

# E L MITO AÉREO EN EL FUTURISMO ITALIANO: DEL PERIODO HEROICO A LA ESPIRITUALIDAD AÉREA (1909-1944)

JUAN AGUSTÍN MANCEBO ROCA

Universidad de Castilla-La Mancha  
Juan.Mancebo@uclm.es

**Resumen:** La poética de lo aéreo atravesó transversalmente la historia del futurismo italiano. El undécimo punto de su manifiesto y fundación en 1909, hizo referencia al aeroplano como una máquina esencial para comprender que la vida y el arte se debían someter a un mundo en permanente transformación. Lo aéreo y sus implicaciones compusieron proclamas y manifiestos determinando la creación literaria y artística del periodo heroico. En los años treinta, cuando el futurismo planteaba su supervivencia en el complejo contexto social y político italiano, la aeropintura se convirtió en su línea oficial. Un perfil que, desde ese mismo momento, se bifurcó en dos tendencias complementarias: la dedicada a una praxis orgánica de las variables de la mirada aérea y la de una política representacional que superaba lo aéreo para penetrar en lo trascendente. Con la desaparición de las líneas de identificación entre estética y política, la temática aérea adquirió el rol de propaganda del régimen, celebración de la *guerra-fiesta*, que recuperaba el discurso intervencionista de la Primera Guerra Mundial y que, tras un periodo de manifestaciones de escaso valor plástico, concluyó abruptamente con el deceso del futurismo que coincidió con el nuevo ciclo histórico que se inició en Italia.

**Palabras clave:** Futurismo / aeropintura / fascismo / espiritualidad / aérea / política.

## THE AERIAL MYTH OF ITALIAN FUTURISM: FROM THE HEROIC PERIOD TO THE AERIAL SPIRITUALITY (1909-1944)

**Abstract:** The poetics of the aerial went through the history of Italian futurism. In 1909, the eleventh point of his manifesto and foundation referred to the airplane as an essential machine for understanding that life and art should be submitted to a world in permanent transformation. The aerial and its implications composed proclamations and manifestos which determined the literary and artistic evolution of the heroic period. In the 1930s, when futurism was planning its survival in the complex social and political context of Italy, aeropainting became its official line. A profile that bifurcated into two complementary tendencies from that very moment: one devoted to an organic practice of the aerial gaze variables and the other to a representational policy which went beyond the aerial to penetrate the transcendent. With the disappearance of the lines of distinction between aesthetics and politics, the aerial theme acquired the function of the regime's propaganda. It was the celebration of the *war-fest* that restored the interventionist rhetoric of the First World War and which, after a period of demonstrations of little plastic interest, ended abruptly with the death of Futurism, coinciding with the new historical cycle that began in Italy.

**Key words:** Futurism / aeropainting / fascism / spirituality / aerial / politics.

### Introducción

Tras la Primera Guerra Mundial, el movimiento futurista tuvo una crisis provocada por la muerte de algunos de sus más destacados miembros como Um-

berto Boccioni y Antonio Sant'Elia, así como por la crítica y el abandono hacia posturas tradicionalistas de Mario Sironi, Gino Severini<sup>1</sup> o Carlo Carrà.<sup>2</sup> El futurismo, que mayoritariamente –aunque no de manera unánime– había exaltado el belicismo, se vio

\* Fecha de recepción: 15 de abril de 2020 / Fecha de aceptación: 28 de noviembre de 2020.

<sup>1</sup> SEVERINI, Gino, 2008, p. 84-180.

<sup>2</sup> CARRÀ, Carlo, 2002, p. 81-109.

golpeado irremediabilmente por sus consecuencias.

Ante esta tesitura solo quedaba la desaparición o la huida hacia adelante. Marinetti, decidió lo último, por lo que la vanguardia italiana abandonó sus preceptos de subversión y utopía para sobrevivir sospechosamente amparado como uno más de los brazos culturales del fascismo.<sup>3</sup> Una actitud que, por otra parte, recuperaba la premisa de la bandera intervencionista de 1915, *marciare non mancare* (*avanzar, no pudrirse*),<sup>4</sup> y que empobreció su propuesta a través de una atomización en provincias, un fenómeno de “ralentización o retraso provincial más que *revival* o neofuturismo”.<sup>5</sup> Estos grupos no solo desarrollaron su programa artístico de manera independiente, sino que dudaron de las premisas del fundador y sus acólitos. El liderazgo romano se resquebrajaba a favor de una política que desarrollaría un programa artístico de baja intensidad en la práctica totalidad de la geografía italiana.

En los años treinta la glorificación de la máquina se había convertido en una arqueología del pasado, por lo que una de las propuestas esenciales del futurismo heroico había quedado obsoleta. Quedaban lejos los ecos de las proclamas que mantenían que la belleza mecánica de un automóvil era superior a la de la Victoria de Samotracia.<sup>6</sup> La máquina, que habían glorificado como “primitivos de una nueva sensibilidad totalmente transformada”,<sup>7</sup> formaba parte de la cotidianeidad italiana. Por lo tanto, en su anhelo de modernidad, los futuristas buscaron elementos que satisficieran su deseo de nuevas perspectivas vitales establecidas por dispositivos más novedosos que continuaran desafiando lo arcaico.

Si en los años veinte había dominado la fase del arte mecánico,<sup>8</sup> desde los años treinta hasta su extinción programática, el futurismo estaría deter-

minado por la experiencia del vuelo. Un ejercicio que se desarrollaría a partir de tentativas pictóricas previas y, posteriormente, de un corpus teórico que iría aplicándose a todos y cada uno de los campos creativos –arquitectura, fotografía y artes aplicadas entre otras–. Pero esta estrategia llevaría aparejada una controvertida vuelta a la tradición que venía reglada por la situación política en Italia, así como por un retorno al orden de los otrora vanguardistas motivado por la desconfianza ante la barbarie del conflicto bélico mundial.

Pese a su marcado panitalianismo, el futurismo había tenido una clara vocación internacionalista, que había sido relevante en el devenir de otras vanguardias en Francia, Alemania y Rusia,<sup>9</sup> influyendo igualmente en prácticas artísticas más exóticas. Pero su política artística en los últimos veinte años fue errática, en muchas ocasiones contradictoria y, casi siempre, operaba buscando el beneplácito político. Pese a mantener contactos puntuales con artistas y grupos extranjeros, el futurismo derivaría hacia una especie de autarquía cultural, una prolongación estética del régimen con el que se identificaron hasta que desaparecieron los argumentos que lo hacían reconocible. Pese al presunto apoyo en un tejido cultural cada vez más empobrecido que reivindicaba la vuelta a formas pretéritas, el fascismo desconfió de los vanguardistas por su carácter subversivo previo. Dudas y recelos que provocaron la vigilancia de un grupo que nunca terminó de plegarse completamente a los dictados marcados desde la esfera política.<sup>10</sup>

### La referencia aérea en la literatura y las artes del primer futurismo

La atracción por la máquina convirtió al aeroplano y a sus visiones en una constante del imaginario futurista desde sus inicios. Al nacer como un movimiento esencialmente literario, la fascinación aérea

<sup>3</sup> CRISPOLTI, Enrico, 1986, p. xii-xvii.

<sup>4</sup> Emblema de acción concebido por los futuristas poco antes o durante la Primera Guerra Mundial, fue recogida por los *Arditi* y, posteriormente, por los *Fasci di combattimento*. En primavera de 1915 la frase fue impresa en dos ediciones en la postal tricolor “La Bandiera futurista” que se hizo muy popular en frente. SALARIS, Claudia, 1992, p. 75. Por otra parte, *Marciare non mancare* fue el título del único número de un periódico futurista editado en Mantova el 23 de noviembre de 1924. SALARIS, Claudia, 2013, p. 386-389.

<sup>5</sup> DE MARCHIS, Giorgio, 2007, p. 9.

<sup>6</sup> “Afirmamos que la belleza del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva: la belleza de la velocidad. Un coche carreras con el capote adornado con gruesos tubos semejante a serpientes de aliento explosivo, un automóvil que rugir parece correr sobre la metralla, es mas bello que la victoria de Samotracia”. MARINETTI, Filippo Tommaso, “Le Futurisme”, *Le Figaro*, 20 de febrero de 1909, p. 1.

<sup>7</sup> BOCCIONI, Umberto, 2004, p. 81.

<sup>8</sup> MASOERO, Ada (com.), 2003.

<sup>9</sup> Véase OTTINGER, Didier (com.), 2008 y COEN, Esther (com.), 2009.

