

# Il Futurismo, la velocità e l'automobile

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile  
in collaborazione con  
CMAE - Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca

---



# Il Futurismo, la velocità e l'automobile

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

CMAE - Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca

Milano - Palazzo della Triennale, 21 novembre 2009

- 
- 2     Introduzione  
*Lorenzo Boscarelli*
- 3     Il Futurismo e la velocità  
*Maurizio Scudiero*
- 7     L'automobile nell'arte  
*Giorgio Marzolla*
- 8     L'automobile nella letteratura futurista  
*Anna Maria Andreoli*
- 11    L'automobile nella pittura futurista  
*Rossana Bossaglia*

---

MONOGRAFIA AISA 88



---

# Introduzione

*Lorenzo Boscarelli*

Nel 2010 si è celebrato il centenario della pubblicazione del Manifesto del Futurismo, ricorrenza che, in tutto il mondo, ha stimolato un vivo interesse per quel movimento. Gli sono state dedicate 19 mostre (la ventesima si è tenuta a Vilnius, Lituania), in molte delle quali è stato coinvolto il professor Maurizio Scudiero, che ci parlerà di come gli artisti futuristi abbiano interpretato e rappresentato la velocità nelle sue varie forme e non solo nell'automobile.

Giorgio Marzolla ci farà invece un quadro più ampio del rapporto fra arte e automobile.

Quando venne pubblicato su *Le Figaro* il Manifesto del Futurismo (20 febbraio 1909), in Italia circolavano circa 5.000 automobili. In Francia, dove era nata l'industria automobilistica europea, ne circolavano molte di più, ma l'automobile era ancora una presenza marginale per il cittadino comune. In tante regioni europee fino ad allora a nessuno era mai capitato di vederne una.

In quel momento nacque il Futurismo.

---

*L'Aisa aveva organizzato una conferenza sul tema "Il futurismo e l'automobile", pubblicata nella Monografia 39. L'evento si tenne il 16 maggio 1998 presso il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia a Milano.*

*In questa Monografia, vengono ripresentate le relazioni della professoressa Anna Maria Andreoli, studiosa di letteratura moderna e contemporanea, e della professoressa Rossana Bossaglia, critica d'arte.*

---

*Lorenzo Boscarelli, presidente Aisa e studioso di storia dell'automobile.*

# Il Futurismo e la velocità

Maurizio Scudiero

## Futurismo e ideologie

Il Futurismo non gode ancora di grande notorietà perché è stato penalizzato, per molti anni, da una lettura ideologica e non storico-estetica.

La rivalutazione è, come al solito, partita dall'estero, dove sono irrilevanti le beghe ideologiche italiane, ma vengono apprezzati per quello che sono i reali valori di novità introdotti dal Futurismo e la sua decisiva influenza sui movimenti di avanguardia del Novecento (Dada, Pop Art, ecc.) che vi hanno attinto a piene mani, mentre noi eravamo troppo occupati a bollarlo come un movimento fascista.

Una bollatura da ignoranti, dimostrata dal fatto che quando la sorella di Umberto Boccioni offrì i capolavori del fratello alla Galleria di Arte Moderna di Roma si sentì rispondere che non erano desiderati, in quanto "arte fascista". Boccioni è morto nel 1916!

In realtà il Futurismo, specialmente dopo la 1a Guerra Mondiale, era un movimento molto composito, aperto a ventaglio, a 180°. Si dichiarava futurista un certo Ivo Pannaci che pubblicava su "Ordine Nuovo", la rivista fondata da Antonio Gramsci, ed era un proletario da Prima Internazionale con falce e martello.

Fra i futuristi c'era Piero Villari, direttore della rivista "Rovente" di Parma, presente alla fondazione del Partito Comunista Italiano, perseguitato dal regime e costretto alla fuga.

Erano futuristi a Napoli gli aderenti al movimento "attivista-distruttivista" (già il nome è tutto un programma) che si ricollegava al "costruttivismo", il cui fondamento era il principio che "per costruire bisogna prima azzerare l'esistente". Questi napoletani pensavano di "azzerare" mettendo le bombe nelle sedi del Fascio.

Fra i futuristi c'era Ruggero Vasari di Messina, rappresentante del futurismo a Berlino, dove Filippo Tommaso Marinetti lo aveva spedito perché era un altro che metteva le bombe al Fascio.

Era un ambiente composito che permetteva, ad esempio, a Paolo Busti di scrivere sulla prima pagina di "Futurismo" (n.8 del 1933): "Estrema sinistra: il futurismo è scuola di arte e vita; il fascismo, cosa diametralmente opposta!".

I futuristi si sono permessi nel 1934, a firma di Enrico

Prampolini, di criticare i giudizi negativi di Adolf Hitler sulle mostre futuriste in Germania. Quando nel 1937 Hitler definì "degenerata" tutta l'arte moderna tedesca, Marinetti replicò che Hitler non aveva capito nulla. Ne nacque quasi un incidente diplomatico.

Nel 1939, la rivista ufficiale del Futurismo prende posizione contro le leggi razziali: il governo prima la sequestra e poi la chiude. Sembra strano che il governo chiuda una rivista di fascisti!

Poi ci fu la quarta generazione di futuristi, quelli che nel 1939/1940 avevano vent'anni, i goliardi, per i quali il "peccato futurista" era normale: questi sì che erano fascisti. Ma bisogna intendersi su che cosa significasse il fascismo per un ventenne nel 1940, privo di coscienza critica rispetto a quella che appariva una situazione normale.

Il giudizio sul Futurismo è stato quindi per lungo tempo ideologico, non ha tenuto conto della storia, il che lo ha penalizzato e ha fatto sì che molti capolavori siano finiti all'estero.

## La nascita del Futurismo

Come tutti i movimenti culturali, il Futurismo non è stato il risultato di una mente unica, ma la fusione di qualcosa che era già nell'aria, il coagularsi di tante idee. Prima del Futurismo c'erano già stati studi sul movimento, sulla velocità. Marey nel 1891 e prima ancora Muybridge nel 1887 avevano fatto studi stroboscopici per descrivere il movimento di un corpo nello spazio, studi che in seguito influirono, ad esempio, sul lavoro di Giacomo Balla.

In Italia, Mario Morasso, un divulgatore scientifico popolare, ma autorevole, scriveva libri come "L'aspetto meccanico del mondo", che sicuramente influenzò Marinetti, il quale si dedicava invece alla poesia, con ricerche sul verso libero, cioè sulla poesia disgiunta dai canoni ritmici tradizionali.

Fatto determinante per la nascita del Futurismo fu l'automobile di Marinetti. Ne possedeva una perché era molto ricco: era nato ad Alessandria d'Egitto dove il padre, un facoltoso avvocato, si era trasferito con la famiglia. Spedito a Parigi per fare l'università, si era impadronito del francese, lingua che usava quando scriveva di poesia. Ecco una delle ragioni per cui Marinetti fece pubblicare il "Manifesto" a Parigi, oltre al fatto che la città era in quel momento il principale centro culturale del mondo, più di quanto lo fossero New York o Berlino. L'Italia, che si stava avviando al cinquan-

tenario dell'Unità, era ancora in enorme ritardo da questo punto di vista rispetto agli altri paesi.

Ma torniamo all'automobile di Marinetti. Nel 1908 egli risiedeva a Milano ed ebbe un incidente: al volante della sua grossa automobile.

In quella circostanza Marinetti ebbe l'illuminazione: l'automobile, la meccanica e la velocità potevano essere elementi di rinnovamento della cultura italiana.

Il Futurismo, come ogni altra corrente di espressione artistica, è stato il risultato di una sedimentazione intellettuale, di un pensiero poetico: l'arte è l'ultimo risultato di un pensiero che sta dietro. In questo caso, il pensiero sta nella poesia e nelle formulazioni teoriche.

