

La Rivista di  
Engramma

**196**

novembre 2022

# Il viaggio dell'architetto

a cura di  
Fernanda De Maio e Christian Toson

*direttore*  
monica centanni

*redazione*  
sara agnoletto, maddalena bassani,  
asia benedetti, maria bergamo, elisa bizzotto,  
emily verla bovino, giacomo calandra di rocolino,  
olivia sara carli, concetta cataldo,  
giacomo confortin, giorgiomaria cornelio,  
silvia de laude, francesca romana dell'aglio,  
simona dolari, emma filippini, anna ghirdalini,  
ilaria gripa, laura leuzzi, vittoria magnoler,  
michela maguolo, ada naval,  
alessandra pedersoli, marina pellanda,  
filippo perfetti, daniela pisani, stefania rimini,  
daniela sacco, cesare sartori, antonella sbrilli,  
massimo stella, ianick takaes de oliveira,  
elizabeth enrica thomson, christian toson,  
chiara velicogna, giulia zanon

*comitato scientifico*  
janyie anderson, barbara baert, anna beltrametti,  
lorenzo braccesi, maria grazia ciani, victoria cirlot,  
fernanda de maio, georges didi-huberman,  
alberto ferlenga, kurt w. forster, nadia fusini,  
maurizio harari, fabrizio lollini, natalia mazour,  
salvatore settis, elisabetta terragni, oliver taplin,  
piemario vescovo, marina vicelja

**La Rivista di Engramma**  
a peer-reviewed journal  
**196 novembre 2022**  
www.engramma.it

*sede legale*  
Engramma  
Castello 6634 | 30122 Venezia  
edizioni@engramma.it

*redazione*  
Centro studi classicA luav  
San Polo 2468 | 30125 Venezia  
+39 041 257 14 61

©2022  
edizioniengramma

ISBN carta 978-88-31494-94-6  
ISBN digitale 978-88-31494-95-3  
finito di stampare gennaio 2023

Si dichiara che i contenuti del presente volume sono la versione a stampa totalmente corrispondente alla versione online della Rivista, disponibile in open access all'indirizzo: <http://www.engramma.it/eOS/index.php?issue=189> e ciò a valere ad ogni effetto di legge. L'editore dichiara di avere posto in essere le dovute attività di ricerca delle titolarità dei diritti sui contenuti qui pubblicati e di aver impegnato ogni ragionevole sforzo per tale finalità, come richiesto dalla prassi e dalle normative di settore.

## Sommario

- 7 *Il viaggio dell'architetto. Editoriale di Engramma 196*  
Fernanda De Maio e Christian Toson
- 15 *Ciò che il disegno non può raccontare*  
Alberto Ferlenga
- 23 *Esperienza soggettiva e racconto collettivo*  
*Architetti sovietici in viaggio (1954-1964)*  
Christian Toson
- 47 *Ettore Sottsass. Il viaggio e l'archivio*  
Marco Scotti
- 61 *Sola andata. Lina Bo Bardi in Brasile (1946-)*  
Daniele Pisani
- 81 *I Viaggi di Bernard Rudofsky e la collezione di immagini*  
Alessandra Como
- 93 *André Ravéreau architetto viaggiatore*  
*Scoperta, indagine e proiezione dell' 'altro Mediterraneo'*  
Daniela Ruggeri
- 107 *"Food for thought"*  
*Il viaggio lento da Venezia all'India di Dolf Schnebli*  
*(1928-2009)*  
Isotta Forni e Luisa Smeragliuolo Perrotta
- 125 *In viaggio nella mia Africa*  
*Intrecci, corrispondenze, luoghi e tempi*  
Flavia Vaccher
- 139 *Mario Praz, viaggiatore antiromantico*  
Guido Zucconi
- Recensioni e materiali**
- 157 *Schinkel in viaggio*  
*Presentazione, con brani scelti, di Schinkel, A Meander*  
*through his Life and Work di Kurt W. Forster (Birkhäuser*  
*2018)*  
a cura di Christian Toson
- 175 *Immagini dal Vicino Oriente*  
*Presentazione di Viaggi a Oriente. Fotografia, disegno,*  
*racconto di Arturo Carlo Quintavalle (Skira 2021)*  
Anna Ghiraldini

- 183 *Lo sguardo di un architetto in guerra*  
*Presentazione di Enrico Peressutti. URSS 1941, a cura di*  
*Alberto Saibene e Serena Maffioletti (Humboldt Books 2022)*  
Paola Virgioli
- 187 *Tornare sui propri passi*  
*Presentazione di Napoli scontrosa di Davide Vargas (La nave*  
*di Teseo, Milano 2022)*  
Fernanda De Maio

# Esperienza soggettiva e racconto collettivo

## Architetti sovietici in viaggio (1954-1964)

Christian Toson

“L’Atelier–scuola ha il suo dirigibile; esso non è registrato nell’inventario, ma è abbastanza spazioso per far volare tutti coloro che lo desiderano. Sulla nave volante di nostra invenzione ci dirigiamo verso il paese inondato dal sole e luccicante di tutti i colori dei sogni, il paese che da sempre desideravamo visitare. Ci aspettano davanti a noi avventure divertenti e toccanti, ci aspettano le creazioni di Palladio, Brunelleschi e molti altri! E allora avanti! Avanti!”

Il gruppo degli architetti dell’Atelier–scuola Zholtovskij, in partenza per il viaggio in Italia (RGANDT f. 2423 op. 2 ed. hr. 33)



Caricatura degli architetti sovietici in viaggio verso l’Italia da RGANDT f. 2423 op. 2 ed. hr. 33 (si ringrazia Anna Bronovitskaya).

### **Una società di nuovo in viaggio**

Il termine 'disgelo', usato per definire il capitolo di storia sovietica che si apre con la morte di Stalin, deriva dall'omonimo racconto lungo di Ilja Ehrenburg (*Ottepel'*) pubblicato nella rivista "Znamja" nei primi mesi del 1954. Lo scioglimento della Neva è un evento salutato con gioia dai pietroburchesi: grandi lastre di ghiaccio si spezzano, galleggiando pigramente, poi, con il passare dei giorni, cominciano a muoversi, trasportate dai forti flutti del fiume che nasce dal lago di Ladoga. Nel loro percorso le lastre si fermano spesso, si rompono, si affastellano l'una sull'altra e cozzano violentemente sui piloni dei ponti e sulle rive di granito della città. Il fiume si è rimesso in movimento, e con esso la promessa della primavera e l'arrivo delle prime navi dall'Europa.

Il disgelo è il ritorno del calore e del movimento nella natura. Stalin morì il 5 marzo 1953, pochi giorni dopo l'inizio della primavera secondo i russi. Negli anni successivi la società sovietica uscì gradualmente dalla metaforica morsa del gelo staliniano, e cominciò ad acquisire i caratteri di una mobilità che fino a pochi anni prima era riservata a pochissimi privilegiati membri delle élite. La prima evidente manifestazione dei tempi cambiati era la possibilità di uscire dalle proprie case, dove regnava una costante insicurezza, e muoversi nello spazio pubblico della città incontrando altre persone. In breve si poteva viaggiare dentro l'URSS, e l'aumento di mobilità dei cittadini sovietici procedeva di pari passo con il rinnovamento politico in corso.

