

I quaderni di  VIRTUALCAR.IT

IL FUTURISMO E L'AUTOMOBILE

Tavola rotonda coordinata da Sandro Colombo
Con Anna Maria Andreoli, Rossana Bossaglia, Roberto Segoni
Milano, 16 maggio 1998

Per gentile concessione dell'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile - AISA, pubblichiamo con grande piacere il testo della tavola rotonda coordinata da Sandro Colombo, con Anna Maria Andreoli, Rossana Bossaglia, Roberto Segoni, tenutasi presso il Museo Nazionale della Scienza e della tecnica «Leonardo da Vinci» di Milano il 16 maggio 1998 sul tema «Il futurismo e l'automobile». Si tratta della trascrizione integrale dei testi presentati dai relatori che, pur in assenza di alcuni dei riferimenti iconografici citati, in gran parte facilmente recuperabili anche nella rete, riteniamo costituiscano un'importantissima fonte di informazioni per la storia dei legami tra il movimento futurista, nei suoi diversi aspetti, e l'automobile.

Gentili signore, signori, l'anno scorso, dopo la conferenza sul tema: "d'Annunzio e l'automobile", la professoressa Andreoli, che abbiamo qui con noi anche quest'anno, ha detto: "Se abbiamo trovato tanti argomenti per parlare di d'Annunzio e l'automobile, ce ne sarebbero molti di più se volessimo parlare di un altro tema: il Futurismo e l'automobile".

Noi l'abbiamo presa in parola e già alla fine dell'anno avevamo messo in calendario fra le manifestazioni della nostra Associazione anche questo convegno.

Poi c'è stata la Mostra sul Futurismo, prima a Genova poi a Milano, e allora ci siamo accordati con la Fondazione Mazzotta per inserire il nostro convegno nelle manifestazioni collaterali della Mostra sul Futurismo.

Come tutti sanno, la velocità è stata uno dei temi portanti del movimento futurista e l'automobile è stato uno dei simboli principali nei quali si identificava il concetto di velocità.

Senza andare troppo lontano, già al punto 4 del manifesto futurista pubblicato sul giornale parigino "Le Figaro" del 20 febbraio 1909, Marinetti diceva testualmente: "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". "Più bello" dice il Marinetti, al maschile. Contrariamente a d'Annunzio Marinetti non poteva accettare che il simbolo della velocità fosse al femminile.

Ma quali erano queste automobili con il cofano adorno di tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo, che avevano eccitato la fantasia di Marinetti? Non erano certamente le vetture da turismo, allora ancorate a un design che tradiva la derivazione delle carrozze.

Erano senza dubbio le vetture da corsa di quegli anni di inizio delle grandi competizioni automobilistiche. Ve ne mostro brevemente qualcuna, tanto per darvi un'idea di come fossero queste automobili.

La prima diapositiva rappresenta la Fiat 130 HP che vinse con Nazzarro proprio il Gran Premio di Francia del 1907. Aveva un motore di 16 litri di cilindrata e i tubi, qui in parte nascosti nell'ombra, che escono sul lato sinistro della macchina, sono quei serpenti di cui parla Marinetti. Lo vediamo meglio nella diapositiva che segue, che è tratta da un'immagine fatta da un americano, Peter Helck, che ha eseguito alcuni anni fa una serie di immagini poi pubblicate in un libro. In questa immagine vediamo in azione questa Fiat di Nazzarro seguita da un macchina che deve essere una Lorraine Dietrich dalla LO che ha sul cofano.

Passiamo ad un'altra diapositiva. L'anno successivo, 1908, lo stesso Gran Premio di Francia è stato vinto da questa Mercedes e qui i tubi, i serpenti esplosivi, li vediamo un pò meglio. Questa Mercedes che ha vinto con il pilota tedesco Lautenschlager e aveva una potenza attorno ai 170 cavalli. Qualche volta correvano anche vetture di serie trasformate, come questa Isotta Fraschini, sempre del 1908. La barra che vediamo sopra, trasversale, serviva a reggere due parafanghi lunghi, che in questo caso sono stati eliminati. Queste immagini sono relative a vetture da corsa viste prima del 1909, ma rispondono a questo spirito anche alcune vetture degli anni seguenti, come questa Benz, che ha vinto ad Indianapolis nel 1910 con Bob Burman. Porta l'aquila tedesca ben impressa sullo sfondo bianco della vettura e aveva circa 200 cavalli.

Un'altra Mercedes 200 ha corso nel settembre del 1910 il chilometro lanciato in Francia ad una velocità di circa 160 km/h mentre quella che vediamo ora era destinata a prove di record che si tenevano sulla pista di Goodwood, in Inghilterra, ed era stata costruita e carrozzata appositamente per il concessionario inglese della Benz.

Non possiamo trascurare poi questa Fiat chiamata "Mostro" che aveva un motore di circa 28 litri di cilindrata su 4 cilindri con una corsa di 25 centimetri e che sviluppava 290 cavalli. E' stata impiegata per un record di velocità vicino a Ostenda ed ha superato i 225 km/h. Nell'ultima diapositiva, vediamo una Fiat S74 che ha vinto con Bragg il Gran Premio degli Stati Uniti a Milwaukee nel 1912; aveva una cilindrata di 14 litri, la potenza di 190 cavalli ed una velocità massima di 165 km/h.

