길 위에서:
마리오 라디체와 체자레 카타네오의 카멀라타 분수 1935-2010

Up the Street:
Mario Radice and Cesare Cattaneo's Camerlata Fountain 1935-2010

앤소니 화이트(멜버른 대학교 부교수)

현대건축가 체자레 카타네오(Cesare Cattaneo)와 추상화가 마리오 라디체(Mario Radice)는 1935년 제출한 이탈리아 북부 코모(Como) 근교의 교통량이 많은 원형 교차로에 위치할 분수의 설립 안에서 이 작업이 교차로라는 기존 환경에 밀접하게 부합해야 한다고 주장했다. 그러나 분수의 형태는 현존하는 정적인 건축물보다는 "급진적인 패턴을 이루는 고속도로라는 환경과 이곳의 빠르고 연속적인 순환과 동일한 방식으로 교차로의 힘과 정신의 부분에서 일치해야" 했다.[1] 카타네오와 라디체의 완성작인 〈코모-카멀라타의 코르시카 광장에 위치한 분수(Fountain for Piazza Corsica in Como-Camerlata)〉(이후 '카멀라타 분수'로 표기)는 도로와 고속도로를 따라 걷고 달리는 사람들과 자동차들의 정기적인 일상의 운동을 전달하며 모더니티에 대한 우리의 경험의 정의와 관계하는 격렬한 유동성의 기념비이다. 〈분수〉와 유동성의 관계를 설명하는 또 다른 관점은 1936년 〈분수〉가 처음으로 세워진 밀라노부터 1945년 파괴 이후 1962년 코모에 다시 설립되면서 있었던 사실상 작품의 이동(movement)이며, 코모로 이동한 후에도 2008년 현 장소에서 코모의 다른 장소로의 작품 이전 계획이 있었다는 사실이다. 본 논문은 카멀라타 분수의 개념적 계획, 건설, 수용을 고찰함으로써 카타네오와 라디체의 작업이 현대 사회에 자동차가 제공하는 유동성에 대한 경험에 대응할 뿐만 아니라, 점차로 역동적으로 되어 가는 도시 환경에 연루되어 있는 긴장과 불안감을 드러내고 있음을 밝히고자 한다.(도 1)

유동성이라는 개념은 대중과 자동차들의 거대한 운동감을 현대미술과 문학의 주요한 쟁점의 하나로 여겼던 1909년에 시작된 이탈리아 미래주의 운동에서 중요했다. 더욱이, 미래주의자들은 인간 이동의 전형적 산업매체인 자동차를 과거로부터 이어져 온 비행의 상징으로 경배했다. 미래주의 그룹의 지도자인 마리네티(F. T. Marinetti)는 "파괴적인 숨을 내뿜는 뱀들같은 거대

1) Cesare Cattaneo and Mario Radice, "Progetto di Fontana per il Piazzale Corsica in Camerlata", 미출간 원고 *Carlo Belli Papers*(Italy, Roverto: Archive of the Trento and Rovereto Museum of Modern and Contemporary Art, Rovereto, 1935).

도 1. 체자레 카타네오(Cesare Cattaneo)와 마리오 라디체(Mario Radice), 〈코모-카멀라타 분수(Fountain for Piazza Corsica in Como-Camerlata)〉, 강화시멘트, 896cm, 1935-36(재건축 1962), 코르시카 광장(Piazza Corsica), 카머랄타(Camerlata), 코모(Como)

도 2. 체자레 카타네오와 마리오 라디체, 〈코모-카멀라타 분수〉, 강화시멘트, 896cm, 1935-36(재건축 1962), 코르시카 광장, 카머랄타, 코모

한 튜브들로 엔진 덮개가 장식된 경주용 자동차 … 포탄에 실려가듯이 포효하는 자동차는 사모트라케(Samothrace)의 승리의 여신보다 더 아름답다"라고 주장했다.[2] 미래주의 화가이자 조각가인 보치오니(Boccioni)는 자신의 작업들 중 하나에 〈집으로 밀려드는 거리(The Street Enters the House)〉라는 제목을 달았다. 그리고 "빠르고 유동적이며 다이나믹한 거대하고 떠들썩한 조선소 같은 미래주의 도시"를 상상한 코모 출신의 미래주의 건축가인 안토니오 상텔리아(Antonio Sant'Elia)는 침강 도로들에서 자동차들이 빠르게 달릴 수 있는 상상적인 도시 계획을 제작했다.[3]

도시의 역동성이라는 현대적 리얼리티를 표현하고자한 거대한 야망에 찬 몇몇 시도들은 회화와 조각의 영역에서가 아니라 현대 건축가들에 의해 성취되었다. 프랑스 건축가 르 코르뷔지에(Le Corbusier)는 "도시의 성공은 속도에 달려있다"라는 주장과 함께, 자동차라는 현실에 지배 받는 현대 도시와 건축물을 상상했다.[4] 르 코르뷔지에는 자신의 집들 가운데 빌라 사보에(Villa Savoye) 아래층 주변의 반원형 차도를 봐장(Vosin) 자동차의 회전반경과 정확히 일치하게 설계했다.[5] 르 코르뷔지에에게 자동차는 다음과 같은 두 가지의 관점에서 중요하다. 그는 자동차 생산 부분에 이미 정립된 대량생산 방식을 주택에 적용할 수 있다고 믿었다. 그리고 차를 기본으로 한 도시 지역 간의 빠른 이동의 가능성을 토대로 해 도시 계획을 했다. 원활한 소통이 가능한 도시에 대한 유토피아적 비전은 교통 중심의 도시의 증식을 가능케 했고 여기서 "카페와 레크레이션 장소들은 더 이상 도로들을 집어삼키는 곰팡이가 아니게 될 것이다."[6] 존 톰린슨(John Tomlinson)은 『속도의 문화: 도래하는 신속성(*The Culture of Speed: The Coming of Immediacy*)』에서 현대사회

2) F. T. Marinetti, "Founding and Manifesto of Futurism" (1909), Umbro Apollonio, *Futurist Manifestos* (NewYork: Viking Press, 1973), pp. 20-21.

3) Antonio Sant'Elia, "Manifesto of Futurist Architecture" (1913), Apollonio, *Futurist Manifestos*, p. 160.

4) Le Corbusier, *The City of Tomorrow* (Paris, 1924), John Tomlinson, *The Culture of Speed: The Coming of Immediacy* (London: Sage, 2007), p. 32에서 재인용.

