concretò con la delibera del 15 giugno 1931 *Sull'economia urbana di Mosca e sullo sviluppo dell'economia urbana nell'URSS* che segnò una cesura col periodo precedente e pose le premesse all'avvio di una chiarificazione degli obiettivi perseguibili e dei modi in cui la ricostruzione della capitale fosse

sottratta alle illusioni di un'eventuale riorganizzazione globale del territorio sovietico. In questo scenario, a testimonianza di una svolta netta evocata tra le maglie della delibera appena emanata e coincidente con l'ascesa ai vertici della nomenclatura di Lazar Kaganovich<sup>24</sup>, un ruolo decisivo era assegnato ai programmi infrastrutturali, riassunti nella risistemazione dei principali assi stradali, delle sponde fluviali e, in special modo, incanalati nella realizzazione della metropolitana<sup>25</sup>.

L'elaborazione del Grande piano di ricostruzione di Mosca si concluse nei primi mesi del 1935 e la sua approvazione definitiva avvenne il 10 luglio dello stesso anno. Indirizzi di riferimento erano quelli conformi ai principi di salubrità, ammodernamento e bellezza, cuore operativo era l'area centrale della città, cui si riteneva essenziale dover attribuire la massima rappresentatività. L'architettura doveva tenere conto di una distribuzione razionale e riprendere le forme classiche con forti allusioni alla tradizione russa, inoltre, aveva il compito di rappresentare il nuovo Stato, garante di prosperità e benessere, dedito alla costruzione del socialismo reale.

I progettisti furono chiamati a creare un'identità monumentale in cui trovasse materializzazione il consolidamento della nuova società sovietica, esaltandone il carattere collettivistico e progettando, quindi, edifici pubblici improntati a un monumentalismo classicheggiante. L'immagine della capitale doveva scaturire da una sintesi che muoveva dal riconoscimento della varietà morfologica e simbolica delle diverse tipologie edilizie, dei vari contesti, dei diversi spazi delle città, esaltando l'artisticità e l'espressività delle soluzioni intraprese.

<sup>24</sup> Detto anche "il commissario di ferro di Stalin", Kaganovich fece parte per oltre vent'anni del Politburo del partito bolscevico. Fu tenace difensore dell'ideologia marxista-leninista, nonché promotore del culto della personalità di Stalin, incarnando alla perfezione l'anima burocratico-repressiva dello stalinismo. È suo il celebre detto: «un comunista vale poco se in fondo alla sua anima si agita il vermicello del dubbio» (Marcucci, 1998, p. 238).

<sup>25</sup> Il 15 maggio 1935 fu inaugurata la prima linea della metropolitana moscovita, opera paradigmatica del Realismo socialista, il cui intento ideologico e simbolico era scandito dalla costante monumentalità: una vera e propria città sotterranea.

Negli anni Trenta il reale copiava la finzione: il monumento e la costruzione si illuminavano nel cuore della gente per assomigliare il più possibile a una scenografia. Proprio nel periodo staliniano, le categorie del tempo e dello spazio furono le prime a saltare; Stalin operò un arresto nel fluire naturale degli eventi, immobilizzò la storia e la fece procedere a proprio piacimento. Mostrò ai russi e agli occidentali la Russia che lui voleva far apparire: utilizzò la propaganda per mostrarsi vicino ai contadini e ai minatori, le categorie che più patirono del suo regime. La sua immagine fu esaltata ed egli celebrato come la guida salda e ferma del Paese, colui che aveva aperto la via dello sviluppo e avviato l'URSS a divenire una grande potenza mondiale.



Fig. 1. Il Grande piano del 1935

Dopo la seconda guerra mondiale, l'esaltazione di Stalin fu amplificata dalla vittoria militare sul nazismo e si allargò al di fuori dell'Unione Sovietica tramite i partiti comunisti dei vari Paesi. Fecero la propria comparsa nuovi colori, nuovi sfondi che, ben presto, assunsero una dimensione dinamica inquietante, patrocinando il "carnevale staliniano" (Piretto, 2001, p. 94). Con la mitizzazione del passato e la tendenza al futuro, proposto come già reale ed esistente, sulla falsariga di un passato epico e grandioso. L'operazione di "carnevalizzazione" staliniana trovò la sua massima espressione nell'ambito di quegli spazi che possono essere definiti "non-luoghi"<sup>26</sup>. Espressione spesso abusata, ma assolutamente rispondente alla realtà considerata.

Il "substrato culturologico" che investì l'Unione Sovietica e che le magniloquenti rappresentazioni architettoniche portavano con sé, autorizza a pensare che l'immagine di un mondo chiuso e autosufficiente, sia stata utile per realizzare qualcosa altrimenti irrealizzabile. Non una menzogna, ma un mito approssimativamente iscritto nel suolo, fragile e soggetto a eventuali rettifiche e cambiamenti di rotta. Non v'è dubbio, dunque, che i termini e i fatti adottati dal Realismo socialista fossero percepiti come veri, ancora più della realtà stessa, scomoda e tragica<sup>27</sup>.

Autentici non-luoghi della cultura staliniana furono i parchi, le fiere, le mostre e la costruzione di edifici maestosi, palcoscenici per l'esibizione del potere e della grandezza di una nazione oltre i parametri di sviluppo prefissati. Al sostegno di tale esibizione non si sottrae nemmeno l'elemento del terrore e della gioia di Stato, l'insieme dei cantieri, le città stesse dell'utopia socialista e tutti quegli oggetti privilegiati e adattati a essere trasformati in scena.

<sup>26</sup> «Il non-luogo è il contrario del luogo, uno spazio in cui chi lo attraversa non può leggere nulla né della sua identità (del suo rapporto con se stesso), né dei suoi rapporti con gli altri o, più in generale, dei rapporti tra gli uni e gli altri, né a fortiori della loro storia comune» (Augé, 1999, p. 75).

<sup>27</sup> «Credetti di capire quel che c'era di seducente nell'insieme di quello spettacolo, il segreto del fascino che esercitava su quanti vi si lasciavano prendere, l'effetto di realtà, di surreale che produceva quel luogo di tutte le finzioni. Noi viviamo in un'epoca che mette in scena la storia, che ne fa uno spettacolo e, in questo senso, derealizza la realtà» (Ivi, p. 24).

Il processo di scambio e di rovesciamento tra l'universo così raffigurato e quello effettivo risultava spontaneo, l'esistenza era una categoria che non poteva essere verificata, mancando l'interpretazione. Il momento e lo spazio della realtà fittizia e non riscontrabile stavano comunque per l'esistenza e per il senso. Un mondo e un non-luogo nato per essere spettacolo, per incarnare se stesso e convincere ognuno del proprio esistere e apparire e della conseguente liceità, luogo di esposizione e modello per la terra intera.