Il 20 febbraio 1909 Marinetti fece pubblicare il suo "Manifesto" (che nei giorni precedenti era già stato pubblicato per ben sette volte su giornali italiani) sul quotidiano parigino "Le Figaro", per avere il più ampio uditorio possibile e per evitare che qualcuno in Francia si appropriasse indebitamente delle sue idee. Dal "Manifesto" (punto 4) estrapoliamo un passaggio molto importante, quello che ci interessa: *"Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un'automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... un'automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia."*

Proprio quest'ultima affermazione, che mette a confronto un prodotto della tecnica rumorosissimo e puzzolente con la "Vittoria di Samotracia", rappresentò allora una vera e propria eresia.

Nel "Manifesto" c'è anche (punto 9) la glorificazione della guerra e il disprezzo della donna: *"9. Noi vogliamo glorificare la guerra – sola igiene del mondo – il militarismo, il patriottismo, il gesto distruttore*

*dei libertari, le belle idee per cui si muore e il disprezzo della donna."*

Tutte cose che, prese come una bandiera dai critici ideologici, erano in realtà una posa letteraria provocatoria per attirare l'attenzione sul nuovo movimento. Ma con del costrutto. Basti pensare che nel Futurismo c'è il più alto numero di donne artiste, poetesse e letterate, rispetto ai movimenti artistici suoi contemporanei. Marinetti, in realtà, voleva rinnovare anche la donna, relegando nel passato la sua immagine tradizionale di angelo del focolare, in favore di una nuova figura attiva, dinamica, impegnata nella società alla pari dell'uomo.

Anche la "glorificazione della guerra" è una posa letteraria: l'atteggiamento letterario (anticipatore del "costruttivismo" russo) era quello dell'"azzerare per ricostruire", di rinnegare il passato per andare verso il futuro. Ma per ricostruire bene bisogna abbattere il vecchio edificio e la posa letteraria è di ritenere idealmente la guerra lo strumento che spazza via tutto in vista della ricostruzione. Molti hanno capito questo concetto in altro modo.

## Velocità, dinamismo e simultaneità

I futuristi cominciano la loro azione di rinnovamento adottando un sistema nuovo nella storia dell'arte: mentre l'artista era solito aspettare l'ispirazione nel suo studio, i futuristi, al contrario, introducono la progettualità, l'arte programmata, dichiarando prima ciò che faranno dopo.

Quando viene scritto il Manifesto, come documento programmatico del movimento, la pittura futurista non esiste ancora. Se la devono inventare prendendo qualcosa in prestito dal cubismo e dal simbolismo. Dal punto di vista stilistico

## La celebre automobile di Filippo Tommaso Marinetti

La mattina del 15 ottobre 1908 il giovane e ricco letterato, sempre impeccabilmente vestito e con la sigaretta in bocca, si reca in viale Monte Rosa, fuori Milano, agli stabilimenti Isotta Fraschini, dove acquista un modello tipo B 28/35 HP di gran lusso.

La macchina, che può raggiungere gli 80 km/h, ha una carrozzeria double phaeton, si tratta cioè di una torpèdo a quattro posti.

Poco dopo, in via Domodossola, la macchina si capovolge in un fossato pieno d'acqua, imprigionando sotto il suo peso Marinetti, che riesce a salvarsi solo grazie all'intervento di alcuni operai.

Da allora egli non guiderà mai più un'automobile né una motocicletta così come non cercherà mai di imparare a pilotare un aeroplano.

In tutta la sua vita il cantore futurista del progresso tecnologico e della nuova civiltà delle macchine ha quindi guidato solo un'automobile per poco più di un chilometro, finendo fuori strada. L'episodio ha però un'importanza fondamentale dal punto di vista psichico: Marinetti sente di aver vinto la morte grazie alla sua forza di volontà.

*Estratto da "Le due anime di Marinetti" di Giovanni Lista, pubblicato in "Futurismo 1909-2009 velocità+arte+azione" (catalogo della mostra a Palazzo Reale di Milano), edizione Skira. (Auto Italiana Sport n. 2, 15 gennaio 1959, pagina 31)*

le prime opere pittoriche non possono essere a pieno titolo definite futuriste. Sono piuttosto le tematiche che fanno capire l'appartenenza al movimento futurista.

**Umberto Boccioni**, ad esempio, ne *La città che sale* fa un quadro che si occupa non delle donne imbellettate come le faceva Boldini, ma della periferia va a vedere cosa fanno gli operai; è un tema sociale.

**Carlo Carrà**, in *Ciò che mi ha detto il tram*, dialoga col tram visto come un elemento meccanico pensante.

**Luigi Russolo** in *Ricordi di una notte* fa una pittura interessante, un po' onirica.

**Giacomo Balla** inizia a studiare il movimento e il dinamismo. *Velocità, dinamismo e simultaneità* (che mancavano completamente nella pittura statica precedente) sono i valori nuovi del futurismo. La simultaneità consiste nel cercare di rappresentare quello che simultaneamente vedono il pittore e altri soggetti. Tutto si compenetra.

Vengono introdotti anche altri elementi come le "linee forza" di Boccioni, che indicano il movimento in tendenza, la traiettoria, di un oggetto, facendo vedere come diventerà alla fine del suo percorso. In altri quadri di Russolo il dinamismo di un'automobile o di un treno è rappresentato come se gli oggetti fossero in una galleria del vento, che allora non era ancora conosciuta. L'ambiente intorno al soggetto è considerato un fluido: un corpo che vi penetra provoca delle onde di penetrazione. Concetti di cui si è scoperta la validità scientifica solo molti anni dopo.

Anche se l'aeroplano sta già facendo i primi passi, la prima generazione di futuristi è rimasta stranamente legata alla velocità terrestre: cavallo, bicicletta, moto, auto, treno.

**Anton Giulio Bragaglia** fa le prime foto dinamiche come *Fotodinamica del movimento di una mano* e *Fotodinamica della dattilografia*.

Giacomo Balla è il vero genio del Futurismo grazie alle sue ricerche sulla velocità dell'automobile, sul movimento delle ruote e sulle linee di penetrazione. In *Forme-rumore di motocicletta* dà un esempio della sua genialità: il rumore avanza insieme alla ruota della motocicletta in movimento ed è rappresentato da specie di cristallo.

In *Velocità + luci* c'è l'avanzamento di un'automobile all'imbrunire coi fari accesi, ma l'automobile non si vede. Se non ci fosse il titolo sarebbe un quadro astratto. Questo è l'interessante di Balla: una figurazione nuova che nasce da un'intuizione meccanica.

Altri futuristi furono forse meno geniali di Balla, perché tutto sommato legati alla figura, ma con una propria interpretazione: *Il motociclista + città* di

**Achille Funi** è un quadro che spiega la simultaneità: dietro al motociclista ci sono le case, piegate per la velocità, così come le vede il motociclista con la coda dell'occhio. L'effetto della velocità gli fa vedere le case che scappano via; Funi ha messo nella stessa situazione quello che vedete voi e quello che vede il motociclista.

È un valido esempio di simultaneità di visione, una novità introdotta dal Futurismo.

**Roberto Marcello Baldessari**, un futurista poco conosciuto, si è molto occupato della velocità e dell'aspetto meccanico del movimento: lo dimostrano le sue opere come *Tram + strada* e *Il ciclista*, che è chiaramente boccioniano.

Del resto, i giovani futuristi facevano scuola proprio guardando Boccioni e in seguito sviluppavano il loro stile. Lo stesso Baldessari all'inizio era boccioniano in maniera quasi imbarazzante, ma era il suo momento didattico, di formazione. Ci serve per far capire che anche lui è partito dalla "velocità".

Baldessari realizzò anche studi sul treno. Nel quadro che mostra l'arrivo in stazione, con il treno che sbuffa e si muove, i tagli sono le linee di movimento, la rottura del fluido da parte del treno. Le stesse considerazioni valgono per lo studio sul treno in corsa.

In *Auto + velocità + paesaggio* e *Moto + città*, sempre di Baldessari, la velocità dei due mezzi si porta dietro una deformazione del paesaggio, in una visione che rappresentava l'interazione fisica fra la velocità e la statica del paesaggio.