5) Neil Jackson, "Where Now The Architect?" *Transactions of the Royal Historical Society 13* (2003), p. 208.

6) Le Corbusier, *Towards a New Architecture* (Paris, 1923), Marshall Berman, *All That is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity* (London: Penguin,1988), p. 167에서 재인용.

의 혁신적인 변화의 흐름과 관련된 속도가 자동차와 그 외 운송 수단들에 의해 빨라졌다고 주장했다. 빨라진 속도는 해방의 상징적 형태들을 포함할 수 있다. 그리고 사람들은 이를 성취하기 위해 무엇이든 기꺼이 희생할 수 있다. 그럼에도 불구하고, 속도는 또한 우리의 경험을 감소시킬 수 있고, 일상생활의 속도를 보다 더 빠르게 만든 설계자들에게 톰린슨이 "거리의 삶의 사회 인류학에 대한 르 코르뷔지에의 단순한 무관심과 무감각"으로 기술한 것을 초래한 데 대한 책임을 물을 수 있다.[7] 결국, 여행의 속도가 점점 빨라지게 됨으로써 도시 거주민의 신경계가 근본적으로 달라지는 상황이 연출되게 된 것이다. 과거 게오르그 짐멜(Georg Simmel)은 현대도시에 관해 다음과 같이 주장한 바 있다. "변화하는 이미지들의 빨라진 군집들, 한 눈에 잡히는 분명한 불연속성, 뜻밖에 돌진하는 인상들. 이것들은 대도시가 만들어내는 심리적 상황들이다."[8] 짐멜의 언급에 비추어 볼 때, 개선된 도로들과 빨라진 차들의 결합에 의해 나타난 일상의 증가된 속도에 대해 고찰하고, 속도가 가져온 편리함과 개인과 지역사회 사이의 좀더 빠른 교환의 이익이 속도가 과연 앗아간 경험의 기회를 보상할 만큼의 가치가 있는가에 대한 물음이 가능하다. 필자는 여기서 다음과 같은 질문을 제기하고자 한다. 라디체와 카타네오가 〈분수〉에서 현대 자동차의 움직임의 리얼리티를 직접적으로 구현함으로써, 계속해서 빨라지는 자동차 속도가 가져온 경험의 상실 혹은 빈곤에 공헌하고 있는지 아니면 대지의 표면을 가로지르는 빨라지고 기계화된 신체의 이동에 의해 나타난 유해한 영향들을 개선했는가.(도 2)

작업 이면의 의도는 코모 정부가 〈분수〉를 제안한 1935년 본안에 분명히 명시되어 있다. 라디체와 카타네오는 당시 코르시카 광장(Piazza Corsica)이라고 칭해진 이 장소가 이탈리아 전통도시의 광장과는 다른 장소라는 전제에서 출발했다. 그들의 판단에 따르면, 주변 건물들은 이종적이고 무질서하며 존엄성이 부족하다. 이 같은 혼돈의 상태는 포장도로와 전찻길, 전신주들, 간판들, 주유 펌프들 때문이다. 게다가 이 곳의 광장이라는 존재는 건물 그 자체로 존재하는 것이 아니라 이웃 도시들로 가는 주요 고속도로와 연결되어 있다. 더 나아가 작가들의 지적에 따르면, 이곳 광장은 이미 교통량이 많은 장소였다. 그들이 믿은 이러한 사실은 미래의 도시 계획에서 광장의 주거 기능을 배제하고자 한 코모시의 최근 결정에 의해 심화될 것이다. 요컨대 이 광장은 주거 장소가 아니라 관통의 장소였고, 앞으로도 그럴 것이다.[9] 다음의 사실은 움직임이라는 문맥에서 살펴 볼 수 있다. 코르시카 광장에서 만나는 길들은 밀라노에서 바레세(Varese)와 코모로 빠지고 불과 몇 년 걸리지 않아 완성된 세계 어디나 있는, 처음으로 접근이 제한된 통행료가 있는 고속도로에 난 지선들이다. 리하르트 바렌캄프(Richard VahrenKamp)는 고속도로

7) Tomlinson, *The Culture of Speed*, pp. 35-36.

8) Georg Simmel, "The Metropolis and Mental Life" (1903), Tomlinson, *The Culture of Speed*, p. 37에서 재인용.

9) Cattaneo and Radice, "Progetto di Fontana", p. 16.

에 관한 자신의 논문에서 "이탈리아 대도시들 주거민의 여행지의 접근성이 고속도로 공사를 좌우"했고 스위스와 접하는 국경에 위치한 유명한 휴양지인 강과 산으로 가는 차량을 위한 것이었다고 주장했다.[10](도 3)

이곳이 교통량이 많은 지역이라는 점에 입각해서 라디체와 카타네오는 다음과 같이 주장했다. 〈분수〉는 직접적으로 주변환경과 관계해야 했다. 그 장소의 주변 건물과 이웃 주민들이 아닌 광장 주변의 교통 흐름을 결정하는 주요 도로들의 존재와 이에 대한 이용을 고려해야만 했던 것이다. 이 작품은 교통 교차로라는 지역 환경을 다룰 뿐 아니라 광장이 연결하고 있는 비-특정지역적인(non-local) 네트워크의 장소들을 다룬다. 그리고 이러한 의미에서 〈분수〉는 특정한 장소가 아니라 통행의 장소이자 관광객의 장소로서 광장의 특성에 주목한다. 라디체와 카타네오에게 이것이 함축하는 바는 분수에 대한 새로운 이해였다. 하나는 주요 교통 중심지로서 광장의 기능에 대한 관한 것이고, 다른 하나는 대부분의 관람자들은 자동차의 빠른 속도로 여행하는 중 대단히 짧은 순간 이 작업을 경험한다는 것이다. 그들의 기록에 따르면, 짧은 순간 분수 주변을 순회하는 대중은 "대개 주변을 순회하면서 바라보는 운전자들이며 이들은 순회하면서 바라보고, 어느 시점에서도 분수를 포착할 수 있어야 한다."[11] 이 원리들을 토대로 해 두 작가는 다음과 같은 결론에 도달했다. 〈분수〉는 먼 거리의 관람자가 볼 수 있도록 수직적이어야 하고, 운전자들이 분수의 맞은편을 볼 수 있도록 투명해야 하며, 시간의 흐름에 따라 전개될 수 있도록 약간 곡선으로 만들어져야 하며, 관람자들이 분수를 돌면서 이곳을 통과할 때 어떤 시점에서도 동일하게 가시적이어야 했다. 그리고 분수를 보는 이가 누구든 접근 가능한 "충만하고 명확한 리듬"의 조화로 이루어져서 순식간에 이해될 수 있어야 했다.[12](도 4)

