



SPEED

a ARTE da VELOCIDADE na Casa FIAT de Cultura



Casa Fiat de Cultura

Rua Jornalista Djalma de Andrade, 1250 - Belvedere - Nova Lima/MG

www.casafiatdecultura.com.br

13 de junho a 30 de setembro de 2007

Idealização e Organização

Contemporanea Progetti S.r.l., Florença, Itália

Realização



Patrocínio



Parceria



Parceria Institucional



Ministério
da Cultura



Apoio Cultural



Realização

CASA FIAT DE CULTURA

Conselho Deliberativo

Cledorvino Belini
Valentino Rizzioli
José Silva Tavares
Carlos Antonio Dutra Garrido
Luca Alberto Tognelli
Roberto Gioria

Diretoria

Diretor Presidente
José Eduardo de Lima Pereira
Diretor Vice-Presidente
Marco Antônio Lage
Diretor Administrativo e Financeiro
Gilson de Oliveira Carvalho
Diretor de Relações Institucionais
Marco Piquini

Equipe Executiva

Gestora de Cultura
Ana Vilela
Supervisora Administrativa e Financeira
Mariana Lima
Estagiária
Paula Ribeiro

Empresas mantenedoras

Banco Fidis de Investimento
CNH América Latina
Comau do Brasil
FIAT Automóveis
Fiat do Brasil
Fiat Finanças
Fiat Services
FIDES Corretagem de Seguros
FPT Powertrain Technologies
Iveco América Latina
Magnetis Marelli
Teksid do Brasil

Projeto de Reestruturação da Casa Fiat de Cultura

ARQ Projetos
Márcio França Baptista de Oliveira
Carolina Arantes

Proponência do projeto junto ao MINC e Gestão

APPA - ASSOCIAÇÃO PRÓ-CULTURA PALÁCIO DAS ARTES

Diretoria

Diretor-Presidente
Agostinho Patrus
Diretor Vice-Presidente
Amílcar Vianna Martins Filho
Diretor-Tesoureiro
Simão Fabiano Machado de Lacerda
Diretora-Secretária
Maria Celina Pinto Albano

Conselho Fiscal

Eduardo Silveira de Noronha Filho
Patrícia Soutto Mayor Assumpção
Paulo Rogério Ayres Lage

Equipe Executiva

Secretário Executivo
Luis Antonio Eguinoa
Controladoria e Auditoria Interna
Agostinho Resende Neves
Assessora Jurídica
Fernanda Silva de Assis Ribeiro
Coordenadora Interna e Governança
Flávia Mara Gonçalves
Secretária
Roberta Pérola Rodrigues da Silva
Auxiliar Administrativo
Fernanda Heloisa Lanna Santana
Auxiliar de Serviços Gerais
Flávio César Pereira
Auditoria Externa
Fernando Motta & Associados Auditores Independentes
Contabilidade
Ferreira e Oliveira S/C Ltda.

Produção Executiva Belo Horizonte

Coordenação: Ana Luísa Freire
Fernanda Gomes
Merry Couto

Consultoria de Negócios para Speed - A Arte da Velocidade Mário Zandomenighi

Consultoria e Planejamento Museológico no Brasil

EXPOMUS - EXPOSIÇÕES, MUSEUS, PROJETOS CULTURAIS

Maria Ignez Mantovani Franco
Ana Maria Barcellos de Lima
Gerente Técnica
Alessandra Labate Rosso
Produção Executiva
Daniela Coelho
Assistente
Maria Cecília Winter

Projeto Educativo

Concepção e Coordenação
Paulo Portella Filho
Consultores
Pesquisa e Contextualização Brasileira
Fernando Burjato
Design Digital e Gráfico
DR. PHIBES video+graphics
Coordenação da Equipe de Educadores
Juliana Tauil

Produção Brasil

Adequação de projeto e coordenação de montagem
ARQUIPROM
Marklen Siag Landa
Fernando José Arouca
Sílvia Landa
Colaboração
Tomaz A. Farias

Montagem de Obras

Coordenador
Vasco Caldeira

Conservação Preventiva de Obras

CECOR - Centro de Conservação e Restauro Escola de Belas Artes/UFMG
Coordenador Geral: Prof. Dr. Luiz A C Souza

Exposição

Idealização e Organização

CONTEMPORANEA PROGETTI S.r.l, Florença, Itália

Curadoria

Eugenio Martera, Patrizia Pietrogrande

Projeto da exposição

Eugenio Martera,
Patrizia Pietrogrande,
Linda Carioni

com

Francesca Merz (coordenação científica)

Laura Martinelli, Aurelia Nicolosi

Leonardo Cinque, Ippolita Zetti

Projeto de Interatividade

Eugenio Pandolfini

Veronica Tomatis

com

Maria D'Ermoggine

Projeto Cenográfico

Eugenio Martera, Patrizia Pietrogrande,

Manuela Montacci

com

Luciana Mazziero

Secretaria Científica

Francesca Merz

Diagramação

Benedetta Marchi

Catálogo

Curadoria

Eugenio Martera

Patrizia Pietrogrande

Produção Gráfica

Benedetta Marchi

Coordenação Editorial

Francesca Merz

Textos

Cecilia Barbieri

Marco Montemaggi

Giuseppe Furlanis

Angelo Minisci

Daniele Tommaso

Textos Contemporanea Progetti

Eugenio Martera

Patrizia Pietrogrande

Francesca Merz

Textos Arquivo Histórico Fiat

e Centro Histórico Fiat

Michele Lucente

Elisabetta Rumerio

Alberta Simonis

Fotografias

Brasil

Rômulo Fialdini

Studio Cerri

Itália

Emilio Tremolada

Mariano Dallago

Tradução

Juliana Salvetti

Fundação Torino: Mirella Gianturco

Revisão

Adriana Tommasini

Impressão

Corset Gráfica

Coleções e Acervos Brasil

Fernando Nascimento Burattini

Instituto Arruda Botelho

Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo

Museu do Automóvel de São Paulo

Museu Vilarajo São Paulo

Ville de France, Itatiba

Coleções e Acervos Itália

A.N.G.E.L.O. Vintage Clothing, Lugo (RA)

Arquivo CSAC, Parma

Arquivo Histórico Fiat, Turim

www.futur-ism.it

Associação Cultural Futur-ism, Roma

FUTUR-ISM
MEDIAZIONE CULTURALE

Atelier de Desenho e Gravuras do Departamento de História
da Arte da Universidade de Pisa

Atelier Mendini, Milano

Brionvega S.p.a., Pordenone

Cappellini Design S.p.a., Carugo (Como)

Centro Histórico Fiat, Turim

Edra S.p.a, Perignano (PI)

Fonda ne Oriani, Greely, Ontario (CANADA)

Fontana Arte S.p.a, Corsico (MI)

Fundação Piaggio Onlus, Pontedera (PI)

Galeria Ferrari, Maranello (MO)

Grupo S.P.A. Divisão Cinelli, Caleppio di Settala (MI)

Kundalini S.r.l., Milano

Museu Ducati, Borgo Panigale (BO)

Museu Histórico Alfa Romeo, Arese (MI)

Poltronova S.r.l, Montale Pratese (PT)



Agradecimentos

Alberta Simonis, Alessandra Cusatelli, Alice Tavoni, Annalisa Rossi, Beatrice Felis, Celeste Morozzi, Chiara Mani, Elisabetta Rumerio, Emilia Gozza, Enrico Peroni, Ettore Spalletti, Federico Minoli, Filippo Beraudo di Pralormo, Francesca Balena Arista, Gabriele Oriani, Giovanni Perfetti, Grazia Innocenti, Livio Lodi, Marino Poddighe, Massimo Carpi, Massimo Castagnola, Maurizio Torchio, Michele Lucente, Paolo Guidotti, Patrizia Vicenzi, Rosi Guadagno, Simona Gieri, Simona Riva, Stefano Agazzi, Tiziana Moneta, Tommaso Fanfani.

Alexander Rosa, Alexandre Cirilo, Alexandre Lorentz, Alexander Fernandes, Amilton Serravite, Ana Luísa Veloso, Carlos Alberto de Oliveira Júnior, Carlos Rodrigues, Damião Rocha Moreira, Djalma Bastos de Moraes, Eduardo Vasconcelos, Eliana M. M. de Oliveira, Elisa Leite, Emerson Moraes, Fátima Guerra, Luciana Maluf, Márcio França Baptista de Oliveira, Márcio Jannuzzi, Marco Aurélio Freitas, Maria do Carmo Castro, Maria Lúcia Antonio, Marluce Borges, Mauricélio Gomes Faria, Memmo Biadi, Otávio Pinto de Carvalho, Petterson Guerra, Pietro Sportelli, Ricardo Mansur, Roberto Muniz, Rodrigo Nonato Alves, Shirley Campos, Simone Fernandes, Valmir Elias, Vittorio Mediolì.

A todas as coleções que preferiram o anonimato;

Aos alunos da Fundação Torino, pela compreensão durante as obras de reestruturação da Casa Fiat de Cultura;

E a todas as pessoas que indiretamente colaboraram para a realização da exposição.

ÍNDICE

9	<i>Cledorvino Belini</i>
10	<i>J Eduardo de Lima Pereira</i>
11	<i>Agostinho Patrus</i>
12	<i>Eugenio Martera e Patrizia Pietrogrande, A Arte da Velocidade</i> Por uma história da velocidade no século XX italiano
18	<i>Cecilia Barbieri, A Velocidade: uma sedução para a arte</i>
22	<i>Marco Montemaggi, Itália: terra de homens e motores</i>
26	<i>Giuseppe Furlanis, A Velocidade evocada</i>
28	<i>Angelo Minisci, O Caso italiano: a euforia da transformação no design</i>
30	<i>Daniele Tommaso, A Velocidade e o cinema</i>
34	A Velocidade nos céus
52	A Beleza da velocidade
70	O Design, forma da velocidade
78	O Mito do automóvel entre costume e velocidade
100	Futurismo e arquitetura
112	A Velocidade da produção
120	A Guerra
124	A Velocidade do crescimento
136	A Velocidade da mudança
142	A Velocidade no design moderno
152	A Competição
158	A Velocidade no futuro

Ao decidir-se pelo patrocínio da exposição "SPEED – A Arte da Velocidade", a Fiat presta uma homenagem ao público brasileiro, dando-lhe a oportunidade de vivenciar, ao longo do percurso da mostra, os cem anos do chamado "Século da Velocidade".

A Fiat foi também protagonista dessa história de emocionantes conquistas, preparando-se para essa corrida, dois anos antes do início daquele século XX, fundada que foi em 1899.

Esperando que a Casa Fiat de Cultura possa continuar a trajetória de sucesso iniciada há um ano com a exposição da "Arte Italiana do MASP", damos as boas-vindas a todos os visitantes, com especial ênfase para as crianças e jovens que participam do Programa Educativo da mostra, pois são eles os nossos parceiros dos tempos que virão.

Cledorvino Belini
Presidente da Fiat

FIAT

O propor e realizar a exposição "SPEED – A Arte da Velocidade" confere à Casa Fiat de Cultura um atestado de maioridade, apesar de ter a instituição apenas dois anos de existência. Agora dotada de equipamentos de alta qualidade em todas as suas dependências, nossa Casa parte em direção à implantação de atividades permanentes, que irão se somar à realização de mostras de alta relevância.

Aos nossos mantenedores, liderados pela FIAT, formulo a renovação de nosso compromisso de corresponder à sua confiança.

São tantos os agradecimentos a formular que prefiro aqui concentrar nosso reconhecimento aos colecionadores, da Europa e do Brasil, que nos confiaram a tutela provisória de seus tesouros.

Ao público, razão de nossa existência, reservo a esperança de, mais uma vez, tê-lo surpreendido, para que possa renovar com a Casa Fiat de Cultura a amorosa cumplicidade com que acolheu seu surgimento.

J Eduardo de Lima Pereira
Presidente da Casa Fiat de Cultura



A APPA sente-se realizada em participar da construção da exposição "SPEED – A Arte da Velocidade" na condição de gestora do projeto que, estamos certos, representará um marco na história dos grandes eventos culturais do Estado, a exemplo do que foi e representou a "Arte Italiana do MASP".

A grata parceria com a Casa Fiat de Cultura que completa seu primeiro ano, juntamente com o Ministério da Cultura, a Expomus e a Contemporanea Progetti, é motivo de especial alegria para a APPA, pois na condição de Associação sem fins lucrativos, portadora do título de OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público), tem como missão e objetivo estatutário contribuir com as boas idéias e processos, cumprindo seu ideal de irradiadora de arte e cultura.

Agostinho Patrus
Diretor Presidente da APPA



A Arte da Velocidade Por uma história da velocidade no século XX italiano

Eugenio Martera
Patrizia Pietrogrande

INTRODUÇÃO



"SPEED - A Arte da Velocidade na Casa Fiat de Cultura" é uma fascinante viagem através de um século de história da criatividade italiana, representada por um calibrado e envolvente diálogo entre obras de arte, objetos de design, fotografias e outros materiais documentários; uma viagem que almeja celebrar o modo peculiarmente único com o qual a Itália, através do século XX, soube definir e tornar célebre no

âmbito internacional o mito por excelência dos tempos modernos, isto é, a velocidade.

A criatividade italiana, na pintura e na arquitetura como no design e nos fabulosos automóveis e motocicletas produzidas pelas suas empresas, soube reinterpretar, adequando ao dinamismo que é próprio do mundo contemporâneo, o seu estilo, notoriamente fundado no culto da forma harmonicamente bela que caracterizou e tornou universalmente célebre a sua arte através dos séculos.

Portanto, o fascínio harmonioso e sensual do estilo italiano, soube encontrar nova expressão no decorrer do século vinte, em numerosas realizações artísticas, que simultaneamente ao seu tempo, souberam com diversidade traduzir de maneira perfeita, o conceito de velocidade, sempre com refinada e cativante qualidade estética

"O século da motorização impôs a velocidade como um valor mensurável, cujos recordes assinalam a história do progresso das máquinas e dos homens". Assim, Ítalo Calvino se expressava em uma das suas notáveis *Lições americanas*, centradas no tema da 'rapidez', apresentada juntamente a outras, no ano acadêmico de 1985-86 na Universidade de Harvard, Massachussets.

Palavras pronunciadas pelo ilustre escritor e intelectual italiano, no final do já transcorrido século XX, esse que definitivamente mais que qualquer outro, encontrou no conceito da 'velocidade' a sua melhor expressão.

Velocidade, no advir dos eventos históricos, das mutações culturais, civis, sociais, comportamentais; velocidade, sucessão de correntes artísticas e estilísticas; e naturalmente, velocidade em contínua progressão nos meios de transportes e nas trocas de dados, pelos quais, como teorizou o sociólogo Zygmunt Bauman, as informações já viajam independentemente dos seus vetores, e o mover corpos no espaço físico é sempre menos necessário, para construir significados e relações.

Portanto, parece que o mundo contemporâneo em que vivemos, alcançou plenamente a ambição da vanguarda futurista que, na abertura do século, celebra em 1909 com o manifesto Marinettiano, a "beleza da velocidade", como aquela explicitada por "um automóvel de corrida com seu capô do motor ornamentado por grandes tubos que parecem serpentes de hálito explosivo", pela "incandescência noturna e vibrante dos arsenais e canteiros resplandecendo sob violentas luas elétricas"; pelas "vorazes estações devorando suas

serpentes fumegantes", pelas "pontes que parecem acrobatas gigantes que transpõem rios, cintilantes ao sol com um lampejo de facas"; e ainda, pelos "navios a vapor impetuosos que perscrutam o horizonte" junto às "locomotivas de peitorais robustos que comprimem seus trilhos, como enormes cavalos de aço arreados com hastes de aço" e pelo "vão suave dos aviões, cuja hélice esvoaça ao vento como uma bandeira". Essas célebres palavras de Marinetti, embebidas de exaltação lírica, são um eficaz e precoce hino à modernidade e ao conceito de dinamismo que, entre tantas, a materializa e representa perfeitamente.

Decorridos pouco mais de dez anos, as teses Marinettianas são resgatadas pelo Segundo Futurismo, agora menos solitário, mas ao contrário, participe de um clima cultural que vê impostas as tendências maquinistas, em termos globais. Desde início dos anos Vinte a exaltação das máquinas e da modernidade e o mito de uma sociedade dinâmica e em contínuo progresso dominam realmente as artes figurativas como o cinema e a literatura de toda a Europa: citando somente alguns exemplos entre o grande número de manifestações nesse sentido, pensa-se nos autômatos do teatro de Schlemmer e na pintura do primeiro Baumeister da Bauhaus na Alemanha, no movimento De Stijl e no neoplasticismo holandês, no Construtivismo russo, no tubismo de Léger e em seu filme "Ballet Mécanique", realizado em 1923, na atividade da revista "L'Esprit Nouveau" de Le Corbusier-Ozenfant na França e nas subseqüentes realizações pictóricas e arquitetônicas.

O Segundo Futurismo refere-se às poéticas expressões do primeiro manifesto Marinettiano, materializando-as em uma verdadeira e própria estética mecânica.

A máquina na realidade, com todos os seus atributos (a potência, a velocidade, a fria modernidade dos materiais que a compõe, a pura essencialidade do seu design, a perfeição do funcionamento das suas engrenagens e das peças com que é montada), por todas essas neovanguardas, é valor que se celebra por si mesmo.

Além do que, ela se torna princípio inspirador de todas as artes: "a máquina se torna a fonte inspiradora para a evolução e o desenvolvimento das artes plásticas [...]. A Máquina hoje imprime o ritmo da grande alma coletiva e dos vários indivíduos criadores. A Máquina marca o cadenciado do Canto do Gênio. A Máquina é a nova divindade que ilumina, domina, distribui as suas dádivas e pune, nesse nosso tempo futurista".

Assim os jovens protagonistas do Segundo Futurismo, Enrico Prampolini, Ivo Pannaggi e Vinicio Paladini se expressavam na revista romana "Noi" em maio de 1923.

Ao invés, Paladini continuava, declarando nas mesmas páginas, ainda mais abertamente o culto pela vida moderna e pelas inovações técnicas que a caracterizam: "Um Diesel, uma máquina voadora, um aparelho T.S.F., têm conseqüentemente um imenso valor na



conformação do nosso 'eu', o qual se forja através do mundo sensível, criando muito mais do que se adapta a ele, em uma contínua evolução que, através do tempo, tende a nos fazer aderir perfeitamente ao mundo objetivo. E eis que por uma sensibilidade renovada um motor a explosão ou uma turbina, são fontes de prazer sublimes e transformadores indiscutíveis da individualidade criativa".

A máquina torna-se então prótese que potencializa as capacidades do ser humano: é a máquina de filmar que permite ao olho de Dziga Vertov visões de um mundo desfragmentado e recomposto, vigorosamente dinâmico, como antes podia-se somente imaginar: é o avião que plana em círculos nas pinturas de Tullio Crali e de Giulio D'Anna, é o hidroavião que permite ver do alto as metrópoles nascentes, consentindo inclusive, transpor os oceanos voando (como testemunha, na mostra, um manifesto dos anos 30 esboçado por Umberto Di Lazzaro).

A máquina é o hidroavião que permite ao italiano Francesco Agello vencer o recorde mundial de velocidade em vôo; ou a bicicleta velocíssima de Baldessari que para Fillia se torna 'ídolo mecânico', ou ainda, o trem em movimento de Luigi Russolo e de Vittorio Corona.

A mostra "SPEED - A Arte da velocidade", hospedada pela Casa Fiat de Cultura, abre-se exatamente com uma seção, *A Velocidade nos céus*, que através de pinturas, e inclusive de fotografias e documentos da época, registra o vôo aéreo nas primeiras décadas do século XX italiano, amado tema da arte futurista durante os anos trinta, mas também protagonista de iniciativas mirabolantes.

A máquina, volta a escrever Marinetti em 1925 nas páginas do "L'Impero", é "o equivalente mecânico orgânico do globo terráqueo. A máquina, novo corpo vivo quase humano que multiplica o nosso. A máquina produto e consequência que produz por sua vez infinitas consequências e modificações na sensibilidade, no espírito e na vida". O automóvel, de mito futurista "mais belo do que a Nike de Samotrácia" torna-se, no decorrer de poucas décadas, objeto de produção industrial e de consumo em massa. É com o objeto automóvel que a indústria italiana tem a primazia mundial, graças à qualidade alcançada pelos modelos da Fiat, que torna o País protagonista da velocidade da produção industrial.

As seções da mostra *A Beleza da velocidade* e *A Forma da velocidade* pretendem reconstruir a história do nascimento das primeiras fábricas automobilísticas na Itália, entre o final do século XIX e os primórdios do século XX, a veloz transformação do automóvel, objeto mítico de competições espetaculares no imaginário popular, e a sua sucessiva e implacável imposição como privilegiado meio de

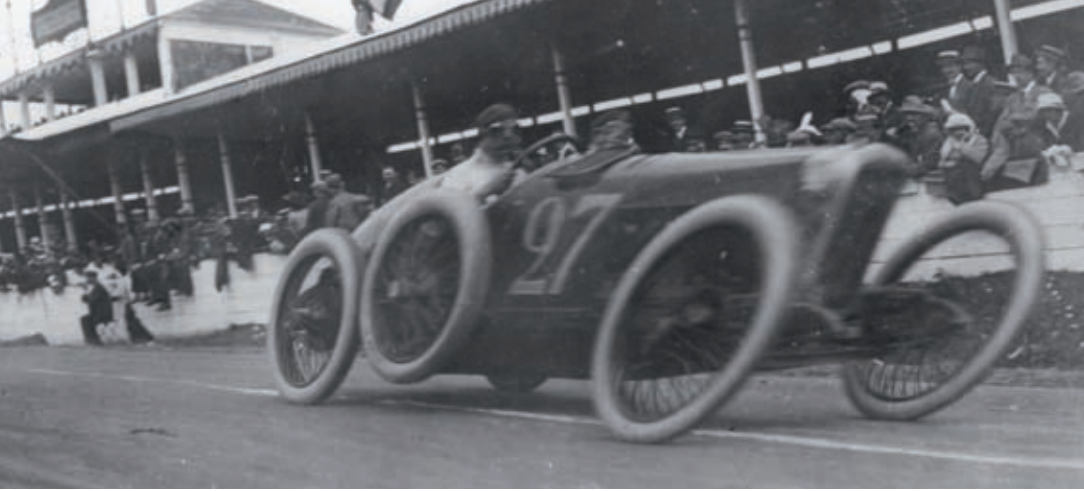
transporte a partir dos anos cinquenta em diante.

Não só produto útil e de consumo, mas também objeto de experimentações para o design, o automóvel é espetacular na estética e nas prestações: é, deste modo, reconstruída através da apresentação de esboços, escritos, miniaturas e outra diversificada documentação, a vida e a obra de Dante Giacosa, projetista dos mais famosos modelos para a Fiat, por várias décadas do século XX, cujo talento foi celebrado por numerosos prêmios e prestígio obtidos durante a sua carreira na Itália e no exterior.

A seção *O Mito do automóvel entre costume e velocidade* entende descrever como o automóvel, objeto ainda propriedade de pouquíssimos abastados ou esportistas, entra no imaginário e nos sonhos das pessoas comuns através de numerosas competições, que desde o início do século XX se sucedem e envolvem um número sempre maior de aficionados. Entre as competições, a mais famosa é sem dúvida a volta automobilística da Itália, reconstruída através de filmagens, fotos de época e objetos antigos de vários tipos. Conta-se igualmente as histórias de pilotos famosos e consagrados na época como astros do cinema: entre eles, Felice Nazzaro, Ettore Bugatti, Carlo Macerati e Enrico Lancia.

Ainda das fileiras do Futurismo, originou-se o manifesto que exalta a velocidade e o dinamismo como princípios, não só da arte figurativa, mas também da arquitetura. Antonio Sant'Elia, gênio talentosíssimo, precocemente desaparecido antes de ter tido tempo de transformar em realidade seus edifícios e seus mirabolantes projetos, escreve no *Manifesto da Arquitetura Futurista*, publicado em 1914, precisamente às vésperas do dramático conflito mundial que ceifará, com ele, uma inteira geração: "perdemos o sentido do monumental, do pesado, do estático, enriquecemos nossa sensibilidade com O GOSTO PELO LEVE, PELO PRÁTICO, PELO EFÊMERO E PELO VELOZ; sentimos que não somos mais os homens das catedrais, dos palácios e dos púlpitos; mas dos grandes hotéis, estações ferroviárias, imensas estradas, portos colossais, mercados cobertos, galerias luminosas, rodovias retilíneas, e eventuais demolições. [...] A cidade futurista [será semelhante] a um imenso canteiro de obras desordenado, ágil, móvel, dinâmico em seu todo [...] Os elevadores não devem ser escondidos em cantinhos como vermes solitários em vão de escadas [...], mas escalar como serpentes de ferro e vidro ao longo das fachadas. A casa [...] deve aparecer na beira de um tumultuante abismo: a estrada não mais se estenderá como um tabuleiro no nível das portarias, mas se aprofundará por muitos andares sob a terra, que acolherão o tráfego metropolitano e serão interligados para a circulação necessária, por meio de passarelas metálicas e velozes TAPETES ROLANTES".

Palavras inspiradas por uma imaginação genial e visionária no início do século, que se traduzem em guerra finita, em numerosos projetos e desenhos que documentam na seção *Futurismo e arquitetura*, a arquitetura futurista (obras de Chiattone, Marchi, Andreoni) e em edifícios, como o Lingotto da Fiat em Turim, que o próprio Marinetti definiu "primeira invenção futurista" e que se torna símbolo por



autonomasia do progresso industrial italiano. A história da construção do Lingotto e a moderna organização do trabalho e da produção mecanizada, com especial menção à indústria automobilística, estão muito bem documentadas na seção da mostra intitulada *A Fábrica e a velocidade da produção*.

A guerra, já celebrada pelos Futuristas da primeira geração, como "única higiene do mundo", volta a conturbar a Itália e a Europa na metade do século. O dramático parêntese da Segunda Grande Guerra Mundial, constitui um momento de história da velocidade, concebida agora como corrida armamentista e à execução de armas cada vez mais eficazes aos seus intentos nefastos.

A exposição passa então a documentar um momento muito mais feliz da história mundial em geral, e italiana em especial. A seção *A Velocidade do crescimento*, na verdade apresenta a Itália em um período de intenso crescimento econômico entre os anos cinquenta e sessenta, com aceleradas e radicais mudanças na organização social, familiar, na cultura e nos costumes em geral.

Um bem-estar econômico em progressivo desenvolvimento oferece a possibilidade de propagação em larga escala de toda uma série de objetos produzidos industrialmente, que se transformaram rapidamente em companheiros indispensáveis da vida cotidiana de toda família italiana.

Junto à televisão, que substituiu velozmente o rádio no final dos anos cinquenta, e torna-se instrumento privilegiado para a transmissão e fruição de informações em toda a casa italiana, e aos primeiros eletrodomésticos, como a geladeira, novamente é sem dúvida o automóvel que personifica, na mitologia comum, o sonho conquistado de um bem-estar econômico e a idéia de uma sociedade dinamicamente moderna. Modelos da Fiat Seicento e da famosíssima Cinquecento, ao lado da mítica Vespa produzida pela Piaggio de Pontedera, aliam-se na mostra a fotografias e filmagens de época e descrevem a Itália feliz e em desenvolvimento nas décadas de cinquenta e sessenta.

A fértil veia criativa do design italiano, nesse especial momento de crescimento industrial e de inovação tecnológica, soube transmitir a cada um desses objetos de uso cotidiano, a beleza formal típica de uma obra de arte, colocando-se, portanto, como herdeiro digno da milenar tradição artística pela qual a Itália é universalmente celebrada.

Em *A Velocidade da mudança* e *A Velocidade no design moderno* a história recente da Itália é ilustrada através da documentação das mudanças, velozes e profundas, dos costumes e das relações sociais e políticas, iniciadas pela contestação de 1968, caracterizando a década dos anos setenta. É também o momento que assiste o surgimento do design italiano no âmbito internacional, consagrado nos objetos de uso e decoração, que conquistam reconhecimento e grande sucesso de vendas em todo o mundo: na mostra são apresentados objetos assinados por grandes designers, por exemplo, Mendini e o célebre grupo Poltronova.

O percurso expositivo encerra-se de maneira espetacular, com uma seção que apresenta peças produzidas por duas marcas italianas,



que no mundo contemporâneo dos motores, materializam em termos de excelência, a idéia de velocidade: a Ferrari de Maranello e a Ducati. Seus produtos, que há décadas se sucedem como em um sonho em ininterrupto aperfeiçoamento estético e técnico, são realmente fruto de uma verdadeira e própria arte, que à sabedoria ainda artesanal une as mais modernas tecnologias tanto na escolha dos materiais como nos tipos de produção. Por isso os autos e as motos Ferrari e Ducati estão expostas nessa ocasião, à altura das obras de arte tradicionalmente compreendidas, materializações daquelas exaltadas proclamações ideais, dos manifestos futuristas do início do século.