Nella scultura *Auto + corsa + città*, un capolavoro di Baldessari, vediamo quello che descriveva Funi: al passaggio dell'automobile le case si piegano.

Nel 1922 viene pubblicato il "Manifesto dell'Arte Meccanica", che introduce anche l'idea di una nuova visione del mondo. C'è dentro un po' di tutto: anche la famosa auto di Marinetti del 1908. "La nuova religione-morale della velocità" è un manifesto del 1914: lo cito perché Marinetti lo richiama nell'"Arte Meccanica". Anche qui viene richiamato uno dei punti del primo manifesto: "Insistiamo: la velocità è la nostra nuova Musa".

Erano anni di grandi competizioni automobilistiche, le auto stavano evolvendo velocemente. Marinetti fa degli accostamenti che oggi sono normali: "donne e motori", "lussuria e velocità". L'ebbrezza della velocità è associata ad un'altra ebbrezza.

Poi c'è il romanzo di Marinetti *L'alcova d'acciaio*: la copertina rappresenta un autoblindo, sorta di alcova d'acciaio, che avanza. Una copertina che all'epoca venne censurata, per cui è rarissimo trovare il libro integro con la sua copertina.

I futuristi sull'auto non hanno insistito molto, mentre lo hanno fatto sulla velocità.

**Fortunato Depero** è il più statico dei futuristi: nelle sue opere la velocità è più suggerita che vista. Il suo *Il motociclista*, come in un colpo di flash, dà l'idea del movimento e della velocità, ma in sé è rappresentato in modo solido, nitido, volumetrico: sembra una scultura.

In un altro suo quadro, *Ciclista moltiplicato* il ciclista è rappresentato moltiplicato per effetto del movimento. Il ciclista è così veloce che sulla retina di chi guarda rimane l'ombra delle sue posizioni occupate in successione.

I futuristi hanno fatto anche grafica pubblicitaria; molti loro manifesti pubblicitari sono diventati celebri.

**Lucio Venna**, un artista fiorentino, ha fatto il manifesto per la "5ª Coppa del Montenero" del 1925, invero poco futurista.

Lo è di più quello di **Aldo Mazza**, un cartellonista di inizio secolo che aveva fatto i manifesti per le Manifestazioni Aeree di Milano. In quello per il Circuito di Milano del 1924 compare un'automobile da corsa le cui forme si ispirano ad una Alfa Romeo, con tutta probabilità l'auto più citata nei manifesti di quel periodo.

**Federico Seneca**, un altro maestro del cartellonismo, adotta nei suoi lavori i concetti della deformazione della velocità e della simultaneità: nella sua locandina per la "IV Coppa della Perugia" gli alberi sullo sfondo si piegano per effetto della velocità.

**Dino Codognato** è l'autore della pubblicità associata con la velocità della Campari del 1938. In

proposito, ricordo che Depero disegnò la classica bottiglietta del Campari Soda, primo caso nella storia del design in cui sulla bottiglia non c'è etichetta: è un cono senza scritte che contiene il rosso della bevanda.

Voglio poi citare una nuova tematica nella pittura futurista: la velocità e i flussi naturali. La velocità può essere conciliata con la natura.

In *Treno partorito dal sole* di Depero un treno, meccanico, sbuffante, fuliginoso, pare nasca dal sole, sembra che esca da una situazione solare più che meccanica.

Così come ne *La corsa* di **Gerardo Dottori**, il treno sembra che si compenetri, si fonda col paesaggio umbro, con un fondo molto idilliaco, spirituale.

Però la velocità in qualche modo c'entra sempre. Negli anni Venti e Trenta l'Italia diventa un'importante potenza aerea: conquista record, realizza spettacolari e memorabili trasvolate, ha una significativa produzione aeronautica. Anche la velocità aerea diviene un soggetto rilevante nelle opere dei Futuristi. La prospettiva di volo, dall'alto, rappresenta in pittura una visuale nuova.

Dottori, che è sempre connesso con la natura, comincia a parlare di uno "sviluppo di forze ascensionali" e Baldessari fa una spirale tricolore, una sorta di velo tricolore, su Roma. In *Spiralata* di **Tato** abbiamo la velocità aerea con picchiate in spirale, giù verso la città.

Velocità zenitale questa volta in *Picchiata sul Ponte Vecchio* di **Verossi** e *In tuffo sulla città* di **Tullio Cralli**. La velocità è talmente intensa da far sembrare che la città entri nell'abitacolo dell'aeroplano.

---

# L'automobile nell'arte

Giorgio Marzolla

L'arte moderna e l'automobile sono due fenomeni caratterizzanti il Novecento e sono contemporanee. Non potevano non incontrarsi. All'inizio, l'interesse umanistico degli artisti non trova nell'automobile alcun riscontro: le prime automobili (fine Ottocento, primi del Novecento) erano carrette che si rompevano sempre.

Bisogna attendere i futuristi e Giacomo Balla, che nel metallo operoso in movimento vedranno quel divenire da loro stessi anticipato per i tempi futuri.

Scrivono Filippo Tommaso Marinetti nel 1909: *“L'arte prima di noi fu ricordo, rievocazione angosciosa di un bene perduto (felicità, amore, paesaggio), perciò nostalgia statica, dolore, lontananza. Col futurismo invece diviene arte-azione, realtà brutale, splendore geometrico delle forze, proiezione in avanti. Dunque l'arte diventa presenza, nuovo oggetto, nuova realtà creata con gli elementi astratti dell'universo.”*

E dice ancora la famosa frase: *“Un'automobile da corsa... un'automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia”*

Dunque l'automobile è più bella della magnifica scultura greca (che si trova all'ingresso del Louvre) perché esprime il concetto della velocità.

Ma Perché Marinetti parla della “mitraglia”? perché parla delle automobili di quegli anni, i cui motori giravano molto piano (500/600 giri al minuto), lasciando sentire gli scoppi con un rumore simile a quello della mitragliatrice.

Prima dei grandi sommovimenti del Novecento, tra cui la guerra, le Avanguardie italiane, la Scapigliatura milanese e il Futurismo avevano indicato la via del rinnovamento della vita, di cui l'automobile iniziava a far parte quale protagonista.

Nel 1909, Marinetti pubblica il Manifesto del Futurismo, il primo movimento artistico che fa dell'automobile un soggetto e un simbolo, adatta a mutare l'ambiente e la percezione della realtà (grazie alla velocità). Siamo entrati nel secolo nuovo e grandi novità si preannunciano.

---

*La comunicazione di Giorgio Marzolla, socio Aisa, collezionista e scrittore di motorismo storico, ha riguardato un tema più ampio del Futurismo. Ne riportiamo uno stralcio.*



# L'automobile nella letteratura futurista

Anna Maria Andreoli

L'elogio della velocità, del movimento, della rapidità è alla base della letteratura futurista e di quanto i futuristi hanno proposto. Più che di letteratura futurista parlerei di movimento futurista, che procede con proclami, manifesti.

Il manifesto del 1909 non è che uno dei tanti. Ci sono stati i manifesti della cucina futurista, del teatro futurista, della donna futurista, e così via. Si è detto molte volte che più che produrre opere d'arte o letteratura, o poesia, o narrativa, il futurismo abbia distrutto quello che aveva alle spalle.

In effetti è vero: il Futurismo è stato un movimento che ha preparato la letteratura del Novecento, più che proporre dei modelli veri e propri. Se noi ci chiedessimo quando inizia il Novecento, qual è il primo poeta, certo non diciamo Marinetti, diremmo Ungaretti, che è comunque nato come artista nella cerchia marinettiana. Ma la sua poesia non la si può identificare con gli esperimenti di Marinetti, è stato invece un poeta e un narratore in proprio.

Io apprezzo molto la grande Milano futurista, il racconto di questa Milano, del tram e appunto dell'automobile. Ma anche degli eventi che si svolgevano nella città, dei primi movimenti di massa.

