

La costruirono nel 1930 per gli operai del più grande stabilimento automobilistico d'Europa. A 500 miglia a est di Mosca, vicino a Nizhny Novgorod sul Volga, sorgeva la città-fabbrica dell'Urss  
Per realizzarla, però, i russi chiesero aiuto agli americani

## IL MOTORE DEL SOCIALISMO



di Margherita Belgiojoso

**L**a prima città-utopia dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche la costruirono gli americani. Era il 1930 e nel mondo infuriava la Grande depressione. Sull'argine dell'Oka, un piccolo affluente del Volga, un gruppetto di ingegneri americani accompagnati da mogli e figli costruirono in 18 mesi quello che sarebbe diventato, per il tempo, il più grande complesso automobilistico d'Europa: 144mila veicoli all'anno per 60mila operai (a cui bisognava assicurare vitto, alloggio e distrazioni culturali secondo

gli ambiziosi canoni socialisti).

La storia di questa impresa è raccontata in *Building Utopia: Erecting Russia's First Modern City*, di Richard Cartwright Austin, un libro che raccoglie i documenti e le decine di lettere e fotografie che Allan Austin – che, oltre a essere il padre dell'autore, era il più giovane degli ingegneri americani, figlio del presidente della Austin Company, un colosso nell'edilizia industriale – scrisse in un anno e mezzo di permanenza in terra sovietica.

Furono per primi i russi ad andare negli Stati Uniti a studiare

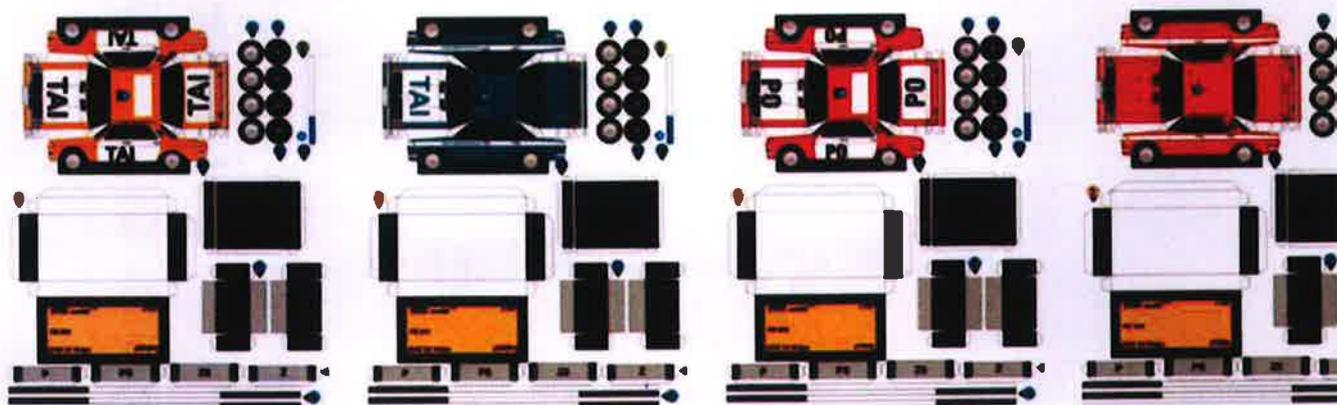
l'industrializzazione del paese più avanzato del mondo. Negli anni '20 il governo di Lenin aveva acquistato dai Ford 25mila trattori, "replicati" in patria pezzo per pezzo da ingegneri locali. Dieci anni dopo questo non bastava più: la qualità dei trattori clonati era bassa e, nel 1926, i sovietici invitarono la Ford a costruire uno stabilimento direttamente da loro. Incontrarono il "principe dell'auto" Henry Ford e visitarono i complessi industriali che la Austin aveva progettato e costruito per clienti come la General Motors

e la Edison. Sarebbero stati proprio loro, Ford e Austin, i partner dei russi in una delle imprese più eroiche del primo dei piani quinquennali. Seguirono anni di trattative, Ford e i suoi non si fidavano molto dei metodi bolscevichi e tra le due parti correavano antipatie, non solo politiche. Solo con Stalin si arrivò al contratto finale. Il grande stabilimento automobilistico sarebbe sorto a 500 miglia a est di Mosca, vicino all'antica città di Nizhny Novgorod sul Volga, due anni e 60 milioni di dollari per completare l'impresa.