E como os futuristas haviam imaginado, naquele momento como hoje a velocidade se impõe, cada vez mais, como valor dominante em todo aspecto da nossa existência. Qualquer máquina, constantemente mais reduzida nas dimensões e sofisticada na sua tecnologia (seja ela um trem ultra-rápido, um foguete espacial, um acelerador de partículas, um microchip) anula as distâncias e os obstáculos materiais. O progresso tecnológico e científico, por conseguinte, permite-nos uma onipresença que transcende a nossa condição física e de centro do mundo, e como auspiciavam os Futuristas, corremos o risco de perder totalmente a orientação.

É suficiente não esquecer, como relembram os vários gêneros de obras expostas nessa mostra, que é a nossa mente e criatividade que conduzem as modalidades e o ritmo de ascensão do conceito de velocidade.

Um conceito que, se ligado a um objeto, seja ele um automóvel de corrida, um móvel de design ou uma representação simbólica em uma pintura, se muda e se renova continuamente, como a presente exposição deseja demonstrar, no progresso da sociedade e cultura humana. Se, ao contrário, entendido como energia criativa que se renova continuamente, transcende as épocas históricas e se impõe à memória ligado ao nome de quem contribuiu, como artífice, na sua definição.

A viagem através da velocidade no século XX italiano que *A Arte da velocidade* hoje oferece é, portanto, uma significativa demonstração de como o gênio criativo, que constitui o estilo italiano, não supre a velocidade de mudança dos tempos modernos, mas de preferência seja deles protagonista absoluto.

Intencionalmente, assim prosseguia Calvino na sua *Lezione* sobre rapidez: "a velocidade mental não pode ser medida e não permite comparações ou competições, nem pode dispor dos seus resultados em uma perspectiva histórica. A velocidade mental vale na sua essência, pelo prazer que provoca em quem é sensível a esse prazer, não pela utilidade prática que se possa extrair dela. Um raciocínio veloz não é necessariamente melhor que um raciocínio ponderado; mas comunica alguma coisa de especial que está justamente na sua agilidade".

A Velocidade: uma sedução para a arte

Cecilia Barbieri

A VELOCIDADE
E A ARTE



"Afirmamos que a magnificência do mundo enriqueceu-se de uma nova beleza: a beleza da velocidade". Assim em 1909, com palavras fortes e determinadas, em primeiro lugar Filippo Tommaso Marinetti celebrava a velocidade como valor novo, positivo e explosivo, capaz de chocar, seduzir e transformar profundamente a nossa antiqüíssima civilização ocidental. A partir daquele momento esse mito nunca mais parou, conturbando cada extrato da sociedade, recebendo uma atenção e um destaque quase que constantes.

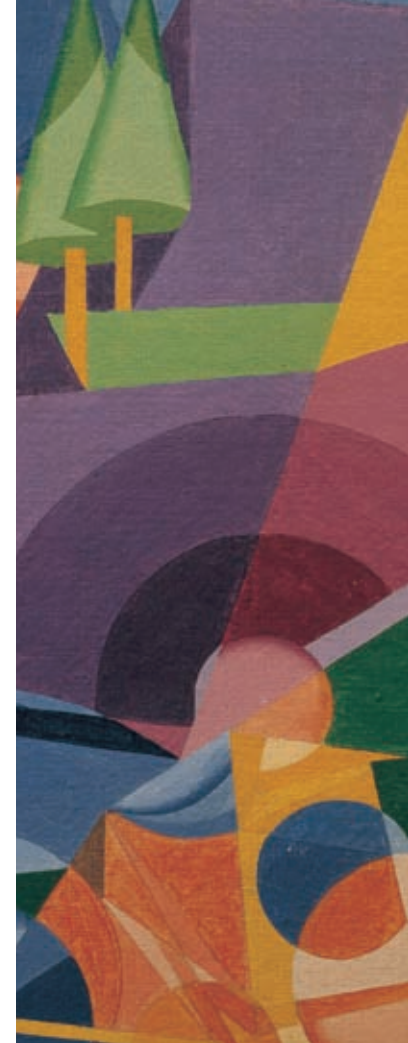
Falar de arte e velocidade atualmente, em um mundo governado pela vertiginosa rede da Internet é definitivamente mais fácil do que há um século. Tudo é velocíssimo e inacreditavelmente próximo e alcançável, em relação ao tempo em que os futuristas sentiram a necessidade de agredir as multidões com discursos sobre o dinamismo e sobre a simultaneidade. Foi Pierre Restany, crítico de arte francês, que confirmou em 2002 nas páginas de D'Ars, revista italiana da qual é o diretor desde 1985, que "vivemos em um momento de total mutação da civilização, da cultura e da sensibilidade. Todo evento, desde o mais banal ao mais importante está sujeito a uma irresistível aceleração: tudo acontece incrivelmente rápido e o que impõe esse ritmo paroxístico, é a velocidade da comunicação. O mundo parece ter diminuído e o tempo reduzido aos poucos segundos, com que um e-mail faz a volta ao redor da terra".

Comparando esses dois momentos históricos, no início do século XX com o Futurismo e as idéias globalizantes das primeiras luzes do segundo milênio, é claro que, ao longo de um século, continua-se falando do "mito da velocidade". Aos olhos dos futuristas, a velocidade é o dado mais imediato, que caracteriza o mundo contemporâneo. Comunicações e meios de transporte são continuamente exigidos, e isso muda estruturalmente não só o ambiente, tanto o urbano como o natural, mas a percepção da própria realidade. A velocidade das máquinas queima as distâncias, acelera as sensações, essencializa a sensibilidade, abrindo novas e sedutoras perspectivas. À velocidade, Marinetti atribui até um valor moral, além de estético: "A velocidade, tendo por essência a síntese intuitiva de todas as forças em movimento, é naturalmente pura. A lentidão, tendo por essência a análise racional de todas as fadigas em repouso, é naturalmente imunda". E a experiência da velocidade altera a visão do mundo, o sentido das proporções, a configuração das relações entre as coisas, cria a simultaneidade dos eventos, enfim introduz uma nova noção de espaço e tempo.

Além disso, em 1905, Albert Einstein havia teorizado que, a velocidade da luz era independente do sistema de referência, demonstrando a

ausência de um espaço e de um tempo absolutos, pelo qual as suas medidas eram puramente relativas, ou seja, dependentes do observador. Nesse quadro a velocidade da luz, sendo absoluta, resulta ainda ser a máxima atingível por um corpo, e apresenta-se então como a velocidade-limite. Esses conceitos atingem a imaginação e rapidamente se propagam além do ambiente científico, antes no âmbito filosófico, e depois entre os intelectuais, que os assimilam freqüentemente de forma oral e aproximativa. Para Marinetti, que não estuda a física moderna, mas absorve como uma esponja o clima de sua época, a velocidade, não aquela absoluta da luz, mas a velocidade como tal, indeterminada, que persegue todos os aspectos da vida moderna, substitui-se ao absoluto, torna-se o absoluto dos nossos tempos. Os futuristas conseqüentemente são fascinados pelo trabalho de traduzir em imagens a sensação física da velocidade, tão determinante para eles, muitos se aventuraram nas pinturas, em um primeiro momento com métodos analíticos, depois mais sintéticos.

Mas, certamente, não foram os futuristas os primeiros a se dedicarem à representação da velocidade. Já no imaginário romântico do século XIX, o tema da velocidade não aparece na sua moderna particularidade de aceleração mecânica, capaz de vencer os limites naturais do movimento humano, provocando uma percepção alterada das categorias espaços temporais, mas intui-se uma nova dimensão dessas categorias através de sensações específicas, como aquela do sublime dinâmico. Ela nasce da desconformidade entre a ordenada contemplação dos fenômenos naturais e a sua incontrolável força transbordante que, ao mesmo tempo, intimida e atrai o homem irresistivelmente. Tempestades marítimas, geleiras que catastroficamente se fendem, (Friedrich, *O Naufrago da Esperança*, 1822), ventos furiosos e cascatas ruidosas, conjugam a idéia da força natural àquela do dinamismo incontrolado da Natureza, evocando a qualidade romântica da diferença entre o eu e o não-eu, entre finito e infinito. A batalha, o cavalgar dos cavalos e a animosidade da luta, antecipam uma típica dilatação metafórica do tema da velocidade na idade moderna, aquela da rebelião e da revolução, que compreende em si o tema do combate físico e da transformação violenta do existente. É a cavalaria com o galope perseguidor dos ginetes, ou a luta do povo nas barricadas exigindo o dinamismo do combate (Delacroix, *A Liberdade que guia o povo*, 1830). É o trem a vapor no imaginário oitocentista que inaugura o tema da velocidade, confuso com aquele de força e de prepotência da matéria, que se arrasta atrás de um turbilhão de vapor no vento e na chuva. O tema da velocidade contrapõe-se quase instintivamente a tudo o que é natural e estático, enquanto aquilo que é mecânico danifica a harmonia e a linearidade da paisagem. A velocidade enfatiza esteiras luminosas, turbilhões, projeções, trajetórias retilíneas e fugidias (Turner, *Chuva, vapor e velocidade*, 1844). No íntimo do imaginário urbano, animado por multidões e massas, dirige-se a atenção para um lugar novo, símbolo do progresso: a estação (Monet, *A Estação de Saint Lazaire*, 1877).



A VELOCIDADE E A ARTE



È certo, porém, que o conceito de velocidade fica principalmente caracterizado e enfatizado, em relação ao nascimento das vanguardas do início do século XX e sobretudo com o Futurismo na Itália. Conecta-se com tudo que é mecânico, capaz de romper os vínculos espaços temporais, antes regulados pela medida humana, como o passo, o olhar, a escuta e a imaginação. Através da valorização da analogia, o Futurismo assume como emblemático tudo aquilo que reporta o movimento, a agitação, a corrida, a luta, a agressividade, a simultaneidade, o vôo, a luminosidade da luz artificial, a criatividade irreprimível, a ação corajosa e segura, mas também os lugares de trabalho febril e de agregação rumorosa, praças festivas, multidões rebeldes, rixas, protestos, incansáveis canteiros de obras para erigir a nova cidade, e multidões tumultuantes. O todo em um renovado fervor pela matéria,

que se torna a verdadeira protagonista do imaginário modernista dos futuristas, adversários jurados de toda lentidão contemplativa representada por museus, academias, escolas e modelos. Atualmente, na Europa, volta-se a reler a única, grande vanguarda artística italiana do século passado, talvez como presságio de uma nova temporada de sólido fermento criativo, a poética futurista da velocidade e a iconografia daquelas "máquinas maravilhosas", que os futuristas declararam mais belas que a Vitória de Samotrácia. O mito da rapidez, da presteza e do arranque, é finalmente identificado por todas as extravagâncias mecânicas, filhas da nova época, que despertam um imaginário riquíssimo de temas. O entusiasmo diante da velocidade, dos novos meios de transporte, da vida acelerada, representa as visões de um novo mundo, de um universo futurível. A atenção dos "homens do futuro" se focalizará nas diversas interpretações do conceito de velocidade. Por um lado a sua aceção puramente dinâmica, através dos assuntos clássicos do vôo, da ferrovia, do automóvel, etc.; por outro o valor mental da idéia de velocidade, que se materializa em visões deformadas, onde os vórtices luminosos, as tensões entre as linhas-força, as figuras que se decompõem e recompõem, são as soluções lingüísticas ideais para a restituição de sensações e de emoções. O primeiro a abordar e examinar a problemática da criação de uma nova linguagem é Umberto Boccioni. Não mais o satisfaz a simples representação objetiva da realidade. Ele aponta para uma diferente idéia do movimento e da simultaneidade, e o faz descrevendo a imagem em mais pontos da sua trajetória. Tudo começa com um axioma: um corpo parado se move, como partícipe do dinamismo universal, não menos daquele que se desloca. Boccioni não está tanto interessado pelo princípio ótico da persistência das imagens na retina, em que se baseiam ao contrário as pinturas "cronofotográficas" de Balla e as "fotodinâmicas" de Bragaglia, quanto pelo motivo da persistência dos conteúdos da consciência, ou seja, do princípio da "duração", teorizado por Bergson. A "duração", que é síntese de

tempo passado, presente e futuro, efetiva-se na dimensão da memória e da consciência. Que ao mesmo tempo é memória, ímpeto vital, em outras palavras, a transformação e criação potencial. Mas ao espiritualismo de Bergson, Boccioni, que fala de "vibração universal", integra o elemento da sensação e o princípio da luz, a qual se apresenta consistente, densa e molecular. Boccioni não segue Bergson quando esses contrapõem matéria e movimento, ou seja, matéria e vida: mas abraça mais a solução da energética dos físicos, que reduz a matéria em energia. Matéria e movimento então não são termos contraditórios, mas passíveis de serem reconduzidos ao mesmo princípio da energia, novo valor em relação ao tradicional contraste de matéria e espírito: valor físico, psíquico e dinâmico, que acomete a distendida vitalidade da psique.

Nas expressões contemporâneas, o conceito de velocidade traduz-se naquele de virtualidade, entendida como recreação arbitrária da realidade, através da sobreposição e da multiplicação de referências sensoriais. O ritmo calculado, a exata cadência dos inputs e a sua indistinta estratificação constituem a modalidade mais freqüente com que se repropõe a virtualidade, presente, por exemplo, na publicidade e nos efeitos especiais. A simulação analógica do real, criada pelas elaborações eletrônicas, consegue propor estímulos perceptivos de caráter múltiplo, oferecendo sensações intensas e indistintas, como aquelas amadas pelos Futuristas. As manipulações eletrônicas de sons e de imagens são formas profundamente desestruturadas do real, como reelaborações simbólicas, desordenadamente evocativas, que a dinâmica de apresentação torna significativas, mesmo na sua fragmentariedade. Os vínculos de sobreposição e montagem das partes, como ainda as técnicas de amplificação, duplicação e seleção, respondem às leis da semiologia. É exatamente a velocidade de apresentação das várias linguagens, que constitui a dimensão de uniformidade da mensagem, capaz de oferecer significado ao todo: uma inteira sociedade, no contínuo movimento e na constante busca de rapidez e imediatismo. O século XX está relacionado ao movimento, não só como fenômeno físico, mas principalmente como conceito de ordem mental. Todas as manifestações culturais e as várias expressões da arte do novecentismo estão permeadas por uma espécie de dinamismo virtual e material. Na arte do século XX, o tema da velocidade é abordado não só pelo Futurismo, mas também pela arte do símbolo e da cor do Informal, para chegar à Arte Cinética, que explora o movimento da energia elétrica, até a Vídeo-Arte, com os seus tempos e a sua velocidade eletrônicos. Para essas várias representações do movimento agregam-se, sem dúvida, obras que compreendem o conceito de arranque e movimento, como as telas rasgadas de Fontana, as tintas usadas em pinceladas rápidas e zigzagueantes de Tancredi e o vibrante signo pictórico de Schifano. Dentro do gesto imediato e impulsionante, com o qual são desferidas as pinceladas sobre as telas, apreende-se a inexorável excitação da vida, e salta aos olhos uma simbologia clara.



A VELOCIDADE E OS MOTORES



A tarefa incumbida para esta mostra é certamente das mais difíceis; é de fato muito árduo descrever em uma única exposição o patrimônio cultural, motorístico, de design e artístico produzido na Itália, um dos países mais dinâmicos do ponto de vista criativo de todo o planeta. Ainda mais complexo é restituir de maneira exaustiva a riqueza totalmente italiana da mecânica sobre rodas, que gravita ao redor do conceito de velocidade. De tal maneira, usamos os automóveis e as motos como sinais, símbolos capazes de sintetizar a aceleração ocorrida, tanto na mecânica quanto na sociedade sobre os quais recaem. Os automóveis e as motos, na

Itália, representaram de fato um fenômeno complexo que tem muito mais proximidade com outros valores emocionais e míticos, em relação àquele produto meramente industrial. Eles são emblema de um modo de vida capaz de descrever os sentimentos, desejos, ambições e aspirações de gerações desde o início do século. Historicamente, várias vezes desde os primórdios, os automóveis e as motos nasceram na Europa entrelaçados do ponto de vista da fabricação, (principalmente na França e na Alemanha), antes de se separarem definitivamente. Na Itália, o nascimento desses dois objetos pode ser coincidente com o aparecimento de um "velocípede" mecânico que os resumia, ou seja, o primeiro "três rodas" motorizado idealizado pelo gênial Professor Enrico Bernardi, em 1894. De fato, foi precisamente a partir daquele período que no país se sucederam uma série de fatos determinantes para o mundo da mecânica. No ano seguinte, por exemplo, foi organizada a primeira competição automobilística italiana: a Turim – Asti – Turim, enquanto o Primeiro Campeonato Motociclístico Italiano (de rua) iniciaria em 1911.

Ato determinante para a história dos motores na Itália, foi sem dúvida o nascimento da mais importante empresa automobilística do país (até hoje), a Fiat, que com a participação de trinta sócios (entre os quais Giovanni Agnelli) foi fundada no dia 11 de julho de 1899 com o nome oficial de "Fabbrica Italiana Automobile Torino". Ainda no que concerne às duas rodas, as primeiras empresas floresceram no período entre os dois séculos, depois do aparecimento das pequenas fábricas como a Bianchi, firmaram-se marcas ainda hoje ativas, como a Gilera (1909), a Benelli (1911) e depois de alguns anos, a Moto Guzzi. Dessas primeiras origens prosseguiu a paixão dos fabricantes e dos apaixonados pelos motores cada vez mais potentes e carrocerias cada vez mais aerodinâmicas, porém mantendo sempre uma certa distinção (que perdura até hoje) entre os amantes das duas e quatro rodas.

Portanto, uma história que teve seu início nos anos do assim chamado modernismo e que será glorificada na arte e literatura pelo Futurismo, e avança perseguindo a fumaça e as trajetórias dos primeiros "torpedos" ou das primeiras duas rodas motorizadas, que sulcavam a lama das estradas de uma Itália neo-realista. Certamente para os automóveis, e em boa parte também para as motos, pode-se talvez arriscar que se trate dos objetos industriais que mais mudaram o modo e os tempos da vida dos homens a partir do século XX, possibilitando ao indivíduo a liberdade de se locomover, independente dos fenômenos naturais e físicos.



O estilo, a tecnologia e a imensa vontade de competir representados pelos grandes pilotos, tanto automobilísticos quanto motociclísticos, são os sinais fundamentais, as contribuições importantes, que a nação italiana ofereceu ao mundo da mecânica universal. Características que intencionalmente estão em sintonia com o tema desta mostra: a Velocidade.

É realmente na maioria dos casos, por uma busca exasperada da velocidade, que as grandes casas italianas (Ferrari, Fiat, Maseratti, Alfa Romeo, Lamborghini, Ducati, Piaggio, Guzzi, etc.) criaram os designs mais belos de motos e automóveis do mundo. Frequentemente, com os túneis de vento (e o conseqüente aerodinamismo) e com a ajuda dos grandes designers (muitos italianos), foi forjado o estilo e a classe que diferenciou esse país. Mestres como Giacosa, Pininfarina, Bertone, Giugiaro, Galuzzi, Tamburini e tantos outros, são os grandes "lápiz" que escreveram essa evolução das linhas. Seguramente, o estilo encontra na velocidade um de seus critérios interpretativos, mas na Itália junto a essa exigência outras se somaram, frutos da cultura clássica do país. A classe, elegância e atração constantes pelas belas formas tiveram definitivamente a sua importância ao definir o estilo italiano no mundo. Assim também a tecnologia das grandes casas italianas, apesar da aguerrida concorrência estrangeira, frequentemente capaz de enormes investimentos econômicos, é ainda hoje um dos cavalos de batalha da "mecânica" desse país. Não se explicaria de outra maneira, porque repetidas vezes as linhas de chegada de todo mundo, são atravessadas pelos macacões vermelhos, a típica cor de corrida italiana, antes de todos, desde o início do século.

Não se faria justiça ao conceito de velocidade se não se distinguisse a importância dos homens, verdadeiros aceleradores que inventaram e engrandeceram a mecânica sobre rodas, sejam eles mecânicos ou mesmo pilotos. Personagens como Nuvolari, Varzi, Campari, Ferrari, Taruffi, Ascari, Vaccarella, Munari, Ragazzoni até aos atuais pilotos que correm na Fórmula 1, são somente alguns entre os mais ilustres



pilotos de automóveis que inflamaram o coração dos torcedores de todo o mundo. O mesmo vale para os grandes pilotos motociclistas, homens que desafiaram a morte pela alegria de vencer. Como não lembrar com esse propósito os nomes de Ubbiali, Serafini, Villa, Liberati, Masetti, Provini, Agostini, até aos atuais Capirossi, Melandri e Rossi que junto a tantos outros contribuíram para a história do Motociclismo. Então, certamente esse país tem os "números" para poder falar de mecânica e procura fazê-lo movido a cada passo pela paixão das pessoas, que ainda hoje se encontram nos bares de Roma ou nos luxuosos restaurantes de Milão para comentar sobre os "motores", paixão esportiva abaixo somente de outro grande esporte nacional, que é o futebol.

A mostra "SPEED - A Arte da Velocidade na Casa Fiat de Cultura" é uma longa trajetória na história da velocidade italiana e abre-se com uma primeira seção dedicada aos aviões, que de imediato se associa estreitamente ao universo da

mecânica sobre rodas. Um exemplo para todos é o grande projetista de aviões Corradino D'Ascanio, que desenhou a pedido da Piaggio o primeiro modelo de scooter, o famoso MP6, antepassado da Vespa. Avançando nos anos vinte, da segunda seção logo emergem os primeiros automóveis, portadores naqueles anos de um sonho de velocidade na estrada e até mesmo de ascensão social, representado nesse caso pela Fiat 509. Prosseguindo adiante nas seções e nos anos, chega-se às décadas de trinta e quarenta, aquelas da afirmação do fenômeno mecânico como instrumento cada vez mais familiar aos italianos. Na quarta seção encontramos de fato um robusto número de modelos sobre duas e quatro rodas, que podem muito bem representar a sociedade motorizada italiana à época. Assim como fez a Fiat naquele início do século, construindo um automóvel mitificado, a Fiat "Mefistofele" de 1924. Da casa turinesa encontramos igualmente na mostra a Fiat 508, batizada imediatamente de "Balilla", no caso em sua versão "Spider" de 1933. Na segunda metade dessa seção, encontra-se um outro veículo importante para aqueles anos: a Fiat 1500. Nos deparamos logo após com o já mencionado fenômeno da Piaggio, a mítica MP6, incontestável pai de todos os scooters. Ainda para as duas rodas, também se apresenta um motor, o Cucciolo Ducati, primeiro passo da casa de Borgo Panigale para o mundo do motociclismo. Durante esses anos está presente também um "Brand" importantíssimo quando se fala de Velocidade, como é a Alfa Romeo, com a Gran prêmio tipo C, 12 cilindros, um monoposto que foi



muito comentado na primeira metade do século XX.

Na quinta seção, aquela dedicada ao futurismo encontra-se representada uma outra imprescindível casa italiana, a Lancia, aqui presente com a Lambda. Chegamos assim à seção sucessiva (a sexta), dedicada à fábrica e à velocidade da produção. Nesse caso a Itália foi representada com uma máquina ainda da empresa de Turim, a Fiat 500 "Topolino", um pequeno veículo que contribuiu amplamente com a motorização dos italianos. A oitava seção, aquela do Boom do crescimento, leva-nos assim aos anos do pós-guerra italiano onde, como em tantos lugares no planeta, se assiste a um vertiginoso desenvolvimento econômico, com conseqüente incremento da produção de bens. Indubitavelmente um símbolo da Itália daqueles anos é a Giulietta Alfa Romeo, aqui representada na versão do modelo Sprint de 1958. Ainda nessa mesma seção apresenta-se a reedição da Fiat 500 de 1936, nesse caso a famosa versão "Giardinetta".

No campo das duas rodas, além disso, está presente um outro símbolo indiscutível da década de 1950, a Vespa GS, incontestável marco no campo dos motocicletos, que assiste o seu nascimento em 1955.

Assim chega-se às décadas de sessenta e setenta, e à seção denominada das vanguardas, aqui representada por dois modelos "mecânicos": Um sobre quatro e um sobre duas rodas. O primeiro é uma outra Fiat, velocíssima, modelo Abarth, um monoposto com carroceria de Pinin Farina. A segunda é uma famosa motocicleta Ducati, Scrambler, revolucionária no seu design "americanizado".

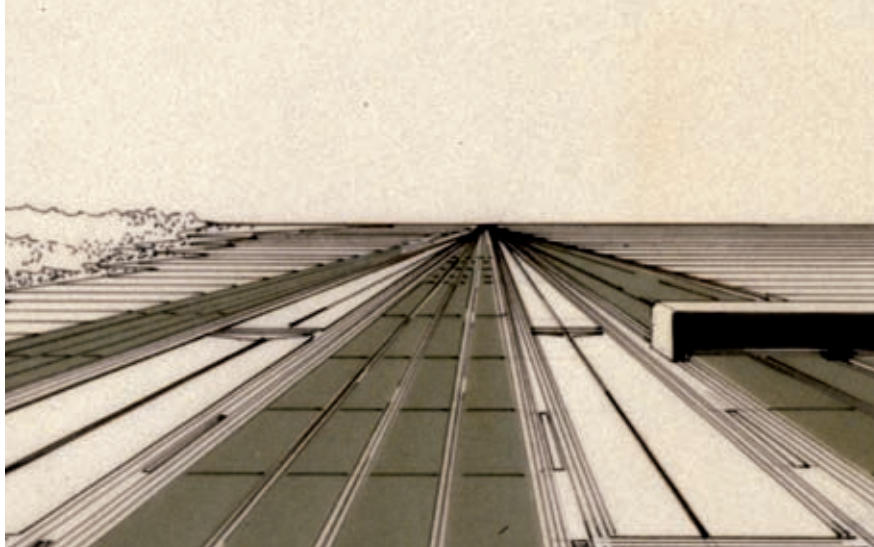
Como é compreensível em uma mostra que no título já faz referência à velocidade, não podia faltar o tópico relativo às competições atuais. Ou seja, o estado da arte daqueles dois mundos, Fórmula 1 e Moto GP, que mantêm colados às telas ou às cadeiras dos circuitos, meio mundo, milhões de pessoas. Esses dois campeonatos que representam o máximo em termos de competições de velocidade, estão nessa exposição representados, intencionalmente, por duas espécies de "Diabos Vermelhos", dois objetos construídos a cerca de 30 km de distância (Maranello e Bolonha), em uma região conhecida como a "Terra dos Motores": a Emilia-Romagna. Estamos falando claramente da Ferrari da Fórmula 1 (edição 2003) e da Ducati que corre no mundial GP: a "Desmosedici".

A VELOCIDADE E O DESIGN



O mito da velocidade acompanhou o desenvolvimento da técnica e a evolução dos costumes, produzindo uma rica simbologia que, refletida na forma dos objetos, tornou tangível a imagem da modernidade. A velocidade, de fato, na sua dimensão estética, incorporou a idéia do progresso tecnológico e, evocando sensações especiais, soube sempre gerar uma força magnética capaz de aumentar as potencialidades sedutoras dos produtos: seja quando a forma é o resultado dos seus rendimentos, como é o caso dos aspectos aerodinâmicos de veículos ou aviões; seja quando o dinamismo formal assume principalmente um valor decorativo e evocativo. Precisamente

pelos seus intensos significados simbólicos a velocidade assumiu um destaque especial nas obras das vanguardas artísticas do século XX, principalmente no Futurismo onde, traduzida em linguagem formal, soube expressar eficientemente aquelas idéias de dinamismo da vida moderna, de ruptura dos códigos formais e de centralidade da cultura tecnológica que eram próprias da obra de todos os principais expoentes do movimento (ritmo + ruído + velocidade = arte). Se se excluem os meios de transporte, onde relação entre forma e função apresenta seu simbolismo específico, a estética da velocidade pertence a produtos situáveis no limite impreciso que separa o objeto tecnológico do objeto de arte. A maioria desses produtos, embora inspirada no mundo da técnica, são por sua natureza principalmente o resultado de processos artesanais, que favorecem a obra única ou poucos exemplares, mesmo quando utilizam uma tecnologia avançada. A carga expressiva que os conotam, de fato, traduz-se na maioria das vezes em uma elevada complexidade morfológica que exige vastas competências profissionais, uma segura habilidade na utilização das técnicas e dos materiais, e uma aprimorada sensibilidade estética. Essa valiosa união de paixão, técnica e arte encontrada em muitas obras do design italiano dos anos cinquenta, emergem vigorosamente no trabalho artístico e nos projetos de Carlo Mollino. Piloto acrobático e automobilista, artista, arquiteto, fotógrafo e cenógrafo, embora crescido no rastro do movimento moderno soube, invertendo os paradigmas do pensamento funcionalista, elaborar uma linguagem figurativa própria em que enalteceu o dinamismo formal e as potencialidades expressivas dos materiais, com uma pesquisa de projeto que se subdividiu em mais campos mercadológicos, pelos setores aeronáutico, automobilístico e náutico, com os projetos OSCA 1100, em 1954 e BISILLURO Dalmonar em 1955; para setores como mobiliário, decoração, vestuário onde os aspectos dinâmicos e aerodinâmicos assumiram principalmente um caráter decorativo. Atitude essa que, apesar de forma extrema, é evidente na obra de muitos protagonistas do design italiano dos anos cinquenta, Baldessari, Albini, Ponti, Gardella, para os quais a inovação se desenvolve sempre na esteira da tradição da história. Mas deve-se principalmente ao setor dos veículos o sucesso e a notoriedade internacional do design italiano. Dois engenheiros aeronáuticos, Cesar Pallavicino e Corradino d'Ascanio, esse último inventor do helicóptero, serão os autores de dois famosos scooter, respectivamente da Lambretta realizada em 1947 pela Innocenti e da Vespa produzida desde 1946 pela Piaggio.



