

Utopie del dinamismo urbano: da ‘La città che sale’ al ‘Monumento continuo’. Iconografie, modalità e limiti progettuali a confronto

Fabiana Susini

DIDA, Università degli Studi di Firenze, Italy

ABSTRACT

Since the mid-nineteenth century, the metropolis appeared as one of the most dramatic and contradictory manifestations of the modern age, characterized by cultural and functional problems which required radical reforms in the issues of traffic and transport, in the housing and the organization of domestic life. The futurist Umberto Boccioni interpreted the explosive growth of the city in paintings like “La città che sale” and Mario Sironi in new urban landscapes of the industrial suburbs. In 1926, the German director Fritz Lang filmed “Metropolis” with the expressionist scenography of Erich Kettelhut. The dynamism and the problem of the future of the city became protagonists of discussions of the European, American and Japanese neo avant-garde, until the early seventies. During 1968, Italian radical groups, such as Archizoom or Superstudio, articulated a critique of capitalist cities, putting into question the structure and meaning in the urban utopia of a constant dynamism.

This paper, through the analysis of paintings and urban visions of the twentieth century, proposes to examine numerous design mode that investigated the theme of urban dynamism, looking for solutions or highlighting the limits of these futuristic utopias.

Keywords: metropolis, future progress, constant dynamism

1

La città che sale...

Nel 1910 Umberto Boccioni (1882-1916) dipinse *La città che sale*, opera che può essere considerata come il primo lavoro pienamente futurista dell'artista. Il dipinto mostra in primo piano uomini e cavalli che si fondono in un esasperato sforzo dinamico indirizzato verso il progresso, mentre sullo sfondo è possibile cogliere uno scorcio di una periferia urbana con palazzi in costruzione, impalcature e ciminiere, simbolo della nuova identità della città in trasformazione. Questo celebre dipinto, emblematico del Novecento, rappresenta in un vortice di movimento e di colori il sorgere di nuove costruzioni: la volontà è quella della resa di un'emozione, di uno stato d'animo provocato dalla realtà frenetica della nascita di una città moderna (Fig. 1).

Fin dagli inizi del Novecento, la dinamica dello spazio urbano è stata il campo di sperimentazione tipico di una nuova sensibilità artistica e culturale: il tema della città moderna fu ricorrente nella pittura di Balla (attratto dai nuovi quartieri romani sorti al limite delle mura aureliane in seguito alla distruzione di Villa Ludovisi), di Russolo, di Carrà, di Severini e dello stesso Boccioni con la serie delle periferie milanesi (Crispoldi, 1971).

Nel ‘Messaggio’ e nel successivo ‘Manifesto dell'architettura futurista’ scritti da Antonio Sant'Elia (1888-1916) nel 1914, la città nuova sognata dagli esponenti del gruppo doveva presentarsi “simile a un immenso cantiere tumultuante, agile, mobile dinamico in ogni sua parte” (Cresti, 2009). L'architetto comasco ebbe il

merito di proporre nel 1914 un modello di architettura e urbanistica legato più strettamente alla funzione degli edifici, lasciando nuda la struttura, senza alcuna sovrapposizione ornamentale. Alcuni anni prima del Manifesto scritto da Sant'Elia, anche Boccioni aveva redatto un suo documento sull'architettura, rimasto inedito per anni e successivamente oggetto di numerosi studi comparativi. Il tema dei materiali è uno dei concetti che risulta simile in entrambi i testi: gli autori danno eguale importanza all'esaltazione della "casa di cemento, di vetro, di ferro, senza pittura e senza scultura, ricco soltanto della bellezza congenita alle sue linee e ai suoi rilievi" (Cresti, 2009). La facciata, in tale nuova concezione architettonica, non aveva più un'importanza preponderante, ma l'esterno era da sacrificare all'interno e a ciò si ricollegava bene la concezione che i nuovi prodotti dell'architettura dovessero per forza opporsi al passato. Secondo Boccioni, "nella creazione architettonica il passato opprime la mente del committente e dell'architetto" (Camporesi, 1982); secondo Sant'Elia "l'architettura si stacca dalle tradizioni. Si ricomincia da capo per forza" (Cresti, 2009). Di conseguenza, ciò implicava un'opposizione al legame agli ordini e agli stili antichi e a quelli stranieri: l'architettura doveva essere concepita come qualcosa di vitale e completamente slegata dal passato. Iniziava così il ragionamento sulla città del futuro, che portò all'elaborazione di progetti espansi, dinamici e sempre più o meno utopistici, che mostrano le criticità di una società in veloce e continua trasformazione.