Con Chruščëv la mobilità cambiò aspetto, non era più solo coercitiva come quella delle deportazioni nei lager siberiani, nei campi di lavoro o i fronti di guerra. Sul finire degli anni '50, la società sovietica, sebbene non si possa definire 'viaggiante' secondo l'accezione convenzionale (ovvero nomade, si veda Leed [1991] 1992, 278-322), è una società che quanto meno si 'rimette in viaggio', che si riattiva nella sua mobilità, incorporando dentro di sé quei miti che hanno sempre fatto parte della sua storia. Esisteva una generale mobilità della popolazione russa relativa al fatto che fin dall'Impero il territorio si trovava in una condizione di unità economica e amministrativa. Si poteva nascere in una città, studiare in un'altra, e venir assegnati a un posto di lavoro in un'altra città ancora. Questo fece sì che, soprattutto durante il periodo sovietico, e soprattutto negli anni del Dopoguerra, quando sempre più persone si

professionalizzarono e cominciarono a muoversi, i cittadini sovietici fossero cosmopoliti per nascita e in gran parte sradicati rispetto alle proprie origini.

Su questa mobilità di base si innestavano i movimenti giovanili, pilastro portante delle politiche chruščëviane, in cui la *molodezh* (gioventù) diventa il motore di una nuova primavera del socialismo. Una gioventù che si voleva mobile e forte, che era in buona parte priva dei traumi della generazione precedente, che partecipava con entusiasmo (almeno dichiarato) alla colonizzazione delle terre vergini e alla fondazione di nuove città e che percorreva il territorio sovietico, restituendo alla socialità aree fino a pochi anni prima interdette (per un approfondimento si rimanda a Piretto 2018, 388–402). È per questi giovani che si inventò la figura del turista sovietico. A partire dal *topos* del viaggio nella madre terra russa, da Puškin a Gogol' a Turgenev, si incentivava l'esplorazione e la scoperta delle ricchezze del territorio da parte dei ragazzi, in viaggi a piedi attraverso foreste e steppe (i *pohodi*), ma anche al mare nei campeggi e nelle strutture vacanziere (uno dei manifesti di questo tipo di turismo è l'iconico film *3+2, Tri plus dva* del 1963). Si svilupparono nuove tipologie di alloggi per i nuovi turisti, dai sanatori alle colonie per i bambini, agli alberghi, che spesso erano l'occasione per fare esperimenti progettuali (come la colonia Artek in Crimea). Contestualmente c'era lo sviluppo delle infrastrutture, degli aerei e degli aeroporti, delle automobili private e delle strade maestre.

Accanto alla mobilità del tempo libero e dello sviluppo economico, si sviluppò un altro tipo di mobilità, fondata sull'internazionalismo e l'esplorazione delle altre culture. Anche in questo caso, i giovani si fecero pionieri con il grande Festival Internazionale della Gioventù del 1957, che portò a Mosca svariate decine di migliaia di ragazzi provenienti da tutto il mondo. Per le strade della città, dopo decenni, si vedevano di nuovo passeggiare stranieri in festa, ed era possibile comunicare con loro (Piretto 2018, 370–375).

Su un altro fronte, nel 1957 si inaugurava la storica crociera della nave Pobeda, da Odessa a Leningrado, un abbraccio intorno all'Europa lungo un mese, il primo viaggio turistico organizzato all'estero. Per la verità era un viaggio 'turistico' solo di nome, perché soprattutto all'inizio i 'turisti'



erano selezionatissimi cittadini che dovevano presentare il meglio della società sovietica: intellettuali, artisti, scrittori, giornalisti, attori, ballerini, che formavano una delegazione accuratamente controllata dai servizi di sicurezza (per una trattazione esaustiva della storia del turismo sovietico, si rimanda ai lavori di Aleksei Popov e Igor Orlov: Орлов, Попов 2014 e 2018).

Questi viaggi accompagnavano l'ondata di aperture prodotte dalle visite diplomatiche delle delegazioni sovietiche in Occidente: Chruščëv a Ginevra nel 1955, in Germania dell'Ovest 1955, in Gran Bretagna nel 1956, negli Stati Uniti nel 1959. Dopo decenni di relativa immobilità della classe politica sovietica, questi viaggi ebbero un'importanza cruciale nel mostrare un volto rinnovato e di successo dell'URSS e nel consentire una promettente, anche se destinata a essere breve, fiducia e distensione dei rapporti internazionali. I viaggi delle grandi delegazioni aprivano la strada, prima ancora che ai turisti, ai viaggi di gruppi di profilo politicamente più basso, ma non meno importante, costituiti principalmente da scienziati e professionisti sovietici, con lo scopo di stabilire relazioni di collaborazione economica e scientifica, e soprattutto di raccogliere informazioni sulle tecnologie nelle quali l'URSS era in ritardo. È in questo momento che gli architetti sovietici cominciarono ad avere la possibilità di viaggiare. Gli ambiziosi obiettivi posti da Chruščëv richiesero un notevole balzo in avanti in tutti i settori produttivi, come l'agricoltura, l'industria meccanica e aerospaziale, i beni di consumo. Base imprescindibile di questa accelerazione economica fu lo sviluppo dell'edilizia industrializzata, sia per la realizzazione delle infrastrutture che per la risoluzione degli annosi problemi abitativi della crescente popolazione dell'URSS.

Le riforme degli anni '54-'56, che sconvolsero completamente il sistema organizzativo dell'edilizia e le professioni a esso collegate, introdussero anche la possibilità/necessità di studiare l'edilizia e l'architettura estera per estrapolare soluzioni applicabili nel contesto sovietico. Gli stessi architetti, per descrivere la loro situazione nel pieno delle riforme, si rappresentano in un articolo del giornale istituzionale "Arhitektura SSR" come in procinto di imbarcarsi su una nave "verso una nuova sponda" dell'edilizia industrializzata, lasciando a riva le cose "superflue" – decorazioni di capitelli e di facciate, compassi proporzionali, e altro materiale tipico dell'architettura staliniana. Lasciandosi alle spalle il

passato, gli architetti si rappresentano in procinto di mettersi viaggio, in un clima festoso in sintonia con lo spirito chruščëviano, ma anche, non senza una certa ironia, in modo brancaleonesco e disorganizzato (ASSR 1955 11, 54, e Toson 2022, 65–73).

Le riforme ebbero come effetto l'organizzazione di vere e proprie campagne di studio basate sulle *komandirovki*, letteralmente 'viaggi comandati', viaggi di lavoro svolti da delegazioni di architetti e ingegneri, che in maniera multidisciplinare studiavano edifici e industrie (soprattutto europee), frequentavano fiere e convegni internazionali e cercavano di stabilire contatti con professionisti e imprenditori. A partire dalle primissime spedizioni del 1954, negli anni successivi i viaggi all'estero si moltiplicarono in maniera esponenziale, generando una rete di contatti e relazioni. Il numero dei paesi, dei luoghi, delle persone e dei temi di discussione affrontati è enorme, e la campagna di viaggi di lavoro dall'URSS all'Occidente negli anni del Disgelo non è stata ancora studiata in maniera comprensiva (per un'analisi parziale del fenomeno rimando alla mia recente tesi di dottorato, Toson 2022).