<sup>10</sup> BERGHAUS, Günter, 1996, p. vii.

se reflejó en panfletos, manifiestos y libros. Exponente del primer futurismo –había participado desde 1905 en la redacción de la revista *Poesia*–, Paolo Buzzi escribió su poemario *Aeroplani. Canti Alati* (Edizioni di “Poesia”, Milán, 1909), en el que la máquina se convertía en metáfora de la palabra y la poesía se transustanciaba simbólicamente en un aeroplano de combate para aniquilar el pasado.<sup>11</sup>

Filippo Tommaso Marinetti dedicó infinidad de textos y palabras en libertad a la fascinación que le provocaba el aeroplano como máquina bélica y competitiva. En su manifiesto fundacional escribió sobre los “aeroplanos trepidantes”<sup>12</sup> y, en sus primeros textos vanguardistas, mencionaba la gesta de Louis Blériot que había sido capaz de cruzar el Canal de la Mancha el 25 de julio de 1909. Esta y otras proezas aéreas contaminarían su propuesta literaria. En su novela decadentista *Mafarka le futuriste* (Sansonot, París, 1910), que representaba el “amor sin moderación al dinamismo, al energetismo del aire”,<sup>13</sup> el pope del movimiento convertía al protagonista en una criatura alada dispuesta a terminar con el sol<sup>14</sup> –una poderosa metáfora que trascenderá las fronteras italianas en la ópera *Victoria sobre el sol (Pobeda nad sólntsem*, 1913) de Alekséi Kruchónyj, Velimir Jlébnikov y Kazimir Malevich<sup>15</sup>–. Marinetti, con la misma actitud beligerante, escribiría acerca del valor de los aeroplanos con los que se combatiría al pasado paralítico y podrido en el segundo manifiesto futurista, *Uccidiamo il chiaro de luna!* (1910): “nuestros aeroplanos serán nuestras banderas de combate, vuestras amantes apasionadas”.<sup>16</sup>

La perspectiva aérea asociada a la velocidad y la simultaneidad modificaría definitivamente la percepción del mundo, convirtiéndolo en un espacio del pasado que se debía combatir como si fuera de una amenaza. El nacimiento de la nueva sintaxis estuvo igualmente asociada a la experiencia del vuelo. En el *Manifiesto tecnico della letteratura fu-*

*turista* (A. Taveggia, Milán, 11 de mayo de 1912) Marinetti escribía: “en el aeroplano, sentado en el depósito de la gasolina, calentado el vientre por la cabeza del aviador, yo sentí la inutilidad ridícula de la vieja sintaxis heredada de Homero”. Inspirado en las hazañas de André Beaumont, piloto vencedor de diversas competiciones, concibió su polémico *Le Monoplan du Papa* (1912) –traducido al italiano como *L’Aeroplano del Papa* (Edizioni di “Poesia”, Milán, 1912)– que narraba proféticamente la guerra contra Austria precedida del secuestro aéreo del pontífice. Mientras las tropas italianas combatirían valerosamente gracias a la propaganda futurista, Marinetti lanzaría al Papa al mar donde perecería.<sup>17</sup> Los bombardeos aéreos sobre Adrianópolis de 1912 aparecían en las páginas de su libro *parolibero Zang Tumb Tuum* (Edizioni di “Poesia”, Milán, 1914).<sup>18</sup> Del mismo modo, en *La nouva religione- morale della velocità: manifesto futursita* (“L’Italia Futurista”, nº 1, Florencia, 11 de mayo de 1916), ensalzaba la mirada aérea como elemento de creación artística: “la gran velocidad del avión permite abarcar y comparar rápidamente diferentes puntos lejanos de la tierra, es decir, realizar mecánicamente el trabajo de la analogía. La gran velocidad es una reproducción artificial analógica del artista”. En *La danza futurista: manifesto futurista* (“L’Italia Futurista”, a. II nº 21, Florencia, 8 de julio de 1917), concretaba la danza de la aviadora como una hibridación entre las formas corporales y la máquina.<sup>19</sup>

En la línea de la experiencia *parolibera* de Marinetti, Ardengo Soffici pretendía reproducir la confusión sensorial producida por el vuelo en *BÍFZF + 18. Simultaneità e chirismi lirici* (Edizione de “La Voce” Florencia, 1915), donde trasladaba su experiencia cubofuturista, “una dinamización cubista de los objetos, gracias a la cual las cosas vuelan junto al escritor”.<sup>20</sup> Conversar con un aeroplano que se expre-

<sup>11</sup> GIOVANNETTI, Paolo, 2004, p. 144.

<sup>12</sup> “y al vuelo resbaladizo de los aeroplanos, cuya hélice tiene chirridos de bandera y aplausos de multitud entusiasta”. MARINETTI, Filippo Tommaso, 1911, p. 113.

<sup>13</sup> VIRILIO, Paul, 1986, p. 4.

<sup>14</sup> MARINETTI, Filippo Tommaso, 2007.

<sup>15</sup> PAZ, Marga (com.), 2000, p. 233. Véase KRUCHÓNÝJK, Alekséi, 2009 y GONZÁLEZ, Ángel (com.), 2006.

<sup>16</sup> Ver MARINETTI, Filippo Tommaso, 1911, p. 135.

<sup>17</sup> MARINETTI, Filippo Tommaso, 1914.

<sup>18</sup> MARINETTI, Filippo Tommaso, 1968, p. 639-779.

<sup>19</sup> “La bailarina danzará sobre un gran mapa de violentos colores (...) en el pecho, a modo de flor, una gran hélice de blanca de celuloide (...) vibrará a cada movimiento de su cuerpo (...) La bailarina (...) simulará con sobresaltos y vibraciones del cuerpo los sucesivos intentos que hace un aeroplano para despegar (...) y dará una vuelta a mucha velocidad, simulando perseguirlo (frenético, mecánico, espasmódico) (...) imitar la lluvia y el silbido del viento, y con continuas interrupciones de la luz eléctrica, imitar los relámpagos”. MARINETTI, Filippo Tommaso, 1979, p. 193-194.

<sup>20</sup> Ver GIOVANNETTI, Paolo, 2004, p. 156.



Fig. 1. Fedele Azari, *Prospettive di volo*, 1926, Óleo/tela, 120 x 80 cm. Colección privada

saba por medio de ruidos y onomatopeyas era el argumento de la pieza de Mario Carli *L'intervista con un Caproni* ("L'Italia Futurista" a. I, n° 10, Florencia, 15 de noviembre de 1916),<sup>21</sup> una obra, por otra parte, que sería germen de políticas posteriores: "absorbo el azul y lo transformo en acero... vrrr... así compacto no temo a la muerte... soy la misma muerte nacida del odio enorme del mundo: un pensamiento de muerte modelado en el acero".<sup>22</sup>

Fedele Azari, aviador y animador futurista, incluyó su experiencia como piloto en el manifiesto *Il teatro aereo futurista* (Direzione del Movimento Futurista, Milán, 11 de abril de 1919), que lanzó desde un aeroplano sobre Turín durante la *Grande esposizione nazionale futurista* celebrada en la ciudad lom-

barda. El texto, retomaba las teorías sobre los *stati d'animo* que había propuesto Boccioni, relacionándolas con las aplicaciones teatrales del movimiento aéreo para las que proponía danzas, pantomimas, cuadros aéreos y palabras en libertad creadas por el humo de colores de los motores. En *L'aviatore Dro* (1919) de Balilla Pratella, la poética aérea irradió su influjo más allá de lo literario. El músico combinó los instrumentos tradicionales con los *intonarrumori* (*entona ruidos*) de Luigi Russolo, pieza que se estrenaría en el Teatro Rossini de Lugo en 1920.

Las artes plásticas, que sistematizaron su organización más tardíamente en el primer futurismo, dirigieron su mirada hacia los iconos mecánicos de la época, el tren –heredado de la tradición pictórica impresionista–, el automóvil –la máquina por antonomasia del periodo heroico– y el aeroplano, con menos intensidad que el automóvil ya que no era tan accesible, pero que tuvo una suerte similar.<sup>23</sup>

Giacomo Balla, que había investigado sobre la energía provocada por la velocidad del automóvil, dedicó obras a las visiones del vuelo como extensión de los experimentos sobre la descomposición del movimiento. De este modo concibió *Force aeroplano Caproni* (1915), cuya perspectiva tenía como referente la cronofotografía de Étienne-Jules Marey, un estilo que el pintor turinés afincado en Roma denominó, no sin cierta ironía, como *movimentisti*.<sup>24</sup> Balla investigó sobre el movimiento de los pájaros en *Volo di rondine* (1913), *Linee andamentali + sucessione dinamiche* (1913) y los *Paessaggio + volo di rondini* (1918 y 1919) que remitían a un "ojo de la espiritualidad"<sup>25</sup> inscribiéndose en una poética de imágenes trascendentales, faceta que quedará latente en el grupo hasta su desarrollo en los años treinta. La máquina era protagonista de *Aeroplano giallo con paesaggio urbano* (1915) de Mario Sironi, aunque el gigantismo estático de la imagen principal denotaba que el pintor estaba vi-rando hacia posturas metafísicas. Achile Lega, tras observar el vuelo de un aeroplano en Florencia, trasladó sus impresiones a *Sensazioni atmosferiche e rumori di aeroplano* (1917) obra que se referencia como proemio aeropictórico.

El aeroplano, por otro parte, formaría parte de la iconosfera de las ciudades imaginadas por los actualistas italianos, como la *Città Nuova* –posterior-

<sup>21</sup> CARLI, Mario, 1916 (Fecha de consulta: 1-IV-2020).

<sup>22</sup> GIULIANI, Francesco, 1991, p. 80.

<sup>23</sup> FAUCHÉREAU, Serge. "Aviazione". En: HULTEN, Pontus, 1988, p. 424.

<sup>24</sup> Ver DE MARCHIS, Giorgio, 2007, p. 20.

<sup>25</sup> FAGIOLO DELL'ARCO, Maurizio; GIGLI, Elena, 1998, p. 15.

mente *Città Futurista*– (1914-15) de Antonio Sant’ Elia o la *Città Futurista* (1919) de Virgilio Marchi. El primero le dedicó uno de los proyectos emblemáticos, su *Stazione per treni e aerei* (1915) cuya influencia estuvo ligada a toda la cronología del movimiento.

La sensación del vuelo como elemento de transformación aparece señalado en *Ricostruzione Futurista dell’Universo* (Direzione del Movimento Futurista, Milán, 1915). Balla y Depero escribían sobre los “conciertos plásticos de movimientos-ruídos en el espacio” y los “conciertos aéreos”, proemio de una de las grandes líneas temáticas del grupo en las dos décadas siguientes.

### Políticas de representación aérea en los años veinte

La inauguración de la *Mostra Nazionale Futurista* organizada en el Palazzo Cova de Milán el 21 de marzo de 1919 se puede considerar el inicio no oficial de la segunda parte del movimiento futurista italiano. Un comienzo que, por otra parte, ejemplificaba el espacio de supervivencia del grupo en el politizado contexto de la cultura italiana. A este respecto, en 1921, el fundador del PCI Antonio Gramsci –que había elogiado las primeras acciones futuristas– criticaba la deriva que había tomado el movimiento al abandonar los preceptos revolucionarios que lo habían convertido en una alternativa social y cultural en la década precedente.

