

Επισκέπτες στη Neue Nationalgalerie του Βερολίνου, μπροστά από έργο του Ernst Ludwig Kirchner.
Φωτ. Ευγενία Αλεξάκη

1837-2027 190 ΧΡΟΝΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν Πανεπιστήμιον Αθηνών

Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας

Ιστορίης Επίσκεψις

2026

Μια επαναπροσέγγιση της Ιστορίας, των προβλημάτων και των μεθόδων της

Ιστορίες της τέχνης στον δυτικό κόσμο: εικόνες και αφηγήσεις

Μοντέρνα τέχνη – μοντέρνα ζωή
Η εμπειρία της αστικής νεωτερικότητας από τον Ιμπρεσιονισμό στον Φουτουρισμό

Ευγενία Αλεξάκη
Επίκουρη Καθηγήτρια Ιστορίας της Τέχνης

Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό συντάχθηκε από την Ευγενία Αλεξάκη αποκλειστικά και μόνο για εκπαιδευτική χρήση. Περιλαμβάνει ψηφιακές αναπαραγωγές έργων τέχνης και φωτογραφίες, οι οποίες υπόκεινται σε πνευματικά δικαιώματα και δικαιώματα χρήσης που ορίζονται από τους αντίστοιχους δικαιούχους ή φορείς προέλευσης. Το υλικό συγκεντρώθηκε και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για εκπαιδευτικούς σκοπούς στο πλαίσιο του Προγράμματος ***Ιστορίης Επίσκεψις*** του ΕΚΠΑ. Δεν επιτρέπεται η αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, ανάρτηση ή διάδοσή του, στο σύνολό του ή εν μέρει, σε άλλες ψηφιακές πλατφόρμες.

Industrial sublime
(βιομηχανικό υψηλό)

Το βιομηχανικό τοπίο ως αυτοτελές θέμα της τοπιογραφίας



Philip James de Loutherbourg, Το Coalbrookdale τη νύχτα, 1801, ελαιογραφία σε λαμβά, 68 × 106,7 εκ., Science Museum, Λονδίνο



Ευγενία Αλεξάκη, ΕΚΠΑ, Ιστορίης Επιστκεψις 2026



William Bell Scott, *Σίδηρος και άνθρακας-Η βιομηχανία στο Tyne*, περ. 1857-1861, υδατογραφία σε χαρτί, 24,5 x 23,8 εκ., Victoria & Albert Museum, Λονδίνο

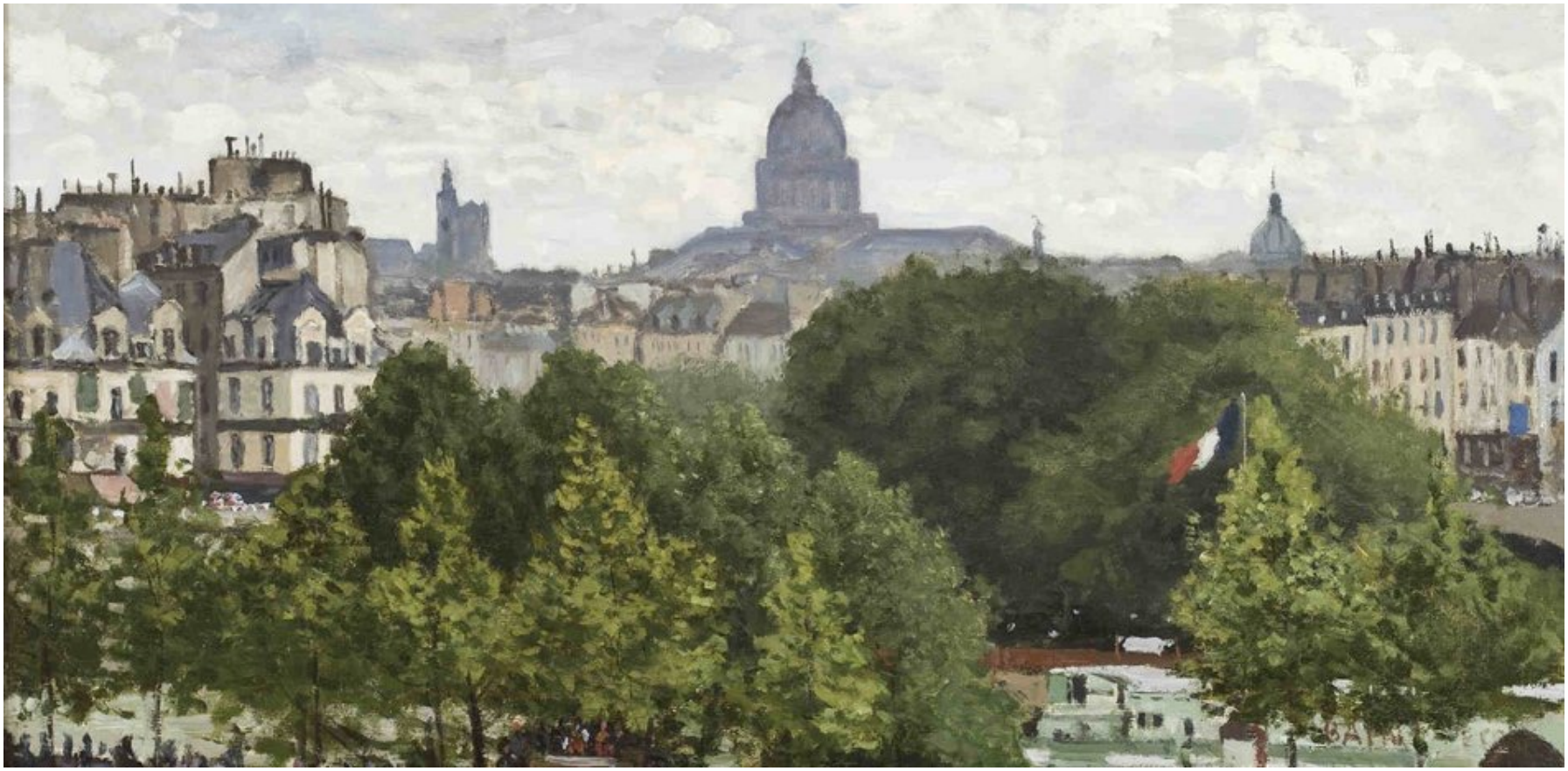


Ο Γάλλος ποιητής Charles Baudelaire καλούσε τους καλλιτέχνες «να ανήκουν στην εποχή τους, να γίνουν «οι ζωγράφοι της μοντέρνας ζωής», να μεταμορφωθούν σε «πλάνητες» της μεγαλούπολης, σε «ανθρώπους του πλήθους», όπως θα γράψει στην εφημερίδα Figaro το 1863 ο στενός του φίλος, ο ζωγράφος και σχεδιαστής ολλανδικής καταγωγής, Constantin Guys (1802-1892).

Constantin Guys, *Δύο κορίτσια*, περ. 1860, πένα, καφέ μελάνι, υδατόχρωμα και γραφίτης σε χαρτί, 23 x 19 εκ., The Metropolitan Museum of Art, Νέα Υόρκη