### **Il viaggio per un architetto o un ingegnere sovietico**

I viaggi si dividevano nelle vere e proprie *komandirovki*, decise dai ministeri e con obiettivi precisi (rappresentare l'URSS a un evento, partecipare a una fiera, stringere rapporti con determinate persone o istituzioni, studiare oggetti, brevetti o architetture), e in gite 'aziendali', organizzate dagli ordini professionali, che venivano denominati con diverse formule come *tvorcheskaya poezdka*, 'gita creativa', oppure *poezdka arhitektorov-turistov*, 'gita degli architetti-turisti'. Quale che fosse la formula del viaggio, per potervi prendere parte bisognava chiedere di partecipare con mesi, se non anni, di anticipo e avere delle raccomandazioni importanti dalla sezione del Partito comunista alla quale si faceva riferimento, il che significava essere immacolati per quanto riguardava la disciplina e le convinzioni politiche. Considerando che i posti erano limitatissimi e il denaro a disposizione ancor meno, la possibilità di accedere a un posto dipendeva in gran parte dalla qualità delle relazioni che si avevano con i funzionari del partito o dei ministeri. L'iter burocratico per ottenere i visti e le autorizzazioni per viaggiare era infatti lungo e pieno di ostacoli. Per questi motivi, soprattutto all'inizio, a viaggiare erano principalmente persone di alto profilo, come direttori di

istituti di ricerca, di atelier, di grandi organizzazioni, di laboratori di ricerca.

Il viaggio era rigorosamente un viaggio di gruppo, e quasi sempre aveva un percorso stabilito a priori. Solo i viaggiatori che andavano con l'obiettivo di raccogliere informazioni su determinate tecnologie avevano una certa libertà di manovra, a seconda delle opportunità che si presentavano loro, ad esempio l'invito a visitare un laboratorio o una fabbrica. Anche in questo caso la comitiva (o meglio la "delegazione", come viene chiamata sempre nei documenti) si muoveva tutta insieme, e con essa un membro dei servizi di sicurezza che ne controllava le attività e i contatti con l'esterno. Anche nel caso in cui il viaggiatore sovietico si fosse trovato per caso da solo non avrebbe avuto grandi possibilità di manovra, comunque, disponendo di una piccola somma di denaro sufficiente solo per piccoli acquisti. Il trasporto, l'alloggio, i pasti erano organizzati dai *tour operator* stranieri, come Italturist nel caso italiano, che lavoravano in collaborazione con Inturist e gli uffici sovietici competenti.

Si potrà quindi comprendere come l'esperienza di viaggio di un architetto o di un ingegnere sovietico fosse del tutto diversa da quella del suo collega occidentale e mancasse della libertà di scelta del percorso e in generale di movimento che contraddistingueva i viaggiatori degli altri paesi. Molto spesso l'architetto che sognava per anni di visitare un luogo del quale aveva già studiato tutto ben prima della partenza (e questo accadeva in maniera particolare per l'Italia), si trovava a dover lottare continuamente con i limiti che gli venivano imposti dal viaggio organizzato.

### **Le relazioni di viaggio**

Data la natura pubblica e spesso anche istituzionale del viaggio dell'architetto/ingegnere sovietico, si poneva il problema di restituire alla collettività l'esperienza individuale. Era necessario sistematizzare l'esperienza di decine, e successivamente centinaia di specialisti in diverse parti del mondo e renderla riutilizzabile dalla comunità tecnica e scientifica. Intorno alle *komandirovki* e ai viaggi organizzati si mise in moto un enorme meccanismo burocratico e amministrativo che permetteva di raccogliere le informazioni acquisite dalle singole

delegazioni in un *corpus* di conoscenze a disposizione di tutti. Questo meccanismo necessitava di una serie complessa di processi di traslazione e traduzione delle informazioni, che aveva come suo mattone fondante la relazione di viaggio, in russo *otchet*, letteralmente 'rendiconto'. Un grande numero di questi documenti si può trovare nell'Archivio di Stato Russo di Economia (RGAE) nel fondo 339 alla sezione 3. La relazione o rapporto era uno degli strumenti più comuni della burocrazia sovietica e si applicava a molteplici momenti della vita pubblica e lavorativa di un cittadino sovietico. Le relazioni non venivano stilate solo per chi viaggiava all'estero, ma anche sulle attività di chi dall'estero visitava l'URSS. Si trattava quindi di una forma di comunicazione standard, che in particolare per i viaggi diventava un documento molto ricco, sia per le sue funzioni che per i modi in cui veniva declinato caso per caso. Le funzioni più importanti erano: 1. restituire il giustificativo delle attività svolte e dell'utilità del viaggio; 2. essere un dispositivo per tenere traccia del viaggio, dei contatti e delle attività svolte; 3. costituire una delle fonti principali di aggiornamento tecnico-scientifico; 4. fornire un sistema di comunicazione dal basso verso l'alto che consentiva di fornire suggerimenti operativi alle direzioni generali delle organizzazioni dell'edilizia (Gostroi) e dei ministeri.

Per quanto riguarda il primo punto, è abbastanza evidente la funzione della relazione: il viaggiatore doveva dimostrare di aver svolto un lavoro utile, di essersi comportato secondo le regole e di aver raggiunto gli obiettivi che gli erano stati assegnati; doveva poi incentivare la propria partecipazione a ulteriori viaggi. I due successivi punti sono relativi alla raccolta dei contenuti e alla loro traduzione in un archivio operativo: si chiedeva ai delegati in viaggio di annotare tutto quello che ritenevano interessante, di fotografare, di prendere le misure, di ottenere quante più informazioni possibili. Perciò le relazioni di viaggio sono piene di descrizioni minuziose di sistemi costruttivi, di disposizioni planimetriche, di materiali edili e processi costruttivi, corredate da ricchi apparati iconografici che arrivavano fino a un centinaio di immagini per documento: si tratta di ridisegni ricostruiti dalle fotografie, di schizzi, di ritagli di pubblicazioni, copie di disegni tecnici, foto di archivio delle aziende, materiale pubblicitario e schede tecniche, foto di cantiere prese dagli studi di progettazione che andavano a visitare, dispense universitarie e materiale scientifico vario, in certi casi anche filmati. Ai delegati si chiedeva di descrivere nel modo più completo possibile quello che

vedevano, e certi oggetti erano descritti con grande profusione di disegni e ridisegni, fotografie, dettagli esecutivi corredati da lunghe didascalie. Tutte le informazioni raccolte venivano archiviate e passate agli uffici di informazione che stilavano voluminosi dossier con titoli come “L’esperienza della costruzione all’estero” (come ad esempio il dossier conservato in RGAE f. 339 op. 3 d. 890 che sintetizza 137 relazioni del biennio 1956–1958), nei quali le informazioni erano sistematizzate in modo tematico e geografico; ad esempio, si faceva un confronto fra tutti i sistemi costruttivi per l’edilizia residenziale prefabbricata della Francia, della Svezia, della Germania, del Regno Unito. Questi dossier, a differenza delle relazioni di viaggio, non erano secretati, e avevano una circolazione interna nelle grandi organizzazioni come Gosstroj, ed erano una delle fonti principali, insieme alle raccolte di articoli e pubblicazioni straniere, per l’informazione tecnico–scientifica degli specialisti sovietici. Da essi, ad esempio, si ricavano gli *sborniki*, i manuali (nel caso del dossier appena citato se ne fecero 17 diversi). Le informazioni così raccolte attraverso i viaggi permettevano di avere una panoramica aggiornata sugli sviluppi dell’edilizia nel mondo e, soprattutto, di fare il punto sul livello raggiunto in URSS. Questo introduce l’ultima funzione del report, che era quella di suggerire direttive e azioni da intraprendere per migliorare la propria produzione. Gli specialisti in viaggio, alla fine di ogni relazione, stilavano una lista di proposte, che potevano essere ad esempio l’introduzione di un particolare macchinario o di una certa metodologia di calcolo, oppure il miglioramento di determinati materiali o la sperimentazione di alcuni tipi edilizi. Queste direttive dal basso convergevano ai vertici decisionali che decidevano i piani di sviluppo. Il sistema delle relazioni di viaggio e della raccolta centralizzata delle informazioni si rivelò estremamente utile al coordinamento dell’intero settore edile sovietico, che in pochissimi anni raggiunse e certe volte superò gli standard occidentali. L’esperienza dei singoli, opportunamente filtrata e privata della componente soggettiva, smontata e riassembleta con altre decine di esperienze, era diventata parte di un discorso collettivo sull’architettura.