도 3. 체자레 카타네오와 마리오 라디체, 〈코모-카멀라타 분수〉, 강화시멘트, 896cm, 1935-36(재건축 1962), 코르시카 광장, 카머랄타, 코모

작가들이 분수의 주요 모티브로 원형을 선택한 이유는 이곳 도시 교통 상황이 원형도로를 따른 차량 통행이라는 점에서 뿐만 아니라, 움직이는 차량에서 회전하는 관람자가 즉각적으로 파악할 수 있는 완벽한 기하학적 형태가 원형이라는 사실 때문이다. 수평으로 그리고 수직으로 놓여져 있는 원과 원 사이에 구(球)가 놓여져 있는 이 분수는 교차로 중앙에 위치해 있다. 이는 광장을 가로지르는 투명성을 가능케 한다. 그리고 시각적 접근을 용이하게 하기 위해 원들은 수직으로 포개 있다. 작가들은 원형과 구형의 효과를 통해 오래 전 이곳 교차로에서 사라져 버린 조화의 요소를 표현하고자 했다. 여기에서 살펴 볼 수 있는 작가들의 이 같은 주장들을 통해 우리는 두 작가의 의도를 다음과 같이 정리할 수 있다. 우선적으로 이들은 분수를 통해 이곳 광장의 무장소성(placeless)과 일시적인 특성을 직접적으로 전달하고자 했다. 다른 한편으로 그렇게 함으로써 이곳에 위엄성과 균형감을 부여하고자 했다. 그들은

10) Richard Vahrenkamp, "Motorization and Autobahn Projects in Germany and Europe in the Interbellum-Working Paper in the History of Mobility, No. 15" (2009), http://www.vahrenkamp.org/WP15_Autobahn_Interbellum.pdf, 2010년 10월 4일 오전 10:36에 검색.

11) Cattaneo and Radice, "Progetto di Fontana", p. 2.

12) 위의 글, p. 5.

도 4. 체자레 카타네오와 마리오 라디체, 〈코모–카멀라타 분수〉, 강화시멘트, 896cm, 1935–36(재건축 1962), 코르시카 광장, 카머랄타, 코모

바쁘고 무질서한 교통 중심에 주어진 환경에 대한 관람자의 경험에 안정감을 선사하며 관람자의 이해를 도와줄 수 있는 이성적으로 정돈된 형태를 창조함으로써 위엄성과 균형감을 성취하고자 했던 것이다. 이제 우리는 그들의 이 같은 시도가 가져온 성과를 고찰해 볼 필요가 있다.

작가들의 이러한 의도의 성공여부에 대한 평가는 다음의 복잡한 사실들을 통해 살펴봐야 할 것이다. 첫째, 분수는 1930년대에 본래 그것이 놓여지기로 한 장소에 제작되지 않고 밀라노 트리엔날레(Milan Triennial)의 장식 미술, 산업 디자인, 현대 건축의 부문에 출품되어 1936년 밀라노의 셈피오네 공원(Sempione Park)에 한시적으로 설치되었다. 이 행사에서 이 작품은 본래 계획된 대리석이 아니라 시멘트로 제작되었고 도로가 아닌 나무와 풀, 식물들을 풍경으로 놓여졌다. 둘째, 라디체와 카타네오가 예술원상에 대한 수락으로 이 분수를 당시 이탈리아 아카데미 일원인 마리네티에게 헌정하기로 결정했을 때, 그 이상의 의미가 이 작품에 더해졌다. 분수가 밀라노 셈피오네 공원에 계속해 위치했을 때인 1939년에 두 작가는 미래주의자 마리네티에게 다음의 내용이 담긴 편지를 썼다. 이들에 따르면, 분수는 "대규모의 자동차 교통량이 지닌 역동성"을 표현한 것이다. 이 편지에서 그들은 "재빨리 지나가는 사람들에게는 허락된 시간 안에서 가능한 갑작스럽고 결정적인 감정들을 제공할 수 있는 형태들이 필요하다. 눈을 멀게 할 만큼 강렬한 햇살 속에서 자극적인 단순성과 즉각적인 명료성을 지닌 선명한 형태들이 바로 그것이다"라고 덧붙였다. 그들이 다른 곳에서 언급했듯이, 분수 구조는 "대기에 띄어져 있는 가느다란 지지대와 거대한 무게 사이의 놀라운 대조"를 만들어내고 있다.[13] 실비아 다네시(Silvia Danesi)는 이 편지에서 카타네오와 라디체가 분수를 합리주의 작품을 하나의 '미래주의자 제스처'로 변모시켰다고 지적했다.[14] 이 과정에서, 순환하는 운전자들에게 제공하고자 했던 집중력과 조화에 대한 초기 관심은 이 작업이 주는 상당히 다른 경험과 결합하면서 변화해 갔다. 〈분수〉에서 작가들이 처음에 의도했던 명료성과 위엄성은 이 작품에서 무엇보다 중요한 것이었다. 그러나 오르넬라 셀바폴타(Ornella Selvafolta)가 이 작품에 나타나는 "비대칭적인 방향 전환들과 불안정한 균형들"로 묘사한 부분들을 강조한 작품 분석에 의해서 명료성과 위엄성은 전복되었다.[15] 이 같은 해석에서 분수의 역동성은 본안에서 의도되었된 조화와 초점보다는 작가들이 "폭력적 감정들"이라고 일컬은 흥분, 공포, 무분별성에 가깝다.

공포와 폭력이라는 주제들은 이 작업에 대한 이후 세간의 평가와 관련된다. 전쟁이 1940년에 발발되어 분수는 코모로 이전되지 못한 채 밀라노에 남겨졌다. 1944년 연합군이 밀라노를 폭격하는 동안, 이 분수는 공원의 다른 구조물들과 함께 파괴되었다. 라디체는 자신의 말년 인터뷰에서 "분수를 아마

13) Silvia Danesi, "Cesare Cattaneo: The Como Group-Neoplatonism and Rational Architecture", *Lotus 16*(1977), p. 103에서 인용.