Ecco il Futurismo non è concepibile se non nel quadro di questi grandi mutamenti di un secolo che ormai ci stiamo lasciando alle spalle, con il quale sarà bene cominciare a fare dei conti abbastanza definitivi.

La nuova urbanizzazione, l'industria, producono il nuovo agglomerato urbano, l'illuminazione delle città, la città che comincia a diventare il tema letterario fuori d'Italia.

In Francia, Parigi, che è stata la capitale dell'Ottocento, è una grande città come da noi non c'è stata, perché la frantumazione politica dell'Italia tutti la conoscono. L'Italia è un Paese di tante capitali, ma Parigi, che in questo è all'avanguardia, è stata il soggetto delle opere letterarie più importanti già nella metà dell'Ottocento. Un grande scrittore, Baudelaire, diceva che Parigi è il vero protagonista, il vero soggetto dei *Fiori del male*, benché la parola città e la parola Parigi non compaiano mai. Ma cosa compare? Una poesia che ha questo titolo: "A una passante", "A une passante".

Può esserci una passante in una città rurale, contadina? Non è concepibile, la donna che ha questo nuovo fascino, che passa e che non incontreremo mai più (e anche qui entriamo in un giro di movimento e velocità) diventa soggetto poetico per la prima volta, in maniera dirompente e Baudelaire scrive questa poesia alla passante e dice che ha visto il lampo dei suoi occhi chiari e non la rivedrà mai più. E per la prima volta ci si trova a vivere in città, in condizioni completamente mutate rispetto al passato.

Un altro osservatore di questa civiltà, che avrebbe promosso l'automobile, Paul Valéry, diceva che nell'autobus ci si trova agglomerati, vicini, faccia a faccia, ci si tocca con persone che non incontreremo mai più, che non vedremo mai più, mentre introno la réclame colora di luci la città, immettendoci in una dimensione ignota prima. La città ora è così, con questi lampi della réclame che sono come inni alla merce che è il nuovo soggetto della massa, della città e dell'industria.

Pensate a quell'idea di "ospite", del "vicino", del mondo rurale. Quando arrivava un ospite a casa lo si faceva accomodare, ci sono dei passi di Omero molto noti su questo. L'ospite viene fatto accomodare, gli viene imbandita la tavola. Noi siamo sull'autobus con dei vicini, nostri simili, assolutamente estranei, e tutto questo è uno choc.

Ma è un altro lo choc che il nuovo secolo deve superare. Si dice di solito che Marinetti e il Futurismo sono un'avanguardia, l'avanguardia dei primi del secolo. Per avanguardia si intende un piccolo manipolo che porta avanti, in maniera dirompente, alcune proposte che non vengono condivise.

Per avanguardia si intende un piccolo drappello, il termine è anche militaresco. Marinetti e Futurismo sono un gruppo di pochi. In realtà i molti non inneggiano all'automobile e non dicono che l'automobile è più bella di una grande opera classica.

Marinetti diceva anche che bisognava bruciare il Louvre e tutta l'arte del passato. E questo è blasfemo. L'opinione più vasta è contraria alla macchina, alla fotografia.

Pensate a questo altro grande choc dell'inizio del secolo, la fotografia, che comincia a diffondersi, a diventare strumento quotidiano e che prima di diventare quello che è per noi oggi, uno strumento di documentazione, uno strumento di replica del vero, è concepita come strumento di replica del falso, come strumento

di falsificazione, perché la fotografia miniaturizzata ci può dare il particolare, soprattutto quando è applicata all'opera d'arte, e questo fu un altro choc insieme con la velocità.

La fotografia ci dà dei punti di vista che l'artista non aveva assolutamente concepito, così come abbiamo una percezione nuova con la velocità: stando in un'automobile noi abbiamo un senso del paesaggio che non abbiamo camminando a piedi, perciò abbiamo una nuova percezione del reale.

La fotografia ha dato una nuova percezione non solo del reale ma anche proprio dell'opera d'arte. Non credo che Michelangelo pensasse, quando dipingeva la Sistina, che si potesse fare un particolare del dito di Dio del Giudizio Universale, invece le cartoline più diffuse sono quelle di questi particolari della Capella Sistina ripresi da vicino.

La macchina fotografica può riprendere e ingrandire, non solo ma la fotografia moltiplica il potere di esposizione, di visione, dell'opera d'arte, nel senso che tutti possono vedere, non c'è bisogno di andare al Louvre per vedere la Gioconda: le riproduzioni, molto precise, molto esatte, sempre più esatte, rendono l'opera d'arte qualcosa di fruibile quotidianamente.

Io credo che il Futurismo sia un movimento che ha posto sul tappeto la questione della mercificazione dell'arte, del rapporto profondamente mutato che abbiamo con il reale, con l'arte, nel secolo del movimento, della velocità e delle grandi innovazioni della meccanica e dei trasporti.

L'altro elemento di innovazione che ha prodotto uno choc è stato certamente il telefono, la voce che si può sentire a distanza. E mi piace ricordare oggi, al di là di quello che ha scritto Marinetti sulla velocità e sull'automobile che gli dà un posto nei poeti lirici, un proclama altisonante, gridato ad alta voce, è quello che ha scritto un passatista, uno che certamente Marinetti non avrebbe condiviso, un narratore francese Marcel Proust, che ha dedicato pagine e pagine all'automobile, poi all'aereo e al telefono, a quello che producono nella nostra vita quotidiana.

Quando si entra in una città con il treno noi abbiamo la prima percezione della città attraverso la stazione. Le stazioni sono come delle quinte del teatro. Qui noi siamo condotti a vedere questo spettacolo, che è la città, attraverso un itinerario preciso. Se noi pensiamo a tutte le nostre città, le stazioni sono ubicate in maniera particolare.

Invece noi entriamo in una città con l'automobile, entriamo come di forza in un set di una ripresa cinematografica, non è più il teatro il termine di confronto, così ottocentesco, ma il termine di confronto è il cinema così novecentesco e questo parallelo molto efficace è stato poi ripreso da Walter Benjamin che ha scritto pagine molto significative su questi mutamenti novecenteschi.

Diceva che il parlamento è un teatro è infatti, se noi ci pensiamo, anche fisicamente si presenta come un teatro, addirittura imita i colori del teatro. Il senato è tutto rosso, è a forma di anfiteatro e c'è un oratore, quello che sostiene una legge, propone un emendamento, che è come l'attore, ci vuole il numero legale per approvare la legge, devono quindi essere presenti gli spettatori. Pensate invece che cosa è la recitazione o lo spettacolo in un film dove il pubblico è potenziale e lo spettacolo, quel film, può essere visto contemporaneamente in 100 città da un numero sterminato di persone. La televisione ha poi moltiplicato questa possibilità.

Diceva Marcel Proust che, avendo la cornetta del telefono in mano, sentiva questa voce parlante come una sorta di Pulcinella del teatro dei Burattini. Aveva in mano come una sorta di burattino e si sentiva ventriloquo, perché ancora bisognava familiarizzarsi con il fatto che c'era veramente una voce reale in un tempo reale che ci stava parlando.

Per l'automobile, diceva che questo sottolineava la diversità di percezione di un luogo come la città al quale l'automobile è legata indissolubilmente all'inizio del Novecento e anche nel mondo futurista. Per il modo con il quale si arrivava in maniera diversa alla città. Per quanto riguarda l'aereo l'evento era ancora più strabiliante, la novità della meccanica veniva esaltata come un mito. Chi alza gli occhi e vede l'aereo si sente come chi nell'antica Grecia vedeva apparire improvvisamente una divinità.

All'inizio del Novecento, l'automobile e l'inno alla velocità comportano delle conseguenze anche sul piano letterario, sul piano della scrittura, c'è un rapporto molto stretto tra la rapidità dell'automobile e questo senso di totale autonomia dello spostamento che dà l'automobile, se pensate a tutta l'organizzazione del treno, gli orari da osservare, la comunità con gli altri. Invece l'automobile dà il senso di autonomia. E tutto questo non è che non abbia conseguenze sul piano della scrittura. Intanto scompare la punteggiatura e inizia uno stile nominale dove i sostantivi sono quasi tutti dei verbali in quanto dal verbo, che è la parte più dinamica del discorso, vengono tratti i sostantivi.