### **Esperienza soggettiva**

Questo modo di raccogliere le esperienze e i dati dei viaggi – che ricorda il metodo di viaggio “apodemico” di Herarius Pyrksmair basato sulla riduzione e la ricomposizione del “manifesto” e dell’“evidente” (così è descritto in Leed [1991] 1992, 218) – sembrerebbe a prima vista chiudere

il cerchio sui viaggi degli architetti sovietici. Il 'metodo di viaggio', costituiva una serie di regole che si svilupparono a partire dalla fine del XIX secolo per dare una forma standardizzata ai racconti di viaggio, nella quale l'esperienza era classificata tramite opportuni schemi e questionari, in cui il principio di base era quello di descrivere una cosa prima nella sua totalità e poi dividerne le parti, tenendo ben presente di basarsi solo sull'osservazione del "manifesto" e dell'"evidente". Da qui, poi, individuare le somiglianze e le differenze fra le parti così classificate, il che ha forti analogie con il modo in cui i dossier sovietici sistematizzano ed eliminano le esperienze personali. In realtà, come spesso accade quando si studia il mondo sovietico, molte delle cose importanti avvenivano al di fuori del "manifesto" e dell'"evidente", e si leggono piuttosto, in filigrana, dietro le righe del processo burocratico.

L'esperienza del viaggio dell'architetto sovietico non si esauriva nell'archiviazione e nella sistematizzazione delle informazioni oggettive. Le stesse relazioni tecniche dimostrano un coinvolgimento del soggetto che va oltre l'informazione puramente scientifica. Le immagini spesso rappresentano i macchinari e le opere edili in modo monumentale, al centro della composizione, illuminate da una luce drammatica, inquadrare in prospettive forzate. Si vedono lucidi trasformatori elettrici torreggiare su piccoli uomini operosi, centine Innocenti slanciarsi nel vuoto fra gli impalcati di un ponte in costruzione, sullo sfondo di un fiume che si rimpicciolisce all'orizzonte. Sono immagini che riconoscono la forza iconica della macchina, che ne indagano il rapporto con l'uomo, che cercano di vedere oltre la semplice funzione meccanica. Altre immagini sembrano quasi scattate per sbaglio: gli oggetti sono distrattamente persi nella rigogliosa vegetazione, fra i fichi d'india o i palmizi, oppure dietro una baracca, fra i vicoli di una rumorosa città. L'occhio dell'osservatore è distratto da quelle cose che non riconosce come abituali, e al tecnico subentra l'occhio del viaggiatore in una terra sconosciuta. Si produce quindi un involontario meccanismo di confronto che, seppur implicito, è ancora leggibile in queste testimonianze.

Il fatto potrebbe essere del tutto irrilevante se queste esperienze si interrompessero nel documento di viaggio catalogato in un archivio. In realtà, i materiali avevano una circolazione indipendente che era tanto capillare quanto quella ufficiale. Il fatto che il viaggio all'estero fosse

un'esperienza unica nella vita di un cittadino sovietico portava inevitabilmente a una valorizzazione e della condivisione in varie forme delle memorie dello stesso. Gli schizzi e le foto di viaggio circolavano nelle riviste. Se prendiamo in esame solo i viaggi in Italia, che fra tutti quelli compiuti in Europa e nelle Americhe sono quelli che hanno una lunga tradizione storica già pre-sovietica, diventa chiaro come l'importanza rivestita dall'esperienza superi la semplice funzione pratica della *komandirovka*. Nella foto dello studio dell'architetto Leonid Pavlov è chiaramente visibile, appesa sopra il tavolo da disegno, una foto ricordo dello stesso Pavlov in Riva degli Schiavoni (si veda Bronovitskaya, Kazakova 2015, 12) a testimoniare l'importanza del viaggio a Venezia. Succedeva anche che la relazione di viaggio si trasformasse in libro di memorie. È il caso, ad esempio, delle *Ital'janskije tetradi (Quaderni italiani)* di Grigorij Bojadzhiev, storico dell'arte e critico teatrale, che era stato mandato in Italia nel 1964 per tenere una serie di lezioni e spettacoli teatrali in collaborazione con Associazione Italia-URSS, e per la Biennale di Venezia. I suoi *Quaderni* cominciano così:

il primo 'quaderno' l'ho messo insieme *in situ*, nei trasferimenti da città a città: da Milano a Venezia, da Venezia a Firenze, da Firenze a Roma [...]. La penna a malapena ce la faceva a stare dietro alle cose viste, gli appunti sul taccuino di viaggio si interrompevano a metà frase, le parole erano definite solo dalle prime lettere... In un'ora si poteva provare uno shock estetico, guardare il punto di vista più curioso della vita dell'altro, conoscere una persona interessante. E tutte queste impressioni, questi eventi, questi nomi bisognava fissarli sulla carta, così che nella propria coscienza ogni città mantenesse la sua immagine, così che ogni città e la sua arte si fondessero in una cosa sola, e la vita intesa in sé per sé – nei suoi contrasti, nella sua lotta, nella sua corsa affannosa – e sulle sue origini nei monumenti del Rinascimento e del suo lontano e grande passato. Certo, un tale compito si può portare a compimento solo sapendo in anticipo che sarà limitato dagli schizzi e dalle descrizioni fatte di corsa, con tutte le incertezze e sviste di questo tipo di letteratura. Ma volevo scrivere esattamente così, senza chiosare le impressioni vive con le fonti letterarie, senza imbellettare l'esperienza effettiva e le cose realmente viste a Milano, Venezia, Firenze e Roma. Il secondo quaderno è stato scritto per intero a casa, nella quiete dello scrittoio. Le impressioni più forti mi davano un rossore che senza interruzione produceva il ricordo infiammato delle immagini (Бояджиев

1968, 5: questa e tutte le traduzioni dal russo sono a cura dell'autore del presente articolo).

È evidente il grado di coinvolgimento emotivo conferito al viaggio e il desiderio di trasmettere ai lettori esattamente quella sensazione di “shock estetico” (in originale *esteticheskoe potrjasenie*), anche a scapito dell'informazione utile o tecnica sui luoghi. Dobbiamo precisare che l'autore non è propriamente un architetto, ma la sua formazione artistica è analoga, e ci permette di avere un'idea di quale fosse lo stato d'animo di un intellettuale sovietico in viaggio. È ben chiaro, nella mente di chi scrive, il distacco fra i momenti del “transitare” e dell’“arrivare”, come descritti da Eric J. Leed ne la *Mente del viaggiatore* (Leed [1991] 1992, 73–137). Le impressioni sono ingigantite da anni di aspettative e da miti coltivati durante gli anni della formazione. L'occhio di chi scrive, a viaggio terminato, nella quiete dello scrittoio, si sente ancora infiammato da quel che ha visto e il valore principale viene dato all'esperienza vissuta, fallace, disordinata, esagerata: come recita un proverbio russo, “vedere almeno una volta, invece che sentirne parlare cento”.