Utilizzando i concetti di significato, significante e referente come chiavi di lettura del paesaggio urbano moscovita, possiamo ricondurre i primi due al contenuto propagandistico e alla sequenza di edifici e opere monumentali. Nell'insieme significante e significato costituivano segni (morfemi) sia isolati sia incorporati nella più ampia urbanizzazione. I segni e gli elementi di questa scrittura e riscrittura del paesaggio facevano riferimento e rinviavano all'ideale in fieri, dinamico e soprattutto modificabile del socialismo reale.

### *La metropolitana di Mosca*

Dalle tredici stazioni presenti nel 1935 e poste lungo un tracciato di 11 km tra Sokolniki e Dvoretz Sovetov (oggi Kropotkinskaya) la metropolitana moscovita è progressivamente cresciuta fino a contarne 186 nel 2011 e rappresenta un'arteria di comunicazione per oltre 9 milioni di utenti che la utilizzano quotidianamente e un'attrattiva, un museo vitale che si sviluppa per 310 km e sarà prolungato di altri 120 km entro il 2020<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> La velocità media dei quasi 10.000 treni impiegati è di 41,6 km/h, la distanza minima tra due fermate è coperta in 90 secondi, mentre il tragitto medio dei passeggeri è di 13 km. Le stazioni più trafficate registrano un transito giornaliero di 100-150.000 passeggeri. Le linee più utilizzate sono la 6 e la 2 che accolgono ogni giorno 1,2/1,3 milioni di passeggeri ciascuna: seguono la 1 e la 3 con 930.000 e 955.000 rispettivamente. Per renderne più semplice l'utilizzo, sulle linee radiali gli annunci delle fermate sono fatti da una voce maschile per i treni diretti verso il centro cittadino, da una voce femminile per quelli che si allontanano verso le periferie. Sulla linea circolare gli annun-

Questa rete, iniziata nel 1931, si sviluppa a una profondità compresa tra 5 e 80 m sotto la superficie, rispettivamente nelle stazioni Pechatniki e Park Pobedy, e ben descrive la storia urbana e russa degli ultimi ottant'anni. Gusti, idee, sogni, speranze e disillusioni sono "scritti" nei marmi e nei graniti scolpiti per decorarla, nel cemento, nel ferro e nel vetro usati per costruirla.

Per i primi vent'anni della sua storia, la metropolitana di Mosca fu intitolata a Lazar Kaganovich, il "commissario di ferro" e braccio destro di Stalin, cui venne affidata la prima fase di avanzamento dei lavori, compresa la distruzione della cattedrale di Cristo Salvatore nel dicembre 1931. Nel 1955 la Metro venne poi intitolata a Lenin e, benché la Russia abbia da tempo modificato il proprio orientamento politico, una dozzina di stazioni conservano raffigurazioni del vecchio leader<sup>29</sup>. Viceversa sono state eliminate tutte le icone di Stalin che, simbolo della vittoria russa, era onnipresente alla fine degli anni Quaranta. Dopo la sua morte, avvenuta nel 1953, e la denuncia del culto della sua persona anche le immagini del dittatore furono progressivamente rimosse dalla metropolitana.

Il primo progetto per la costruzione di una metropolitana a Mosca era stato proposto nel 1902 da Pyotr Balinsky<sup>30</sup>: la sua idea era di costruire nel sottosuolo una ferrovia su viadotti, lunga 100 km, di cui almeno la metà in superficie. Ma il progetto fu rifiutato perché ritenuto dannoso per l'immagine della città e per la stabilità di molti edifici interessati dal tracciato. Nel 1912, l'as-

ci con voce maschile sono fatti sui treni che percorrono la linea in senso orario e con voce femminile per quelli che viaggiano in senso antiorario.

<sup>29</sup> Nelle stazioni Belorusskaya e Komsomolskaya si trovano busti di Lenin, imponenti mosaici a Baumanskaya e Kievskaya, un pannello di piastrelle nel collegamento tra le stazioni Borovitskaya e Biblioteka Imeni Lenina. Il volto di Lenin decora Tsaritsyno (Tsarina's Estate), soprannominata Lenino fino al 1990, insieme a tutti coloro che ordinarono l'uccisione della famiglia reale.

<sup>30</sup> I progetti di Pyotr Balinsky ed Evgeny Knorre furono rigettati dalla Duma il 7 agosto 1902 e altre tre volte. La metropolitana di Mosca venne finalmente inaugurata il 15 maggio 1935, diciotto anni dopo la Rivoluzione e trentatré dopo l'iniziale proposta. L'idea di collegare Zamoskvorechye con Tverskaya zastava e il Quadrato rosso corrispondeva al tracciato della linea 2 completato tra il 1938 e il 1943.

sistente tecnico Eugeny Knorre, disegnatore del ponte ferroviario di Krasnoyarsk sullo Yenisei<sup>31</sup>, suggerì un programma per le linee sotterranee dai sobborghi al centro, con partenza dalla piazza della Lubyanka, a un km dalla Piazza Rossa. Il progetto venne approvato, ma i lavori furono rimandati per lo scoppio della Grande Guerra e della Rivoluzione d'ottobre. Finalmente, nel 1931, il Comitato Centrale del Partito diede il via ai lavori preparatori per la costruzione della metropolitana che rappresentava la soluzione primaria alle esigenze di transito veloce ed economico a Mosca. Nello stesso periodo l'incremento demografico della città era tale che gli autobus diventavano sempre più affollati e non erano più sufficienti per soddisfare la mobilità urbana<sup>32</sup>. Lasar Kaganovic venne nominato Comandante Sotterraneo delle operazioni e il Comitato Centrale del Partito si rivolse alla Gioventù Comunista Internazionale: cercavano volontari per la costruzione della metropolitana.

Se il sogno di Stalin di competere con i grattacieli newyorkesi era destinato a fallire miseramente, per quanto riguarda il sottosuolo avrebbe compiuto un'impresa davvero ineguagliabile. La metropolitana di Mosca sarebbe divenuta un'eccezionale realizzazione, un'opera d'arte fatta di marmo, avorio, bronzo, cristallo, oro, stucchi e mosaici. Un immenso museo nel quale celebrare il grande sogno della Russia comunista. Dal 1932, «donne e uomini affrontarono i terribili turni di notte, durante i quali dovevano disestare il terreno ghiacciato armati soltanto di pale rudimentali» (Fedorova, in *Moscow Metro: The Underground Dream*) e, dopo tre anni di lavoro durissimo, la metropolitana di Mosca venne inaugurata da Stalin, di fronte a una folla incantata e commossa.