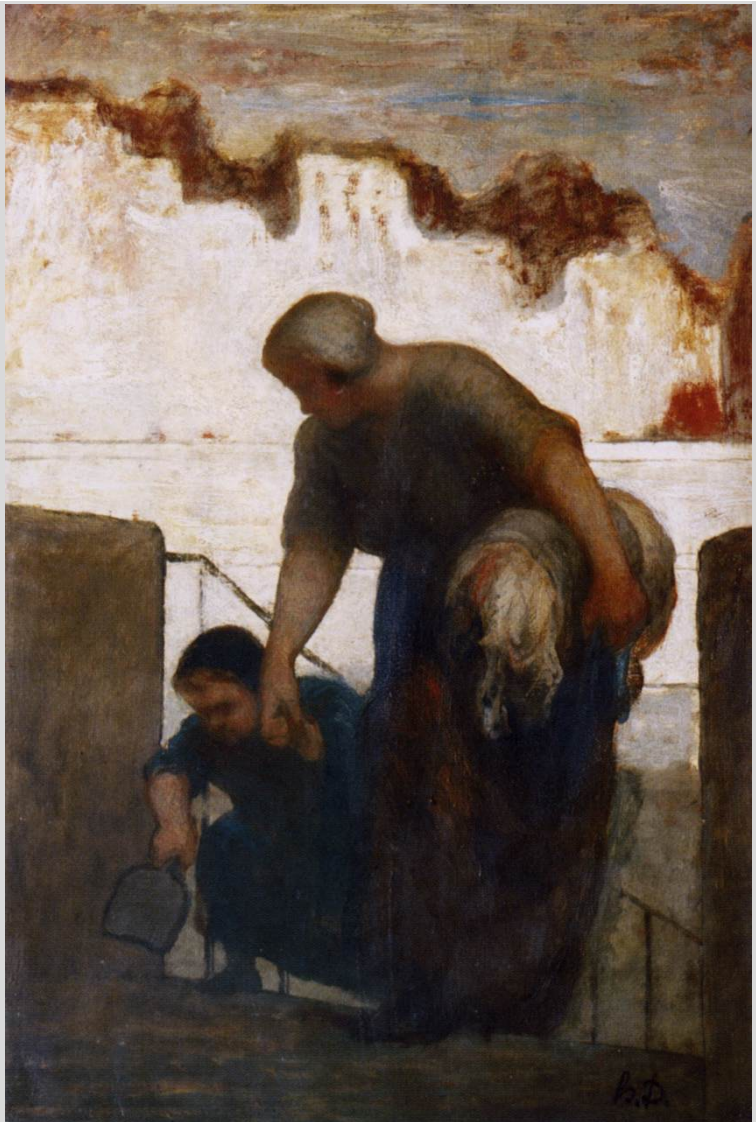
Claude Monet, *Η αποβάθρα του Λούβρου,* 1867, Kunstmuseum Den Haag, Χάγη



Claude Monet, *Ο Κήπος της Πριγκίπισσας*, λεπτομέρεια, 1867, Allen Memorial Art Museum, Oberlin College, Oberlin (ΗΠΑ)



Honoré Daumier , *Το βαγόνι της τρίτης θέσης*, 1862-64, ελαιογραφία σε καμβά, 65.4 x 90.2 εκ., The Metropolitan Museum of Art, Νέα Υόρκη



Honoré Daumier , *Η πλύστρα,*1863, λάδι σε ξύλο, 49 x 33 εκ., Musée d' Orsay, Παρίσι

Διεθνείς εκθέσεις

Joseph Paxton,
Crystall Pallace,
Λονδίνο, 1851



Για να στεγάσει σε 92.000 τετραγωνικά μέτρα τα εκθέματα 14.000 εκθετών και να φιλοξενήσει τα έκθαμπα πλήθη των έξι εκατομμυρίων επισκεπτών που συνέρρεαν για έξι μήνες από όλα τα μέρη του κόσμου στην πρωτεύουσα της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, ανεγέρθηκε σε έξι μήνες με τη χρήση προκατασκευασμένων υλικών το Crystal Palace, ένα ελαφρύ κτίριο από σίδερο και γυαλί, όπου το ύψος του κεντρικού του κλίτους ξεπερνούσε τα 30 μέτρα.

Νίκος Δασκαλοθανάσης





Ευγενία Αλεξάκη, ΕΚΠΑ, Ιστορίης Επίσκεψις 2026



The Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations (Great Exhibition)

Ευγενία Αλεξάκη, ΕΚΠΑ, Ιστορίης Επίσκεψις 2026



Claude Monet, *Ο σταθμός Saint-Lazare,* 1877, ελαιογραφία σε καμβά, 75 x 104 εκ., Musée d' Orsay, Παρίσι

Auguste Renoir, *Χορός στον μύλο της Γαλέτας*, 1876, ελαιογραφία σε καμβά, 131 x 175 εκ., Musée d' Orsay, Παρίσι





Gustave Caillebotte, *Δρόμος στο Παρίσι-Βροχερή μέρα*, λάδι σε καμβά, 212.2 × 276.2 εκ., The Art Institute of Chicago, Σικάγο

https://www.artic.edu/artworks/20684/paris-street-rainy-day



Eduard Manét, *Το μπαρ στο Φολί-Μπερζέρ*, 1882, λάδι σε καμβά, 96 cm × 130, Courtauld Institute of Art, Λονδίνο

https://www.artinsociety.com/reflections-on-a-masterpiece-manets-a-bar-at-the-folies-bergere.html

https://smarthistory.org/edouard-manet-a-bar-at-the-folies-bergere/

Οι πόλεις αποτελούν πλέον τον πόλο έλξης όλο και μεγαλύτερων ομάδων του πληθυσμού.

Πόλη	1850	1900	Αύξηση 1850–1900
Λονδίνο	2.320.000	6.480.000	**+179%**
Παρίσι	1.314.000	3.330.000	**+153%**
Βερολίνο	446.000	2.707.000	**+507%**
Βιέννη	426.000	1.662.000	**+290%**
Αγία Πετρούπολη	502.000	1.439.000	**+187%**



Eduard Monet, *Boulevard des Capucines*, 1873-74, λάδι σε καμβά, 80,3 x 60,3 εκ., Μουσείο Τέχνης Nelson-Atkins, Kansas City



Jacques-Louis David, *Ο Όρκος των Ορατίων*, 1784, ελαιογραφία σε καμβά, 330 x 425 εκ., Μουσείο Λούβρου, Παρίσι



Camille Pissarro, *H Boulevard Monmarte ένα χειμωνιάτικο πρωινό*, 1897, ελαιογραφία σε καμβά, 64.8 x 81.3 εκ., The Metropolitan Museum of Art, Νέα Υόρκη



Jean-Léon Gérôme, *Ο γητευτής των φιδιών*, 1879, ελαιογραφία σε καμβά, 82.2 × 121 εκ., The Clark Art Institute, Μασαχουσέτη



Edgar Degas*, Η ορχήστρα στην όπερα*, π. 1870, ελαιογραφία σε καμβά, 57 x 46 εκ., Musée d'Orsay, Παρίσι



Edgar Degas*, Μάθημα χορού*, 1874, ελαιογραφία σε καμβά, 84 x 77 εκ., The Metropolitan Museum of Art, Νέα Υόρκη

*Ο 19ος αιώνας θα κληροδοτήσει στον 20ό τον τόπο της πόλης, με τον οποίο θα αναμετρηθούν πλέον οι καλλιτέχνες. Η φύση θα γίνεται στο εξής αντιληπτή μόνο σε σχέση με την **πόλη**· αυτή θα είναι τώρα το σημείο αναφοράς της. Στο πρώτο ήμισυ του 20ού αιώνα θα επινοηθούν νέα εργαλεία, μέσω των οποίων η τέχνη θα προσεγγίσει αυτό το διαφορετικό και συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον.*

Νίκος Δασκαλοθανάσης, *Ιστορία της τέχνης 1945-1975. Από τη μοντέρνα στη σύγχρονη τέχνη. Ζωγραφική-Γλυπτική-Αρχιτεκτονική*, Αθήνα, futura, 2021, σελ. 49.



Η ραγδαία εκβιομηχάνιση που γνώριζε ο γερμανικός χώρος από τα μέσα του 19ου αιώνα είχε μετατρέψει την άλλοτε επαρχιακή –σε σχέση με το Λονδίνο, το Παρίσι και τη Βιέννη– πρωσική πρωτεύουσα σε μια λαμπερή και σύγχρονη μητρόπολη.

Ήδη στην πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα το **Βερολίνο** ήταν μια μοντέρνα, κοσμοπολίτικη μεγαλούπολη. **Από τους 175.000 κατοίκους στα 1800, έναν αιώνα μετά, το 1905, αριθμούσε πάνω από δύο εκατομμύρια. Παραμονές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου το Βερολίνο ήταν η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ευρώπης.**

Οι ταχύτατες οικονομικές και βιομηχανικές εξελίξεις προσέλκυαν στην πόλη εκατοντάδες χιλιάδες εργάτες, οι οποίοι εγκατέλειπαν την ύπαιθρο για να εργαστούν στις μεγάλες βιομηχανίες. Ενώ όμως οι συνθήκες διαβίωσης στα εργατικά προάστια ήταν άθλιες, η αστική τάξη και, βέβαια, η οικονομική ελίτ, επωφελούνταν της καπιταλιστικής οικονομίας και απολάμβαναν όσα είχε να προσφέρει μια ακόμη βιομηχανία που αναπτυσσόταν ξέφρενα στην πόλη, αυτή της αναψυχής και του ελεύθερου χρόνου.

Το Βερολίνο των δεκαετιών του 1910 και του 1920 αναδεικνύεται σε σύμβολο του εκσυγχρονισμού και της κοσμοπολίτικης μητρόπολης.