Potremo continuare, ma riteniamo che queste immagini siano state sufficienti per dare un'idea di quelle che potevano essere le automobili che hanno colpito inizialmente la fantasia dei futuristi. Passo senz'altro la parola alla professoressa Andreoli che ci parlerà dell'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, citato prima, 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: è stato un movimento che ha preparato la letteratura del '900, più che proporre dei modelli veri e propri. Se noi ci chiedessimo quando inizia il '900, 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 Ungaretti, 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'800, è una grande città come da noi 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'800.

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 o 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.

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 '900 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 all'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 '900. 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 delle 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 concepibile la grande guerra senza automobile: non a caso i futuristi hanno ineggiato 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, savoiarde in grande misura. L'unico grande movimento di massa, fu la spedizione dei Mille. Nessun grande movimento di massa l'Italia unita aveva avuto. E' stata per la prima volta la guerra mondiale a vedere gli italiani di tutte le parti d'Italia concentrati nelle trincee.

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. L'anno scorso si diceva che anche d'Annunzio guidava l'automobile, 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 svistato 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 dirimpante 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. Certo 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. Certo 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.

Sandro Colombo

Ringrazio la professoressa Andreoli per questo interessante intervento. Vorrei solo aggiungere una cosa. Nell'ambito della nostra associazione, quando parliamo di storia dell'automobile intendiamo l'automobile nel senso più lato, di veicolo che si muove, e quindi comprendiamo anche le motociclette. In Italia, c'erano due manifestazioni motociclistiche importanti fra le due guerre: il Circuito del Lario e il Gran Premio delle Nazioni a Monza. In occasione del Circuito del Lario del 1934, Marinetti mandò un telegramma ai piloti partecipanti che ora vi leggo: "*Vi abbraccio tutti con lo slancio bollente e scattante del mio entusiasmo, vi auguro di sentirvi nelle vostre massime velocità, fieri di realizzare una quasi completa fusione dell'uomo con la macchina. Cuori e pistoni, curve prese a ritmo di bolide. Dominare con la strapotenza delle braccia le ribellioni della strada aggredita. Accarezzare minuziosamente tutti i pericoli e diventare sempre di più l'idea eroica, uomo proiettile a tutta velocità. Marinetti*"

Detto questo passo la parola alla professoressa Bossaglia.

Rossana Bossaglia

Le cose fondamentali su Marinetti, la collega Andreoli le ha già dette; io entrerei nel vivo sul discorso sull'iconografia. Marinetti è un personaggio eccezionale, ma certo che 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.

Quanto alla diffidenza che la cultura ha continuato a nutrire nei confronti del Futurismo, ritenendolo una smargiassata, essa si ricollega proprio ai miei ricordi di 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, in realtà 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, come la Andreoli ha sottolineato, 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 abbastanza 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, dove adesso è aperta la mostra sul Futurismo proveniente da Genova, ha precedentemente 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 quindi visivamente globale. Sono due facce dello stesso problema: che nel nostro secolo 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 nostri 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. E' 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 sentimentale 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. 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.

Passiamo alle immagini:

1) Nella prima, una fotografia, vediamo il nostro Marinetti in automobile, 1910 circa. Io non so che automobile sia, lui se ne sta contento con la paglietta in testa in questa bella macchina che ho trovato di una vitalità e modernità eccezionale.

2) Questo è un paesaggio del nostro grande Pellizza 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 Pellizza, 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 il soggetto è l'automobile al Penice, c'è un'automobilina laggiù sulla collina del Penice. Pellizza non pensava ad 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 dilettature 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.

3) Il dipinto che vediamo ora, del 1904, si chiama Auto in corsa. E' anche pubblicata 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.

4) La successiva è una caricatura di Marinetti ed è una specie di scarpa che diventa automobile. E' carina l'idea della Respiration de la Terre. Marinetti fa questo schizzo molto elegante, riesce a dare un'idea di scarpa che corre, ed è l'automobile. La terra è coinvolta dalla macchina, trasfigurata dalla macchina, che si posa sulla terra come luogo fermo, quindi c'è il dinamismo che penetra nella terra.

5) Nell'immagine successiva passiamo ad un pittore molto tipico del gruppo futurista che è Russolo, il dipinto, del 1912, si chiama Dinamismo di un'automobile, quindi siamo proprio nell'argomento stretto. 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, ecc. 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. Come loro sanno, 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.

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

Il presente dipinto è molto elegante, sofisticato nei suoi tratti, e si chiama Velocità dell'automobile + luci. Io 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 filosofia, 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.

7) Sempre nel 1912-1913, ancora di Balla, c'è questa 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.

8) Ancora un altro Balla, Velocità astratta. Come vedono, Balla 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.

