

Sguardi alt(r)i. Differenti “punti di vista” nell’arte del XX secolo

Luca Palermo

Nel 1960 Jorge Luis Borges (1899-1986) diede alle stampe *L'artefice*, una raccolta di racconti brevi e poesie attraverso la quale narra, cosa insolita per lo scrittore argentino, vicende e impressioni assolutamente personali. Nell'*Epilogo*, Borges ci presenta, in poche righe, la storia di un pittore che, per tutta la sua vita, dipinge paesaggi, regni, montagne, isole, persone; in punto di morte, con suo grande stupore, si accorge che quel groviglio di linee, forme e colori non rappresenta null'altro che il suo volto: la sua rappresentazione della realtà è il suo autoritratto [1].

La nostra identità, dunque, si forma, o quantomeno si rafforza, anche attraverso le modalità con cui osserviamo il mondo, ci confrontiamo con esso e lo attraversiamo. La città e il paesaggio, componenti essenziali e parti integranti del sistema mondo, sono diventati, dunque,

meccanismi di rappresentazione e di autorappresentazione strettamente connessi (e, forse, da essa derivanti) alla loro evoluzione e alla loro trasformazione. Non è un caso, infatti, che l'interesse dell'arte per la città e per il suo complesso e costante sviluppo sia diventato una sorta di *leitmotiv* soprattutto a partire dalle ricerche avanguardistiche dei primi decenni del XX secolo. Quella “raccontata” dagli artisti è una città che ha perso, o sta perdendo, una sua ben determinata unità spaziale; una città che si è fatta oramai paesaggio metropolitano; quella città-labirinto narrata da Walter Benjamin (1892-1940) nel suo *Das Passagenwerk* [Benjamin 1982], che, con i suoi *boulevard* e i suoi edifici, crea nuove identità soggettive e collettive.

Se la città e, quindi, il paesaggio mutano, a mutare è anche la loro percezione e rappresentazione: l'arte,

Articolo a invito per inquadramento del tema del focus, non sottoposto a revisione anonima, pubblicato con responsabilità della direzione.

parallelamente e in linea con le coeve scoperte tecnico-scientifiche, impone e si impone nuove strategie, nuovi mezzi e nuovi metodi per restituire al fruitore tutta la complessità e la stratificazione semantica, a tratti disorientante, di questa, apparentemente inarrestabile, espansione urbanistica. Lo sguardo dell'artista si fa, così, punto di vista in grado di creare forti connessioni e stabilire rimandi e relazioni tra la soggettività di chi crea e l'oggettività del contesto urbano e paesaggistico di riferimento. È proprio attraverso la soggettività del punto di vista che lo spettatore e/o il fruitore percepiscono le infinite possibilità di narrazione di una realtà che sembra ben inquadrata in uno schema dal quale appare arduo prescindere.

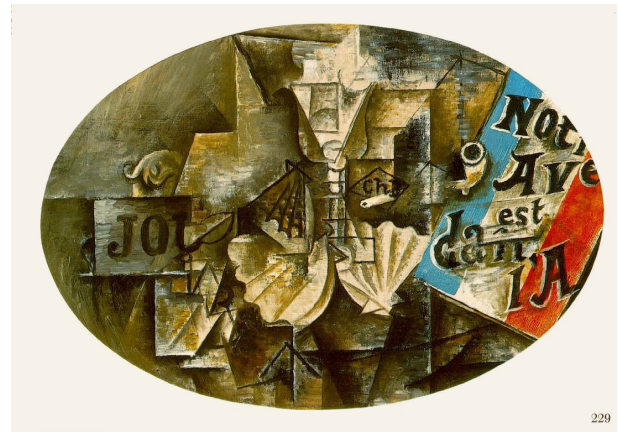
Senza andar troppo a ritroso nel tempo, senza scomodare Icaro e la veduta a volo d'uccello, il desiderio di mutare punto di vista e di trasportare su carta, tela, pellicola o altro supporto il risultato di tale mutamento ha subito una brusca accelerazione con l'avvento della società industriale: lo spazio prospettico e il tempo storico, coordinate tipiche dell'urbanesimo dal Rinascimento sino all'Ottocento, non sembrano più essere punti di partenza imprescindibili del fare artistico.

