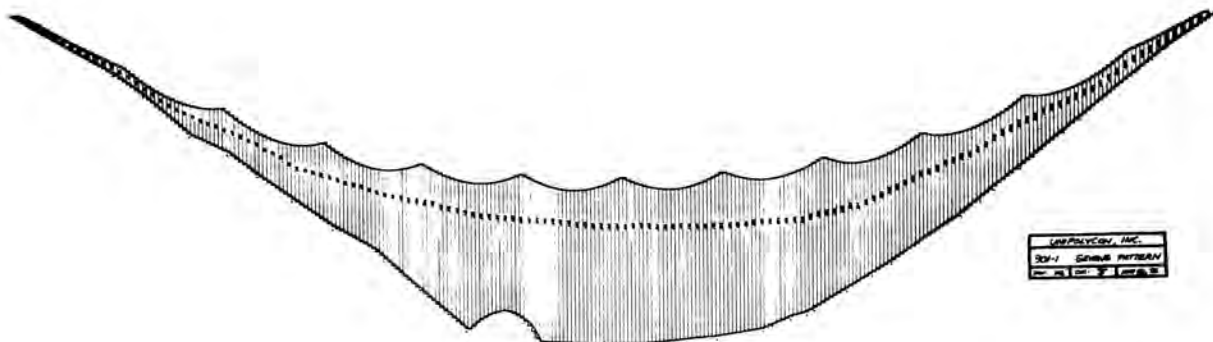


La Valley Curtain di Christo

Convalida mediante promulgazione

Jan van der Marck / foto Shunk-Kender



Schema delle cuciture verticali eseguite per la cortina.

La Valley Curtain è il più importante lavoro di Christo a tutt'oggi. Offre chiavi per ogni aspetto dell'estetica dell'artista e ci permette di definire il suo posto entro l'ampio spettro delle possibilità contemporanee. La mostra (alla Rotonda della Besana, Milano, maggio-giugno 1973) è un aperto documentario che nulla nasconde della corsa ad ostacoli che ha portato dall'inizio del lavoro, nella primavera del 1970, al suo completamento, 28 mesi dopo. Poiché l'artista ha lavorato davanti agli occhi del pubblico, non ha bisogno di curare o alterare l'evidenza. Si hanno pochi precedenti di questa procedura. Nell'arte contemporanea, la mostra di *Guernica* di Picasso accompagnata da tutti gli studi che hanno portato al quadro, è il solo esempio che mi viene in mente. Eppoi, la Valley Curtain stessa non può essere mostrata alla Rotonda della Besana, poiché è già entrata nel limbo fotografico e cinematografico.

La saga della Valley Curtain ha aspetti estetici e para-estetici. Al fine di comprendere questo lavoro-come-arte-come-lavoro è necessario considerare entrambi. E' comunque impossibile separare nettamente i due, chi infatti sa esattamente che cosa conduce a un'opera d'arte? Come osservatori o critici tendiamo a interessarci di più all'estetica: Christo non c'è dubbio, è interessato solo all'opera. Tuttavia io debbo trattare sia aspetti para-estetici — la cui responsabilità ho diviso con Christo — sia gli aspetti estetici. Se non fosse per questi ultimi, l'artista non avrebbe corso tante difficoltà come ha avuto, e non avremmo diritto sull'esistenza di un'opera d'arte. Se, nel trattare i due aspetti al contempo, fossi poco obiettivo, così sia.

Dare conto del processo invece di limitarsi a lodare il prodotto è una delle procedure meno abituali della critica d'arte. Ci fa venire in mente quel vecchio asserto di *Art News*: « Tizio dipinge un quadro ». Tuttavia, nel trattare la Valley Curtain, una procedura è inseparabile dall'altra. In quanto concetto essa è germinata e maturata nella mente dell'artista, è stata innestata su un paesaggio appropriato, regolata sulla scala

del luogo dai geometri, calcolata nei particolari dagli ingegneri, difesa contro gli ecologi, spiegata ai burocrati, sottomessa alle autorità statali e locali, e sostenuta in anticipo dagli investimenti della comunità artistica internazionale. C'è voluto più di un anno prima che l'idea prendesse forma. Con uno sforzo notevole, per raccogliere i primi 250 mila dollari ritenuti necessari per mettere in piedi il progetto, Christo creò la Valley Curtain Corporation e cominciò a cercare musei, collezionisti e mercanti interessati all'acquisto di opere che avevano essenzialmente attinenza con la Valley Curtain — disegni, collages, fotomontaggi, modelli in scala, ecc. — ma che potevano anche essere vecchie opere, in cambio di un impegno in contanti da pagare alla Corporation. Costoro avrebbero ricevuto opere che erano liberi di scegliere tra molte al valore di mercato scontato. Il progetto era abbastanza vantaggioso per attirare 56 sottoscrittori che avrebbero versato 10 mila dollari o un multiplo di tale somma, direttamente nella cassa della Corporation.