Na segunda metade dos anos quarenta, afirmou-se internacionalmente o "estilo italiano" do automóvel, graças, sobretudo à engenhosidade e criatividade de Pinin Farina, Bertone, Giacosa e, sucessivamente, Giugiaro. A famosa Cisitalia 202, realizada em 1947 por Battista "Pinin" Farina com a colaboração na parte mecânica e estrutural de Dante Giacosa começou a fazer parte da prestigiosa coleção do Museu de Arte Moderna de Nova Iorque e pode ser definida, por todos os efeitos, ícone da estética da velocidade e do "Made in Italy". Deve ser atribuído ao mesmo museu norte americano, o mérito de ter consagrado em 1972 o sucesso internacional do design italiano com a mostra "Italy: The New Domestic Landscape", nessa mesma mostra ao lado dos mais famosos designers italianos expuseram os jovens expoentes dos grupos radicais: Archizoom, Superstudio e Ufo. Fascinados pelo vitalismo da Pop Art e dos movimentos juvenis que nos anos sessenta se afirmaram gerando uma incontestável revolução dos modelos culturais, os "radicais", afirmaram com os seus projetos um conceito diferente de velocidade que diz mais respeito à dimensão antropológica do que àquela formal. A sua "Superarquitetura" representou de forma conceitual, irônica e utópica a imagem e a vitalidade da cidade contemporânea, uma "no-stop city" em que se permitem novas, múltiplas e mais abertas modalidades habitacionais. Do ponto de vista formal, esses projetos almejavam uma vertigem hiperestética dirigida a gerar uma difusa semantização das mercadorias. Sua carga, caracterizada ideologicamente como destruidora, foi-se exaurindo progressivamente nos anos oitenta, quando o design se orientou para uma redefinição das linguagens estéticas influenciado claramente pelas dinâmicas de um mercado cada vez mais articulado e complexo. Um mercado que recorreu ao design mais que no passado, para incorporar nos produtos, elementos de tipo artístico, sob forma de conteúdos expressivos, comunicativos e emocionais dando origem a uma concomitância de tendências e estilos. A estética da velocidade, pela sua capacidade evocativa, volta a ser atual e capaz de gerar estilos próprios, como no caso do "Bolidismo", claramente inspirado no Stream Line. Os bolidistas favoreceram, nos seus trabalhos formas biomórficas, ovóides, aerodinâmicas, mas o fizeram com ironia, freqüentemente com figurações excessivas, cores saturadas e vivazes, tanto que os seus produtos parecem pertencer ao mundo imaginário das histórias em quadrinhos ou da ficção científica que ao mundo real da técnica. Se por um lado o mercado acentuou um processo de semantização das mercadorias, por outro, as novas tecnologias informáticas determinaram uma progressiva evasão da materialidade dos produtos. Nesses, a velocidade não é mais expressa pelas formas tangíveis do caráter afuselado ou das carenagens aerodinâmicas, mas, ao contrário, pelos tipos de interação com espaços virtuais ou de navegação nas redes infinitas da Internet.

A velocidade perde, portanto, substância física para assumir a fluidez e a instantaneidade da mente e do pensamento; chega-se assim a uma nova definição, mas certamente não menos fascinante, a concessão da estética da velocidade, muito mais referente à indeterminação do mundo virtual que à experiência concreta com as coisas. Para o design um novo e fascinante desafio!

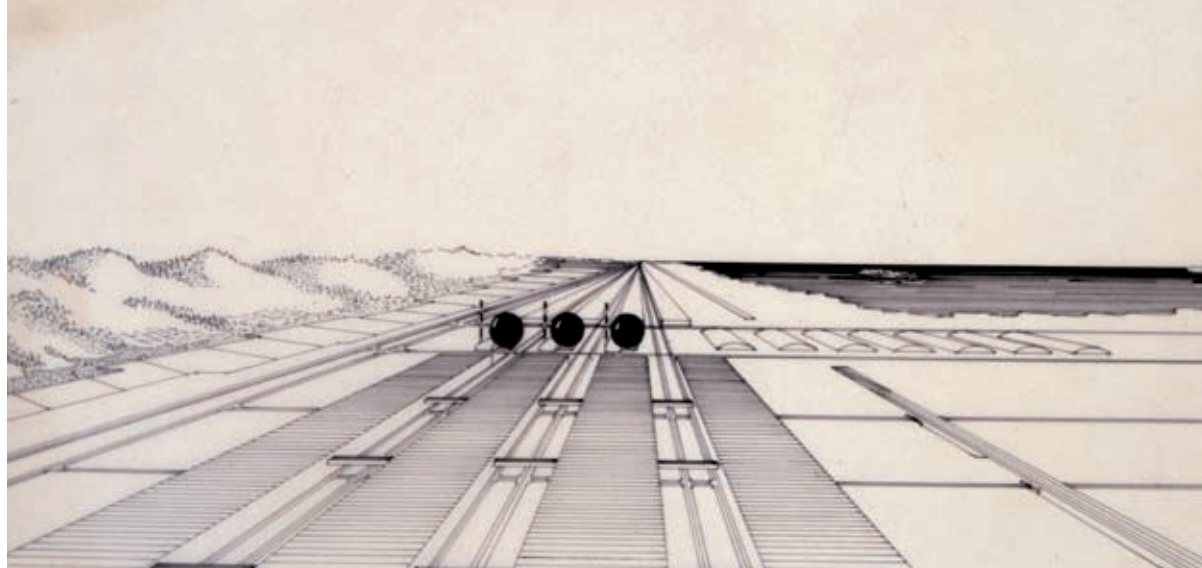
O Caso italiano: a euforia da transformação no design

Angelo Minisci

A VELOCIDADE E
O DESIGN



Nos acelerados processos de desenvolvimento da técnica, o mito da velocidade intervindo na forma de percepção cognitiva e cultural das coisas, configurou-se como signo tangível da modernidade. No design dos produtos, a velocidade afirmou-se através de um fortalecimento semântico da forma, acentuando-lhe os efeitos dinâmicos e a alusividade ao movimento. Tudo o que se encontra nas sugestões e na riqueza do design italiano, mesclam-se ao mesmo tempo a característica emblemática e a representatividade, a inovação das tecnologias e a capacidade de recolher e representar o gosto e a cultura de uma determinada época. O design de um país é representado pelas próprias imagens icônicas, aptas a narrar as metamorfoses e as transformações ocorridas em um período ou em um movimento artístico. Os objetos, expressão de um momento histórico, possuem beleza, funcionalidade e uma execução impecável, mas a sua maior característica é ter conquistado os corações e os sentidos do projetista e de quem desejou para eles um lugar na própria vida. Objetos com a capacidade de narrar o progresso e o desenvolvimento dos quais são expressões, mas também a velocidade e a rapidez com que acontecem as mudanças no interior da sociedade italiana, desde a Vespa, símbolo da Itália pós-guerra, à máquina de escrever Valentina de 1968, à Ferrari, passando à cafeteira Bialetti e aos excêntricos móveis da década de 1980. Os objetos parecem animar-se, dotados de uma própria personalidade, até mesmo participando como atores em cenas de filmes, entre os quais já pertencem ao imaginário coletivo: Audrey Hepburn e Gregory Peck em "Férias em Roma". O design italiano coordena dois mundos, o artesanal e o industrial, na busca de um equilíbrio perfeito entre os meios (os materiais e as técnicas dos quais se dispõe) e os fins (por exemplo, uma cadeira ultraleve, uma lâmpada econômica, um veículo esportivo mais acessível); um mecanismo difícil de alcançar no design que os projetistas italianos foram capazes de conseguir. A velocidade foi importante para a modernização e graças à mecanização foi possível realizar os mesmos artigos, diminuindo os tempos da produção. A "Cidade que Sobe" de Boccioni, descreve a idéia de uma espiral sem fim, um progresso que não constrói uma nova civilização, mas somente um turbilhão em contínuo movimento, no qual o homem interioriza o ritmo obsessivo da máquina. Uma idéia presente na Lancia Aprilia Aerodinâmica de Pininfarina de 1936. O design italiano colocava-se ao centro dessa estratégia e se propunha como instrumento de transformação das morfologias existentes em figuras simples, as únicas que podiam ser reproduzidas pela máquina. No período da autarquia - de substituição de importações pela produção doméstica (1935/1936) - a velocidade de modernização tornava os novos materiais parte do projeto e não só premissa, cujo projeto devia dar forma com a apresentação de materiais têxteis, resinas e objetos de alumínio. Alguns produtos nasceram do estímulo da reação inventiva e da emergência técnica das empresas: as acrobacias



aéreas da mesa Arabesque de 1949, de Mollino, novamente proposta por Zanotta na década de 1980 ou as linhas aerodinâmicas do projeto das calculadoras Elettrosomma 14 para Olivetti, de Zizzoli. Na realidade, graças às certezas e esperanças daqueles anos, foram realizados muitos dentre os produtos hoje famosos, objetos que falam de um "estilo italiano", exemplo de modernidade: a luz depois de tanta escuridão. Designers como Zanuso, Castiglioni, Munari ou o jovem Sottsass compreenderam as mudanças evolutivas afastadas da tradição, conseguindo desfrutar as oportunidades reais em um cenário abstrato; como o micro-automóvel Isetta de 1953. A idéia de movimento construía um conceito de estilo que entre os anos de 1960-1980 dividido entre contestação e comercialização, afirma a figura do designer, como capaz de interagir com a produção, e dirige a pesquisa de experimentações compositivas estéticas para formas e materiais novos. A experiência dos grupos Radical faz-se intérprete das transformações sociais com a busca de um design pelas novas expressividades, distante do "bom design" da Itália do pós-guerra. O sofá Superonda dos Archizoom é testemunha de uma energia criativa na procura de novos arranjos do projeto, função que se exauriu progressivamente nos anos 1980, quando o design orientou-se em direção a uma redefinição das linguagens estéticas, influenciado pelas dinâmicas de um mercado mais articulado e complexo.

As lisonjas do projeto e o pensamento da complexidade são fortes sinais para uma experimentação que se dirige para a pesquisa tecnológica. As profundas mudanças sociais e econômicas e a perda de tensão das ideologias definem um quadro de referência cada vez mais complexo que impõe à cultura do projeto um novo cenário de ação. Através dos laboratórios experimentais de Alchimia e Memphis, reaparece um novo pluralismo das linguagens excêntricas com relação aos rastros da modernidade clássica chamado Novo Design. Anos de êxtase total, os quais signos são perceptíveis nas "Estruturas Tremem", divertida provocação aos procedimentos estilísticos do Movimento Moderno de Sottsass ou na expressão de Iosco Ghini e da corrente bolidista, desde as cenografias da transmissão "Obladí, obladá" até aos seus objetos, o sinal do movimento expressa o impulso propulsor reinterpretado, que recupera a linguagem futurista e o *streamline*. O sofá "Tatlin" de Semprini e Cananzi para Edra, ou ainda a Ducati 916 de dois assentos tornam-se por excelência os novos dinamismos do "Made in Italy". Nesse ambiente, começaram também os primeiros experimentos sobre materiais, ou seja, o projeto de materiais específicos, aptos para responderem a novas necessidades de projeto, invertendo a tradicional relação de dependência do projeto aos materiais pré-existentes: são exemplo disso a lâmpada "Titania" de Rizzato e os projetos de Meda por Luceplan, ou a bicicleta de carbono de Cinelli.

A multi-sensorialidade é exemplo da velocidade da técnica evocada nos projetos de Santachiara, entre a artificialidade da técnica e evocação arcaicas. As estruturas essenciais, liberadas pela estática, conservam uma condição instável emitindo um sinal dinâmico como novo processo de velocidade, em parte expresso atualmente pelo design virtual.

A VELOCIDADE E O CINEMA



"É preciso liberar o cinema como meio de expressão, para transformá-lo no instrumento ideal de uma nova arte, imensamente mais ampla e ágil do que todas as existentes. Estamos convencidos de que unicamente através dele poderemos alcançar aquela poliexpressividade, à qual tendem todas as mais modernas pesquisas artísticas".

Era o que preconizava o Manifesto do Cinema Futurista Italiano de setembro de 1916. Pouco mais de vinte anos se passou desde as primeiras projeções cinematográficas de

1895, no Cinema Lumière de Paris – entre as quais a famosa seqüência do trem que entra na estação de La Ciotat provocando pânico nos espectadores, crédulos de que seriam atingidos – e até então o cinema havia adotado substancialmente a forma do "teatro filmado", além do teatro "passadista" (refere-se ao tradicionalismo cultural), portanto muito "lento" para ser moderno.

"O cinema é uma arte à parte. O cinema não deve jamais copiar o palco cênico. O cinema, sendo essencialmente visual, deve contemplar acima de tudo a evolução da pintura: distanciar-se da realidade da fotografia, do gracioso e do solene. Tornar-se antigracioso, deformador, impressionista, sintético, dinâmico, com liberdade de expressão. O cinema futurista exacerbará, aumentará a sensibilidade, acelerará a imaginação criadora, dará à inteligência um extraordinário sentido de simultaneidade e de onipresença".

Contemporaneamente à redação do Manifesto, para dar corpo àquelas teorias fundamentadas na estética da velocidade, o espírito precursor, e a mais desenfreada liberdade criativa, um grupo de futuristas, todos orbitando em redor da revista Itália Futurista – os dois irmãos cineastas Ginna e Corra (Arnaldo e Bruno Ginanni - Corradini, há alguns anos protagonistas de interessantes experimentos de cinepintura colorística), o escritor Marinetti, os pintores Balla, Venna e Nannetti, os jornalistas Carli, e Settimelli -, realizou na cidade um filme de Florença, "Vida futurista", do qual hoje infelizmente restam somente poucos fotogramas e algumas anotações do roteiro, escrito vários anos depois por Arnaldo Ginna, que fora o promotor e o diretor daquele projeto.

Comparando as diversas fontes pode-se, contudo, reconstruir quase inteiramente o conteúdo do filme que apresentava uma estrutura dividida em episódios, concentrados na maior parte na confrontação, com tons intencionalmente grotescos, entre o estilo de vida "passadista" e aquele "futurista": como dorme, como come, como corre, como luta, como ama o "futurista" e como o faz, ao contrário, o "passadista", que é obviamente mais lento, mais rígido, mais desajeitado.

Além desses episódios repletos do típico maniqueísmo de todo jovem movimento artístico – aqui interpretado de forma jocosa e insolentemente destituídos de lógica-, outros surgem onde é mais latente a intenção experimental; como "A Dança" do esplendor geométrico, onde bailarinas vestidas somente de pedaços de laminado rodopiam iluminadas por violentos feixes de luz que nelas se



refletem criando esteiras luminosas que se entrecortam, dando o efeito que Ginna denominava "imponderabilidade dos corpos". Ou o episódio proto-surrealista onde acontece um diálogo entre um pé, um martelo e um guarda-chuva. Ou aquele em que os objetos de madeira de Balla se saturam de energia dinâmica. E ainda aquele intitulado "Procura introspectiva de estados de espírito", em que Venna, Nannetti e um outro personagem do círculo dos futuristas, para ridicularizar a tendência ao psicologismo daqueles anos, olham fixamente extasiados, cenouras dependuradas.

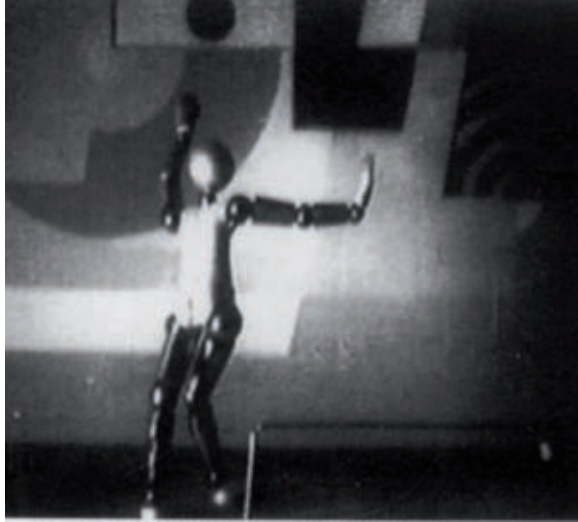
Na película original não faltava nem mesmo um episódio de íntima atualidade política, "Por que Cecco Beppe não morre" – em seguida mudado para "Por que Cecco Beppe não morria", logo após a morte do imperador da Áustria, Francesco Giuseppe, em 21 de novembro no mesmo ano de 1916 – não passou pela censura e sendo então cortado.

No entanto, as projeções do filme nos cinemas, foram em tudo similares às famosas e concorridas "noitadas" futuristas, incluindo arremessos de hortaliças contra a tela e até sonoras bofetadas entre os espectadores.

Considerando o colorido à parte, podemos afirmar que o cinema futurista italiano, além dos autores já mencionados, devemos ao menos lembrar Leopoldo Fregoli, Anton Giulio Bragaglia, o ítalo-belga André Deed e o documentarista Corrado D'Errico – com seu espírito vanguardista, sua energia vital na "atuação de artista" e suas inovações lingüísticas, influenciou toda a cinematografia européia da primeira metade do século passado e além. Podemos de fato encontrar muitas idéias visuais dos futuristas italianos, reelaboradas, porém reconhecíveis, na obra de diretores como René Clair, Fritz Lang, Abel Gance, Frederick Murnau, Robert Wiene, Dziga Vertov, Joris Ivens, citando apenas os mais importantes. Mas, pensando bem, assinalamos uma influência futurista até mesmo em autores e movimentos muito mais recentes, como o Andy Warhol nas performances filmadas de artistas e das projeções "psicodélicas" para os Velvet Underground de Lou Reed, ou ainda alguns dentre os mais importantes cineartistas da pop art italiana e da transvanguarda.

No entanto, ocupa um capítulo à parte na cinematografia futurista, o filme de 1930, "Vitesse", de Tina Cordero, Guido Martina e Pippo Oriani, do qual só recentemente encontrou-se uma cópia de 364 m, dos 650 originais. Essa cópia agora se apresenta integralmente, e pela primeira vez no Brasil, aos visitantes da Mostra.

"Vitesse" é um filme importante e surpreendente, porque leva às extremas conseqüências a poética do Manifesto Futurista de 1916, mas o faz com notável maturidade lingüística. E isso acontece exatamente no final da década dos anos vinte, quando a cinematografia futurista italiana parece ressentir-se da crise geral das vanguardas artísticas, permanecendo também em posição desfavorável pelo advento do cinema sonoro, que contribuirá à afirmação cada vez mais forte do cinema entendido como "espelho" da realidade. Nesses anos dois escritores casados, de Turim, Tina Cordero e Guido Martina, entram em contato com o aeropintor Pippo Oriani e juntos



A VELOCIDADE E O CINEMA

projetam a realização de um filme baseado em um pretexto narrativo muito tênue – uma senhora atormentada entre o seu status de riqueza e entediada mulher burguesa e a intensa atração por um fascinante aeropintor futurista – que deverá se concentrar na procura de formas visuais totalmente coerentes com a estética futurista. E pode-se afirmar que os três venceram o desafio, pois o filme é muito belo e é uma verdadeira e apropriada síntese de temas futuristas: desde a animação dos objetos, ao uso antinatural da luz, desde o colorismo cinepictórico ao dinamismo e à velocidade compreendidos como fuga das convenções. Isso em uma contínua alternância de referências à cultura popular (Walt Disney, a literatura policial) e à cultura de vanguarda (Léger, Man Ray, Richter). Referindo-se a "Vitesse", Marinetti falou de "cinema cinematográfico", e teve à época uma divulgação elitista, mas internacional. Apresentado em Paris, Londres, Amsterdã, Estocolmo, Barcelona, Madri, Berna, Praga e, na América Latina, em Buenos Aires, o filme contribuiu para propagar mundialmente, o entusiasmo dos futuristas italianos pela velocidade e industrialização.

Um entusiasmo compreensível em uma geração que ignorava os problemas ambientais relacionados ao desenvolvimento, um entusiasmo que até hoje não nos podemos privar de compartilhar assistindo as filmagens dos primeiros grandes prêmios automobilísticos, onde os heróicos pilotos da época não podiam certamente contar com computadores ou com as tecnologias de ponta das equipes de mecânicos atuais, e quando um pneu furava os próprios pilotos, sozinhos, deviam trocá-lo. Ou assistindo as filmagens dos míticos recordes de velocidade, onde se percebia de fato o homem superar a si mesmo. Ou ainda aqueles das primeiras fábricas automobilísticas, como o maravilhoso Lingotto da Fiat, com as suas linhas arquitetônicas funcionais e aquele incrível autódromo na cobertura, que até hoje tem a característica de construção futurista.

Transcorreu no Lingotto uma entrevista com o projetista da Fiat, Dante Giacosa, pai da famosa "Topolino" 500, que apresentamos na Mostra, juntamente com as outras filmagens acima citadas. O engenheiro lembra como nos anos 40, o Senador Agnelli pedira à sua equipe que projetasse um carro acessível a todas as famílias italianas, e por esse motivo não deveria custar mais de 5.000 liras da época. A "Topolino" teve realmente uma notável divulgação, mas foi preciso esperar os anos 50 e 60 para assistir a uma definitiva motorização em massa. O automóvel foi corolário imprescindível, ao lado da televisão, de um período de grande e impetuoso desenvolvimento, mudando os hábitos de milhões de pessoas, permitindo fazer da velocidade não mais um luxo para poucos, mas uma coisa ao alcance de todos. Isso tudo contribuiu para melhorar a qualidade de vida, mas ao mesmo tempo surgiram novos comportamentos neuróticos, novos tiques, que foram argutamente e impiedosamente fotografados pela "comedia à italiana", o filão cinematográfico levado ao sucesso popular por diretores como Dino Risi, Pietro Germi, Luigi Comencini, Mario Monicelli, Ettore Scola, Steno, etc., e por atores como Vittorio Gasmann, Alberto Sordi, Marcello Mastroianni, Ugo Tognazzi, Nino Manfredi, Sofia Loren, Claudia Cardinale, Stefania Sandrelli, etc.



Incontáveis são as comédias cinematográficas baseadas no tema do automóvel e da velocidade, mas a mais representativa daqueles anos talvez seja "A Ultrapassagem" (1962) de Dino Risi, definido como o primeiro "road movie" italiano. O filme desenrola-se totalmente nas estradas da Itália central, em pleno verão. Bruno (Vittorio Gasmann), o clássico fanfarrão à italiana, simpático, mas totalmente irresponsável, convence o amigo Roberto (Jean Louis Trintignant), um tímido e seríssimo estudante romano, a acompanhá-lo na sua spyder Lancia Aurelia B24, em uma viagem a toda velocidade para uma localidade marítima na Toscana, onde Bruno quer fazer uma surpresa à ex-esposa, uma rica senhora burguesa e à filha, interpretada pela jovem e belíssima Catherine Spaak. Permeada por todo o tipo de pequenas aventuras na estrada, os dois chegam ao seu destino no entardecer. Bruno é tratado pelas duas mulheres como um patético trapaceiro e no dia seguinte vai embora com a sua Lancia Aurelia para outro destino incerto com Roberto, que enquanto isso se deixou envolver pela superficial vitalidade do irresistível amigo. A sua corrida terminará nos rochedos da costa livornesa, depois da enésima ultrapassagem perigosa. No seu lançamento "A Ultrapassagem" marcou uma presença intensa, mas ainda hoje o filme de Risi conserva intacto um especial frescor.

Os automóveis e a velocidade não foram protagonistas somente da "comédia à italiana", mas ocuparam um lugar de destaque também no grande cinema de diretores-autores. Basta pensar em Federico Fellini que, além das inesquecíveis cenas da "A Doce vida" (1960) e "8 e meio" (1963), onde os automóveis, e até os helicópteros e os aviões, são elementos fundamentais da história, nos deixou aquele estupendo episódio de "Três passos no delírio" (1968), Toby Dammit, onde um ator inglês famoso, interpretado por Terence Stamp, chega a Roma para fazer um filme e, perseguido pela asfixiante recepção de fãs, produtores, imprensa e "paparazzi", foge em uma reluzente Ferrari que lhe fora presenteada na ocasião, caindo de uma ponte em construção depois de uma louca corrida pela noite. Também na cinematografia de Michelangelo Antonioni, os automóveis e os aviões ocupam um papel importante, assim como todos os objetos em cena, que para o diretor ferrarense são sempre extensões e integrações dos estados de espírito dos personagens. Serão lembradas as cenas no automóvel de "A Aventura" (1960), "A Noite" (1961), "O Eclipse" (1962), "Blow-up" (1966) e aquelas no avião de "Zabriskie Point" (1970). Mas gostaria de concluir esse breve percurso a respeito de Cinema e Velocidade, com uma belíssima cena de "Passenger" (1975), capaz de transmitir ao espectador, toda a beleza e a leveza, até mesmo em um momento de crise, num carro em velocidade, com o vento entre os cabelos: aquela cena em que o repórter David Locke (Jack Nicolson) querendo deixar para trás o passado, assumiu outra identidade, está viajando de carro com uma amiga recente (Maria Schneider) que lhe pergunta: "do que você está fugindo?"; ele apenas responde: "vire-se e olhe para trás". Nesse ponto – diz o roteiro – "a garota ajoelha-se no banco, abre os braços, apóia-os no espaldar, sorri, acomoda-se e olha fixamente enquanto as copas das árvores desfilam atrás do seu perfil. E o carro deixa a estrada para trás".

A VELOCIDADE
NOS CÉUS



A VELOCIDADE NOS CÉUS

Desde o início do século, falar de velocidade era o mesmo que falar de aviões.

O avião era a máxima representação da velocidade: o redemoinhar das hélices e o resplandecer das asas reluzentes no céu, faziam desses novos monstros do ar os objetos preferidos da arte futurista e das divagações marinettianas.

O início do século XIX viu a admirável invenção da máquina a vapor, da qual teve origem a “civilização mecânica”, que rapidamente transformou e dominou o mundo. Mas cabia ao século XX estender esse domínio, prolongando-o a um campo até então explorado com grandes esperanças, mas com escassos resultados: a conquista do ar, da “terceira dimensão”. Somente naquele momento o homem pôde antever a sua vitória, somente naquele momento pôde ter a orgulhosa sensação de ter conquistado a terceira dimensão, de ter conseguido deixar aquele limite imposto pela superfície terrestre, que o havia mantido até então pregado e escravo, da mais inflexível de todas as forças naturais: a força da gravidade.

Mas nos anos vinte e trinta, foi também um período de grandes iniciativas nos céus: aquela de D’Annunzio sobre Viena, a sobrevoada do Capitão Laureati, os vôos dos primeiros dirigíveis, mas também dos primeiros cruzeiros transatlânticos guiados por Italo Balbo.

Todas essas inacreditáveis sugestões foram rapidamente assimiladas pela arte daqueles anos e especialmente pelo movimento da aeropintura: com o progresso da aviação após a Primeira Grande Guerra Mundial, nasceu um novo modo de ver a realidade pelo alto. O aeropintor encontra-se no interno de um horizonte esférico que busca reproduzir na tela não obstante a velocidade do meio.



Fiat C29 hidroavião de competição (velívolo)

1929

Reggiani - Turim

23 x 60 x 67 cm; 4 kg; escala 1:10

Miniatura em resina

Turim, Centro Histórico Fiat

Projetista Eng. Rosatelli

Para a Copa Schneider de 1929, a Escola de Vôo de Alta Velocidade de Desenzano sul Garda recebeu o Fiat C (a sigla C deriva da Copa 1929).

O hidroavião de competição monoplano é um modelo de asa baixa, monomotor, de um só lugar, de construção metálica. Os primeiros vôos foram confiados ao então Sargento Major, Francesco Agello.

O motor é o Fiat AS, de 1000 HP e de 900 kg. A evolução do motor AS 6 permitiu que, em 1933, a Macchi Castoldi conquistasse a edição da Copa Schneider, com a velocidade de 709,209 km/h. O recorde - por motores de explosão - até hoje não foi batido.

Do C 29 foram construídos três exemplares, dos quais dois foram destruídos em virtude de incêndios. O terceiro, C 29 nº 130 bis, sobreviveu e se encontra no Museu da Aeronáutica Militar, em Vigna di Valle.



Giulio D'Anna, *Aviões em vôo*
1931, óleo sobre tela, Roma, Coleção Massimo Carpi



Giulio D'Anna, *Aviões em vôo*
1932, óleo sobre tela, Milão, Galeria Arte Centro





G 59 B (velívolo)

s.d.