Η ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς, της μαζικής επικοινωνίας, της διαφήμισης και της βιομηχανικής παραγωγής επιτάχυνε τους ρυθμούς της αστικής ζωής και διαμόρφωσε ένα νέο περιβάλλον έντονων αισθητηριακών εμπειριών.

Οι μεταβολές αυτές αποτυπώθηκαν και στην τέχνη, η οποία προσέγγισε τη μεγαλούπολη τόσο ως πεδίο νεωτερικότητας και αισθητηριακής έντασης όσο και ως χώρο πολιτικής αναταραχής και κοινωνικών αντιφάσεων.



Αφίσα της ταινίας του Walter Ruttmann, *Βερολίνο: Συμφωνία μιας μητρόπολης,* 1927



Ένας δρόμος δεν αποτελείται από τονικές αξίες, αλλά είναι ένας βομβαρδισμός από σειρές παραθύρων που σφυρίζουν, σφαίρες φωτός που ορμούν […], θραύσματα ανθρωπότητας, διαφημιστικές πινακίδες και βροντώδεις, άμορφες μάζες χρώματος. […] Ανάμεσα στις ψηλές σειρές των κτιρίων, ένας σάλος φωτός και σκοταδιού μάς τυφλώνει. […] Τα σπίτια δίπλα μας […] μοιάζουν να ταλαντεύονται και να καταρρέουν.

Ludwig Meidner, *Οδηγίες για τη ζωγραφική αστικών σκηνών*, 1912

Jakob Steinhardt, *Η πόλη*, 1913 Λάδι σε καμβά, 61 x 40 εκ., Neue Nationalgalerie, Βερολίνο

Σκηνές δρόμων (Straßenszenen, Street scenes / Berliner Straßenszenen / Berlin Streetscenes

Οι *Σκηνές δρόμων* αποτελούν μια σειρά έργων που ο Kirchner δημιούργησε **στο Βερολίνο από τα τέλη του 1913 έως τις αρχές του 1915.** Στη σειρά αυτή περιλαμβάνονται περισσότερα από 100 έργα και συγκεκριμένα 11 ζωγραφικοί πίνακες (ελαιογραφίες σε καμβά), 32 σχέδια με μολύβι φιλοτεχνημένα σε μπλοκ σχεδίου, 15 σχέδια δουλεμένα με πινέλα μελανιού, 17 σχέδια με παστέλ και σχέδια με κιμωλία, 14 ξυλογραφίες, 14 χαλκογραφίες και 8 λιθογραφίες.





Ernst Ludwig Kirchner, *Πέντε γυναίκες στο δρόμο*, 1915, ελαιογραφία σε καμβά, 120 × 90 εκ., Museum Ludwig, Κολωνία

Πρόκειται για τον πρώτο πίνακα της σειράς των *Σκηνών Δρόμων*.

Το διακριτό αυτό σύνολο έργων στο corpus του Kirchner αφορά απεικονίσεις ανθρώπων που περιδιαβαίνουν στους δρόμους της μεγαλούπολης και έχει ως πρωταγωνίστριες τις «κοκότες» (Kokotten), όπως ονομάζονταν στο Βερολίνο της εποχής οι πόρνες του δρόμου. Τολμηρές και οξυδερκείς αναπαραστάσεις της μητροπολιτικής εμπειρίας στις αρχές του 20ού αιώνα, οι *Σκηνές δρόμων* συνιστούν κορυφαία στιγμή της καλλιτεχνικής παραγωγής του Kirchner και θεωρούνται ορόσημο του γερμανικού εξπρεσιονισμού.



Ernst Ludwig Kirchner, *Σκηνή δρόμου στο Βερολίνο,* 1913/1914, ελαιογραφία σε καμβά, 121 × 95 εκ., Neue Galerie, Νέα Υόρκη

Από τη Δρέσδη στο Βερολίνο

Η Γερμανική Αυτοκρατορία (Deutsches Kaiserreich, 1871-1918) αποτέλεσε το πρώτο γερμανικό εθνικό κράτος και έλαβε τη μορφή ομοσπονδιακής συνταγματικής μοναρχίας. Το 1871, ο έως τότε βασιλιάς της Πρωσίας Γουλιέλμος ο Α΄ ανέλαβε, με τον τίτλο του Kaiser, αρχηγός του κράτους, σηματοδοτώντας την ενοποίηση των γερμανικών κρατιδίων υπό μία κεντρική εξουσία.

Το Βερολίνο, η πρωτεύουσα της Πρωσίας, έγινε πλέον πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας.

Τον Οκτώβριο του 1911, ο 31 ετών Kirchner εγκατέλειψε την τότε συντηρητική Δρέσδη για να εγκατασταθεί στο Βερολίνο, ακολουθώντας τους φίλους του από τη «Γέφυρα» που είχαν ήδη μετακομίσει εκεί νωρίτερα.

Το τέλος του 1911 βρήκε όλα τα ενεργά μέλη της «Γέφυρας» στην πρωτεύουσα της Γερμανικής Αυτοκρατορίας, όπου ήλπιζαν πως η πιο ανοικτή στους καλλιτεχνικούς πειραματισμούς μεγαλούπολη θα τους προσέφερε περισσότερες ευκαιρίες διάκρισης, καλλιτεχνικής καταξίωσης και, βέβαια, πωλήσεων.



Ernst Ludwig Kirchner, *Δρόμος*, 1913/14, ελαιογραφία σε καμβά, 120,6 × 91,1 εκ., Museum of Modern Art, Νέα Υόρκη



Ernst Ludwig Kirchner, *Σκηνή δρόμου*, 1913, ελαιογραφία σε καμβά, 69,9 × 50,8 εκ.



Ernst Ludwig Kirchner, *Σκηνή δρόμου*, 1914/1922, ελαιογραφία σε καμβά, 70 × 48 εκ., ιδιωτική συλλογή



Ernst Ludwig Kirchner, *Δρόμος με κόκκινη κοκότα*, 1914/1925, ελαιογραφία σε καμβά, 120 × 90 εκ., Museo National Thyssen-Bornemisza, Μαδρίτη





Το Βερολίνο, η πιο νέα από τις ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις, κατά τη μετάβαση από τον 19ο στον 20ό αιώνα ήταν το αποτέλεσμα μιας απότομης οικονομικής και βιομηχανικής έκρηξης και οι *Σκηνές δρόμων* του Kirchner «το προϊόν της μοντέρνας μητρόπολης, μορφοπλαστικά και εικονογραφικά άμεσα εξαρτημένο από αυτήν».



Ernst Ludwig Kirchner, *Friedrichstraße, Βερολίνο*, 1914, ελαιογραφία σε καμβά, 125 × 91 εκ., Staatgalerie, Στουτγκάρδη

Στις *Σκηνές δρόμων* ζητούμενο δεν ήταν η αναπαράσταση του δομημένου αστικού τοπίου αλλά **η πόλη ως εμπειρία, το μητροπολιτικό βίωμα**, που για να το αποδώσει ο Kirchner εστιάζει στους ανθρώπους και στην περιπλάνησή τους (**flânerie**).



Ernst Ludwig Kirchner, Η *Leipzigerstrasse με ηλεκτρικό τραμ*, 1914, ελαιογραφία σε καμβά, 69,5 × 79 εκ, Museum Folkwang, Essen



Ernst Ludwig Kirchner, *Δύο γυναίκες στον δρόμο*, 1914, ελαιογραφία σε καμβά, 120,5 × 91 εκ., Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen, Ντίσελντορφ



Ernst Ludwig Kirchner, *Potzdamer Platz, Βερολίνο*, 1914, ελαιογραφία σε καμβά, 200 × 150 εκ., Neue Nationalgalerie, Βερολίνο



Max Missmann, *Potsdamer Platz*, 1914, © Sammlung | Collection Stiftung Stadtmuseum Berlin, Foto | photo: Oliver Ziebe



Η νότια πλευρά της Potsdamer Platz γύρω στο 1912 με (από αριστερά) το Café Piccadilly, τον Potsdamer Bahnhof και το Bierhaus Siechen - το φόντο για το έργο του Kirchner *Potsdamer Platz*.