En un periodo dominado por la influencia mecánica, la mitología aérea se permeabilizará en un modelo representacional de baja intensidad, con presencias esporádicas en las artes plásticas. Las manifestaciones aéreas de los años veinte denotaban la influencia de la pintura del primer Russolo. *In volo* (1920) de Anselmo Bucci, presentaba las perspectivas del horizonte y los destellos de herencia simbolista creados por el movimiento del aeroplano. Del mismo modo, Renato Baldessari en *Spirali tricolore su Roma* (1923) construía un espacio de representación en el que describía el movimiento aéreo y su efecto visual sobre los monumentos más emblemáticos de la capital italiana –el Coliseo, la cúpula de San Pedro y el Monumento de Vittorio Emmanuel II entre otros– además de insertar una gigantesca antena de radio como símbolo de progreso y unión de Italia.<sup>26</sup> Arturo Ciacelli, en una línea de trabajo entre música y pintura, dibujó *Ae-*

<sup>26</sup> COSGROVE, Denis, 2001, p. 236.

<sup>27</sup> CRISPOLTI, Enrico, 1980, p. 500.

<sup>28</sup> CRISPOLTI, Enrico. “Fedele Azari”. En: HULTEN, Pontus, 1988, p. 425.



Fig. 2. *Primo dizionario aereo italiano*. Filippo Tommaso Marinetti y Fedele Azari, Milán: Morreale, 1929.

*roporti* (1925) “una búsqueda de términos de analogismo plástico de fuerte imaginación espacial y densa implicación cromática”.<sup>27</sup>

El agotamiento de la fase mecánica coincidirá con la emergencia de obras que anuncian la praxis aeropictórica, prólogo del desplazamiento que forjará la última inclinación artística del movimiento. En este sentido, hay que reseñar la obra del citado Fedele Azari, así como las de Gerardo Dottori y de Benedetta Cappa. Azari “uno de los mayores exponentes de la mitopoesía maquinística aérea futurista: aviador, aeropintor, aviopoeta”<sup>28</sup> será el primero que represente los elementos del nuevo *estilo* futurista. Mientras, Dottori y Benedetta, continuaron la obra de Balla en ensayos preaeropictóricos, convirtiéndose en artistas determinantes para construir la cronología de la nueva tendencia.

Fedele Azari había conocido a Depero en la *L’Esposizione futurista internazionale* de Turín. Este lo inmortalizaría en *Ritratto psicologico dell’aviatore Azari* (1922) –representándolo en su doble rol de piloto y civil, con el aeroplano de fondo–, resultado de los vuelos que ambos realizaron sobre la ciudad piemontesa. Azari patrocinaría *Depero Futurista, 1913-1927* (Edizione della Dinamo– Azari, Milán 1927) el conocido libro *bullonato (atornilla-*

do) diseñado por el pintor de Rovereto.<sup>29</sup> Azari aparece referenciado en la portada y en las páginas interiores que incidían en su pasión por el vuelo. Extraordinariamente activo en ese periodo, escribiría *Per una Società di protezione delle macchine. Manifesto futurista* (Edizione della Dinamo-Azari, Milán 1927) publicado en *La Fiera Letteraria*, A. III, nº 17, Roma, 24 de abril de 1927.

Pese a que el futurismo no había sistematizado todavía un corpus teórico sobre la materia se considera *Prospettive di volo* (1926) como la primera aeropintura futurista.<sup>30</sup> Azari compuso un lienzo de tendencia mecánica en el que se yuxtaponían las luces diurnas y nocturnas reflejadas en las angulosas geometrías del espacio metropolitano, experiencia que trasladaba desde su trabajo fotográfico previo. Como concreta Lista,

[una] pintura que exprime todo el estupor de la nueva mirada "aérea", en el que por primera vez en la historia del hombre la altura vertiginosa se suma a una velocidad vertiginosa, y también a una síntesis verdadera del carácter mecánico del futurismo: el ojo no se extravía de hecho (...) pero se incrusta en un moderno pasaje urbano cuyas rigurosas arquitecturas se traducen en volúmenes geométricos nítidos, casi cristales minerales (como en la Casa del Mago de Depero): no se ve ningún árbol desde esta altura y los mismos jardines se convierten en geometrías puras.<sup>31</sup>

Gerardo Dottori pertenecía oficialmente al grupo desde 1912,<sup>32</sup> aunque su primera muestra individual se retrasó hasta 1920 en la Casa D'Arte Bragaglia. A mediados de la década dirigirá su mirada a los espacios aéreos y a su relación con el plano tierra influido por Balla y Depero. El pintor de Umbría conocía bien el trabajo de Balla, ya que era asiduo a su estudio, e hizo una lectura de los motivos plásticos que desarrollaba Depero en Rovereto, para crear una mirada particular, la de un paisaje autóctono modificado por la visión del vuelo. Esa nueva perspectiva se inscribía en piezas como *Aurora umbra* y *Primavera umbra* (1921) que renovaban la visualidad a partir de las metamorfosis espaciales provocadas por la velocidad. Obras como *Incendio- città* (1925) o *Trittico della velocità* (1925- 1927) ofrecían perspectivas aéreas en las que adquiriría importancia la visión alterada por el aeroplano que transformaba y reconstruía radicalmente el espacio de representación.

Benedetta Capa seguiría las investigaciones de Balla para concretar pinturas en las que se apuntalaba el nuevo paradigma representacional. *Velocità di motoscalfo* (1923-24), una de sus pinturas más reconocidas, se considera un antecedente aeropictórico. Pese a escoger un tema marítimo, la disposición del horizonte, la multiplicidad de los puntos de vista y la configuración bidimensional apuntan a la futura tendencia. Lo relevante en la misma "no era tanto el medio mecánico para captar la atención de la artista como el efecto de su velocidad en la superficie del agua, efecto descompuesto en una secuencia, también dinámica, de minúsculas formas geométricas".<sup>33</sup>

Los cuadros de Fedele Azari, Dottori y Benedetta fueron expuestos en la sección futurista de la XV Bienal de Venecia de 1926. Dos años después, en Bienal de 1928, Antonio Marasco y Vittorio Corona colgaron *Aeroplani* (1927-28) y *Dinamismo aéreo* (1927) respectivamente, configurándose como premios aeropictóricos.<sup>34</sup> Ese mismo año el pintor boloñés Tato (Guglielmo Sansoni), inició una serie de pinturas en las que plasmaba las sensaciones del vuelo y su fascinación por la máquina como tal.

La pintura aérea era un laboratorio de experiencias perfectamente insertado en la estructura de los pintores futuristas. Quedaba, por tanto, su sistematización y oficialización dentro del movimiento que no plantearía una lectura antipasadista, sino su conversión en una nueva tradición pictórica, con el carácter peyorativo que adquiriría ese relato en su contexto.

### **La celebración aeronáutica. El Manifesto dell'Aeropittura futurista**

Continuando la línea argumental del primer futurismo, la motivación aérea surgió paralelamente a las hazañas de pilotos italianos como Ferrarin, Del Pinedo, Nobile, Del Prete y De Bernardi, que habían alcanzado grandes logros aeronáuticos. Gestas impulsadas por una pujante industria aeronáutica que quería demostrar su primacía internacional "basta recordar *raids* como el de Ferrarin, quien voló en 1921 de Roma a Tokio, o Del Pinedo, que cubrió el trayecto Roma-Melbourne-Tokio en 1929".<sup>35</sup>

<sup>29</sup> SALARIS, Claudia, 2015, p. 305-307.

<sup>30</sup> LISTA, Giovanni, 2008, p. 652.

<sup>31</sup> LISTA, Giovanni; MASOERO, Ada, 2009, p. 206.

<sup>32</sup> DURANTI, Massimo. "Dottori, la città e il paesaggio" En: DURANTI, M.; BAFFONI, A.; DURANTI, F. (coms.), 2014 p. 19.

<sup>33</sup> CATALANO, Maria. "Opere. Marinetti e i futuristi". En: PIRANI, F.; RAIMONDI, G. (coors.), 2013, p. 111.

<sup>34</sup> CIBIN, Alberto, 2016, p. 529-533.

<sup>35</sup> MIRACCO, Renato, 2005, p. 24.

Los futuristas fijaron sus intereses en una industria que exaltaba los valores nacionales y que servía de elemento propagandístico. De hecho, se convirtieron en beneficiarios de encargos públicos destinados a ensalzar lo aéreo y, por ende, las presuntas bondades políticas del régimen. La identificación entre futurismo y fascismo fue explícita en los treinta, reverdeciendo los viejos laureles de la Primera Guerra Mundial. Pese a puntuales disensiones, las relaciones entre arte y poder fueron cada vez más intensas, de tal manera que futurismo y fascismo se permeabilizaron. Tal es así que se oficializó la vanguardia con el nombramiento de Marinetti como Académico de Italia en 1931, ejemplificando el fracaso de un programa que no solo había traicionado todo lo que habían ensalzado, sino que se convirtieron en aquello que querían destruir. La imagen de Marinetti, acompañado por Mino Somenzi, haciendo la radiocrónica del regreso del crucero trasatlántico de los hidroaviones Savoia-Marchetti S. 55A comandados por Italo Balbo, ejemplifica ese espacio en que se unían estética, política y propaganda.<sup>36</sup>

El binomio técnico-literario entre Marinetti y Azari posibilitó el *Primo dizionario aereo italiano concepito per contestare i neologismi arcaizzanti* (Moreale, Milán, 1929), un registro de casi seiscientas entradas en el que buscaban italianizar los vocablos técnicos sobre aviación, clarificarlos, dotarlos de precisión y conferirles vitalidad en el habla puesto que se trataba de una terminología específica.<sup>37</sup> La edición enlazaba con la política en defensa de la lengua promovida por el régimen y "representaba una tentativa de modernización antirretórica del lenguaje"<sup>38</sup> que habían definido previamente algunas voces en "La Testa di Ferro" en 1919. En el *Primo dizionario aereo* encontramos entradas particulares como *velívolo*, *idrovolante* o *monoplano in coppia*. El motivo aéreo se trasladó a la contraportada, recreando la forma del aeroplano a partir de la combinación tipográfica.