Ferè – Milão

43 x 97 x 122 cm; 14 kg; escala 1:100

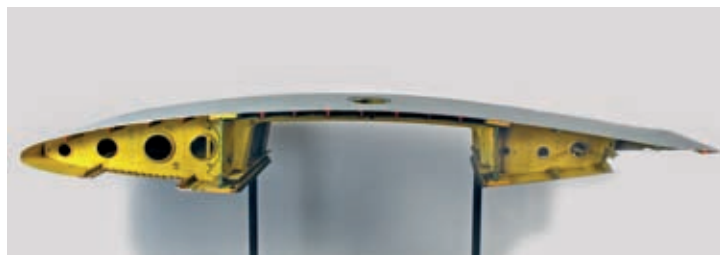
Miniatura em plástico transparente e alumínio

Turim, Centro Histórico Fiat

Projetista Eng. Gabrielli

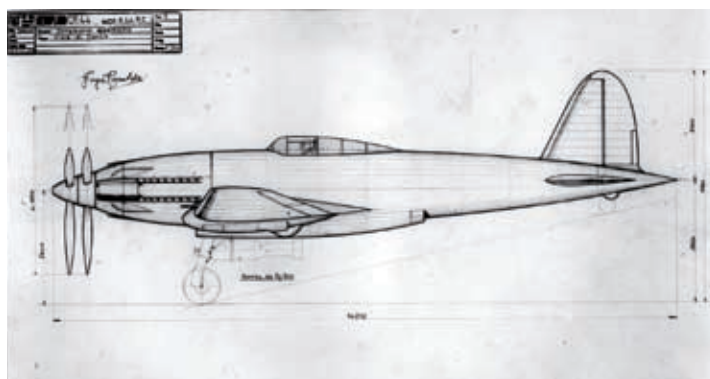
O modelo em escala apresentado em transparência evidencia as estruturas internas em liga leve e moldadas.

O velívolo G 59 B é uma construção metálica monomotor, de dois lugares, com duplo comando, com lugares em tandem. Deriva do modelo básico G 59, nascido no início dos anos cinquenta, o primeiro monoplano com estrutura completamente metálica. O mesmo pode ter um desempenho que requeira velocidade e manobrabilidade, juntamente com rapidez de decolagem; mesmo possuindo características notáveis de voo, não apresenta dificuldades específicas de pilotagem e pode ser considerado, inclusive, de fácil utilização; adaptado à escola e ao treinamento para caça, particularmente idôneo para afinar os pilotos no voo veloz, em grande altitude e acrobático. De ambas cabines, a visibilidade é ótima e nelas há os instrumentos e os comandos necessários para o voo. A instrumentação está entre as mais completas para a época e permite o voo cego. A cabine dianteira é a do aluno, e a traseira, do instrutor. Os lugares de pilotagem estão em estreito contato para facilitar a conexão entre os tripulantes. Todavia existe entre os dois lugares uma estrutura resistente à emborcação. Em virtude do elevado coeficiente de robustez, cada manobra, inclusive a mais ousada, é segura do ponto de vista da resistência estrutural.

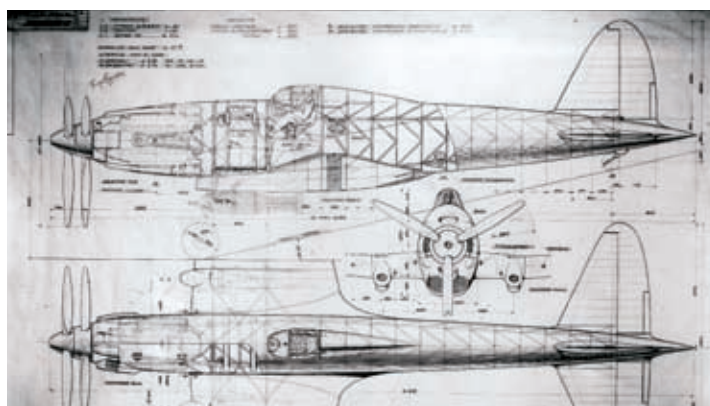


Fiat Eng. Gabrielli, *Seção da asa do avião Fiat G82*
1954, alumínio, Turim, Centro Histórico Fiat





Desenhos de protótipos aéreos, projetos de Rosatelli e Gabrielli
1941, reprodução fotográfica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



Desenhos de protótipos aéreos, projetos de Rosatelli e Gabrielli
1941, reprodução fotográfica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Motor Fiat A 50

1928

Turim, Centro Histórico Fiat

Cilindros: 7 dispostos em estrela, resfriados a ar

Cilindrada total: 6,6 litros

Potência: 100 CV

Peso: 131 kg

Consumo de combustível: 230 gramas por CV/hora

Detentor dos primados de duração, distância e altura (1930).

Detentor da supremacia em duração, distância e altitude para helicópteros (1930). Completou os raids Roma-Mogadiscio e Vercelli-Tóquio (1930) e o périplo da África (1930; 1931).

Construído em grande número (cerca de 1000 exemplares), de 1928 a 1932.

É o protótipo dos motores Fiat de estrela de sete cilindros, resfriados a ar.

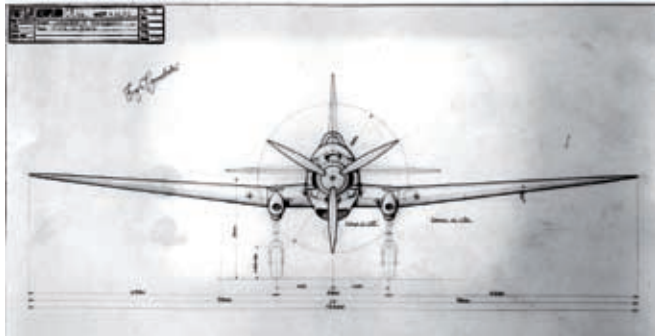
Foi utilizado em veículos de turismo Fiat AS 1, AS 2, TR 1, AS 1 Hidro, Breda 15, Cant 26, Caproni CA 100, Romeo RO 5, SIAI S 56, CNA Delta e no helicóptero d'Ascanio.

Hélice em madeira

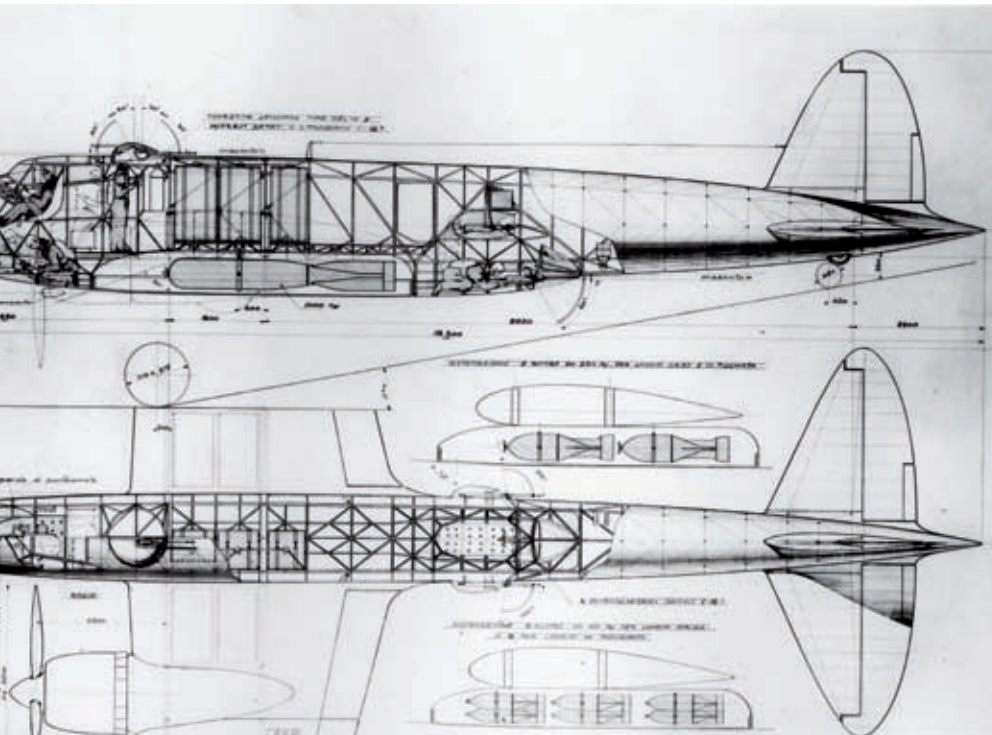
1928

Realizadas em um departamento apropriado da empresa, as hélices exigiam uma tecnologia complexa na escolha das madeiras e na mesma composição em estratos, para torná-las resistentes às fortes exigências.



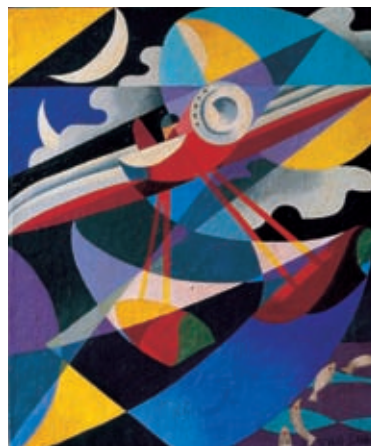


*Desenhos de protótipos aéreos, projetos de Rosatelli e Gabrielli
1941, reprodução fotográfica, Turim, Arquivo Histórico Fiat*



*Desenhos de protótipos aéreos, projetos de Rosatelli e Gabrielli
1941, reprodução fotográfica, Turim, Arquivo Histórico Fiat*





Giulio D'Anna Villarosa (Enna 1908 - Messina 1978)

Hidroavião

1931

Óleo sobre tela

Roma, Coleção particular

Aeropintor da segunda fase dos tempos do Manifesto da Aeropintura futurista de 1931, D'Anna realizou algumas das melhores obras de toda a aeropintura, caracterizando-as com a força do seu extraordinário cromatismo, totalmente mediterrâneo. Foi um pintor prolífico, atento, sobretudo, às cores quentes e solares, com uma forte preponderância para o amarelo, o vermelho e o laranja lícido, solidamente campidos em uma paginação segura e moldada dos ícones, feitos de notáveis elementos pictóricos de aeroplanos. D'Anna estava atento, sobretudo, ao fascínio do objeto aéreo, consolidou-se a sugestão sensual, mas às vezes também irônica do fascínio feminino, delineado com graça erótica e lirismo, enquadrado em uma delicada paisagem, feita de casinhas e de colinas verdes *naïfs*, com escolhas tonais eficazes e com alguns agradáveis apelos a *Fillia*, mas também nos melhores exemplos da produção cartazista e publicitária, interpretada em chave pictórica.

Devemos enfatizar na obra de D'Anna, este quadro de 1931, *Hidroavião*, pela força geométrica das formas que cortam a tela. Certamente foi uma de suas melhores obras futuristas.

A experiência siciliana do Futurismo permaneceu peculiar pela amplitude de influxos, exercidos por cerca de vinte anos na vida cultural da ilha, abrindo-a às novidades européias, sem deixar de lado as raízes campestres e mediterrâneas. E entre os sicilianos, D'Anna foi o único e verdadeiro aeropintor, aliás, um dos mais interessantes da aeropintura futurista italiana, apreciadíssimo por Marinetti, que o colocou entre os representantes do ramo realista sintético documentário, na versão do Manifesto da Aeropintura de 1935.



Giulio D'Anna Villarosa, *Decolagem + paisagem*
1931, têmpera sobre tela, Roma, Coleção particular





Tullio Crali, *Aerocaccia II*
1936 ca., óleo sobre madeira, Roma, Coleção Massimo Carpi

Tullio Crali (Croacia 1910 – Milão 2000)

Penetrando no habitado

1938 ca.

Óleo sobre tela

Roma, Coleção Massimo Carpi

Nas páginas do “Mattino” ilustrado de Nápoles, descobriu o Futurismo, movimento ao qual ficou ligado e que representou para ele, mais do que uma vocação artística, mas sim uma verdadeira escolha de vida. Baseado no estudo da obra de Balla, Boccioni e Prampolini, pintou seus primeiros quadros: composições dinâmicas e sintéticas de clara ascendência futurista. Na metade dos anos vinte, estabeleceu os primeiros contatos com o Movimento Futurista, do qual começou a fazer parte em 1929, participando regularmente de mostras de aeropintura, tornando-se um dos mais capazes intérpretes, inclusive devido às experiências acrobáticas pessoais. Crali transferia para a tela sua grande paixão pelo vôo, alimentada pelas experiências diretas realizadas no campo de aviação de Gorizia, traduzindo nos termos da visão aeropictórica, sua linguagem expressiva, que o levou a aderir ao movimento nacional da aeropintura. Esses anos foram muito importantes para a formação pictórica do artista: de modo particular, entre 1928 e 1929, Tullio descobriu os aviões de caça no aeroporto de Merna e decolou com um hidroavião para Istria. Sobre essa aventureira experiência, a primeira de uma longa série, o pintor escreveu: “Preencheu toda a minha avidez de ver, sentir, conhecer: o impulso da decolagem, a voz prepotente dos motores, a intransigência da hélice, surpresa da ascensão a cem, quinhentos, mil metros sobre o mar, a obediência dos comandos, a indisciplina dos ventos boreais, vazios, empinadas, tudo era maravilhoso e, quando aterrissei, era como se me tivessem derrubado”. É mesmo deste período o quadro *Penetrando no Habitado*, que sintetizou eficazmente a representação dinâmica de uma paisagem vista durante um vôo aéreo, em uma visão totalmente inédita da realidade urbana. Nele, o observador se encontra na carlinga de um avião, nas costas de um piloto que precipita vertiginosamente entre os arranha-céus de uma metrópole.



A VELOCIDADE
NOS CÉUS



Umberto Di Lazzaro

Cruzeiro aéreo transatlântico

1930

Cartaz

Turim, Arquivo Histórico Fiat

O artista, ativo em Roma nos anos trinta, se dedicava no campo do cartazismo à publicidade de manifestações aéreas, como as famosas “travessias” e “cruzeiros”. Ele representa, nesse cartaz, os hidroaviões Savoia Marchetti tipo S 55, munidos de motores Fiat, tipo A 22 R, em voo de Roma às costas da África, ao Atlântico e ao Brasil.



Giulio D'Anna, *Aviões "Caproni" sobre o vulcão*
1929, óleo sobre tela, Roma, Coleção particular



FRANCIA

SVIZZERA

ROMA

CARTAGENA

SPAGNA

PORTOGALLO

KENITRA

MAROCCHO

ALGERIA

TUNISIA

LIBIA

SAHARA

VILLA CISNEROS

BOLAMA

SENEGAL

GUINEA FR.

LIBERIA

COSTA D'AVORIO

COSTA D'ORO

TOGO

BAHAGNY

NIGERIA

ANGOLA

AFRICA DEL SUD

Km. 3.000

PORTO NATAL

Km. 1.000

BAHIA

Km. 1.400

RIO DE JANEIRO

BRASILE

GUAYANA OLANDESE



Empresa Laureati
1925 ca., fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



Vista do avião
1925 ca., fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Recorde de Francesco Agello

1934

Fotografia Histórica

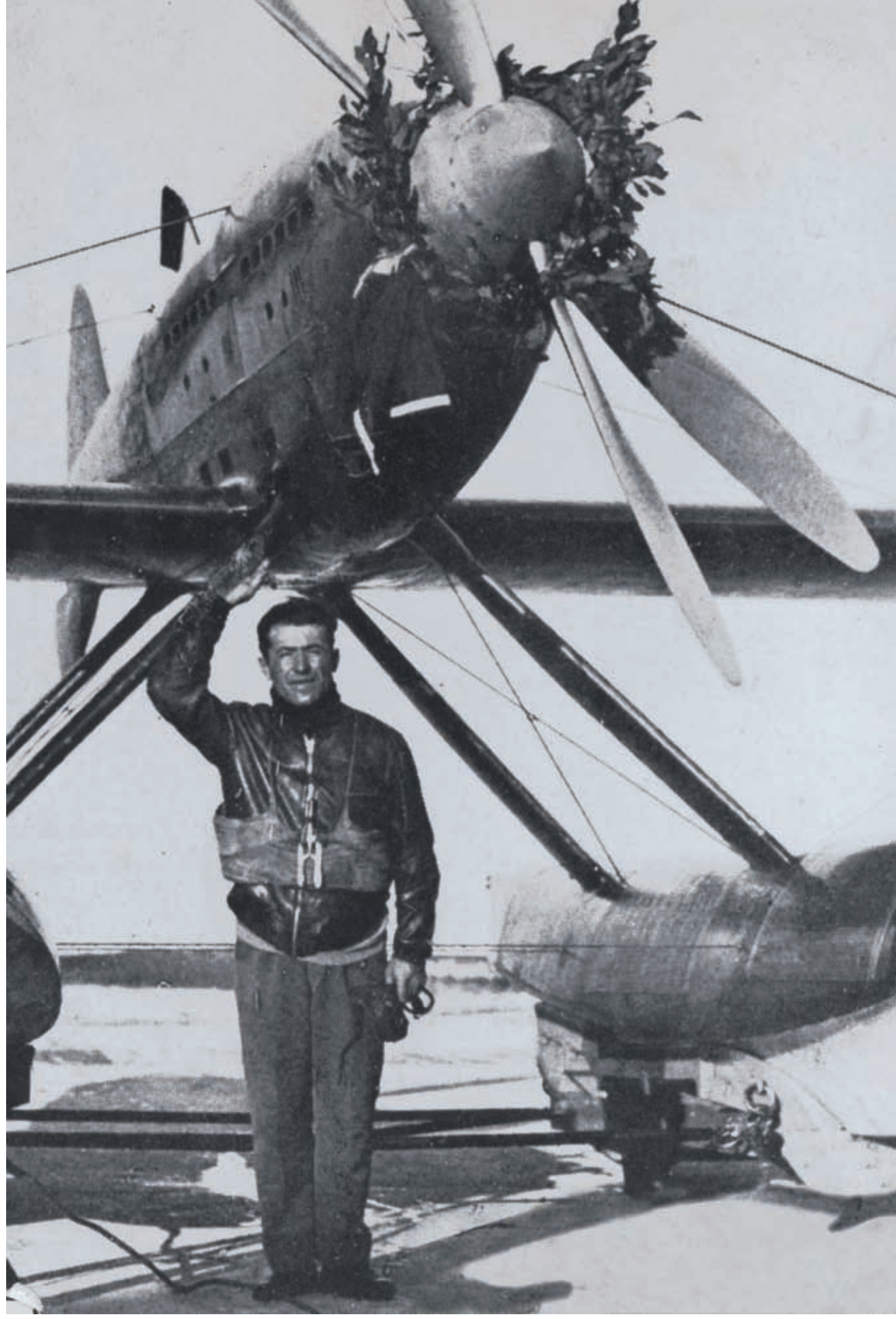
Turim, Arquivo Histórico Fiat

Francesco Agello, em 10 de abril de 1933, no Lago de Garda, foi considerado o primado mundial absoluto, nunca superado, com velocidade média de 683,403 km/h, no hidroavião Macchi-Castoldi M.C. 72, dotado de um motor Fiat A/S de 2500 HP.

Após pouco mais de um ano, em outubro, superou seu próprio primado, alcançando a média de 702,209 km/h: a prova foi realizada também em Garda, com o mesmo hidroavião, porém com um motor mais potente, um Fiat A/S de 3100 HP.

A supremacia obtida por Agello representou uma clamorosa vitória esportiva e técnica da aviação italiana sobre aquela britânica, após uma velha competição durante a qual os ingleses venceram a famosa Copa Schneider, competição internacional de velocidade pura para hidroaviões, instituída em 1913 pelo engenheiro e industrial francês Jacques Schneider.

Morreu em um acidente aéreo no aeroporto de Bresso.



D'Annunzio a bordo do aparelho Fiat Farman 5B

1916

Fotografia histórica

Turim, Arquivo Histórico Fiat

Gabriele D'Annunzio, consagrado herói nacional por ter participado de célebres empresas, como a burla de Buccari e o vôo no céu de Viena, no fim da Primeira Grande Guerra Mundial, lutou para a união da Istria e da Dalmácia à Itália.

Em 1918, o Major Gabriele D'Annunzio e o Capitão Natale Palli, no biplano Sva 9, sobrevoaram Viena, um raide de 1000 km com oito biplanos da Esquadrilha "La Serenissima", o mais longo de todo o conflito que entrou na história dos primados da aviação italiana.

O poeta no comando de um grupo de legionários, em 1919, "voou" sobre Fiume e ocupou a cidade, ali instaurando uma república singular, a Regência italiana de Carnaro, que o governo Giolitti derrubou em 1920.



Vôo de D'Annunzio sobre Viena
1918, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



D'Annunzio no avião
1915, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Alta « Fiat » per ricognizione a
Lido Motore che ci porto sopra
Cabinale? ~~Aluminum~~ ~~Aluminum~~



A BELEZA
DA VELOCIDADE



A BELEZA DA VELOCIDADE

“Nós afirmamos que a magnificência do mundo enriqueceu-se com uma nova beleza: a beleza da velocidade”.

Assim em 1909, Filippo Tommaso Marinetti celebrava a velocidade como valor novo, positivo, explosivo, capaz de abalar, seduzir e transformar profundamente a nossa antiqüíssima civilização ocidental.

No fim do século XIX já se iniciara a produção dos primeiros veículos de cunho artesanal, mas o número de empresas artesãs empenhadas na experimentação e na produção do novo meio de transporte, crescia constantemente.

No entanto as primeiras fábricas propriamente ditas, nasceram somente com a constituição da Fiat na cidade de Turim, em 1899, com a Isotta Fraschini em 1900, Itala em 1904, Bianchi e Lancia em 1907, Alfa em 1910.

Certamente devia existir uma razão, para tão grande número de grandes e pequenas empresas se empenharem em produzir automóveis: a “carroça sem cavalos” iniciava a provocar grande curiosidade até mesmo nas classes médias, tanto que em 1900 na cidade de Turim, foi inaugurado o primeiro Salão do Automóvel, e em 1905 Milão hospedou a primeira edição da Mostra do Ciclo e do Automóvel. Essa estranha e maravilhosa criatura, começou pouco a pouco, a abrir caminho no imaginário coletivo e nos sonhos da classe média. Os veículos não eram ainda totalmente confiáveis, mas o esforço dos engenheiros de carrocerias, visava torná-las cada vez mais perfeitas.

A nítida mudança que a sociedade italiana estava a ponto de se submeter, foi rapidamente acolhida pela corrente futurista, segundo a qual a velocidade das máquinas queimava as distâncias, acelerando as sensações, tornando essencial a sensibilidade, abrindo novas perspectivas e permitindo ao homem vencer a natureza, dominá-la, transformá-la simplesmente espectadora e não mais protagonista das mudanças



Fillia (Luigi Colombo) (Cuneo 1904 – Turim 1936)

Bicicleta, fusão de paisagem. Ídolo mecânico

1924

Óleo sobre cartão

Roma, Coleção Massimo Carpi

Luigi Colombo, conhecido por Fillia, fundador, animador e líder do grupo futurista turinês, iniciou a sua carreira como pintor e escultor e, depois, foi também designer e escritor. O seu fervor de intelectual o levou a estreitar a amizade com Filippo Tommaso Marinetti e com os maiores expoentes da vanguarda artística. Foi personalidade essencial do assim denominado Segundo Futurismo, pela multiplicidade dos seus interesses e pela sua grande atividade publicitária. Falecido com somente trinta e dois anos, moveu-se de modo animado e ativo nas vanguardas artísticas, com um estilo ligado inicialmente à abstração, para depois alcançar uma especial figuração que foi definida cósmica.

A sua frenética atividade criativa desenvolveu-se no âmbito pictórico, da ambientação, decoração, projeto de objetos, assim como no âmbito literário e dos textos teatrais, além da teorização e da crítica da arte e da arquitetura. Esta, de modo particular, foi desenvolvida durante os anos vinte e trinta, com numerosos periódicos dirigidos por ele (“La Città Futurista”, “La Città Nuova”, etc.) e em monografias e volumes antológicos (“La nuova architettura del 1931”, “Gli Ambienti della Nuova Architettura del 1935”, etc.).

No seu estilo pictórico é, sem dúvida, visível a passagem do vivaz cromatismo e da abstração mecânica típica dos anos vinte, à visão fantástica da primeira parte dos anos trinta. A sua mensagem criativa nesta obra era representar o movimento da bicicleta na paisagem, por meio de uma forte potência expressiva, observada seja pelas formas plásticas como pelas cores ofuscantes.

De fato, não voltou, senão esporadicamente, ao seu país natal. Porém, muitos elementos daquela realidade emergiram quase que obsessivamente na sua obra. Como por exemplo, em muitas das suas paisagens: os sinos, as igrejas e os volumes das casas.



Enrico Prampolini, *Construção aerodinâmica*
1914, tinta nanquim sobre papel, Roma, Coleção Massimo Carpi





Vittorio Corona (Palermo 1901 - Roma 1966)

Velocidade

s.d.

Óleo sobre tela

Roma, Coleção Corona

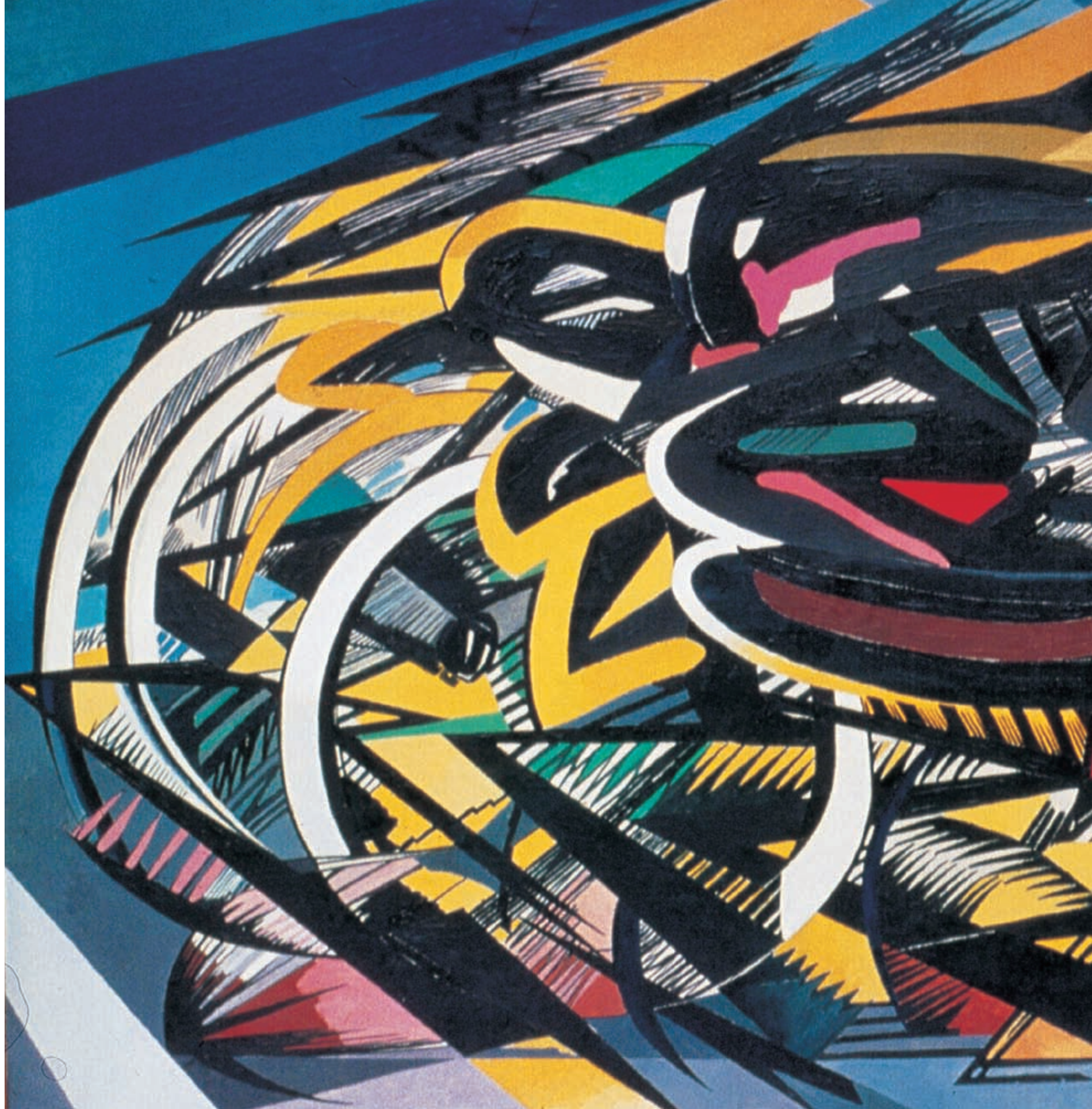
“Um grande pintor futurista, capaz de fazer aquilo que deseja”, assim o definiu Marinetti, em uma entrevista dada em 1928. Corona tem um seu modo especial de interpretar o Futurismo, remetendo-se, sobretudo, a Boccioni e a Balla e, depois, à Metafísica de Carrà e De Chirico. Desde os seus primeiros exercícios, anteriores aos anos vinte, interessavam-lhe, sobretudo, o movimento e dinamismo em andamento, no trem e no avião, que o tornam um dos pioneiros da Aeropintura, exercícios presentes também em algumas aquarelas e têmperas. Alguns ícones são mais eficazes no resultado artístico, outros mais uniformes e incertos no sinal, mas todos revelam o intenso estudo e o movimento da passagem da arte de Corona, de uma inevitável imitação de elementos canônicos do Futurismo clássico, a um Futurismo mais pessoal. Outras imagens anteriores podem ser remetidas a uma harmônica atração pela Metafísica, até então nunca vista nas suas obras mais famosas, contemporâneas àquelas dos mestres clássicos do Futurismo, como Boccioni e Balla. Os moldes dos manequins atletas e a violência cromática, que inundam e fragmentam os corpos, revestindo-os de trajes arlequinsais, que os fazem vibrar, dando contemporaneamente foco e ritmo ao espaço circunstante, excitam, com as suas notas aparentemente dissonantes, a visão sobre a planimetria do conjunto.