Due mesi dopo la firma del contratto, il 29 Ottobre 1929 la Borsa di New York crollò e la Grande depressione invase le economie mondiali con una coda di

**I**l 1° maggio 1930 il cantiere finalmente aprì (*L'Internazionale* fu intonata "almeno 25 volte", ricorda Austin). Il risultato fu la Gaz, in russo l'acronimo di Fabbrica Automobili Gorky, come Nizhny Novgorod fu rinominata dopo il 1932. Dalle viti ai vetri, dalla vernice alla carrozzeria: l'intero circolo produttivo a piena attività avrebbe dovuto impiegare più di centomila persone. Il mastodontico progetto includeva una città intera per gli operai che avrebbero lavorato nello stabilimento, con appartamenti, sistema idrico, fognie, una centrale elettrica, cucine e lavanderie. Nel centro sarebbe sorta la piazza principale, fulcro della comunità e alveo del Palazzo della cultura, da

stessi sovietici – che i 'locali' sono diffidenti rispetto a questi espedienti moderni". C'erano inoltre teatri per la proiezione di film, palestre, auditori, biblioteche, stanze di lettura, per lo studio della politica e per il gioco degli scacchi. E poi ampi prati per il passeggio e parco-giochi. "Uno può immaginarsi quali benefici qualsiasi grande città americana otterrebbe con questi spazi! – si cruciava Austin, aggiungendo – I mezzi per lo sviluppo e lo stimolo delle menti adulte sono così convenientemente assicurati che il comunismo non può che svilupparsi vigorosamente". Il metodista e capitalista americano non stava certo convertendosi al comunismo, anzi, si lamentava che i nove metri di spazio pro capite de-



scioperi e violente manifestazioni. Ma la cosa non disturbò minimamente i sovietici venuti a studiare gli stabilimenti Ford: "Nel 1932 dimostranti affamati di comunismo presero d'assalto la fabbrica Ford – scrive Frank Hill, storico della Ford Motor Company – ma i russi rimasero asserragliati nella cittadella capitalista a osservare, completamente indifferenti delle implicazioni politiche". I sovietici non fraternizzavano con gli operai statunitensi e, del resto, per tutti gli anni Trenta anche nello stabilimento Ford a Nizhny Novgorod il partito comunista continuò a sperimentare diversi stili di organizzazione del lavoro.

cui sarebbero partiti viali abbastanza grandi per ospitare degnamente le parate del Primo maggio.

Nell'agosto del 1931, sul *New York Times Magazine*, Allan Austin scrisse un lungo articolo intitolato "Il comunismo costruisce la sua città utopica", in cui illustrava il disegno sovietico: le unità abitative sarebbero state composte da cinque case, ciascuna di quattro piani, connesse agli altri edifici grazie a passaggi coperti, e abitabili potenzialmente da duecento persone. Ciascuna unità avrebbe incluso un club, una nursery e un asilo, e cucine comuni capaci di servire l'intera comunità. Gli ascensori vennero esclusi "sia per la spesa extra sia per il fatto – ammesso dagli

cisi dai sovietici fossero pochi e rischiassero di stimolare addirittura intimità sconvenienti: "Nessuno qui si preoccupa delle questioni morali che possono emergere dal far coabitare gruppi di persone di sesso diverso. In Russia due o tre matrimoni falliti prima dei trent'anni sono la norma. Il tema della morale è dibattuto quanto da noi quello della proibizione dell'alcol".

Il carteggio tra Austin jr. e Austin sr. è uno specchio perfetto di quello che dovevano essere le relazioni, di reciproco sospetto ma anche interessamento, tra americani e russi quasi cento anni fa. Se Austin, da una parte, ammirava il tanto spazio destinato dai sovietici allo studio

e all'educazione dei figli, non tralasciava di annotare che "il governo usa la campagna contro l'analfabetismo per rompere i legami che uniscono naturalmente il bambino ai suoi genitori". Anche la condizione della donna colpiva lo sguardo americano: il 40 per cento degli operai impegnati nei cantieri di Nizhny erano femmine (fatto che veniva guardato con apprensione dagli operai specializzati americani e con grande interesse dalle loro mogli).

Allan Austin e i suoi non sarebbero rimasti abbastanza a lungo in Urss per scoprire come quelle unità abitative fossero in realtà non molto popolari tra le famiglie, che per lo più persistevano nei