Con el *Manifesto dell'Aeropittura futurista* (1929) se iniciaba oficialmente la última fase del movimiento futurista. Firmado por Marinetti, Balla, Depero, Prampolini, Dottori, Benedetta, Fillia, Tato y Mino Somenzi, suponía la reescritura del texto

<sup>36</sup> SALARIS, Claudia, 1997, p. 265-266.

<sup>37</sup> MARINETTI, Filippo Tommaso; AZARI, Fedele, 2008.

<sup>38</sup> Ver SALARIS, Claudia, 1997, p. 263-264.

<sup>39</sup> Existe una versión inédita de Mino Somenzi escrita en 1928, *Aeropittura e aeroscultura (Manifesto Tecnico Futurista)* base para el *Manifesto dell'Aeropittura futurista* que firmó Marinetti para afirmar su prestigio y las relaciones con el régimen cuando fue nombrado Académico de Italia. Véase DURANTI, Massimo. "Genesi e interpretazioni del Manifesto dell'aeropittura". En: CRISPOLTI, E. (com.), 2001, p. 213-221.

<sup>40</sup> GARCIA ESPUCHE, Albert (com.), 1994, p. 17-26.

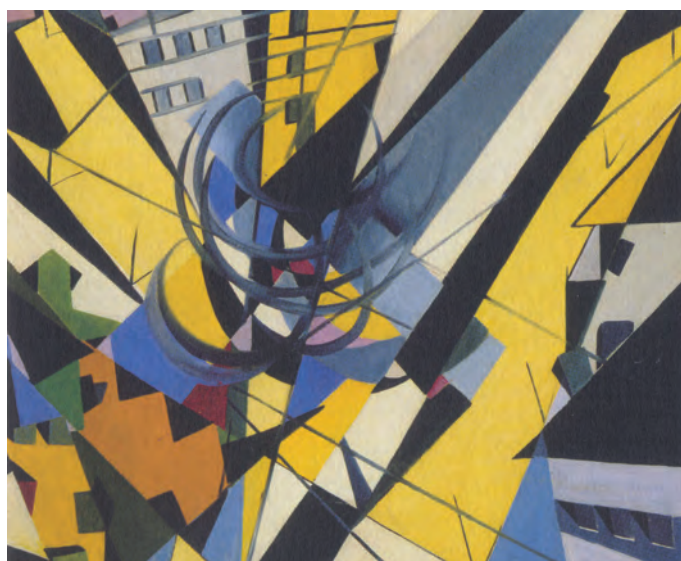


Fig. 3. Tato, *Sensazione di volo- 3º tempo*, 1929, Óleo/tela, 90 x 84 cm. Galería de Arte Moderna, Roma.

*Prospettive di volo*, que había escrito Somenzi y que había publicado previamente Marinetti el 22 de septiembre de 1929 en la turinesa "La Gazzetta del Popolo".<sup>39</sup>

El *Manifesto* planteaba una nueva teoría de la pintura que desplazaba la máxima "pondremos al espectador en el centro del cuadro" anotada en el *Manifesto tecnico della pittura futurista* (Direzione del Movimento Futurista, Milán 11 de abril de 1910) para establecer un espacio *ex novo* sobre el que articular las formas derivadas de la experiencia aérea. Los futuristas indicaban su referente en una serie de perspectivas aéreas de ciudades italianas que realizó el arquitecto y dibujante francés Alfred Guesdon entre 1848 y 1852. Evidentemente, estas visiones eran una ilusión lo más precisa posible para lograr transmitir la sensación al espectador de que *miraba* a través del vuelo y se popularizaron en el siglo XIX debido a una pujante industria editorial. Estas imágenes se recogieron en la serie *Italia a vista de pájaro*.<sup>40</sup>



Fig. 4. Nicolai Diulgheroff, *Aeropittura*, 1932, Guache/cartón, 50,5 x 35,5 cm. Museo di Arte Moderna e Contemporanea di Trento e Rovereto, Rovereto.

Con una mirada retrospectiva, el *manifesto* reconocía las aportaciones de Buzzi, Folgore y Carli en literatura, así como las de Azari y Dottori en pintura. Las nueve tesis establecían una realidad dinámica y perenne que eliminaría la referencia a los detalles que había caracterizado la pintura clásica. La aeropittura que “encierra simultáneamente el doble movimiento del aeroplano y de la mano del pintor” hacía referencia al concepto de aniquilación del espacio-tiempo de los años heroicos señalando que “el tiempo y el espacio son pulverizados por la fulminante constatación de que la tierra corre rapidísimo bajo el aeroplano inmóvil”.

El *Manifesto dell’Aeropittura* fue el primer texto sobre plástica firmado por el *capo* del movimiento, lo que denotaba la importancia que tuvo en la configuración de la futura línea de trabajo del grupo. Además, su publicación coincidió con una ingente

actividad expositiva, con lo que se convirtió en una declaración de intereses para afirmar una tendencia que, contrariamente a lo que había sucedido en su cronología histórica, había sido desarrollada previamente.

Por tanto, la aeropittura se convertirá en el motivo de las muestras futuristas más relevantes a partir de ese momento. En febrero de 1931, Tato organizó la *Prima mostra di aeropittura dei futuristi. Omaggio futurista ai trasvolatori* en La Camerata degli Artisti de Roma, en la que participaron Balla, Ballelica, Benedetta, Diulgheroff, Dottori, Fillia, Oriani, Prampolini y Thayat. El catálogo reproducía íntegro el *manifesto* en una exposición dominada por las pinturas de Tato y Dottori. En marzo de 1931, Bruno G. Sanzin organizó *Pittura Aeropittura Futurista. Arazzi architettura giocattoli. Prima mostra triestina* en el Circolo Artístico de Trieste. Se presentaron obras de Ballelica, Benedetta, Cochchia, Crali, Dalla Baratta, D’Anna, Depero, De Giorgio, Diulgheroff, Carlo María Dormal –el más representado con doce obras– Dottori, Fillia, Lepore, Lupieri, Muller Denes, Oriani, Peri, Pozzo, Prampolini, Sgaravatti, Tato, y Voltolina. En el catálogo se reproducía el *manifesto* –firmado únicamente por Marinetti– y *Programma di vita*, una composición *parolibera* de Sanzin.<sup>41</sup>

Estas exposiciones fueron proemio de la relevante *Mostra futurista di aeropittura e di scenografia*, desarrollada entre octubre y noviembre de 1931 en la Galería Pesaro de Milán, en la que participaron cuarenta y un artistas, además de celebrar paralelamente una exposición individual de Enrico Prampolini. La identificación con los pilotos italianos era tal que Marinetti pidió a Italo Balbo que inaugurara la muestra, aunque este lo rechazó alegando su desconocimiento de la materia.<sup>42</sup> El catálogo reproduciría el *Manifesto dell’Aeropittura* y textos de Marinetti, Prampolini –sobre aeropittura y escenografía–, Dottori, los grupos futuristas de Turín y Milán, Benedetta y Ambrosi, lo que era un resumen de las diferentes sensibilidades que se unieron bajo la tendencia aeropictórica y que se bifurcarían posteriormente en diferentes líneas de actuación.

Enrico Prampolini se convertiría en la figura indiscutible de la investigación futurista, realizando una relectura de la poética aeropictórica hacia un sentido polimatérico y trascendente en la que “pretende el vuelo como proyección cósmica, en realizaciones intensamente fantásticas y a menudo de

<sup>41</sup> SANZIN, Bruno Giordano, 1931 (Fecha de consulta: 1-IV-2020).

<sup>42</sup> Ver SALARIS, Claudia, 1997, p. 264.



carácter para-surrealista".<sup>43</sup> Su actividad, desde mitad de los años veinte, se había desarrollado en París y estaba ligada a *cercle et carré* (donde participó junto a Fillia) y *abstraction-creation*.

La identificación de Prampolini con una vía neo-metafísica, estuvo presente en sus escritos de principios de los años veinte. Sus inquietudes virarían desde una perspectiva científica a la creación de geografías cósmicas con las que buscaba asumir una visión total y filosófica de las cosas.<sup>44</sup> Defendió una nueva sensibilidad aérea que superaba la dimensión terrenal para sobrepasar la realidad "lanzándose hacia el equilibrio absoluto del infinito y confiriendo vida a las imágenes latentes de un nuevo mundo de realidades cósmicas".<sup>45</sup>

En su *Comentario sobre La Aeropintura- Manifiesto Futurista*, recuperaba el discurso de la praxis clásica del movimiento a través de manifiestos como el del dinamismo plástico de Boccioni (1914) y los suyos sobre *L'Atmosferastruttura* (1917) y "Estética de la máquina" (1923). También comprendía una tradición ligada a su propia obra que convergía en la estética aeropictórica. Esta dirección le llevaría a recuperar las líneas-fuerza espaciales, la simultaneidad del espacio-tiempo, así como la multiplicidad perspectiva para avanzar hacia una nueva espiritualidad, "veo en la aeropintura –escribía– la superación total de los límites de la realidad terrestre, mientras se libera en nosotros (...) el deseo latente de vivir las fuerzas ocultas del idealismo cósmico".<sup>46</sup>

### **Aeropintura: la experiencia directa del vuelo**

La primera tendencia aeropictórica fue la descriptiva, determinada por las novedosas imágenes que ofrecía la perspectiva aérea, metamorfoseadas por la velocidad, en la que la relación física modificada por el dinamismo de la máquina generaba imágenes nuevas. Visiones alteradas que multiplicaban la sensibilidad y resumían un instante que reflejaba ese momento absoluto. El ojo del observador abandonaba la limitación terrestre para convertirse en un receptor dinámico que tenía una percepción

multiplicada. La aeropintura, por otra parte, confirmaba la conquista del espacio, la desmaterialización de las visiones terrestres y la pérdida del modelo antropocéntrico, recordando las premisas apuntadas en los primeros años del movimiento en las que "el amor sin moderación al dinamismo, al energetismo del aire, del mar, [son] inversamente proporcionales al culto de la tierra".<sup>47</sup>

Esta temática sería una de las líneas de trabajo de los futuristas de provincia. Tato, promotor del grupo futurista de Emilia Romaña, llegó a la aeropintura a partir de sus estudios fotográficos que resumía, con la coautoría de Marinetti, en el *Manifiesto della Fotografia Futurista* (1931). Sus obras destacarían por un acentuado cromatismo como recurso expresivo, generando interacciones entre el dinamismo aéreo y el paisaje metropolitano como en *Sensazioni di volo* (1929). Abandonaría la vía cromática para elaborar paulatinamente una exégesis documental del avión. *Aeroplani + metropoli* (1930) y *Spiralando sul Colosseo* (1931) que materializaban las tesis del *Manifiesto de la Aeropintura*,<sup>48</sup> es decir, la reinterpretación del pasado bajo el prisma del futuro.