Il 3 maggio 1971 fu stipulato il contratto per la costruzione di una Valley Curtain a Rifle, Colorado. La Lev Zetlin Associates, Inc. di New York aveva preparato i progetti e la Morrison-Knudsen Company di Boise nell'Idaho si impegnò a costruirla in 45 giorni. Fu affittato il terreno di due proprietari privati, si ordinarono le parti in ferro alla United States Steel e J. P. Stevens, il maggiore industriale di tessuti sintetici del paese, trovò un'industria specializzata che cucisse la cortina, seguendo il progetto degli ingegneri. A livello locale, non erano stati risolti tutti i problemi con il Colorado State Highway Department che esercita la sua autorità sulla Highway 325, una strada secondaria che passa per quella gola. Si dovevano anche ottenere le autorizzazioni da due compagnie di irrigazione e le linee telefoniche e dell'elettricità dovevano essere messe sotto terra a spese della Corporation. La comunità di Rifle, dapprima insospettita, cominciò a collaborare come se si rendesse conto che quanto riguardava Christo era anche suo interesse.

Se non fosse stato per gli ottimi abitanti di Rifle, il progetto sarebbe naufragato fin dall'inizio. Si unirono per difenderlo quando la Valley Curtain minacciò di diventare una faccenda politica e la decisione se realizzare o meno il progetto dipese dal Governatore.

Gli scavi per le fondamenta degli ancoraggi inferiori iniziarono il 24 maggio mentre non era arrivato ancora il permesso ufficiale. Le condizioni cui la Corporation doveva sottostare erano rigide e comprendevano una cauzione che garantisse lo smontaggio e una forte assicurazione per i danni contro terzi. Ma una condizione, quella di un esame indipendente della costruzione meccanica da parte di una ditta incaricata dallo stato e che doveva essere pagata dalla Valley Curtain Corporation, si trasformò in un beneficio inaspettato. La Ken R. White Company di Denver doveva controllare tutti i nostri progetti ed inviò un geologo che ispezionasse il luogo. Appena quest'ultimo esaminò i pendii, trovò che quella che sembrava dura roccia (e che i nostri ingegneri non avevano mai pensato di sondare) era in realtà pietra arenaria friabile mista a schisto. Le creste della montagna attraverso le quali, una volta, torride correnti avevano scavato la loro strada, in origine erano strati di fango vicini a un mare interno; rigonfiamenti sotterranei l'avevano spinti in una posizione verticale ma le pressioni erano state ineguali ed avevano provocato la friabilità di quella pietra tenera e stratificata. Il geologo insisteva perchè venissero fatti sondaggi per stabilire se i pendii avrebbero sopportato gli ancoraggi che Zetlin aveva progettato per essi. Egli chiedeva candidamente: Perchè Christo non si cerca un'altra valle?

I sondaggi durarono due preziose settimane e confermarono i nostri timori peggiori. I due ancoraggi superiori, che dovevano proseguire diritti all'interno ed essere trattenuti da sette tonnellate di calcestruzzo ognuno, si sarebbero sradicati dai fianchi della montagna al minimo sforzo sulla cortina. Di nuovo al tavolo da disegno, si fece un nuovo progetto per gli ancoraggi che richiedeva solidi scavi, complicate trivellazioni ai vari angoli, il fissaggio di 59 barre d'acciaio in tensione in buche di 13 e 9 cm., da 6 a 12 metri di profondità, e la colata di 200 tonnellate di calcestruzzo per ancoraggio. Speciali piastre d'acciaio di dieci tonnellate, a forma di enormi cialde di ferro, installate trasversalmente come parte integrante dei blocchi massicci di calcestruzzo, avrebbero dovuto fornire i principali collegamenti tramite cavo. Ci rassegnammo al fatto che questi cambiamenti sarebbero costati ancora 62 mila dollari, ma fu quasi meglio, a quel punto, non sapere che la costruzione degli ancoraggi avrebbe preso tre mesi, cioè il doppio del tempo preventivato per la realizzazione dell'intero progetto dall'inizio alla fine.

Il 12 luglio il Colorado State Highway Department accordò la autorizzazione che aspettavamo da tempo ed un periodo di tempo di 45 giorni in cui completare il lavoro. Fino a quel momento erano pronti cinque dei sei ancoraggi inferiori e pure la maggior parte dei 23 ancoraggi dei pendii. Non ci sarebbe stato bisogno di costruire un montacarichi sopra la strada o di fermare il traffico, che erano i due motivi principali per cui aspettavamo l'autorizzazione. Gli ancoraggi dei pendii avevano richiesto molto poco tempo ma non altrettanto la trivellazione delle buche e l'installazione di centine che si usano per le volte delle miniere. Per gli ancoraggi inferiori, tuttavia, doveva essere fatta