Dominam quadrados, triângulos pontudos, trapézios cheios de uma fantasmagoria cromática que cria oscilações e vibrações luminosas e dinâmicas sobre a superfície pictórica, uma alquimia de cores, que nas imagens mais famosas, alertam os sentidos e surpreendem pela intensa carga de materialidade emanada. Uma linguagem de figuração especial parece colocar as obras desse período, ao lado daquela intensa prática em aquarelas, que Corona desenvolveu no fim dos anos vinte e que prosseguiu por toda década sucessiva; a construção sólida da imagem, a maneira nos traços ásperos e a mesma decomposição para simplificados planos geométricos.



Vittorio Corona, *Dinamismo de um trem*

1921, técnica mista sobre tela, Roma, Coleção particular





Gerardo Dottori, *Compenetração dinâmica*
1925, nanquim sobre papel, Milão, Galeria Arte Centro

Gerardo Dottori (Perugia 1884 – 1977)

Formas em movimento

1927

Óleo sobre tela

Roma, Coleção particular

A partir de experiências divisionistas-simbolistas em 1912, aproximou-se do Futurismo, do dinamismo plástico, sobretudo por sugestão de Balla.

Elaborou progressivamente sua linguagem, tornando-se um dos melhores representantes de uma típica invenção futurista: a Aeropintura. Desta época são as primeiras telas com visões paisagísticas ampliadas, grande-angulares, de onde deriva sua visão aeropictórica. Residiu por um longo período em Roma, onde executou importantes decorações públicas, como o Aeroporto Hidroviário de Ostia. Figura central no Segundo Futurismo, Dottori, que nunca gostou ser colocado em evidência, foi relido pela crítica recentemente e, ainda, muitos aspectos do seu trabalho devem ser aprofundados. É necessário reavaliar a sua função central desenvolvida neste âmbito, procurando demonstrar que a aeropintura representou a conclusão dos postulados da fase heróica do grupo e, certamente, não uma corrente estética que se esgotara, como certa crítica superficial insiste em sustentar.

O artista perugino aparece como o mais coerente ao levar adiante os postulados futuristas e aeropictóricos, quando muitos dos seus colegas pegaram caminhos estéticos diferentes, muitas vezes, mais convenientes. Esta sua linearidade expressiva, mesmo após a morte de Marinetti em 1944, não se concluiu, porém, em uma inflexível e anti-histórica morosidade, mas sim em uma ulterior elaboração do discurso sobre a paisagem.

Das visões aeropictóricas mais exasperadas dos anos trinta, Dottori procedeu à definição estilística daquilo que Guido Ballo definiu em 1970 “A nova paisagem moderna” de Dottori, cujos caracteres são muito precisos e inconfundíveis, de modo a torná-lo decididamente reconhecido por todos os outros.

Esta obra de 1927 representa a velocidade das formas, belo exemplo de exaltação do dinamismo e do mito da máquina marinettiana, mas já muito autônoma, pela significativa ambientação na paisagem.





Giacomo Balla (Turim 1871 – Roma 1958)

Automóvel em corrida

1913

Nanquim aquareelado sobre papel

Roma, Coleção particular

Freqüentou a Academia Albertina de Belas Artes, onde conheceu Pellizza da Volpedo.

Nos primeiros anos do século XX, Balla começou a pintar quadros de matriz pontilhista, sem todavia, seguir rigorosamente o programa científico de Seurat e de Signac. Em 1895, Balla deixou Turim e se mudou para Roma, onde foi um vanguardista da nova técnica divisionista, encontrando rapidamente um grupo de alunos simpatizantes. Nasceu, assim, uma profunda ligação entre Balla e Boccioni, que os conduziu para caminhos diferentes de pesquisa na trajetória futurista. Nos primeiros anos romanos, Balla interessou-se por argumentos impregnados de socialismo humanitário. Nos anos da guerra mundial, Balla perseguiu a idéia de uma arte total. Especialmente após a morte de Boccioni, em 1916, ele foi o protagonista indiscutível do movimento.

A extraordinária “Velocidade do automóvel mais luzes” de 1913 é uma das numerosas pesquisas feitas por Balla, sobre a representação da velocidade. Sua atividade criativa foi intensa nos primeiros dez anos, relativamente à análise do dinamismo e da luz, chegando em 1915, a uma nova fase de pesquisa pictórica, fortemente sintética. O movimento é, sem dúvida, a categoria fundamental desta pintura. Esta foi feita em termos decididamente abstratos, mesmo permanecendo fiel à representação dinâmica, como seqüência e trajetória. A imagem se abre em leque numa rapidíssima sucessão, com o claro-escuro, em crescimento e sucessivamente em desaparecimento, que evidencia o sentido da passagem veloz. As rotações, as linhas de força, as linhas de fuga dos objetos no espaço, tendem a ressaltar o dinamismo da aparição e a simultaneidade da percepção: Balla não pretende representar o objeto, mas sim lhe dar o estado e a essência que se condensam na imagem, o dinamismo abstrato, representado por círculos e triângulos. O triângulo é a força dinâmica por excelência, a verdadeira forma penetrante.



Giacomo Balla, *Linhas de velocidade + paisagem*
1913, nanquim sobre papel, Milão, Galeria Arte Centro



Giacomo Balla, *Linhas de velocidade*
1913, grafite sobre papel, Roma, Coleção Massimo Carpi





Giacomo Balla, *Velocidade do automóvel + luzes*
1913, têmpera sobre papel, Roma, Coleção particular



Giacomo Balla, *Linhas de velocidade + luz ruído*
1913, óleo sobre madeira, Milão, Galeria Arte Centro

Achille Funi (Ferrara 1890 – Milão 1972)

Motocicleta + casas

1914

Têmpera sobre papel

Roma, Coleção particular

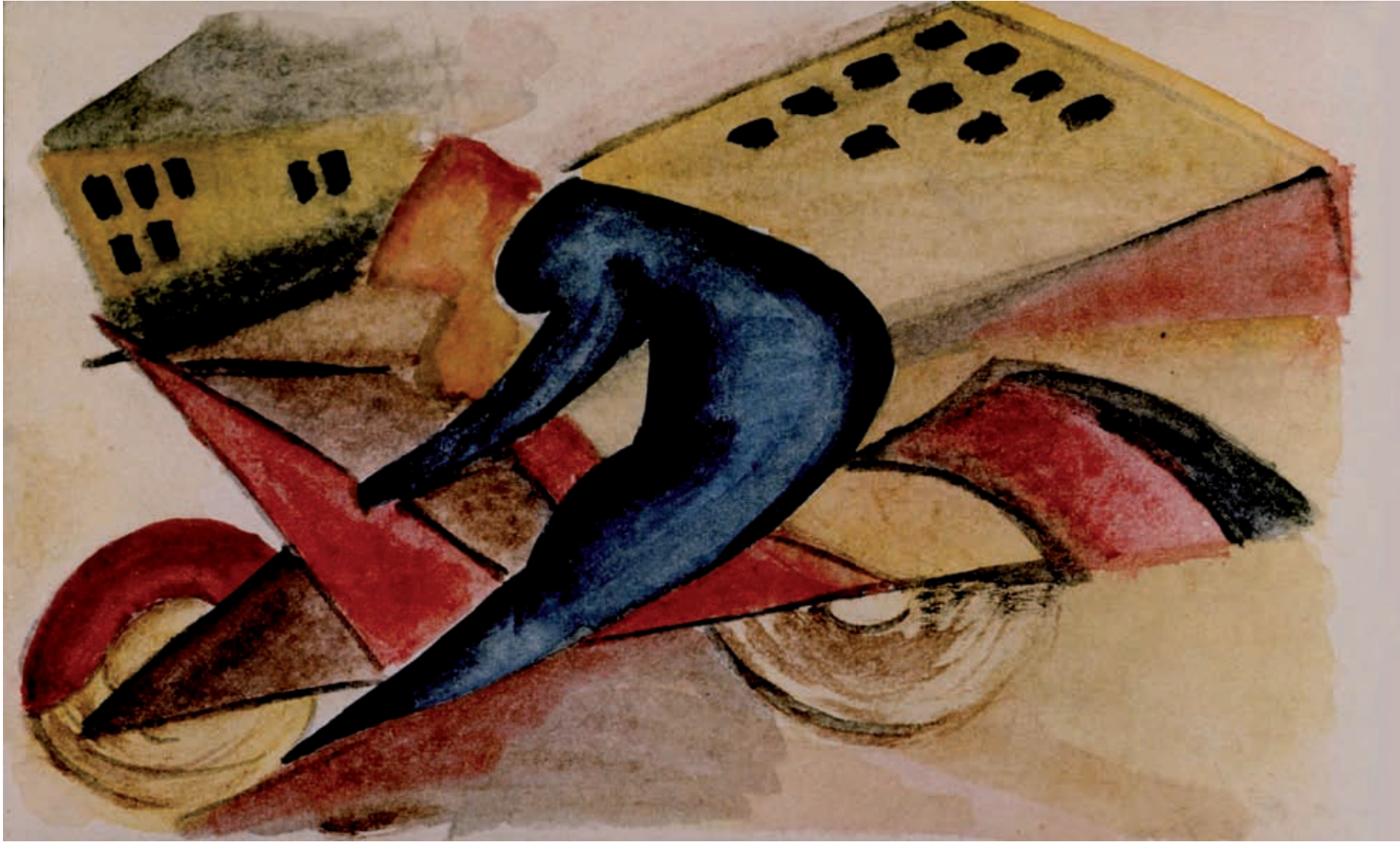
Virgílio Socrate (nome artístico, Achille Funi) mudou-se para Milão em 1906, onde se aproximou rapidamente do grupo dos Futuristas, e em 1914, foi um dos fundadores do grupo “Novas Tendências”. Após a guerra, aderiu plenamente ao movimento de recuperação da tradição italiana, ao qual agregou um estilo semelhante ao clássico, depois desenvolvido, realçando com ênfase a monumentalidade.

Em 1923, esteve entre os fundadores do “Novecento”, ao qual Funi aderiu plenamente, eliminando da sua pintura os últimos resíduos do Futurismo, que se remete nesta época a Ingres, Tiziano e Leonardo. Nos anos trinta, subscreveu, com Campigli e Carrà, o Manifesto da pintura mural de Sironi (1933), dedicando-se a obras de pintura monumental, sobretudo afrescos.

Funi, em relação aos outros Futuristas, elaborou uma forma particular de Futurismo que, na decomposição das formas e dos volumes, pode ser reconduzida por diversos modos ao dinamismo de Boccioni.

O artista atravessou nesses anos um período de hesitações contínuas e não conseguiu decidir sobre sua adesão total ao Futurismo, do qual não compartilhou plenamente o sentido da dessacralização formal. Ainda que Boccioni o tenha definido “*um dos maiores expoentes da pintura italiana de vanguarda*”, ele manteve uma certa distância do movimento: o interesse pelas formas plenas, típicas de Cézanne, relido por Picasso, o atraía cada vez mais ao veloz dinamismo marinettiano; mesmo se a sua temática predileta era aquela da velocidade e os estilemas, aqueles da compenetração cromática e da sobreposição das figuras cortadas, tanto que Boccioni escreveu em seguida que Funi, apesar das aparências, permanecia profundamente realista.

Nesta pequena e sintética têmpera sobre papel, se encontra de fato uma espécie de leitura dinâmica do construtivismo cézanniano, nas cores e nas formas, que sem dúvida já prenuncia suas orientações futuras.





Luigi Russolo (Portogruaro 1886 – Cerro di Laveno, Varese 1947)

Dinamismo de um trem

1913

Pastel sobre papel

Milão, Galeria Arte Centro

Luigi Carlo Filippo Russolo cresceu em uma família de músicos, se estabeleceu em Milão em 1901, onde frequentou a Academia de Belas Artes de Brera, participando naquele período da restauração do Cenáculo de Leonardo Da Vinci em Santa Maria delle Grazie.

Inicialmente, as suas orientações estilísticas se fundaram em uma técnica divisionista e se caracterizaram pela escolha de temas ligados à cidade e à civilização industrial, interpretados de forma fantástico-simbolista.

A figura de Russolo parece ser muito complexa e os resultados artísticos foram marcados por sorte intermitente, e momentos de reconsiderações e mudança também no estilo de vida.

De evidente inspiração futurista, são as suas obras dos anos 1911-1915, como “Dinamismo de um trem”, de 1913, que bem ilustra sua excepcional capacidade de representar a potência da velocidade.

Futurista e signatário do manifesto “A Arte dos Ruídos”, de 1913, em que se teorizava o emprego do ruído no contexto musical. Visionário e precursor, é considerado o primeiro homem a ter teorizado e praticado o conceito de música eletrônica, sustentando que a música deveria ser composta predominantemente de ruídos e não de sons harmônicos. A sua música era executada com um instrumento por ele mesmo idealizado “Entoa ruídos”, aparelho mecânico capaz de entoar e regular harmônica e ritmicamente os ruídos, de desenvolver sons desarmônicos e vanguardistas, imediatamente batizados, nas performances daquele movimento, “música futurista”. A pintura o atraiu novamente, em 1942. As obras vagamente *naïfs* daqueles anos foram definidas pelo mesmo autor “clássico moderno” como o espelho de uma personalidade isolada, voluntariamente fora de qualquer movimento artístico, mas atenta ao mundo que o cercava, à mutabilidade da arte e das suas múltiplas formas expressivas.



Luigi Russolo, *Dinamismo de um trem em curso na noite*
1911, óleo sobre cartolina, Roma, Coleção particular





Roberto Marcello Iras Baldessari (Innsbruck 1894 – Roma 1965)

Dinamismo: velocidade + ciclista

1915

Óleo sobre cartão

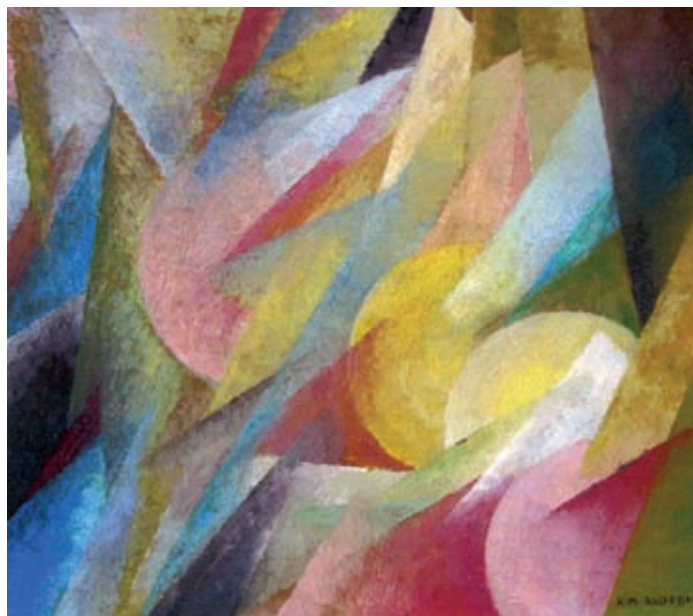
Milão, Galeria Arte Centro

Formado pela Academia de Veneza, em 1915, mudou-se para Florença, onde teve os primeiros contatos com os artistas do futurismo toscano, reunidos na revista “Lacerba”: Ottone, Rosai, Emilio Notte, Achille Lega, Primo Conti. Durante as suas freqüentes viagens pela Europa, entrou em contato com as várias vanguardas. Sua amizade com Kurt Schwitters influenciou nas suas escolhas artísticas, impulsionando-o à abstração e ao uso da colagem dadaísta. A partir de 1923, começou a realizar obras que anteciparam o tema da Aeropintura, como a “Alta Velocidade”, “Espiral Tricolor em Roma”, “Pára-quadistas + viveres”, “Vértice Espacial”, “Abstratividade espacial”. Entre 1930 e 1935, viveu na Suíça, na França e na Alemanha.

O seu retorno a Rovereto, no fim dos anos trinta, e o seu definitivo afastamento da atividade futurista, após o período alemão de 1933-36, o confinaram a princípio na sombra oprimente de Depero e, portanto, em um limbo crítico, do qual foi resgatado somente no fim dos anos cinquenta, graças aos Arquivos do Futurismo.

Que a estatura do artista e o seu papel no âmbito da segunda fase futurista fossem qualquer outra coisa que não marginais, já se podia intuir a partir de uma cuidadosa leitura dos documentos, os catálogos das principais mostras futuristas do período, nos quais lhe foi concedido grande espaço, confirmado de fato pelos citados Arquivos do Futurismo.

Desta obra realizada em óleo sobre cartão, referente ao primeiro período de adesão ao Futurismo, emergiu uma altíssima qualidade pictórica, em relação a mestres reconhecidos. Obras que mostravam um impecável sentido compositivo, uma aula bem absorvida dos mestres do assim chamado primeiro futurismo (Carrà e Boccioni, inicialmente, e depois, também, Balla e Soffici), e uma forma pessoal já bem delineada nos seus componentes básicos, tanto temáticos como estilísticos.



Roberto Marcello Baldessari, *Dinamismo + luz 2*
1917, óleo sobre cartão, Milão, Galeria Arte Centro





Umberto Boccioni (Reggio Calabria 1882 – Verona 1916)

Dinamismo de um ciclista

1913 ca.

Tinta e têmpera sobre papel

Roma, Coleção particular



Umberto Boccioni, Formas únicas da continuidade no espaço
1913 ca., bronze, Coleção Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo

Em 1901, mudou-se para Roma, onde encontrou Gino Severini, juntamente com quem se tornou discípulo de Giacomo Balla, do qual ambos se afastaram muito cedo. No início do século XX, a vida artística italiana estava ainda fortemente ancorada nas velhas tradições provincianas. Por isso, escolheu Milão como meta, única cidade dinâmica, onde frequentou Previati, do qual recebeu uma certa influência simbolista. Em breve, Boccioni se tornou o máximo e o mais representativo expoente do movimento futurista, desenvolvendo uma linguagem própria e reconhecida. Em seguida, a sua arte se transformou na onda das novas vanguardas européias, aproximando-se novamente ao seu velho maestro, Balla. Na origem da poética boccioniana, estão a especulação *bergsoniana* e as sugestões do vitalismo *niciano*, e não uma materialidade experimental. A obra de Boccioni quer exprimir, em termos heróicos e exaltantes, o estado de espírito do artista, em que coexistem os dados da memória em uma “duração” fluída e incessantemente em renovação e, simultaneamente, o dado da sensação; “síntese daquilo que se lembra e daquilo que se vê”, não em uma operação mecânica, aditiva, muito menos numa sucessão temporal, mas em impulso intuitivo, que se identifica na transformação da criação em realidade. Nesta ótica, como temas da representação, se propunham, portanto, a cidade, as máquinas, a caótica realidade cotidiana. Nas suas obras, Boccioni soube exprimir magistralmente o movimento das formas e a concretude da matéria. Mesmo influenciado pelo cubismo, que foi reprovado pela excessiva inércia, Boccioni evitou nas suas pinturas as linhas retas e adotou cores complementares. Em quadros como “Dinamismo de um Ciclista” (1911) e “Dinamismo de um Jogador de Futebol” (1913), a representação de um mesmo assunto em momentos sucessivos no tempo, sugere eficazmente a idéia do deslocamento no espaço.



O DESIGN
FORMA DA VELOCIDADE

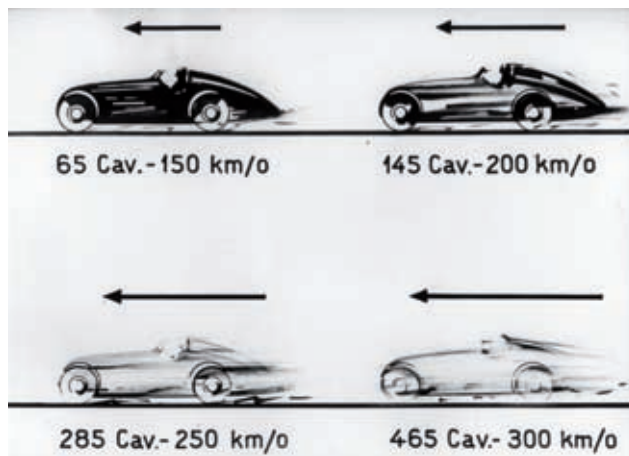


O DESIGN, FORMA DA VELOCIDADE

Falar de automóveis significa indubitavelmente falar também do design, que desde os primeiros anos almejou modificar-lhe as formas, de torná-las cada vez mais aerodinâmicas, na tentativa de dar à velocidade uma forma e à forma uma velocidade.

Um dos pioneiros nesse campo foi seguramente Dante Giacosa. O engenheiro iniciou sua carreira na SPA em 1927, que foi comprada no mesmo ano pela Fiat, para a qual projetaria logo a seguir a Fiat 500 “Topolino” e um modelo 700 que nunca foi lançado devido à guerra. O seu mérito fundamental foi aquele de entender a evolução da vida pública italiana, apostando na realização de veículos que não fossem inatingíveis, mas acessíveis a todos: ele projetou na realidade todos os modelos da Fiat a partir da 1400 até a 127, em 1971.

Os incontáveis prêmios e reconhecimentos no exterior consagraram-lhe a fama, como um dos maiores protagonistas mundiais no projeto de automóveis, e também graças à sua contínua vontade de experimentar, criar, buscar soluções sempre novas e precursoras dos tempos. Simbólica é a sua afirmação: *“Entusiasmei-me em imaginar coisas novas e tive a satisfação de vê-las nascer e viver com vida própria. Ver o futuro transmutar-se no presente, a fantasia tornar-se realidade, a mente irrequieta perseguindo novas metas. O pensamento sempre dirigido à mesa de desenho”*.



Dante Giacosa, *Veículo esportivo*
1937, reprodução de slide, Turim, Arquivo Histórico Fiat



Ferè-Milão, *Fiat 2300 S coupé*
1961, miniatura em lâmina de cobre, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Dante Giacosa (Roma 1905 – Turim 1996)

Veículos 30 cavalos

1937

Desenho, Reprodução de slide

Turim, Arquivo Histórico Fiat

As ilustrações propostas fazem parte de um ciclo de projeções, apresentadas por Dante Giacosa no “Dopolavoro Fiat” (entidade que organiza as atividades recreativas e culturais de trabalhadores), em 10 de abril de 1937, durante a terceira conferência do sábado fascista “Divagações sobre o Automóvel”, que obteve notável sucesso de público.

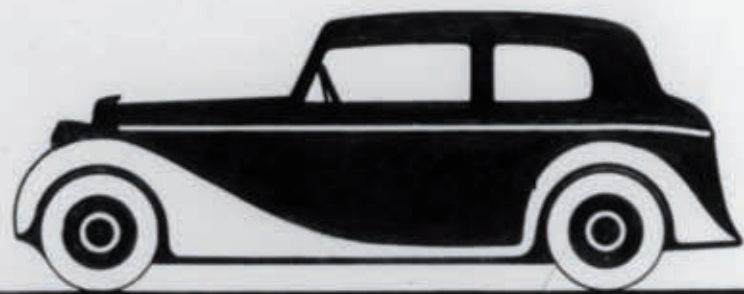
O discurso parte da consideração básica do homem que colhe da observação, dos fenômenos naturais, os primeiros ensinamentos da mecânica e o estímulo à pesquisa e à fabricação das máquinas, para utilizar as energias que lhe foram colocadas à disposição pela natureza. Posteriormente, por meio de imagens sugestivas e técnicas sobre o movimento e sobre os combustíveis, capazes de produzir energia mecânica, e evidenciar as características e os méritos do automóvel moderno. Este “deve apresentar, entre as várias qualidades que o torna agradável ao público, impulsionado ao seu nível máximo, a suavidade de funcionamento e silenciosidade”, excluindo o quanto possível, qualquer causa de choques e de ruído.

O projetista enfatiza a importância fundamental do estudo e da aplicação dos princípios da aerodinâmica (Homem ao vento) na definição das formas de carroceria, em consequência dos seguidos aumentos de velocidade, exigidos aos veículos, em um breve decurso de anos e, inclusive, mostra as melhorias obtidas nas várias linhas de automóveis com igual potência (Veículos 30 cavalos) e os consideráveis desempenhos alcançados em automóveis esportivos para tal fim projetados (Veículo esportivo), até um recorde mundial de 485 km/h, que foi possível em virtude de dois motores que forneciam a formidável potência total de 2500 cavalos (Recorde mundial para veículos). Por fim, em uma hipótese de Veículo do futuro, um exercício mais de um apaixonado desenhista de automóveis, do que de técnico, Giacosa ilustra o esboço de um modelo de um automóvel que, para ser suficientemente econômico e alcançar as altíssimas velocidades em hipótese para o ano 2000, deverá reduzir ao máximo a resistência aerodinâmica, por meio de uma “carroceria levíssima e projetada sabiamente”, a presença de três rodas somente, “duas dianteiras motrizes e uma traseira direcionável” e um “motor ... que forma um grupo compacto com o câmbio, a transmissão e as rodas”.

CAVALLI 30



VEL. = 78



VEL. = 100



VEL. = 105



VEL. = 120



Fiat "Nuova" 1100 - 103 TV transformável

s.d.

Reggiani – Turim

25 x 75 x 26 cm; 8 kg; escala 1:5

Miniatura em lâmina de cobre

Turim, Centro Histórico Fiat

Motor: 4 cilindros em linha

Cilindrada: 1089 cm³

Potência e regime: 50 CV 5400 giros/min

Velocidade máxima: 143 km/h

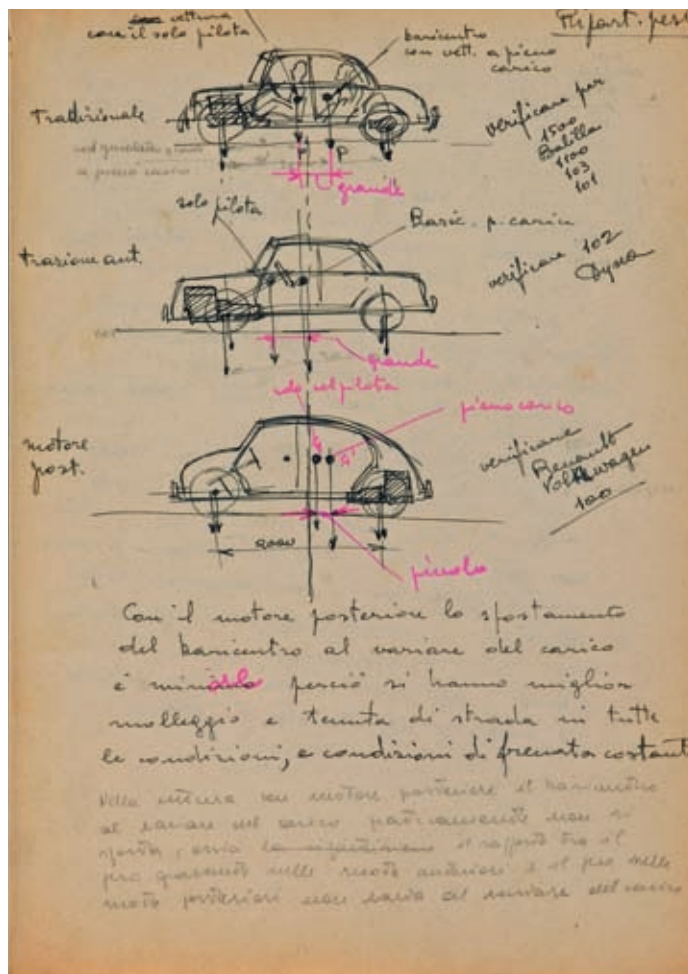
A Fiat, já em 1953 com o lançamento da Berlina "1100 – 103 TV", ou seja, "Turismo Veloz", propôs apresentar a 1100 a um público mais vasto e refinado, oferecendo um produto caracterizado por novos acessórios em cromo, de pneus com faixa branca e de um motor excepcional.

