



**A cura di Chiara Gatti, Francesco  
Tedeschi  
e Filadelfo Ferri**

**L'ESTETICA DELLA VELOCITÀ  
1905-2005  
"Poesia" e universo futuribile**

Catalogo

€ 50,00



cm22,5x30, pp. 288, 2005  
**ISBN 88-89168-10-2**

[...] La scelta di celebrare il centenario 1905-2005 può destare stupore quando si consideri la data di pubblicazione del primo manifesto futurista. Ma anche il futurismo, come qualsiasi grande rivoluzione culturale, ebbe i suoi prodromi e la sua preparazione. Sembra, infatti, che proprio nel 1905 il termine "futurismo" sia comparso per la prima volta nella stampa, curata dall'Università di Barcellona, di una conferenza tenuta il 18 giugno 1904 da Gabriel Alomar, dal titolo *El futurisme*. [...]



ne teorica di "dinamismo" (il gruppo dei cosiddetti "Dinamisti", realizzati fra 1913 e 1914) andava dimostrando la possibilità di applicare una visione quasi interna e integrale della materia, e l'idealismo di analisi di Bata, che parzialmente intendeva rappresentare l'idea di "velocità" nelle sue tele che avevano per oggetto appunto la velocità d'automobile. Per Boccioni si trattava di cogliere, in pittura, la trasformazione delle condizioni intrinseche del corpo e dell'oggetto in movimento. "Un cavallo in movimento non è un cavallo fermo che si muove ma è un cavallo in movimento, cioè un'unità cosa"



Umberto Boccioni  
Automobile in movimento (ca. 1913)  
Archivio del Museo del Novecento  
di Roma, collezione Boccioni  
Credito: Museo del Novecento, Roma

che va concepita ed espressa come una cosa completamente diversa. Si tratta di concepire gli oggetti in movimento oltre che nel moto che portano in sé... Per Bata la velocità è un fenomeno meccanico che comporta una trasformazione dell'oggetto pittorico e dello stesso mezzo rappresentativo. Se venisse in conto modo relativizzato il problema della velocità, privilegiando la dimensione "universale" del moto dei corpi nello spazio, ma limitando le possibilità della pittura di rendere conto.

Diversamente centrale torna a essere in altro senso per Marinetti il tema della velocità, tanto da venire riconosciuto come la possibile base per una nuova definizione degli scopi del movimento. Egli attribuisce

scia alla velocità il valore di una "religione morale", portando a livelli parossistici, come sempre, la sua più polemica, e la trasforma da fenomeno fisico in metro di giudizio etico, all'interno della sua lotta contro il "passatismo". "Bisogna perseguire, frastuono, torturare tutti coloro che peccano contro la velocità!", cogliendo così la possibilità di trovare in essa il punto di raccordo fra il livello visivo, meccanico, e quello ideale, poetico e astratto. La velocità diventa l'esa oggettiva di un processo di pensiero, acuisce l'accostamento analogico o metaforico fra immagini, idee e concetti lontani: "Una grande velocità d'automobile o d'aeroplano consente di abbracciare e di confrontare rapidamente diversi punti lontani della terra, cioè di fare meccanicamente il lavoro dell'analogia...". Al di là di alcune immagini ed espressioni provocatoriamente polemiche, come l'anatema contro le curve che rallentano il movimento nello spazio, esemplificate dalle anse del Dambulo: "lo spreco di vedere presso il Dambulo correre in linea retta a 300 km all'ora" - Marinetti individua il significato multiforme che la velocità può rivestire per l'interpretazione del mondo con-

**Noi non possiamo rappresentare la velocità di un'automobile, ma l'automobile in velocità**

temporaneo e per la sua rappresentazione, oltre che per il suo valore di soggetto della creazione artistica, ritrovando sintonia con i principi derivati dalle teorie scientifiche. "La velocità distrugge le leggi di gravità, rende soggetti e perché schiavi, i valori di tempo e di spazio, i chilometri e le ore non sono eguali, ma variano, per l'azione velocità, di lunghezza e di durata...".

Il livello dell'immaginario e quello della razionalità si fondono nel pensiero avveniristico di Marinetti.

Il, spingendolo a... stano alla base del momento in cui egli... movimento, all'interno di... agli entusiasmi per le... alla guerra.