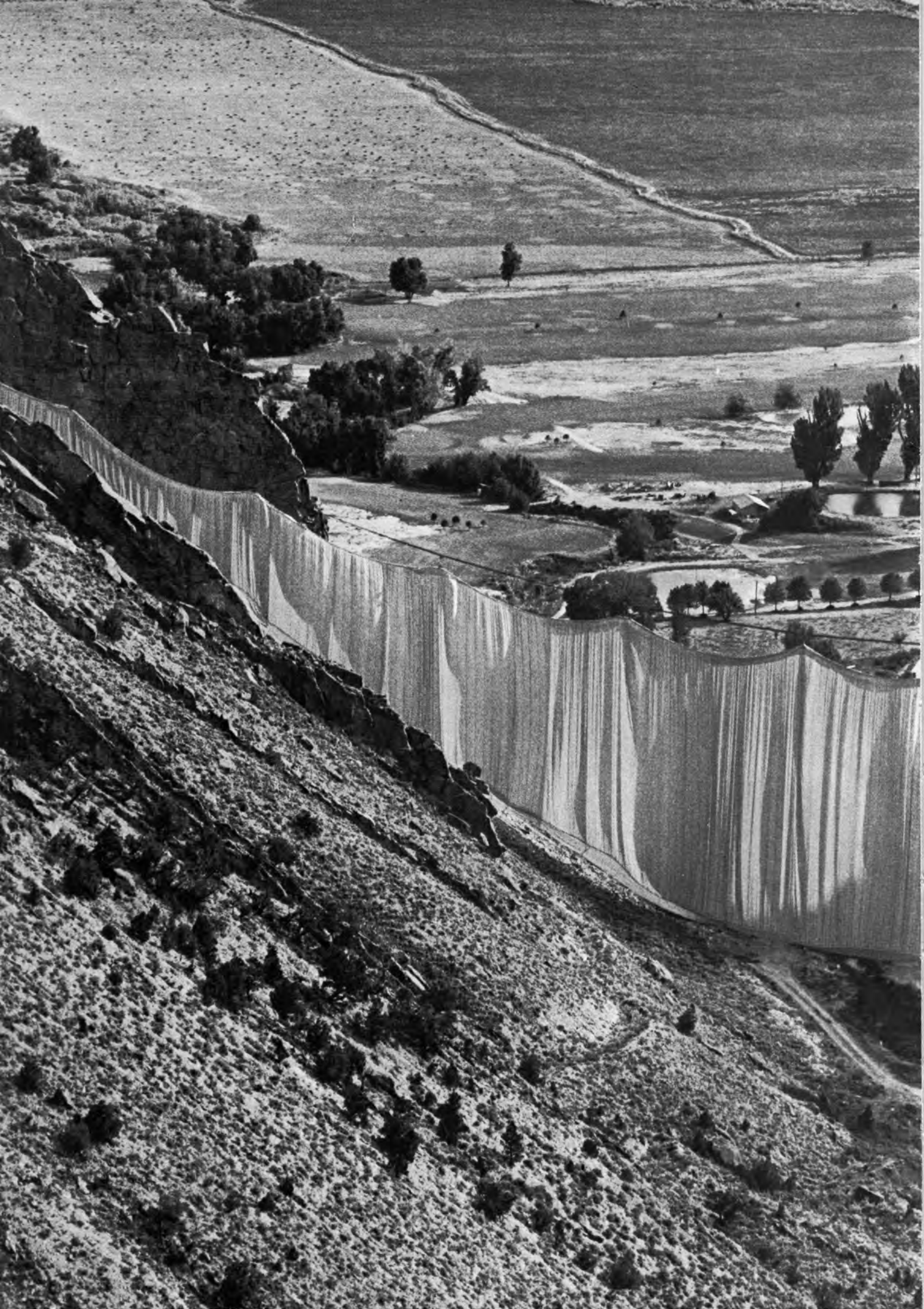
una colata di settanta tonnellate di calcestruzzo, poiché l'impatto del vento sulla cortina si sarebbe fatto sentire specialmente sugli ancoraggi inferiori. Inoltre, man mano che il lavoro andava avanti, si scopriva quanto infidi fossero in realtà i pendii; nonostante la pressione relativamente leggera che avrebbero dovuto sopportare, ci furono discussioni tra gli ingegneri e la ditta costruttrice sull'eventualità o meno di un ulteriore rafforzamento degli ancoraggi dei pendii e della superficie instabile.