Em 1955, foi apresentada no Salão de Genebra a linha "Transformável" do 1100 – 103 TV Berlina. Não se tratava de um 1100/103 TV com o teto solar, mas sim de uma spider muito original, de dois lugares e duas portas, completamente aberta. De fato, a estrutura que sustentava a capota no veículo conversível, tinha desaparecido totalmente. O veículo oferecia um volante elástico, bancos anatômicos e inclináveis com dois porta-malas: um alcançável pelo interior da cabine e o segundo dotado da costureira porta horizontal traseira.

O departamento de "Carrocerias Especiais" da Fiat foi o responsável pela sua fabricação, conforme pode ser notado pela meticulosidade de muitos detalhes.

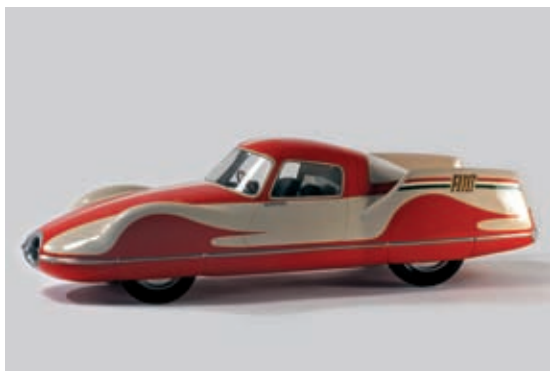
Participou das "Mille Miglia" de 1956 com a equipe Massari-Gatti.

Foram fabricados 571 exemplares produzidos de 1955 a 1957.



Dante Giacosa, *História e escritos sobre a Fiat 600*
1954, tinta preta, vermelha e grafite sobre papel, Turim, Arquivo Histórico Fiat





Fiat "Turbina" Protótipo

1954

26 x 90 x 30 cm; 16 kg; escala 1:5

Miniatura em lâmina de alumínio

Oficina Experimental Fiat

Turim, Centro Histórico Fiat

Motor: tipo 8001 central-traseiro

Potência máxima: 300 CV de 22.000 giros/min

Disposição: desdobrada. Parte motora formada por compressor centrífugo com duplo estágio, acionado por turbina com duplo estágio. Três câmaras de combustão.

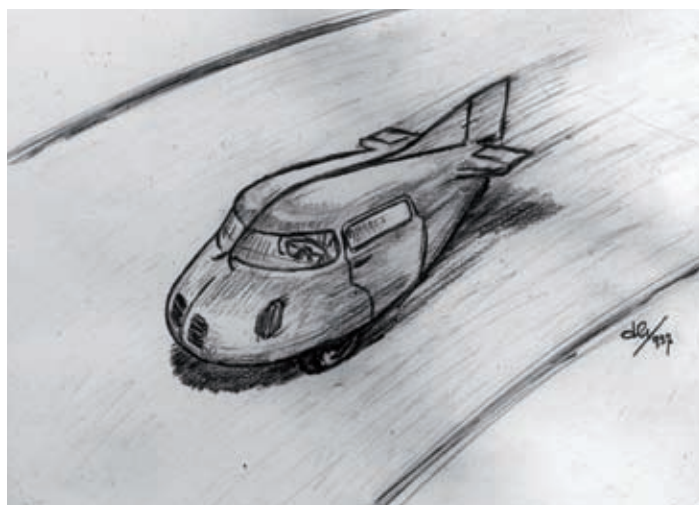
Parte motriz formada por turbina monoestágio e grupo redutor de engrenagens.

Alimentação: 2 reservatórios de 50 litros

O veículo foi apresentado na primavera de 1954 para a imprensa e para as autoridades na pista de lançamento do aeroporto de Caselle, guiado pelo responsável pelas vitórias da Fiat, o piloto de testes Carlo Salamano. Logo após, apareceu no 36º Salão do Automóvel de Turim, suscitando grandíssimo interesse.

Dotado de turbina de combustão interna com potência de 200 HP, o veículo podia alcançar 250 km/h. A carroceria extremamente aerodinâmica adotava a fórmula do coupé esportivo de dois lugares, inspirando-se no design e nas soluções técnicas do 8 V.

O modelo não foi comercializado, pois, desde o início, tinha sido concebido como protótipo para experimentar soluções técnicas e aerodinâmicas, sucessivamente aplicadas em outros veículos da gama Fiat.



Dante Giacosa, *Veículo do futuro*
1937, desenho, reprodução de slide, Turim, Arquivo Histórico Fiat



Dante Giacosa, *Homem ao vento*
1937, desenho, reprodução de slide, Turim, Arquivo Histórico Fiat



O MITO DO AUTOMÓVEL
ENTRE COSTUME E
VELOCIDADE



O MITO DO AUTOMÓVEL ENTRE COSTUME E VELOCIDADE

Sobretudo, foi através das competições que as pessoas comuns começaram a confiar nesse novo meio de transporte, interessando-se pelas suas características estéticas e técnicas, apaixonando-se pelas proezas dos seus pilotos. De fato, nas competições foram desenvolvidas e testadas as mais inovadoras soluções técnicas, onde o melhor da tecnologia para duas e quatro rodas encontrava aplicação. Os fabricantes logo perceberam que ganhar nas competições constituía um inigualável trampolim de lançamento, para o produto comercial e para o nome da fábrica.

Ao lado do desafio técnico seguia o humano: inevitavelmente os pilotos dos automóveis e das motos de competição tornaram-se célebres, tanto ou mais do que os veículos que dirigiam, e já no início do século XX, seus nomes eram famosos e seus feitos impressionavam e fascinavam um público cada vez maior.

Um grande impulso ao melhoramento da rede rodoviária e ao desenvolvimento do automóvel foi dado em 1901 pelo Giro Automobilístico da Itália. Toda a Itália se uniu sob o signo do automóvel: para a passagem da caravana, as cidades se adornaram festivamente, e a população afluiu às bordas das estradas, enquanto as bandas musicais acompanhavam o trânsito. Não só a indústria automobilística nacional recebeu impulso por esse evento, inclusive a atividade esportiva viu nascer os primeiros profissionais, com muitos pioneiros que abraçaram a carreira de piloto: Felice Nazzari, Ettore Bugatti, Carlo Maserati, Vincenzo Lancia, são apenas alguns dos célebres nomes daquele período. Nasceu assim o gênero da corrida automobilística, com muitas competições que, repetindo-se ano após ano, tornaram-se verdadeiras instituições: entre todas se destacavam a “Mille Miglia” e a “Targa Florio”, teatros de empresas destinadas a tornarem-se legendárias.



Mario Sironi (Sassari 1885 – Milão 1961)

Fiat 1900 com edifício

1952

Esboço, têmpera sobre papel

Turim, Centro Histórico Fiat

Este é um dos belíssimos esboços realizados por Sironi para a Fiat de Turim. A “Balilla” de 1932, a Fiat Mirafiori de 1950 e o 1900 de 1954: os esboços publicitários idealizados para que os italianos comprassem o automóvel mais italiano que existe. Estes esboços são de notável interesse, para os cartazes solicitados pela Fiat que, no período entre as duas guerras, revolucionaram a linguagem da comunicação gráfica, no campo da publicidade e da ilustração. São têmperas ou técnicas mistas sobre papel que, às vezes, também presumiam o emprego de colagem, invenções de desconcertante modernidade, cujo denominador comum é aquele de ser referida a um único autor: Mario Sironi, o último gênio itálico, o último artista renascentista, como freqüentemente foi definido, para quem a arte foi, sobretudo, comunicação. Não deve surpreender que ele cultivasse com grande seriedade e interesse a atividade da gráfica ilustrativa, chegando a considerá-la de primária importância, justamente pela capacidade de penetração, que a sua peculiar difusão pelos meios de comunicação de massa lhe permite.

As sintéticas invenções gráficas de Sironi, uma genial adaptação da linguagem futurista às exigências da comunicação popular, atingiam sempre no alvo. Umberto Boccioni, já em 1916, escreveu: “As ilustrações do pintor Sironi superam pela potência plástica, pelo interesse dramático e pelo espírito irônico, as mais célebres e imitadas ilustrações de qualquer jornal ou revista européia ou americana...”. Na atividade gráfica, sob forma de sátira e propaganda política, publicidade, ilustração de textos de natureza variada, Sironi empenhou recursos de tempo e energia tão significativos, que fez uma espécie de laboratório, em que podia experimentar e elaborar muitas temáticas e iconografias que foram introduzidas a seguir na sua pintura. Nestas obras, não se encontra, de fato, somente a antecipação de notáveis motivos sironianos, mas também a surpresa de um inédito Sironi de cores brilhantes.



Mario Sironi, *Fiat 1900 com cubo*
1952 ca., esboço, têmpera sobre papel, Turim, Centro Histórico Fiat





Mario Sironi, *Fiat 1900 com mulher na janela*
1952 ca., esboço, nanquim e têmpera sobre papel, Turim, Centro Histórico Fiat

Giorgio De Chirico Volos (Grécia 1888 – Roma 1978)

Fiat 1400

1950

Cartaz

Turim, Centro Histórico Fiat

Nascido na Grécia, de pais italianos, estudou em Atenas e Munique, onde descobriu a pintura romântica e decadente de Böcklin e Klinger. À procura de uma linguagem autônoma, a partir de 1912, em uma perspectiva pouco realista, começou a representar arquiteturas que delimitavam um espaço imóvel e misterioso. Em 1916, em Ferrara, conheceu o pintor futurista Carrà. Com ele, elaborou a teorização da Pintura Metafísica, da qual, a seguir, declarou-se o único idealizador, desde os anos de Paris. A partir de 1918, colaborou com a revista “Valores plásticos”, que faz um prognóstico para o retorno da pintura italiana às suas origens. Em 1925, participou em Paris da primeira mostra do Movimento Surrealista, sobre o qual exerceu uma notável influência, mesmo nunca tendo pertencido a ele. Nas suas obras sucessivas, estão presentes indícios arqueológicos e barrocos, virtuosismo técnico e respeito à tradição. A melhor produção pictórica de De Chirico aconteceu entre 1909 e 1919, ou seja, o seu período metafísico: os quadros desse período são memoráveis pela pose e pelos comportamentos evocados pelas nítidas imagens.

Os seus temas eram cidadãos tranquilos, inspirados pela luminosidade dos dias das cidades mediterrâneas. Sendo única a recorrência a arquiteturas essenciais, propostas em perspectivas não realistas, imersas em um clima mágico e misterioso e, freqüentemente, sem figuras humanas. Esta pintura foi inspiradora de arquiteturas reais, realizadas nas cidades durante o período fascista, onde o Racionalismo Italiano, juntamente com estruturas racionalistas, trabalhou também sobre formas, espaços e detalhes arquitetônicos metafísicos. Também De Chirico, gênio da arte italiana e grande protagonista da arte do século XX, não ficou indiferente ao fascínio do cartaz, realizando alguns esboços publicitários. Em 1950, produziu em pintura a óleo, o Fiat 1400, que a Fiat decidiu imprimir, apesar dos erros do mestre ao desenhar as proporções do automóvel.





Plinio Codognato (1878 - 1940)

Fiat 806 corrida

1927

Esboço, aquarela sobre papel

Turim, Centro Histórico Fiat

Plinio Codognato, cartazista e gráfico, foi definido “o cantor da velocidade em cartaz publicitário” pelo fascínio nele exercido por automóveis, trens, aviões, lanchas, aos quais, em 35 anos de atividade gráfica, dedicou 100 cartazes. Algumas criações do artista foram famosíssimas para a Fiat, a saber: “Grande Prêmio da Europa”, de 1923, “Fiat 509” e “Fiat Balilla”, de 1933. Numerosas são, inclusive, as ilustrações realizadas para a “Revista Fiat”, por ele idealizada e supervisionada.



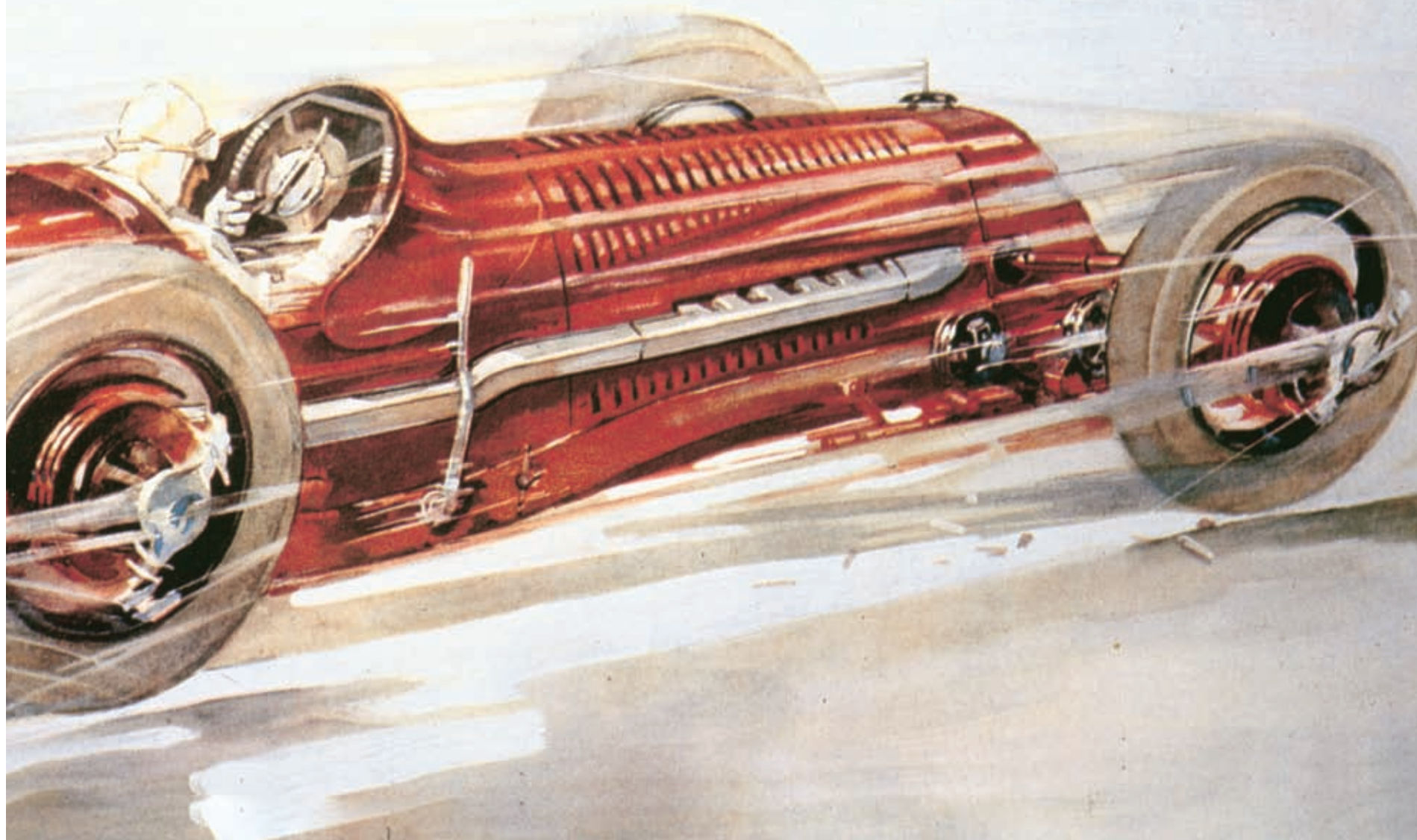
F. Bianco, *Fiat 1500*

1935, esboço, têmpera sobre papel, Turim, Centro Histórico Fiat



Giuseppe Romano, *Fiat 514*

1930, esboço, nanquim, Turim, Centro Histórico Fiat



Lancia Lambda

1924

São Paulo, Coleção Fernando Nascimento Burattini

Motor: 4 cilindros em V estreita

Cilindrada: 2120 cc

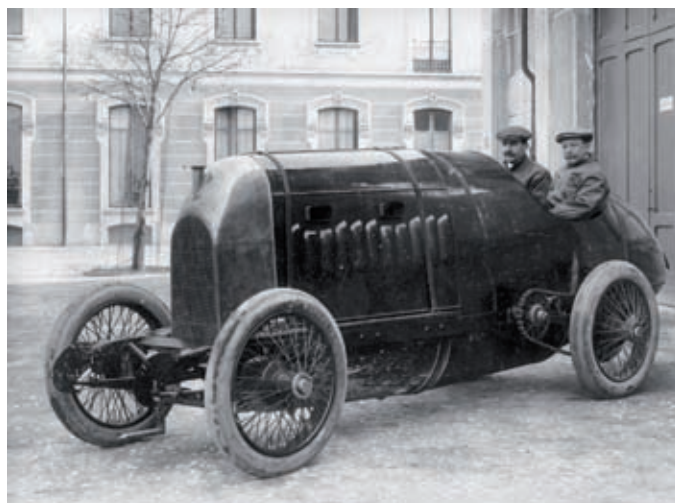
Potência: 50 CV com 3250 giros/min

Velocidade máxima: 115 km/h

Peso: 1225 kg

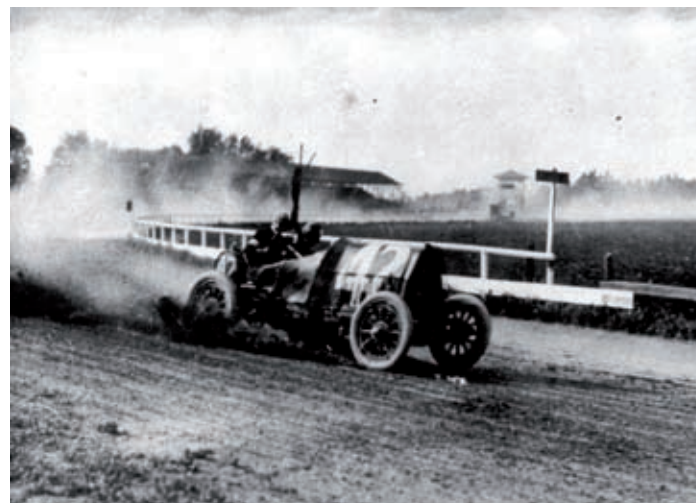
Já em 1918, a Empresa Lancia depositou uma patente que “tinha como objeto um tipo de automóvel em que o chassi é suprimido e a ligação entre a ponte traseira e o eixo dianteiro é constituído por um invólucro rígido que tem a mesma função da carroceria nos automóveis comuns”.

Nascida em 1922 com soluções técnicas inovadoras, a “Lambda” é considerada a obra-prima de Vincenzo Lancia, que teve para este veículo, a fantástica intuição de tornar as rodas dianteiras independentes em relação ao chassi, para aumentar a sua aderência na estrada.



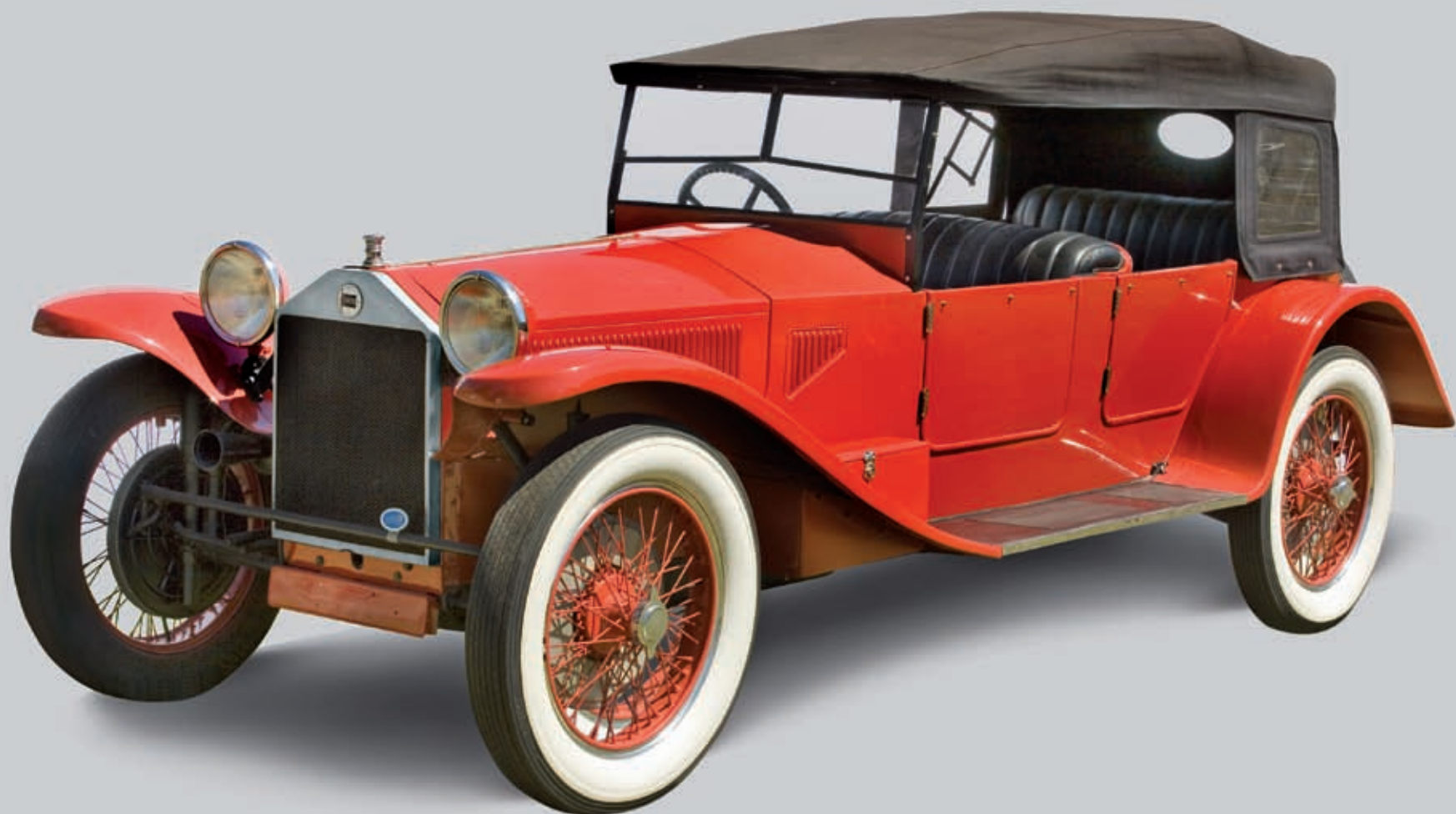
A Besta de Turim

1915 ca., fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



Grand Prix de France

1912, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat





Grand Prix de France. Dieppe
1912, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



"Targa Florio". Vincenzo Lancia no Fiat 110 HP Corrida
1906, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Fiat 509 "Castagna Cabriolet"

1925

Itatiba, Ville de France Collection

Motor: 4 cilindros, 3 marchas

Cilindrada: 990 cc

Potência: 22 CV, 3400 giros

Velocidade: 78 km/h

Peso: 795 kg

No outono de 1925, foi apresentado um automóvel que marcará a história: o 509, primeiro utilitário Fiat produzido em grande série nas novas instalações do Lingotto. O veículo tem somente duas portas e dimensões reduzidas em relação à concorrência, mas da mesma forma consegue oferecer 4 lugares. Pela primeira vez um utilitário foi comercializado em parcelas mensais, graças ao financiamento da recém-inaugurada SAVA.

Em apenas um ano, o 509 já era o automóvel mais difundido do país, e diversas versões de carroceria foram fabricadas. Foi também adaptado em versão esporte (509 S e 509 SM) que, com novos pistões de alta compressão e válvulas reforçadas, conseguia desenvolver até 30 cv.





"Targa Florio". Vincenzo Lancia no Fiat 75 HP Corrida
1904, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Fiat 520 carroceria Torpedo

1928

São Paulo, Coleção particular

Motor: 6 cilindros, válvulas laterais

Cilindrada: 2334 cc

Potência: 46 CV/ 3500 giros

Velocidade: 92 km/h

Peso: 1460 kg

Entre os anos 1927 e 1929, a Fiat quis fabricar um automóvel de seis cilindros, que atendesse aos desejos do mercado, assim evitando que fossem procuradas marcas estrangeiras.

Seguindo o gosto americano daquele tempo, projetou e colocou em produção um veículo de pequena cilindrada que, graças ao seu novo tipo de motor, atendeu rapidamente a satisfação do público. De linha limpa, assemelhava-se muito ao 503, acolhia 5 passageiros, incluindo o motorista, e sua carroceria foi produzida em várias versões. Tinha um comprimento de 2900 mm que a tornou pouco adequada para versões mais espaçosas. O 520 foi também o primeiro automóvel italiano com direção na esquerda. O veículo em mostra é a versão Torpedo, tipo de carroceria quatro portas, conversível, com capotas em duas posições e linha simples sem montantes laterais.



“Fiat Balilla” Modelo 508 SPIDER

1933

Museu do Automóvel de São Paulo

Motor: 4 cilindros

Cilindrada: 995 cc

Potência: 20 cv com 3400 giros/min

Velocidade: 85 km/h

Peso: 685 kg

O Fiat 508, produzido em 1935 e logo após rebatizado “Balilla”, é o carro que, segundo Mussolini, deveria “motorizar os italianos”. Este modelo efetivamente superou os cem mil exemplares produzidos e foi o primeiro automóvel a ser fabricado inclusive no exterior. Este pequeno veículo, simples na estrutura mecânica, mas já dotado de freios com comando hidráulico, teve um sucesso enorme pelo seu desempenho econômico, robustez e excelência de atuação. A sua linha elegante que alcançava os 85 km/h, tornou-se, em pouquíssimo tempo, muito popular e respondia perfeitamente ao gosto da mulher moderna, para a qual foi idealizada.



Los Angeles. Fiat Racing Cars.

1912, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat





Fiat 1500: O Automóvel perfeito
1935, esboço, aquarela, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Fiat 1500 Berlina

1936

Turim, Centro Histórico Fiat

Motor: 1500 Localização: dianteira

Cilindrada: 1493 cc

Potência: 45 cv de 4400 giros/min

Velocidade: 115 km/h

Peso: 1070 kg

O modelo 1500, apresentado no Salão de Milão em novembro de 1935, representa sem dúvida o exemplo de um modelo projetado e realizado em termos inovadores de design e de teste: um automóvel moderno, fortemente caracterizado pela carroceria aerodinâmica e pela sua extrema elegância conjugada com uma grande confiabilidade de condução; não é por acaso que a sua linha, definida de modo precípua pela parte dianteira, nasceu após uma série de experiências e de testes realizados na galeria aerodinâmica, um dos elementos mais vanguardistas das implantações de produção da Fiat.

As suas mais importantes características de construção são as suspensões com rodas independentes do conjunto da suspensão dianteira e o chassi tubular.

O modelo 1500 foi fabricado de 1935 a 1948, também nas versões “B”, com maior potência de frenagem, e “C”, com a frente modificada no tipo chamado “focinho” ou quebra vento.



Alfa Romeo Gran Premio Tipo C - 12 Cilindros

1936

Automóvel

Arese (MI), Museu Histórico Alfa Romeo

Motor: 12 cilindros em V

Cilindrada: 4064 cc, dois monoblocos em liga leve, compressor

Potência: 370 cv a 5800 giros/min

Velocidade: 290 km/h

Peso: 820 kg

Em 1936, a Alfa Romeo criou este espetacular automóvel, verdadeiro rei da velocidade, um monoposto para competição que obteve resultados extraordinários nas corridas dos anos trinta. Debutou no Grande Prêmio de Trípoli de 1936 e, no mesmo ano, Tazio Nuvolari venceu no Grande Prêmio Tipo C12 cilindros na "Vanderbilt Cup", nos Estados Unidos. A casa automobilística de Arese, a partir do C12, se distinguiu pela criação de automóveis que se sobressaíram no quesito da velocidade.



Grand Prix de France
1914, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



Sir Ernest A.D. Eldridge no veículo Mefistófeles

1924

Fotografia histórica

Turim, Arquivo Histórico Fiat

O veículo, projetado em 1907, saiu das oficinas da Fiat no início de 1908 com a sigla S.B. 4 – 190, com motor 4 cilindros e, após poucos meses, apareceu em público na pista de Brooklands, guiada pelo ás do volante, Felice Nazzaro. Após anos de competições, foi comprado por Sir Eldridge, em 1922, que montou um motor de aviação Fiat “A 12 bis”, motor 6 cilindros e 21 litros de cilindrada, capaz de desenvolver uma potência máxima de 320 cv.