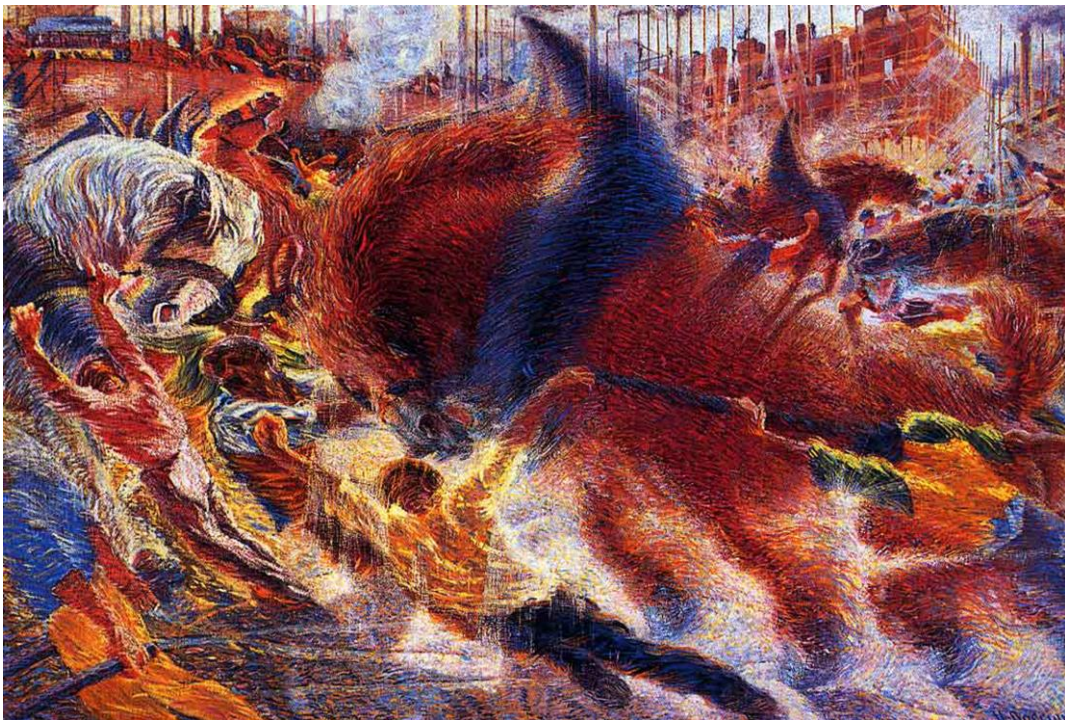


Fig. 1. Umberto Boccioni, *La città che sale*, 1910-1911.

Con tali premesse teoriche, Sant'Elia realizzò il prodotto del proprio ingegno creativo, inizialmente non del tutto utopico, nelle tavole della "Città Nuova": i suoi scorci urbani si popolarono allora, così come preannunciato nel suo Manifesto, non più di cattedrali e di arengari, ma di "grandi alberghi, stazioni ferroviarie, strade immense, porti colossali, mercati coperti, gallerie luminose, rettifili, sventramenti salutari" (Fig. 2). La città nuova immaginata dai Futuristi era quindi, e soprattutto, *dinamica*.

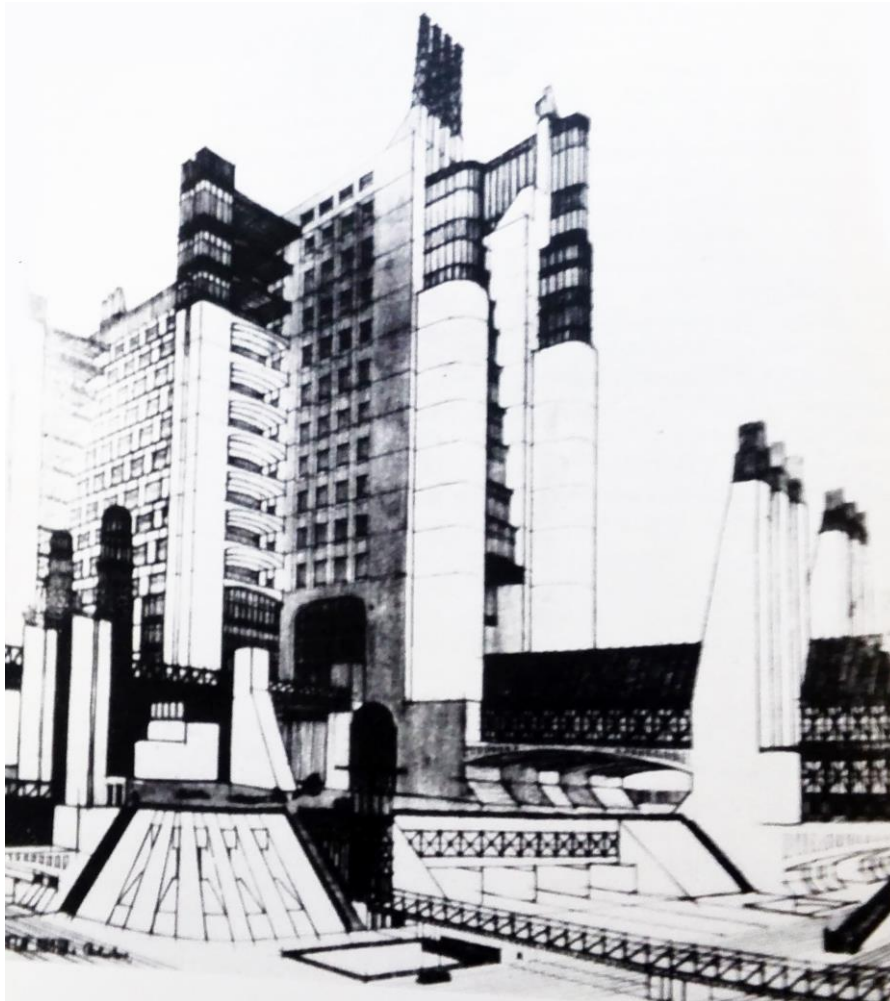


Fig. 2 Antonio Sant'Elia, La città nuova (particolare), 1914.