Ευγενία Αλεξάκη, ΕΚΠΑ, Ιστορίης Επίσκεψις 2026



Ernst Ludwig Kirchner, *Potsdamer Platz,* 1914, ξυλογραφία







Ernst Ludwig Kirchner, *Σκηνή Δρόμου στο Βερολίνο*, 1914, μολύβι σε χαρτί



Ernst Ludwig Kirchner, *Σκηνή Δρόμου στο Βερολίνο*, 1914, μολύβι σε χαρτί



Ernst Ludwig Kirchner, *Γυναίκες στον δρόμο*, 1915, ελαιογραφία σε καμβά, 126 × 90 εκ., Von der Heydt-Museum, Βούπερταλ



Ernst Ludwig Kirchner, *Σκηνή δρόμου με πράσινη κυρία*, σχέδιο με κιμωλία, 1914

Ernst Ludwig Kirchner, *Δύο κοκότες*, σχέδιο με κιμωλία, 1914

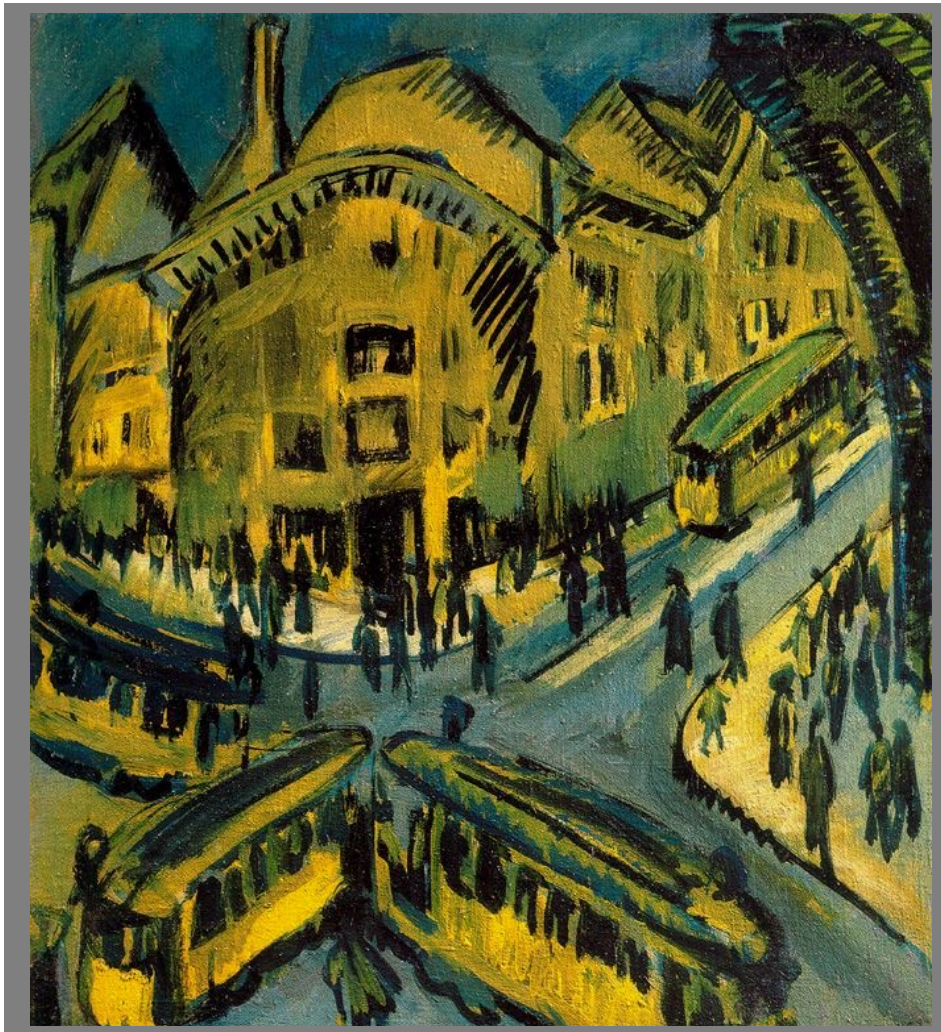




Ernst Ludwig Kirchner, *Potsdamer Platz,*
σχέδιο με κιμωλία, 1914



Ernst Ludwig Kirchner, *Τρεις λουόμενες*, 1913, ελαιογραφία σε καμβά, 197.5 x 147.5 εκ., Art Gallery of NSW, Σίδνεϊ



Nollendorfplatz (Βερολίνο), 1912



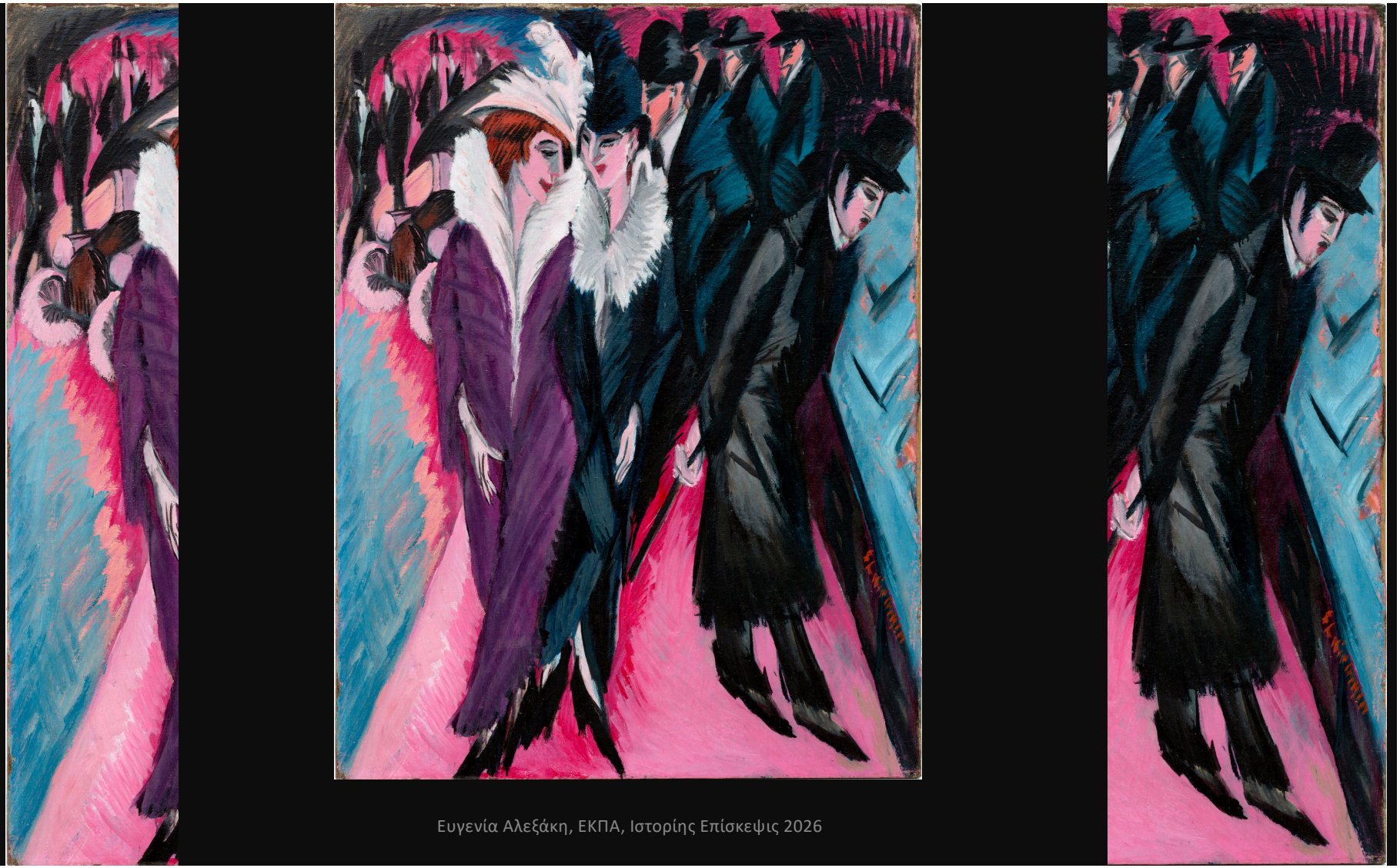
Δρόμος στο Βερολίνο, 1913/14



«Ο Kirchner διαπίστωσε ότι η αίσθηση που κυριαρχεί πάνω από μια πόλη αναπαρίσταται με τη μορφή δυναμικών γραμμών [**Kraftlinien**].

