Università degli studi di Udine

Introduzione

Original

Availability:
This version is available http://hdl.handle.net/11390/1169080 since 2019-10-30T12:54:29Z

Publisher:
Fondazione CRTrieste

Published
DOI:

Terms of use:
The institutional repository of the University of Udine (http://air.uniud.it) is provided by ARIC services. The aim is to enable open access to all the world.

Publisher copyright

(Article begins on next page)

02 May 2024

Collana d'Arte
della Fondazione CRTrieste

Curatore Alessandro Del Puppo

Massimo De Sabbata

Tullio Crali
Il futurismo giuliano
e l'aeropittura

Ventunesimo volume della collana
Prima edizione: novembre 2019

Volumi pubblicati

Angela Tiziana Cataldi, *Edgardo Sambo*, 1999
Daniela Mugittu, *Bruno Croatto*, 2000
Gianfranco Sgubbi, *Adolfo Levier*, 2001
Nicoletta Zar, *Giorgio Carmelich*, 2002
Claudia Ragazzoni, *Gino Parin*, 2003
Gianfranco Sgubbi, *Glauco Cambon*, 2004
Franca Marri, *Vito Timmel*, 2005
Matteo Gardonio, *Giuseppe Barison*, 2006
Massimo De Grassi, *Eugenio Scomparini,* 2007
Maurizio Lorber, *Arturo Rietti,* 2008
Enrico Lucchese, *Arturo Nathan,* 2009
Daniele D'Anza, *Vittorio Bolaffio,* 2010
Alessandro Quinzi, *Giuseppe Tominz*, 2011
G. Pavanello, A. Craievich, D. D'Anza, *Giuseppe Bernardino Bison*, 2012
Lorenzo Nuovo, *Ugo Flumiani*, 2013
Vania Gransinigh, *Carlo Sbisà*, 2014
Alessandra Tiddia, *Piero Marussig*, 2015
Andrea Baboni, *Pietro Fragiacomo*, 2016
Claudia Crosera, *Umberto Veruda*, 2017
Barbara Coslovich, *Ruggero Rovan*, 2018

Massimo De Sabbata

Tullio Crali

Il futurismo giuliano e l'aeropittura

Referenze fotografiche

© Archivio Fotografico - Fondazione Musei Civici di Venezia

Associazione Nazionale fra Mutilati e Invalidi di Guerra

Camera di Commercio I.A.A. Venezia Giulia, Gorizia

Casa Cavazzini – Museo d'Arte Moderna e Contemporanea, Udine

Civico Museo Revoltella, Galleria d'Arte Moderna, Trieste

Collezione D'Agostino, Monfalcone

Collezione Peggy Guggenheim, Venezia

© Comune di Milano. Tutti i diritti di legge riservati

DIGITAL IMAGE ©, The Museum of Modern Art/Scala, Florence

ERPAC - Servizio ricerca, musei e archivi storici. Fototeca Musei Provinciali di Gorizia

Fondazione Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo. Foto: Andrea Ghiraldini

Fondazione Solomon R. Guggenheim, New York

Fototeca Musei Civici Fiorentini

Fototeca Civici Musei di Storia e Arte, Udine

MART – Archivio Fotografico e Mediateca

© Massimo and Sonia Cirulli Archives, New York

Ministero dell'Istruzione Università e ricerca

Museo del Novecento, Milano

Museo Storico Aeronautica Militare, Bracciano

Nodorni Muzej, Belgrado

Per gentile concessione della Regione del Veneto. È vietata l'ulteriore riproduzione e duplicazione con qualsiasi mezzo

Pilonova galerija Ajdovščina (Slovenija)

Porro & C. s.r.l., Milano

© Roma Capitale - Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali

Segretariato Generale della Presidenza della Repubblica, Roma

Su concessione del Ministero dei Beni e le Attività Culturali e Ambientali e del Turismo

Su concessione della Fondazione Torino Musei. È vietata ogni ulteriore duplicazione con qualsiasi mezzo

Paolo Bonassi, Trieste

Luca D'Agostino, Monfalcone

Roberto Balestrini, Macerata

Matteo De Fina, Venezia

Andrea Ghiraldini, Padova

L'editore è a disposizione degli aventi diritto per quanto riguarda le fonti iconografiche non individuate.