Nel suo documento, Boccioni proponeva che il dinamismo plastico si fondesse con una coscienza architettonica dinamica; egli era conscio del fatto che:

“Oggi cominciamo ad avere intorno a noi un ambiente architettonico che si sviluppa in tutti i sensi: dai luminosi sotterranei dei grandi magazzini dai diversi piani di tunnel delle ferrovie metropolitane alla salita gigantesca dei grattanuvole americani. L'avvenire farà sempre più progredire le possibilità architettoniche in altezza e in profondità. La vita taglierà così la secolare linea orizzontale della superficie terrestre la perpendicolare infinita in altezza e profondità dell'ascensore e le spirali dell'aeroplano e del dirigibile. Il futuro ci prepara un cielo sconfinato d'armature architettoniche” (Camporesi, 1982).

Contestualmente, Sant'Elia proponeva edifici sviluppati su più livelli in un perpetuo dinamismo sia in senso orizzontale che –soprattutto- verticale collegati tra loro da strade in perenne movimento come *tapis roulant*:

“Gli ascensori non debbono rincantucciarsi come vermi solitari nei vani delle scale; ma le scale - divenute inutili - debbono essere abolite, e gli ascensori debbono inerpicarsi come serpenti di

ferro e di vetro lungo le facciate. La casa [...] deve sorgere sull'orlo di un abisso tumultuante: la strada, la quale non si stenderà più come un soppedaneo al livello delle portinerie, ma si sprofonderà nella terra per più piani che accoglieranno il traffico metropolitano e saranno congiunti per i transiti necessari, da passerelle metalliche e da *tapis roulants*" (Cresti, 2009).

Boccioni e Sant'Elia realizzarono le loro opere tra il 1910 e il 1914 quando in Italia era da poco iniziata la rivoluzione industriale; esse sorsero in un clima particolare, ispirandosi a due modelli diversi di metropoli: da una parte Milano, con un ritmo di vita ancora ottocentesco, ma in rapida evoluzione e dall'altra New York, città dinamica di nuova generazione completamente rivolta verso il futuro; innegabile è infatti l'influenza sull'immagine di città di Sant'Elia di alcune prefigurazioni di una nuova realtà metropolitana divulgate da periodici statunitensi (Godoli, 1986). Nell'utopia progettuale dei Futuristi, ad ogni civiltà, ad ogni generazione, doveva corrispondere una propria architettura e quindi una propria città: secondo Sant'Elia, "Le case dureranno meno di noi. Ogni generazione dovrà fabbricarsi la sua città" (Cresti, 2009). Il costruito perdeva in questo senso la sua eternità e si sviluppava in funzione della generazione a venire, divenendo così un'architettura in continua evoluzione: con queste premesse, la cultura architettonica europea iniziava a occuparsi, concettualmente e progettuamente, della città del futuro.

La città tra immobilismo, dinamismo e verticalità

Simili a quelli di Sant'Elia si presentano alcuni disegni di Mario Chiattone (1891-1957): identiche sono infatti le componenti figurative attinte ai medesimi modelli formali -scuola viennese-, sebbene quella di Chiattone si presentasse ancora come un'edilizia normalizzata, proto-razionalista (Godoli, 1986), contraddistinta da una ben distinguibile autonomia progettuale e linee di ricerca innovative. Ciò che rendeva simili i progetti di Chiattone alle tavole della Città Nuova di Sant'Elia era un'idea di città pensata tutta in verticale, composta da colossali grattacieli, uniti tra loro da una diffusa rete di collegamenti sotterranei stradali e ferroviari. La sua era tuttavia una città statica, pacatamente monumentale, avvolta in una immobilità metafisica; egli si concentrò soprattutto sul problema della condensazione urbana, immaginando la metropoli moderna come la città dei grandi numeri, senza tuttavia soffermarsi sulla frenesia e sulla mobilità degli stessi come aveva fatto Sant'Elia (Lamberti, 2003). Chiattone diede avvio a visioni urbanistiche libere e nuove, ma possibiliste e realizzabili: nei suoi progetti era evidente uno stretto riferimento alla funzionalità della città e una maggiore compiutezza del disegno, tuttavia caratterizzato da una lieve componente fantastica. Nei disegni del 1914 di una *Metropoli moderna* Chiattone mostrava di prediligere lo studio della morfologia del grattacielo alla prefigurazione di un nuovo organismo urbano colto nella complessità e nel dinamismo delle sue funzioni: i suoi disegni sembrano rimandare a reminiscenze di un'iconografia urbana legata a stilemi di fine Ottocento come quelli di Boccioni e non ancora pronti ad accogliere a pieno le innovazioni dinamiche della città del futuro (Fig. 3). Tra i problemi affrontati dall'architetto non è dunque presente il concetto del dinamismo, ma le ricerche condotte da Chiattone a partire dal 1915 su case ed appartamenti lo portarono a considerare la città come un'entità diversa da quella immaginata dall'iperbole futurista di un immenso cantiere tumultuante, riuscendo a risolvere positivamente anche alcune problematiche urbanistiche, tra cui quella dell'abitare che investiva una precisa realtà sociale (Godoli, 1986).

Anche le città di Mario Sironi (1885-1961) sono immobili, quasi metafisiche, sospese a metà tra un languido passato ed un oscuro futuro, rappresentato da ciminiere ed edifici in costruzione: esse si presentano disabitate e attraversate solo da oggetti meccanici (tram, automobili, camion) in un'atmosfera di raggelata solitudine. Nella serie di *'Paesaggi urbani'* dipinta a partire dagli inizi degli anni Venti, Sironi fissava immagini di città lontane dal velleitarismo dei futuristi: gli edifici, rappresentati come compatti solidi geometrici, proiettavano ombre cupe sull'asfalto, ostentando solo la loro implacabile volumetria.