La poesia metrica di Marinetti è stata, di solito, analizzata da questo punto di vista. Marinetti, il manifesto futurista e il movimento futurista quindi hanno il merito di avere profondamente mutato la pagina letteraria del nuovo secolo, del Novecento. Nessuno scriverà più con un metro stabilito, con le rime al punto giusto, con le cesure al punto giusto. Prima nominavo Ungaretti che ha questa formazione accanto ai futuristi sia milanesi che fiorentini. Nella sua pagina a volte il verso coincide con la parola e i versi sono brevissimi. Una poesia come "*M'illumino d'immenso*", benché la stesura originaria fosse più lunga, non è concepibile se alle spalle non ci fosse il movimento futurista.

Non è concepibile la valutazione da parte della nuova poesia dello spazio bianco insieme con la scrittura. La pagina non è fatta solo dalle parole scritte ma anche da quelle non scritte, tanto deve essere suggestiva. La velocità ci dà una nuova forma di percezione. Anche i poeti che forse non hanno inteso condividere Marinetti, certamente ne avvertono l'influenza e la pagina è completamente cambiata.

Non ci saranno gli ardimenti di Marinetti, che promuove la pagina anche come momento poetico e dà una funzione anche al carattere. Non è indifferente se una parola è scritta in maiuscolo, in grassetto, o se è in corsivo. Promuovere alla pagina anche il segno, che è poi la caratteristica di tutta l'arte novecentesca.

Il Novecento non comincia certo come secolo, visto che dobbiamo fare qualche bilancio, con il 1° gennaio 1900. Il Novecento comincia, dicono gli storici della letteratura, con la prima Guerra Mondiale. Non a caso è inconcepibile la Grande Guerra senza automobile: non a caso i futuristi hanno inneggiato alla grande "igiene del mondo", la guerra, che era il momento della massa; per l'Italia poi l'esordio di un vero movimento di massa.

Il Risorgimento era consistito in guerre di impatto relativo, sabaude in grande misura. L'unico grande movimento di massa, fu la spedizione dei Mille. Nessun grande movimento di massa l'Italia unita aveva avuto. È stata per la prima volta la Guerra Mondiale a vedere gli italiani di tutte le parti d'Italia concentrati nelle trincee sul Carso.

Mi ha molto colpito vedere quanti artisti erano stati chiamati a raccolta per disegnare le tute mimetiche. Non sapevo che ci fossero delle dirette implicazioni di artisti per disegnare, per scegliere i colori, una guerra vista come una sorta di opera d'arte. Anche d'Annunzio spese delle parole al riguardo. Non composero con parole ma con vite umane.

Senza l'automobile non è pensabile questo evento che non solo per l'Italia, anche se per lei in particolare vista la nostra storia, ma per tutta l'Europa è stato l'inizio del nuovo secolo, dove l'automobile e l'aereo sono stati protagonisti. Pensate che eventi straordinari fossero le bombe con il loro potere distruttivo.

Marinetti è promotore entusiasta della Grande Guerra. La prova del nove si fa con la guerra di Libia del 1911. Marinetti guidava l'automobile. Bisogna dare atto ai protagonisti del Futurismo di non essere stati accademici, di non aver osservato in maniera astratta questo fenomeno, ma di averlo praticato.

Marinetti e d'Annunzio sono degli sperimentatori in proprio di queste nuove sensazioni, che tutti definiscono come una nuova dimensione. Questa nuova dimensione avrebbe avuto un grandissimo futuro. La maggior parte della gente (perché il Futurismo era un fatto di avanguardia, di pochi) temeva che l'automobile

avrebbe modificato profondamente il nostro rapporto con la realtà.

Ancora dopo la Grande Guerra, negli anni Trenta, c'è un movimento di riflusso, un movimento che si chiamerà Strapaese (contro un altro movimento che si chiamerà Stracittà), contro la città, contro l'automobile, contro la fotografia che avrebbe ucciso l'arte figurativa, invece di vederla come alleata del pittore. L'arte astratta non spartisce nulla con la fotografia.

Allora c'era questo timore: ricordo ancora delle pagine scritte contro Marinetti da Baldini, che aveva partecipato al movimento della Ronda e scrive un libro così curioso, era un uomo molto fine, protagonista di quegli elzeviri di terza pagina, quella pagina ben scritta che è stata da noi un genere letterario.

Un volume dal titolo "Beato fra le donne" ha un capitolo dedicato alla donna in automobile, che ha un fascino; però questa "passante" di cui parlavo all'inizio, di Baudelaire, che cammina con andatura felina, se passa poi in automobile non riusciamo nemmeno a vederla, Baldini reagisce e scrive: non possiamo più ammirare la bellezza femminile.

Ora la donna bella ha gli occhiali neri, il foulard, tutta l'oggettistica legata all'automobile, questi accessori che rendono la donna mascherata, non la vediamo più.

Marinetti ha il merito di avere aperto, questa nuova strada novecentesca e di averlo fatto in maniera così dirompente e provocatoria, volutamente provocatoria.

Naturalmente "Bisogna bruciare il Louvre" è certo una provocazione, come "Abbasso il chiaro di luna", "Abbasso Venezia e le gondole", tutto questo è provocatorio. I libri dicevano cosa è passatista e cosa è futurista. Il merito di Marinetti è quello di avere aperto vie senza ritorno; non si poteva più tornare alle forme precedenti e tutto il Novecento gli ha dato ragione. Ha scardinato la forma poetica e anche la forma narrativa, certamente questi lampi di prosa marinettiana sono molto condivisi dai Surrealisti e da tutto quello che sarebbe poi avvenuto anche attraverso la psicanalisi, dove il mondo del sogno viene posto in primo piano.

La percezione della realtà che noi abbiamo nel sogno è una percezione curiosa, nei sogni possiamo precipitare, il movimento e la velocità hanno un grande spazio. Quando il momento nascosto della psiche è diventato oggetto privilegiato di indagine anche al di là della terapia freudiana, è diventato proprio uno dei grandi momenti che suggeriscono la nuova narrativa. Scavare nell'io dà materia di racconto, che cos'è la memoria, con quale velocità percepiamo il nostro passato? Tutto quello che è accaduto nel Novecento ha dato certo ragione a Marinetti, un uomo che si è proposto di dare scandalo, ma in realtà quello scandalo era il Novecento.

# L'automobile nella pittura futurista

Rossana Bossaglia

**M**arinetti è un personaggio eccezionale, ma certo non possiamo condividere in toto le sue idee; per esempio, il suo atteggiamento nei confronti della guerra, anche se il suo concetto di guerra rientra nell'ideologia della collaborazione tra le varie forze della società e della cultura, della partecipazione dell'uomo ad attività dinamiche superatrici del presente; è questa concezione che spiega il suo atteggiamento.

La diffidenza che la cultura ha per lungo tempo nutrito nei confronti del Futurismo, ritenendolo una smargiassata, si ricollega ai miei ricordi d'infanzia.

Abitavo a Torino, sentivo in casa mia, dove si parlava molto di cultura, citare il Futurismo, e in particolare Marinetti, con un po' di supponenza. E dire che la mia famiglia era di idee molto moderne ed evolute: avevo una zia nata nel 1890 che guidava l'automobile, quindi non eravamo persone arretrate: però restava quel concetto che Marinetti fosse un po' mattoide.

La vera e generale rivalutazione storica del Futurismo è avvenuta a partire da 15 anni da, non di più, quando si è fatta la grande mostra a Venezia sul Futurismo a Palazzo Grassi.

L'amico Enrico Crispolti da anni studiava il Futurismo sistematicamente con molta attenzione e rispetto; così altri colleghi, per esempio Calvesi (e potrei ricordare vari nomi). Ma nella cognizione generale della cultura, il Futurismo è stato rivalutato solo adesso nel suo significato propositivo.