14) 위의 글.

15) Ornella Selvafolta, "Cattaneo e Radice, percorsi in comune", *Archipittura: Interrelazioni fra le arti a Como nell'eta del razionalismo*(Lipomo:Cesarenani, 2005), p. 55.

16) http://www.edixxon.com/radice/02_conversazioni/htx2485.html, 2010년 10월4일 오전10:52에 검색.

도 대공 기관포 자리(anti-aircraft placement)로 여긴" 연합군 폭격 조종사들에 대해서 서술한 바 있다.[16] 오늘날 이 조각을 누군가가 대공 기관포 자리로 착각하기란 어렵겠지만, 어떤 측면에 있어서는 가능한 비교이다. 이 둘 모두 시멘트로 만들어졌고 원형이다. 게다가 밀라노 비평가들 중 한 이가 쓴 기사에 따르면, 이 분수는 스포르체스코(sforzesco) 성과 개선문 밖에 있는 해체된 오스트리아의 박격포 사이 축인 공원에 위치한다.[17] 개선문은 밀라노에 나폴레옹의 입성을 기념하기 위해 세어진 구조물이고 마치 오스트리아의 박격포와 같이 외국 통치자의 군사적 그리고 정치적 힘을 승인하는 것이다.

분수와 군사(軍史) 사이 정립된 이 같은 관계는 이 작품과 군사적 사건들 그리고 사회기반시설 사이에 더 나은 일치점들이 존재하는가 하는 질문을 낳는다. 이 분수의 구상의 토대가 코모라는 지역의 많은 도로들과 고속도로였다는 것을 상기해 볼 때, 전시(戰時) 동안 보급품과 차량들을 원활하게 수송할 수 있도록 지역 간을 연결하는 고속도로의 필요성에 대한 요구가 이 지역 도로들이 포장된 배경 가운데 하나라는 사실은 상당히 흥미롭다. 바렌캄프의 주장에 따르면, 크고 튼튼하며 효율적으로 제작된 도로에 대한 필요성은 제1차 세계대전 때 바로 무거운 트럭들이 전선으로 가는 길들을 파괴함으로써 얻게 된 교훈 가운데 하나이다.[18] 이 같은 문맥에서, 이 분수가 구현하고자 한 도로와 고속도로의 빠른 움직임은 전시에 필요한 방어와 공격의 속도가 달려 있는 군수산업 하부구조의 역할이다. 파울 비릴리오(Paul Virilio)가 『속도와 정치: 스피드 원리에 관한 에세이(*Speed & Politics: An Essay on Dromology*)』에서 다음과 같은 주장을 했다. 대량생산된 자동차들과 대규모의 고속도로 시스템들과 전자 통신 기술의 발전에 수반되는 하부구조로 구축된 빠른 움직임의 지배를 포함한 문화와 사회의 변화들은 군산복합체(military-industrial complex)에 내재된 속도에 대한 요구에 의해 발생된다. 여기서 그는 "역사는 무기 시스템들의 스피드로 진보한다"라고 결론을 내린다.[19] 1935-36년 무솔린의 무자비한 군대가 에티오피아를 점령한 사이에 제작된 분수가 처음으로 선보인 트리엔날레가 이탈리아 제국이 아프리카에 선전포고를 한 몇 주 후에 열렸다는 것은 이 같은 문맥에선 분명 의미심장하다. 분수가 속도에 관한 것이라는 범위 내에서 이는 곧 전쟁에 관한 것이다. 그리고 라디체의 대공 기관포 포좌(anti-aircraft gun emplacement)에 대한 다소 심각한 언급은 대단히 통찰력 있다 할 수 있겠다.(도 5)

분수가 마침내 1962년 코모의 근교에 재건되어 설치된 이래 이 작업에 대한 논의는 과거에 대한 회상뿐만 아니라 현재에 대한 저항과 관련돼 있다. 2008년에 이 분수를 지금의 위치에서 관광객들이 좀더 쉽게 관람할 수 있는 코모의 중앙으로 이전하기를 제안하는 안건이 제기되면서, 이 작품의 이전

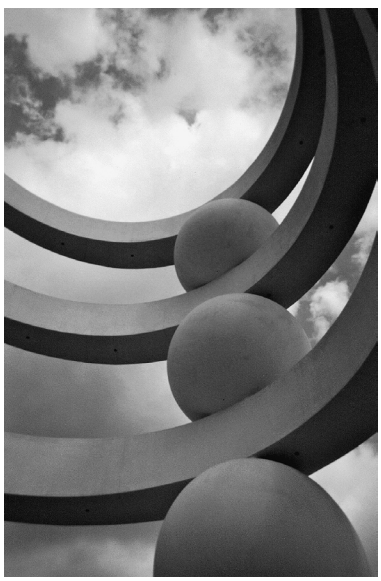
도 5. 체자레 카타네오와 마리오 라디체, 〈코모-카멀라타 분수〉, 강화시멘트, 896cm, 1935-36(재건축 1962), 코르시카 광장, 카머랄타, 코모

17) "Una fontana monumentale", *IlPopolod'Italia*(29 May, 1936).

18) See Vahrenkamp, "Motorization and Autobahn Projects", p. 13.

19) Paul Virilio, *Speed & Politics: An Essay on Dromology*(Los Angeles: Semiotexte, 2006), p. 90.

계획에 대체적으로 반대했던 이 지역 주민들은 분수에 연루된 자신들의 애뜻한 유년시절의 추억을 회고하였다. 지역 신문인 『라 프로빙키아 디 코모(*La Provincia di Como*)』에서 한 필자는 다음과 같이 회상했다. 소년시절 그는 자신의 침실 유리창에 코를 댄 채 1960년대 초반 이 분수가 지어지는 모습을 지켜보았고 자신의 어린 시절 친구들과 함께 분수대의 모서리 혹은 제일 아래의 원형에 앉아서 혹은 세워져 있는 원형에 기대서 많은 밤을 보냈다. 그러나 이는 "혐오스러울 만큼"의 교통량이 있기 전이었다라고 덧붙였다. 편지를 쓴 사람들 대부분은 최근 광장의 교통량이 "참을 수 없을 정도"라고 주장하면서 이곳 교통량에 대해 지적했다.[20] 같은 신문에서 다른 필자는 "쉴새 없는 교통량에 의해서 황폐된 광장은 공간 개념에서는 아니지만, 그곳은 분명 예전의 광장이 아니다"라고 주장했다.[21] 한편 다른 이는 2010년 다음과 같이 지적했다.