<sup>31</sup> Per quest'opera, realizzata sotto la guida di Lavr Dmitrievich Proskuryakov, Knorre ricevette la medaglia d'oro nel 1900 in occasione dell'Esposizione Universale di Parigi.

<sup>32</sup> Nel suo diario, scritto negli anni Ottanta, Tatjana Viktorovna Fedorova, eroina del lavoro delle Repubbliche Socialiste Sovietiche per il suo contributo alla metropolitana di Mosca scriveva: «Era il 1930. Io allora avevo vent'anni e una fede cieca nel grande partito di Lenin e Stalin. I bus erano pieni di gente e l'esigenza del metrò era ormai chiara a tutti. Mosca doveva espandersi, oltre che in larghezza e in altezza, anche in profondità» (1986).

Anno	Numero di abitanti	Variazione assoluta e percentuale	
1897	1.038.600	---	---
1912	1.617.157	+578.557	+55,7%
1920	1.027.300	-589.857	-36,5%
1926	2.101.200	+1.073.900	+104,5%
1939	4.609.200	+2.508.000	+119,4%
1959	6.133.100	+1.523.900	+24,8%
1970	7.830.509	+1.697.409	+27,7%
1979	8.142.200	+311.691	+4,0%
1989	8.972.300	+830.100	+10,2%
2002	10.382.754	+1.410.454	+15,7%
2010	11.514.330	+1.131.576	+10,9%

Tab. 3. La popolazione di Mosca dal 1897 al 2010

L'urbanizzazione moscovita seguì le stesse tendenze sopra e sotto terra, ciò che emergeva dalla superficie aveva un riflesso nel sottosuolo. Così le stazioni costruite tra il 1937 e il 1955 furono concepite per essere dei lussuosi palazzi "per il popolo", grandi opere architettoniche per un grande Stato.

La linea inaugurata nel 1935 tagliava Mosca su un asse diagonale NE-SW che, lungo 8,4 km, partendo dal parco Sokolniki, serviva sette stazioni fino a raggiungere Park kultyury. Grazie a una diramazione di 1,4 km, nel 1937 fu raggiunta la stazione Kievskaja, attraversando la Moscovia sul ponte Smolensky<sup>33</sup>.

Nel 1938 vennero aperte altre due linee, la Arbatsko-Pokrovskaja (n. 3) e la Gor'skogo-Zamoskvoreckaja (n. 2), oggi Zamoskvoreckaja. Allo scoppio del secondo conflitto mondiale la metropolitana moscovita si sviluppava già per 20 km, mentre i progetti per una terza successiva espansione di 13,2 km e sette stazioni furono portati a termine durante la Seconda guerra mondiale, con l'apertura di due nuovi tratti delle linee 2 e 3.

<sup>33</sup> Si tratta del primo ponte della metropolitana, costruito tra il 1935 e il 1937, ed è l'unico a non essere attrezzato anche per il transito stradale. Dotato di due archi d'acciaio e altrettanti pilastri rivestiti con granito grigio. Sostituito nel 1953 da una linea più profonda, fu riattivato nel 1958 con l'apertura della linea Filyovskaya.



Fig. 2. Le prime tre linee e la pianta attuale della metropolitana di Mosca

Quando, nel settembre 1938, fu inaugurata la prima sezione della linea 2 Gorkovsko-Zamoskvoretskaja, oggi Zamoskvoreckaja, per distinguere i tre tracciati della metropolitana furono introdotti i colori. A questa direttrice che attraversa la capi-

tale russa in direzione N-S venne assegnato il verde, la linea 1 Sokol'ničeskaja, divenne la linea rossa, principalmente per ragioni politiche, e la linea 3 Arbatsko-Pokrovskaja quella blu. In realtà questa tratta fu la seconda ad essere attivata nel marzo 1938, ma per la maggiore importanza alla Zamoskvoreckaja fu assegnato il numero 2. Questa prassi è stata seguita in gran parte delle metropolitane delle città ex-sovietiche, alla prima linea veniva assegnato il colore rosso, alla seconda e alla terza il blu o il verde; mentre a Minsk la prima linea è blu e la seconda rossa.

Dopo la guerra iniziò una quarta fase di espansione: la linea circolare Kol'zevaja (n. 5) e la parte sotterranea della linea 2 (Arbatskaja), da piazza della Rivoluzione a Kievskaja, per complessivi 25 km. La realizzazione dei tratti profondi della linea Arbatskaja coincise con gli anni della guerra fredda; le stazioni dovevano anche fungere da rifugi in caso di attacco atomico. Dopo il completamento dei lavori, la parte in superficie della linea, da Ploščad' Revoljucii a Kievskaja, fu chiusa nel 1953 per essere riaperta nel 1958 come parte della linea Filëvskaja (n. 4).

Il tracciato della Kol'zevaja, dal russo *kol'zo* "anello", avrebbe dovuto seguire la circonvallazione interna della città (Sadovoe kol'zo) grossomodo coincidente con i confini della Mosca del XVI secolo. La sezione da Park kul'tury a Kurskaja, lunga 6,5 km e inaugurata nel 1950, rispettò il progetto iniziale, ma in seguito si decise di costruire la parte settentrionale della linea all'esterno della circonvallazione, a una distanza di 1-1,5 km. La seconda parte della linea fu aperta al pubblico nel 1952, un terzo segmento nel 1954. Col suo percorso circolare di quasi 20 km, la Kol'zevaja interseca tutte le altre linee escluse la Kakhovskaja (n. 11) e la metropolitana sopraelevata Butovskaja (L1) inaugurata nel 2003<sup>34</sup>. Divenuta essenziale nel trasporto dei passeggeri, la linea 5 serve bellissime stazioni costruite al massimo splendore dell'architettura stalinista. Negli iniziali progetti della metropoli-

<sup>34</sup> Questa realizzazione permise sensibili cambiamenti nei tragitti dei passeggeri moscoviti, consentendo al contempo lo sviluppo di molte future linee. Dalla circonferenza partivano sette tratte radiali, quattro delle quali collegavano il centro alle estreme periferie, tagliando diametralmente la città.

tana non v'era traccia di linee circolari, dato che la rete fu progettata con percorsi che tagliassero diametralmente la città (linee 1, 2 e 3) dotate di stazioni di interscambio dove le linee si intersecavano. Tuttavia, dopo l'apertura della seconda tratta, nel 1938, fu chiaro, per l'eccessivo traffico nelle stazioni di interscambio, che la rete era insufficiente a fronteggiare il crescente numero di passeggeri<sup>35</sup>.