Στον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι συνθέτουν τον εαυτό τους σε ένα πλήθος, και μάλιστα στον τρόπο που περπατούν, βρήκε τα μέσα για να αποτυπώσει την εμπειρία. Υπάρχουν πίνακες και χαρακτικά στα οποία ένα ξεκάθαρο γραμμικό πλέγμα με σχεδόν, σχηματοποιημένες φιγούρες αποδίδει τη ζωή του δρόμου με τον πιο ζωντανό τρόπο».

ELK, Ημερολόγιο 1925



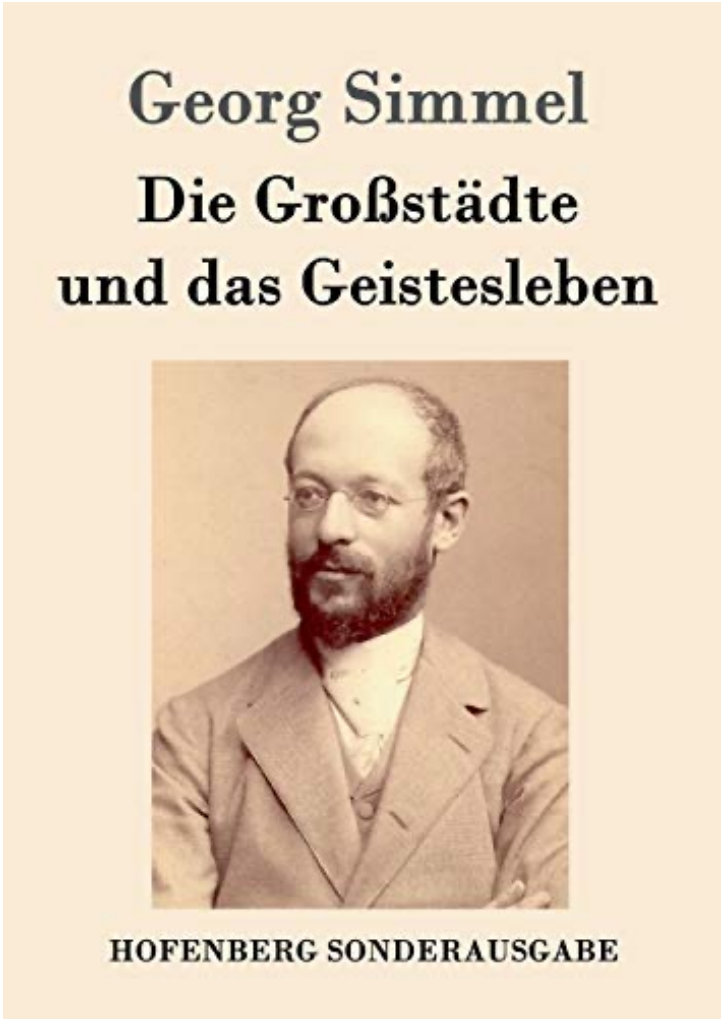
Ευγενία Αλεξάκη, ΕΚΠΑ, Ιστορίης Επίσκεψις 2026



Ernst Ludwig Kirchner, Προσωπογραφία του Alfred Döblin, 1912

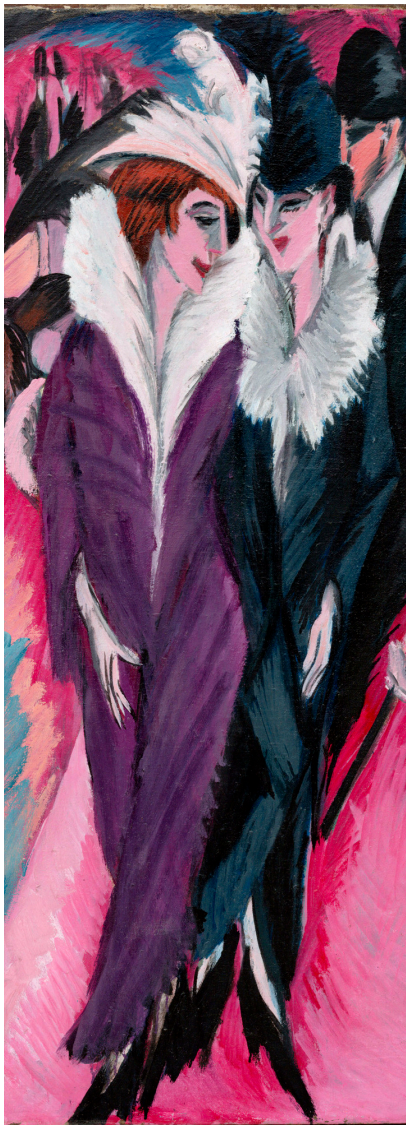
Στις αρχές του 20ού αιώνα στο Βερολίνο, η μεγαλούπολη ως θέμα απασχολεί εκτενώς και την εξπρεσιονιστική λογοτεχνία, που κάνει την εμφάνισή της γύρω στα 1909/1910.





Georg Simmel, *Οι μεγαλουπόλεις και η διαμόρφωση της συνείδησης*, Δρέσδη 1903

Ο Simmel ανέλυσε όχι μόνο τις διαβρωτικές επιπτώσεις της οικονομίας του χρήματος που κυριαρχεί στη ζωή της πόλης, αλλά και τη νοοτροπία της αποστασιοποίησης-απάθειας, η οποία, σύμφωνα με τον Simmel, είναι απαραίτητη για να διαχειριστεί ο κάτοικος της μεγαλούπολης τις συνθήκες συνωστισμού και την υπερπληθώρα ερεθισμάτων.



Στους δρόμους του Βερολίνου, πόρνες και πελάτες όφειλαν να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί, αφού επισήμως και η πορνεία στον δρόμο ήταν απαγορευμένη και η Αστυνομία Ηθών πραγματοποιούσε μυστικές περιπολίες. Στους πολυσύχναστους, εμπορικούς δρόμους του Βερολίνου ως «κοκότες» εργάζονταν κορίτσια και γυναίκες από τα εργατικά προάστια της πόλης, ενώ μετά το ξέσπασμα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου προστέθηκαν στους κόλπους τους και πολλές χήρες στρατιωτών. Φορώντας κομψά και πολυτελή ρούχα και καπέλα με φτερά, αποτελούσαν ήδη στις αρχές του 20ού αιώνα σήμα κατατεθέν της νυχτερινής ζωής και διαφημίζονταν ως ατραξιόν της πόλης σε ταξιδιωτικούς οδηγούς της εποχής.

Ευγενία Αλεξάκη, ΕΚΠΑ, Ιστορίης Επίσκεψις 2026

MoMA

Membership Tickets

Visit Exhibitions and events Art and artists Store

Kirchner and the Berlin Street

Aug 3–Nov 10, 2008
MoMA



Exhibition

This exhibition brings together German Expressionist Ernst Ludwig Kirchner's renowned

https://www.youtube.com/watch?v=HWivDUWFaX0



https://www.moma.org/collection/works/79354?artist_id=3115&page=1&sov_referrer=artist



Gustave Caillebott, *Le Pont de l'Europe*, 1876, Geneva Museum, Γενεύη

Ο χυτοσίδηρος, κράμα σιδήρου και άνθρακα, άρχισε να χρησιμοποιείται μετά το β΄ μισό του 18ου αιώνα. Μπορούσε σε ρευστή μορφή να μπει σε καλούπια και να πάρει διάφορα σχήματα. Τα μεταλλικά στοιχεία πλέον παράγονταν στο εργοστάσιο και μεταφέρονταν λίγο πριν από την τοποθέτησή τους στο κτίριο. Τα στοιχεία που επιτρέπουν σε ένα κτίριο να στηρίζεται, τα λεγόμενα φέροντα στοιχεία, μέχρι τότε ήταν συνήθως οι μεγάλοι και ογκώδεις τοίχοι και οι λίθινοι ή ξύλινοι κίονες. Τώρα αυτά μπορούσαν να αντικατασταθούν από μεταλλικά στοιχεία που είναι πιο λεπτά, πιο ελαφριά και μπορούν να πάρουν διαφορετικά σχήματα. Ιδιαίτερη σημασία είχε ο σίδηρος για την κατασκευή των γεφυρών, βασικό στοιχείο για την επικοινωνία και τη μεταφορά των εμπορευμάτων.