### **Il viaggio condiviso: gli architetti sovietici nel dirigibile**

Il viaggio veniva condiviso non solo attraverso le relazioni, i dossier e le memorie pubblicate in varie forme, ma soprattutto negli incontri e nelle conferenze tenute davanti a un pubblico di colleghi. Al ritorno da alcuni viaggi particolarmente importanti, le delegazioni tenevano conferenze in più di un istituto, anche in città diverse, favorendo la rapida circolazione delle informazioni. Nel triangolo composto da Kiev, Leningrado e Mosca, dove si trovavano le Accademie delle Scienze più importanti e gli ordini professionali più attivi, le comunicazioni erano rapidissime e costanti.

Una delle conferenze più rappresentative è senza dubbio quella tenuta dal gruppo di architetti dell'atelier del maestro Ivan Zholtovskij a seguito di un viaggio compiuto in Italia nel 1957. Zholtovskij a quel tempo stava per festeggiare novant'anni ed era considerato un monumento vivente dell'architettura russa e sovietica. Secondo un aneddoto, la cui veridicità è discutibile ma che rivela molto dei sogni e del clima di aspettativa che c'era nell'aria, pare che lo stesso Chruščëv avesse chiesto a Zholtovskij cosa volesse in regalo per festeggiare i suoi 65 anni di onorato servizio, e che questo gli avesse risposto che era troppo vecchio per desiderare



qualcosa, ma che sarebbe stato felice se i giovani collaboratori del suo atelier avessero avuto la possibilità di visitare le architetture italiane. È necessario ricordare che Zholtovskij nel corso della sua vita aveva compiuto circa 36 viaggi all'estero dei quali almeno 26 in Italia, che era uno degli esperti mondiali su Palladio e l'architettura rinascimentale italiana, sulla quale aveva basato gran parte del suo percorso teorico e pratico, e parlava molto bene l'italiano (si rimanda a Олеговна 2021, 26; Вяземцева 2019, 78). Zholtovskij costituiva un forte anello di connessione fra la cultura italiana e quella russo-sovietica e aveva formato un'intera generazione di architetti, la generazione che avrebbe costruito l'URSS del Dopoguerra. Si può intuire quindi con quale entusiasmo i suoi studenti-architetti, che per un decennio avevano imparato a memoria i disegni di Palladio e Scamozzi, si apprestassero a compiere il viaggio nel settembre del 1957.

L'itinerario, deciso dallo stesso Zholtovskij, rivela quali erano gli interessi principali sui quali è focalizzato il viaggio. Si tratta di un *tour de force* che in tre settimane tocca più di una dozzina di città italiane e prevede la visita di decine di monumenti. La prima tappa è Venezia, dove il gruppo trascorre sei giorni visitando anche Vicenza e Padova. Poi si trasferiscono a Firenze passando per Bologna, e in quattro giorni visitano anche San Gimignano, Siena, Arezzo e Orvieto. Nei sei giorni a Roma fanno escursioni a Tivoli, Caprarola, Bracciano, Viterbo (RGALI f. 674 op. 3 d. 1598 l. 62). Il percorso segue le orme del maestro, ridisegnando in pochi giorni una sorta di sintesi concentrata delle sue esperienze.

Una buona idea dell'atmosfera alla partenza si può avere dall'immagine in apertura a questo contributo, accompagnata dal testo riportato in esergo, che si colloca fra una serie di disegni caricaturali, realizzati per ringraziare il maestro e celebrare i suoi novant'anni, che vennero messi in mostra in diverse occasioni per raccontare l'esperienza ai colleghi rimasti a casa. Il viaggio è infatti documentato con moltissimo materiale, che comprende oltre alle caricature anche schizzi, fotografie e filmati realizzati dagli stessi architetti e montati in un piccolo documentario. Al ritorno, il viaggio venne presentato collettivamente in almeno due o tre occasioni fra Mosca e Leningrado, ma è probabile che vi siano stati altri eventi presso le Case dell'Architetto di città più piccole. Gran parte di questo materiale è disperso negli archivi privati o è andato perduto: ad ora sono stati trovati

gli stenogrammi delle conferenze, le relazioni di viaggio e una cartella con le caricature, conservata presso l'Archivio di Stato Russo di Documentazione Tecnico-Scientifica (RGANTD in f. 2423 op. 2 ed. hr. 33: si ringrazia Anna Bronovitskaya per aver condiviso e discusso con l'autore questi preziosi documenti).

I giovani architetti si rappresentano come una ciurma strampalata, che ricorda la già citata caricatura del '55 *Verso una nuova sponda*. Al comando, in piedi, a scrutare l'orizzonte, ci sono una donna che sembra Rimma Aldonina e lo stesso Ivan Zholtovskij. Fa gli altri, possiamo riconoscere: Nikolai Sukoian, Aleksander Lazarev, Viktor Lebedev, Vladimir Voskresenskij e Leonid Pavlov, tutti architetti appartenenti allo stesso atelier e partecipanti al viaggio. La presenza del maestro è considerata talmente importante che, nonostante non avesse viaggiato fisicamente, risulta inserito fra i viaggiatori; non solo, ma è vestito con una divisa particolare, quella degli *ensemble* canoro-teatrali costituitisi nel 1953 formati da soli architetti. Il coro maschile si chiamava 'Koh-i-Noor' (come la celebre marca di matite cecoslovacca), quello femminile 'Reisshinka' (il nome russo per la stecca a T, usatissimo strumento da disegno) e di questo Rimma Aldonina era una delle fondatrici; la divisa per gli uomini era costituita da un completo elegante nero con papillon e una matita gigante da portare a banderuola, mentre quella per le donne era un completo alla marinaretta con una stecca a T a tracolla. Questi gruppi erano unici nel loro genere e si esibivano in spettacoli di varietà con canzoni, musiche e *sketch* dal contenuto umoristico, scritti ed eseguiti dagli stessi architetti. Le esibizioni si tenevano in pubblico, in certi casi persino al Cremlino. I temi prendevano spunto dall'architettura, ma spesso sfociavano nella satira aperta nei confronti del sistema sovietico. Questa era una libertà che potevano permettersi (diversamente dagli artisti teatrali) perché, essendo architetti, godevano di uno status privilegiato, e la loro *performance*, da non professionisti, non poteva essere presa sul serio (per approfondire, si consulti il sito creato dagli stessi componenti dell'ensemble, che ha continuato la sua attività per oltre cinquant'anni). Zholtovskij non solo viene fatto fittiziamente viaggiare, ma gli si dà l'appartenenza onoraria al Koh-i-Noor, a indicare che è accolto come un personaggio centrale anche nella restituzione del viaggio in forma di farsa carnevalesca. Il dirigibile è storto e rattoppato, l'elica sembra girare dalla parte sbagliata, l'ancora penzola distrattamente; i viaggiatori che affollano

la navicella sono travestiti da marinai, molti con abiti femminili o da bambini, e fanno un gran trambusto, con strumenti musicali ammaccati, gettando cose fuori bordo, fumando sotto il cartello "Vietato fumare" (lo stesso maestro tiene la pipa in bocca). C'è grande autoironia per la condizione quasi infantile dei viaggiatori che escono per la prima volta dai confini del loro paese, ma anche, mescolati a una buona dose di satira, molto ottimismo e un entusiasmo sognante. La caricatura sovverte il lessico della Rivoluzione, a partire dal *topos* della nave e del marinaio rivoluzionario, fino agli incitamenti usati nel testo di accompagnamento: "Avanti!".