Se la celebre immagine aerea prodotta nel 1855 dal fotografo francese Gaspard-Félix Tournachon, meglio noto come Nadar (1820-1910), sposta letteralmente in alto (con l'ausilio di un pallone aerostatico frenato a ottanta metri di altezza) il gesto artistico, l'evoluzione del punto di vista nel racconto tende a estremizzarsi circa mezzo secolo dopo, con l'affacciarsi sulla scena europea, ma non solo, di quelle che la storiografia artistica è solita definire "avanguardie storiche": Cubismo, Futurismo e Dadaismo, diventano, infatti, parte integrante di un più ampio rinnovamento socio-culturale trainato dalle coeve trasformazioni tecnico-scientifiche; su tutte la teoria dei quanti di Max Planck del 1901 e la teoria della relatività di Albert Einstein del 1905. Fino ad allora, come ha ricordato Giovanni Lista, «la veduta aerea non può ancora offrire un nuovo modello visivo, né stimolare l'immaginario, perché è condizionata dai canoni tradizionali della rappresentazione paesaggistica e urbana» [Lista 2009, p. 237].

Il 30 maggio del 1912 muore Wilbur Wright (1867-1912); in quello stesso anno, Pablo Picasso realizza una serie di lavori il cui titolo, *Notre Avenir est dans l'Air*, riprendendo uno slogan della compagnia di dirigibili Michelin, sembra omaggiare il pioniere del volo e palesare l'interesse

Fig. 1. P. Picasso, *The Scallop Shell Notre Avenir est dans l'air*, 1912. Collezione privata.

Fig. 2. P. Picasso, *Natura morta con sedia impagliata*, 1912. Parigi, Museo Picasso.



per l'aeroplano, considerato, dall'artista, tanto macchina quanto dispositivo in grado di mutare il punto di vista estetico [2].

A tal proposito, Pierre Cabanne (1921-2007) ha osservato che l'aviazione aveva affascinato a tal punto Picasso – ma anche Georges Braque (1882-1963) – da farlo prendere parte ai primi raduni dedicati al volo di Issy-les-Moulineaux e da influenzare la sua ricerca cubista [Cabanne 1977, p. 142]. Del resto, di ciò se ne era precocemente avveduta Gertrude Stein (1874-1946), che nel suo *Picasso* del 1938 scriveva: «When I looked at the earth I saw all the lines of cubism made at a time when not any painter had ever gone up in an airplane. I saw there on the earth the mingling lines of Picasso, coming and going, developing and destroying themselves [...] and once more I knew that a creator is contemporary [...] [and] sees the earth as no one has ever seen it» [Stein 1969, pp. 49-50]. Nella più celebre opera della suddetta serie, *The scallop shell: "Notre Avenir est dans l'Air"* (fig. 1), la «diagonal verve of the typography», di cui scrive Linda Nochlin, sembra mimare l'atto del volo e l'intera composizione sembra combinare il dinamismo di un volo vorticoso con la staticità di quanto accade a livello della terra [Nochlin 1968, p. 109]. Sulla superficie compaiono anche le lettere "JOU", le stesse che qualche mese dopo appariranno nella celeberrima *Natura morta con sedia impagliata* (fig. 2) le cui ombre sembrano evocare quasi un paesaggio visto dall'alto, dal punto di vista di un pilota, di un paracadutista o di un «vertical invader» [Berger 1980, pp. 40, 49].

Pochi anni dopo, nel 1915, in occasione della mostra *The Last Futurist Exhibition of Paintings 0.10* di San Pietroburgo, Kazimir Malevič (1879-1935) espone *Composizione suprematista. Aereo che vola* [3] (fig. 3); in quella stessa occasione propone il celeberrimo *Quadrato nero su fondo bianco*. È stato lo stesso artista, come ricordato da Christina Lodder [Lodder 2004], a individuare, retrospettivamente, l'origine di tali lavori nel processo creativo che lo aveva portato a una estrema geometrizzazione delle forme in occasione della realizzazione, nel 1913, delle scenografie, per l'opera *Victory over the Sun*: una storia che narra di viaggiatori nel tempo in grado di andare oltre i vecchi concetti di spazio, tempo e gravità. Il tema del viaggio nello spazio e del volo aeronautico sono, dunque, parte del bagaglio culturale sul quale si struttura la riflessione suprematista che nelle forme sembra riflettere anche i paesaggi delle fotografie aeree ampiamente diffuse dai quotidiani russi sin dall'inizio del primo conflitto mondiale. Il titolo