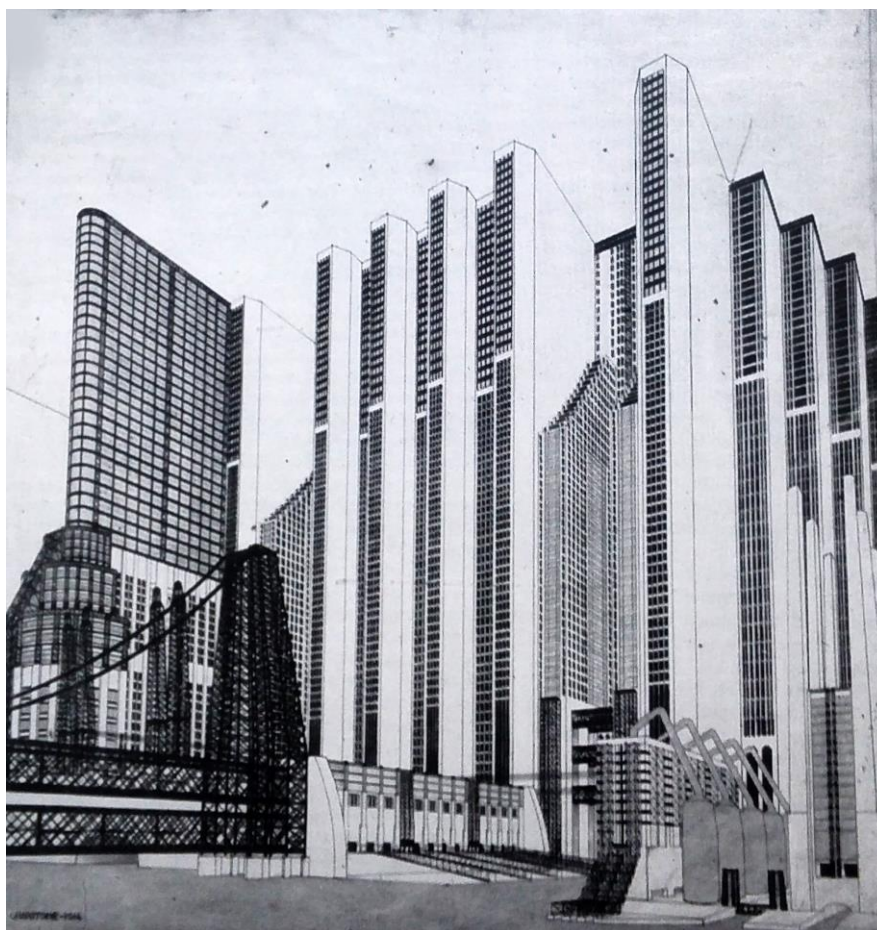


Fig. 3 Mario Chiattone, *Costruzioni per una metropoli moderna*, 1914.

I *Paesaggi urbani* di Sironi erano quindi luoghi densi di una tragicità fatta di assenze e silenzi: non si vede l'uomo, ma tutto è impregnato della sua essenza. Si trattava di immagini 'monumentali' di città che mostrano solo grandi manifatture e infrastrutture umane: muraglioni, strade, capannoni o gasometri; di conseguenza esse sono l'emblema stesso del costruire e rappresentano, nella loro immobilità, il dinamismo del loro divenire (Fig. 4). Secondo la critica a lui contemporanea, tali paesaggi si proponevano come una sorta di glorificazione delle città che non consisterebbe nelle "magnifiche sorti e progressive" che avrebbero dovuto rappresentare, ma nella densità di esperienze umane di cui erano costituite e che ne sono quasi il "cemento" (Sarfatti, 1920). Gli scorci di Sironi si ponevano come visioni sintetiche che ben esprimevano la doppia tensione che caratterizzava un contesto urbano in grande espansione: da una parte una dimensione di potenza generatrice di una travolgente energia costruttiva; dall'altra una dimensione di oscurità, per esprimere quel senso di spaesamento e solitudine che questo sviluppo impetuoso generava (Pontiggia, 2015).



Fig. 4 Mario Sironi, *Paesaggio urbano*, 1927.

Similmente, Giorgio De Chirico (1888-1978) permea le proprie opere di un languido pessimismo e nostalgia per il passato. Le città Dechirichiane hanno poco di reale, sono monumentali e immobili, sottratte al tempo e sembrano alludere ad una statica permanenza; all'apparenza, sono prive di turbolenze e di inquietudini. In esse, le architetture hanno una notevole consistenza e l'uomo non esiste in sé, ma è posto in relazione con l'universo costruito (Baldacci, 1977). Talvolta nei suoi dipinti appaiono torri solitarie -ciminiere-, che accentuano l'andamento verticale delle scene, rafforzando la sensazione di rapide prospettive. "Non siamo in un vortice impazzito, in cui uomini e cose si compenetrano. Non vi sono folle agitate dal lavoro, dal piacere e dalla sommossa. Nella città di De Chirico si respira una atmosfera interiore, distante dal fragore delle officine e delle guerre. Gli edifici sono sistemati in uno spazio inospitale. La massa - che era stata la protagonista di ogni azione futurista - è assente" (Tritone, 2006).