도 6. 체자레 카타네오와 마리오 라디체, 〈코모-카멀라타 분수〉, 강화시멘트, 896cm, 1935-36(재건축 1962), 코르시카 광장, 카머랄타, 코모

> 카멀라타의 시민들이 이용하는 것은, 이 기념비를 통해서 이 지역에 부여하고자 한 카타네오와 라디체의 도시에 대한 재정의의 의미가 드러나는 지점에서 이곳의 주변이 붕괴되고 저하될 때 구조를 통해 '조화'를 만들어내는 분수 아닌가?[22]

『라 프로빙키아 디 코모』의 지면 논쟁에 참여한 많은 기고자들은 다음과 같이 주장한다. 공해에 의해서 검어지고 움직이는 자동차들에 의해서 쪼개진 조각들에 나타난 심각한 손상을 고려해 그것의 장소 특수성을 제거시키면서 의도된 장소인 교차로에서 조각을 이전할 것이 아니라 이 광장을 순환하는 교통량을 줄이거나 재조정할 것을 권한다. 이것이 암시하는 바는 장소 특수성이라는 개념은 조각의 변화가 아닌 그 작업이 설계된 문맥의 전환에서 파괴되는 것이다. 이 도시는 움직임의 기념비로 제작된 작업이 무색할 정도로 너무나 유동적이 되어왔다.(도 6)

비록 〈카멀라타 분수〉의 본래 목적은 무질서하게 펼쳐져 있는 도시 공간에 질서와 명확성을 부여하는 것이었지만, 이 작업에 대한 다른 문맥에서의 다양한 해석들을 고려해 볼 때, 이 작업의 의미는 조화라는 열망을 능가하는 방식으로 변화무쌍하다. 우선적으로, 이 분수는 바쁜 교차로의 안내 지주라고도 할 수 있다. 다른 관점에서 보면 그것은 놀랍게도 공포스러운 구조물로 여겨질 만큼 국가도로 체제뿐 아니라 그것을 결국 파괴로 이끈 유럽 전시의 끔찍한 사전 준비 과정과 역사적 사건들과 관련되어져 있다. 마지막으로, 재건된 구조물이 놓일 최적의 위치에 대한 최근 코모 주민들의 논쟁에서 다음과 같은 점이 확연하다. 즉 분수는 어떤 의미에서는 쓸모없어졌을 뿐 아니라 다시 한 번 파괴될 위험에 놓여 있다. 이번에는 군무기에 의해서가 아니라, 그것이 본래 통제하고자 구상했던 속도, 유동성, 그리고 교통 하부구조의 힘

20) See Ettore Meroni, "E la fontana di Camerlata: lasciateci almeno quella!" *La Provincia di Como*(10 May 2008).

21) Antonio Marino "Fontana di Camerlata, un 'sacrilegio' spostarla", *La Provincia di Como*(2 May 2008), http://www.laprovinciadicomo.it/stories/Cara%20provincia/7260/, 2010년 9월 23일 오후 2:14 검색.

22) Giugno 73[pseud.], "I commenti del lettori", *La Provincia di Como*(15 May 2010), http://www.laprovinciadicomo.it/stories/Cronaca/253548/ 2010년 9월 23일 검색.

에 의해서 파괴될 위험에 처한 것이다. 아마도 이 작업의 운명에 대한 논쟁을 하나의 시금석으로 여기는 카멀라타의 참을 수 없는 교통 상황과 관련한 지역 주민들의 반복되는 아우성 속에서, 이 〈분수〉는 코모의 도시 계획자들이 오늘날까지 수용했던 것 이상의 조화로운 도시 환경을 위한 이성의 등불로 계속해 작동할 것이다.

번역: 이재은 / 감수: 김희영

투고일: 2010. 9. 20 / 심사완료일: 2010. 10. 20 / 게재확정일: 2010. 11. 20

주제어(keywords)

유동성(mobility), 미술(art), 건축(architecture), 이탈리아(Italy), 전쟁(war), 속도(speed)

참고문헌

Apollonio, Umbro(ed.). *Futurist Manifestos*. NewYork: Viking Press, 1973.

Berman, Marshall. *All That is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity*. London: Penguin, 1988.

Cattaneo, Cesare and Mario Radice. "Progetto di Fontana per il Piazzale Corsica in Camerlata." Unpublished manuscript, *Carlo Belli Papers*. Italy: Roverto: Archive of the Trento and Rovereto Museum of Modern and Contemporary Art, 1935.

Danesi, Silvia. "Cesare Cattaneo: The Como Group-Neoplatonism and Rational Architecture." *Lotus 16*. 1977, pp. 88-121.

Giugno73[pseud.] "I commenti dei lettori." *La Provincia di Como*. 15 May, 2010, accessed September 23, 2010, http://www.laprovinciadicomo.it/stories/Cronaca/25 3548/.

Jackson, Neil. "Where Now The Architect?" *Transactions of the Royal Historical Society 13*. 2003, pp. 207-217.

Marino, Antonio. "Fontana di Camerlata, un 'sacrilegio' spostarla." *La Provincia di Como*. 2 May 2008, accessed September 23, 2010, http://www.laprovinciadicomo.it/stories/Cara%20provincia/7260/.

Meroni, Ettore. "E la fontana di Camerlata: lasciateci almeno quella!" La Provincia di Como. 10 May 2008.

Radice, Mario. "Mario Radice: Conversazioni." Interview by Angelo Mauri, accessed October 4, 2010, http://www.edixxon.com/radice/02_conversazioni/htx2485.html.

Selvafolta, Ornella. "Cattaneo e Radice, percorsi in comune." *Archipittura: Interrelazioni fra le arti a Como nell'eta del razionalismo*. Lipomo: Cesarenani, 2005, pp. 53-61.

Tomlinson, John. *The Culture of Speed: The Coming of Immediacy*. London: Sage, 2007.

"Una fontana monumentale." *Il Popolo d'Italia*. 29 May 1936.

Vahrenkamp, Richard. "Motorization and Autobahn Projects in Germany and Europe." *The Interbellum-Working Paper in the History of Mobility*. No. 15, 2009, accessed October 4, 2010, http://www.vahrenkamp. org/WP15_Autobahn_Interbellum.pdf.