Le ricche decorazioni esaltavano la giovane nazione sovietica. Per i soffitti delle stazioni Mayakovskaya e Novokuznetskaya furono scelti i mosaici disegnati da Alexander Deineka – *Cielo Sovietico 24 ore* ed *Eroico Lavoro del Popolo Sovietico sul Fronte Interno* – e messi in opera da Vladimir Frolov, mosaicista cui si devono le opere conservate nella cattedrale della Resurrezione di Cristo (del Salvatore sul Sangue Versato) a San Pietroburgo. La stazione Ploshchad Revolutsii fu ornata con 76 sculture di bronzo che rappresentano contadini, operai, soldati, studenti e altri cittadini sovietici, compresa una guardia di frontiera con il suo cane, il cui naso viene accarezzato dai passanti come auspicio di buona fortuna. Tutti i personaggi di questo gruppo scultoreo, ad eccezione dei pionieri, sono seduti o chini, dando adito al detto: “tutti gli uomini sovietici sono in prigione o in ginocchio”.

Il 1955 segnò la fine del periodo più florido per l'architettura russa, sia sotterranea sia tradizionale, quando il PCUS decretò l'eliminazione della stravaganza nel *design* e nelle costruzioni. Stazioni scialbe, senza colonne, mosaici, stucchi o altri elementi “ingiustificati”, costruite secondo lo slogan “chilometri a spese dell'architettura”. Anche in superficie furono costruite intere città di anonimi condomini alti cinque piani, i cosiddetti *Khrushchevka*s. Le stazioni Tverskaya, Kitay-Gorod e Kolomenskaya, tra le poche costruite negli anni Sessanta, Settanta e Ottanta, forniscono esempi paradigmatici dell'architettura coeva.

Per le stazioni aperte nel biennio 1957-1958 si usa per la

<sup>35</sup> Secondo una leggenda fu lo stesso Stalin a suggerire l'anello quando posò una tazza di caffè sulla cartina del progetto originale e, dopo averla alzata, notò il segno circolare intorno al centro della città. Si pensa che il colore marrone della linea Kol'zevaja sia proprio dovuto a questo motivo.

quinta e ultima volta il termine “piani di espansione”<sup>36</sup>. Nel 1958 la metropolitana di Mosca si sviluppava per 70,7 km suddivisi in sei linee.

La storia dell'asse E-W (Arbatsko-Pokrovskaja) è una delle più complesse, anche per l'evoluzione delle priorità politiche occorse negli ultimi ottant'anni. Estesa più volte fino al 1963, questa linea serve stazioni dalla ricca architettura stalinista e altre di concezione più moderna. Data la loro importanza nel centro di Mosca e il pericolo della guerra nucleare, le stazioni originarie della prima tratta sarebbero state inutili come rifugio antiatomico, pertanto nel 1953 si decise di costruire una sezione parallela più profonda. Vennero chiuse le stazioni in superficie tra Ploščad' Revoljucii e Kievskaja e sostituite con le attuali fermate in profondità; venne quindi iniziata l'estensione verso W, ma un altro cambiamento nella politica dei trasporti ne impedì la realizzazione. Impressionato dalla grande rete di metropolitane in superficie visitata durante il viaggio negli Stati Uniti del settembre 1959, lo stesso Kruscev promosse l'idea di costruire la linea 4 nell'area esterna. Nacque quindi la linea Filëvskaja, con le sue quattro stazioni originarie.

Per quarant'anni non ci furono estensioni sulla linea 2 (1963-2003) e, nonostante la costruzione delle stazioni in superficie fu così veloce da raggiungere i quartieri occidentali di Mosca alla metà degli anni '60, durante la stagione invernale la gestione di questa tratta (Filëvskaja) si dimostrò particolarmente difficile.

Inoltre, negli anni Ottanta furono costruiti i quartieri di Strogino e Mitino, che non erano serviti dalla metropolitana e obbligarono i residenti a utilizzare autobus e tram verso le stazioni della linea 7, aperta nel 1966. Così, alla metà degli anni '80, fu chiara la necessità di una ricostruzione per risolvere il problema della parte occidentale di Mosca. Fu deciso l'ammodernamento e l'estensione della Arbatsko-Pokrovskaja (2), raggiungendo i quar-

<sup>36</sup> Esplicito riferimento ai piani economici quinquennali promossi da Stalin a partire dal 1928. Dopo la sua morte, considerato il profondo processo di destalinizzazione avviato da Kruscev, ogni allusione o richiamo all'opera del dittatore georgiano fu evitato.

tieri occidentali nel decennio successivo. Contemporaneamente si pensò di correggere il cattivo esperimento della linea Filëvskaja e, nel 2003, venne aperta la nuova stazione di Park Pobedy, la più profonda (84 m sotto la superficie) della capitale russa<sup>37</sup>.

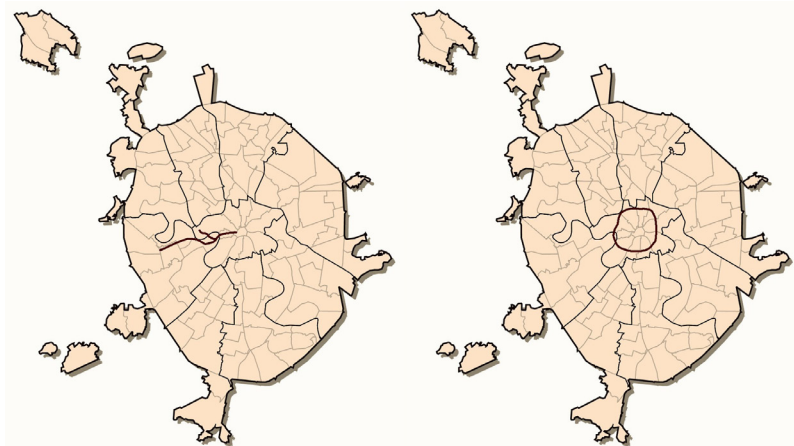


Fig. 3. Il tracciato delle linee quattro e cinque

È importante sottolineare che le opere realizzate nel sottosuolo hanno preservato Mosca da un'eccessiva distruzione e ricostruzione, acquisendo un "ruolo di conservazione" a fronte del contemporaneo desiderio di trasformazione urbana. La metropolitana rappresentava la concretizzazione di un'utopia di nuovo stile di vita: sale sontuose sommerse di luci artificiali, costruite per le persone e profondamente "democratiche" nell'aspetto, ma nascoste nelle viscere della terra, lontane dalla vista di coloro che vivono in superficie. Tali spazi contrastavano fortemente con le condizioni di vita della Mosca più esterna, in

<sup>37</sup> Lungo la linea 2, nell'ultimo decennio sono state ammodernate numerose stazioni (Baumanskaja, Elektrozavodskaja, Partizanskaja, Ščëlkovskaja, Semënovskaja) e ne sono state progettate di nuove (Goljanovo, Maroseika e Pokrovka) che faciliterebbero il trasferimento diretto delle linee 6 e 7.

cui i cittadini conducevano una vita misera e affrontavano ogni giorno grandi difficoltà lavorative e abitative (cfr. *mikroraion*).