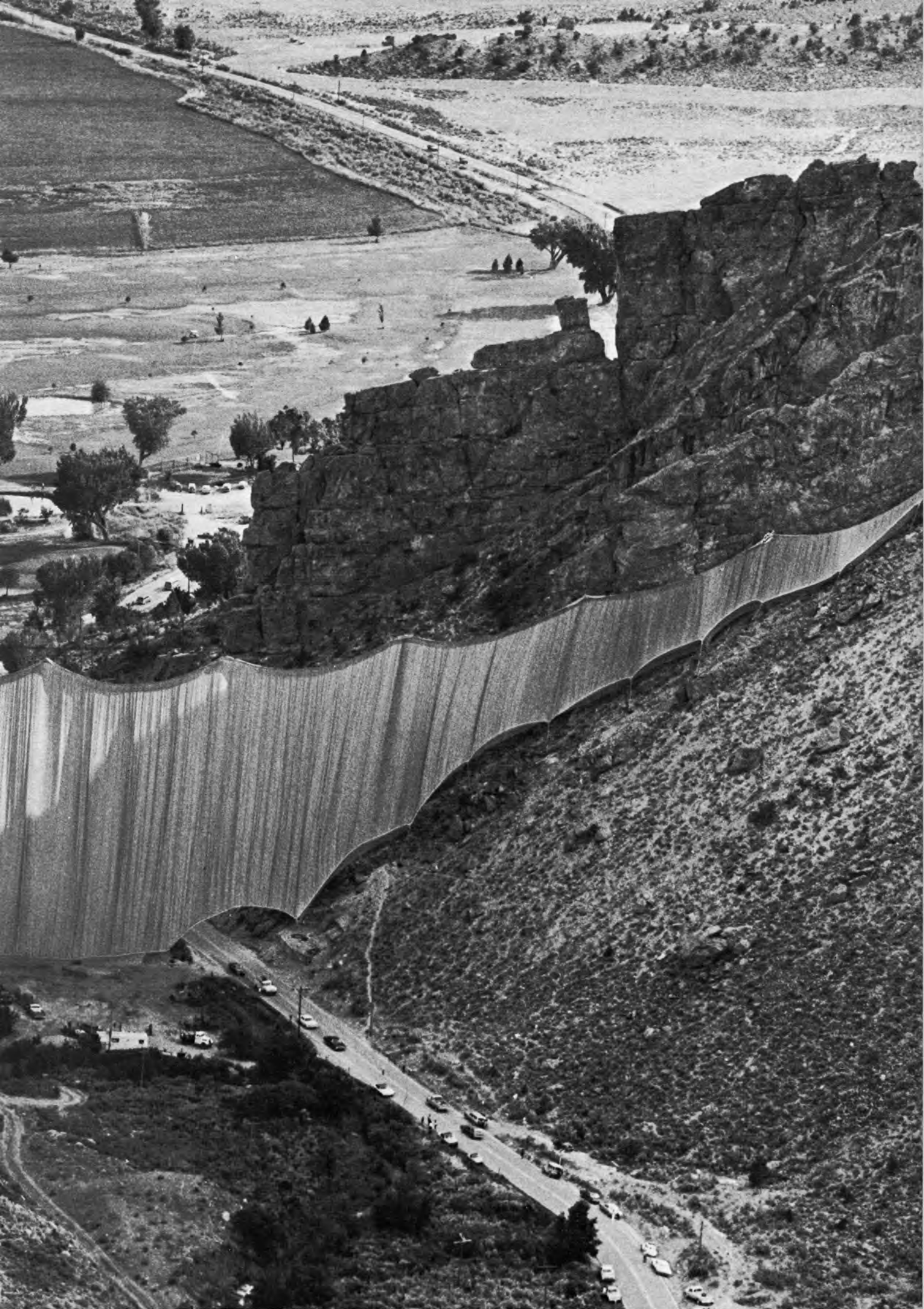
I lavori proseguivano a passo di lumaca e i mesi estivi passarono in una snervante attesa. Per ogni stadio dell'operazione, veniva fissata e quindi superata una scadenza. Ci furono numerosi contrattamenti dovuti alla condizione del terreno, ci furono errori di calcolo del tempo dovuti alla natura senza precedenti del progetto, e non ci fu sufficiente aiuto logistico e meccanico per una speciale squadra di operai di cantiere pochi di numero e con inadeguato equipaggiamento di lavoro. Il 6 agosto la ditta costruttrice continuava un programma di lavoro straordinario, ma lo sforzo mentale di lavorare sessanta ore alla settimana senza vederne chiaramente la fine e senza una fondamentale fiducia (e rispetto) nella cortina, spingeva gli operai nei bar locali anziché produrre il sospirato sveltimento del lavoro. Il Colorado State Highway Department, all'inizio inflessibile, ebbe pietà della situazione di Christo e prorogò la sua autorizzazione.

Le ultime due settimane di settembre furono impiegate per portare sul posto le enormi bobine con il cavo d'acciaio, e per il loro svolgimento e sollevamento tra gli ancoraggi superiori, a 380 metri di distanza uno dall'altro. Ogni cavo era di circa 7 cm. di diametro, di 400 metri di lunghezza e pesava undici tonnellate. La cortina non sarebbe stata appesa a quei quattro cavi principali, ma a un cavo aereo, di 415 metri di lunghezza e di circa 5 cm. di diametro, che doveva essere fissato ai cavi principali con sette serie di « pinze »: due lastre d'acciaio larghe e profilate su cui dovevano essere imbullonati i cavi principali e due lastre d'acciaio più piccole su cui sarebbe stato imbullonato il cavo sospeso, più un cavo d'acciaio di un metro e mezzo fornito di perni e manicotti per collegare il « sandwich » più grande a quello più piccolo. Quest'intera operazione, per cui era stato disegnato un carrello che si dimostrò inutilizzabile, fu condotta da meccanici specializzati con un equipaggiamento estremamente semplice, ma durò fino al 4 ottobre.