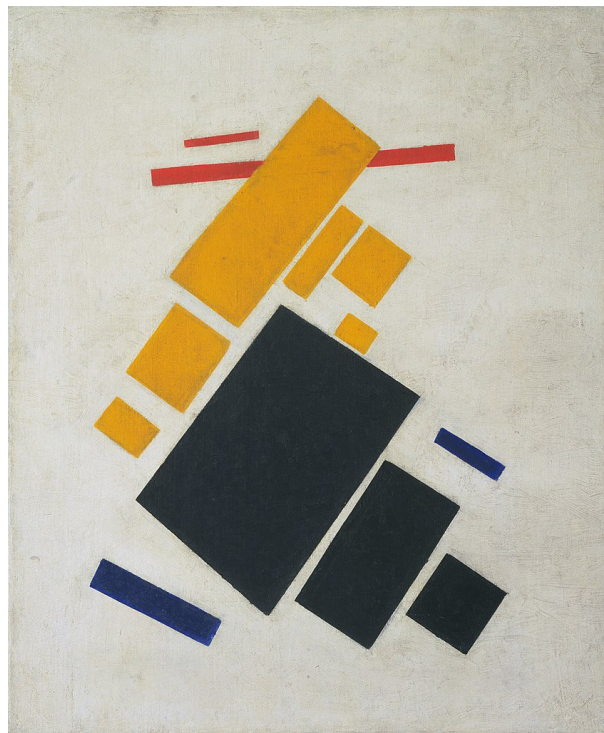


Fig. 3. K. Malevič, *Composizione suprematista. Aereo che vola*, 1915. New York, Museum of Modern Art.

Composizione suprematista. Aereo che vola fa direttamente riferimento a tali soggetti; tuttavia, gran parte dei dipinti suprematisti si struttura a partire da figure geometriche adagiate su un fondo bianco, suggerendo, così, una fluttuazione di oggetti nello spazio, nell'infinito cosmico, in quel vuoto che, in quegli anni, rifletteva il vuoto delle coscienze umane. Del resto, la combinazione di misticismo, spiritualismo e tecnologia era una caratteristica che accomunava le riflessioni di numerosi artisti nei primi decenni del XX secolo.

Tra il 1926 e il 1927 Hannah Höch (1889-1978), poliedrica artista tedesca generalmente accostata al dadaismo, realizza *From Above* (fig. 4), un collage nel quale due figure siedono su una sorta di esile impalcatura e dall'alto guardano la città e il paesaggio che si dipana sotto i loro

Fig. 4. H. Höch, *From Above*, 1926-27. Des Moines, Des Moines Art Center, Collezione Louise Noun.



occhi. Se la figura di destra rivolge nettamente lo sguardo verso il basso, quella di sinistra sembra ammicciare all'osservatore, stabilendo così un collegamento tra ciò che accade all'interno dell'opera e ciò che avviene all'esterno di essa; tra ciò che è sul nostro piano visivo e ciò che accade sotto di esso. Quello di Höch sembra quasi un invito a guardare il mondo da un'altra prospettiva, da un punto di vista differente rispetto a quello cui siamo abituati: cambiare punto di vista, dunque, per poter cogliere a pieno i costanti mutamenti dell'uomo e del contesto in cui egli agisce.