Il viaggio si configura come volo, allontanamento dalla terra, atto di libertà, sovvertimento della norma. Ciascun personaggio è caricaturizzato, ma in questo modo afferma il proprio carattere e la propria individualità, e allo stesso tempo il proprio maldestro stare in quella 'stessa barca' – una barca autocostruita in barba agli inventari e alle procedure burocratiche. Il volo segna il distacco dalla condizione normativa, lo sradicamento tipico della condizione di transito. Da qui si può seguire il processo di trasformazione degli individui che avviene durante il viaggio attraverso i racconti individuali, anche se il formato del racconto è sempre collettivo: ciascun relatore racconta una piccola sezione del viaggio, riprendendo il discorso da dove lo aveva lasciato il precedente. La narrazione diventa quindi un filo continuo dove le impressioni del singolo si mescolano a quelle del gruppo. Per tutti gli architetti sovietici del gruppo, il vero cambiamento è l'accorciamento della distanza con l'Italia. Piotr Skokan dice:

A Venezia siamo arrivati in meno tempo che da Mosca a Tblisi (TsGALI 341 1 511, 1).

I viaggiatori arrivarono in treno a Venezia, passando per Varsavia, Berlino, Vienna. L'attraversamento, durato un paio di giorni, viene messo a confronto con i tipici lunghi trasferimenti in treno verso le regioni più remote dell'Unione Sovietica. Ci si rende conto che, tutto sommato, Mosca è più vicina all'Europa che a tanti altri luoghi, anche della stessa Unione Sovietica. Si comincia quindi fin da subito a ridurre la distanza mentale da questo mondo 'altro'. L'arrivo a Venezia viene interpretato come un'entrata in scena. Leonid Pavlov dice:

Quando si esce dalla magnifica stazione ferroviaria vetrata, la sensazione è quella di entrare in scena. Come se fossi un personaggio di Goldoni (TsGALI f. 341 op. 1 d. 511 l. 3).

Il suo racconto prosegue con la descrizione di tutta la città in chiave teatrale: Piazza San Marco come una sorta di grande interno, festoso e in musica, i palazzi lungo il Canal Grande come quinte di un palcoscenico, le chiese come mostre piene di tesori dei Lombardo e del Canova, di Tiziano e di altri pittori. In questa Venezia-teatro, i sovietici in transito continuano la mascherata, vedendo in scena i miti che essi stessi hanno coltivato nei loro studi. Man mano che il viaggio prosegue, assistiamo alla ricucitura degli spazi, e l'avvicinamento si tramuta in una progressiva identificazione. I primi segni si notano nella ricerca di corrispondenze con la propria cultura: il goldoniano Ponte di Rialto si trasforma in un paesaggio gogoliano.

Il ponte di Rialto è interessante perché ha le botteghe, è il ponte che sognava Manilov nelle *Anime morte* (TsGALI f. 341 op. 1 d. 511 l. 5).

Il processo di appropriazione si fa ancora più evidente nel momento in cui gli architetti si recano a Vicenza per visitare le opere di Palladio:

Siamo arrivati davanti a un alto recinto di pietra, e qui arriva la nostra prima delusione: non ci volevano far entrare. Questo era particolarmente offensivo, perché mi ricordo che Zholtovskij ha provato a comprare questa villa per metterci una sede distaccata dell'Accademia delle Arti Russa, e persino durante il periodo sovietico c'erano alcune speranze riposte in questo progetto, ma poi tutta l'impresa si è interrotta. E così per noi è stato particolarmente offensivo aspettare intorno alla 'nostra' villa (TsGALI f. 341 op. 1 d. 511 l. 14).

La villa di cui si parla è la celebre Rotonda, che effettivamente per un periodo avrebbe potuta diventare un distaccamento dell'Accademia russa. Il 'nostra', seppure tra virgolette, suona forte, e tradisce un rapporto stretto e speciale: il rapporto di chi è cresciuto con Palladio e reclama un diritto di appartenenza al luogo ben più importante della proprietà reale, pubblica o privata che sia. Il resto del racconto della visita alla villa alterna descrizioni estasiato a commenti negativi nei confronti di coloro che

vivono sciattamente in quello che dovrebbe essere un monumento di tutti. Ma non sempre il riconoscimento dell'appartenenza si trasforma in conflitto, più spesso è l'occasione per stabilire un legame:

Poi abbiamo cominciato a muoverci da palazzo a palazzo per le vie meravigliose di Vicenza. Conosciamo così bene queste facciate, che già dalla distanza le indovinavamo, e la nostra guida italiana era completamente estasiata e con un entusiasmo tipicamente meridionale ci gridava "Bravo!" e batteva le mani. Era stupito che i russi conoscessero così bene le sue cose, che amava (TsGALI f. 341 op. 1 d. 511 l. 15).

Queste due citazioni suggeriscono come i sovietici cerchino, attraverso l'architettura, di stabilire un contatto con le persone. La condizione privilegiata del transito consente l'agevolazione della socialità con lo straniero. È più importante, per gli architetti, descrivere la vita dentro le architetture e le città, piuttosto che le stesse architetture. Sono numerosi i passaggi dove si parla dell'incontro con il popolo italiano, che fino allora avevano potuto conoscere solo attraverso il cinema neorealista. Con uno spirito un poco esotista, alla maniera del *Mezzogiorno italiano (Ital'janskij polden')* di Brjullov, si descrive l'abitato colorito di San Gimignano, con i bambini che giocano con i tacchini, i cestini che calano dalle finestre, i venditori ambulanti, il vino più economico dell'acqua minerale; o lo spavento di fronte a un'inaspettata processione funebre a Siena; o un incidente nella trafficata Roma. Sono scene nelle quali, come nell'architettura, i sovietici riscontrano le tracce di una civiltà antica che coesiste con l'assalto galoppante della modernità. Sono, come dice Nikulin, "isole urlanti in mezzo al movimento delle macchine" (TsGALI f. 341 op. 1 d. 512 l. 24). L'esperienza antropologica è forse quella che più i sovietici sentono di voler condividere nelle conferenze. L'umanità che vedono differisce profondamente da quella a cui sono abituati, e sono attenti a descrivere le persone con le quali stabiliscono dei contatti, come gli autisti, i camerieri, le guide:

Bisogna dire che le donne a Venezia sono superbe, sono donne del tutto non comuni, dalla vita snella, di bella figura, con acconciature interessanti, e comunque sempre vestite in abiti molto umili, ma obbligatoriamente con scarpe all'ultima moda (TsGALI f. 341 op. 1 d. 511 l. 5).

Questi piccoli ritratti italiani ci rivelano alcuni modi di vedere tipici dei sovietici che si misurano con l'esistenza e le forme dell'altro. L'attenzione per le scarpe, che si ripete anche nei disegni, è sintomatica della difficoltà di reperire in URSS, soprattutto per le donne, calzature di un certo livello. I sovietici, con il loro modo ingenuo di vedere e di relazionarsi, riescono a stabilire un contatto per loro speciale con le persone che incontrano, differenziandosi orgogliosamente dal turista di consumo (identificato con il *cliché* del turista americano). Nelle serate piene di canti, di feste, nei dialoghi e nei racconti, la speranza è quella di stabilire un dialogo e una complicità con la cultura italiana. È così che in conclusione si riporta con un certo orgoglio un piccolo episodio di corruzione:

Al Foro ci siamo finiti l'ultimo giorno: in questi tre, quattro giorni che abbiamo passato a Roma, avremmo potuto dedicare molte ore a ciascuno degli edifici. Al Foro eravamo andati solo una volta. Prima di ripartire per casa, ci siamo ritornati, al tramonto. Tutte queste visite sono costate molto denaro, in lire. E noi non ne avevamo molte. E avevamo poco tempo. Non eravamo convinti se andare o meno. Ma ci siamo andati comunque e ci siamo messi a parlare con il custode. Lui ha chiesto: "Siete tedeschi?", - "Russi". - "Russi?": questo lo ha subito interessato, ed è stato molto accogliente. "Posso avere un vostro ricordo?". Noi gli abbiamo dato una lira, e lui ha fatto passare l'intero gruppo quando era molto più tardi dell'orario normale di apertura del Foro. Con questo ultimo ricordo insieme al sentimento di un favore così bello nei confronti dei russi è giunto a termine il nostro soggiorno a Roma (TsGALI f. 341 op. 1 d. 512 l. 34).