Il Futurismo è stato una matrice di movimenti, cito anche Ungaretti, poeta che si è legato a questo concetto di novità formale oltre che di contenuti, che non si spiega senza la spinta di Marinetti. Ora finalmente si ha del Futurismo una giusta considerazione, lo si esamina nelle sue qualità, i suoi difetti, i suoi limiti (questo sogno che qualche volta è una esaltazione pura, ma qualche volta si traduce in una creatività diretta e reale).

C'è stata la mostra a Palazzo Grassi, poi altre manifestazioni; ci sono queste in atto, molto attraenti; la bella mostra di Crispolti fatta a Torino nel 1980 (Ricostruzione futurista dell'universo), che ha avuto grande riscontro tra gli specialisti ma non nell'opinione pubblica.

Fra l'altro, una cosa che si sapeva, ma non era abba-

stanza valutata, sono i rapporti che il Futurismo ha avuto con la cultura francese, rapporti con il mondo internazionale, in particolare con la cultura russa.

La Fondazione Mazzotta ha organizzato una mostra sulle avanguardie russe, consentendo di sottolineare gli aspetti congeniali tra il Futurismo e questi movimenti. Interessanti sono anche i rapporti con il Cubismo, su cui il giudizio generale è invece da sempre positivo, persino qualche volta un po' enfatico. Il Cubismo ha una caratterizzazione meno dinamica, perché non parte dal principio della velocità, ma parte dal principio dello spezzarsi della visione, parte dal principio contrario.

Noi vediamo in successione: il nostro apprendimento dell'immagine non è immediato se non in una forma molto sintetica, ma poi, in successione, la realtà si individua nel tempo. Il cubista pretende di prendere il tempo e tradurlo in spazio, cioè di togliere il dinamismo e comporre tutto sullo stesso piano.

Per esempio, le facce picassiane con tre nasi, sono in successione temporale, la stessa faccia da tre punti di vista differenti.

Il principio è abbastanza medesimo, rispetto al Futurismo, nel senso che in ambedue i casi ci si rende conto dell'importanza che la velocità, il dinamismo, il movimento delle immagini hanno nell'età moderna, un discorso che poi con l'immagine cinematografica si fa particolarmente significativo.

Però, la conclusione è, nel cubismo, rovesciata; secondo i cubisti l'intervento dell'artista deve essere quello di fermare, di bloccare il dinamismo della vita e la continuità della vita nel tempo, per dare invece una connotazione spaziale più rigida e ferma e, quindi, visivamente globale.

Sono due facce dello stesso problema, che è continuato negli anni Venti e Trenta. C'è sempre stata questa ubiquità, che in genere è un contrasto ma parte dalla stessa considerazione.

Torniamo ora ai futuristi, i quali hanno avuto il senso del dinamismo in assoluto, del muoversi, un senso che si appoggia al progresso tecnologico ed ai mezzi in movimento. Partono da questi presupposti e sviluppano l'idea del dinamismo considerando tutti i mezzi di comunicazione e di trasporto più significativi del momento.

Devo dire che questa posizione all'inizio è persino contraddittoria, nel senso che i mezzi meccanici del

momento non hanno una velocità tale da giustificare il senso del dinamismo con cui essi li rappresentano. Direi addirittura che i futuristi, agli esordi, corrono di più dell'automobile.

Il concetto che un'altra parte della cultura aveva dell'automobile era quello della sua autonomia, il fatto stesso di essere auto mobile, non tanto di essere veloce.

Invece, i futuristi la percepiscono subito come un mezzo che può spingere verso un dinamismo ovale. Fra i futuristi che si sono particolarmente occupati di questo concetto c'è **Giacomo Balla**, il quale ha continuato a fare una specie di immagine sull'identificazione del dinamismo dell'automobile, in quanto portatrice di un possibile movimento sempre più intenso, quasi spingendo, come dire un mezzo come questo, verso un'ideale di altissima velocità; e questo non era l'ideale immediato dell'utente generico, il quale chiedeva di avere un mezzo di trasporto autonomo.

In questo contesto, i futuristi si comportano sempre in una forma un po' ambigua o duplice. Da una parte c'è una totale visceralità, quello che importa è che ci sia questa identificazione della vita con il movimento, con la dinamica e quindi qualunque cosa suggerisca l'idea di corsa va bene.

Lo spezzarsi dell'immagine, lo spezzarsi dello spazio nel tempo, non li spaventa come può spaventare l'ideologia cubista che cerca di bloccare il frantumarsi della visione.

Non per niente, i cubisti si rifanno ad immagini primitive, cercano i precedenti della figurazione in modelli lontanissimi pensando che là sia la radice che può salvare da questo fluttuare pericoloso del tempo. Invece, artisti come Balla, e lo stesso Marinetti nelle sue testimonianze anche grafiche, pensano che la continuità nel tempo sia la garanzia di un senso della vita, la dinamicità sia quella che ci permette di passare di generazione in generazione senza soluzione di continuità, con la gioia di identificare nel movimento e nella tensione verso il futuro il senso delle cose.

Balla, fra l'altro, è molto appassionato di cinematografo e vede l'immagine cinematografica come un'immagine fotografica ripetuta che trasforma il blocco della visione in dinamismo. Tutti ricorderanno la famosa *Bambina che corre sul balcone* di Balla, la stessa bambina ripetuta una serie di volte, con lievissime modificazioni di sagoma. È come vedere il movimento ripreso dalla macchina cinematografica. Mentre il cinematografo si avvale di questa scansione di immagini per produrre poi l'immagine continua, Balla gioca anche sull'opposto, e dimostra come lo spezzettamento di immagini abbia già in sé una carica dinamica, lo spezzettamento consente anche di ricomporre l'immagine in modo doveroso e non secondo la convenzione figurativa tradizionale.

I futuristi hanno da una parte una generica e senti-

mentale visceralità, dall'altra parte producono una vera e propria incentivazione alla pratica del progresso, un'incentivazione verso tutte le applicazioni di tipo tecnologico, anche di tipo culturalmente progressista; ciò ha consentito al Futurismo di arrivare a soluzioni originali e nuove anche nel rapporto persona-ambiente, cultura-ambiente.

**Fortunato Depero**, per esempio, è stato un grande interprete della necessità che l'arte si identifichi con la vita, applicando un'ideologia ottocentesca progressista di matrice nobile. I futuristi l'hanno accolta, hanno capito che non basta il quadro, ci vuole un mescolarsi dell'attività artistica nella vita.

Quindi c'era una parte propositiva, concreta, nel Futurismo, addirittura un grande senso pratico; mentre c'è quell'altra parte passionale sulla quale possiamo pure insistere quando apprezziamo i valori creativi, perché l'arte si basa anche su questi valori passionali. Non è un caso che Marinetti nel suo Manifesto del 1909 confronti l'automobile con la Vittoria di Samotracia. Lui dice in quel momento due cose: primo, che l'arte del passato è niente in confronto a quella che si può proiettare nel futuro, secondo, che non c'è opera d'arte che possa gareggiare con un'opera tecnologica la quale in sé ha l'artisticità nuova.

Comunque, nel confronto si è riferito ad un modello carico di dinamismo: come modello ha preso la Nike di Samotracia, non ha preso la Gioconda oppure le divinità del Partenone; ha preso una delle più belle sculture dinamiche del mondo: la Nike di Samotracia, che ci viene incontro per le scale del Louvre in modo impressionante. Marinetti non dice che la Nike è brutta, dice che l'automobile è più bella persino della Vittoria di Samotracia.

Passando a una sintetica serie di immagini, il paesaggio è di **Pelizza da Volpedo**. Fra il mondo futurista (non il mondo futurista marinettiano in senso specifico) e i nostri divisionisti, che sono a mano a mano diventati futuristi (vediamo il caso di Boccioni), c'era una continuità di ricerca. Sottolineo che il Quarto Stato, l'opera più celebre di Pelizza, ha come sua forza interna il dinamismo: è particolare: non si tratta di un oggetto da guardare, è un movimento che viene fuori. Nel dipinto qui presentato, c'è un'automobilina laggìù sulla collina del Penice. Pelizza non pensava a identificare la vita, l'arte con il movimento e l'automobile, però era molto interessato ad argomenti moderni e in questo caso aveva rappresentato questo oggetto nuovo.