Virilio, Paul. *Speed & Politics: An Essay on Dromology*. Los Angeles: Semiotexte, 2006.

Abstract

Up the Street: Mario Radice and Cesare Cattaneo's *Camerlata Fountain* 1935-2010

Anthony White(The University of Melbourne, Senior Lecturer)

In this paper I examine Cesare Cattaneo and Mario Radice's *Camerlata Fountain* in northern Italy, focusing on the work's relation to the urban environment and its "mobility" over several decades. As I demonstrate, the design of Cattaneo and Radice's work relates to the circular layout of a traffic intersection and was intended to be viewed from the window of a moving automobile. In this way it continues a tradition, begun by the Futurists and continued by Le Corbusier, who saw the car as central to modern art and architecture. Moreover, the work relates to the concept of mobility in so far as it was in itially built in 1936 in Milan and subsequently destroyed and reconstructed during 1962 in its current location near Como. As the history of the work's conception, production and reception demonstrates, Cattaneo and Radice's work not only responds to the experience of vehicle-generated mobility in modern society but also reveals the tensions and anxieties associated with an increasingly dynamic urban environment.

Up the Street: Mario Radice and Cesare Cattaneo's *Camerlata Fountain* 1935-2010

Anthony White(The University of Melbourne, Senior Lecturer)

In their 1935 proposal to build a fountain in a busy, circular road junction near Como in northern Italy, Cesare Cattaneo, the modernist architect, and Mario Radice, the abstract painter, argued that the work should closely relate to the built environment of the intersection. However, rather than responding to the existing, static architecture, the form of the fountain was to "accord in its forces and its spirit with … the setting of the great highways that converge there in a radial pattern and with the same tone of rapid and continuous circulation."[1] The completed work, Cattaneo and Radice's *Fountain for Piazza Corsica in Como-Camerlata* [hereafter Camerlata Fountain] addresses the regular, daily movement of people and vehicles along streets and highways, and serves as a monument to the intense mobility which has come to define our experience of modernity. The other way in which the fountain relates to mobility is the work's literal movement from Milan, where it was first installed in 1936 before being destroyed in 1945 and rebuilt in Como in 1962, as well as the proposal in 2008 to move the work from one part of Como to another. As I argue below, in an examination of the conception, production and reception of the *Camerlata Fountain*, Cattaneo and Radice's work responds to the experience of vehicle-generated mobility in modern society and reveals the tensions and anxieties associated with an increasingly dynamic and unsettled urban environment.(fig. 1)

The concept of mobility was dear to the Italian futurist movement, which, beginning in 1909, saw great movements of people and vehicles as one of the most pressing themes of modern art and literature. Moreover, the futurists worshipped the automobile, that quintessential industrial medium of human mobility, as a symbol of the flight from the past. As F. T. Marinetti, the leader of the group, argued "A racing automobile with its bonnet adorned with great tubes like serpents with explosive breath … is more beautiful than the Victory of Samothrace."[2] The futurist painter and sculptor Boccioni titled one of his works "The Street Enters the House", and the Como-born, futurist architect Antonio Sant'Elia, who imagined a "Futurist city like an immense and tumultuous shipyard, agile, mobile and dynamic", provided in his visionary urban plans for the rapid movement of vehicles in submerged roadways.[3] In this sense the futurists envisaged a world of art profoundly transformed by the intensely mobile activity of the street. In

1) Cesare Cattaneo and Mario Radice, "Progetto di Fontana per il Piazzale Corsica in Camerlata", Unpublished manuscript, *Carlo Belli Papers*(Italy, Roverto: Archive of the Trento and Rovereto Museum of Modern and Contemporary Art, 1935).

2) F. T. Marinetti, "Founding and Manifesto of Futurism"(1909) in Umbro Apollonio, *Futurist Manifestos*(New York: Viking Press, 1973), pp. 20-21.

3) Antonio Sant'Elia, "Manifesto of Futurist Architecture"(1913), Apollonio, *Futurist Manifestos*, p. 160.

concrete examples of painting and sculpture, however, futurist artists were rarely able to capture the excitement and iconoclasm that they promised in their theories. Moreover, by the 1920s Mussolini's fascist movement had taken control of the country and a backward-looking, neo-classicism gripped many of the nation's artists. The futurists pulled back from the radical daring of their theoretical pronouncements, leaving it to others to realize the more innovative dimensions of their manifestos.

Some of the most ambitious attempts to address the modern reality of urban dynamism were made not by painters and sculptors but rather by modern architects. The French architect Le Corbusier imagined the modern city and its buildings as dominated by the reality of the motor car, arguing that a "city made for speed is made for success."[4] He designed one of his houses, the Villa Savoye, in such a way that a semicircular driveway around the ground floor corresponded to the turning radius of a Voisin automobile.[5] The car was essential to Le Corbusier's vision in two senses: he believed that the type of mass production already established for cars could be applied to housing, and his urban plans were dependent upon the possibility of rapid, car-based transit between one part of the city and another, a utopian vision of a swift-moving city which enabled a multiplication of the area devoted to traffic and in which "Cafes and places of recreation would no longer be the fungus that eats up the pavements."[6] As John Tomlinson argues in *The Culture of Speed: The Coming of Immediacy*, the increased speed made possible by automobiles and other forms of transport, which is connected to the progress of reforming change in modern society, can involve significant forms of liberation, and many have been willing to sacrifice anything to achieve it. Nevertheless, speed can also lead a diminishment of experience, and planners who facilitate the increasing speed of everyday life can be guilty of what Tomlinson has described as Le Corbusier's "indifference and insensitivity to the social anthropology of street life."[7] After all, the advent of faster and faster travel creates a situation in which the nervous systems of the city's inhabitants are fundamentally altered. As Georg Simmel once argued in respect of the modern city: "The rapid crowding of changing images, the sharp discontinuity in the grasp of a single glance, and the unexpectedness of onrushing impressions. These are the psychological conditions which the metropolis creates."[8] In light of Simmel's remarks it is possible to examine the increased tempo of everyday life made possible by the combination of improved roads and faster cars and ask whether the resulting impoverishment of experience is worth the benefits of convenience and more rapid exchanges between individuals and communities. The question I want to pose is whether Cattaneo and Radice, in directly addressing the reality of modern traffic behavior in *Camerlata Fountain*, contributed to the loss or diminishment of experience brought about through the ever-hastening speed of vehicular transport, or whether they ameliorated the deleterious

4) Le Corbusier, *The City of Tomorrow* (Paris, 1924) quoted in John Tomlinson, *The Culture of Speed: The Coming of Immediacy* (London: Sage, 2007), p. 32.