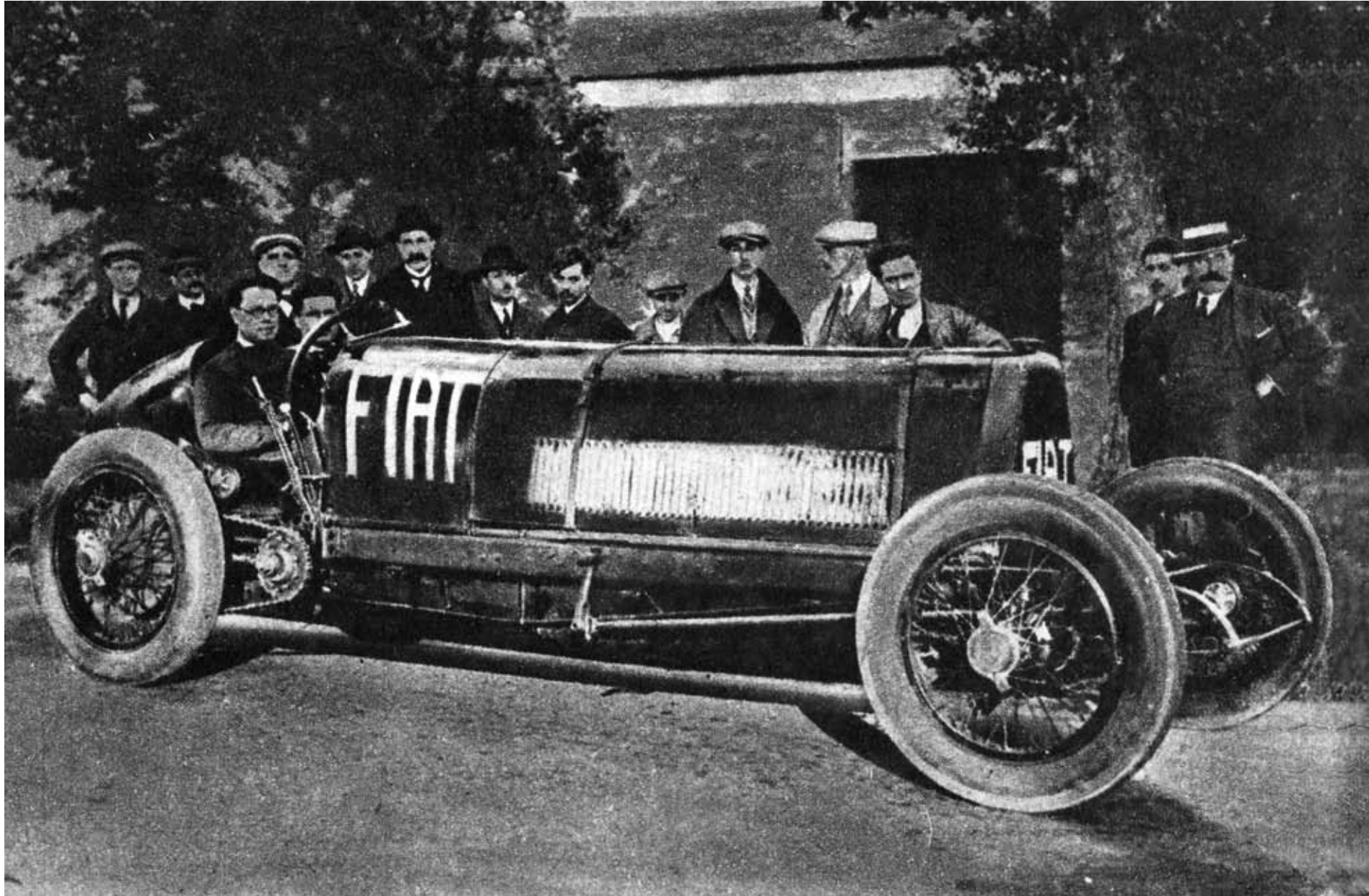
Desse modelo derivou, intencionalmente modificado, um grande e potente veículo de recorde, dotado de um radiador com capacidade de 40 litros de água e carroceria com cabine de dois lugares, que apareceu nesta sua nova forma, com a sigla Fiat pintada com letras grandes, no radiador e no capô.

Em 12 de julho de 1924, Sir Eldridge conquistou em Arpajon na França, o recorde mundial de velocidade de 234,980 km/h, e o veículo, da imprensa que assistiu à conquista do recorde, foi batizado Mefistófeles, pela enorme potência, pela cor vermelho fogo e porque levantava nuvens de fumaça e de pó.



Nazzaro com Fagnano no Fiat C.R.

1908, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



FUTURISMO
E ARQUITETURA



FUTURISMO E ARQUITETURA

No apogeu dos estudos dos arquitetos futuristas havia a cidade, percebida como símbolo do dinamismo e da modernidade. Contrapondo-se à imobilidade da arquitetura clássica, as cidades idealizadas pelos arquitetos futuristas tinham como característica fundamental o movimento.

Eles, além do mais, compreenderam imediatamente o papel central que os transportes assumiriam sucessivamente na vida da cidade. A utopia futurista consistia então em imaginar uma cidade em perene mutação, um canteiro de obras em contínua construção. Até mesmo o uso de linhas freqüentemente elípticas e oblíquas, simbolizava essa rejeição à imobilidade, na procura de uma dinamicidade.

Absolutamente significativa é a estrutura do Lingotto: sendo considerado o símbolo da velocidade, plasmada pelo homem, numerosos artistas e intelectuais (Prezzolini, Marinetti, Gramsci, Pavese, Le Corbusier) ocuparam-se repetidamente dele, identificando-o como o advento do moderno e da mutação antropológica e social que ele originou.

Com esse propósito, eis o que escreveu Le Corbusier em 1934: *“Da estação, além dos incontáveis trilhos, vê-se a enorme fábrica Fiat. É algo como uma nave de guerra, com ampla curva prolongada e elevada nas extremidades, com algumas pontes, alguns breves corredores e passarelas. O todo de um branco luminoso. Certamente, um dos espetáculos mais impressionantes da indústria”*.



Mario Chiattonne, *Edificio Residencial VI*
1915, grafite, tinta nanquim, aquarela e têmpera sobre papel ocre
Pisa, Atelier de Desenho e Gravuras do Departamento de História da Arte da Universidade de Pisa



Mario Chiattonne, *Edificio imaginário*
1917, grafite, têmpera sobre cartão com toques de caneta e pastel
Pisa, Atelier de Desenho e Gravuras do Departamento de História da Arte da Universidade de Pisa

Mario Chiattonne (Bergamo 1891 - Lugano 1957)

Oficina

1914

Tinta nanquim sobre papel branco

Pisa, Atelier de Desenho e Gravuras do Departamento de História da Arte da Universidade de Pisa

Durante os estudos de arquitetura na Academia de Brera, tornou-se amigo de Antonio Sant'Elia, com o qual colaborou, lado a lado, no mesmo est dio arquitetônico em Milão. Mesmo não oficialmente ligado ao movimento futurista,   inegável o pertencimento da proje o de sua imagina o em uma escala metropolitana, que aparece diferente daquela de Sant'Elia. Após o primeiro período futurista, negado e rejeitado oficialmente por Chiattonne, a partir dos anos vinte, mudou-se para Lugano. Ali, na sua proje o de edifícios, começou a conjugar elementos locais e regionais, com o interesse eclético pela história da arquitetura. Observando a obra de Chiattonne, percebemos a imagem de uma cidade rica, não somente de moradias, mas também de oficinas, estabelecimentos, palácios para exposi es, esta es, pavilhões para concertos, catedrais. Os prospectos são compostos de formas cilíndricas, coloridos e ricos de janelas, que interrompem uma uniformidade plana e que contribuem para a gera o de uma nova imagem do quarteirão, emancipando-se dos modelos do t rdio século XIX, ainda presentes na arquitetura italiana. A cidade de Chiattonne está em escala gigante e se propõe, sobretudo, como conjunto de arranha-céus e de edifícios; ele se concentra principalmente no problema da condensa o urbana, imaginando a metrópole moderna como a cidade dos grandes números, mas não indulgência, como Sant'Elia, a temática futurista da vida dinâmica das grandes massas. Nos desenhos de Chiattonne, estão ausentes todos os elementos arquitetônicos que fundam a retórica do movimento e da velocidade. As diferenças entre Chiattonne e Sant'Elia tornaram-se um *topos* da literatura crítica que insistiu na maior pureza, frieza analítica, beleza metafísica, racionalidade, absolutismo do universo arquitetônico bergamasco. Sant'Elia propôs uma paisagem urbana, Chiattonne, uma mental. Sant'Elia era um cenógrafo visionário, Chiattonne, um proto-racionalista, Sant'Elia preferia o esboço ao desenho, Chiattonne, ao contrário, fazia desenhos nítidos, limpos, bem iluminados e freqüentemente com plantas.





Virgilio Marchi (Livorno 1895 - Roma 1960)

Pesquisa de volumes (cidade futurista)

1919 ca.

Aquarela e grafite sobre papel

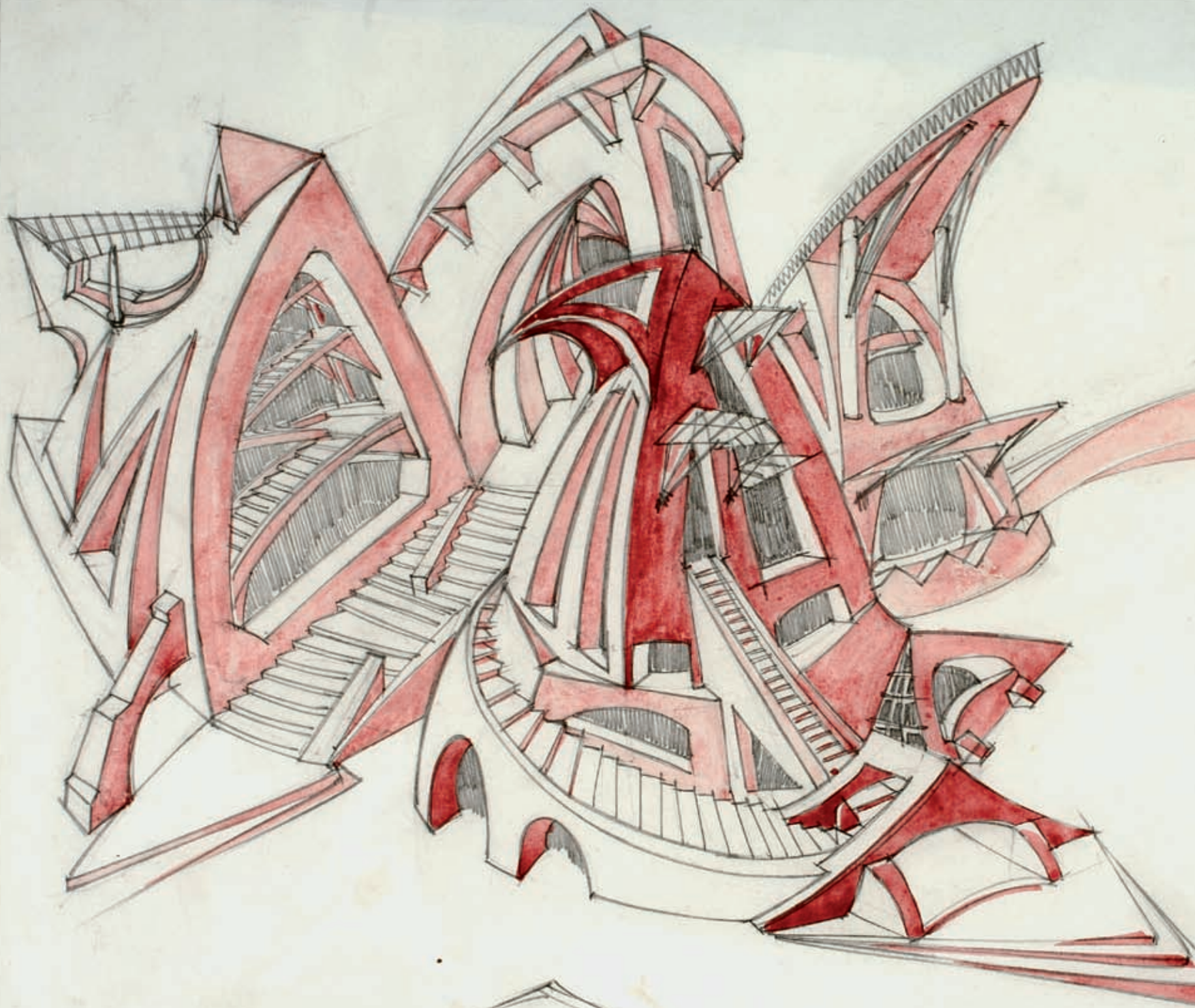
Roma, Coleção Massimo Carpi



Cesare Andreone, *Metrópole*

1928, óleo sobre madeira, Milão, Coleção particular

Virgilio Marchi foi, com Sant'Elia, o teórico da nova arquitetura da cidade futurista. Dinamismo, velocidade, efeito surpresa, jogo são as palavras de ordem de uma visão urbana, em grande parte utopista, mas, por outro lado, surpreendentemente verdadeira e atual. Virgilio Marchi foi considerado pela crítica de arte um expoente do dito Segundo Futurismo, ou, em todo caso, de um futurismo diversamente interpretado no campo arquitetônico e urbanista, em relação às criações de Antonio Sant'Elia, considerado universalmente o projetista futurista por excelência. Seus desenhos refletem, no decorrer do tempo, as duas direções fundamentais da pesquisa arquitetônica futurista: uma, de predominante desenvolvimento milanês, assim definida por alguns críticos proto-racionalistas, e a outra, romana, voltada para o lirismo e o dinamismo. Uma primeira série de desenhos, feita entre os anos 1919 e 1920, traça uma metrópole de arranha-céus ligados por pontes suspensas e por muitos sistemas de transporte, devedora de Sant'Elia, conforme sustentado pelo próprio Marchi no seu Manifesto de 1920, da arquitetura futurista dinâmica, estado de espírito, dramática. Em uma segunda série de obras, também dos anos 1919-1920, Marchi realizou as suas pesquisas volumétricas, explorando linhas oblíquas, curvas, espirais e improváveis cúmulos de elementos perigosamente desequilibrados. São estruturas dinâmicas e visionárias que retomam o tema do caos, da velocidade, bombardeamento de imagens, estimulação de todos os sentidos, efeito surpresa, usando como instrumento também o horrível. A relação com a cidade é, sem dúvida, um dos nós centrais da poética futurista e também um dos seus aspectos mais problemáticos e articulados. A cidade, no seu rápido crescimento, como os Futuristas podiam vê-la na soleira do novo século, era o local privilegiado, de fato, de uma modernidade que, com sua enorme força, parecia acessível. As forças que agem no espaço urbano, transformam radicalmente a percepção da cidade, não mais uma cenográfica representação de uma idéia de ordem monumental, como ainda era nas vizinhas reestruturações do século XIX, mas um sistema em contínua transformação, onde as afinidades baseiam-se na transformação e nas relações, cuja essência é a velocidade.





Carlo Carrà (Alessandria 1881 – Milão 1966)

A Fábrica Lingotto

1937

Grafite e pastel sobre papel

Turim, Centro Histórico Fiat

Nascido em uma família de artesãos, em 1906 entrou na Academia de Brera, onde conheceu Boccioni. Em 1910, juntamente com Marinetti, Boccioni e Russolo, escreveu um manifesto para os jovens artistas, exortando-os para uma renovação da linguagem expressiva. Ao apelo responderam Balla e Severini. Em seguida, estreitou relações com os cubistas franceses e, em 1914 se transferiu, por alguns meses, para Paris. A crise do Futurismo já havia amadurecido nele. Inicia para o artista um período de reflexão e de estudo dos clássicos, como Giotto e Paolo Uccello; da mesma época são os primeiros quadros metafísicos. Carrà foi convocado para servir o exército e, por motivos de saúde, foi internado no hospital militar de Ferrara, onde encontrou De Chirico, Savinio e De Pisis. Após esses eventos, seguiu-se um período de crise interior e artística, da qual saiu com uma nova visão da pintura, voltada para a busca da simplificação da imagem. Teve início, em 1921, o pressuposto da terceira fase da sua busca artística, o dito “realismo lírico”. Entrou definitivamente em contato com uma nova síntese entre idéia e natureza, e os temas prediletos se tornaram as paisagens.

Significativa e importante foi a interpretação que Carrà deu, nesta pintura do Lingotto (1916-1926), feita com grafite e pastel. “O Lingotto Fiat foi a primeira invenção construtiva futurista”, afirmou peremptoriamente no Manifesto Futurista da arquitetura aérea. O engenheiro Mattè-Trucco, que o projetou, não era futurista, apesar de tal complexo, pela centralidade funcional dada ao ‘carro’, assim foi estimulado para determinar a transformação da cobertura em pista automobilística, e pela importância dada à nova tecnologia do concreto armado, que sem dúvida se liga estritamente à temática arquitetônica do movimento. Uma interpretação personalista da visão sironiana da cidade.



Fortunato Depero, *Nova Iorque e as dolomitas dos arranha-céus*
1934 ca., nanquim e têmpera sobre papel, Milão, Galeria Arte Centro





Enrico Prampolini, *Arquitetura no espaço*
1920, têmpera sobre papel em tela, Roma, Coleção Massimo Carpi



Pippo Rizzo, *Cidade futurista*
1927, têmpera sobre papel, Roma, Coleção Massimo Carpi

Cesare Andreoni (Milão 1903 – 1961)

Esboço para a metrópole

1928

Têmpera sobre cartolina

Milão, Coleção particular

Personagem muito criativo e eclético, Cesare Andreoni sempre foi profundamente envolvido na realidade em que vivia, sabendo colher inovações e vivacidades, que sempre conseguiu traduzir com um traço feliz e eficaz. Envolvido pelo clima cultural milanês e italiano, daqueles primeiros anos do século, quis aderir ao Movimento Futurista, ligando-se a Filippo Tommaso Marinetti. Intensamente pintor, sempre confiou à inspiração o dever de representar suas emoções, observações e pesquisas. A cor extremamente vivaz, acesa e gritante, próxima inegavelmente do mundo pictórico dos futuristas, anima a realidade com aquela aula aeropictórica, que fragmenta a visão, oferecendo uma outra mais complexa, culta e reproposta com múltiplos pontos de vista. A própria cor, porém, pode tornar-se mais pacata e delicada, com mão rápida e feliz, traduzindo imediatamente os escorços que o olho percebe. Cor que pode assumir uma potente força expressiva, como nesta obra, feita com óleo sobre madeira, e até mesmo nas suas obras monocromáticas, onde o cinza da grafite define as formas e as luzes.

Sua criatividade expandiu-se também em âmbitos não estritamente pictóricos: foi um desenhista original de objetos, projetista de instalações e de interiores, gráfico inovador e de forte capacidade de comunicação. De notável interesse são os objetos, e ainda mais as criações aplicadas à moda e à decoração, que em seu “atelier”, único em Milão, produziu naqueles anos, e que já tinham sido expostas em 1929 em Bolzano e apreciadas nas revistas do setor. A experiência da campanha da Rússia, da qual retornou prostrado, inclusive fisicamente, lhe propôs fazer reconsiderações e reflexões sobre a sua expressividade. De 1948 até a sua morte, continuou a indagar sobre novas formas expressivas, sempre atento aos temas do movimento e aos problemas da cor.





Lingotto. Rampa helicoidal com veículos
1927, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



Lingotto. Pista erguida
1925, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Lingotto. Rampa helicoidal

1925

Fotografia histórica

Turim, Arquivo Histórico Fiat

Desenhado por Giacomo Mattè Trucco com critérios de vanguarda, o Lingotto foi iniciado em 1916, ultimado no fim de 1922 e inaugurado em 1923. A área ocupada era de 206.000 metros quadrados. O edifício era de cinco andares e cada um deles correspondia exatamente a uma precisa fase da fabricação, levando portanto, ao término, a racionalização das linhas de produção, iniciada na fábrica do Corso Dante.

De um andar para o outro, os carros eram progressivamente produzidos, segundo fases precisas de montagem e, ao final, eram testados em uma pista localizada na cobertura. Isto possibilitava seguir, passo a passo, as várias fases do processo de produção, melhorando, portanto, o conteúdo técnico e, conseqüentemente, a qualidade do produto acabado, permitindo um cálculo exato da relação tempo/trabalho.

Pela grandiosidade da vanguarda das suas soluções arquitetônicas e pelo extremo taylorismo da organização da produção e empresarial, o Lingotto se tornou rapidamente o ícone da modernidade, entendido como mito da Máquina, da Força e Velocidade. Um verdadeiro emblema do progresso e da nascente produção de bens de massa.

Por isso, numerosos artistas e intelectuais (Prezzolini, Marinetti, Gramsci, Pavese, Le Corbusier) citaram o Lingotto com freqüência, identificando-o com o advento do Moderno e da mutação antropológica e social, que ele teria causado.

A este propósito, em 1934 Le Corbusier escreveu: “Da estação, além dos inúmeros trilhos, pode ser vista a fábrica Fiat. É alguma coisa como uma nave de guerra com ampla curva prolongada e erguida nas extremidades, com pontes, breves corredores e passarelas. Tudo com um branco luminoso. Certamente, um dos espetáculos mais impressionantes da indústria”.

E Marinetti definiu o Lingotto, visitado em março de 1924, como “a primeira invenção futurista”. Não por acaso, o automóvel deu uma contribuição decisiva ao nascimento do movimento Futurista.



A VELOCIDADE DA
PRODUÇÃO



A VELOCIDADE DA PRODUÇÃO

Pela grandiosidade e vanguarda das suas soluções arquitetônicas, e pelo extremo taylorismo da organização produtiva e empresarial, a fábrica de Lingotto construída em 1916, tornou-se rapidamente o ícone da modernidade, entendida como mito da Máquina, da Força e da Velocidade. Um verdadeiro símbolo do progresso e da nascente produção de bens de massa.

Com praticamente cinco andares de oficinas, inspirava-se na estrutura dos encadeamentos de montagem da casa automobilística americana Ford. Todavia a Fiat, já em 1912, diferenciando-se como empresa na vanguarda, introduziu linhas de montagem no seu primeiro estabelecimento no Corso Dante.

Esse processo foi especialmente implementado no triênio 1912-1915, durante a produção do Modelo Fiat Zero, primeiro automóvel produzido em série, destinado a um público maior, tanto na Itália como no exterior.

Na viagem que fez em 1912 aos EUA, Giovanni Agnelli recebeu grande influência, onde pôde apreciar e conhecer de perto o nascente fordismo, as conquistas técnicas da produção mecanizada e os importantes reflexos comerciais e sociais, além da organização científica do trabalho, teorizada por Taylor.



Aciaria Fiat. Emissão de fagulhas na corrida de aço
s.d., fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Lingotto. Linha de montagem dos chassis do Fiat 509

1926

Fotografia histórica

Turim, Arquivo Histórico Fiat

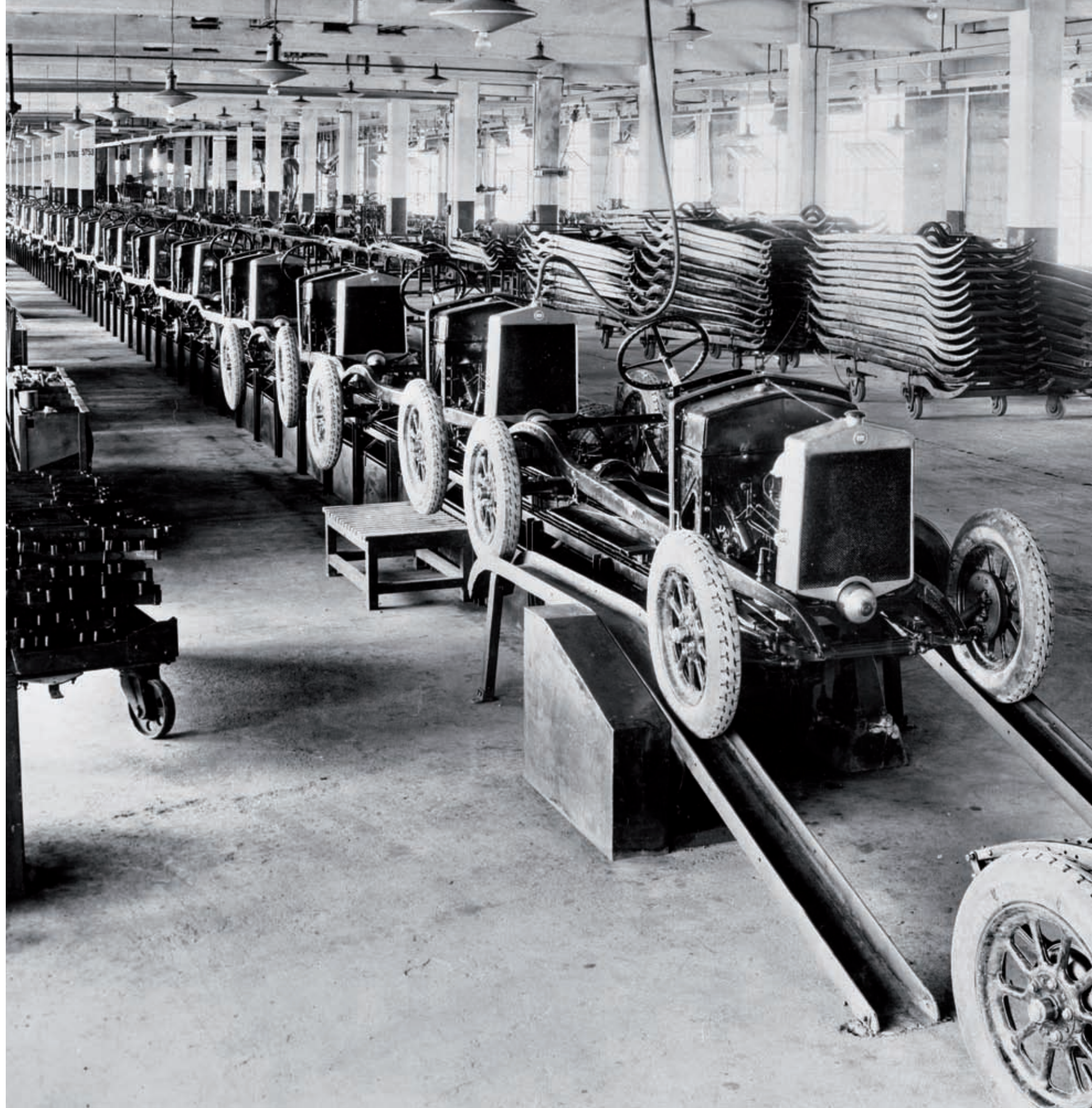
Pelo termo “fordismo”, entende-se uma rígida subdivisão do trabalho e uma organização de produção baseada exclusivamente na cadeia de montagem, organizada de modo linear e progressivo. Esta filosofia e este modo de produzir nasceram nos Estados Unidos, sobretudo nas fábricas da Ford.

Todavia, a Fiat, mostrando-se neste aspecto, empresa de vanguarda, já em 1912 tinha introduzido linhas de montagem na sua primeira fábrica, aquela do Corso Dante.

Outrossim, este processo foi implementado no triênio 1912-1915, durante a produção do Modelo Fiat Zero, o primeiro automóvel produzido em série e destinado para um público mais amplo, tanto na Itália como no exterior.

Grande influência sobre Giovanni Agnelli foi a viagem que ele fez, em 1912, aos Estados Unidos, onde pôde apreciar e conhecer de perto o nascente fordismo, as conquistas técnicas da produção mecanizada, e os importantes reflexos comerciais e sociais, além da organização científica do trabalho teorizado por Taylor.

A viagem confirmou a visão de trabalho de Agnelli, que concebeu uma primeira e completa realização na fábrica do Lingotto.





Lingotto. Departamento de forno de refinação
1934, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Mirafiori. Linhas de montagem da Fiat 500

1958

Fotografia histórica

Turim, Arquivo Histórico Fiat

Mirafiori foi inaugurada em 1939 e, mesmo mantendo a marca taylorista da organização, introduziu uma novidade importante: a distribuição horizontal das linhas de produção, não mais vertical como no Lingotto.

Sobretudo a partir dos anos cinquenta, na fábrica são incrementadas as linhas aéreas, que permitiam maior flexibilidade na sucessão das fases de produção e de girar eventuais blocos em linha.

Mirafiori, projetada por Bonadè Bottino, foi implantada em um milhão de metros quadrados, 7 km de galerias, 11 km de trilhos ferroviários, 41.000 metros de tubos.

No pós-guerra, tornou-se uma dos símbolos do boom econômico e dos fenômenos sociais correlatos (imigração, bem-estar, consumos da massa, conflito sindical).





Fiat 500 "Topolino"
1936, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Fiat 500 "Topolino"

1949

Museu Vilarejo São Paulo

Motor: 4 cilindros com válvulas laterais

Cilindrada: 569 cc

Potência: 13 cv com 4000 giros /min

Velocidade máxima: 85 km/h, ca.

Peso: 535 kg

O Fiat 500, comumente conhecido como "Topolino", foi o menor veículo do mundo produzido em grande série. Foi projetado pelo jovem engenheiro Dante Giacosa, e foi um dos protagonistas indiscutidos da motorização italiana de massa. O primeiro protótipo completo do "Topolino" foi testado na estrada em 7 de outubro de 1934 e, após cerca de dois anos, em 15 de junho de 1936, a Fiat lançou no mercado o automóvel que motorizaria toda a Itália. Este teve tanto sucesso que foi produzido, sob licença, também na França, Alemanha, Polônia e Bélgica.

A sua força está na grande simplicidade de produção: um pequeno motor de 4 cilindros montado na frente do eixo das rodas, rodas dianteiras independentes e carroceria com dois lugares.