Completamente diverso il discorso sulla città del futuro proposto da Virgilio Marchi (1895-1960) che si esaurisce, a detta dello stesso, nella sua possibilità di realizzazione nell'ambito della scenografia teatrale e cinematografica (Godoli, 1986). I disegni urbanistici di Marchi, riferibili al biennio 1919-1920, si caratterizzano per "il forte accento fantastico nella parossistica strutturazione curvilinea e spiraliforme" (Crispoliti, 1977): essi esprimono le tematiche del caos, del dinamismo, della velocità, della stimolazione sensoriale caratterizzanti la metropoli moderna, che vengono esasperate da linee continue, vertiginose e tumultuanti. Secondo Marchi "bisogna uscire dalla statica verticale e orizzontale della vecchia costruzione, cercando il movimento plastico attraverso l'impulso dinamico delle curve dei piani di rivoluzione delle linee forze, degli assiemi composti come sintesi di movimenti astratti semplici e complessi" (Manifesto dell'architettura futurista dinamica, stato d'animo, drammatica- in Roma Futurista, III, n. 72 29 febbraio 1920). Partendo da queste basi, il concetto di città che i disegni di Marchi esprimono stimola ogni forma di sensorialità: la sua è una "architettura che dia la vertigine delle altitudini, la bizzarria del meandro, la voluttà scherzosa del pericolo" (Marchi, 1931). Le visioni della città di Marchi sfidano ogni senso di logica e ogni legge di gravità: alcuni archetipi del luna park diventano elementi strutturanti dell'immagine (montagne

russe, labirinti, castelli incantavi), uniti ad un certo gusto per l'orrido e il grottesco (Fig. 5). Le matrici del suo linguaggio sono quindi riferibili al mondo artificiale del parco dei divertimenti e del circo equestre (Godoli, 1986) - "qui è il regno del moto lineare, della trasparenza, del giuoco scenico più assurdo" (Marchi 1931) - e sono applicabili soltanto ad artifici grafici e scenografici.



Fig. 5 Virgilio Marchi, *Città Futurista*, 1919.

Proseguendo su questo filone di evasione fantastica, risale al 1926 il film *Metropolis* che il regista tedesco Fritz Lang aveva girato sullo sfondo delle scenografie espressioniste di Erich Kettelhut: nella sua visione distopica, la città del futuro 2026 è governata da un gruppo di ricchi industriali che vivono nei loro grattacieli e costringe al continuo lavoro la classe proletaria relegata nel sottosuolo cittadino. *Metropolis* rappresenta quindi l'immagine futuristica della metropoli urbana che si è ampliata nel suo continuo sviluppo verticale e in cui le divisioni classiste si sono notevolmente accentuate. Una visione, quella della *Metropolis* di Lang, non del tutto utopica e legata ad un contesto sociale in pieno dinamismo che vede una sempre maggiore separazione tra i ricchi (posti in alto) e i poveri (relegati nei bassifondi) (Fig. 6).



Fig. 6 *Metropolis*, la nuova torre di Babele, 1927

La città lineare: l'utopia impossibile del dinamismo urbano

Il tema del dinamismo e della possibilità di una città lineare a sviluppo continuo era stato affrontato a partire dalla fine del XIX secolo dall'ingegnere spagnolo Soria y Mata: fortemente critico verso la congestionata città tradizionale, sviluppata concentricamente intorno ad un centro, egli aveva proposto in alternativa un nastro di limitata larghezza ma di lunghezza indefinita, percorso da una o più ferrovie lungo il quale si distribuivano le abitazioni.

A partire dagli anni Trenta del secolo scorso l'idea dello sviluppo di una città a linee continue si fece più realistica e fu accolta da un numero sempre maggiore di urbanisti/architetti: un progetto di tal genere venne idealizzato -ma mai realizzato- anche da Le Corbusier per il nuovo piano regolatore della città di Algeri. Nel 1932 l'architetto propose il primo e più radicale dei progetti presentati, il *plan Obus*, rivoluzionario per la relazione che proponeva tra costruito, infrastrutture, grande scala e insediamenti esistenti. In esso, l'architetto dimostrava l'idea della relazione tra «abitare» e «circolare» come fondamento di ogni insediamento (Tafuri, 1979): egli immaginava la nuova città degli affari di Algeri in località Marina, contenuta interamente in due enormi edifici, paralleli alla costa. Dalla loro sommità, una passerella aerea per le automobili univa il centro direzionale con la nuova città residenziale. Una grande autostrada sospesa aveva infine il compito di allacciare Algeri con gli altri centri della costa, in una *continuum* dinamico che si estendeva per chilometri (Fig. 7).



Fig. 7 Le Corbusier, *Plan Obus* per Algeri 1933

La città a linee continue da ammirare in volo era stata prefigurata anche nel Manifesto futurista dell'architettura aerea di Marinetti Somenzi e Mazzoni del 1934: esso proponeva una rivisitazione in chiave aviatoria del modello della città lineare già idealizzata da Le Corbusier per decongestionare le città esistenti e realizzare un ambiente urbano più salubre e sicuro. Gli unici documenti grafici di questa conformazione urbana sono costituiti da due disegni frutto della collaborazione di Mino Somenzi e Fernando Spiridigliozzi pubblicati nel 1934 in cui tre file parallele di edifici ad uso residenziale, commerciale ed industriale sono separate da larghe autostrade (Godoli, 1986). Le coperture piane degli edifici costituiscono ponti e giardini pensili e nel sottosuolo vi sono ferrovie pneumatiche per permettere una continua comunicazione tra le diverse parti della città, votata totalmente ad un'utopistica dimensione esclusivamente aerea. In questi piani urbanistici degli anni Trenta si avverte una fiducia esasperata nel progresso e nelle potenzialità dei mezzi di comunicazione, sempre più veloci, che permettono un dinamismo della società attraverso linee continue (ferrovie, autostrade o rotte aeree).