5) Neil Jackson, "Where Now The Architect?", *Transactions of the Royal Historical Society 13* (2003), p. 208.

6) Le Corbusier, *Towards a New Architecture* (Paris, 1923), quoted in Marshall Berman, *All That is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity* (London: Penguin, 1988), p. 167.

7) Tomlinson, *The Culture of Speed*, pp. 35-36.

8) Georg Simmel, "The Metropolis and Mental Life" (1903), quoted in Tomlinson, *The Culture of Speed*, p. 37.

effects of the increasingly rapid, mechanized transit of bodies across the surface of the earth.(fig. 2)

The intention behind the work was clearly spelled out in the original 1935 report proposing the fountain to the government of Como. Cattaneo and Radice began from the premise that the location, which was then called Piazza Corsica, was not a traditional Italian city square. The surrounding buildings, in their estimation, were hybrid, disordered and lacking in dignity, and a state of confusion was caused by a proliferation of pavements, tram lines, telephone poles, signs, and gas pumps. Moreover, the square's very existence was related not to the buildings per se but rather to the junction of major highways and roads leading to neighboring cities. As the authors pointed out, furthermore, the Piazza was already characterized by great amounts of traffic; a fact that they believed would be intensified due to the city of Como's recent decision to exclude any residential function for the square in future urban plans. The square was and would be, in other words, not a place for living in but a place for moving through.[9] Contributing to this sense of mobility was the fact that the routes meeting at Piazza Corsica were feeder roads from the first restricted access, toll motorway anywhere in the world which led from Milan to Varese and Como and which had been completed only a few years earlier. In his discussion of these motorways Richard Vahrenkamp has argued that "accessibility to tourist destinations for the residents of large cities in Italy influenced motorway construction", and the original purpose of these roads was largely to convey tourist traffic from the metropolitan centre of Milan in the south to the popular holiday destinations of the lakes and mountains on the border with Switzerland.[10](fig. 3)

Inspired by the context of this intense traffic region Cattaneo and Radice argued that their fountain should be conceived directly in relation to the environment—not however to the surrounding buildings and the immediate inhabitants of the area—but to the existence of and uses for the major roads which determined the traffic flow around the square. The work addresses the local environment of the traffic junction but also the non-local network of places to which the Piazza is connected, and in this sense the fountain speaks not to a place in particular but rather the quality of the square as a place of transit and tourism. What this implied for Cattaneo and Radice was a new conception of a fountain, one that had to take into account the square's function as a major traffic hub but also the fact that the most viewers would experience the work in an extremely short time while travelling at a rapid pace in a vehicle. The public, they noted, who "circulate for a few moments … is mostly a public of drivers, that see turning around, and need to grasp the complex from any point of view."[11] From these principles they reasoned that the *Fountain* would have to be vertical in emphasis to be visible from a distance, transparent so that drivers could see through it, curved so as to

9) Cattaneo and Radice, "Progetto di Fontana", p. 16.
10) Richard Vahrenkamp, "Motorization and Autobahn Projects in Germany and Europe in the Interbellum-Working Paper in the History of Mobility, No.15"(2009), http://www.vahrenkamp.org/WP15_Autobahn_Interbellum.pdf Viewed 10/4/2010 10:36 AM.
11) Cattaneo and Radice, "Progetto di Fontana", p. 2.

develop in time and be equally viewable from any point as the viewer moves through the roundabout, and composed of what they described as "ample and clear rhythms" in a harmony accessible to whoever looks at it and understandable in an instant.[12](fig. 4)

The choice of the circle as the principle motif of the fountain was motivated, they argued, by the traffic moving around a circular roadway and the fact that the circle is a perfect geometrical form immediately graspable by a viewer. Horizontally and vertically placed circles interspersed with spheres are placed in the centre of the junction, stacked vertically so as to leave empty spaces to allow transparency and facilitate visual access across the Piazza. The effect of the circles and spheres, the authors hoped, would be to lend an element of harmony to the intersection that was patently missing from it. From these arguments in the original proposal we can see that the intention of the creators was to directly address the placeless, transitory quality of the square but in doing so inject a sense of dignity and balance. They sought to achieve this by creating a rationally ordered form in a busy and chaotic transport hub which would help to stabilize and make sense of the viewer's experience of the built environment. The question remains to what degree were they successful in this endeavor.

The evaluation of this success is complicated by several factors. First, the fountain was not built in its intended location in the 1930s, but rather was installed temporarily in the Sempione Park in Milan in 1936 as part of the Milan Triennial of Decorative Arts, Industrial Design and Modern Architecture. On this occasion the work was constructed of cement rather than the intended marble and was surrounded not by roads and cars but by trees, grass and plants. Second, a further layer of meaning was added to the work when the authors presented it to Marinetti, who was by that time a member of the Italian Academy, as an entry for an art prize. In a letter to the futurist, penned in 1939 while the fountain was still visible in the Sempione Park in Milan, the authors stated that the work expresses "the dynamism of large scale motor traffic." They also added that "The people who pass swiftly by have a need for the sudden and decisive emotions that only our time can provide. Bold forms, of an almost irritating simplicity, of immediate clarity, in the blinding sunlight." Elsewhere they commented that the construction creates a "frightening contrast between the slenderness of the supports and the enormous weight launched into the air."[13] As Silvia Danesi points out, in this letter Cattaneo and Radice transformed the fountain into a "futurist gesture."[14] In the process, the earlier concern with providing a sense of focus and harmony for the drivers who circulate has been changed to incorporate a rather different experience of the work. The sense of clarity and dignity that the authors originally claimed was the central preoccupation of the fountain was overturned in favor of a reading which emphasizes what Ornella Selvafolta has described as the "asymmetrical swerves" and "unstable

12) Ibid., p. 5.

13) Quoted in Silvia Danesi, "Cesare Cattaneo: The Como Group-Neoplatonism and Rational Architecture", *Lotus* 16(1977), p103.

14) Ibid.

balances" of the fountain.[15] In this reading the dynamism of the work is far less the cause of harmony and focus but rather what the authors call "violent emotions": irritation, fear and blindness.