Leon Kroll (1884 – 1974), *Η γέφυρα του Queensborough Bridge*, 1912, ελαιογραφία σε καμβά, 91,5 × 122,5 εκ., Fralin Museum of Art, University of Virginia, Charlottesville, Βιρτζίνια (ΗΠΑ)



George Grosz, Ο δρόμος, 1915, λάδι σε καμβά, 45,50 x 35,50 εκ., Staatgalerie Stuttgart, Στουτγκάρδη



Σε έναν παράξενο νυχτερινό δρόμο παρελαύνει μια κολασμένη πομπή απανθρωποποιημένων μορφών, στα πρόσωπα των οποίων αποτυπώνεται το αλκοόλ, η σύφιλη, η πανούκλα… Ζωγράφισα αυτό το έργο ως διαμαρτυρία ενάντια σε μια ανθρωπότητα που είχε παραφρονήσει.

George Grosz

George Grosz, *Αφιέρωση στον Oskar Panizza*, 1917-1918, λάδι σε καμβά, 140 cm × 110 εκ., Staatgalerie Stuttgart, Στουτγκάρδη

Le Futurisme, 1909

Ο Φουτουρισμός βασίζεται στην πλήρη ανανέωση της ανθρώπινης ευαισθησίας που προκαλείται από τις επιστημονικές ανακαλύψεις. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν τον τηλέγραφο, το τηλέφωνο, το ποδήλατο, τη μοτοσικλέτα, το αυτοκίνητο, το υπερωκεάνιο, το αεροπλάνο, τον κινηματογράφο, τη μεγάλη εφημερίδα δεν έχουν ανακαλύψει ακόμη πως αυτά τα μέσα επικοινωνίας, μεταφοράς και πληροφόρησης ασκούν αποφασιστική επίδραση στην ψυχή τους.

Εμείς δηλώνουμε ότι το θαυμαστό μέρος του κόσμου πλουτίστηκε με μια καινούρια ομορφιά: την ομορφιά της ταχύτητας. Ένα αυτοκίνητο κούρσας με το καπό στολισμένο με χοντρούς σωλήνες όμοιους με φίδια που βγάζουν εκρηκτικό χνώτο... ένα βρυχώμενο αυτοκίνητο, που μοιάζει να τρέχει πάνω σ' ένα πολυβόλο, είναι πιο όμορφο από τη Νίκη της Σαμοθράκης.



Umberto Boccioni, *Η πόλη ανατέλλει*, 1910, λάδι σε καμβά, 199 × 301 εκ., Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης, Ν. Υόρκη



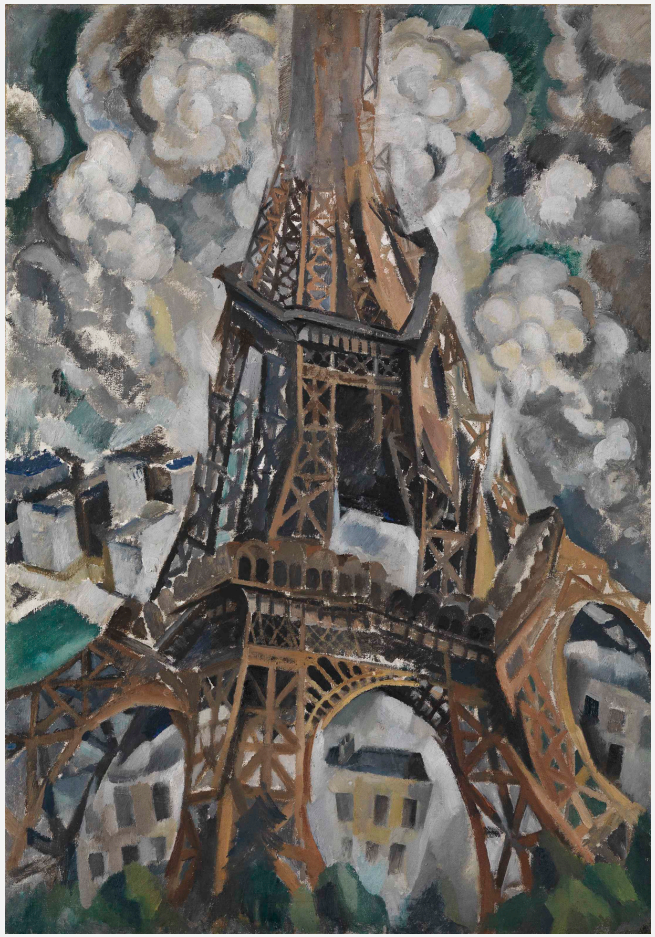
Umberto Boccioni, Σπουδή για την *Πόλη που ανατέλλει*, κραγιόνια, κάρβουνο και κιμωλία σε χαρτί, 58,8 x 86,7 εκ., Museum of Modern Art, Νέα Υόρκη



Umberto Boccioni, *Ταραχές στη στοά*, 1910, λάδι σε καμβά, 74 x 64 εκ., Πινακοθήκη Brera, Μιλάνο



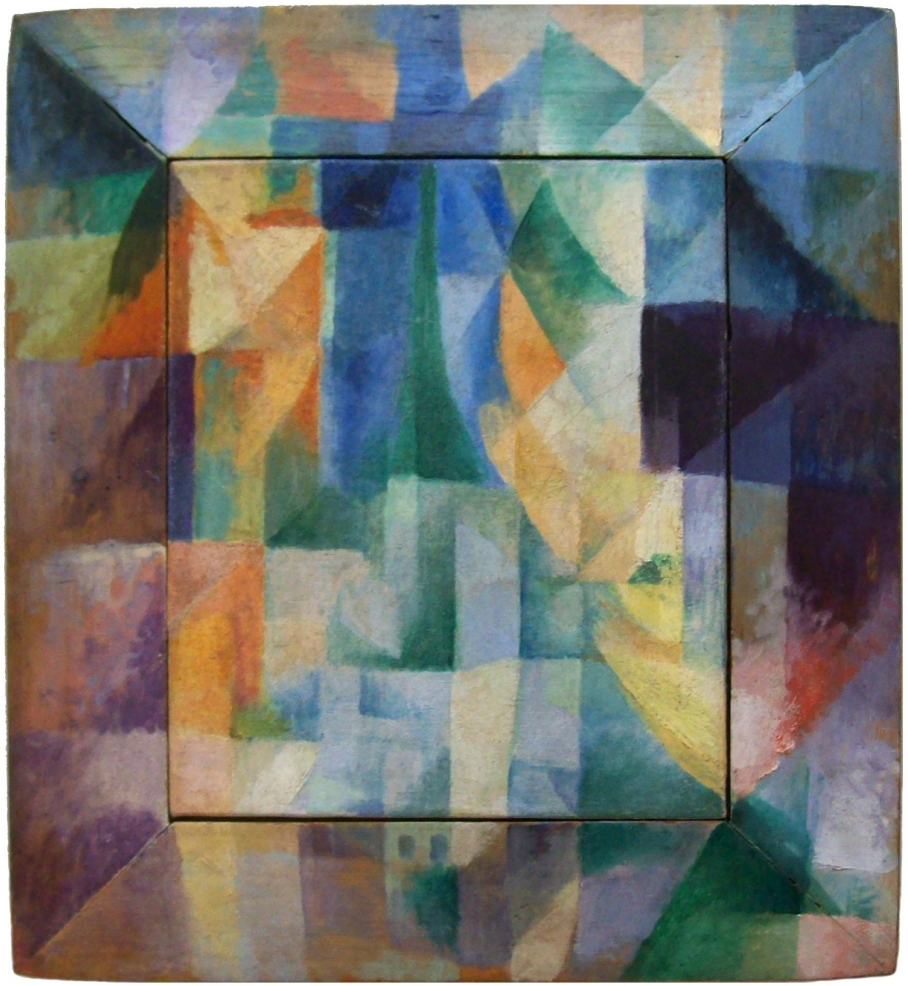
Umberto Boccioni, *Ο δρόμος μπαίνει στο σπίτι*, 1911, λάδι σε καμβά, 100 x 100.6 εκ., Sprengel Museum, Αννόβερο