Agrupados en el grupo futurista de Verona, Renato Di Bosso (Renato Righetti) y Alfredo Ambrosi son ejemplos de la definición de los efectos y las vistas del vuelo. Focalizarían su experiencia en la relación con los elementos representativos de la ciudad. Di Bosso, que había comenzado a volar a principios de la década, insertaba elementos del paisaje urbano tales como Piazza delle Erbe, el Teatro romano y Castel San Pietro en obras como *Spiralando sull'Arena di Verona* (1935) y *In volo su Piazza Erbe a Verona* (1936). En 1935 elaboró una serie de *tavole aerodinamiche*, de forma circular que, impulsadas por el espectador, trasladaban el efecto cinético del movimiento aéreo. Ambrosi recreó su experiencia como piloto en *Virata sull'anfiteatro romano* (1931) y *Aerosintesi dell'Arena di Verona* (1932) en los que la fuerza centrípeta del vuelo creaba una serie de elipses atmosféricas que encadenaban máquina y monumento.<sup>49</sup>

<sup>43</sup> CRISPOLTI, Enrico, 1990, p. 31.

<sup>44</sup> BONITO OLIVA, Achile, 1986, p. 34-37.

<sup>45</sup> PRAMPOLINI, Enrico, 1931 (Fecha de consulta: 3-IV-2020).

<sup>46</sup> PRAMPOLINI, Enrico. "Comentario sobre La Aeropintura- Manifiesto Futurista". En: CAMEL, L. CRISPOLTI, E.; LOERS, V. (coms.), 1990, p. 186.

<sup>47</sup> Ver VIRILIO, Paul, 1986, p. 5.

<sup>48</sup> "El Coliseo, visto a 3000 metros por un aviator que planea en espiral, cambia de forma y de dimensión cada instante e incrementa, sucesivamente, todos los lados de su volumen al mostrarlos". BALLA, Giacomo; MARINETTI, Benedetta; DEPERO, Fortunato et al., 1990, p. 185-186.

<sup>49</sup> MIRANDOLA, Elena, 2002 (Fecha de consulta: 2-IV-2020).



Fig. 5. Fillia, *Più pesante dell'area*, 1933-34. Óleo/tela, 160 x 130 cm. Colección privada.

Mino Delle Site exploró la vía descriptiva y documental. Se unió al grupo futurista en la *Prima Mostra di Aeropittura* de Roma. Promocionado por Prampolini realizó su primera individual en Galleria Bragaglia Fuori Commercio de Roma en 1932, cuyo catálogo reconocía que,

la civilización de las máquinas, palpitante y magnética, es la inspiración y, como tal uno de los componentes más sensibles de la personalidad de nuestro aeropintor. Todos los temas que exaltan la velocidad en el cielo, sobre el agua y sobre la tierra, encuentran en Delle Site una atenta interpretación de la simultánea compenetración del hombre + máquina + ambiente, es decir: el resumen emotivo de la reciprocidad de los momentos-forma-espacio.<sup>50</sup>

Su trabajo estudiaba la interacción de la máquina con la ciudad y posteriormente se vio influido por el idealismo cósmico. Reconocía en sus palabras que

“me siento como un hombre que vuela. En cualquier satélite que navega en el espacio. En cualquier frontera celeste conquistada”.<sup>51</sup>

El imaginario aeropictórico incorporó a diferentes creadoras. Benedetta Capa, que se había casado recientemente con Marinetti, realizó reconocimientos aéreos sobre el mar en la costa del Lazio, además de sobrevolar los Apeninos y la isla de Elba, experiencias que trasladó a diferentes pinturas y escenografías con motivos paisajísticos. A partir de ahí, volcó sus intereses en paisajes “de notable proyección mágico-fantástica”<sup>52</sup> tales como *Interpretazione mistica di un paesaggio* (1934) que avanzaba a una proyección cósmica determinada por Prampolini. Marisa Mori se inició en el futurismo a través del ceramista Mazzotti y los pintores Farfa y Fillia. Pese a que sus primeras obras se ligaban a lo descriptivo, tales como *Battaglia aérea* (1932) y *Aeropittura I* (1934), lo aéreo se convertiría en el modelo para llegar a una nueva espiritualidad, símbolo del hombre en relación con la naturaleza mecánica como trasladaba en *Il ritorno degli Atlantici* (1934) o *Il volo d'Italia* (1936).<sup>53</sup> En la línea de las pintoras, Leandra Angelucci-Cominazzini fue la única de las futuristas que no experimentaría *in situ* las sensaciones del vuelo, pero desarrollaría una práctica aeropictórica particular como demuestran sus cuadros *Sintesi* (1930) o *Aeropittura* (1938).

En el norte de Italia, el futurista más destacado fue Tullio Crali. Fascinado desde su infancia por los aeroplanos, se unió al grupo triestino en 1929, donde realizó un ingente trabajo que abarcó la pintura, la escultura y la arquitectura. A partir de 1934 voló regularmente. Su obra reflejó las sensaciones adquiridas en la cabina articulándose sobre el avión y su relación con la metrópoli siendo probablemente *In tufo sulla città* (1939) su obra más representativa. Firmaría el manifiesto *Aeropittura futurista italiana* (T. Lucci, Gorizia, septiembre de 1941) y con Marinetti, *Ilusionismo plastico di guerra e perfezionamento della terra* (Direzione del movimento futurista, Roma, julio de 1942). Crali, mantuvo el legado de la aeropintura y del movimiento futurista más allá de su propia cronología. En 1969 publicaría el manifiesto *Orbital Art* en el que defendía la posibilidad de seguir ejecutando obras futuristas.

<sup>50</sup> GIANONNE, Lucio, 2017 (Fecha de consulta: 12-IV-2020).

<sup>51</sup> DELLE SITE, Chirara, 2014, p. 24.

<sup>52</sup> Ver CRISPOLTI, Enrico, 1980, p. 508.

<sup>53</sup> MARZUOLI, Alessandra, 2002 (Fecha de consulta: 13-IV-2020).

### De la aeropintura al idealismo cósmico

La segunda línea de aeropictórica continuaría el itinerario del idealismo cósmico iniciada por Prampolini y evolucionaría desde la dimensión aérea a la trascendental, desarrollándose principalmente en Turín y, en menor medida, en Milán.

El grupo futurista turinés se constituyó a partir del texto *Movimento Futurista Torinesi, Sindacati Artistici Futuristi* (1923) firmado por Fillia y Bracci, configurándose como uno de los grupos más activos en las relaciones entre la vanguardia y el estado. Los turineses recuperarían la energía del periodo fundacional a partir de la dinamización de diferentes disciplinas artísticas, así como a las relaciones con otros grupos de vanguardia europeos.

Fillia (Luigi Colombo), figura esencial de la fase mecánica de los años veinte, se convertiría en el artista que lideró las actividades del grupo. Considerado como una figura a priori secundaria "aparece con una mirada y una presencia que constituye la continuación de una tradición",<sup>54</sup> desarrolló una entusiasta actividad a todos los niveles que incluyó la coordinación del grupo.

A finales de los años veinte la aeropintura se convertiría en una disciplina esencial dentro del grupo turinés. En el *Comentario sobre Manifiesto dell' Aeropittura*, firmado como grupo, mantenía: "hemos realizado las primeras obras inspiradas directamente por la sensibilidad aérea. La velocidad, la simultaneidad, las perspectivas aéreas y los nuevos lirismos sugeridos por el vuelo han sido los modificadores de nuestra sensibilidad" –y continuaban– "estos cuadros rompen el círculo de la realidad para indicar los misterios de una nueva espiritualidad".<sup>55</sup>

Será Fillia quien iniciará el desplazamiento de lo aeropictórico a lo sagrado. El futurismo había cambiado respecto al beligerante discurso religioso de los años diez y, condicionado por sus ideas religiosas, pretendía renovar el arte sagrado desde una perspectiva contemporánea. Los futuristas turineses entendieron la sacralización de la máquina como una nueva deidad, siendo el tránsito de lo mecánico a lo espiritual un campo abonado para la aeropintura. Marinetti y Fillia publicaron el manifiesto *Arte Sacro Futurista* ("La Gazzetta del Popolo", Turín, 23 de junio de 1931), que ido-



Fig. 6. Tullio Crali, *In tuffo sulla città*, 1939, Óleo/tela, 130 x 155 cm. Museo di Arte Moderna e Contemporanea di Trento e Rovereto, Rovereto.

latraba a la máquina y recuperaba el discurso sobre la nueva religión moral de la velocidad.<sup>56</sup> La máquina como ídolo se refrendaría en las exposiciones *Arte Sacra Futurista* en la Casa D'Arte de La Spezia (1932)<sup>57</sup> y la *Mostra Nazionale D'Arte Futurista Aeropittura Arte Sacra Pittura Scultura Futuriste* en La Bottega d'Arte Belforte (1934).