Dopo la forzata pausa progettuale causata dall'avvento della seconda guerra mondiale, il concetto di dinamismo urbano e i problemi funzionali relativi alle città divennero nuovamente protagonisti delle discussioni che animarono le neoavanguardie europee, americane e giapponesi fin dalla fine degli anni Sessanta. Nel 1956, l'architetto franco-ungherese Yona Friedman presentava al X Congresso Internazionale di Architettura Moderna di Dubrovnick il suo '*Manifeste de l'architecture mobile*'. Con l'esempio della *Ville spatiale*, Friedman espose per la prima volta i principi di un'architettura capace di comprendere le continue trasformazioni che caratterizzano la mobilità sociale basata su infrastrutture che prevedono abitazioni e norme urbanistiche passibili di essere create e ricreate, a seconda dell'esigenza degli abitanti e dei residenti (Friedman, 2016) (Fig. 8).

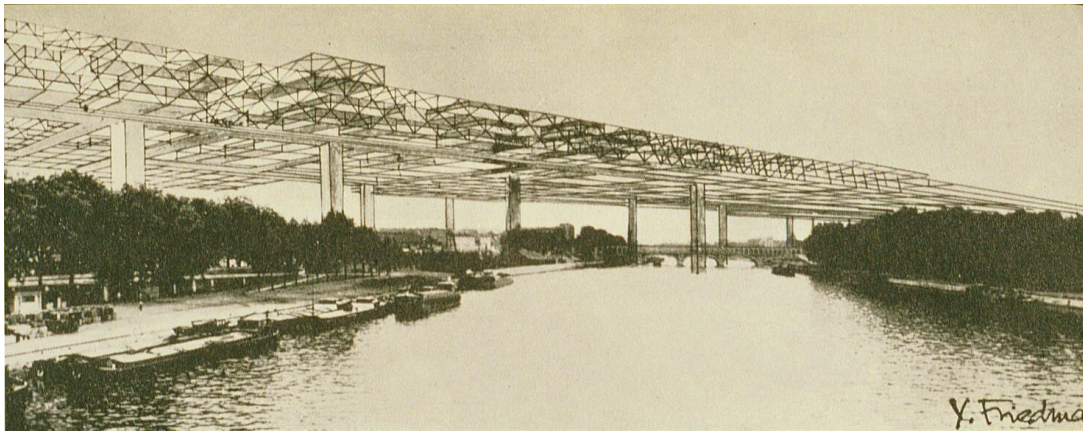


Fig 8 Yona Friedman, *Ville Spatiale*, 1956

Tra il 1959 e il 1974 l'artista e architetto olandese Constant Nieuwenhuys dedicò la propria attività alla realizzazione di una città dinamica mirata allo sviluppo di una utopica megastruttura architettonica teoricamente universale dedicata a un nuovo tipo di uomo e di società: egli creò un nuovo habitat destinato ad una umanità nomade, libera dalla schiavitù del lavoro e dalla sedentarietà (Careri, 2005).

Gli inglesi di Archigram immaginarono nel 1964 una *Walking City*, costituita da edifici intelligenti in formato gigante, vaganti liberamente nel mondo, nei quali gli abitanti avrebbero dovuto organizzare la loro vita (Wolfler Calvo, 2007) (Fig. 9), non diversamente da quanto proposto dal tedesco Walter Jonas con *Intrapolis* (1958), sorta di gigantesche città costituite da costruzioni a forma di trombe d'aria o dal giapponese Arata Isozaki con la sua *City in the air* (1960). In tutti questi progetti la questione sociale prende il sopravvento sulla questione meramente antropica della città ideale.