Fiat 500 "Topolino"
1930, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



A GUERRA



A GUERRA

Falar de velocidade no seu aspecto geral, significa ressaltar também a contraditoriedade e a negatividade do conceito em algumas épocas históricas.

Períodos nos quais toda idéia era distorcida e se manifestava somente nos seus valores negativos.

Do júbilo festivo das vitórias de Nuvolari na década dos anos trinta, logo se passou para a corrida armamentista. As armas, cada vez mais sofisticadas e velozes, como as metralhadoras recentemente inventadas, mudaram significativamente as estratégias bélicas.

Não é por acaso que justamente durante a Segunda Grande Guerra Mundial surgiu a “fulminante” guerra relâmpago de Hitler: a velocidade foi naquele caso explorada para conquistar e combater, e manifestou-se em toda a sua condição trágica.

Os céus foram teatro de numerosas batalhas; seu domínio foi fundamental, seja para evitar ataques por parte de bombardeiros inimigos como para dar apoio às tropas terrestres. Entre os meios aéreos, os caças com formas ágeis e aerodinâmicas, dotados de motores potentes, com metralhadoras de grosso calibre e alta precisão, eram capazes de voar com maior autonomia, velocidade e mais alto do que seus predecessores. Estavam bem longe enfim, os tempos da Grande Guerra.

A tecnologia e os estudos da física criaram engenhos mortíferos, como a bomba atômica, que sinalizaram um parêntese doloroso e uma interrupção no percurso evolutivo da humanidade.

A GUERRA



Caminhões "Spa Dovunque 35 (6x4)" aqui empregados como "porta células fotoelétricas".

1941, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Gaminhão unificado de tipo pesado Fiat 666 NM (4x2)

1940

Fotografia histórica

Turim, Arquivo Histórico Fiat

Motor: 6 cil. Diesel

Cilindrada: 9364 cm³

Potência/giros: 97 cv/1700

Velocidade máxima: 48,3 km/h

Capacidade: 6.000 kg

Esse caminhão foi utilizado em todas frentes, desde a ocidental na Itália, ao norte da África, e Rússia, sempre com resultados satisfatórios. O modelo base era um 4x2 com cabine avançada, metálica e fechada, com caçamba em madeira, medindo 4,70 x 2,10 metros.



Carros armados cv 35/1 3 nos Alpes ocidentais.

1940, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat



A VELOCIDADE DO
CRESCIMENTO



A VELOCIDADE DO CRESCIMENTO

A Itália conheceu em um brevíssimo decorrer de anos uma ruptura verdadeiramente grande com o passado: no modo de produzir e consumir, de pensar e sonhar, de viver o presente e projetar o futuro. O ápice do desenvolvimento dessa tendência positiva foi alcançado entre os anos de 1958 e 1963. Nesses anos a Itália conseguiu reduzir a desvantagem econômica com a Inglaterra e a Alemanha, e igualar-se com os sistemas econômicos belga, holandês e sueco.

Apesar do fenômeno referir-se a um evento principalmente econômico, este teve uma forte repercussão na vida dos italianos, que em poucos anos mudou radicalmente, e levou o “Bel Paese” a uma condição de progresso e bem-estar jamais conhecido nos períodos anteriores.

Sucessivamente à fase econômica positiva, da qual a Itália foi protagonista, a sociedade mudou radicalmente e as condições de vida sofreram um notável melhoramento devido ao aumento da renda média da população. Os consumos aumentaram com uma rapidez jamais vista e as possibilidades financeiras das famílias foram tais, que puderam vestir-se, ter uma habitação e até um automóvel. Este último foi indiscutivelmente, junto à televisão, o mais representativo da nova sociedade da época e o símbolo do “boom”. Os modelos da Fiat Seicento de 1955 e a Cinquecento de 1957 foram produtos lançados no mercado como bens de massa. Nos últimos anos da década de cinqüenta, a motorização nacional alcançou níveis jamais vistos trazendo um aumento dos veículos em circulação.

Em muitas casas italianas entraram os eletrodomésticos de última geração: secadores de cabelos, relógios, geladeiras, aquecedores elétricos, liquidificadores, lavadoras, que mudaram os hábitos dos italianos, acelerando significativamente seu estilo de vida.



Fiat “Nuova” 500
1957, Cartaz, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Ano VIII – nº 5 Turim, (na capa: “Jardineira 500”)

31 de maio de 1960

Revista

Turim, Arquivo Histórico Fiat

Periódico empresarial mensal e importantíssimo meio de comunicação interno, o “Illustrato Fiat” tem uma função central para a coesão e a informação dos homens do grupo. Instituído em 1953, o primeiro número saiu em 25 de dezembro, felicitações de Natal para todos os operários e empregados e, sobretudo, às famílias, em linha com a escolha que caracterizou os anos do milagre econômico, de produzir automóveis acessíveis a todos, comportamento básico do sucesso da Fiat nos anos Cinquenta, que não deixa de lado a sua potencial clientela interna, como aquela representada pelo grande número dos empregados. O “Illustrato” é, de fato, a publicação mais difundida entre os empregados do grupo: revista gratuita, que era enviada, assim como hoje, diretamente em domicílio.

A capa era colorida e a parte interna era em preto e branco, passando a ser totalmente em cores a partir dos anos Noventa. É um jornal de opinião, atento aos acontecimentos dos costumes e da atualidade, utilizando, portanto, uma linguagem não técnica e facilmente acessível às famílias. Citando o primeiro número do “Illustrato”: “Este tem a intenção de ilustrar o trabalho da Fiat, nas suas estruturas e atualidades, as realizações industriais e sociais que resumem o progresso da obra comum de todos os que pertencem à Empresa ... Este jornal se intitula “ILLUSTRATO FIAT” querendo retratar, sobretudo, coisas vistas. A imagem vai diretamente aos olhos e à mente: é o primeiro modo de informar, por evidência. Mas o nosso periódico também levará às casas dos trabalhadores, noticiários da vida familiar, crônicas das atividades assistenciais, esportivas, recreativas e culturais da Fiat, e sempre que possível, leituras variadas”.

As rubricas presentes desde o primeiro número permanecem as mesmas, com enriquecimentos, aperfeiçoamentos e importantes integrações, como uma página de atualidade Fiat para o exterior. Essas são, de modo particular:

- a) A ilustração do trabalho da Fiat
- b) Noticiários de vida familiar
- c) Crônicas das atividades recreativas e culturais
- d) Crônicas das obras assistenciais
- e) Cultura variada

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - GRUPPO III
(PUBBLICAZIONE NON IN VENDITA)

ILLUSTRATO FIAT

Anno VIII - n. 5

PERIODICO MENSILE

Torino, 31 Maggio 1960
(18 Maggio)



"Giardiniera 500"

Foto Fiat



Set fotográfico para manifesto "Fiat Nuova" 500
1957, fotografia, Turim, Arquivo Histórico Fiat



Totò no Fiat 1900 Gran Luce
1953, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat

Alfa Romeo "Giulietta Sprint"

1958

São Paulo, Coleção particular

Motor: 4 cilindros

Cilindrada: 1290 cc

Potência: 80 cv 6300 giros/min

Velocidade: 165 km/h

Peso: 880 kg

O coupè Alfa Romeo "Giulietta sprint", com carroceria produzida em série por Bertone, foi um dos modelos mais representativos do estilo e da engenharia automobilística italiana nos anos cinquenta. Com desempenho brilhante, produzido de 1954 a 1966, a versão "Sprint" precedeu de um ano a "Giulietta" berlina.

A casa de Arese, sempre sensível às belas linhas e à velocidade, criou naqueles anos um carro veloz, ágil, cativante, freqüentemente vermelho, a cor das corridas: o carro para quem quisesse correr e ser admirado.

Após 1962, foi realizada também a versão Spider, desenhada por Pininfarina. Na versão Sprint, o motor era de 1290 centímetros cúbicos e desenvolvia uma potência de cerca de 80 cv a 6000 giros, enquanto na Spider, os cavalos eram de 65 a 6000 giros.





*Turin. Apresentação do Fiat "Nuova" 500 na Piazza Castello
1957, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat*



*Turin. Apresentação do Fiat "Nuova" 500 no Corso Vittorio Emanuele e em Porta Nuova
1957, fotografia histórica, Turim, Arquivo Histórico Fiat*

Fiat "Nuova" 500 Modelo "Bambina"

1960

Museu Vilarejo São Paulo

Motor: dois cilindros, resfriado a ar

Cilindrada: 479 cc

Potência: 15 cv 4500 giros/min

Velocidade máxima: 75 km/h

Peso: 555 kg

Nos anos do *boom* econômico, foi feita a reedição da versão do 500 de 1936: o Fiat 500 jardineira, um veículo que permitia, apesar das pequenas dimensões, ter uma grande capacidade de carga, mantendo uma linha arredondada e muito agradável.

Foram também introduzidos o câmbio com comando no volante e a segunda marcha sincronizada. Para o 500, saiu também o modelo C com importantes novidades, como a instalação em série do aquecimento interno e o desembaçamento do pára-brisa.





Competição dos Seis Dias
1951, fotografia histórica, Pontedera (PI), Fundação Piaggio Onlus

Vespa GS

1959

Pontedera (PI), Fundação Piaggio Onlus

Motor: monocilíndrico resfriado a ar

Cilindrada: 145,6 cc

Potência: 8 CV, 7500 giros/min

Velocidade máxima: 101 km /h

Peso: 111 kg

A Vespa GS, nascida em 1955, é um outro símbolo indiscutível dos anos cinquenta no campo das duas rodas e é sempre lembrada como “o *scooter* mais bonito, jamais produzido no mundo”. Isto graças às escolhas estilísticas que a distinguem, à refinada elegância típica da Vespa e ao seu elevado desempenho, há muito tempo solicitado por um objetivo tipicamente esportivo, que encontrará neste modelo um “símbolo de esportividade”, perfeitamente alinhado com as próprias exigências. Velocidade, retomada imediata, ótima aderência na estrada, frenagem mesmo nas condições mais difíceis, são as características relevantes e inovadoras deste revolucionário meio de transporte. Sua fabricação é o resultado de experiências desenvolvidas pela Piaggio, nas competições de velocidade e regularidade com a Vespa “Sei Giorni”, e até a Vespa 200 rali de 1972, nenhum modelo alcançou velocidade tão elevada.



Competição dos Seis Dias
1951, fotografia histórica, Pontedera (PI), Fundação Piaggio Onlus





Marco Zanuso, *Rádio TS 52 AS*
1964, ABS alumínio, Pordenone, Brionvega S.p.a.

Televisor “Algol”

1964

Marco Zanuso e Richard Sapper

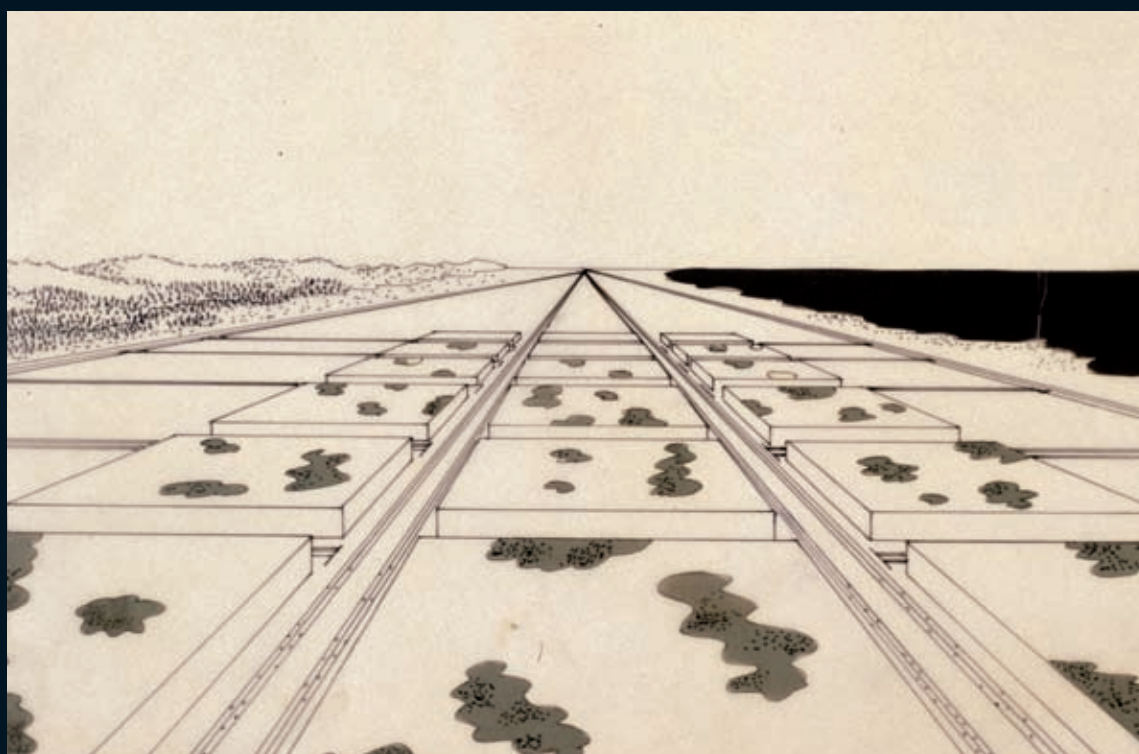
ABS e vidro

Pordenone, Brionvega S.p.a.

Com o *slogan* publicitário “a técnica na sua forma mais bela”, Brionvega ousava romper formas rigorosas e institucionais, encorajando os designers a reinventar aparelhos de rádio e TV, produzidos com audácia e constante experimentação técnica. “Algol II” de Marco Zanuso e Richard Sapper, produzida em 1964, a versão pop e colorida, evolução da primeira televisão, a transistorizada Doney de 1962, apresentava-se como um projeto em que o componente eletrônico tinha sido compactado e concentrado em uma caixa, que se abria para baixo: com um acesso facilitado para reparos, sem desmontar toda a estrutura. Um aparelho em que se vê sua tela, à parte do inteiro volume gerador de imagem, uma qualidade quase poética ao colocar em relevo técnica e função. Como consequência, apenas aparentemente tecnológica, é notada na utilização e determina novos comportamentos gerais. Perde qualquer conotação de objeto fixo, destinado para função definida. Pode ser, ao contrário, inserido em qualquer lugar como objeto de decoração, livre de sua grande dimensão.



A VELOCIDADE DA
MUDANÇA



A VELOCIDADE DA MUDANÇA

O período iniciado em 1968 foi de extraordinária agitação social, a época de maior ação coletiva na história do século XX. A Itália certamente não se igualou aos eventos do mês de maio de 1968 ocorridos na França, mas o movimento de protesto italiano foi o mais profundo e o mais longo da Europa. Ele se propagou das universidades e das escolas para fábricas e toda sociedade e cultura italiana.

A novidade mais concreta consistiu no fato de que as contestações mais profundas, aconteceram em todo o contexto cultural e interessaram não somente às escolas, às universidades, mas aos operários assim como às mulheres.

O biênio do protesto estudantil e operário estabeleceu uma interrupção histórica: daquelas lutas teve início um radical processo de nova reflexão sobre as relações, sociais e de poder; a experiência daqueles anos envolveu definitivamente uma inteira geração, que pela primeira vez experimentou diretamente a ação política. Nada mais seria como antes: a política tornou-se um elemento cotidiano, com aspecto relevante da vida. Foi um fato importantíssimo que caracterizou a sociedade italiana por quase toda a década dos anos setenta. O senso crítico, a criatividade, a insubordinação de 1968, resultaram determinantes na ampliação dos horizontes culturais, no aumento da disponibilidade para experimentar, na colocação das discussões de modelos e esquemas de homologação cultural.



Ettore Sottsass, *Obra gigantesca*.
Local panorâmico para a observação do rio Irrawaddy do "Il Pianeta come Festival",
1971, fotografia histórica, Parma, Arquivo CSAC



Alfa Romeo Montreal
1975, São Paulo, Coleção Fernando Nascimento Burattini

Fiat "Abarth" 1000 recorde Pininfarina

1960

Turim, Centro Histórico Fiat

Motor: traseiro

Cilindrada: 982 cc

Potência: 105 cv 8000 giros/min

Peso: 700 kg

Velocidade máxima: 220 km/h

A carroceria em alumínio do "Abarth" 1000, é um estudo aerodinâmico desenhado por Pininfarina.

O motor derivado do Fiat 600 e elaborado por "Abarth", tem como características principais o aumento da cilindrada para 982 cc, e a substituição do cabeçote dos cilindros por outro com eixo duplo de came.

Em 1960 estabeleceu em Monza, os seguintes recordes internacionais, dirigida pelos pilotos Maglioli, Baghetti, Bassi, Castellina, Cattini, Leto, Manfredini, Poltronieri, Rigamonti e Thiele:

- 12hs: 2.443,875 km com a média de 203.656 km/h
- 24hs: 4.771,082 km com a média de 198.795 km/h
- 48hs: 9.132,672 km com a média de 190.264 km/h
- 72hs: 13.441,498 km com a média de 186.687 km/h



No-Stop City

1969/72

Archizoom (Andrea Branzi, Gilberto Corretti, Paolo Deganello, Massimo Morozzi, Dario e Lucia Bartolini)

Parma, Arquivo CSAC

Um “projeto teórico de sistema metropolitano difuso” que nasce da idéia de analisar o processo urbano fora das ideologias e da história, como resultado de um processo de acumulação quantitativa.

No-stop city é uma cidade utópica em um plano sem limites, climatizado e protegido dos agentes atmosféricos; uma extensão que se tornou antrópica e onde tudo se move, mas onde é possível reservar um espaço, uma parada no seu vagar nômade.

Uma metrópole destinada a funções domésticas, organizadas de acordo com o critério de uma imensa infra-estrutura coletiva.



Archizoom e associados, *Sofá Superonda*
1967, Montale Pratese (PT), Poltronova S.r.l.



Cubistic chairs
1991, Milão, Atelier Mendini



A VELOCIDADE
NO DESIGN MODERNO



A VELOCIDADE NO DESIGN MODERNO

As velozes, entusiásticas mudanças e teorias amadurecidas durante os anos sessenta e setenta, tiveram resultados concretos especialmente no mundo do design, que a partir dessa época transformou-se no símbolo do “Made in Italy”, graças aos projetos de muitos jovens arquitetos, produzidos por empresas inovadoras como a Poltronova.

O primeiro reconhecimento internacional do design italiano deu-se com a mostra “*Italy: The New Domestic Landscape*” no MoMA de Nova Iorque, em 1972.

A energia criativa pela busca de novas estruturas de projeto exauriu-se progressivamente nos anos oitenta, quando o design voltou-se para uma redefinição das linguagens estéticas, influenciado pelas dinâmicas de um mercado mais articulado e complexo, e por um contexto que impôs à cultura do projeto um novo cenário de ação.

Através dos laboratórios experimentais de Alchimia e Memphis ressurgiu um “Nuovo Design”, pluralismo de linguagens excêntricas, nas quais não faltou a utilização dos materiais no limite da potencialidade e uma exasperação da forma, para chegar a uma fruição mais estética e cultural, do que funcional.

A idéia de velocidade, pela sua capacidade evocativa, entrou pela primeira vez também no setor da decoração, influenciando os projetos de objetos destinados a ambientes internos, com evidente remissão ao mundo da mecânica, utilizando rodas ou carrocerias como acessórios.



S-chair de Tom Dixon
2004, Carugo (CO), Cappellini Design S.p.a.

Sofá Tatlin

1989

Revestimento em veludo com base em metal

Mario Cananzi e Roberto Semprini

Perignano (PI), Edra S.p.a

Em espiral, livremente inspirado na torre de Tatlin (o modelo de madeira encontra-se no Beaubourg de Paris), é um sofá de centro de sala. Totem para sala e para espaços públicos, que permite novas modalidades para o assento. A base de madeira em vários estratos é dotada de pés de metal. A espiral, verdadeira e própria obra de engenharia, é em aço modelado estampado. O estofado foi confeccionado em poliuretano expandido, elástico e transpirável. É revestido em veludo e, em alternativa, sob encomenda, em alguns tecidos e peles de mostruário.





Alberto Meda e Paolo Rizzato, *Luminária Titânia*
2007, Milão, Produção Luceplan, São Paulo, LUMINI Equipamentos Iluminação Ltda.

Abajur cadeira Asana

2004

Resina de vidro laqueada

Giorgio Gurioli

Milão, Kundalini S.r.l.

Na tradição de Hatha Yoga, “Asana” é o comportamento do corpo durante a meditação que permite obter estabilidade mental, força e flexibilidade.

Abajur de chão e assento em resina de vidro, com base em aço cromado e difusor em vidro soprado.

“Asana” representa um importante momento de síntese na pesquisa Kundalini: o percurso da iluminação e o do complemento de decoração, desenvolvidos separadamente no decorrer dos anos, confluem em um produto único e orgânico.

Caracterizada, como Hara e Bodhi, por um inconfundível sinal biomórfico, “Asana” é uma presença luminosa que se inspira no equilíbrio da extensão virtuosa de uma posição ioga, colocando-se no ambiente como união entre corpóreo e etéreo, entre terra e céu.



Mesinha Tour

1993

Vidro *float* lapidado, rodas com movimento, pivotantes, forquilhas cromadas, pneus de borracha

Gae Aulenti

Corsico (MI), Fontana Arte S.p.a.

Mesinha em vidro liso lapidado e rodas de bicicleta, fixadas no plano com quatro fixadores em aço. Chamada em 1979 para exercer a função de art *director* na Fontana Arte, Gae Aulenti realizou com este projeto, o que podemos definir como ação de ruptura na idealização de um produto de design.

No plano da mesa, aplicam-se quatro rodas de movimento livre, segundo uma operação de *ready made* que utiliza, com uma nova interpretação, elementos projetados para outras funções, e introduzindo no espaço doméstico, formas e componentes intencionalmente diferentes. O resultado é um objeto essencial e muito *high-tech*, caracterizado por um forte sincretismo técnico-formal, além de uma afetuosa homenagem à arte pop.



Man Machine

2007, fibra de carbono, Caleppio di Settala (MI), Grupo S.P.A. Divisão Cinelli





S-chair de Tom Dixon
2004, Carugo (Como), Cappellini Design S.p.a.

S-chair

1991-92

Pele

Tom Dixon

Carugo (Como), Cappellini Design S.p.a.

Cadeira com estrutura em metal envernizado escuro, revestida em palha de pântano ou junco, com revestimento padrão nos tecidos Feltro, Panno, Glove, Satu, Trapez, Optik e Small Dot, em pele, pele extra e pele tipo cavalo malhado em branco e preto.

Tom Dixon nasceu na Tunísia, em 1959, transferiu-se para Londres aos 4 anos de idade; e sem nenhum tipo de formação ligada ao design ou à arte, começou a explorar o potencial decorativo e estrutural dos materiais reciclados. Não foi necessário muito tempo para que as criações do seu laboratório se tornassem reconhecidas e encomendadas sob medida. Cappellini ligou-se ao seu modo de trabalhar, lançando em 1989 no cenário internacional, a “S-Chair”, ora exposta na mostra permanente do Museu de Arte Moderna de Nova Iorque. “Space”, o seu laboratório, tornou-se em 1991 um verdadeiro estúdio de design e, em 1994, um espaço expositivo para os trabalhos de jovens designers. No mesmo ano, o seu interesse transferiu-se primeiramente para os materiais plásticos com Euro lounge e, em seguida, para a tecnologia da extrusão.



S-chair de Tom Dixon
2004, Carugo (Como), Cappellini Design S.p.a.



A COMPETIÇÃO



A COMPETIÇÃO

Seria impossível falar de automóvel e moto de corrida, sem pensar na Ferrari e na Ducati, ícones indiscutíveis de glamour, paixão e emoção.

O talento dessas empresas consiste na capacidade de conservar intacto, o fascínio originário dos veículos esportivos, e não somente forçando-nos a entender que até o simples asfalto, lugar dos mais medíocres e de uma seqüência de numerosas adversidades, possa ser ainda o traçado de uma aventura e de um desafio.

A indústria torna-se lugar da invenção, do risco técnico, até da sabedoria manual dos trabalhadores não desvalorizados pela rotina.

O sentimento vertiginoso e obscuro da velocidade está ligado a magníficas 'obras' que, à sua passagem, dão ainda a impressão de perfurar o campo visual e fugir no horizonte, como quando passavam como um raio, no início da sua história, entre as pastagens dos campos e o caos das cidades.

O sucesso da Casa de Maranello foi construído por anos de trabalho e experimentações, especialmente entre 1950 e 1955, anos emocionantes em que o exuberante retorno da Ferrari torna-a de modo agressivo, uma força dominante dos Grand Prix e do mundo dos automóveis esportivos.

Ao lado da mesma está a Ducati: desde a primeira fábrica até a era digital, os sucessos e as novidades da escuderia sucederam-se com a velocidade que somente as duas rodas permitem. Das primeiras motos econômicas e espartanas, aos autênticos 'mitos' tecnológicos atuais, a empresa levou a marca motociclistica "Made in Italy" ao mundo inteiro.



Ferrari durante um Grande Prêmio
2005 – 2006, Maranello (MO), Galeria Ferrari



Ferrari durante um Grande Prêmio
2005 – 2006, Maranello (MO), Galeria Ferrari

Ferrari F 2003 GA

2003

Maranello (MO), Galeria Ferrari

Motor: tipo 052;

Número de cilindros: 10 em V;

Número de válvulas: 40

Cilindrada total: 2997 cc

Peso com água, óleo e piloto: 605 kg

Se a intenção for traçar um histórico da velocidade na Itália, não podemos esquecer da rainha dos circuitos: a Ferrari. De fato, a casa de Maranello representa a máxima expressão do automobilismo italiano, veloz e atual. Desde os tempos da sua fundação pelo grande Enzo Ferrari (que após uma intensa carreira concluída na Alfa Romeo, como piloto e *team manager*, quis fundar a sua casa automobilística), já nasceu com uma fortíssima vocação racing!

As vermelhas sobre quatro rodas são um ponto fixo no grande circuito da Fórmula 1 mundial, representando desde sempre o ponto de chegada para muitos pilotos. A Ferrari sempre venceu, mas certamente foi entusiasmante para os apaixonados, a supremacia no mundial de Fórmula 1, iniciada em 1999 e continuada nos anos seguintes até 2004. Aqui está representada pelo carro de 2003, campeão do mundo com o grande Schumacher que, naquele ano, venceu quatro títulos mundiais consecutivamente!



A COMPETIÇÃO



Grande Prêmio Ducati
2005 - 2006



Grande Prêmio Ducati
2005 - 2006

Ducati “Desmosedici” moto GP

2005

Borgo Panigale (Bolonha), Museu Ducati

Motor: 4 cilindros em “ele” de 90° distribuição desmodrômica

Cilindrada: 998 cc

Potência: 240 HP

Peso: 145 kg

Velocidade máxima: 340 km/h

A Ducati iniciou em 2003, a participar do campeonato Mundial GP: o máximo para Motos do Mundo. Na realidade, desde 1946, esta casa sempre teve sua história ligada ao mundo das corridas, quando iniciou a produção motociclística. Portanto, para a “Ducati Corse” (empresa de recente instituição que faz parte da *Holding*, mas se dedica às corridas), foi um gesto coerente, expor o único *Brand* da Itália, no Mundial GP, competindo com os melhores do mundo. A moto se chama Desmosedici, para indicar desde o nome (e do motor), a ligação com a própria história (o mítico Desmo) e, desde 2003 até hoje, sucederam-se vários pilotos e um bom número de vitórias, sempre com a presença fixa do piloto de ponta, Loris Capirossi!



A VELOCIDADE
NO FUTURO



A VELOCIDADE NO FUTURO

A evolução tecnológica é um acontecimento irrefreável que poderia alterar o nosso modo de viver e de perceber as coisas. Se projetarmos a mente adiante, quais seriam os novos cenários? Quais as novas fronteiras? Tentemos imaginá-los em uma hipotética viagem no tempo.

Trens super velozes que anulam as distâncias, Super “cars” movidos a hidrogênio ou a bateria que correm a 370 Km/h, foguetes vetores destinados a explorações espaciais além dos limites conhecidos, o espaço interplanetário que se torna meta turística através dos veículos orbitais, capazes de viajar além de 30.000 Km/h, chip de 10 megabytes por segundo que fornecem instantaneamente o acesso a informações por vídeo, áudio e texto; homens com asas mecânicas que voam a 300 Km/h, guichês de alimentos semelhantes a cabines de pedágio, com sistemas de reconhecimento pela voz e pelo veículo, que permitem encomendar almoço à distância, Internet de alta velocidade que utiliza um meio totalmente inusitado: a simplicíssima tomada elétrica doméstica, um acelerador de partículas que permite desenvolver as pesquisas nucleares, de estrutura da matéria e de física, para aplicações com finalidades médicas, civis e industriais.

Tudo isso talvez não seja fruto de uma pura e simples visão, mas pertence a um futuro muito próximo com o qual é preciso estar familiarizado, um futuro que oferece panoramas insólitos, inéditos, e ao mesmo tempo fascinantes, um futuro onde cada coisa é dotada de movimento, em que a velocidade e a aceleração constituem o sentido da existência.