Umberto Boccioni  
Automobile in movimento (ca. 1913)  
Archivio del Museo del Novecento  
di Roma, collezione Boccioni  
Credito: Museo del Novecento, Roma

Da parte invece del gruppo fiorentino prevale una lettura negativa e nichilista nei confronti della scienza "tradizionale", intesa come l'insieme delle discipline che richiedono un approccio analitico, culturalmente fondato, strutturato nei confronti delle quali affermano l'esigenza di un nuovo tipo di scienza, basata sull'intuizione, sull'energia del pensiero, sull'impregnazione generale. "Lo slargamento consuetudinario della nostra vita rende necessaria la creazione di una scienza futurista audacemente epistomica, sensibiltà, vibratoria, influenzata da intuizioni lontanissime, frammentaria, contraddittoria, felice di scoprire ogni una verità che distrugge la verità di ieri, tutta inaspzata di ignoto...".

È quasi contemporaneo l'affluire di un'attenzione per le acquisizioni scientifiche e per il problema posto dalla scienza moderna, in cui si può riconoscere come motivo centrale la definizione del rap-

La tradizione in forme vive delle diverse declinazioni del tema della velocità tiene conto in primo luogo della differente impostazione fra un'immagine della velocità come forma di rappresentazione del mezzo in movimento o delle sensazioni derivate dall'uso degli stessi, e una visione sintetica, espressa innanzitutto dall'opera di Boccioni intorno al 1913-14, ma adottata anche da altri autori, rivolta a esprimere un'idea di dinamismo che riguarda in



Umberto Boccioni  
Automobile in movimento (ca. 1913)  
Archivio del Museo del Novecento  
di Roma, collezione Boccioni  
Credito: Museo del Novecento, Roma

**Bisogna perseguire, frastuono, torturare tutti coloro che peccano contro la velocità**

modo più intimo la trasformazione dei caratteri perenni nei confronti della vita moderna e quel senso di continuità vitalistica che tende a unire il moto in-



## Una questione di velocità

**"Una questione di velocità" Le macchine volanti dell'ingegnere Forlanini**

Filadelfo Ferri

Il tema della velocità offre diversi spunti per un'indagine nel territorio varesino, partecipe agli impulsi futuristici di quel fermento di iniziative che, a partire da Milano, già sullo scorcio del XIX secolo avevano dato avvio a un radicale processo di trasformazione del paese che, agendo su diversi piani, avrebbe mutato aspetto e forma al paesaggio naturale urbano e antropico. Bastano alcuni esempi: nel 1905, anno inusabile, nasce la "Fiera Corrado & C.", con sede legale a Milano, ma con le officine di motocicli a Tradate; nel 1910 l'ingegnere Gianni Caproni, insieme al fratello Federico, impianta a Cassino Malpensa prima e a Vicozza Ticino poi, le sue attività aeronautiche; presso lo studio del notaio Forlani di Varese nel maggio 1913 viene costituita la "Navesport Macchi", che avrà unità di produzione a Varese e alla Schiavina per gli idrovoltanti, a Cocquio e a Cassino Malpensa per i veicoli terrestri.

"Dintorno tutto il mondo è in moto" scrive Luciano Folgore nella sua raccolta di poesie Città volanti del 1915: tra tentativi sperimentali ed esperienze pionieristiche, iniziative imprenditoriali votate al successo e opere effimere, il progresso avanza a tutta velocità, in bicicletta, in moto, in macchina e sulle ali. La portentosa invenzione del motore a scoppio

crea, per "uomini stanchi di marce a piedi e di polvere" (Luciano Folgore), nuovi mezzi di locomozione (che, anche nella loro funzione primaria, divengono oggetti poetici). Automobili e macchine volanti non sono semplicemente i prodotti dell'"arte meccanica", sono l'incarnazione vivente del paradigma del mondo nuovo, l'espressione del vitalismo dell'uomo moderno proiettato alla conquista del mondo, che dall'alto dei cieli già domina con il suo sguardo. È la follia, sbalordita e trasognata, partecipe alla celebrazione del mito, radunandosi per ammirare le imprese dei suoi eroi: di un Ciriello Steffanini, che con la sua mongolfiera compie una prima ascensione su Varese il 27 settembre 1891, alla presenza di oltre diecimila persone, assegnate anche su tetti e campanili; di un Paolo Franchini, che con una moto Turckheimer - costruita dall'ingegnere varese Ambrigo Barattelli, direttore dello stabilimento di Milano - nel pomeriggio del 20 marzo 1904 sale dalla Prima Cappella del Sacro Monte fino alla vetta in 4 minuti e 27 di secondo; oppure di Clemente Mangione, varesino di elezione, esordisce trasferito addecente in città, che per primo sorvola nel 1913 e batteva più volte i record di altezza.

Legata al nostro territorio è anche, almeno in parte, la vicenda di Enrico Forlanini, un pioniere del volo, il primo ad aver fatto sollevare da terra una "macchina volante". Per più di un aspetto la sua figura e la sua storia assumono un valore esemplare: divenendo specchio e rappresentazione di un'epoca, che con lui vogliamo evocare.