I nostri umori si risollevarono alla vista della cortina arancione che traboccava dal contenitore di metallo in cui era stata accantonata per quattro mesi. Ora ci sembrava di essere al culmine del progetto e alla realizzazione dell'idea di Christo. Il materiale della cortina, di 23.250 metri quadrati, era lo stesso dei paracadute, un poliamide con una resistenza di 5 mila libbre per piede quadrato. Secondo la descrizione dettagliata di Christo, era stata tinta in « arancione internazionale », il colore delle travi dei ponti e delle attrezzature per la costruzione di strade. L'artista aveva scelto l'arancione per due ragioni. Agisce da filtro neutralizzando l'effetto deleterio dei raggi ultravioletti sulle fibre di nylon ed è il colore migliore per fare da complemento alle montagne rossastre e al cielo di un blu intenso.

I fatti che portarono al prematuro spiegamento della cortina e alla distruzione finale sono presto detti.







Esecuzione delle cuciture verticali per la cortina.

Furono assolutamente importanti da analizzare lo scorso anno quando sembravano essere il capitolo finale di un eroico ma fallito tentativo di sollevare la cortina, il loro interesse è oggi superato dalla riuscita realizzazione del progetto di quest'anno. In breve, la ditta costruttrice aveva solo una vaga idea di come riuscire ad appendere la cortina al cavo aereo, la tirò su per i pendii, la collegò ai cavi principali, la spiegò e la agganciò agli ancoraggi superiori. A dire il vero, gli ingegneri erano stati di poco aiuto e le procedure dovettero essere elaborate sul posto. A questo punto furono di aiuto l'esperienza di Christo per imprese precedenti e l'arrivo di Dimiter S. Zagoroff che aveva lavorato con lui all'*Air Package* di Kassel nel 1968. Furono portati dei teloni impermeabili che facessero da protezione, il sistema di agganciatura fu drasticamente revisionato, delle funi a pronto sganciamento furono usate affinché la cortina non si srotolasse. La legatura e la copertura della tela richiese molti operai e un costante controllo per essere sicuri che niente si impigliasse. Leggeri venti gonfiarono alcune parti del materiale in minacciosi palloni che furono tenuti sotto controllo non prima di subire danni. Gli strappi provocati dall'abrasione furono riparati ma diedero un anticipo di quanto sarebbe potuto accadere se la cortina non fosse stata velocemente e completamente fissata agli ancoraggi.

Verso la fine del sabato 9 ottobre, la cortina, tutta arrotolata attorno al cavo con centinaia di funi che la legavano o penzolavano da essa, era stata approssi-

mativamente sollevata per i due terzi della sua lunghezza di 110 metri al di sopra del fondovalle fino ai suoi punti di aggancio e per 55 metri nel punto di mezzo dove si curvava per il peso. Christo avvertì la ditta costruttrice che non era sicuro lasciar penzolare la cortina senza sostegno fino alla mattina successiva e chiese che venissero usate le due ultime ore di luce della giornata per fare almeno un collegamento. Ma la ditta rispose che ci sarebbe voluto troppo tempo, che non aveva luci artificiali per lavorare e che avrebbe preferito mettere a repentaglio la cortina piuttosto che i suoi uomini. Così gli operai andarono a casa quel giorno alle quattro e mezza del pomeriggio. Meno di due ore dopo, alle sei e venti per essere precisi, la cortina cominciò a slegarsi e a ondeggiare, 60 metri al di sotto dell'ancoraggio del pendio a est. Le poche persone rimaste sul posto furono colpite dall'inaspettato spiegamento della cortina come da un fulmine. La valle era immersa nel silenzio, ma vi soffiava un vento sufficiente a mandare tutto in rovina. I nodi sulle funi a pronto sganciamento stavano cedendo e il formarsi di sacche d'aria aumentava la pressione sui nodi vicini. Fatale alla cortina fu il cavo sospeso che incrociava il cavo di sostegno entrando nella tela avvolta intorno ad esso. Fu questione di minuti prima che un enorme strappo si producesse e tutto quanto si rompesse slegandosi. Davanti agli occhi di una folla stupita di spettatori, il vento e tutto quel lavoro enorme stavano combattendo una battaglia senza speranza. Gli operai vennero a sgomberare la valle dalle mac-

chine e dalle attrezzature mentre la parte migliore della metà sinistra della cortina, ovvero 9300 metri quadrati di tela, lambiva la valle come la lingua di un drago, dopo essersi divisa a metà. Come il sole tramontò ed il cielo divenne di un blu scuro, la cortina strappata si agitava con la forza impetuosa del fuoco. Era spettacolare, ma spezzava il cuore vedere tanto sforzo giungere ad un arresto improvviso e doloroso.

Le speranze di salvare almeno metà della cortina svanirono il giorno successivo dopo una minuziosa ispezione e consultazione con gli ingegneri. Mentre la cortina era totalmente perduta, la sua elaborata struttura di sostegno, per la quale la Valley Curtain Corporation aveva fatto i maggiori investimenti, non era stata per niente danneggiata. Una semplice occhiata ai finanziamenti e una travolgente ondata di simpatia da parte della popolazione locale che durante la notte si era resa conto del suo coinvolgimento morale ed economico, fecero decidere Christo che questa calamità non avrebbe potuto e dovuto significare la fine del suo progetto. Per niente scosso dalla dura prova che aveva appena passato, Christo annunciò nel corso di una conferenza stampa ad una folla incoraggiante che comprendeva il sostituto governatore dello Stato del Colorado, che il progetto sarebbe stato continuato non appena il tempo l'avesse permesso e non dopo l'estate 1972.