Las aeropinturas del grupo de Turín remiten a lo cósmico y lo espiritual, una confrontación con la mística religiosa que haría intervenir al futurismo en la renovación y replanteamiento del arte religioso tradicional.<sup>58</sup> Esta actitud se observaba en las pinturas de Fillia sobre el idealismo cósmico como *Tendenze Spirituali* (1929-30), *Figura in paesaggio cosmico* (1930), *Spiritualità aérea* (1931), *Superamento terrestre* y *Più pesante dell'aria* (1933-34) sobre los que escribe,

Mis cuadros despedazan el círculo de la realidad para indicarme los misterios de una nueva espiritualidad. No podemos distinguir ni el aeropuerto durante el vuelo, ni los paisajes ni tampoco los estados de ánimo

<sup>54</sup> DE SETA, Cesare, 1987, p. 21.

<sup>55</sup> Ver PRAMPOLINI, Enrico, 1931, p. 12 (Fecha de consulta: 3-IV-2020).

<sup>56</sup> MARINETTI, Filippo Tommaso, 1916.

<sup>57</sup> FILLIA, 1932 (Fecha de consulta, 13-IV-2020).

<sup>58</sup> CRISPOLTI, Enrico; SBORGI, Franco (coms.), 1998, p. 230-239.

del aviador. Las formas de los aeroplanos, de los cielos, de la tierra, de los mundos siderales se organizan más allá de cualquier lógica visual y de cualquier compenetración de planos causada del movimiento.<sup>59</sup>

Fillia definió la aeropintura en los textos *Spiritualità aerea (Oggi e domani*, 4 de noviembre de 1930) y *Spiritualità futurista (Oggi e domani*, 26 de octubre de 1931) que operaron como elementos para una teoría de la aeropintura turinesa y que avanzaron hacia una práctica en la que convergían la aeropintura, la espiritualidad aérea y lo trascendente.

El futurista búlgaro Nicolai Diulgheroff realizó una obra en la que concentraba su formación centroeuropea y la influencia futurista. Sus pinturas enunciaban el dominio de espacio y la velocidad a partir de la experiencia aérea, predisuestas por la fase del *arte meccanica* como *Il marinaio* (1929), *Aeropittura* (1932) y por la "fascinación de la imaginación cósmico-mecánica prampoliniana"<sup>60</sup> en *Simultaneità atmosférica* (1932).

Impulsado por Prampolini y su experiencia parisina, Pippo Oriani recreó imágenes oníricas en las que señalaba el elemento aéreo de síntesis universal como *Divinizzazione dello spazio IV* (1931), *Elementi spaziali* (1932) y *Sintesi della sensibilità mecánica* (1931). Oriani, según Fillia, buscaba un equilibrio absoluto con la geometría y sus esferas "no tienen un significado real, pero dinamizan toda la composición e infunden un sentido de aéreo y de infinito".<sup>61</sup> Otros creadores que destacaron en la práctica aeropictórica turinesa fueron Ugo Pozzo –que realizó aeropinturas estilísticamente entre el futurismo y el novecento– Ugo Giannattasio, Paolo Saladin, Alimandi, Zucco y Angelo Vignazia. En cuanto a la aeroescultura Mino Rosso esculpió en bronce piezas sobre el movimiento aéreo tales como *Volo* (1938) o *Il paese degli aviatori* (1939).

Fillia falleció en 10 de febrero de 1936, lo que supuso el fin del grupo en Turín. Sus compañeros le dedicaron una muestra retrospectiva *Aeropittura, Aeroescultura, Arte Sacra*, en el Salone della Gazzetta del Popolo en Turín entre febrero y marzo de 1938.

A la muestra de la Galería Pesaro también se unieron con obras y comentarios al catálogo, los futuristas milaneses. Munari, Andreoni, Duse, Manzoni, Gambini y Bot defendían la abolición de la perspec-

tiva tradicional, la realización de una pintura modificada por un "cromatismo contemporáneo" y la penetración en un campo específico que aniquilaría el concepto tradicional de la naturaleza representada en las artes. Los futuristas milaneses, por otra parte, desarrollaron un programa en el que estaba implícita la relación con los medios de masa. Dos años después publicarían el *Manifesto tecnico aeroplatistica futurista* en "Sant'Elia", Roma, 1 de marzo de 1934, en el que planeaban un arte que superara los espacios tradicionales e incorporaría el cine, materia y espacio. Esta aeroplástica futurista sería "un proyecto de paisaje (reconstrucción y combinación de paisajes), ya que serían complejos plásticos poliméricos táctiles para viajar dentro, proyectos de paisaje para volar dentro, aunque solo con la fantasía, en este aeroplano sin motor de la realidad".<sup>62</sup>

Aunque con menos intensidad que los futuristas turineses, entre los aeropintores del grupo destacaron Cesare Andreoni, que realizó una obra que se decantaba por la descripción de los efectos del vuelo tales como *Sintesi di giro aereo d'Italia* (1931) o *La Trasvolata* (1932) y Giulio D'Anna, cuyo trabajo establecía una visión lúdica acentuada por el cromatismo y la simplicidad como aparecen en *Aeroplano polimaterico* (1932) y *Aerei in volo* (1931). En cuanto a Munari, construyó una lectura que fue más allá del espacio pictórico para relacionarlo con la publicidad y el diseño, que constituiría una personal y muy independiente trayectoria dentro del grupo.

### La estética aérea como propaganda política

La oficialización de la aeropintura coincidió con el cambio de orientación de los dos grandes maestros futuristas de los veinte, Giacomo Balla y Fortunato Depero. Pese a que habían firmado el *Manifesto dell'Aeropittura futurista*, sus rúbricas aparecieron más por disciplina que por convicción. Giacomo Balla abandonaría el futurismo en los primeros treinta. Mientras, Depero se había focalizado en su trabajo en su casa taller de Rovereto, poniendo distancia con la línea oficial del movimiento. De hecho, escogería temáticas aéreas más por ideología política que estética, subrayando su adscripción e identificación definitiva al fascismo.

Pese a que quedó fascinado con el cuadro de Prampolini *Palombaro dello Spazio* (1929) que iniciaba

<sup>59</sup> Ver LISTA, Giovanni, 2008, p. 660.

<sup>60</sup> Ver CRISPOLTI, Enrico, 1980, p. 507.

<sup>61</sup> VERDONE, Mario, 2005, p. 341.

<sup>62</sup> MUNARI, Bruno; MANZONI, Carlo; FURLAN, Gelindo; RICAS; REGINA, 1934.

la vía trascendente de la aeropintura y del que realizó un análisis entusiasta<sup>63</sup> concibió como respuesta *Prismi lunari* (1932) en el que los ecos cósmicos se reducen a la dimensión metafísica. Lo aéreo en Depero supone la traslación de su estilo mecánico al paradigma político, que había desarrollado durante su *stage* neoyorkino, subrayando la confianza en el progreso aeronáutico promovido por el régimen. De este modo, los motivos aéreos aparecen en obras murales y encargos públicos que celebran las conquistas políticas y militares como *Soldità fascista* (1934), *Creare-costruire-volar* (1934), *Proclamazione e trionfo del tricolore*, (1935), el boceto del mural para la estación de Reggio Emilia proyectada por Angiolo Mazzoni en 1935 y el proyecto para tapiz *Ala Fascista* (1937), para el concurso convocado por Gianni Caproni.

Conforme fue avanzando la década de los treinta, el fenómeno aeropictórico se fue diluyendo como propuesta estética para convertirse en propaganda política, como si metafóricamente la altitud del vuelo se correspondiera con un grado de ceguera humana.<sup>64</sup> Una descomposición, por otra parte, que se desarrollaba paralelamente a las últimas bocanadas del propio movimiento. Como había apuntado Marinetti en el *Manifiesto tecnico della letteratura futurista* (A. Taveggia, Milán, 11 de mayo de 1912) "puesto que la velocidad aérea ha multiplicado nuestro conocimiento del mundo la percepción por analogía se hace cada vez más natural para el hombre (...) es preciso fundir directamente el objeto con la imagen que evoca". Y esa identificación se transcribió en su última producción en la que solo había un reconocimiento explícito de la máquina y de sus posibilidades bélicas. Ya no se trataba de ejercicios visuales modificados por el vuelo, sino de atestiguar documentalmente el espíritu de la época. A las visiones cada vez más exacerbadas de Dottori, Crali, Prampolini, Tato o Andreoni –que realizaría en 1941 la muestra *Aeropitture futuriste di guerra* con catálogo diseñado por Enrico Bona–, se unieron las propuestas de jóvenes miembros del grupo con manifestaciones de escaso valor plástico, pero con un extraordinario valor simbólico, como los de Osvaldo Peruzzi, Giovanni Korompay, Domenico Bello, Enzo Benedetto e Ivanhoe Gambini. Quizá el mejor ejemplo fuera el de Sante Monachesi, que se había unido al grupo futurista tras la *Prima mostra di aeropittura dei futuristi* con un proyecto plástico coherente con los principios del *manifesto*

<sup>63</sup> LISTA, Giovanni, 2015, p. 343.

<sup>64</sup> Ver VIRILIO, Paul, 1986, p. 5.

<sup>65</sup> Ver LISTA, Giovanni; MASOERO, Ada, 2009, p. 271.



Fig. 7. Thayaht (Ernesto Michahelles), *La vittoria dell'aria*, 1931, Hierro y aluminio pintado, 68 x 20 x 14 cm. Colección CLM.

de 1929, pero que se vio absorbido por la dinámica grupal que empujaba en la dirección única de la retórica política.