### **Il ritorno e la trasformazione dell'individuo**

È con questo gesto finale di trasgressione e complicità umana che i sovietici vogliono concludere la narrazione del loro viaggio. È la prova di una trasformazione avvenuta, il ritaglio di uno spazio personale e privilegiato con il luogo e con la gente, l'attenzione all'attimo, che segna il culmine e la fine dello stato di transitorietà.

Non è un caso che, in questa condizione di temporaneo allontanamento dell'essere in viaggio, i giovani architetti siano stimolati a uscire dal binario segnato dal loro maestro e, nonostante l'itinerario rigorosamente zholtovskiano, inciampino nella modernità italiana. Pavel Nikulin dice:

Se dobbiamo parlare della nuova architettura, devo dire che mi ha molto colpito. Essa è molto più interessante e piena di contenuti di quanto non mi aspettassi [...]. Abbiamo scoperto che in Italia c'è un intero gruppo di architetti che portano avanti un lavoro notevole. Fra le costruzioni più interessanti, delle quali si sentono orgogliosi gli stessi italiani, c'è la stazione di Roma. La nostra guida ci aveva detto "Se non avete visto la stazione, non siete stati a Roma". Ed è proprio vero. È un edificio veramente interessante. A mio parere, non è costruttivismo sullo stesso piano, come a suo tempo c'è stato da noi. Nella concezione della composizione e nell'organizzazione di questa costruzione si nota un grande principio classico. Sullo sfondo di un parallelepipedo di pietra orizzontale sporge in avanti un centauro vetrato con i portali a sbalzo, dal disegno complesso. Coraggioso nel disegno, splendente nella soluzione costruttiva, davanti a voi si apre la massa della luce. L'interno non esiste. Sono passato attraverso l'ampia linea delle porte – e qui mi si è aperto un nuovo panorama [...]. Il vecchio muro romano invade direttamente la pensilina della nuova stazione. L'Antica Roma e la Nuova Roma si sono scontrate, o si stanno baciando? (TsGALI f. 341 op. 1 d. 512 l. 24).

L'architetto ci descrive l'esperienza della Stazione Termini come una visione fantastica, con toni fortemente evocativi ("la massa della luce") e quasi mitici ("il centauro vetrato"). Ripercorre nella memoria un paesaggio per lui nuovo, dove "l'interno non esiste" – un paesaggio della modernità che cerca di agganciare in qualche modo ai principi della classicità ai quali è ancora profondamente legato. Ed è in questo stato mentale di libertà, di svestizione dalle maschere abituali, di temporanea sospensione dei filtri della realtà consolidata, che avvengono nel modo più inaspettato le rivelazioni, si accendono i dubbi sulla classicità, sulla costruzione, sul rapporto con la storia. Nella mente del viaggiatore, l'incontro con l'altro spinge a lunga riflessione da parte degli architetti sui principi sui quali è fondata la loro architettura. Il resto del racconto prosegue con la descrizione di altre architetture moderne come il Palazzetto dello Sport, appena terminato in vista delle Olimpiadi che si terranno nel 1960, e con una lunga discussione sui diversi atteggiamenti nei confronti della storia, dell'architettura e della costruzione, che è impossibile sintetizzare in queste pagine ma che ai fini di questo articolo è interessante per il fatto che è stimolata dalle impressioni di viaggio. Il binomio costituito dall'architettura italiana e dalla vita che vi si svolge, che può

essere conosciuto solo attraverso il viaggio, permette di far scaturire qualcosa di nuovo. Il viaggiatore entra volutamente in questa scena e recita una parte, e in questo modo decide di intraprendere un percorso interiore di trasformazione. Le osservazioni degli architetti nei confronti di quello che vedono per la prima volta non sono particolarmente argute, in certi casi sono anche banali, i disegni sono stereotipati e non aiutano a capire meglio l'architettura italiana, ma rivelano, nella dinamica del viaggio, i processi di critica e autocritica che si innescano nell'architetto sovietico, in un particolare momento di crisi della sua professione – che è allo stesso tempo anche rinnovamento, stimolo e spinta creativa. Così afferma Pavlov:

Devo dire che tutti questi percorsi di passaggio dal classicismo alla nuova arte contemporanea ci hanno colpito a tal punto che, quando sono tornato dall'Italia, mi è venuta voglia di lavorare. Mi ha influenzato qualcosa di nuovo e fresco, insolitamente giovane! Mi è venuta voglia di lavorare in modo sintetico, in modo da far partecipare insieme la pittura, la scultura, l'architettura e la grafica (TsGALI f. 341 op. 1 d. 512 l. 25).

Con lo stimolo di un generico 'approccio sintetico', l'esperienza di viaggio ha restituito, più che forme e immagini, già conosciute prima della partenza, un'esperienza della totalità, una diversa percezione, e la convinzione di aver superato un punto di svolta. L'accettazione dell'avvenuto cambiamento segna l'arrivo, la fine del viaggio; dice ancora Pavlov:

Arrivando adesso a Leningrado, girando per le rive, passando per la Piazza del Palazzo, a fianco dell'Ammiragliato, al Monumento a Pietro il Grande, ci siamo resi conto che dopo la gita in Italia "si vede" la città di Lenin. L'ensemble di Leningrado è davvero bello e inconsueto (TsGALI f. 341 op.1 d. 51 l. p 5).

Che cos'è cambiato dopo il viaggio in Italia? Che cosa "si vede" (*smotritsja*) nella città che prima non si vedeva? Che cos'ha di bello e inconsueto la Leningrado durante il disgelo? Il "si vede" (*smotritsja*) di Leonid Pavlov è l'estrema sintesi del cambiamento avvenuto, l'apertura di un nuovo orizzonte.



### **Conclusione: dimensione collettiva, dimensione individuale**

La mobilità e il viaggio furono uno dei motori fondamentali del cambiamento nell'era del Disgelo. La società sovietica si era nuovamente rimessa in viaggio, riponendo le sue fiducie nella gioventù e in uno stile di vita rinnovato, con la prospettiva di un futuro migliore. Il viaggio fu anche uno dei principali strumenti per uscire dall'opacità dello stalinismo e affrontare a viso aperto il mondo, riconoscendo i propri limiti, ma allo stesso tempo favorendo una rapida e coordinata assimilazione del sapere, che consentì un rapido sviluppo tecnico ed economico.

