Anticipazioni
Un libro-dossier sull'avventura coloniale italiana

"Genocidio in Libia": è il libro firmato da Eric Salerno (Manifestolibri, 150 pagine, 14 euro) sulle "atrocità nascoste dell'avventura coloniale italiana (1911-1931)", come recita il sottotitolo. Anticipiamo parte del capitolo intitolato "Bombardamenti e gas".

di ERIC SALERNO

Fare della Libia "terra bruciata"

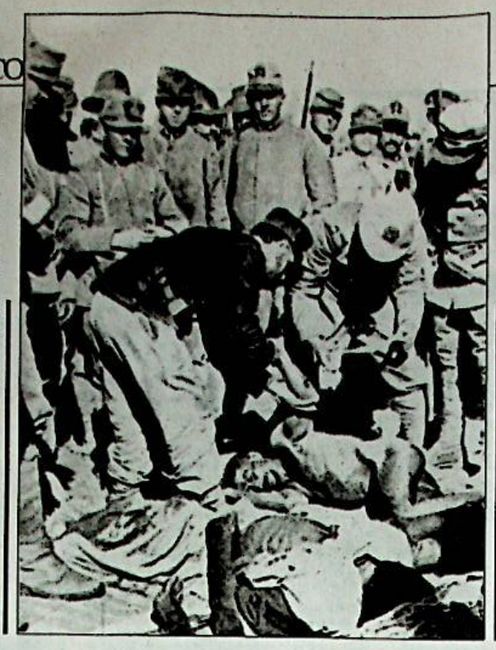
Le atrocità, i bombardamenti e l'uso del gas contro i civili

LA LIBIA fu per l'Arma aeronautica italiana ciò che Guernica fu in Spagna per la Luftwaffe di Hitler: un campo vivo su cui sperimentare le ultime tecniche della guerra. Per preparare altre guerre ed altre conquiste. Le prove di ciò esistono negli archivi italiani ma furono totalmente e volutamente ignorate dal Comitato per la documentazione dell'Opera dell'Italia in Africa. L'Italia con la sua aeronautica riuscì a stabilire in Libia alcuni record. Per la prima volta nel mondo aeroplani e dirigibili furono impiegati a scopo bellico. Per la prima volta un apparecchio volò di notte per una missione di guerra [...]. Gli aerei erano piccoli, imparavano a stare in volo, potevano caricare ancora solo modeste quantità di bombe. E gli attacchi contro le linee degli arabi o dei turchi sembravano efficaci a livello psicologico più che materiale. I primi anni della guerra, dunque, furono per l'Arma aeronautica una specie di rodaggio. Un rodaggio che valeva sia per le macchine che per gli uomini. E che avrebbe lasciato spazio e tempo allo sviluppo di armi sempre più micidiali e a tecniche di bombardamento più precise.

Le alterne vicende della guerra libica fecero sì che cinque o sei anni dopo il suo inizio erano entrati in servizio aerei nuovi, più grandi e tecnicamente più capaci di svolgere il ruolo bellico al quale erano stati predisposti. Le azioni militari assunsero contorni diversi. Tra il maggio e l'agosto del 1917, ad esempio, furono eseguite in Tripolitania un centinaio di azioni offensive con il lancio di bombe incendiarie «sui campi di orzo dei ribelli, con mitragliamenti nelle oasi di Zanzur, Sidi ben Adem, Fonduc ben Gascir, Fonduc Scrif, Gedida, Agelar, Sormen, Punta Tagiura, Zavia, Azizia». I campi dei ribelli intorno a Zanzur e a Zavia erano stati bombardati anche nel mese di aprile con 1.270 chilogrammi di liquido incendiario oltre a 3.600 chili di alto esplosivo. La politica italiana nei confronti dei ribelli era già da allora quella della «terra bruciata». Distruggendo i campi d'orzo si costringevano i «ribelli», armati e non, ad abbandonare la lotta e a disperdersi verso zone dove sarebbe stato più facile sottometterli.

Con l'aggravarsi della situazione politico-militare le autorità italiane furono costrette ad ammettere la crescente difficoltà per le formazioni italiane di imporsi alla popolazione libica. Le azioni militari, e quelle dell'Aeronautica in particolare, assumevano toni sempre più «incisivi». Dal 1924 al 1926 gli aerei avevano l'ordine di alzarsi in volo per bombardare ciò che si muoveva nelle oasi non controllate dalle truppe italiane. Non si trattava di azioni militari con altre forze armate, regolari o ribelli che fossero, bensì di bombardamenti indiscriminati della popolazione civile per fiaccarla e tentare di dividerla dagli uomini in armi. [...]

La politica della «terra bruciata», del terrore, aveva spinto migliaia di uomini, donne e bambini a lasciare la Libia, chi verso la Tunisia e l'Algeria, chi in direzione del Ciad o dell'Egitto. I morti e i feriti non si potevano contare. E i bombardamenti diventarono più violenti, più scientifici e, come si è detto, anche «sperimentali». [...] In effetti l'uso del gas non costituì un episodio isolato: esso faceva parte di un piano preciso e sistematico. I risultati delle incursioni aeree furono attentamente studiati per conoscere non solo il numero delle vittime che esse provocavano e gli effetti immediati prodotti dalla morte chimica, ma anche per conoscere gli eventuali effetti ritardati su coloro che venivano sfiorati dai gas. E' un particolare, questo, sconosciuto della guerra di repressione - o non sarebbe il caso, ora, di definirla «di sterminio»? - attuata da Graziani per conto del governo fascista di Roma contro la popolazione della Tripolitania, del Fezzan e della Cirenaica.