Del mismo modo, se puede leer la escultura como metáfora de ese paradigma estético. La propuesta aeroescultórica de los Renato Di Bosso, Monachesi, Regina, Tullio D'Albisola, Luigi Spazzapan y Ernesto Thayaht (Ernesto Michaelles), destacaba por la poderosa presencia de piezas que, pese a su pretensión por reflejar la levedad aérea, constituían imágenes graníticas, dominadas por la rigidez y la estática. Propuestas orgánicas de paracaidistas, pilotos estratosféricos y fragmentos de avión que atestiguaban la contaminación política. Thayaht recurrió a los cánones de la mitología clásica, creando una divinidad pluri-alada con "signos más abstractos, como la curva de una onda fluida y flexible de energía".<sup>65</sup> Su *Vittoria dell'Aria* (1931) conjugaba la

escultura con las dos grandes tendencias aeropictóricas. Mientras, *Liberazione della terra* (1934), sugería más que la autonomía de las formas aéreas, la dependencia del pesado anclaje terrestre. La obra de Di Bosso celebraba igualmente los nuevos mitos aéreos, pero su propuesta no dejaba de ser netamente clásica. Regina recuperaba las técnicas y materiales de los grandes maestros de la vanguardia en un trabajo que construía y recomponía láminas de aluminio para modelar visiones aéreas.

En 1937 Mussolini manifestaría que el arma más querida por el pueblo italiano era la aviación. Junto con la cinematografía –el Duce había inaugurado Cinecittà el 28 de abril de ese año– la aviación se había convertido en uno de sus más efectivos instrumentos de propaganda. Las filmaciones y películas protagonizadas por los pilotos italianos serían constantes en la producción audiovisual de ese periodo y constituirían el “enlace de la operación publicitaria y la propaganda aeronáutica”.<sup>66</sup>

Lo aéreo se convirtió en un referente publicitario y artistas ligados al futurismo diseñarían imágenes que trasladaron al público las gestas aéreas de los pilotos italianos reflejando las “capacidades organizativas del fascismo con la función de propaganda del potencial de la aeronáutica italiana”.<sup>67</sup> Mario Sironi había sido uno de los precursores a partir del cartel *Raduno d’Ali all’Aeroporto di Cinisello* (1927).

La *Crociera aerea del Decennale* (1933) fue plasmada en una serie de carteles para celebrar la acción transatlántica de veinticuatro hidroaviones comandados por Italo Balbo con motivo de la Exposición Universal de Chicago. Mario Gros, por encargo de la productora de chocolate Talmonte, realizó un cartel en el que hacía mención explícita al descubrimiento de América. La exaltación aérea coincidió con la fundación de la compañía estatal Ala Littoria –germen de Alitalia– que se plasmó en los afiches de Savelli y Gino Bocasille entre otros.

Bruno Munari ejemplificó la tensión del grupo futurista y nueva tecnológica industrial con una proyección más allá de las disciplinas artísticas tradicionales. Munari, se desmarcó de la línea oficial al concebir una máquina inútil, que ponía en jaque la interpretación maquinista del movimiento, ex-

trayendo un planteamiento que se dirigió a la publicidad y al diseño gráfico. De ahí que la lectura de su collage *rRrR* (1927) sea la de un aeroplano que refiere a lo lúdico y a lo constructivo. Munari resumiría la política de representación del aeroplano desarrollada en la mayoría de las publicaciones futuristas –“Futurismo”, “La Città Futurista”, “Artecrazia”– a partir de obras como el *Amanacco dell’Italia veloce* (1930) o *Mottori e Vittoria dell’aria*, para la revista *Ali d’Italia* (1934).

La mitología aérea se extendió hasta los últimos días del movimiento en la figura de su fundador. Poco antes de su marcha al frente ruso, cuando contaba con cincuenta y seis años, Marinetti publicaría *Canto eroi e macchine della guerra mussoliniana. Aeropoema simultaneo in parole in libertà futuriste* (Mondadori, Milán, 1940) dedicado a los aviadores Italo Balbo y Bruno Mussolini que, si bien recuperaba la transgresión aérea de *Zang Tumb Tumb*, tenía un carácter deliberadamente propagandístico. A finales de 1944 publicaría *L’aeropoema di Cozzarini primo eroe dell’Esercito Repubblicano* (Erre, Milán, 1944) última exaltación patriótica de un mundo que había desaparecido.

Marinetti seguía huyendo hacia adelante, pero esta vez no hubo alternativa. Indro Montanelli recordaba que lo encontró amargado en la guerra de Abisinia, estableciendo una alegoría entre la descomposición del personaje y del agonizante régimen al que representaba.<sup>68</sup> Marinetti aún tuvo tiempo de participar en frente ruso del Don. Exánime, el otro soberbio *pope* futurista era una sombra de lo que había sido. Cuando regresó, debido a la inseguridad de Roma, se trasladó a Venecia para protegerse en el estado títere de la Repubblica Sociale Italiana, última encarnación del modelo fascista, desde donde pensaba trasladarse a Suiza. La muerte le sorprendió en Bellagio el 2 de diciembre de 1944, lo que fue, por ende, el fin de un movimiento que se conducía artificialmente desde hacía mucho tiempo.

## Bibliografía

BALLA, Giacomo; BOCCIONI, Umberto; DEPERO, Fortunato; PRAMPOLINI, Enrico; SANT’ELIA, Antonio; VOLT. *Arte y arquitectura futuristas (1914-1918)*. Murcia: COAATM, 2002.

<sup>66</sup> CAVADINI, Luigi (com.), 2010, p. 17.

<sup>67</sup> Ver CAVADINI, Luigi (com.), 2010, p. 17.

<sup>68</sup> “Cuando aún me encontraba en Mai Agulà, llegó un comandante de edad avanzada montando una mula de cuyo ronza tiraba un asistente áscari. Era Filippo Tommaso Marinetti, que se había apuntado como voluntario a Abisinia a sus sesenta años o poco menos. Sin circunloquios me dijo que la aventura etiope estaba equivocada y era antihistórica, expresión de un régimen que se hallaba ya en plena descomposición, pero al que, precisamente por eso, no había que volver la espalda. Su amargura escondía la secreta humillación del intelectual que, habiendo empezado como revolucionario, había acabado siendo académico de Italia”. MONTANELLI, Indro, 2003, p. 19.