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

10) Ancora Velocità in automobile sempre di Balla

11) Ancora un altro Balla, Auto da corsa + velocità. Questi due temi si uniscono nella forma e costituiscono un'immagine definita. Se un artista dipinge un quadro, il quadro è quello, non presuppone che si possa aggiungere un pezzo; quindi questo quadro, pur dovendo dare l'idea di una continuità nello spazio e nel tempo, ha una sua conclusione formale perché altrimenti non sarebbe un'opera conclusa.

12) Questo è un altro schizzo di Marinetti Parole in libertà, del 1914. Come vedono 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 anteprima 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. Ora 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'aereo predomina su quello dell'automobile, l'automobile in qualche modo ha vinto la partita, sono tutti abituati a correre. L'aereo diventa invece il segno dell'avvenire e abbiamo un famoso gruppo di artisti, negli anni trenta, che fanno la cosiddetta aereopittura, di grandissimo interesse con la sua logica espressiva. Aereopittura 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.

13) Questa bellissima immagine del 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.

14) Korompay era un compatriota di Depero; quest'opera si chiama Traccia di locomotiva, si vede la ruota oramai trasfigurata, quasi il globo del mondo. Molto raffinato.

15) Questo è Fillia Bicicletta + Paesaggio. Nonostante la passione per l'automobile, per il dinamismo, in quanto motore, motore che 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.

16) Nel 1924 Benedetta Marinetti, la moglie di Filippo Tommaso, ha dipinto questa Velocità di motoscafo. Non è male, molto astratta; perché anche lei aveva recepito questa sensibilità astratta che oramai 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 e che insomma sapeva rappresentarlo con raffinata grazia: Devo dire che Marinetti, come tutti sanno, era antifemminista nel chiacchierare; però amava molto sua moglie e molto l'aiutava, sosteneva questa sua attività.

17) Depero, che era un fantasioso che credeva nell'identificazione del movimento con la vita in assoluto e con l'universo, intitola questo 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.

18) Agli inizi della aereopittura Gerardo Dottori realizzò un trittico (siamo nel 1924) col titolo Trittico della velocità. Questo è uno dei tre pannelli del trittico, sembra un missile, è un aereo proiettato verso il cielo; dietro si vede il paesaggio ma sembra una pista.

19) L'opera successiva è un po' meno futurista, però è molto interessante, perché è un dipinto del 1927 di Duilio Cambellotti. Cambellotti era un artista romano di matrice simbolista, che ha fatto parte del gruppo "I venticinque della campagna romana" collegato anche ad un gruppo dannunziano; non ha praticato un futurismo in senso stretto, però si è lasciato influenzare. Quest'opera rappresenta un autocarro, il titolo è La macchina centauro. E' un po' meno astratto, meno schematico dei predecessori, però animato da entusiasmo per la velocità proprio del Futurismo.

20) Ecco Lucio Venna che rappresenta ancora una corsa. E' un manifesto. I manifesti sono stati eccezionali all'inizio del nostro secolo e già dalla fine dell'Ottocento; ed hanno anticipato -molto spesso- delle strutture figurative, composizioni che poi l'arte cosiddetta alta avrebbe applicato. Infatti 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.

21) Depero è stato in America alcuni anni e ha interpretato l'America in maniera eccezionale. Questa è un'opera del 1931 che si intitola Film vissuto; l'autore ha utilizzato il concetto che usa il cinematografo, la spartizione delle immagini ripetitive, ed ha preso delle immagini filmiche mettendole tutte insieme.

22) Siamo arrivati ad un futurista tuttora operante (e brontolante): Tullio Crali. Ogni volta che gli telefono brontola perché dice che parliamo del Futurismo come di un fenomeno storico, invece il Futurismo è vivente. Crali è molto geniale e simpatico. Il dipinto è del 1933.

23) Ecco La forza del motore, di nuovo di Crali, sempre degli anni Trenta.

24) Un ultimo Korompay, si intitola Bolidi e questa volta siamo arrivati al 1933-1934 e oramai il termine di bolide è diffuso.

Grazie davvero per aver a lungo pazientato per la mia lunga chiacchierata.

Sandro Colombo

Ringrazio la professoressa Bossaglia per questo brillante intervento. Passo la parola al professor Roberto Segoni, per un'appendice complementare a quanto si è visto finora, che riguarda come gli automobilisti, i carrozzieri in particolare, vedevano il futuro, cioè quali segni nelle carrozzerie, nei disegni, nelle vetture del tempo lasciavano presagire, o avevano l'intenzione di anticipare, soluzioni che sarebbero state futuriste.

Roberto Segoni

Pongo il tema: in che modo il futurismo ha influenzato l'ambiente, e quindi il mondo delle attività legate alla cultura materiale? Non a caso il Futurismo nasce agli albori del Novecento, insieme al mondo dell'industria, dei costruttori di automobili, di motociclette, di aerei, delle macchine, cioè capaci - con

motore proprio- di consentire lo spostamento. Cerchiamo di individuare come gli artisti futuristi rappresentano le loro espressioni, le loro intenzioni, le loro suggestioni attraverso le opere che producono. Quando si vuole fare questa verifica, si cerca di individuare prima di tutto, in molti campi, la cosiddetta "cultura materiale". La cultura materiale è rappresentata da chi fa un cesto di vimini, da chi costruisce un prodotto industriale a bassa complessità, oppure ad alta complessità, da chi interviene in un'operazione in cui c'è un'integrazione tra fasi artigianali e fasi di industrializzazione, come nel caso dell'automobile.