Per Christo, il mancato completamento del lavoro che aveva iniziato annullava in quanto arte tutti gli stadi che avevano portato fino lì. Questo è un criterio severo di auto-imposizione, indicativo del rifiuto del compromesso da parte dell'artista. Si crede sia prerogativa di un pittore dipingere una tela che non riesce come si sarebbe voluto; uno scultore è lodato per la sua integrità artistica quando distrugge una costosa ma imperfetta fusione. Le produzioni teatrali subiscono prove e rappresentazioni in provincia; un film può essere girato di nuovo e i costumi possono essere fatti e rifatti finché non soddisfano il regista. Christo, invece, non gode della privacy di uno studio o di una

fonderia con la conseguente libertà di fare prove ed errori, né il suo lavoro può essere provato o pubblicata per « trovare il pelo nell'uovo ». Lui lavora sul posto e in un tempo reale, protagonista di uno spettacolo che non sempre riesce a controllare. Nonostante i rischi conseguenti, la Valley Curtain doveva essere prova, rappresentazione in provincia e « prima » nello stesso tempo. Quando il disastro avviene, non c'è modo di allontanarlo o di nascondere gli effetti. Deve essere accettato quasi come parte dell'opera, inconveniente di un gioco le cui puntate diventano sempre più forti.

Per alcuni artisti, è sufficiente l'idea di un lavoro e la sua esecuzione, a volte, è un'affermazione di ciò che è ovvio o una inutile rivendicazione dell'io. Altri artisti, le cui idee e attività sono vicine ai regni della fantasia, non insistono sulla loro realizzazione, rendendosi conto che esse sono schemi non operativi della mente umanamente impossibili a realizzarsi. Le idee di Christo sul lavoro che deve essere realizzato si avvicinano pericolosamente a quanto la maggior parte delle persone assennate chiamerebbe impossibile. Tuttavia, Christo sa, fin dall'inizio, che possono essere realizzate se ci sono le giuste condizioni e, come dice la canzone, « un po' di aiuto dagli amici ». Mai aveva affrontato così l'impossibile, per quanto la Valley Curtain era sul punto di diventarlo. Le autorità parigine possono non aver dato il permesso di impacchettare gli alberi dei Champs-Élysées e deve ancora trovarsi un sottoscrittore per la proposta di Christo di ammuchiare mezzo milione di bidoni di petrolio nel Texas, ma questo non prova in nessun modo che queste opere non possano essere realizzate.

Ma dove fu l'errore del primo tentativo di sbarrare una valle con una cortina? Fu certamente qualcos'altro oltre a quanto ebbe luogo in quelle ultime ore decisive. Ingegneri della sospensione di fama internazionale non fornirono a Christo piani adatti al luogo e idonei alla realizzazione. La più grande ditta costruttrice del mondo, cui furono affidate costruzioni di dighe idroelettriche e di tunnels subacquei per il traffico, si dimostrò incapace di realizzare con successo un'idea così semplice da sfuggirle di mano. L'imprenditore può averlo chiamato un « segno di Dio », ma non è Dio ma Christo che deve prendersi la responsabilità di non aver completato quanto aveva detto. C'era stata un'identificazione tra il credere a una cosa e il desiderarla e alcuni tentativi generalmente deboli di portare l'arte verso l'industria in una specie di matrimonio. Bene, questo era l'esempio di una collaborazione tra un artista e il mondo degli affari e dell'industria, in cui il secondo veniva meno al primo e per di più nei confronti di un cliente pagante. In una società con record senza precedenti di realizzazioni tecnologiche, dall'aeronautica alla cibernetica e dall'imbrigliamento del potere al progetto per la sopravvivenza, può un artista far fallire questa gigantesca impresa presentandola con un proposito così semplice da sfidare la realizzazione? La risposta ovvia è che Christo non ha ricevuto l'aiuto intellettuale e tecnologico che si aspettava.

Un artista che ha messo in piedi un *Air Package* di 5.600 metri cubi per Documenta IV o coperto di plastica 93.000 metri quadrati di scogliera a Little Bay, non può lavorare senza l'assistenza e i consigli di professionisti in altri campi. Inoltre doveva aver fiducia



I teloni protettivi avvolgono ancora la cortina.