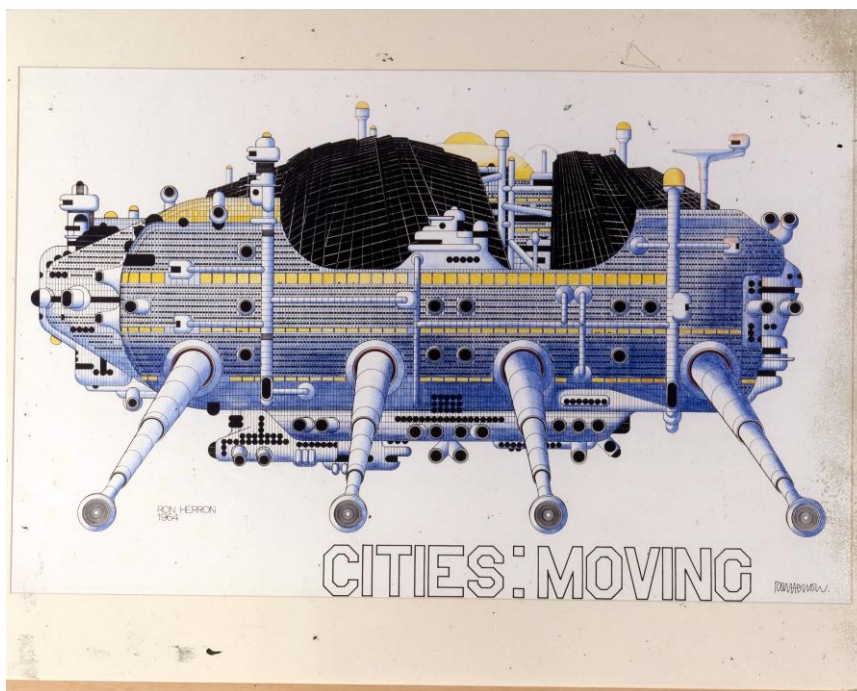


Fig. 9 Archigram, *Walking city*, 1964

Nel contesto tempestoso del Sessantotto due gruppi radicali italiani, Archizoom e Superstudio, articolavano una critica senza compromessi della città capitalista, mettendone in discussione struttura e significato, nell'utopia di una forma urbanistica del futuro caratterizzata da un dinamismo continuo. I due gruppi con i rispettivi progetti, *No stop city* e *Monumento continuo*, raffigurarono vedute urbane costruite da volumi unici e sterminati piani continui, che uniscono città e paesaggi, o colossali monoliti che travalicano i continenti. Essi sperimentarono un'utopia critica, usata come strumento di interpretazione e descrizione della realtà: una utopia strumentale e scientifica, che non si proponeva un modello differente da quello presente, ma semplicemente lo rappresentava ad un livello conoscitivo più avanzato (Natalini, 2015).

“La *No Stop City*, introducendo su scala urbana il principio della luce e dell'areazione artificiale, evitava il continuo spezzettamento immobiliare tipico della morfologia urbana tradizionale: la città diventava una struttura residenziale continua, priva di vuoti e quindi priva di immagini architettoniche. I grandi piani attrezzati, teoricamente infiniti, o dei quali il perimetro non interessava assolutamente, penetrati da una griglia regolare di ascensori, potevano essere liberamente organizzati secondo funzioni diverse o secondo forme di aggregazione sociale nuova. Il traffico, la cui organizzazione territoriale veniva separata dalla forma urbana, poteva ricevere soluzioni ottimali: la *No Stop City* garantiva la macchina sotto casa e il massimo possibile di concentrazione demografica” (Branzi, 1984).

Tra il 1968 e il 1970 Superstudio realizzò il modello architettonico di urbanizzazione totale del *Monumento Continuo*, come termine ultimo di una serie di progettazioni che hanno segnato il mondo a partire dalle città lineari degli utopisti di inizio Novecento. Il *Monumento Continuo* si colloca quindi al termine di una storia di opposizione tra l'immobile città del passato e le utopiche forme dinamiche di città futuristiche, per giungere ad una architettura finale percepita come luogo totalmente artificiale che attraversa il mondo globalizzato e unificato da processi funzionali, politici e culturali inaugurati dal secondo capitalismo (Fig. 10).

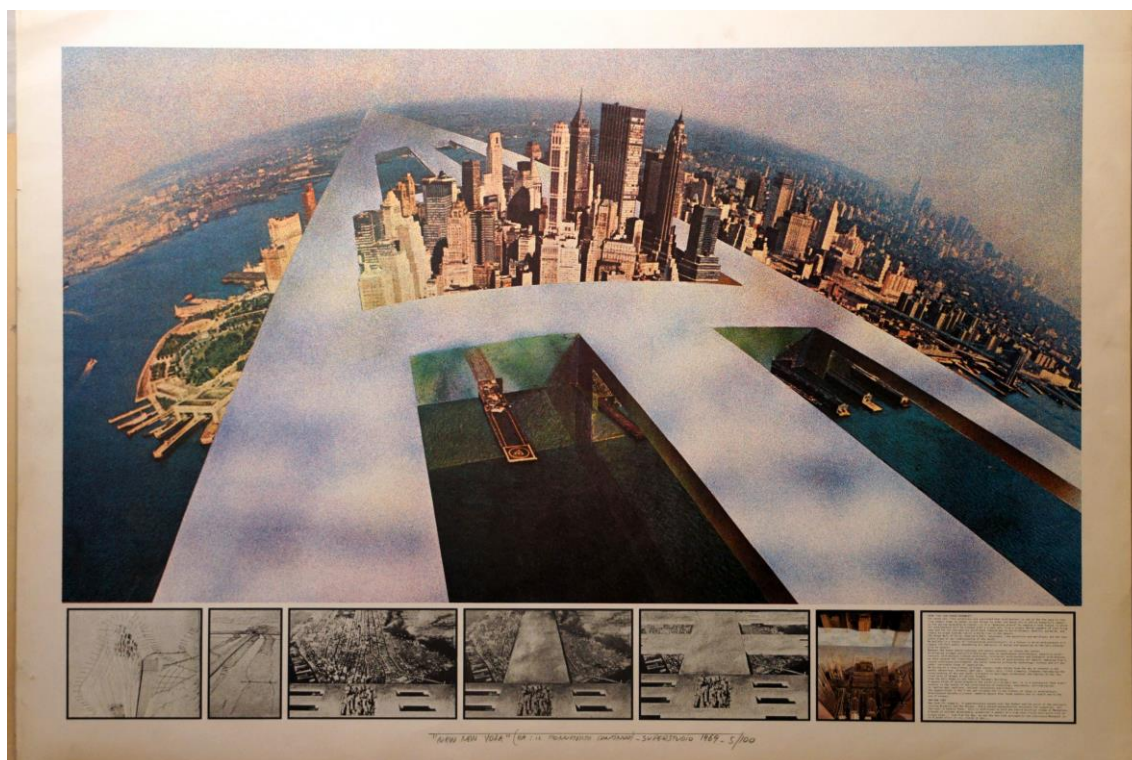


Fig. 10 Superstudio, *Monumento continuo*, 1970.