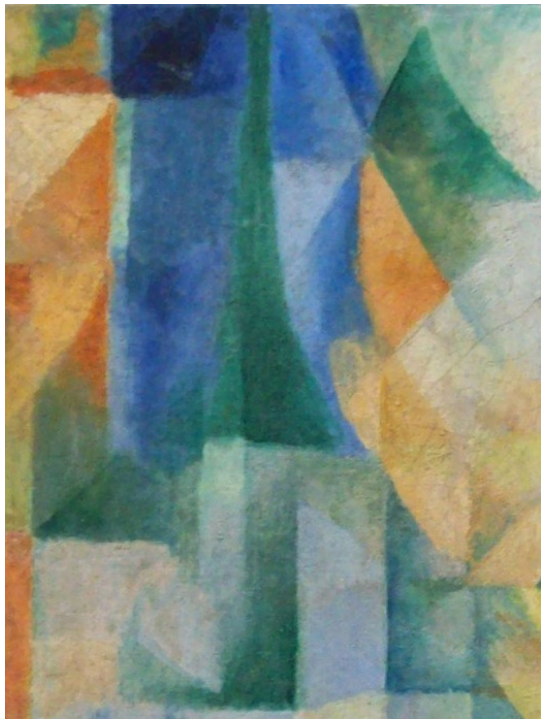


Robert Delaunay, *Ο πύργος του Άιφελ*, 1909-10, 132 x 97 εκ., λάδι σε καμβά, Staatliche Kunsthalle, Καρλσρούη

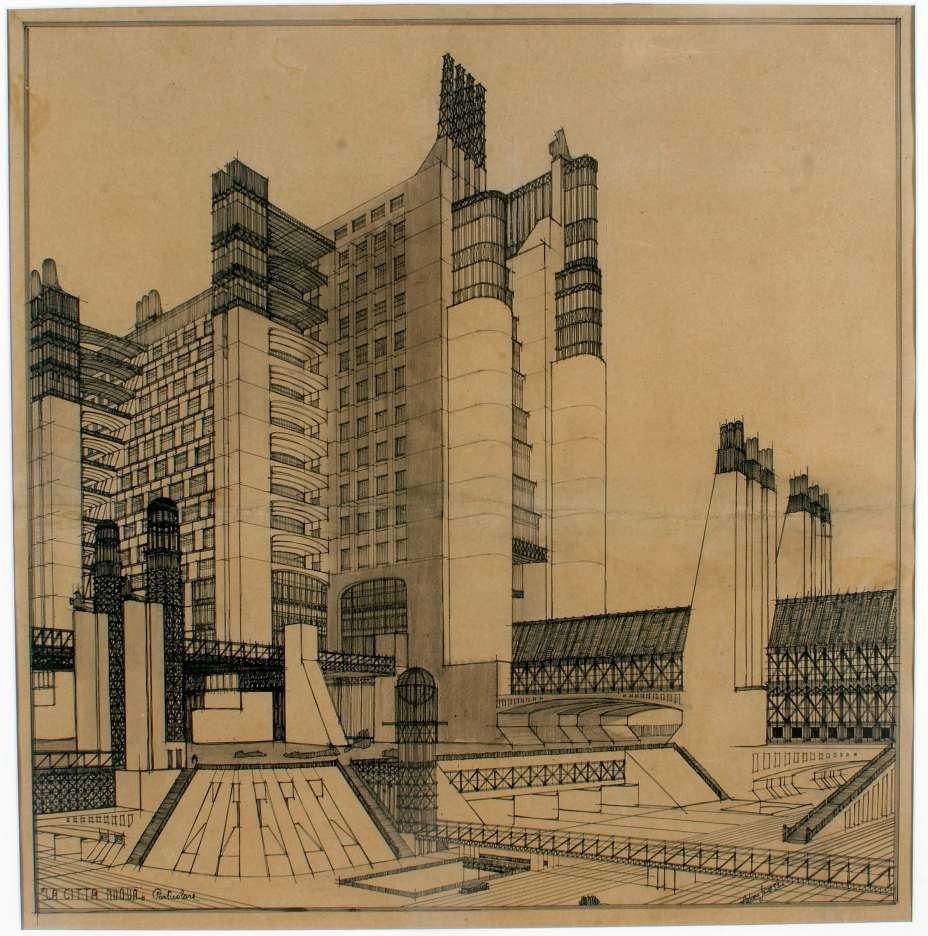


Robert Delaunay, *Ο πύργος του Άιφελ*, 1910-11, λάδι σε καμβά, 202 x 138.4,εκ., Solomon R. Guggenheim Museum, Νέα Υόρκη



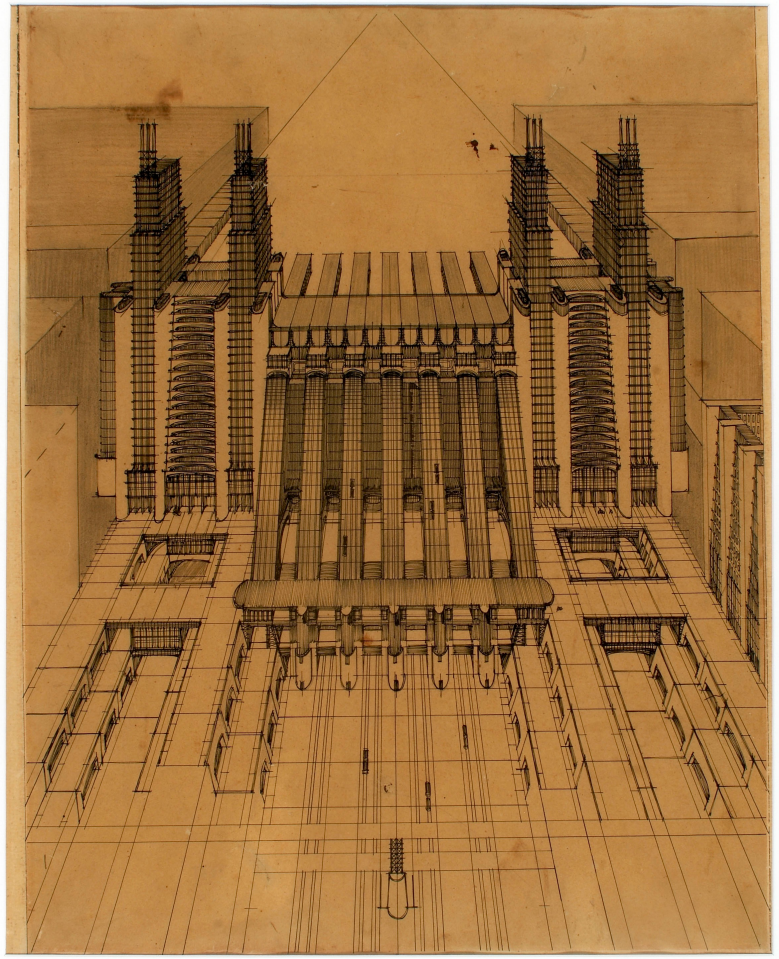


Robert Delaunay, *Ταυτόχρονα παράθυρα στην πόλη*, 1912, ελαιογραφία σε καμβά, 40 x 46 εκ. Kunsthalle Hamburg, Αμβούργο



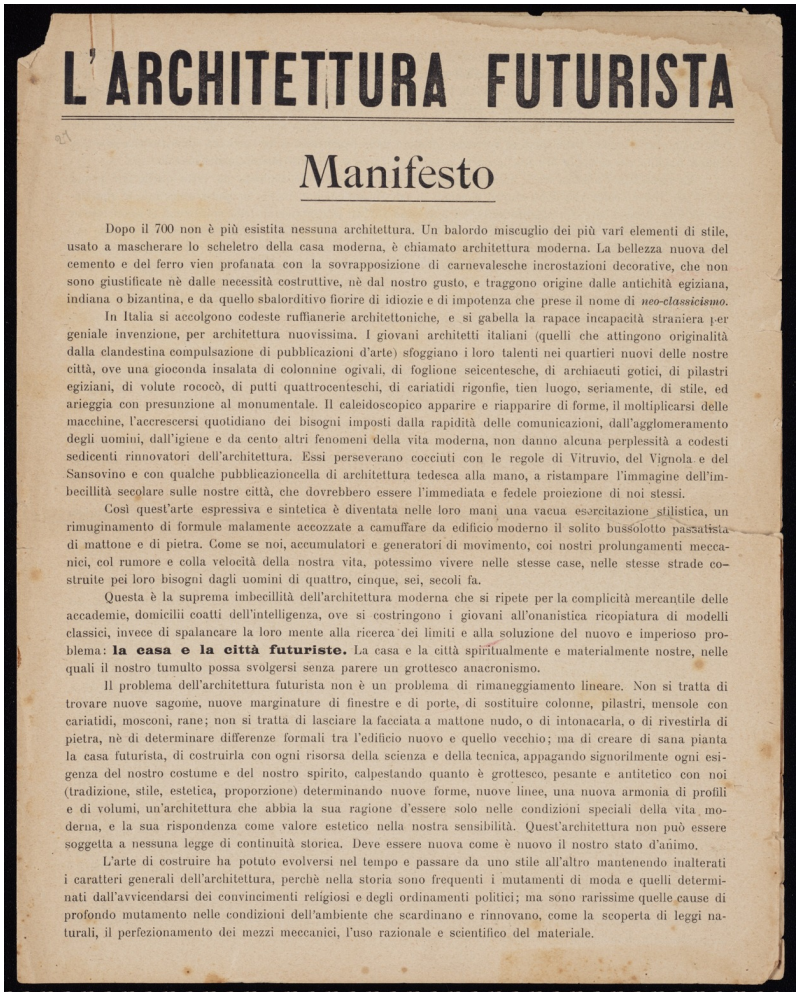
Città Nuova

Antonio Sant'Elia, προοπτικό αρχιτεκτονικό σχέδιο για τη «Νέα Πόλη»