In quegli stessi anni, in Italia, il Futurismo "inventa" l'aeropittura: per Filippo Tommaso Marinetti (1876-1944) e i suoi sodali la modernità appare attraente e affascinante; un mondo a tratti sconosciuto, da esplorare attraverso un ripensamento radicale della creatività e dell'estetica; i punti di vista, dunque, si moltiplicano, diventano dinamici; con-fondono spazialità e temporalità; si elevano sino al cielo, si librano nell'aria nella consapevolezza che «le prospettive del volo costituiscono una realtà assolutamente nuova e che nulla ha di comune con la realtà tradizionalmente costituita delle prospettive terrestri» [Balla et al. 1933, p. 4]. L'aeropittura futurista se da un lato puntava a un rinnovato rapporto con le regole della prospettiva tradizionale, dall'altro ambiva a un netto superamento della rappresentazione del mondo fisico proponendo immagini che fossero la traduzione dell'esperienza psichica, lo stato d'animo della conquista dello spazio. La riflessione non era più soltanto sui dati esterni della realtà, ma anche sul modo attraverso il quale l'artista traduceva in immagini gli esiti della sua meditazione [4]. I futuristi ripensano, dunque, la rappresentazione del paesaggio guardando ad esso attraverso la trasparenza della cabina di un aereo; il mezzo, parafrasando McLuhan, si fa, così, messaggio; diventa parte integrante dell'opera e ne comunica l'essenza. Il paesaggio tende a meccanicizzarsi e tale meccanizzazione esibisce una forte componente geometrica: un ordine geometrico che si contrappone al caos della folla decantata più volte da Marinetti [5]; all'individualità del pittore/pilota fa, invece, da contraltare la massa amorfa che affolla le vie della città.

Lo sguardo aereo, come punto di vista inedito, sembra quasi annullare la frenesia, il movimento e il ritmo della metropoli. A rafforzare e a rendere familiare un siffatto punto di vista, in quegli anni, saranno, come detto, anche le immagini connesse al conflitto bellico; quotidiani e riviste diventano materiale visivo per numerosi artisti: dai



Edité par la Société Spad.

Les avions bombardent une ville. Les shrapnells éclatent autour d'eux. Ils se hâtent de pondre et de rejoindre leur route d'après le miroitement d'un fleuve.

Fig. 5. E. García Benito, Illustrazione per *Dans le ciel de la patrie* di Jean Cocteau, 1918.

pittori vorticisti inglesi Wyndham Lewis (1882-1957) e Christopher R. W. Nevison (1889-1946), ai francesi Henri Farre (1871-1934) e Aimé Félix Del Marle (1889-1952) sino all'album *Dans le ciel de la patrie* pubblicato nel 1918 da Jean Cocteau (1889-1963) e illustrato dalle tempere del pittore cubo-futurista Eduardo García Benito (1891-1981) (fig. 5).

Il tentativo futurista di dare vita a quell'arte dello spazio postulata da Marinetti viene interiorizzato e reinterpretato, sin dal 1949, da Lucio Fontana (1899-1968) e dai suoi *Concetti Spaziali*, titolo, questo, tuttavia già utilizzato nel 1932 da Luigi Colombo Fillia (1904-1936) per due suoi lavori aeropittorici. Dapprima con i buchi, poi, dal 1958, con i celebri tagli, l'artista cerca una soluzione per «aprire uno spazio, creare per l'arte una nuova dimensione, congiungerla al cosmo in tutta la sua infinita estensione, al di là della superficie piatta dell'immagine» [6]: dalla rappresentazione di un paesaggio visto da inedite angolazioni, si arriva, così, alla pure percezione di un paesaggio/passaggio. Del resto, già nel 1951, nel *Manifesto Tecnico dello Spazialismo*, Fontana aveva sostenuto che «la vera conquista dello spazio fatta dall'uomo, è il distacco dalla terra, dalla linea d'orizzonte, che per millenni fu la base della sua estetica e proporzione» [Fontana 1951]: ancora una volta, dunque, elevarsi, sollevarsi dal piano di calpestio per rompere schemi e tradizioni e rifondare ciò che, forse, per troppo tempo era stato dato per certezza.