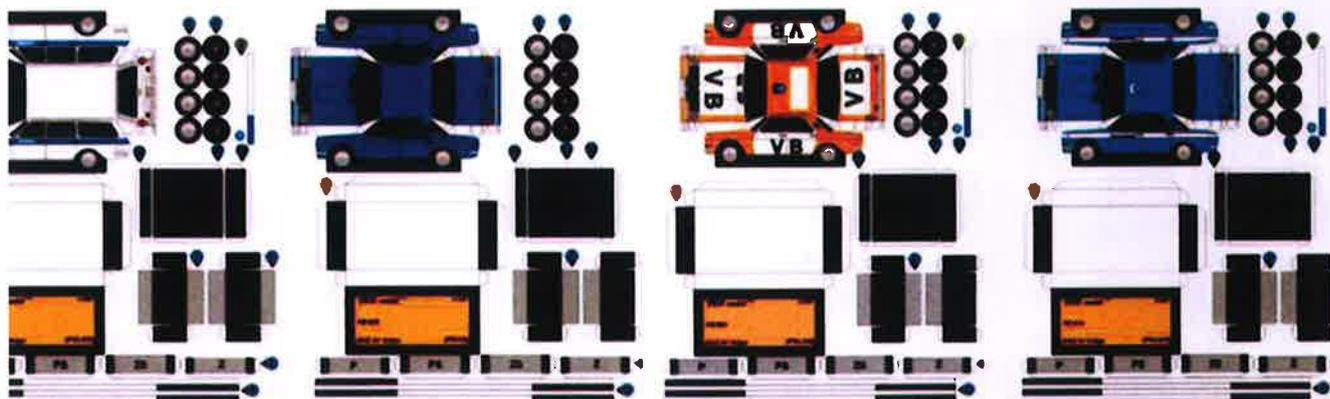
operai rimangono dentro e i duecento appartamenti restano incompiuti". Come non c'era neppure modo di convincere le casalinghe sovietiche, diffidenti delle potenzialità della nuova centrale elettrica, del fatto che le vasche da bagno fossero state disegnate per lavarsi e non per immagazzinare il carbone.

Ma l'impresa non mancò di esaltare anche il cuore e lo spirito dei russi: "Vedo una strada asfaltata, la prima in Unione Sovietica. È liscia come lo smalto di un'automobile e diritta come il raggio di una torcia. Tra le foreste e i parchi sta per sorgere la Nuova Città, la Città del Socialismo – scriveva Boris Agapov, reporter del giornale sovietico *Za industrializatsija* (Per l'industrializ-

agli operai per l'ora lavorata in più, ma non la pagò mai. "E meno male che si tratta di un governo di lavoratori!", notava Austin.

Poi, sempre nel 1930, ebbe inizio la prima delle Grandi purghe di Josef Stalin e gli americani di Nizhny si videro recapitare il primo condannato, il prof. Ramsin, ingegnere specializzato. Non avevano mai sentito della "strana usanza" sovietica di impiegare i professionisti-prigionieri durante il giorno e di farli dormire in prigione di notte come carcerati. L'Nkvd, la polizia segreta di Stalin, ben presto allungò i suoi artigli sul cantiere.

Nel '32 fece il suo arrivo nello stabilimento in costruzione una



loro stili di vita tradizionali, eludendo le sontuose attrezzature comuni e preferendo arrangiarsi con i modesti fuochi domestici. Gli operai, appena potevano, si trasferivano negli appartamenti ancora incompiuti. Mettevano un lucchetto alla porta, trasportavano le proprie cose, e "neppure tutti gli ingegneri americani avrebbero potuto convincerli a spostarsi – registrava la reporter americana Milly Bennett, venuta apposta dagli Stati Uniti a scrivere del celebre cantiere – né del resto avrebbero potuto violare la legge sovietica secondo cui un operaio non può essere spostato da una stanza prima che gliene venga data un'altra esattamente uguale. Così gli

zazione) nel luglio 1930 – Le strade la dividono in rettangoli dove, come fiori in un alveo, le case emergono tra gli alberi. Il suo cielo non è sporcato dalla fuliggine o dal fumo. È una città senza camini e senza stufe, illuminata dall'elettricità e scaldata dal vapore. Ciò che vedo è sufficiente per chiamarla città dei sogni, utopia, l'assurdo bolscevico!".

Non mancavano gli episodi tragicomici, come quando tutti, all'avvicinarsi dell'inverno, spostarono le lancette dell'orologio un'ora indietro. Il giorno stesso, da Mosca avvisarono che si era trattato di un errore e che il tempo andava lasciato dov'era. Il governo sovietico avrebbe dovuto quindi un quarto di milione di rubli

persona destinata a cambiare, quasi quanto Henry Ford, il mondo dell'industria automobilistica americana. Si chiamava Walter Reuther e due anni dopo fondò la United Auto Workers, il più potente dei sindacati americani. A Nizhny lavorò un anno, insieme al fratello Victor, finché non fu licenziato per la sua attività politica, nonostante, per il suo lavoro in fabbrica, fosse stato insignito del titolo di stacovista, eroe della produzione.

Durante la Seconda guerra mondiale, la catena della Gaz fu trasformata a fini bellici. La sua produzione fu tanto cruciale che i due Reuther, più tardi, dissero che "se la Russia non avesse avuto la Gaz, non avrebbe vinto la guerra". ■