Denominazione e anno di costruzione	Estensione in km				N. di stazioni
	1946	1971	1986	2011	
1 Sokol'ničeskaja (1935)	8,4	22,4	22,4	26,1	19 (7)
2 Zamoskvoreckaja (1938)	14,7	30,4	40,2	36,9	20 (4)
3 Arbatsko-Pokrovskaja (1938)	15,1	20,4	20,4	43,5	21 (3)
4 Filëvskaja (1958)	--	14,4	14,4	14,9	13 (2)
5 Kol'zevaja (1950)	--	19,4	19,4	19,3	12 (4)
6 Kaluzhsko-Rizhskaja (1958)	--	24,7	33,6	37,6	24 (0)
7 Tagansko-Krasnopresnenskaja (1966)	--	15,0	35,9	35,9	19 (2)
8 Kalininskaja (1979)	--	--	13,1	16,3	8 (0)
9 Serpukhovsko-Timiryazevskaja (1983)	--	--	16,9	41,2	25 (0)
10 Lyublinsko-Dmitrovskaja (1995)	--	--	--	28,2	17 (0)
11 Kachovskaja (1995)	--	--	--	3,3	3 (0)
L1 Butovskaja (2003)	--	--	--	5,5	5 (0)
TOTALE	38,2	146,7	216,3	308,7	186

Tab. 4. Le dodici linee della metropolitana moscovita dal 1935 al 2011. Nell'ultima colonna, tra parentesi, il numero delle stazioni ridenominate nel corso del tempo

Oltre alla metropolitana di uso pubblico, esiste a Mosca anche una rete separata di linee segrete, denominata Metro-2 e voluta da Stalin per evacuare la nomenclatura in caso di emergenza. Il 6 novembre 1941, quando il destino di Mosca era appeso a un filo – le truppe corazzate tedesche si trovavano ad appena 30 km dalla capitale russa – fu usata realmente. Stalin volle (il 7 novembre 1941) comunque organizzare una riunione solenne in occasione del XXIV anniversario della Rivoluzione, proprio alla stazione

Majakovskaja, per dimostrare al suo popolo che il governo sovietico non aveva abbandonato Mosca. Pochi sapevano che Stalin era arrivato da un ramo segreto della metropolitana e apparve all'improvviso, senza essere uscito dalle sedi ufficiali in cui l'avevano visto qualche ora prima.

La metropolitana di Mosca ha continuato ad essere un tema tabù e ancora nel 2007, il direttore della sotterranea preferiva sorvolare e non dare certezza sull'esistenza della Metro-2 in occasione di un'intervista televisiva. Fu Vladimir Gonik il primo a sollevare il velo sul mistero, nel suo romanzo *Preispodnjaja* del 1992<sup>38</sup>. Medico in servizio presso un distaccamento speciale del Ministero della Difesa, aveva notato nei suoi pazienti, appartenenti al quindicesimo dipartimento del Comitato per la Sicurezza dello Stato (KGB), inquietudine, insicurezza, nevrosi, impotenza e "scarsa pigmentazione sulla pelle", decise quindi di approfondire le ricerche, grazie anche ai loro racconti.

Sempre nel 2007, il sindaco di Mosca, Yuri Luzkhov, decise che i binari senza nome, fino ad allora conosciuti solo dal KGB e dai capi del Politburo, sarebbero stati utilizzati per far fronte alla congestione stradale, che vede il traffico in superficie al collasso (Gessen, 2010, p. 24).

Ogni ramo di quella linea segreta portava a indirizzi eccellenti, in città o anche fuori: la dacia di Stalin; la casa di Berija unita alla stazione Lubjanka; il diretto che univa il Cremlino con il sobborgo di Balashika, "la cittadella militare Zarja", distacco dei reparti speciali di polizia<sup>39</sup>.

<sup>38</sup> Vladimir Gonik, terminata la professione di medico, decise di iniziare l'esplorazione nella parte di più profonda di Mosca. Fu seguito dal giornalista Cesare Martinetti che ne parlò in un articolo pubblicato su *La Stampa* del 12 giugno 1993, dal titolo *Mosca, i fantasmi del sottosuolo*.

<sup>39</sup> Ogni membro del Politburo aveva il suo *bunker*, un appartamento sontuoso di almeno 180 m<sup>2</sup>, con studio, soggiorno, camere da letto e cucina. Quello di Breznev, addirittura, era il clone del suo ufficio al Cremlino. Il progettista incaricato fece di tutto per rendere confortevoli questi ambienti, creando *trompe l'oeil* che imitavano le finestre con la veduta sulla Moscovia. La tecnica pittorica "inganna l'occhio", in uso già presso gli antichi Greci e Romani, consiste nel dipingere uno sfondo apparentemente reale su una parete per farla sparire alla vista. Un tipico murale *trompe l'oeil* può rappresentare

una finestra, una porta o un atrio per dare una falsa impressione che la stanza sia più grande.

Non va dimenticata, inoltre, la linea celere tra il Cremlino e l'aeroporto governativo di Vnukovo. Realizzare oggi un metrò che collega il terminal al centro di Mosca sarebbe un'utopia, mentre diventerebbe un business e costerebbe relativamente poco ripristinarlo. Forse, questo discorso propagandistico ha fatto breccia nel Cremlino del 2007, in una Mosca dove le uniche leggi che contano sono quelle del consumismo e del denaro. La rete segreta del Metro-2 vale miliardi di dollari e, con un investimento modesto, la *leadership* otterrebbe il massimo della popolarità.

La maggior parte dei binari e delle stazioni è nel sottosuolo, benché le linee numero 1, 2 e 4 attraversino la Moscovia viaggiando su ponti. Un'eccezione è costituita dalla linea Filëvskaja, che percorre un lungo tratto in superficie tra le stazioni Kievskaja e Molodëznaja comprendendo sette altre stazioni.

La metropolitana di Mosca utilizza il medesimo scartamento delle ferrovie russe – 1.524 mm – mentre una terza rotaia è utilizzata per fornire tensione elettrica ai treni, con un voltaggio medio di 750 V. La maggior parte della rete della Metro-2, invece, non ha un sistema funzionante con la terza rotaia perché fa uso di locomotori elettrici dotati di accumulatori<sup>40</sup>.