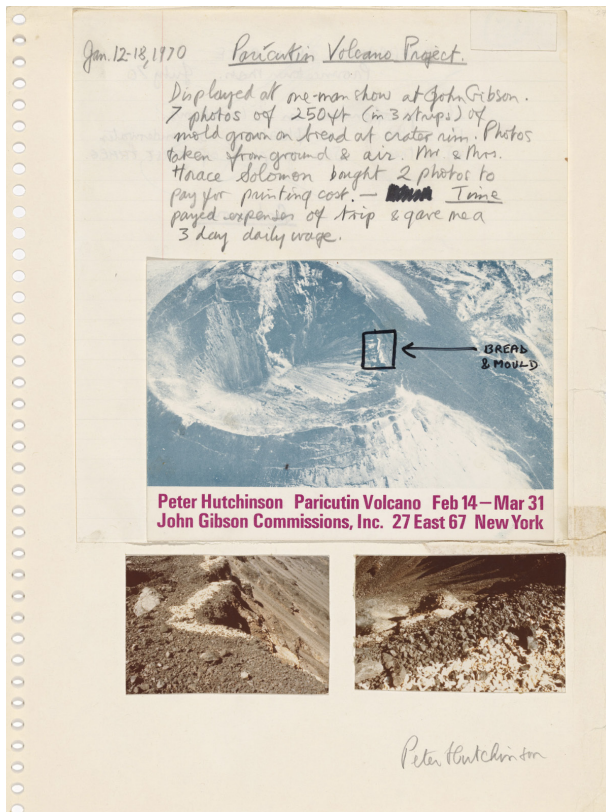
Un'ascensione talvolta fisica, altre volte solo mentale, in grado di mutare radicalmente la percezione della nostra realtà e della nostra quotidianità. Un cambiamento di punto di vista che, nei suddetti casi, coinvolge, tuttavia, esclusivamente l'artista: è l'artista a guardare le cose dall'alto; è l'artista a rappresentarne gli effetti su un supporto; è l'artista che offre al fruitore il risultato del suo lavoro. Il fruitore, però, osserva sempre "dal basso"; al fruitore non è richiesto alcun tipo di spostamento fisico: osserva con i piedi ben saldi a terra ciò che qualcun altro ha visto dall'alto.

Sul finire degli anni Sessanta, tuttavia, comincia ad essere importante anche il punto di vista dello spettatore. La Land Art, che in quegli anni comincia a diffondersi su larga scala, non può, in molti casi, pensarsi e, soprattutto, percepirsi senza una veduta aerea: si tratta dell'unico strumento messo a disposizione del pubblico (ma anche degli artisti stessi) per poter cogliere nella loro interezza la "monumentalità" di tanti interventi. Esempari di un siffatto approccio sono operazioni, oramai

Fig. 6. W. De Maria, *Las Vegas Piece, Desert Valley, nord-est di Las Vegas, Nevada, 1969.*



Fig. 7. P. Hutchinson, Progetto per Parícutin Volcano Project, 1970. New York, Museum of Modern Art.



iconiche, come *Directed Seeding* (1969) e *Devil's Hole* (1978) di Dennis Oppenheim (1938-2011), *Five Conic Displacements* e *Double Negative* (1969) di Michael Heizer (1944), *Las Vegas Piece* (1969) di Walter de Maria (1935-2013) (fig. 6), *Parícutin Volcano Project* (1970) di Peter Hutchinson (1930) (fig. 7), *Spiral Jetty* (1970) di Robert Smithson (1938-1973), *Observatory* (1971) di Robert Morris (1931-2018) (fig. 8), *Star Axis* (1971-in corso) di Charles Ross (1937), *Sun Tunnels* (1973-1976) di Nancy Holt (1938-2014), *Whirlpool (Eye of the Storm)* (1973), *Roden Crater Project* (1974-in corso) di James Turrell (1943). Si tratta di interventi a scala ambientale la cui piena comprensione può avvenire soltanto cambiando punto di vista; ci si può muovere in essi, percorrerli in tutta la loro grandezza; afferrarne un pezzo di cui fare memoria prima di passare a quello successivo: si tratta, comunque, di una visione parziale di un tutto molto più ampio. C'è qualcosa di quasi mistico nel processo di comprensione di questi interventi: bisogna ascendere, distaccarsi, fisicamente e mentalmente, dalle "cose terrene"; guardare le cose diversamente: a suggerircelo è lo stesso Smithson che, in un suo breve scritto del 1969 dal significativo titolo di *Aerial Art*, sostenne che «*simply looking at art at eye-level is no solution*» e che «*from the window of an airplane one can see drastic changes of scale, as one ascends and descends*» [Smithson 1969, p. 117]. Si tratta di quella che Riccardo Venturi ha recentemente definito «estetica del sorvolo» [cfr. Venturi 2022]: i *land artists* volano non per scrutare l'infinità dello spazio aereo, ma per riuscire a vedere meglio e, quindi, a comprendere meglio, lo spazio del loro agire, quella terra il cui senso ci sfugge, e continuerà a farlo, nella sua interezza. Una scelta consapevole da condividere con il fruitore di questa "arte aerea" che «*could be seen from aircraft on takeoff and landing, or not seen at all*» [7]. Guardare il paesaggio dall'alto vuol dire, dunque, godere di un punto di vista privilegiato; vuol dire stabilire una connessione visiva forte tra il sopra e il sotto; ma, al contempo, testimonia della necessità (o forse della difficoltà) dell'essere umano di non staccare mai completamente quel cordone ombelicale che alla terra ci lega sin dalle sue origini. Dall'alto verso il basso, dunque, così come accade in *Lightning Field* (1977) di Walter De Maria (1935-2013) (fig. 9): quella connessione che abbiamo poc'anzi definito visiva, diviene ora evidente, sebbene per pochissimi istanti; essa è definita dai fulmini che, cadendo, colpiscono uno dei quattrocento pali