In particolare l'automobile fa la prima apparizione non configurando ancora una tipologia, ma anzi con un'estrema variazione di tipologie, prima ancora che nasca il nuovo secolo.

Poi arriva il Novecento. Qualcuno dice che la prima forma industriale dell'automobile si individua dal '10, dal '12 circa, e poi si identifica sempre di più, perché l'automobile non può essere ancora una forma industriale in quanto l'industria non sa ancora come concepirla in maniera precisa. E' sempre alla ricerca di se stessa. Notiamo che la prima automobile che ha una conformazione concettualmente analoga a quelle delle automobili di oggi nasce nel '23, quando Vincenzo Lancia concepisce e costruisce la prima automobile a scocca portante, che prefigurava una concezione costruttiva che è poi la stessa che oggi viene adottata comunemente. Certamente la prima automobile moderna in Italia, moderna a scocca portante, è del dopoguerra.

Vediamo quale era nel 1910 la forma canonica che individuava l'automobile.

Già l'Italia del 1907 è rappresentativa. Ma l'automobile deve fare ancora un lungo percorso, non tanto di messa a punto, ma proprio di individuazione di quali siano le parti, i criteri, i modi addirittura: in che misura questo prodotto deve essere posto tra artigianato e industria. Ford lo aveva capito per primo in America e aveva già industrializzato un'automobile prima ancora di sapere come sarebbe stata in definitiva. Aveva già realmente precorso i tempi.

Nel 1978, in Italia, è stato tenuto un convegno, una tavola rotonda "Cultura e progetto", insieme a carrozzieri italiani. E' un riferimento importante, io stesso ogni tanto vado a riguardare gli Atti per rinfrescarmi le idee, vari autori avevano trattato della relazione tra la cultura materiale e la cultura del design. Chi progetta conosce ambiti culturali, sia a livello teorico sia a livello operativo e applicativo, e naturalmente è capace di intervenire tenendo presente chi deve poi realizzare, interfacciando, ovvero sintetizzando operazioni che certamente traggono la loro cultura, sia dalla cultura materiale, ovviamente, con la quale ognuno di noi deve misurarsi, sia con la cultura propriamente detta, letteraria, critica, storica, la cultura del progetto, la cultura del design, la cultura dell'automobile, oppure le varie culture perché la storia di ogni prodotto ha una propria cultura.

E' stato già puntualizzato, e ancora oggi si può riaffermare, che il mondo della cultura materiale è sempre stato, che si voglia o no (poi ci sono alcune eccezioni che si possono individuare) un mondo a se stante. Questo non vale solo per l'automobile, dato che oggi parliamo di automobile e di Futurismo, noi diremo che per l'automobile questo vale perché artisti, letterati, operatori artistici, correnti di vario genere, non so purtroppo o per fortuna, ma di fatto, non potevano in qualche modo incidere in maniera significativa, forse neanche marginale, sulla raffigurazione del prodotto automobile.

Ora vedremo, da un repertorio di immagini che ho portato, che se noi prendiamo l'arco degli anni che vanno dal 1909/1910 fino al 1944, questo è un arco completo; che è influenzato dalla figura fisica, vivente di Marinetti. Infatti l'ultima diapositiva è del 1939, perché a quel punto ormai i giochi sono fatti. Mi fermo all'anteguerra. Vedremo insieme queste immagini che tendono ad individuare come in realtà le suggestioni, gli elementi, i criteri, le considerazioni e le intuizioni, le sperimentazioni legate alla velocità, stanno in un capitolo, che è all'interno della storia dell'automobile, quindi fanno parte della sua evoluzione tecnica, tecnologica, sono legate ad esperimenti, a intuizioni, a competizioni, a record, a corse.

Il mondo della produzione dell'automobile per l'uso di tutti i giorni arrivò più tardi. Nei primi tempi l'automobile rappresentava un investimento notevole. Negli anni Venti si diceva: o mi compro l'automobile o mi compro la tenuta. Un capitolo a parte fu Ford, che produsse la Model T con la quale voleva motorizzare l'America; arrivò prima degli altri alla concezione dell'automobile di tipo utilitario che doveva avere un costo contenuto, e ci riuscì. Questo modo di vedere l'automobile poteva diventare un veicolo di

grande sperimentazione, proiettando al futuro, quindi alla ricerca di sempre maggiori prestazioni, sempre maggiore velocità. La velocità veniva espressa dapprima attraverso l'intuizione. Alcuni studiosi, si pensi a Jaray, a Kamm, a Kònig-Fachsenfeld, a tutti quelli che per primi hanno fatto esperimenti legati all'intuizione, anche sperimentazioni sulle automobili, la configuravano come prodotto in pari tempo atipico. La tipologia di automobili concepita da costruttori e carrozzieri, dove il costruttore faceva lo chassis e il carrozziere faceva la carrozzeria, era in qualche modo se pure nelle variazioni morfologiche, canonizzata, teneva conto di sistemi che bene o male si trovavano, seppure con variazioni opportune, su tutti i modelli, da quelli più economici a quelli di grande prestigio, come l'Isotta Fraschini, l'Hispano Suiza, etc.