Tutti i vagoni sono lunghi circa 20 m, su ciascuno è installato un sistema di aggancio automatico, incompatibile con quello dei vagoni della rete ferroviaria. I treni della metropolitana di Mosca sono gli stessi che si trovano nelle metropolitane di altre città dell'ex Unione Sovietica (San Pietroburgo, Charkiv, Kiev, Minsk, Nižnij Novgorod) e dell'Europa centro-orientale (Budapest, Sofia, Varsavia e Praga).

Le stazioni della metropolitana di Mosca, considerata una delle più belle del mondo, assomigliano agli interni di meravigliosi palazzi ed il complesso sistema di comunicazioni sotterranee è il

una finestra, una porta o un atrio per dare una falsa impressione che la stanza sia più grande.

<sup>40</sup> La distanza media tra le stazioni è di 1.800 m e, a partire dagli anni '70, le piattaforme delle stazioni sono state progettate per treni di 8 vagoni, come accade sulle linee 2, 6, 7 e 9; sulle linee 1, 3, 8, 10 viaggiano invece convogli a 7 carrozze, a 6 sulle linee 4, 5 e 11.



risultato dell'unione di una perfetta tecnologia con un'arte raffinata. Scendendo nel sottosuolo della città, i moscoviti e gli ospiti della capitale russa possono ammirare splendide pitture e sculture, monumenti di architettura, e scoprire un «museo» unico al mondo. I marmi, i graniti, l'illuminazione, le sculture, le incisioni, gli insiemi architettonici fanno la bellezza di questa metropolitana<sup>41</sup>.

Sebbene la Metropolitana di Mosca offra nel complesso la migliore architettura stalinista e i primi tentativi di *art déco*, le stazioni della prima linea sono molto lontane da questi stili e la loro forma neoclassica riporta alle atmosfere degli anni '30. Tra le stazioni della prima tratta della metropolitana v'è quella di Lubjanka, chiamata Dzeržinskaja fino al 1990, che si trova sotto l'omonima piazza e fu inaugurata nel 1935<sup>42</sup>. Avviata nel dicembre 1933, la costruzione dovette fronteggiare le poco idonee condizioni del suolo, composto da argille giurassiche, strati di sabbie mobili e argille carbonifere. La stazione fu progettata su quest'ultima che si supponeva idonea a sostenere il peso, ma in seguito si scoprì che il sottosuolo era molto più soffice di quanto si credesse, a causa della vicinanza del canale del fiume Neglinnaja. Il tunnel fu pertanto realizzato a sezioni, in modo molto veloce, per permettere al cemento di indurirsi prima che la pressione esercitata dall'argilla aumentasse fino a far crollare i sostegni provvisori in legno<sup>43</sup>. Per minimizzare la quantità di scavi, la progettata sala centrale fu abbandonata, in luogo di

<sup>41</sup> Tra i pittori e gli scultori più noti che parteciparono alla decorazione delle stazioni vi sono Danko, Deineka, Korine, Manizer e Tomski, le cui opere sono, ancora oggi, ospitate nelle stazioni più famose delle principali linee della metropolitana moscovita.

<sup>42</sup> A sua volta la piazza prende nome dal palazzo che ospita. Costruito alla fine dell'Ottocento per accogliere la sede di una società di assicurazione (Rossija), nel 1918 fu occupato dai primi servizi segreti sovietici, la Čeka. La funzione è rimasta tale nonostante le successive evoluzioni dei servizi, da Čeka a KGB, fino agli odierni Servizi Federali per la sicurezza della Federazione Russa (FSB). La fama sinistra della Lubjanka è legata alle torture e ai crudeli interrogatori che ospitò in epoca stalinista.

<sup>43</sup> L'originario progetto di Nikolai Ladovskij, architetto e professore all'istituto tecnico-artistico statale "Vkhutemas" di Mosca, fondato nel 1920, dovette quindi essere modificato significativamente.

un breve passaggio alla fine della stazione per collegare le due banchine, come in molte delle stazioni della metropolitana londinese. Tuttavia, le sabbie comprese tra gli strati di creta iniziarono a penetrare nei siti di costruzione quasi immediatamente e, a causa dell'inaspettata duttilità dell'argilla carbonifera, la stazione iniziò ad affondare lentamente. Nel 1968 venne costruita una seconda entrata sul lato N della stazione, utilizzando la nuova tecnica di surgelamento del suolo. Nella sezione meridionale si dovette comunque tornare al metodo originale della costruzione rapida di porzioni di tunnel, prima che l'espansione delle sabbie distruggesse i sostegni. Una volta terminata la sala centrale, furono realizzati i passaggi per le banchine, utilizzando esplosivi, e nel 1972 la stazione fu riaperta. La ricostruzione fu un trionfo ingegneristico, ma di minor impatto estetico, con pilastri di marmo bianco e muri bianchi piastrellati che andarono a sostituire i motivi di marmo scuro che colpivano l'attenzione nella vecchia stazione<sup>44</sup>.

La linea 2 presenta una combinazione di stazioni che furono costruite in diversi periodi o, come in altri casi, sono state oggetto di *restyling* (Belorusskaja) o completamente ricostruite. Posta a 33 m dalla superficie e inaugurata l'11 settembre 1938, la *Majakovskaja* è considerata la più bella stazione della rete, uno dei migliori esempi di architettura stalinista pre-bellica, per questo spesso fotografata e presente utilizzata in molte copertine di *brochures* e guide turistiche di Mosca. Se le stazioni del primo percorso appaiono modeste sia architettonicamente sia ingegneristicamente, quelle della seconda linea furono costruite a volta singola, sostenuta da due serie di colonnati su ogni lato. Questa soluzione diede origine al nuovo *design*, di cui *Majakovskaja* fu la prima. Al trionfo dell'ingegneria si aggiunsero le decorazioni in stile *art déco* realizzate da Alexey Dushkin<sup>45</sup>; mentre la proie-

<sup>44</sup> Anche se ancora esiste la vecchia sezione della sala centrale, l'effetto d'insieme si è perso. Ciò è dovuto anche alla tendenza a sostituire i materiali autentici con altri moderni che alterano il concetto stesso di "patrimonio".