Il nostro Futurismo è strutturato diversamente, da quello francese a diletture anziché a puntini. Ma mentre il puntino porta all'astrattismo, questa strada, fatta secondo la nostra tecnica divisionista, è una strada che porta ad un'immagine naturalistica di caratterizzazione dinamica.

Il dipinto, datato 1904, si chiama *Auto in corsa*. È anche

pubblicato come *Caccia alla volpe*. Nel 1904, Boccioni si è identificato con l'automobile nella corsa, è c'è questa specie di gara dinamica fra animali, che hanno grande energia, grande velocità, un confronto fra l'uomo e la natura, il cavallo che salta l'ostacolo, il cane che corre e l'automobile che li batte tutti. Questo è il concetto boccioniano, detto un po' alla buona.

Passiamo ad un pittore molto tipico del gruppo futurista: **Luigi Russolo**. Il dipinto, del 1912, si chiama *Dinamismo di un'automobile*. Ricorderò che Russolo già subito, ma soprattutto dopo, diventerà specialista nella musica Futurista.

Nel Futurismo, uno dei fondamenti è quello della sinestesia delle arti, che parte da una concezione simbolista. Non c'è manifestazione artistica che non corrisponda ad un'altra; Russolo insiste su questa sinestesia in termini proprio di studio dei suoni, i rumori come suoni e così di seguito.

Questo è interessante perché la macchina suscita altre sensazioni, coinvolge altri sensi; per Russolo il rumore della macchina è parte fondamentale, questa identificazione della macchina stessa con una vitalità dinamica è molto interessante. I futuristi hanno questo concetto di musicalità, che non è lontano dal rumore: non c'è rumore che non sia musica, va utilizzato, va interpretato (certo gli artisti sono lì apposta); ma non è che la musica sia ad un livello diverso da quello del rumore vitale. Russolo avrebbe approfondito soprattutto questo aspetto.

Nel 1912, il Futurismo è ancora in prima fase, era nato per così dire, nel 1909 e fino al 1915, anno della ricostruzione futurista dell'universo, di Depero e Balla, siamo ancora in prima fase.

È molto interessante il rapporto di Balla con la macchina, perché Balla insiste sulla tematica del rapporto con le immagini cinematografiche nella ripetizione. Per esempio, in questo quadro di Balla, che è sempre del 1913 (insisto su queste date perché c'è una successione di manifesti e manifestazioni futuriste strettissime tra il 1910 e lo scoppio della guerra, quando rallenta ovviamente la cosa ma non del tutto).

Balla è disegnatore molto garbato: fra l'altro, ha giocato molto sulle tematiche del volo degli uccelli, sulle ali, e poi arriverà all'aeroplano. Il rapporto dell'aeroplano con il Futurismo esploderà particolarmente negli anni Trenta; dando luogo a una corrente specifica.

È un dipinto molto elegante, sofisticato nei suoi tratti, si chiama *Velocità dell'automobile+luce*.

Parlavo prima della musica per sottolineare questa combinazione con tutti i sensi e con tutte le possibilità di collegamento fra una espressione estetica e l'altra. I futuristi insistono molto anche sulla luminosità legata alla dinamica. Insistono molto perché continuano ad avere il concetto della globalità delle manifestazioni.

Vorrei fare una piccola parentesi: la tendenza attuale della cultura ritrova una unità fra arte, scienza e filoso-

fia, è significativa, fondamentale questa globalità.

Nel nostro secolo, con tutti gli specialismi, per altro giustificati, si era un po' dispersa; ma questo è il concetto in cui i futuristi credono profondamente, che non esiste scissione alcuna fra le attività non solo scientifiche, ma tecniche e tecnologiche applicate, e la creatività: in qualche modo l'idea della globalità dell'universo.

Sempre nel 1912-1913, ancora di Balla, c'è questa opera: *Automobile in corsa*, che somiglia un po' a quella di Russolo, anche se Balla gioca sulle ruote con un motivo circolare e la dinamica si appanna in qualche modo, benché si ripercuota da una parte all'altra della composizione.

Ancora un altro Balla, con la sua opera: *Velocità astratta*. L'artista ha ben recepito l'idea: nel 1907 c'era già un gruppo "prefuturista" che a Parigi aveva contatti strettissimi con la cultura del momento, era l'anno di *Les demoiselles d'Avignon*, l'anno della nascita dell'arte cubista, preparazione all'arte astratta, si può partire per un'astrattismo, certo non geometricamente immobile, un astrattismo dinamico.

Balla, che è uno degli artisti più geniali del suo *entourage*, riesce a mettere insieme sia immagini di matrice naturalistica, sia trasfigurazioni formali della realtà dinamica del vivere, dell'essere. E, in effetti, si sente questa comunione fra tutte le correnti avanguardiste, degli anni Dieci soprattutto, che sono state straordinariamente collegate fra loro.

La guerra, che piaceva tanto ai futuristi, ha proprio stroncato questa fusione. C'era un momento in cui si sperava che tutto il mondo, nel nome del progresso, si fosse coagulato, raccolto, ma la storia contraddice non solo quello che si spera, ma anche quello che si vuole interpretare.

Ritmo + rumore: il concetto di rumore è ipotetico, non è accompagnato da un suono, ma intende sottolineare il rapporto tra movimento e suono.

Lo schizzo di Marinetti *Parole in libertà* è del 1914: L'artista ha fatto una specie di giochetto mettendo le parole in libertà e insieme tutte le novità della tecnologia riguardante i mezzi di trasporto; incomincia con una locomotiva.

C'era stata in anteprema un'ideologia del treno, bellissima, che si esemplificò nell'Inno a Satana di Carducci, cui noi non rivolgiamo abbastanza attenzione: anche Carducci aveva capito molte cose, aveva grandi intuizioni, come il treno che passa in Davanti a San Guido. Noi ci entusiasmiamo per gli artisti stranieri e ci occupiamo poco dei nostri.

D'Annunzio ha vinto la sua e la nostra battaglia, ma non è stato facile. Ecco qui un'automobile da corsa, un'automobile diversa, con i poveri cavalli che si impennano, un dirigibile che va su; poi c'è l'aereo in cima, un aereo di forme così moderne.

Vorrei ricordare che, con il passare del tempo, il tema

dell'aeroplano predomina su quello dell'automobile, l'automobile in qualche modo ha vinto la partita, sono tutti abituati a correre. L'aeroplano diventa il segno dell'avvenire e abbiamo un famoso gruppo di artisti, negli anni Trenta, che fanno la cosiddetta aeropittura, di grandissimo interesse con la sua logica espressiva. L'aeropittura italiana ha una caratterizzazione molto originale e propositiva. Passiamo dunque agli artisti che lavorano fra gli anni Venti e Trenta. Nell'ambito futurista era compreso **Mario Sironi** che, nella sua formazione giovanile, ha avuto un'impronta futurista. Ma Sironi non è tendenzialmente un dinamico: Sironi è un grandissimo artista che vuole bloccare le cose in una potenza classica.

L'immagine di Sironi *Camion in periferia* è del 1915. Poi ci saranno altre vedute di città con automobili, ma non passano di corsa. Ognuno ha il suo modo di intendere l'arte.

Sironi ha utilizzato la macchina in un contesto ambientale di tipo cubista, dove tutto viene disgregato a pezzetti, e non c'è differenza fra la macchina, la casa, lo spazio: il camion è uno degli elementi della città, inserito nella città, ne fa parte integrante. Sironi ha colto molto bene questo: le case assomigliano ad automobili. Nell'opera di **Fillia** (pseudonimo di Luigi Colombo) *Bicicletta + Paesaggio*, nonostante la passione per l'automobile, per il dinamismo, in quanto motore, motore che ha una sua autonomia, il tema della bicicletta con l'idea dell'uomo che si china sul piccolo oggetto, leggero, immedesimandosi con la curva della schiena che sembra la ruota, affascina molto i futuristi.