Con questo paradosso progettuale Superstudio utilizza l'architettura come mezzo critico che la porta a fondersi insieme alla natura in un unico progetto, attuando un percorso di ibridazione che ricongiunge l'uomo in uno stato di armonia e di equilibrio con l'ambiente circostante (Mastrigli, 2013). L'architettura si trasforma quindi in un'opera contraddistinta dalle continue trasformazioni e da una molteplicità di approcci senza soluzione di continuità, in un *work in progress* in costante movimento per la molteplicità delle sue possibili letture. L'utopia progettuale del dinamismo urbano non è stata dunque risolta, ma si propone come forma di lettura, nelle sue varie possibilità, di un futuro in costante mutamento.

Bibliografia

- Agnese, G. 2016, *Umberto Boccioni: l'artista che sfidò il futuro*. Johan & Levi
- Angelidakis, A., Pizzigoni, V., Scelsi, V., 2015. *Super Superstudio*. Cinisello Balsamo, Milano: Silvana Editoriale.
- Baldacci P., 1997. *De Chirico. 1888-1919. La Metafisica*. Milano
- Boccioni, U. 2011. *Scritti sull'arte*. parte I. Milano: Mimesis.
- Branzi, A. 1984. *La casa calda*. Milano: Idea Books.
- Campresi F. 1982. *L'architettura e il dinamismo: studio sulla poetica di Umberto Boccioni*, Bologna, Accademia Clementina.
- Careri F., 2005 *Constant e le radici di New Babylon*, In: "Domus" n° 885 pp. 100-113.
- Cresti, C. 2009. *Futurismo e architettura*. Firenze, Pontecorboli.
- Crispoldi, E. 1971. *L'idea dell'architettura e dello spazio urbano nel futurismo*, in *Controspazio III*, n. 4-5, pp. 5-6.
- De Seta, C. 1978. *La cultura architettonica in Italia tra le due guerre*, Roma, Laterza.
- Friedman, Y. 2016. *Villes imaginaires / Citta immaginarie / Imaginary cities / Imaginären Städte* Macerata: Quodlibet.
- Gargiani, R. 2010. *Superstudio*. Roma: Laterza.
- Godoli, E. 1986. *Il futurismo*, Roma-Bari : Laterza.
- Godoli, E. 2001. *Dizionario del futurismo*, Firenze: Vallecchi.
- Harbou, H. Von 1985. *Metropolis: un film de Fritz Lang: images d'un tournage* Paris: Centre national de la photographie.
- Mastrigli, G. 2016, *Superstudio: opere: 1966-1978*. Macerata, Quodlibet.
- Mastrigli, G. 2013. *Meditazioni sul deserto: Superstudio e il monumento continuo*. In: *La città nuova oltre Sant'Elia*, Cinisello Balsamo, pp.145-159.
- Meyer, E. da Costa 2014. *Drawn into the future: urban isions by Mario Chiattonne and Antonio Sant'Elia*. In: *Italian futurism 1909 - 1944*, New York, pp. 141-155.
- Lamberti, C. 2003. *Metafisica della ragione: la città futurista nei disegni di Mario Chiattonne*. In: *Art e dossier*. Firenze 18, 195, pp. 34-39.
- Lampariello, B. 2016. *Il "discorso per immagini" di Superstudio: dal Monumento Continuo alla Supersuperficie, 1968-1971*. In: *ArchHistoR*. Reggio Calabria, 3 (2016), n. 5, pp. 106-137.
- Marchi, V. 1931. *Italia nuova architettura nuova*. Foligno: Campitelli.
- Natalini, A. 2015. *Superstudio: la vita segreta del monumento continuo: conversazioni con Gabriele Mastrigli*. Macerata: Quodlibet.
- Neumann, D. 1999. *Film architecture: set designs from Metropolis to Blade runner*. Munich; London ; New York : Prestel.
- Pontiggia, E. 2015. *Mario Sironi: la grandezza dell'arte, le tragedie delle storia*. Monza: Johan & Levi.

- Prandi E., 2016. *L'architettura della città lineare*, Torino: Franco Angeli .
- Purini F., Sacchi L., 2002. *Dal futurismo al futuro possibile nell'architettura italiana contemporanea*, Milano: Skira.
- Sarfatti, M. 1920. *La nuova galleria "Arte"*, "Il Popolo d'Italia", Milano, 3 aprile 1920.
- Superstudio, 1970. *The Continuous Monument series. An architectural image for total urbanization*. In: «Japan Interior Design», 140, pp. 21-34.
- Superstudio, 1972. *Superstudio, Premonizioni della parusia urbanistica*. In: «Casabella», XXXVI, 361, pp. 45-55.
- Van Schaik, M. 2005. *Exit Utopia. Architectural Provocations 1956-76*. Prestel, Munich, Berlin, London, New York.
- Tafuri, M. 1979. *Le Corbusier à Alger: la crise de l'Utopie*. In: *Le Corbusier, Réd.: Jacques Lucan, Patrice Noviant* Paris pp. 85-90 *Architecture, mouvement, continuité*; 49.
- Tosi, A. 2004. *Le opere di Mario Chiattone al Gabinetto Disegni e Stampe del Dipartimento di Storia delle Arti dell'Università di Pisa*.
- Toso, G. 2014. *La cultura radicale dell'architettura*. In: *Arte e critica*, Roma n. 21.
- Trione, V. 2005. *Atlanti metafisici*. Milano, Skira.
- Trione V., 2006. *Metapolis. Metafisica e città*, in *Metafisica* 5/6, pp. 305-384.
- Verdone, M. 1999. *La metropoli im-possibile*. In: *Terzoocchio*. Bologna, 25, 93, pp. 18-20.
- Wolfler Calvo, M. 2007, *Archigram - metabolism : utopie negli anni Sessanta*. Napoli, Clean Edizioni.