<sup>45</sup> Alexey Nikolayevich Dushkin (1904-1977) progettò, insieme a Ya G. Likhtenberg, la stazione Kropotkinskaya (linea 1) e l'edificio amministrativo Porta

zione verso il futuro sovietico, descritta dal poeta Vladimir Majakovskij<sup>46</sup> a cui la stazione è intitolata, si ritrova nelle colonne ricoperte da acciaio inox e rodonite rosa, mura in marmo Ufaley e diorite grigia sono decorati con motivi floreali in marmo rosa e bianco. Circondati da filamenti di luce, sul soffitto vi sono 34 mosaici di Alexander Deyneka<sup>47</sup>, dal tema “Cielo sovietico ventiquattro ore”: il passeggero deve guardare in alto e vedere il luminoso futuro sovietico nel cielo sopra di lui.

La stazione divenne famosa durante la Seconda guerra mondiale perché all'interno fu costruito un rifugio anti-aereo, inoltre, l'atrio centrale ospitò un discorso di Stalin all'assemblea dei leader del partito e ad alcuni moscoviti il 7 novembre 1941, anniversario della Rivoluzione di Ottobre<sup>48</sup>.

Ancora lungo la linea 2 è singolare il *design* della stazione Izmajlovskij Park, *Partizanskaja* dal 2005 quando fu dedicata ai partigiani sovietici che avevano resistito ai Nazisti in occasione del sessantesimo anniversario della vittoria sovietica. Inaugurata nel 1944, fu costruita durante la Seconda guerra mondiale su progetto di Boris Vilenskij che prevede tre binari con due banchine a isola. Il binario centrale fu costruito per gestire l'af-

Rossa, una delle “Sette Sorelle”, realizzato tra il 1947 e il 1953.

<sup>46</sup> Vladimir Majakovskij (1899-1930) si appassiona giovanissimo alla poesia, che legge e recita in un costante monologo interiore. La sua voracità intellettuale è leggendaria, la presenza fisica imponente ne fa una sorta di divo spettacolare. L'adesione di Majakovskij alla Rivoluzione d'Ottobre lo rende ancor più popolare e la celebrazione dell'industrializzazione sovietica non fa altro che proiettarne la figura ai ranghi elevati dell'intelligentsija rivoluzionaria. L'avvento di Stalin, però, e la palese trasformazione degli ideali rivoluzionari in gestione del potere nelle mani di un tiranno non possono essere esenti da un violento attacco, che Majakovskij non intende negarsi. La sua morte rimane un capitolo ambiguo della storia sovietica e alcuni storici hanno messo in dubbio la versione del suicidio amoroso e suggerito la probabilità che Majakovskij sia stato ucciso dal regime.

<sup>47</sup> Alexander Deyneka (1899-1969) fu uno dei più importanti pittori figurativi modernisti della prima metà del XX secolo. I suoi mosaici sono una delle attrattive principali della stazione Majakovskaja.

<sup>48</sup> Nel 2005 fu costruita una seconda uscita a senso unico e i passeggeri, per uscire dalla stazione, devono scendere una breve scala verso un atrio sotterraneo e poi salire di nuovo in superficie. Inoltre, la nuova uscita ha permesso l'accesso al venticinquesimo mosaico, in precedenza nascosto dietro il corridoio di servizio.

flusso dei passeggeri provenienti dal vicino stadio, progettato ma mai realizzato a causa della guerra. Così viene utilizzato durante le ore di punta e per i treni diretti al deposito Izmajlovo. Ogni banchina ha una serie di pilastri che, come le pareti, sono ricoperti di marmo bianco e decorati con bassorilievi in onore dei partigiani. I due pilastri più vicini alle scale di uscita sono adornati con statue: Zoja Kosmodemjanskaja a sinistra e un anziano partigiano sulla destra<sup>49</sup>. Al culmine della scala vi è un gruppo di sculture di Matvey Manizer intitolata Partigiani, che reca l'iscrizione “Ai partigiani e alla gloria dei partigiani!”.

Lungo la linea 3 il miglior esempio di architettura staliniana è la stazione Ploščad' Revoljucii che, costruita nel 1938 e vicina alla Piazza Rossa, accoglie 72 sculture di Manizer che rappresentano la popolazione dell'Unione Sovietica (atleti, contadini, militari, operai, scrittori e studenti). Sulla stessa linea si segnalano le stazioni Elektrozavodskaja, illuminata da 318 lampade a incandescenza, e la semi-ellittica Arbatskaja che si caratterizza per lo stile barocco moscovita. Tra le stazioni della linea circolare merita particolare attenzione la stazione Novoslobodskaja con le 32 vetrate realizzate da artisti lettoni e il mosaico (Pace nel Mondo) di Pavel Korin.

Nonostante la bellezza, nell'ultimo ventennio l'intero sistema è stato interessato da problematiche concernenti il rapido deterioramento delle strutture. L'intensità del traffico e il grande carico hanno avuto un effetto deleterio soprattutto sulle linee più antiche, che necessitano di una revisione dei sistemi di drenaggio e ventilazione. Non c'è ancora sufficiente consapevolezza del fatto che le stazioni della metropolitana dovrebbero essere ristrutturare secondo le contemporanee pratiche internazionali che risultano piuttosto costose. Inoltre, gli elementi strutturali e i costosi materiali utilizzati per decorare le stazioni sono in pericolo a causa dell'umidità; un'altra problematica sono i progetti di

<sup>49</sup> Zoja Kosmodemjanskaja era una giovanissima partigiana che operò nei territori sovietici occupati durante la seconda guerra mondiale, per poi essere catturata e uccisa dai Nazisti.

ricostruzione delle stazioni degli anni '30-'50, per far fronte alle esigenze di trasporto di Mosca.

Nel 2002, con la ricostruzione della stazione Vorobyovy Gory, lo sviluppo della metropolitana moscovita è entrata in una nuova fase, un "rinascimento". Dalla banchina si ha una splendida vista della Moscovia, del Complesso olimpico Luzhniki Olympic e dell'Accademia delle Scienze. I canoni architettonici degli anni Trenta e Quaranta sono nuovamente in auge e gli artisti vengono coinvolti nella decorazione delle stazioni. Così, la stazione Sretensky Bulvar accoglie le sagome di Gogol, Pushkin e Timiryazev, insieme a scorci di Mosca; nella Dostoevskaya i personaggi principali delle opere di Dostoyevsky trovano spazio in una serie di pannelli bianchi e neri; la Maryina Roshcha è ornata da mosaici raffiguranti paesaggi rurali.