Antonio Sant'Elia, *Città Nuova - Σταθμός για αεροπλάνα και τρένα*

Έκτοτε ο Σαντ' Ελία προχώρησε στον φουτουρισμό και το 1915 υπέγραψε το *Manifesto dell' architettura futurista* μαζί με τους Boccioni, Marinetti, Piatti και Russolo



L'ARCHITETTURA FUTURISTA

Manifesto

Dopo il 700 non è più esistita nessuna architettura. Un balordo miscuglio dei più vari elementi di stile, usato a mascherare lo scheletro della casa moderna, è chiamato architettura moderna. La bellezza nuova del cemento e del ferro vien profanata con la sovrapposizione di carnevalesche incrostazioni decorative, che non sono giustificate nè dalle necessità costruttive, nè dal nostro gusto, e traggono origine dalle antichità egiziana, indiana o bizantina, e da quello sbalorditivo fiorire di idiozie e di impotenza che prese il nome di *neo-classicismo*.

In Italia si accolgono codeste ruffianerie architettoniche, e si gabella la rapace incapacità straniera per geniale invenzione, per architettura nuovissima. I giovani architetti italiani (quelli che attingono originalità dalla clandestina compulsazione di pubblicazioni d'arte) sfoggiano i loro talenti nei quartieri nuovi delle nostre città, ove una gioconda insalata di colonnine ogivali, di foglione seicentesche, di archiacuti gotici, di pilastri egiziani, di volute rococò, di putti quattrocenteschi, di cariatidi rigonfie, tien luogo, seriamente, di stile, ed arieggia con presunzione al monumentale. Il caleidoscopico apparire e riapparire di forme, il moltiplicarsi delle macchine, l'accrescersi quotidiano dei bisogni imposti dalla rapidità delle comunicazioni, dall'agglomeramento degli uomini, dall'igiene e da cento altri fenomeni della vita moderna, non danno alcuna perplessità a codesti sedicenti rinnovatori dell'architettura. Essi perseverano cocciuti con le regole di Vitruvio, del Vignola e del Sansovino e con qualche pubblicazioncella di architettura tedesca alla mano, a ristampare l'immagine dell'imbecillità secolare sulle nostre città, che dovrebbero essere l'immediata e fedele proiezione di noi stessi.

Così quest'arte espressiva e sintetica è diventata nelle loro mani una vacua esercitazione stilistica, un rimuginamento di formule malamente accozzate a camuffare da edificio moderno il solito bussolotto passatista di mattone e di pietra. Come se noi, accumulatori e generatori di movimento, coi nostri prolungamenti meccanici, col rumore e colla velocità della nostra vita, potessimo vivere nelle stesse case, nelle stesse strade costruite pei loro bisogni dagli uomini di quattro, cinque, sei, secoli fa.

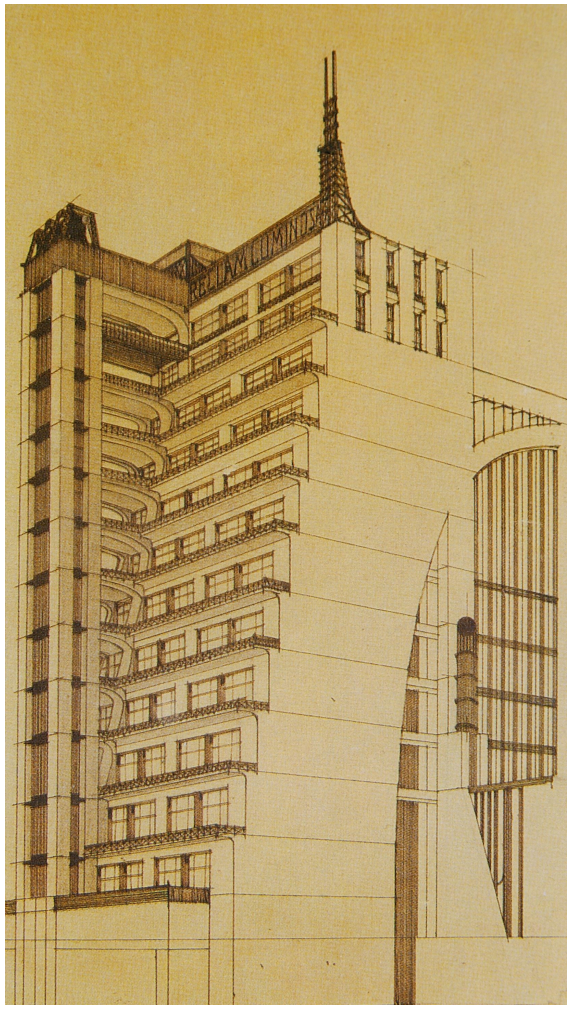
Questa è la suprema imbecillità dell'architettura moderna che si ripete per la complicità mercantile delle accademie, domicilii coatti dell'intelligenza, ove si costringono i giovani all'onanistica ricopiatura di modelli classici, invece di spalancare la loro mente alla ricerca dei limiti e alla soluzione del nuovo e imperioso problema: **la casa e la città futuriste.** La casa e la città spiritualmente e materialmente nostre, nelle quali il nostro tumulto possa svolgersi senza parere un grottesco anacronismo.

Il problema dell'architettura futurista non è un problema di rimaneggiamento lineare. Non si tratta di trovare nuove sagome, nuove marginature di finestre e di porte, di sostituire colonne, pilastri, mensole con cariatidi, mosconi, rane; non si tratta di lasciare la facciata a mattone nudo, o di intonacarla, o di rivestirla di pietra, nè di determinare differenze formali tra l'edificio nuovo e quello vecchio; ma di creare di sana pianta la casa futurista, di costruirla con ogni risorsa della scienza e della tecnica, appagando signorilmente ogni esigenza del nostro costume e del nostro spirito, calpestando quanto è grottesco, pesante e antitetico con noi (tradizione, stile, estetica, proporzione) determinando nuove forme, nuove linee, una nuova armonia di profili e di volumi, un'architettura che abbia la sua ragione d'essere solo nelle condizioni speciali della vita moderna, e la sua rispondenza come valore estetico nella nostra sensibilità. Quest'architettura non può essere soggetta a nessuna legge di continuità storica. Deve essere nuova come è nuovo il nostro stato d'animo.

L'arte di costruire ha potuto evolversi nel tempo e passare da uno stile all'altro mantenendo inalterati i caratteri generali dell'architettura, perchè nella storia sono frequenti i mutamenti di moda e quelli determinati dall'avvicendarsi dei convincimenti religiosi e degli ordinamenti politici; ma sono rarissime quelle cause di profondo mutamento nelle condizioni dell'ambiente che scardinano e rinnovano, come la scoperta di leggi naturali, il perfezionamento dei mezzi meccanici, l'uso razionale e scientifico del materiale.

Πρέπει να επινοήσουμε και να ξαναχτίσουμε από την αρχή τη σύγχρονη πόλη μας, σαν ένα απέραντο και πολύβουο ναυπηγείο, ζωντανό, κινητικό και πάντοτε δυναμικό και το σύγχρονο κτίριο σαν μια γιγάντια μηχανή,

Antonio Sant'Elia, 1914



Antonio Sant'Elia, *La Città Nuova - Ρετιρέ σε ψηλά κτίρια, περ. 1914*

Antonio Sant'Elia,
Εργοστάσιο
παραγωγής
ενέργειας, 1914







Αφίσα της ταινίας του Fritz Lang, *Metropolis*, 1927