Mentre l'automobile di tutti i giorni era di minore dimensioni, di minore potenza, tipologicamente simile a quelle più ambiziose.

Poi c'erano la macchina da corsa e la macchina da record, che un po' si assomigliavano perché effettivamente legate ad avere molta potenza, poca resistenza all'aria, grande prestazione: la loro morfologia si esprimeva come forma della velocità. Purtroppo la macchina da corsa e la macchina da record difettavano ancora perché la ricerca non si riferiva solo alla notevole velocità. Pensate al problema delle sospensioni: l'automobile è arrivata piuttosto tardi ad avere delle sospensioni efficienti. Le balestre si sapeva come farle ma gli ammortizzatori hanno sempre rappresentato un problema incredibile: pensate che nel 1937/1938 c'erano ancora gli ammortizzatori a frizione registrabili: si arrivò tardi agli ammortizzatori idraulici. Le Alfa da corsa del 1935 a compressore avevano ancora lo smorzamento a frizione e tenerle in strada non era cosa da poco. C'erano da mettere a punto molti problemi che non erano quelli che la morfologia poteva esprimere, ma lo sapevano bene i progettisti e i costruttori. Altra considerazione prima di vedere le immagini è questa: in definitiva il prodotto automobile rimaneva, ed è sempre rimasto tuttora, (ora sta cambiando in certi ambiti) un rapporto difficile, problematico, un po' esterno, tra il mondo della cultura del progetto, del designer, e quello del progettista industriale classico che nell'automobile cerca sempre una certa difficoltà. Anche oggi l'automobile, così come ai primi del secolo, è interna ad una logica, ad una concettualità ideativa e produttiva che è proprio all'interno di una cultura chiusa, molto determinata, chiusa nel senso configurata secondo regole molto precise legate alla logica di dover gestire un prodotto complesso e molto articolato, appannaggio di ingegneri, tecnici, disegnatori, il mondo della concezione e delle configurazioni delle forme, della tecnica, della logica funzionale, della prestazione che sfuggiva, che non era competenza degli architetti, perché allora i designer forse non c'erano o esistevano in un altro contesto.

Ancora oggi un architetto anche bravo, che ha una formazione da architetto, non entra molto bene nel meccanismo di una automobile, perché la sua preparazione non glielo consente; eppure l'architetto è uno dei pochi laureati che riesce a coniugare la cultura umanistica con la cultura tecnologica. L'ingegnere tratta al 90% le forme della tecnica e la congegnazione tecnica delle prestazioni. Il letterato, l'artista ha una cultura storica, ma chiedere ad un letterato come funziona un motore a 4 tempi con distribuzione desmodromica è come volergli fare del male, giustamente non lo saprà mai. Se la stessa domanda la faccio ad un architetto avrò uguale risposta.

Invece i futuristi, e molte altre correnti culturali, hanno influenzato il mondo dell'arredamento, delle forme dell'abitare, in cui gli operatori progettuali, gli architetti di allora, potevano gestire un mondo, una natura molto più congeniale alla loro preparazione.

Propongo una serie di esempi caratteristici:

Itala 1907, Pechino-Parigi: ci mostra la configurazione dell'auto, può servire come riferimento per quanto riguarda l'individuazione delle parti che identificano un'automobile, che sono quelle tipiche prima degli anni '10. Si vede il telaio, come fosse un carro, tutte le parti riportate della carrozzeria, i serbatoi, i sedili applicati esternamente, sono proprio leggibili come parte separate al di sopra dell'automobile, il cofano motore, conformato per piani, proprio scolpito e tutti gli elementi che si potrebbe dire staccabili, isolabili uno dall'altro.

Lancia Alfa del 1910: a tre anni di distanza c'è già un cambiamento visibile: questa è una macchina da corsa, a questo punto c'è già applicato, come dire un intervento legato all'aerodinamica o a quello che si pensava che l'aerodinamica potesse richiedere. Osserviamo la chiusura rastremata del radiatore fatta proprio a carena di nave, l'arrotondamento della parte, questa specie di parabrezza non ancora vetrato, la carenatura ancora di lamiera che tenta in qualche modo di fare una profilatura aerodinamica ad una macchina destinata ad avere una maggiore prestazione, sia pure concepita con le forme piane, squadrate delle carrozzerie di quell'epoca.