Fig. 8. R. Morris, *Observatory*, 1977. Lelystad, Netherlands (fotografia Gert Schutte).



Fig. 9. W. De Maria, *The Lightning Field*, Western New Mexico, 1977.



Fig. 10. E. Burtynsky, J. Baichwal, N. De Pencier, *The Anthropocene Project*, 2019.

in acciaio piantati a terra. Steli naturali e artificiali contribuiscono a creare un'opera fatta di concetti opposti, ma tra loro complementari: pieno e vuoto, tangibile e intangibile, terrestre e celeste, verticalità e orizzontalità, osservatore e oggetto osservato.

Ciò di cui i *land artists* ci stavano avvertendo era di porre il nostro sguardo e la nostra attenzione sul tema ecologico e sull'impatto dell'azione dell'uomo sul paesaggio e sugli spazi da lui abitati; questione che, nei decenni successivi, ha preso nuova consistenza con alcune esperienze artistiche connesse alle questioni dell'antropocene, ovvero di quell' «epoca geologica presente, in molti modi dominata dall'uomo» [Crutzen 2002, p. 23]. Esempari ai fini del nostro discorso sono *The Anthropocene Project* (2019) a firma di Edward Burtynsky (1955), Jennifer Baichwal (1965) e Nicholas De Pencier (1966) (fig. 10) e il lavoro fotografico di Tom Heggen (1991) dal 2016 al 2021 (fig. 11), entrambi incentrati sul guardare dall'alto un paesaggio in continua evoluzione. Nel primo caso gli artisti utilizzano la tecnica dell'ortomosaico applicato alla fotogrammetria aerea da drone che, oltre ad spostare palesemente il normale punto di vista dell'uomo, diventa strumento e metodo di implementazione del naturale sensorio umano: a chi osserva viene offerta una ricchezza di informazioni altrimenti impossibile da cogliere con lo sguardo ad altezza uomo; nel secondo caso è la fotografia aerea a farsi genere esteticamente attrattivo in grado di evidenziare stringenti criticità e urgenze collettive: anche in questo caso le immagini riprese dall'alto, meglio di ogni altra cosa, sono in grado di evidenziare gli stravolgimenti prodotti dall'azione dell'uomo sul paesaggio.

A conclusione di questo rapido *excursus* che non ha la pretesa di esaustività, ciò che emerge è, forse, la necessità di allenare lo sguardo a cercare angolature differenti; occorre esercitarsi ad alzare il punto di vista e di osservazione delle cose per sollevare interrogativi e per provare a costruire una nuova narrazione del paesaggio nella consapevolezza che, citando l'antropologo inglese Tim Ingold, «camminare forse dovrebbe essere considerato un volo bipede: un modo di volare che deve ancora decollare» [Ingold 2021, p. 74].

Fig. 1 | T. Hegen, dalla serie *Spanish Farmland*, 2019.



Note

[1] Scrive Borges: «Un uomo si propone il compito di disegnare il mondo. Trascorrendo gli anni, popola uno spazio con immagini di province, di regni, di montagne, di baie, di navi, d'isole, di pesci, di dimore, di strumenti, di astri, di cavalli e di persone. Poco prima di morire, scopre che quel paziente labirinto di linee traccia l'immagine del suo volto»: Borges 1999, p. 84.