Fasi dell'agganciamento e del sollevamento al cavo aereo.

degli ingegneri e della ditta costruttrice per dividere con loro i rischi e le responsabilità di un secondo tentativo di sollevamento e spiegamento della Valley Curtain. Ma la distribuzione dei compiti e la catena del comando furono differenti quest'anno. Il Colorado State Highway Company concesse agli ingegneri che avevano dato la loro consulenza nel 1971, la Ken R. White Company di Denver, di partecipare in modo attivo alla costruzione della Valley Curtain. Di loro competenza fu la preparazione e la modificazione della struttura portante. Dimiter S. Zagoroff e il suo socio della Unipolycon, J. Thomson, iniziarono il progetto e i preparativi per il sollevamento della nuova cortina. La Ken R. White e la Unipolycon insieme scelsero una ditta costruttrice — non sulle basi di appalti ma di qualifiche e compatibilità — A. & H. Builders, Boulder e Thornton, Colorado. L'impresa, a sua volta, diede in subappalto il lavoro che riguardava il ferro, alla Universal Steel Erectors, di Denver. Tutte le parti coinvolte avevano un locale supervisore al lavoro e uno o più capi che seguivano le fasi finali. La collaborazione risultò essere esemplare, non c'erano conflitti interni, le linee di comunicazione erano mantenute libere a tutte le ore e l'autorità di Christo veniva finalmente rispettata.

I preparativi per il sollevamento della seconda cortina erano cominciati un mese dopo la distruzione della prima cortina, con il progetto e la fabbricazione di una sostituzione. Si tenne in debito conto l'errore di calcolo dei primi ingegneri riguardo all'altezza del cavo, che divenne più teso perchè il suo eccessivo ondeggiare nel vento aveva contribuito alla sua vulnerabilità. La parte inferiore superava il profilo della valle di un metro e mezzo e fu fatto un bordo di tre metri per ovviare al fatto. Di conseguenza, la nuova cortina misurava 13.200 metri quadrati, quindi $3/5$ meno della prima. Questa riduzione quantitativa fu controbilanciata da una lavorazione più forte e da speciali caratteristiche, tutte incorporate, per facilitare lo svolgimento della cortina. Più importante di tutto, una fune di 7,62 centimetri in dacron fu inserita nella cucitura di base molto rinforzata per prendere il posto di un secondo cavo di sostegno più basso a cui, nel 1971, la cortina doveva venire agganciata dopo lo spie-

gamento.

La costruzione sul posto cominciò il primo giorno d'estate. Il Dr. Ernest Harris, il più vecchio dello staff di designers della Ken R. White Company, propose molti miglioramenti vitali alle sospensioni e agli ancoraggi. I principali ancoraggi e i quattro cavi principali furono usati come era stato deciso e fatto l'anno prima. Un enorme macigno, sulla strada dei cavi principali, dovette essere rimosso. Per scoprire il punto debole del cavo secondario che era stato ordinato da molto tempo e per ridurre la sua oscillazione, quattro ulteriori montaggi di acciaio che collegavano i cavi secondari ai principali vennero installati portando così a undici il numero totale di « pinze ». L'ancoraggio del pendio richiedeva revisioni fondamentali. Sotto lo sforzo, alcuni ancoraggi si sarebbero staccati provocando lievi frane. Per evitare questa possibilità, particolarmente sul pendio di destra, gli elementi di compressione dovevano essere installati di lato mentre gli elementi di tensione avrebbero avuto dei rinforzi verticali. Sul pendio di sinistra alcuni ancoraggi furono abbandonati in quanto inutili, altri vennero aggiunti e vennero fatte molte colate di maggiore tonnellaggio di calcestruzzo. Il nuovo quadro degli ancoraggi era il seguente: nove ancoraggi sul pendio di destra, cinque alla base e tredici su quello di sinistra.

La fase più delicata dell'operazione era naturalmente l'installazione della cortina, cioè sollevarla in tutta l'altezza, agganciarla agli undici collegamenti, liberarla dalle sue coperture, spiegarla e legarla ai suoi sostegni fissati nel terreno. Questa fase era stata programmata per i primi di agosto ed era presente nel programma di lavoro. Per assicurarsi l'ora migliore per lo spiegamento, gli ingegneri della Unipolycon avevano controllato le velocità del vento e i sistemi di pressione per sei settimane. Tra le nove e le dieci del mattino, appena il sole aveva superato la cresta delle montagne, il vento cadeva notevolmente fino a forza zero e poi si metteva a soffiare nell'altra direzione con una velocità che aumentava lentamente.

Il 9 agosto alle 8,15 del mattino, dinnanzi ad attenti spettatori in piedi sulla strada o seduti sulle rocce, venne tirata la gremagliera per liberare la cortina della sua grigia copertura. La cerniera a gravità si inserì

nel gancio della seconda cortina e da qui doveva essere controllata dai meccanici da una posizione superiore, cioè da un carrello agganciato ai cavi principali. Appena cadute, le funi di controllo dovevano dapprima essere districate, poi fissate agli ancoraggi da squadre di operai che mettevano in azione i posti di ancoraggio. Togliere la copertura di protezione prese tutto il giorno e lo spiegamento dovette essere rimandato al giorno dopo.