Il maresciallo Graziani in una foto del 1931, quando era governatore italiano della Libia. In alto, combattenti arabi caduti a Lebda (12 giugno 1912)

Maestri/Alla Casa dell'Architettura un film sull'artista americano. Realizzato dal figlio Nathaniel
Gli edifici? Hanno un'anima Parola di Louis I. Kahn

di MASSIMO DI FORTI

CONSIDERAVA gli edifici come esseri viventi. Parlava con loro alla stessa stregua con cui parlava con gli amici e le persone care. Confessava con la massima naturalezza: «Ho chiesto a un mattone "Cosa ti piacerebbe essere?" e il mattone mi ha risposto "Vorrei essere un arco"». Per la sua capacità forse unica di conferire un'anima alle proprie creazioni, Louis I. Kahn è stato - con Frank Lloyd Wright e Le Corbusier, con Mies van der Rohe e Gaudi - uno dei giganti dell'architettura del XX secolo. Un mito. Ma anche un mistero. Un artista sublime e "maledetto", in bilico tra polvere e altari.

Nacque poverissimo, collezionò non pochi trionfi con progetti che hanno fatto scuola, morì nel 1974 per un attacco cardiaco nella Penn Station di New York senza un centesimo e senza documenti... Ebreo estone, emigrato con la famiglia a Philadelphia a soli quattro anni, Kahn era stato costretto a vivere un'infanzia durissima. Grazie a un precoce talento artistico e musicale, si era mantenuto agli studi suonando il piano nei cinema muti o insegnando disegno, e la laurea in architettura era giunta nel 1924. Ma quegli esordi difficili avevano lasciato un segno profondo e il futuro maestro rimase per sempre un outsider, un idealista estraneo al "sistema", refrattario a ogni compromesso. A completare il quadro di una vita artistica tanto gloriosa quanto irta di difficoltà, ci fu quella sentimentale, intensa e lacerante: un matrimonio nel 1930 con Esther Israeli che gli diede una figlia, Sue Ann; e due lunghe relazioni con la designer Anne Thyng (da cui nacque nel '54 la seconda figlia, Alexandra) e con l'architetta di paesaggi Harriet Pattison (madre dell'unico figlio maschio, Nathaniel, nato nel '62).

Sotto, il grande architetto americano Louis I. Kahn con il figlio Nathaniel in una foto degli anni 70. In basso, un particolare del Campidoglio di Dacca realizzato da Kahn

Proprio Nathaniel, regista e scrittore, ha voluto dedicare al padre un documentario che ne fa rivivere splendori e miserie, gloria e cadute, *My architect*, presentato oggi alla Casa dell'Architettura (in piazza Fanti 47, alle 19 sarà introdotto da un dibattito con Italo Lupi, Franco Purini e Amedeo Schiattarella). E' uno struggente viaggio culturale e personale nella leggenda di un artista divenuto oggetto di culto e di un uomo tormentato, un amarcord scandito dalle testimonianze di gente famosa e sconosciuta, familiari e tassisti newyorkesi, ex amanti e celebri architetti, come Frank Gehry, Ieoh M. Pei («Ha realizzato pochi progetti. Ma è la loro straordinaria qualità che conta!»), Philip Johnson («Lou non era soltanto grande: era unico»).

Il film (che ha ottenuto una nomination all'Oscar come miglior documentario del 2004) ricostruisce la sfida creativa di Kahn: una ricerca di verità, profonda e rigorosa, animata dal desiderio di fare rivivere nel linguaggio dell'architettura moderna la monumentalità e l'alone di mistero delle antiche rovine della Grecia, di Roma, dell'Egitto dei faraoni, convinzione maturata durante un viaggio compiuto nei paesi mediterranei alla fine degli anni 40.

Dal primo capolavoro, il Salk Institute for Biological Studies (1959-67), ai progetti della maturità - come il Kimbell Art Museum (1967-72), l'Indian Institute of Management di Ahmedabad (1962-1974) e il monumentale Campidoglio di Dacca in Bangladesh, iniziato nel 1962 - Kahn perseguì quest'obiettivo servendosi in modo impareggiabile della luce naturale in modo che influenzasse il carattere degli spazi a seconda dell'ora, delle condizioni meteorologiche o della stagione. Giusto per dimostrare che anche gli edifici e gli spazi hanno un'anima.

Mercedes-Benz Van

Sprinter.
La sicurezza è di serie.

La più esclusiva tecnologia Mercedes-Benz viaggia con Sprinter.
Con ESP*, il sistema di stabilità elettronico, ABS, BAS e ASR di serie e una gamma completa di motorizzazioni CDI.

ABS e ASR di serie su tutte le versioni, ESP e BAS di serie su Furgoni, Mixto e Kombi con asse posteriore a ruote singole e disponibili senza supplemento prezzo sulle versioni autotelaio con cabina singola e doppia ad asse posteriore a ruote singole.

www.mercedes-benz.it/van
Call Center 800 992344

Mercedes-Benz