Consideriamo ora alcuni elementi interessanti per sintetizzare e identificare il nostro discorso: Jamais Contente del 1899 è la famosa vettura sperimentale, elettrica, detentrici di record di velocità, la prima che riuscì a superare i 100 Km/h; è un siluro appoggiato su un telaio molto leggero ed è quindi già prima del 1900 un'intuizione per rispondere in qualche modo ad un modello aerodinamico. La Fiat S76 del 1911 è proprio la stessa raffigurata in quello schizzo dove il Marinetti fa vedere la locomotiva. In questo caso, 1911, è già una forma molto insolita per le carrozzerie, pensata alla Itala, con le sue forme rigide, squadrate dalla carrozzeria. Ha uno sviluppo verticale dato dall'enorme motore e gli elementi caratteristici sono la trasmissione estrema, la rastremazione della coda che si configura proprio come un siluro molto schiacciato, non poteva essere a sezione circolare, ma è notevole la predominanza dello sviluppo in altezza. C'è anche un altro esempio; questa è una forma della fine degli anni Venti, precisamente del 1928: è un aereo, un'anticipazione, è il famoso idrovolante della Piaggio PC 7 progettato da Giovanni Pegna, che ebbe questa grande intuizione di aereo da record che era proprio un siluro, con bassissima portanza. Era concepito per una grande velocità, era l'epoca delle grandi sfide da record.

Mostriamo una tavola sinottica di raffronto. E' interessante perché fa vedere quali sono le variazioni morfologiche più evidenti con il passare del tempo riferite all'automobile, agli aerei, ai trasporti collettivi, al treno. Ai primi del '900 l'automobile è una forma arcaica, poi si esprime come carrozza a motore, poi si determina la forma del padiglione e dell'abitacolo che tende a non integrarsi ma a delinearci con maggiore rapporto con il vano motore, bisogna arrivare addirittura alla fine degli anni Trenta per assistere ad una variazione morfologica significativa perché in tutto l'arco tra il Venti e il trenta l'automobile "di serie" non e b b e

v a r i a z i o n i

n o t e v o l i .

Nel 1913, correva alla Fiat S 76, abbiamo la nota Alfa Romeo, carrozzata Castagna per il Conte Ricotti: è un'eccezione che non ebbe seguito perché troppo diversa, pensate quali erano le forme dell'automobile nel 1913 rispetto a questa. Anche in questo caso c'è una forma fatta a goccia, non a siluro, molto aerodinamica, appoggiata su un telaio classico, con questi oblò ritagliati, che ricordano le forme dell'aereo, delle gondole dei dirigibili. Esisteva anche in versione decappottabile. Ricotti la fece disegnare da Castagna su sua richiesta, ne andava molto orgoglioso perché era nettamente diversa da tutte le altre. Non era legata all'uso della competizione era una forma sovversiva, che precedeva molto i tempi.

Nel 1920 l'Itala presenta una macchina da corsa con già un'applicazione abbastanza importante su una carrozzeria, una discreta integrazione fra una forma legata alla velocità, alla aerodinamica e alle forme tipiche di una carrozzeria non necessariamente per uso agonistico. C'è una inclinazione dei piani, non è ancora quella forma a goccia che sovverte la morfologia corrente, ma c'è il tentativo di integrare con una soluzione compatibile con il mondo delle superfici piane, cercando di limitare al minimo la sezione frontale.

Un anno dopo, nel '21, nasce la Rumpler. Una forma completamente nuova: nel '21 le automobili erano ancora forme assolutamente canoniche, dove si distingueva bene il vano motore, tutta la parte dell'abitacolo era rigidamente squadrata: qui invece c'è un'altra interpretazione della forma, ora si potrebbe dire aerodinamica e monovolume, dove c'è la volontà di fare una specie di statua a goccia. Questa è una forma che chiude, come fosse un profilo alare, e sovverte qualunque canone in una interpretazione singolare e atipica.

Vediamo una Astro Daimler guidata da Ferry Porsche: è una foto del '21 in una corsa a Vienna. Ferry Porsche bambino guidava invece questa vetturetta che ha un tono vagamente sportveggiante, risolto questa volta facendo uno scafo, una piccola barchetta con le ruote. E anche questo è un tentativo di interpretare una forma dell'automobile snella, piccola, sportiva cercando però di interpretare il disegno

delle ruote che impedivano i vortici dell'aria, e di trovare una forma sportiva, aerodinamica, attraverso una forma mutata dalle forme della nautica.

Una Voisin 18/23 cavalli del 1922. Anche questa è una macchina da corsa, così come era anticipato nel 1913 dalla S76 della Fiat, che continua a percorrere la strada che cerca, nei limiti del possibile, di raccordare, di sgusciare, di togliere gli spigoli, di fare una forma filante che comincia ad esprimersi come forma della velocità, però aderente alla logica dell'automobile, non è più una forma avulsa della realtà, marziana. E' già una sorta di integrazione alla forma dell'automobile.

Poi c'è la famosa Bugatti Tank del 1923. Anche Ettore Bugatti ha fatto una forma aerodinamica, tagliata rigidamente con due ali esattamente a piombo, dritte come fosse un edificio e un'unica superficie curvata, di un brutalismo incredibile; è rimasta nella storia dell'auto come esempio praticamente unico, la cronaca ci dice che non teneva la strada, era piena di difetti, ma è passata alla storia per la tipica configurazione.