Secondo le previsioni, il tempo necessario a togliere la copertura interna, una parte integrante della cortina, andava da uno a dieci minuti. Ma anche qui la gremagliera non provocò la completa liberazione e la vivace partenza subì un arresto. Appena la cortina scese come una cascata in tre fasi cariche di suspense, gruppi di operai si precipitarono ad annodare i tiranti agli anelli di trazione tenuti dagli ancoraggi. Un leggero vento provocava abbastanza pressione perchè gli intoppi si districassero da soli. Ci vollero 92 minuti e 44 secondi perchè cento uomini — 35 professionisti e 64 operatori artistici itineranti —, aiutati da mezzi meccanici, avessero sotto controllo la tela fluttuante assicurandola fortemente di ancoraggio in ancoraggio. Gli operai furono applauditi dalla folla di spettatori. Christo fu portato in trionfo e immerso nel Rifle Creek, tradizionale cerimonia di vittoria per un buon allenatore. Un gruppo di paracadutisti di Denver superò la gola con paracaduti colorati, strappando via un pezzo dell'opera e contadini e fattori a cavallo fecero a gara per aver l'onore di passare per primi attraverso l'apertura ad arco di 7 metri fatta nella cortina sulla Highway 325. Rifle era in festa e per i cameramen, sia professionisti che dilettanti, fu una giornata campale. Come Christo l'aveva voluto, l'avvenimento divenne subito storia grazie al film che era stato girato.

Nessuno tranne Christo e gli ingegneri aveva avuto una visione chiara dell'enorme pressione sulla cortina che la gonfiava e la faceva gemere al più piccolo alito di vento. Era stato calcolato che a 20 nodi il vento pesava sulla cortina con la forza necessaria a far muovere due transatlantici a tutta forza. Ma la vera prova doveva ancora venire. La cortina di un brillante



Ultimi collegamenti agli ancoraggi dei pendii.

arancione e l'euforia provocata dal suo spiegamento resistettero 28 ore. Alle 2,30 del pomeriggio del giorno dopo una tempesta di sabbia con raffiche di 60 nodi si abbatté sulla valle. Per i reduci degli avvenimenti del 1971 un brutto sogno colpì ancora una volta, inaspettato come prima. La tela oscillante si era staccata dalla cucitura che sosteneva la fune a cui erano attaccati i manicotti e le linee di controllo e di collegamento. A partire dalla metà del pendio di destra, la cortina si strappò verso est per la lunghezza di 150 metri poi su fino ai cavi. Il vento si era preso la cortina più velocemente di quanto l'occhio potesse seguire il suo effetto distruttore. Ciò che era stato paragonato a una farfalla gigante che usciva dal suo bozzolo, il giorno prima, poteva ora essere più propriamente descritto come una balena negli spasimi della morte. Uno spettacolo di grande e opprimente bellezza si tramutò ancora una volta in un parossismo di tela strappata.

Il vento fornisce la forza di propulsione e non può essere semplicemente fermato nella sua corsa. Quando la pressione inizia ad agire inevitabilmente provoca qualcosa. La Valley Curtain non poteva levare i suoi ancoraggi né abbassare una vela. La montagna stava ferma e gli ancoraggi altrettanto, come ci aspettavamo. Ma le funi di collegamento, progettate per scaricare l'eccessiva pressione, si rifiutarono di fare il loro lavoro. In questa catena di forza relativa, la tela mise alla prova il suo punto più debole. Il vento si lanciava contro la giugulare, cioè la zona più indebolita dalla cucitura. Da qui lo strappo si allungava lungo il percorso meno resistente, cambiando direzione appena perdeva velocità. Christo era particolarmente calmo e composto mentre guardava, senza speranza, come il vento trattava la sua cortina. Perchè c'era una differenza fondamentale da quel momento di disperazione, dieci mesi prima. Aveva finito l'opera come aveva in mente. Questa realtà non poteva essere né cancellata né diminuita. Ciò che era sfuggito al suo controllo erano solamente il modo e i tempi della sistemazione definitiva della cortina. L'artista era quasi sollevato, o almeno così sembrava, per il fatto che i momenti retorici del lavoro erano stati abbreviati evitando di trasformare il tutto in un carnevale sfruttato dal turismo. Tollerante verso le forme di sfruttamento fiorite ai margini della Valley Curtain, deve aver accolto bene il crollo della cortina perchè ha lasciato lui e tutti quanti in una posizione più netta e con il ricordo di uno spettacolo eccezionale e meno disordinato. Centinaia di turisti con viaggio organizzato da pochi dollari, ciò nonostante, consegnarono all'artista la chiave d'oro della città prima che partisse per New York.

Christo è stato capace di progettare e orchestrare uno stupefacente apparato di talento e di sforzo con quel virtuosismo che associamo alle imprese di successo i cui scopi non sono solamente di risolvere problemi, raccogliere fondi e riscuotere il consenso per quella che deve essere stata la più grande mostra mai vista all'Ovest. Egli ha raggiunto quello che l'uomo d'affari, l'ingegnere o il politico possono raggiungere solo per procura cioè quel risultato illuminato e completo della reale trasformazione di un lavoro in arte. La Valley Curtain è un trionfo del lavoro, innalzato al livello di arte.

1 settembre 1972.

Jan van der Marck