- BALLA, Giacomo, MARINETTI, Benedetta; DEPERO, Fortunato et al. "La Aeropintura- Manifiesto Futurista". En: CAMEL, L. CRISPOLTI, E.; LOERS, V. (coms.). *Vanguardia italiana de entreguerras. Futurismo y Racionalismo*. Milán: Mazzotta, 1990, p. 185-186.
- BERGHAUS, Günter. *Futurism and Politics. Between anarchist rebellion and fascist reaction, 1909-1994*. Providence/Oxford: Berghahn, 1996.
- BLOM, Philip. *Años de vértigo. Cultura y cambio en Occidente, 1900-1914*. Barcelona: Anagrama, 2010.
- BOCCIONI, Umberto. *Estética y arte futuristas*. Barcelona: Acontilado, 2004.
- BONITO OLIVA, Achille. "Prampolini". *Futurismo y neofuturismo. Los Cuadernos del Norte*, 1986, a. VII, n° 39, p. 34-37.
- CAMEL, Luciano; CRISPOLTI, Enrico; LOERS, Veit (coms.). *Vanguardia italiana de entreguerras. Futurismo y Racionalismo*. Milán: Mazzotta, 1990.
- CARLI, Mario. "L'intervista con un Caproni". *L'Italia futurista*, 1916, n. 10. <[http://futurismus.khi.fi.it/index.php?id=126&vorschau=true&stelle=&page=2&index=&type=screen&data=zdb88147-8\\_-anno01-010](http://futurismus.khi.fi.it/index.php?id=126&vorschau=true&stelle=&page=2&index=&type=screen&data=zdb88147-8_-anno01-010)> (Fecha de consulta: 1-IV-2020).
- CARRÀ, Carlo. *La mia vita*. Milán: Absconditá, 2002.
- CAVADINI, Luigi (com.). *El espíritu futurista en la publicidad italiana*. Milán: Silvana, 2010.
- CIBIN, Alberto. *I futuristi alle Esposizioni Biennali Internazionali d'Arte di Venezia (1926-1942)*. Tesis doctoral. Università degli Studi di Padova: Padua, 2016.
- COEN, Esther. *Futurismo 100. Illuminazioni. Avanguardie a confronto. Italia/Germania/Russia*. Milán: Electa, 2009.
- COSGROVE, Denis. *Apollo's Eye. A cartographic Genealogy of the Earth in the Western Imagination*. Baltimore: Johns Hopkins University, 2001.
- CRISPOLTI, Enrico. *Ricostruzione Futurista dell'Universo*. Turín: Museo Civici, 1980.
- CRISPOLTI, Enrico. *Storia e critica del futurismo*. Bari: Laterza, 1986.
- CRISPOLTI, Enrico. "La dialéctica del arte italiano de entreguerras y el nuevo futurismo". En: CAMEL, L.; CRISPOLTI, E.; LOERS, V. (coms.). *Vanguardia italiana de entreguerras. Futurismo y Racionalismo*. Milán: Mazzotta, 1990, p. 15-68.
- CRISPOLTI, Enrico (com.). *Futurismo, 1909-1944. Arte, arquitectura, espectáculo, gráfica, literatura*. Milán: Mazzotta, 2001.
- CRISPOLTI, Enrico; SBORGI, Franco (coms.). *Futurismo- I Grandi Temi 1909-1944*, Milán: Mazzotta, 1998.
- CRUZ, Juan (dir.). *Futurismo. Neofuturismo. Los cuadernos del Norte*, 1986, a. VII, n° 39.
- DE MARIA, Luciano (coord.). *Marinetti. Teoría e invención futurista*. Mondadori: Milán, 1968.
- DE SETA, Cesare. *Architetti italiani del Novecento*. Roma/Bari: Laterza, 1987.
- DELLE SITE, Chirara. *Futurismo. Centenario Mino Delle Site*. Milán: Narcisuss, 2014.
- DE MARCHIS, Giorgio. *Futurismo da ripensare*. Electa: Milán, 2007.
- DURANTI, Massimo; BAFFONI, Andrea; DURANTI, Francesca (coms.). *Gerardo Dottori. L'interpretazione futurista della città e del paesaggio*. San Gemini: Palazzo Vecchio, 2014.
- FAGIOLIO DELL'ARCO, Maurizio; GIGLI, Elena. *FuturBallá. La svolta di Balla 1916-1920*. Milán: Mazzotta, 1998.
- FILLIA (COLOMBO, Luigi). "Arte Sacra Futurista". 1932. <[https://www.memofonte.it/files/Progetti/Futurismo/Cataloghi/052\\_1932.pdf](https://www.memofonte.it/files/Progetti/Futurismo/Cataloghi/052_1932.pdf)> (Fecha de consulta, 13-IV-2020).
- FONTÁN DEL JUNCO, Manuel (com.). *Depero Futurista 1913-1950*. Madrid: Fundación Juan March, 2015.
- GARCÍA ESPUCHE, Albert (com.). *Ciudades del globo al satélite*. Barcelona: Electa, 1994.
- GHIGNOLI, Alessandro; GÓMEZ, Llanos (coors.). *Futurismo. La explosión de la vanguardia*. Madrid: Vaso Roto, 2011.
- GIANONNE, Lucio. "Itinerario de Mino Delle Site". 2017. <[http://www.iuncturae.eu/2017/06/24/itinerario-di-mino-delle-site/#\\_ftn8](http://www.iuncturae.eu/2017/06/24/itinerario-di-mino-delle-site/#_ftn8)> (Fecha de consulta: 12-IV-2020).
- GIOVANNETTI, Paolo. "Il militante sogno dei primi voli. Aeroplani e letteratura 1905-1915". En: FERRARI, P. *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*. Milán: Franco Angeli, 2004, pp. 143-167.
- GIULIANI, Francesco. *Il poeta futurista Mario Carli. Il mito della Giovinezza*. Foggia: Ro.Ma., 1991.
- GÓMEZ, Llanos. "Comunicación de masas y futurismo: la confrontación del público y la escena mediática". <<https://webs.ucm.es/info/especulo/numero45/comfutur.html>> Fecha de consulta: 31 de marzo de 2020).
- GONZÁLEZ, Ángel (com.). *Malevich*. Barcelona: Fundació Caixa de Catalunya, 2006.
- HULTEN, Pontus. *Futurismo & Futurismi*. Milán: Bompiani, 1986.
- KRUCHÓNJK, Alekséi. *Victory over the Sun*. East Sussex: Forest Row, 2009.
- LISTA, Giovanni. "Futurismo-Fascismo". En: FONTÁN DEL JUNCO, M. (com.). *Depero Futurista 1913-1950*. Madrid: Fundación Juan March, 2015, p. 339-345.
- LISTA, Giovanni. *Futurismo. La rivolta dell'avanguradial Die Revolte der avangarde*. Milán, 2008.
- LISTA, Giovanni; MASOERO, Ada. *Futurismo 1909-1920. Velocità + Arte + Azione*. Milán: Skira, 2009.
- MANCEBO ROCA, Juan Agustín. *Arquitectura futurista*. Madrid: Síntesis, 2008.
- MARINETTI, Filippo Tommaso. *El futurismo*. Valencia: Sempre, 1911.
- MARINETTI, Filippo Tommaso. *L'Aeroplano del Papa. Romanzo profético in versi libre*. Milán: Edizione futuriste di "Poesia", 1914. Edición Kindle.
- MARINETTI Filippo Tommaso. "La nuova religione-morale della velocità. Manifiesto Futurista", *L'Italia Futurista*, n° 1, Florencia, 11 de mayo de 1916. <<https://www.memofonte.it/files/Progetti/Futurismo/Manifetti/I/81.pdf>> (Fecha de consulta: 1-IV-2020).
- MARINETTI, Filippo Tommaso. "Zang Tumb Tuum". En: DE MARIA, L. (coord.). *Marinetti. Teoría e invención futurista*. Milán: Mondadori, 1968, p. 639-779.
- MARINETTI, Filippo Tommaso. *Manifiestos y textos futuristas*. Barcelona: Del Cotal, 1979.
- MARINETTI, Filippo Tommaso. *Taccuini 1915-1921*. Bolonia: Il Mulino, 1987.
- MARINETTI, Filippo Tommaso. *Mafarka*. Sevilla: Renacimiento, 2007.
- MARINETTI, Filippo Tommaso; AZARI, Fedele. *Primo dizionario aéreo italiano*. Bolonia: Cartablanca, 2018. Edición Kindle.
- MARINETTI, Filippo Tommaso; PRAMPOLINI, Enrico; DOTTORI, Gerardo. "Mostra Futurista di Aeropittura (41 aeropittori) e di Scenografía, Bestetti e Tumminelli, Milán/Roma 1931". <[https://www.memofonte.it/files/Progetti/Futurismo/Cataloghi/047\\_1931.pdf](https://www.memofonte.it/files/Progetti/Futurismo/Cataloghi/047_1931.pdf)> (Fecha de consulta: 3-IV-2020).
- MARZUOLI, Alessandra. "Esperienze di Novecento". *Art e Dossier*, 2002, n° 180. <<https://1995-2015.undo.net/it/magazines/1025727571>> (Fecha de consulta: 13-IV-2020).
- MASOERO, Ada (com.). *Universo meccanico*. Milán: Mazzotta, 2003.

- MIRACCO, Renato. *Aérea. Cielos futuristas*. Madrid: Museo Municipal, 2005.
- MIRANDOLA, Elena. "La rappresentazione dell'Arena di Verona nel Novecento tra l'aeropittura futurista e i manifesti lirici". <<http://www.bhrgroup.net/wp-content/uploads/2014/09/La-rappresentazione-dell'Arena-di-Verona-nel-novecento.pdf>> (Fecha de consulta: 2-IV-2020).
- MONTANELLI, Indro. *Memorias de un periodista*. Barcelona: RBA, 2003.
- MUNARI, Bruno; MANZONI, Carlo; FURLAN, Gelindo; RICAS; REGINA. "Manifiesto tecnico aeroplastica futurista". *Sant'Elia*, Roma, 1 de marzo de 1934.
- OTTINGER, Didier (com.). *Le futurisme à Paris. Une avant-garde explosive*. París: Centre Pompidou, 2008.
- PAZ, Marga (com.). *El teatro de los pintores en la Europa de las vanguardias*. Madrid: Aldeasa, 2000.
- PIRANI, Federica; RAIMONDI, Gloria (coors.). *Legami e corrispondenze. Immagini e parole attraverso il 900 romano*. Roma: Palombi, 2013.
- PIZZA, Antonio. *Las ciudades del futurismo italiano. Vida y arte moderno: Milán, París, Berlín, Roma (1909-1915)*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2015.
- PRAMPOLINI, Enrico. "Mostra Futurista di Aeropittura (41 aeropittori) e di Scenografía. Milán/ Roma: Bessetti e Tumminelli, 1931". <[https://www.memofonte.it/files/Progetti/Futurismo/Cataloghi/047\\_1931.pdf](https://www.memofonte.it/files/Progetti/Futurismo/Cataloghi/047_1931.pdf)> (Fecha de consulta: 3-IV-2020).
- RUSSOLO, Luigi. *El arte de los ruidos*. Cuenca: Centro de Creación Experimental, 1994.
- SALARIS, Claudia. *Storia del futurismo. Libri, giornali, manifesti*. Roma: Riuniti, 1992.
- SALARIS, Claudia. *Marinetti. Arte e vita futurista*. Roma: Riuniti, 1997.
- SALARIS, Claudia. *Riviste Futuriste. Collezione Echaurren Salaris*. Pistoia: Gli Ori, 2013.
- SALARIS, Claudia. "El libro atornillado de Depero o el bolido tipográfico". En: FONTÁN DEL JUNCO, M. (coord.): *Depero Futurista 1913-1950*. Madrid: Fundación Juan March, 2015, p. 304-307.
- SANSONE, Luigi. *F. T. Marinetti = Futurismo*. Milán: Federico Motta, 2009.
- SAN MARTÍN, Francisco Javier. *La mirada nerviosa. Manifiestos y textos futuristas*. San Sebastián: Arteleku, 1992.
- SANZIN, Bruno G. "Pittura Aeropittura Futurista. Trieste: Tipografía P. N. F., 1931" <[https://www.memofonte.it/files/Progetti/Futurismo/Cataloghi/046\\_1931.pdf](https://www.memofonte.it/files/Progetti/Futurismo/Cataloghi/046_1931.pdf)> (Fecha de consulta, 1-IV-2020).
- SEVERINI, Gino. *La vita di un pittore*. Milán: Absconditá, 2008.
- SOLANAS, M<sup>o</sup> Carmen. *La poética futurista*. Madrid: Universidad Autónoma, 2011.
- TAGLIAPIETRA, Franco; GASPAROTTO, Anna (coms.). *Luigi Russolo. Vita e opere di un futurista*. Rovereto: MART, 2006.
- VENTURA, Salvatore. "TATO. Sessanta opere del Maestro dell' Aeropittura". 2015. <[http://www.futur-ism.it/esposizioni/Esp\\_2015/ESP20150205\\_RM.htm](http://www.futur-ism.it/esposizioni/Esp_2015/ESP20150205_RM.htm)> (Fecha de consulta, 4-IV- 2020).
- VERDONE, Mario. *¿Qué es verdaderamente el futurismo?* Madrid: Doncel, 1971.
- VERDONE, Mario. *Dramaturgia e arte totale*. Soveria Mannelli: Rubbettino, 2005.
- VIRILIO, Paul. "Futurismo y fascismo". *Futurismo y neofuturismo. Los Cuadernos del Norte*, 1986, a. VII, n<sup>o</sup> 39, p. 4-9.