L'architetto sovietico, nella sua duplice natura di tecnico e intellettuale, in viaggio attraverso lo spazio e il tempo, si rivela sismografo sensibile della sua era, e rivela qualcosa di generale sull'importanza del viaggio per un architetto. Il viaggio è un fatto pubblico, è raccolta di informazioni e di suggerimenti progettuali. Ma c'è qualcosa di più profondo, che rappresenta la vera urgenza del viaggio, che vede l'emersione prepotente dell'esperienza personale, come si è visto nei *Quaderni Italiani* di Boiadzjev e nei viaggi degli architetti moscoviti. Il viaggiatore cerca di ritagliare uno spazio di intimità con l'opera, con un abitante locale, con un tramonto. L'esperienza emotiva è portatrice di un valore che supera quello del contenuto e che acquista un significato importantissimo per un cittadino sovietico impegnato nel processo di destalinizzazione. Rappresenta quello spazio di autenticità e di contatto con la vita che gli è stato negato da anni di mistificazioni e *lakirovki* (letteralmente: 'laccature'). La struttura del report costringe a fare un riesame del viaggio, a riviaggiare nella memoria, ripercorrere le tappe, fissarle, dare un significato a ciascuna. Il viaggio scientifico si trasforma in viaggio intellettuale. E come accade spesso nella cultura russo-sovietica, l'intellettuale esprime la visione politica a partire dalla dimensione privata.

Parallela a questo processo è la dinamica attiva fra individuo e collettività. L'esperienza del viaggio, come si è visto, scarta continuamente fra l'io' e il noi' – e alla fine, attraverso il racconto, si trasmette anche a chi non c'era. Le conferenze dai toni informali tenute dagli architetti nelle loro sedi possono essere considerate riti di incorporamento in un gruppo sociale che di base è già molto coeso, molto di più delle analoghe corporazioni occidentali. Sono persone che condividevano gran parte della vita, erano colleghi di ufficio, compagni di vacanza, spesso parenti e

conviventi. Una ciurma disordinata che, rappresentandosi in costante movimento, si ritaglia uno spazio di libertà, sapientemente dissimulato dietro la farsa.

Gli architetti allievi di Zholtovskij conoscono già bene, almeno sulla carta, quello che andranno a vedere. La vista dal vero non serve a dare più informazioni sulle architetture, ma è l'opportunità di vedere la vita che circonda gli edifici ed entrare nelle architetture e nei luoghi. Approfittando del momentaneo sradicamento tipico della condizione del viaggiatore, l'architetto può entrare nella scena. L'atto è percepito come trasgressivo, e porta a una graduale riappropriazione di una cultura altra con la quale esiste un legame. Si rompe, attraverso l'esperienza, l'appiattimento nelle pagine di carta, e l'alterità acquista profondità, diventa spazio percorribile. La trasgressione produce la trasformazione dell'architetto sovietico, che non può più vedere le stesse cose con gli stessi occhi. Ora Pietroburgo "si vede" in modo diverso.

---

### Fonti archivistiche

RGAE f. 339 op. 3 d. 890

Archivio di Stato Russo di Economia (RGAE) f. 339 op. 3 d. 890, Опыт строительства за рубежом [*L'esperienza della costruzione all'estero*].

RGALI f. 674 op. 3 d. 1598 l. 62

Archivio di Stato Russo di Letteratura e Arti (RGALI), f. 674 op. 3 d. 1598 l. 62, Отчет поездки московских архитекторов в Италию [*Relazione di viaggio degli architetti Moscoviti in Italia*].

RGANDT in f. 2423 op. 2 ed. hr. 33

Archivio di Stato russo di Documentazione Tecnico-Scientifica (RGANDT) f. 2423 op. 2 ed. hr. 33. Album di caricature relative alla relazione creativa sul viaggio in Italia dei membri dell'Atelier-scuola Zholtovskij.

TsGALI f. 341 op. 1 d. 511-512

Archivio Centrale di Stato di Letteratura e Arti (TsGALI) f. 341 op. 1 d. 511-512, Творческий отчет группы московских архитекторов о поездке в Италию... [*Stenogramma della relazione artistica del viaggio in Italia degli architetti della scuola-atelier di Zholtovskij*. Stenogramma della conferenza tenuta alla Casa degli Architetti di Leningrado il 23-24 maggio 1958, presieduta dal presidente del LOSA A.A. Liubosh.

---

## Riferimenti bibliografici

ASSR 1955 n. 12

*К новому берегу [Verso una nuova sponda]*, "Архитектура СССР" 12 (1955), 55.

Bronovitskaya, Kazakova 2015

A. Bronovitskaya, O. Kazakova, *Leonid Pavlov*, Milano 2015.

Leed [1991] 1992

E.J. Leed, *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale [The Mind of the Traveler. From Gilgamesh to global tourism, 1991]*, Bologna 1992.

Piretto 2018

G. P. Piretto, *Quando c'era l'URSS, 70 anni di storia culturale sovietica*, Milano 2018.

Toson 2022

C. Toson, *Il contributo ingegneristico e architettonico italiano durante il periodo delle riforme architettoniche di Chruščëv (1954–1964)*, Tesi di dottorato, Università Iuav di Venezia, Venezia 2022.

Бояджи́ев 1968

Г.Н. Бояджи́ев, *Итальянские тетради [I quaderni italiani]*, Москва́ 1968.

Вяземцева 2019

A.Г. Вяземцева, *Советская архитектура в Италии и итальянская архитектура в СССР в 1920–1930–е годы: выставки, публикации, совместные проекты (Architettura sovietica in Italia e architettura italiana in URSS nel 1920–30: mostre, pubblicazioni, collaborazioni)*, Atti del Convegno, Москва́ 2019.

Олеговна 2021

С.М. Олеговна, *Итальянские экспедиции И. В. Жолтовского: реконструкция маршрутов. 1908–1913 [Le spedizioni italiane di I.V. Zholtovskij: ricostruzione degli itinerari. 1908–1913]*, "Academia. Архитектура и строительство" 1 (2021), 26–30.

Орлов, Попов 2014

И. Орлов, А. Попов, *Сквозь «железный занавес». Руссо туристо: советский выездной туризм. 1955–1991 [Attraverso la "cortina di ferro". Russo turista: il turismo sovietico all'estero. 1955–1991]*, Москва́ 2014.

Орлов, Попов 2018

И. Орлов, А. Попов, *Сквозь «железный занавес». SEE USSR! иностранные туристы и призрак потемкинских деревень [Attraverso la "cortina di ferro". SEE USSR! Turisti stranieri e gli spettri dei villaggi Potemkin]*, Москва́ 2018.

---

## English abstract

The Thaw period was defined by a new mobility. Young people were encouraged to explore the country, tourism develops both inside and abroad. The reopening of diplomatic relationships allowed travelling to the West to gather information about new technical and scientific research. Architects and engineers were thus sent to Europe in *komandirovki*, i.e. work journeys, to study European building techniques and design solutions. Their individual experiences were systematised with the widespread use of reports. These reports, collected in dossiers, provided the main source for handbooks and publications, thus enhancing dissemination of knowledge among Soviet specialists. But the travel experience was not limited to the technical-scientific information. As a matter of fact, subjective impressions began to play an important role in the narration of the journeys. Travel narrations were shared not only in reports, but also in published memories and public conferences. In the latter, the travellers' experiences are displayed as a form of transgression. Rather than focusing on the observation of the formal aspects, the architects try to participate in the lives of the places and architectures they visit. Being in the state of transit, their perceptions and thoughts are free, stimulate self-reflection, and produce a change of mentality. We argue that these mental processes are the most important features of Soviet architects' traveling experiences and influenced their future architectural thought.

*keywords* / USSR; Architectural travels; Italy; Thaw Era; Ivan Zholtovsky.

*il numero 196 di Engramma è a inviti: la revisione dei saggi è stata affidata al comitato editoriale e al comitato scientifico della rivista.*