Progetto grafico

Studio Mark, Trieste

Stampa

Riccigraf, Trieste

Stampato in Italia / Printed in Italy

È vietata la riproduzione anche parziale

© 2018, Fondazione CRTrieste

In copertina:

Ruggero Rovan,
La madre [Maternità]
Trieste, Fondazione CRTrieste

Isbn

978-88-907687-5-0

Introduzione

Per comprendere qualcosa del futurismo italiano in generale e di Tullio Crali in particolare non mancherebbero certo oggi libri o cataloghi o strumenti on line (primo fra tutti: il repertorio di scritture futuriste della Fondazione Memofonte di Firenze). Il rischio, anzi, sembrerebbe proprio quello dell'inflazione – un rischio che in effetti si è fatto concreto in occasione del centenario del movimento, nel 2009.

A che scopo fare oggi un libro su uno tra i più famosi e celebrati pittori «aerofuturisti»? Esiste un'attualità di Crali, ai di là dei toni compiacenti delle celebrazioni e delle non poche mostre, utili e meno utili, piccole e grandi? La sfida è stata raccolta da uno studioso come Massimo De Sabbata che, forte di una formazione da storico «puro» (per quanto da tempo dedito alla storia dell'arte), ha provato a riprendere in mano la questione organizzandola lungo tre linee.

La prima linea è determinata dal punto di partenza di Crali, e cioè la Gorizia degli anni venti: quel vorticoso e non meno contraddittorio processo di costruzione e di ricostruzione dell'identità culturale di una città antica che s'inventa modernamente italiana, e stavolta davvero in Italia, senza sapere però bene come. Ma sapendo bene perché. È la storia che vide intrecciarsi le formidabili vicende di un gruppo di giovani un po' invasati, Pocarini in testa, che del futurismo ebbero una concezione al tempo stesso eroica e ingenua. Che ritennero di poter scommettere sull'unica avanguardia possibile per mantenere viva un'idea di complessità linguistica e di stratificazioni culturali, per far accettare la propria differenza come possibile matrice creativa. Scommessa andata perduta, lo sappiamo bene: le cose presero un'altra piega. Il nazionalismo fascista tracciò il solco, e il mito aviatorio diede forma compiuta a un nuovo territorio, fitto di rinnovate ideologie e apologie meccaniciste.

Qui inizia il secondo momento di questo libro. L'arte meccanica, la percezione sinestesica, l'ideologia della velocità e il disprezzo del pericolo guadagnarono un nuovo spazio. Quello in cui si mossero i moderni aeromobili, con i piloti come nuovi eroi, e un assortimento di suggestioni tali da rinnovare il repertorio delle metafore e delle immagini sin lì sfruttate. La sfida verso l'ignoto, i record di velocità, la seduzione di materiali e macchinari nuovi di zecca.

Le date spiegano tutto. Nel 1925 era stato istituito il Ministero dell'Aeronautica, distaccandolo dal Comando militare. Mussolini volle reggere il ministero per cinque anni, autoproclamandosi «primo aviatore d'Italia». Quando nel 1929 Marinetti pubblicò le sue prime pagine sulla «aeropoesia» il ministero era stato assegnato a Italo Balbo. Il potente gerarca fascista in pochi anni seppe sfruttare tutte le potenzialità propagandistiche del mezzo aereo. Una prima crociera aerea tra Italia e Brasile venne organizzata nel 1930. Tre anni dopo, la crociera del Decennale dell'Aeronautica condusse la squadriglia di Balbo a una gloriosa tournée statunitense. Il ministro vide il proprio ritratto sul copertina di «Times».

Come vent'anni prima con l'«automobile ruggente», Marinetti aveva colto nello sviluppo dell'aviazione la naturale trasformazione del mito della macchina. L'aeropittura di Crali fu una delle più lucide e conseguenti risposte a quel rilancio.