Ecco una Rolland Pilain, francese, del 1923 che risente delle suggestioni aerodinamiche del tempo, anche delle Bugatti. Esaspera più di altre la chiusura della forma a goccia secondo le teorie aerodinamiche del momento, che forse non avevano ancora capito bene in che misura si facevano tagliare la coda. Si era già capito che le forme a goccia erano aerodinamiche però il problema consisteva nel tagliare la coda nel punto giusto, tagliandola nel punto sbagliato la macchina tirava indietro. Per non sbagliare la lasciavano ancora a scafo ed esprimevano questa forma veloce chiusa a goccia, lunga, con il tubo laterale di scarico. Era l'impostazione tipica delle macchine da corsa del momento.

Questa è una Voisin C6 "Laboratoire" sempre del 1923, coeva alla Bugatti Tank. Si vede che c'è un'influenza della Tank. Costruzione completamente artigianale, del pezzo unico si cerca di fare le lamiere piane, curvate, una costruzione pensata per fare un pezzo unico da laboratorio, con cui effettuare esperimenti di velocità, di tenuta ecc.

Ecco la Eldridge, la Metistofele; del 1924, una macchina importante nella storia delle Fiat, che realizzò molti record, una macchina mastodontica, con un enorme motore anche questo molto difficile da tenere perché era nata solo per i record e poteva andare solo sui percorsi rettilinei. C'era una ricerca di ripulire al massimo la forma dell'automobile per renderla efficiente per la prestazione. Stranamente era spigolosa nella calandra, che forse sarebbe stato meglio fare tutta arrotondata.

Vediamo ora la Tatra 11, qui in versione spider del 1924. Quando passiamo alla produzione normale la realtà di molte delle automobili era questa, di avere uno stacco netto delle superfici, come se fosse un modellino fatto di cartone, rigido, perché in quegli anni molte macchine si costruivano con il sistema weymann, un sistema che consentiva solo di costruire vetture con piani fritti o leggermente inclinati perché tutto il montaggio del "frame" di legno e della pegamoide e gli elementi applicati, non consentiva di esercitarsi su forme complesse.

C'era il grande problema di permettere gli spostamenti reciproci tra il telaio e il sistema Weymann che dava non poche grane: alcuni carrozzieri erano molto bravi, altri meno, e il brevetto Weymann non tutti riuscivano ad applicarlo come si doveva.

C'erano anche particolari esercitazioni: questa è atipica per eccellenza, la famosa Hispano Suiza H6C "boulogne" del '24. Il disegno mostra come questa auto fosse concepita facendo una carrozzeria tutta di legno, ad asticelle, piegate per una come fosse il ponte di una nave, tutte sagomate e tutte tenute con i righetti, una vera follia. E' un'opera tutta di legno, è importante perché è una forma che anticipa altre che seguiranno, con questa avvolgenza pronunciata dei parafanghi che hanno forma a goccia, una ricerca spinta, per quei tempi. Ecco una Bugatti 35, la Bugatti per eccellenza che esprime la tipologia tipica, con il radiatore a ferri di cavallo, le ruote in lega, una grande anticipazione, una macchina da corsa molto compatta. Grande differenza con la Tank, questa è la Bugatti classica.

Passiamo alla Vosin 9 cavalli del '27: qui c'è proprio un'anticipazione di quello che può essere il tentativo di carrozzare un'automobile destinata all'uso comune però con una forma esasperata, una forma forzata, forse anche troppo per un'auto non destinata ad uso agonistico.

Questa è il disegno della celebre Bugatti tipo 41 Royale. E' il momento in cui interviene un grande designer, Jean Bugatti, il figlio del Patron. Ettore era contrario al desing delle automobili, non si curava della linea, affermava che l'automobile doveva avere una grande prestazione, arrivò tardi a capire che il prodotto Bugatti doveva avere una qualità morfologica almeno pari alla qualità prestazionale. Ci volle Jean, che era molto bravo e fece grandi capolavori, a cominciare dalla 41 per poi seguire con la 57 etc.. In questo disegno si vede bene la fluidità delle forme sinuose, corrsispondenti al fluido dell'aria, alla velocità, alla prestazione di un'auto non destinata allo sport, ma anzi di gran lusso, che aveva una massa incombente e una dimensione incredibile, riuscì a renderla lunga, fluida e sinuosa. Si noti anche quel disegno, quel filetto che fa una grande curva sullo sportello, che identifica uno dei tratti caratteristici delle successive 57.

Ancora una Bugatti da corsa, la 43°, del '29: qui siamo già alle soglie degli anni Trenta e infatti si vede a questo punto la forma legata all'avvolgenza aereodinamica, i parafanghi che finiscono a goccia, la chiusura fatta a scafo e tutto un mondo di curve che ancora sono trattati per elementi staccati, che stà dando il massimo risultato. Siamo già alla fine di quest'epoca, che individua i canoni stilistici della macchina da corsa.

Questa tavola è interessante e riporta 4 immagini, perché nel '32 abbiamo quattro modelli di Alfa Romeo. Sono vari tipi di macchine e sono tutte morfologicamente abbastanza simili nella diversità, interpretano alcuni dei temi che abbiamo visto prima nella Royale: il cofano molto lungo, il paragrafo slanciato e sottile; che diventa brancardo, piano d'appoggio d'ingresso della portiera, si attacca direttamente sulla testa delle balestre.