E giustamente, perché è una specie di identificazione dell'uomo con la sua dinamica; i ciclisti sono tutt'uno con la bicicletta, non se ne distinguono. Quella della bicicletta, nonostante non avesse un motore, era un'ossessione abbastanza diffusa. Il paesaggio intorno è un po' alla Depero: siamo ormai negli anni Venti.

Nel 1924, **Benedetta Marinetti**, la moglie di Filippo Tommaso, ha dipinto *Velocità di motoscafo*. Non è male, molto astratta: anche lei aveva recepito la sensibilità astratta che era diffusa in tutta Europa e l'ha giocata con la scia del motoscafo.

Dimostra che andava in motoscafo, e non è poco, e che insomma sapeva rappresentarlo con raffinata grazia.

Devo dire che Marinetti era antifemminista nel chiacchierare; però amava molto sua moglie e molto l'aiutava, sosteneva questa sua attività.

Depero, che era un fantasioso che credeva nell'identificazione del movimento con la vita in assoluto e con l'universo, ha intitolato un suo quadro del 1924 *Treno partorito dal sole*, ricollegandosi a una mitologia, ma dove c'è l'idea di passeggiare nel cielo. Depero è un decoratore straordinario, faceva oggetti, tappeti arazzi, perché univa l'arte alla vita: qui unisce il senso della decorazione al senso del movimento, con il trenino che scaturisce dal sole.

Agli inizi della aeropittura, **Gerardo Dottori** realizzò un trittico (siamo nel 1924) col titolo *Trittico della velocità*. Nel pannello centrale, sembra un missile, è un aereo proiettato verso il cielo; dietro si vede il paesaggio ma sembra una pista.

**Lucio Venna** rappresenta ancora una corsa. È un manifesto. I manifesti sono stati eccezionali all'inizio del secolo e già dalla fine dell'Ottocento. Hanno anticipato, molto spesso, strutture figurative, composizioni che poi l'arte cosiddetta alta avrebbe applicato.

Il manifesto non ha remore, non ha bisogno di confrontarsi con la cultura, deve solo suggerire, affascinare, coinvolgere. In realtà qualche volta è arrivato prima che non le opere d'arte. Questo è molto bello, elegante, sulla corsa automobilistica di Cuneo.

Cuneo ha dietro le montagne, quindi appare questo zig-zag delle montagne.

## LE MONOGRAFIE AISA

- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**  
Conferenza Aisa  
in collaborazione con CMAE  
Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL  
Tecnica corse storia**  
Lorenzo Boscarelli, Andrea Curami,  
Aldo Zana  
in collaborazione con CMAE  
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobatto,  
due vite per l'automobile**  
con il patrocinio del Comune  
di Volpago del Montello  
Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille  
il più grande prima del mondiale**  
Alessandro Silva  
in collaborazione con Alfa Blue Team  
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio  
pubblicitario dell'automobile  
in Europa e Usa 1888-1970**  
Aldo Zana  
in collaborazione con CMAE  
Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo  
1958-2008**  
Andrea Curami  
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi,  
l'Alfa Romeo e il Portello**  
Conferenza Aisa-Cpae  
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**  
Conferenza Aisa-Historic Club Schio  
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy.  
Più di un secolo tra miti e rarità**  
Tavola rotonda  
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar  
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**  
Riedizione della Monografia 1  
**I progettisti della Fiat nei primi 40 anni:  
da Faccioli a Fessia**  
di Dante Giacosa  
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**  
Tavola rotonda Aisa-Fiat  
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**  
Alessandro Colombo  
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza,  
debutto della Ferrari**  
Tavola rotonda Aisa-Cpae  
Palazzo Farnese,  
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia  
dell'industria automobilistica italiana**  
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi  
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**  
Antonio Amadelli  
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**  
Tavola rotonda  
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**  
Tavola rotonda  
Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965.  
Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**  
Lorenzo Ramaciotti  
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,  
40 anni tra attualità e storia**  
Tavola Rotonda  
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica  
motociclistica in 120 anni**  
Alessandro Colombo  
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie:  
l'esperienza Pirelli nelle competizioni**  
Mario Mezzanotte  
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano,  
il grande progettista della Moto Guzzi**  
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,  
Stefano Milani  
Milano, 26 novembre 2005  
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**  
Alessandro Silva  
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**  
Tavola rotonda  
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**  
Donatella Biffignandi  
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**  
Tavola Rotonda  
Autodromo di Monza,  
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**  
Tavola rotonda  
Arese, Museo Alfa Romeo,  
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**  
Tavola rotonda  
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar  
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**  
Aldo Zana  
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**  
Tavola rotonda  
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della  
Fiat. Progressi della motorizzazione e socie-  
tà italiana.**  
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli  
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**  
Aspetti, Boscarelli, Pronti  
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**  
Stefano Milani  
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**  
Tavola rotonda  
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**  
Francesco Ogliari  
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**  
Tavola rotonda  
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**  
Sandro Colombo  
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione  
delle monoposto di formula**  
Giampaolo Dallara  
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**  
Tavola rotonda  
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani  
Campioni del Mondo 1950**  
Alessandro Colombo  
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte  
Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**  
Giorgio Valentini  
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**  
Tavola rotonda  
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo  
The Maserati 3500 GT (English text)**  
Giulio Alfieri  
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**  
Pierugo Gobatto  
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra  
Gli anni d'oro: 1927-1939**  
Ugo Fadini  
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta  
Teorie e sperimentazioni**  
Franz Engler  
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli  
e le sue rivoluzionarie due tempi**  
Augusto Farneti  
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**  
Tavola rotonda  
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi  
nel cinquantenario della loro scomparsa**  
Convegno  
Milano, 7 ottobre 1998



- 39 **Il futurismo e l'automobile**  
Convegno  
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**  
Tavola rotonda  
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**  
Tavola rotonda  
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**  
Tavola rotonda  
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**  
Tavola rotonda  
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**  
Tavola rotonda  
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**  
Tavola rotonda  
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**  
Vittorio Fano  
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**  
Ermanno Bazzocchi  
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**  
Mauro Forghieri  
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**  
Tavola rotonda  
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° GranPremio d'Italia**  
Tavola rotonda  
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobatto 1945-1995**  
Duccio Bigazzi  
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**  
Nino Balestra  
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**  
Tavola rotonda  
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**  
Alessandro Colombo  
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar  
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**  
Augusto Farneti  
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**  
Carlo Otto Brambilla  
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**  
Tavola rotonda  
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar  
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**  
Francesco De Virgilio  
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**  
Tavola rotonda  
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**  
Giovanni Chiribiri  
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**  
Sandro Colombo  
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**  
Tavola rotonda  
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**  
Alberto Bersani  
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**  
Enrico Portalupi  
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**  
Rudolf Hruska e Domenico Chirico  
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**  
Giorgio Valentini  
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**  
Carlo F. Zampini Salazar  
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**  
Giovanni Lurani-Cernuschi  
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**  
Tavola rotonda  
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**  
Fabio Taglioni  
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**  
Convegno  
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**  
Tavola rotonda  
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**  
Tavola rotonda  
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**  
Giulio Carcano  
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**  
Giulio Alfieri  
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**  
Giuseppe Busso  
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**  
Dante Giacosa  
Torino, 9 luglio 1987

## **AISA**

*Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile*

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **[www.aisastoryauto.it](http://www.aisastoryauto.it)**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (settembre 2010)

*Si ringraziano per la collaborazione:*

Giovanni Catone, Enrica di Siro (CMAE), Angelo Ruffini (AISA)

*Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino*

# ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE  
ITALIANA  
PER LA STORIA  
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile  
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - [www.aisastoryauto.it](http://www.aisastoryauto.it)