The themes of fear and violence would become relevant to the reception history of the work in later times. Due to the war which began in 1940, the fountain remained in Milan, rather than being transported to Como. In 1944, during a bombing raid of Milan by the Allies, the fountain, along with other structures in the park, was destroyed. In an interview recorded near the end of his life, Radice speculated on the motives of the Allied bombing crews in destroying the work: "who knows what they thought it was, probably an anti aircraft placement."[16] Although it is difficult to imagine anyone today mistaking the sculpture for an anti-aircraft gun placement, in certain respects the comparison is apt—both are made of cement and have a circular form. Furthermore, as one of the Milan critics pointed out in an article describing the fountain, it was located in the park on an axis between a decommissioned Austrian mortar gun sitting just outside the Castello Sforzesco and the Arch of Peace.[17] The latter is a neo-classical triumphal arch originally intended to commemorate the entry of Napoleon into Milan which, like the Austrian mortar, acknowledges the invading force of a foreign military power.

The relationship established between the fountain and military history raises the question of whether there might be any further correspondences between the work and wartime events and infrastructure more generally. If we go back to the original justification for the fountain, the many roads and highways in the region of Como, it is interesting to note that one of the motivations for building roads in this area was the necessity for highways to enable supplies and vehicles to get from one part of the country to another during military conflict. As Vahrenkamp has argued, one of the lessons of WWI was that the heavy trucks which supplied the front destroyed many streets thereby creating a need for more substantial and efficiently managed roads.[18] In this way, the rapid movement along roads and highways to which the fountain refers are part of a military-industrial infrastructure that relies on speed for wartime defense and offence. Paul Virilio has argued in *Speed & Politics: An Essay on Dromology*, that changes in culture and society, including the dominance of rapid movement with its attendant infrastructure of mass produced vehicles, extensive highway systems and advanced technologies of electronic communication, are generated by the requirement for speed inherent to the military-industrial complex. From this he concludes that "history progresses at the speed of its weapons systems."[19] Significant in this regard is the fact that the Milan Triennial at which the fountain was first unveiled was opened just a few weeks after the proclamation of the Italian Empire in Africa, which had been created through Mussolini's brutal military occupation of Ethiopia in 1935-6. To the degree that the fountain is about

15) Ornella Selvafolta, "Cattaneo e Radice, percorsi in comune", in *Archipittura: Interrelazioni fra le arti a Como nell'eta del razionalismo*(Lipomo: Cesarenani, 2005), p. 55.

16) http://www.edixxon.com/radice/02_conversazioni/htx2485.html Viewed 10/4/2010 10:52 AM.

17) "Una fontana monumentale", *Il Popolo d'Italia*(29 May1936).

18) See Vahrenkamp, "Motorization and Autobahn Projects", p. 13.

19) Paul Virilio, *Speed & Politics: An Essay on Dromology*(Los Angeles: Semiotexte, 2006), p. 90.

speed, then, it is also about war, and so Radice's half-serious comment about the anti-aircraft gun placement was especially insightful.(fig. 5)

After the fountain was finally reconstructed and installed in the site near Como for which it was originally intended in 1962, discussion of the work has provoked both reminiscences of the past and protests about the present. Prompted by proposals mooted during 2008 to relocate the work to a central location in Como where it could be more readily appreciated by tourists, local residents, who were largely opposed to the idea of shifting the work, recalled fond childhood memories of the fountain. One writer to the local newspaper *La Provincia di Como* recalled that as a boy he had watched the work being constructed in the early 1960s with his nose pressed to the window of his bedroom, and that in his youth he had spent many nights with his friends seated at the edge of the pools or on the lowest ring or standing on the raised circle. This, however, he added, was before there was such a "disgusting" amount of traffic, the latter being a theme echoed by many other writers to the same newspaper, one of whom argued that the traffic in the square had become "unbearable".[20] Another writer to the same newspaper pointed out that the Piazza, "devastated by incessant traffic, is clearly no longer, not even in spatial terms, what it once was."[21] Yet another noted in 2010 that

> What use to the citizens of Camerlata is a fountain that expresses "harmony" through its structure when its environment is degraded and impoverished to the point where the meaning of urban redefinition that Cattaneo and Radice thought to give to the area through the monument has been betrayed?[22]

Many contributors to the debate in the pages of *La Provincia di Como* argued that in view of the severe damage caused to the sculpture, which has been blackened by pollution and cracked by the vibrations of moving vehicles, that it was not time to move the sculpture away from the intersection for which it was intended, thereby eliminating its site-specific nature, but rather to reduce or redirect the large amount of traffic circling through the square. What this suggests is that the idea of site-specificity has been destroyed, not by a change in the sculpture but rather by a transformation of the context for which the work was built. The city has become too mobile even for a work expressly designed as a monument to mobility.(fig. 6)

Although the original purpose of the *Camerlata Fountain* was to add a level of order and clarity to an otherwise chaotic stretch of urban space, in the various readings of the work activated by its differing contexts, the work's meaning is mobile in ways that exceed this aspiration for harmony. In one context it was imagined as providing a guiding fulcrum to a busy intersection; in another it was conceived as an astonishing, even fearful construction, connected not just to a national road system but also to the historical events

20) See Ettore Meroni, "E la fontana di Camerlata: lasciateci almeno quella!" *La Provincia di Como*(10 May 2008).

21) Antonio Marino "Fontana di Camerlata, un 'sacrilegio' spostarla", *La Provincia di Como*(2 May 2008), http://www.laprovinciadicomo.it/stories/Cara%20provincia/7260/ Viewed 9/23/2010 2:14 PM.

22) Giugno73 [pseud.], "I commenti del lettori", *La Provincia di Como*, 15 May, 2010, accessed September 23, 2010, http://www.laprovinciadicomo.it/stories/Cronaca/253548/.

of wartime Europe which ultimately led to the work's destruction. Lastly, in recent debates among Como residents about the most appropriate location for the rebuilt structure, it is apparent that the work has, in a sense, not only outlived its usefulness but is also in danger of being destroyed once more, not by military hardware but by the very forces of speed, mobility and transport infrastructure that the *Fountain* was originally designed to tame. Perhaps in the repeated outcries of local residents regarding the insufferable traffic situation in Camerlata, for which debates about the work's destiny seem to be the touchstone, the *Fountain* may continue to act as a beacon of reason for a more harmonious urban environment than the town planners of Como have allowed for up to this day.