Ma anche in questo passaggio non mancarono le contraddizioni. Da un lato perdurava inesausta la celebrazione dell'estetica della macchina, nei termini di esattezza, velocità, precisione, razionalità. Dall'altro lato, attraverso la figura metaforica del volo aereo si giunsero a ipotizzare rarefazioni cosmiche, vie di fuga nella trascendenza degli «stati d'animo». Fu quello un rovesciamento metafisico che diede forma e parole a un immaginario fantascientifico, esplorato nella pittura di Fillia, di Prampolini, dello stesso Crali e in tanta editoria degli anni trenta.

La macchina non era soltanto segno di industria e razionalità. Divenne anche un dispositivo di proiezione visionaria verso mondi «altri». La mistica del fascismo, il mito della rivoluzione, l'affermarsi dell'uomo nuovo legava così l'ideologia dell'imperante fascismo all'ultima stagione del futurismo italiano. Le tracce sono numerose. Basterà qui indicare quelle lasciate da un autore come il triestino Bruno Sanzin, autore

di *Infinito* e sopratutto di *Accenti e quote* (1935). Sono di gran lunga tra le migliori edizioni di quel periodo, punto di equilibrio difficilmente superabile tra apologia di regime e impeccabile stile grafico innervato dagli insegnamenti del Bauhaus come dal modernismo di scuola danubiana.

Il futurismo estremo, quello dello scorcio degli anni trenta, è stato per molto tempo inesplorato o gravato da pregiudiziali ideologiche, beninteso motivabilissime. Fu però un momento assai produttivo, interessante quanto pericoloso. La sua storia e il suo destino costituisce il terzo asse del volume.

Basterebbe per questo sfogliarne le schede. Irrazionali fantasie di fuga. Amplessi cosmici. L'immagine conflittuale della città della campagna. Il mondo visto dall'alto, cioè dalla cabina in picchiata: la prospettiva di Dio, o se preferite di Google Maps. Di fondo, si scorge il quesito su cui si arrovellarono un po' tutti, e cioè cosa fosse davvero la modernità italiana, dentro questa tensione inesprimibile tra individuo e mondo, tra tecnica e sentimento.

Più che una risposta, la guerra incipiente diede a quella generazione la disillusione finale. La creatività dei giovani dei Littoriali, che erano cresciuti e avevano conosciuto soltanto il fascismo, dovette a quel punto misurarsi con la guerra e la tragedia europea. Crali ci volle invece credere fino in fondo, compromettendosi con dipinti di smaccata e aggressiva propaganda bellica.

Ecco, quello scorcio estremo della vera grande avanguardia italiana si può leggere in due modi: il crepuscolo piuttosto inglorioso e non meno patetico di quanti videro sbriciolarsi il mondo in cui avevano creduto, e le difficili prospettive della ricostruzione. Il decorso postbellico di Crali, con il suo errare perplesso e abbastanza inconcludente dice molto delle difficoltà di riposizionamento.

Il futurismo era diventato uno stile e anche un mestiere, forse l'unico possibile per cercare di restare moderni in un'Italia disposta troppo facilmente a scambiare lo sviluppo industriale con una improbabile classicità romana o imperiale. Da giovane Crali dipinse, modellò sculture, disegnò copertine e *affiches* e cartoline, in uno stile di volta in volta geometrico, déco, dinamico-futurista e quando servì pure un po' *pompier*. Difficile mestiere, quello di volersi moderni dinanzi alla reazioni ruraliste e cattoliche che avevano preso forma

tra Concordato e Strapaese, solo pochi anni prima.

Che questo sia stato possibile meglio che altrove nel piccolo cuore industriale di una piccola regione, tra i cantieri di Monfalcone e i moli di Trieste, o lungo le temibili dissestate piste d'erba delle aerostazioni di campagna da cui Crali prese il suo volo, è parte della storia del nostro pittore e dei non pochi esponenti di quella stagione.

Alessandro Del Puppo