Nel 2008 è entrata in funzione la prima linea monorotaia della Russia che, posta a 6-12 m da terra, si sviluppa per 4,7 km nella porzione settentrionale di Mosca, dove collega il Centro espositivo panrusso alla stazione Timiryazevskaya (linea 9). Insieme alla funzionalità l'evoluzione della metropolitana persegue oggi l'idea di "spogliare" le stazioni degli orpelli, mostrando le strutture in cemento armato, ghisa e acciaio, l'essenza. Contemporaneamente i passeggeri, i *city users* e i turisti possono fruire di treni che, impiegati nelle comuni linee metropolitane, ospitano allestimenti tematici che ne fanno gallerie d'arte e musei letterari. Sulla linea 5 si può viaggiare sul Reading Moscow Train che accoglie nei differenti vagoni brani di letteratura per l'infanzia e per adulti. Il Poetry in Metro Train, lungo la linea 4, espone dal 2011 alcune opere dei poeti italiani (Dante, Petrarca, Leopardi ecc.) con traduzione a fronte. Sulla linea rossa è in funzione il Sokolniki Retro Train, uguale in tutto ai primi treni della metropolitana moscovita, di colore marrone con sedili imbottiti, decorazioni alle pareti e lampade retrò. Infine sulla linea 3, l'Aquarelle Train assomiglia a una vetrinetta, dipinta con fiori e frutta all'esterno, con riproduzioni di opere conservate nel Vyatka Apollinary e nel Viktor Vasnetsov Art Museum all'interno.

Il dibattito sull'*urban design* verte pure sull'uso della nuova

architettura, giacché i grattacieli di Mosca sono per metà disabitati, dimostrando di essere più operazioni finanziarie che edifici per vivere e lavorare. E più probabilmente alterano lo spazio percettivo delle città, molto più di quanto non facciano le stazioni della metropolitana. Se con Wheatley, lo spazio *esistenziale* offre all'uomo un'immagine stabile del suo ambiente, lo spazio *pragmatico* dell'azione fisica integra la persona con il suo ambiente naturale, mentre lo spazio *percettivo* si costruisce su una serie di stimoli dei gradienti di struttura che consentono l'orientamento immediato (1981, p. 5). Vere e proprie scritte esposte della Mosca contemporanea sono poi gli *high rise buildings*, oggetto di ricerca paradigmatico per leggere criticamente il paesaggio urbano, nella sua monumentalità in rapporto alle costruzioni di identità e *cultural heritage*.

### Bibliografia

- Adams J.S., *World Cities and Global Change: Observations on Monumentality in Urban Design*, «Eurasian Geography and Economics», 3. May-June 2008, vol. 49, pp. 237-262.
- Afontsev S., Kessler G., Markevich A., Tyazhelnikova V., Valetov T., *The urban household in Russia and the Soviet Union, 1900-2000: Patterns of family formation in a turbulent century*, «The History of the Family» 2, August 2008, vol. 13, pp. 178-194.
- Augé M., *Disneyland e altri non luoghi*, Torino, Bollati Boringhieri, 1999.
- Bater J.H., *Soviet town planning: theory and practice in the 1970s*, «Progress in Human Geography», 2, June 1977, vol. 1, pp. 177-207.
- Betti S., *Approcci e applicazioni per la geografia culturale*, in Mercatanti L. (a cura di), «Percorsi di Geografia. Tra cultura, società e turismo», Bologna, Pàtron, 2011, pp. 71-110.
- Boria E., *Cartografia e potere. Segni e rappresentazioni negli atlanti italiani del Novecento*, Torino, Utet, 2007.
- Bulgakov M., *Appunti sui polsini*, Mosca, Nakanune, 1923.
- Burini S., Piretto G.P., *Mosca, S. Pietroburgo*, Milano, Clup, 1994.

- Childe V.G., *The Urban revolution*, in "Town Planning Review", vol. 20, pp. 3-17, 1950.
- De Magistris A., *La città in transizione. Politiche urbane e ricerche tipologiche nell'URSS degli anni Venti*, Torino, il Quadrante, 1988.
- , *La costruzione della città totalitaria. Il piano di Mosca e il dibattito sulla città sovietica tra gli anni Venti e Cinquanta*, Milano, CittàStudi, 1995.
- , *Urss anni '30-'50. Paesaggi dell'utopia staliniana*, Milano, Mazzotta, 1997.
- Ford L.R., *Monumentality in Urban Design: The Case of Russia*, «Eurasian Geography and Economics», 3 / May-June 2008, Bellwether Publishing Ltd, vol. 49, pp. 280-303.
- Fratini F., *Arcipelago Mosca. Dal Palazzo dei Soviet a Ikea*, Firenze, Le lettere, 2007.
- Gessen K., *Stuck. The meaning of the city's traffic nightmare*, «The New Yorker», August 2, 2010, pp. 24-25.
- Gorzka G., *Kultur im Stalinismus. Sowjetische Kultur und Kunst der 1930er bis 1950er Jahre*, Bremen, Temmen, 1994.
- Ikonnikov A., *Gli "edifici alti" di Mosca*, in A. De Magistris (a cura di), *URSS anni '30-'50. Paesaggi dell'utopia staliniana*, Milano, Mazzotta, 1997, pp. 257-264.
- Ioffe G., Nefedova T., *Land use changes in Moscow*, «Area» 3, September 2001, vol. 33, pp. 273-286.
- Kopp A., *Città e rivoluzione. Architettura e urbanistiche sovietiche degli anni Venti*, Milano, Feltrinelli, 1972.
- Latour A., *Guida all'architettura moderna. Mosca 1890-1991*, Bologna, Zanichelli, 1992.
- Marcucci L., *Il commissario di ferro di Stalin. Biografia politica di Lazar M. Kaganovich*, Milano, Einaudi, 1998.
- Pacione M. (a cura di), *The City: critical concepts in the social sciences*, London-New York, Routledge, 2001.
- Piretto G.P., *Da Pietroburgo a Mosca. Le due capitali di Dostoevskij, Belyj, Bulgakov*, Milano, Guerini, 1990.
- , *Il radioso avvenire. Mitologie culturali e sovietiche*, Torino, Einaudi, 2001.
- Samonà G., *L'urbanistica e l'avvenire della città*, Bari, Laterza, 1959.

- Sosnovy T., *The Housing Problem in Soviet Union*, New York, Research Program on the U.S.S.R., 1954.
- Spendel G., *La Mosca degli anni Venti. Sogni e utopie di una generazione*, Roma, Editori Riuniti, 1999.
- Tafuri M., *Progetto e Utopia. Architettura e sviluppo capitalistico*, Bari, Laterza, 1973.
- Viganò D.L., *L'invisibile visione del palazzo dei Soviet: iconografia e architettura negli anni Trenta sovietici*, Milano, Associazione Culturale Larici, 2002-2004.
- Wheatley P., *La città come simbolo. Saggi sull'ordinamento e la percezione dello spazio urbano nel mondo tradizionale*, Brescia, Morcelliana, 1981.