Questa è un'Alfa Romeo carrozzata dalla Touring, fotografata a Bassano nel 1988: una bellissima macchina in cui si possono vedere gli stilemi caratteristici del momento e identificare una forma della velocità concepita ed applicata ad una macchina sportiva che poteva essere guidata da un pubblico anche normale ma era molto simile a quelle che erano le forme delle macchine da corsa.

Ecco una Lancia torpedo carrozzata Viotti dl '33, siamo già nella prima metà degli anni '30. Una bellissima esercitazione su telaio della Astura, molto lungo. Questa forma della macchina veloce ed elegante insieme si esprime molto bene attraverso questo disegno mirabile che richiude la linea del parafango con la linea tangente del cofano in cui questo cambia piano.

Questa è una Bugatti 57 del '33 ed è riferita ad una forma ferroviaria, anche questa un po' atipica, rivoluziona certi rapporti fra dimensione dell'auto, cofano, coda, abitacolo, volutamente tirato, stretto, sembra una goccia contratta. E' molto elegante ma risulta forse un po' squilibrata a chi è abituato alle forme classiche.

Fuller nel '34 propone un'esercitazione, un esperimento interessante ma di completa atipicità: non è un'idea nuova la carrozzeria siluriforme, un po' a goccia, però più aeronautica come suggestione, sembra di vedere un muso di un aereo. Il progetto non ha seguito perché evidentemente non trova accoglienza nel pubblico.

Ecco una "guida interna aereodinamica" della Carrozzeria Castagna, sempre nel '34, che in qualche modo cerca di interpretare una specie di monovolume lungo, a grande abitabilità che potrebbe essere fatto a pullmino. E' una forma vicina alla logica del Maggiolino.

Questo è un modellino del '34, di Norman Bell Geddes, famoso designer Americano, che taglia le distanze e tende ad integrare tutta la forma dell'automobile in una forma continua, addirittura sporgenti le forma di carrelli ruota, che hanno delle carenature supplementari, facendo un'unica operazione di un guscio continuo sia pure modellato con volumi diversi. Naturalmente sono intuizioni ed esperimenti che rimangono a questo stato.

Ecco una Tatra del '34 che è simile a quella forma aereodinamica di Castagna e ripete in qualche modo la stessa impostazione. Un esperimento valido in quegli anni.

Vediamo ora un esempio importante nella storia dell'automobile italiana perché si tratta della prima macchina di serie aereodinamica, la Fiat 1500 sei cilindri, che appare nel '35 ed è un esperimento riuscito

che compie il passo precedente alla completa integrazione dei fari all'interno del parafrangente: siamo nel punto di transizione. Nel '35 è stato un esperimento coraggioso su una macchina di serie.

Ecco una Alfa Romeo 1500 e una 1750: della metà anni '30, sono le forme tipiche delle macchine da corsa ancora legate al passato; in questo periodo si cominciano a delineare gli elementi per una semi integrazione delle forme della carrozzeria; le auto da corsa mantengono questa impostazione; è la tipologia che più di altre interpreta le forme sportive ad alte prestazioni della prima metà degli anni '30.

Passiamo a una Mercedes 500 K Sport Roadster del '35 un tentativo di carenare completamente con linee molto fluenti ma con eccesso di lamiera, è un'auto mastodontica, discutibile, però significativa: una forma molto fuori dal contesto.

La Dubonett del '36 è una macchina sperimentale che assomiglia al modellino fatto da Bell Geddes, con abitacolo stretto per ridurre l'ingombro e le ruote portate fuori per ricreare una stabilità del telaio, naturalmente tutto carenato: è un po' ibrido, interessante.

Siamo agli ultimi esempi: la Scarab americana del '36, una specie di monovolume.

Nel '37 nasce la Lancia Aprilia, vettura scientificamente aerodinamica, carenata anche interiormente, con coda tronca, molto equilibrata, con un disegno nuovo che rompe con la tradizione. Completamente diversa la versione profilata con coda lunga, realizzata da Pinin Farina. Nelle varie versioni l'Aprilia ottiene numerosi successi sportivi.

L'Alfa Romeo 8C 2900 B del '37 è notevole perché è proprio la tipologia di automobile, siamo a metà anni '30, dove c'è la fase di transizione che precede la configurazione della carrozzeria ad "ala spessa" che si afferma nel '39 e la transizione fra le forme plastiche dei parafrangenti esterni alla carrozzeria è visibile in questa Alfa Romeo 8C 2900, carrozzata da Touring, dove la carrozzeria diventa plasticamente risolta ed integrata con gli elementi esterni.

Sono partito dagli inizi del '900 per arrivare al '39, per cercare di capire, attraverso un flash molto rapido, evidentemente incompleto, gli elementi caratteristici e le evoluzioni dell'automobile, tra esperimenti fuori dal campo e forme canoniche. La storia dell'automobile è un'evoluzione che insegna a tratti, costellata da momenti caratteristici. Vi ringrazio.

[AISA ©1998 – trascr. Virtual Car 2005]

I quaderni di  VIRTUALCAR.IT