[2] Si tratta di tre lavori: uno di ubicazione ignota; il secondo conservato presso il Centre Georges Pompidou di Parigi; il terzo, *The scallop shell: "Notre Avenir est dans l'Air"*, in collezione del Metropolitan Museum of Modern Art di New York.

[3] Il dipinto è, tuttavia, datato sul retro "1914".

[4] Per ulteriori approfondimenti inerenti all'aeropittura si rimanda, tra gli altri, a Crispolti E. (1985). *Aeropittura futurista aeropittori*. Modena: Galleria Fonte d'Abisso; Duranti M. (a cura di). (1996). *Dottori e*

l'aeropittura. Aeropittori e Aeroscultori futuristi. Montecatini: Maschietto e Musolini; Fiz, A. (a cura di). (2003). *In volo. Aeropittura futurista*. Cinisello Balsamo: Silvana; Rebeschini, C. (a cura di). (2017). *Aeropittura, la seduzione del volo*. Milano: Skira; Duranti, M., Baffoni, A. (a cura di). (2022). *Dall'alto. Aeropittura futurista*. Fontanellato: Franco Maria Ricci.

[5] Sin dal manifesto di fondazione del movimento del 1909, Marinetti aveva sostenuto di voler cantare «le grandi folle agitate dal lavoro dal piacere o dalla sommosa»: Marinetti, F. T. (1909). Manifeste du Futurisme. In *Le Figaro*, 20 Février 1909, p. 1.

[6] Cit. in Lucio Fontana. (1970). Catalogo della Mostra, Parigi giugno 1970. Paris: Claude Tchou. Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris, p. 9.

[7] Cfr. Smithson 1967, p. 116; l'artista si era già interessato all'utilizzo del mezzo aereo in uno scritto del 1967: Smithson, R. (1967). Towards the Development of an Air Terminal Site. In *Artforum*, V, 10, pp. 36-40.

Autore

Luca Palermo, Dipartimento di Lettere e Filosofia, Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale, luca.palermo@unicas.it

Riferimenti bibliografici

Balla, G. (1933). Aeropittura. Manifesto futurista. In *Futurismo*, II, 58, 12 novembre 1933, p. 4.

Benjamin, W. (1982). *Das Passagenwerk*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.

Berger, J. (1980). *The Success and Failure of Picasso*. London: Pantheon Books (Prima ed. 1965).

Borges, J. L. (1999). *L'artefice*. Milano: Adelphi.

Cabanne, P. (1977). *Pablo Picasso: His Life and Times*. New York: William Morrow and Company Inc.

Crutzen, P. (2002). Geology of mankind. In *Nature*, n. 415, p. 23.

Fontana, L. (1951). *Manifesto Tecnico dello Spazialismo*. Milano: s.e.

Ingold, T. (2021). *Corrispondenze*. Ed. it. a cura di N. Perullo. Milano: Raffaello Cortina Editore.

Lista, G. (2009). Gli anni Trenta: l'aeropittura. In G. Lista, A. Masoero (a cura di). *Futurismo. 1909-2009. Velocità + arte + azione*, Catalogo della mostra, Palazzo Reale, Milano 6 febbraio - 7 giugno 2009. Ginevra-Milano: Skira, pp. 237-272.

Lodder, C. (2004). Malevich, Suprematism and Aerial Photography. In *History of Photography*, n. 28, pp. 25-40.

Nochlin, L. (1968). Picasso's Color: schemes and gambits. In *Art in America*, n. 68/10, dicembre 1968, pp. 105-123.

Smithson, R. (1969). Aerial Art. In *Studio International*, vol. 177, n. 910, pp. 180-181.

Stein, G. (1984). *Picasso*. New York: Dover Publications (Prima ed. 1938).

Venturi, R. (2022). Land Art. Un'estetica del sorvolo. In E. Coccia (a cura di). *Unknown Unknowns. An Introduction to Mysteries*. Catalogo della XXIII Mostra internazionale Triennale, Milano, 15 luglio - 11 dicembre 2022. Milano: Electa, pp. 152-169.