



2016

IL CAPITALE CULTURALE

Studies on the Value of Cultural Heritage

JOURNAL OF THE SECTION OF CULTURAL HERITAGE

Department of Education, Cultural Heritage and Tourism
University of Macerata

Il Capitale culturale

Studies on the Value of Cultural Heritage

Vol. 14, 2016

ISSN 2039-2362 (online)

© 2016 eum edizioni università di macerata
Registrazione al Roc n. 735551 del 14/12/2010

Direttore

Massimo Montella

Co-Direttori

Tommy D. Andersson, Elio Borgonovi,
Rosanna Cioffi, Stefano Della Torre, Michela
Di Macco, Daniele Manacorda, Serge
Noiret, Tonino Pencarelli, Angelo R. Pupino,
Girolamo Sciuolo

Coordinatore editoriale

Francesca Coltrinari

Coordinatore tecnico

Pierluigi Feliciati

Comitato editoriale

Giuseppe Capriotti, Alessio Cavicchi, Mara
Cerquetti, Francesca Coltrinari, Patrizia
Dragoni, Pierluigi Feliciati, Enrico Nicosia,
Valeria Merola, Francesco Pirani, Mauro
Saracco, Emanuela Stortoni

Comitato scientifico - Sezione di beni culturali

Giuseppe Capriotti, Mara Cerquetti, Francesca
Coltrinari, Patrizia Dragoni, Pierluigi Feliciati,
Maria Teresa Gigliozzi, Valeria Merola,
Susanne Adina Meyer, Massimo Montella,
Umberto Moscatelli, Sabina Pavone, Francesco
Pirani, Mauro Saracco, Michela Scolaro,
Emanuela Stortoni, Federico Valacchi, Carmen
Vitale

Comitato scientifico

Michela Addis, Tommy D. Andersson, Alberto
Mario Banti, Carla Barbati, Sergio Barile,
Nadia Barrella, Marisa Borraccini, Rossella
Caffo, Ileana Chirassi Colombo, Rosanna
Cioffi, Caterina Cirelli, Alan Clarke, Claudine
Cohen, Gian Luigi Corinto, Lucia Corrain,
Giuseppe Cruciani, Girolamo Cusimano,

Fiorella Dallari, Stefano Della Torre, Maria
del Mar Gonzalez Chacon, Maurizio De Vita,
Michela Di Macco, Fabio Donato, Rolando
Dondarini, Andrea Emiliani, Gaetano Maria
Golinelli, Xavier Greffe, Alberto Grohmann,
Susan Hazan, Joel Heuillon, Emanuele
Invernizzi, Lutz Klinkhammer, Federico
Marazzi, Fabio Mariano, Aldo M. Morace,
Raffaella Morselli, Olena Motuzenko, Giuliano
Pinto, Marco Pizzo, Edouard Pommier, Carlo
Pongetti, Adriano Prospero, Angelo R. Pupino,
Bernardino Quattrococchi, Mauro Renna,
Orietta Rossi Pinelli, Roberto Sani, Girolamo
Sciuolo, Mislav Simunic, Simonetta Stopponi,
Michele Tamma, Frank Vermeulen, Stefano
Vitali

Web

<http://riviste.unimc.it/index.php/cap-cult>

e-mail

icc@unimc.it

Editore

eum edizioni università di macerata, Centro
direzionale, via Carducci 63/a - 62100
Macerata
tel (39) 733 258 6081
fax (39) 733 258 6086
<http://eum.unimc.it>
info.ceum@unimc.it

Layout editor

Cinzia De Santis

Progetto grafico

+crocevia / studio grafico



Rivista accreditata AIDEA

Rivista riconosciuta CUNSTA

Rivista riconosciuta SIMMED

Rivista indicizzata WOS

Musei e mostre tra le due guerre

a cura di Silvia Cecchini e Patrizia Dragoni

Saggi

«Arte al servizio di un'idea»*. Il ruolo dell'“Esposizione dell'Aeronautica italiana” (1934) nel dialogo tra arte, architettura, politica e pubblico

Orietta Lanzarini**

Abstract

Nel panorama delle mostre di regime, l'“Esposizione dell'Aeronautica italiana”, allestita a Milano nel 1934, occupa un posto di grande rilievo politico e artistico. Il tema prescelto, particolarmente caro a Mussolini e di sicura presa sul pubblico, consente di ripercorrere la storia del volo, dagli studi di Leonardo ai primi arditi che tentarono di levarsi dal suolo, fino alle imprese aviatorie sostenute dal regime, che culminano con la crociera aerea del Decennale, dall'Italia agli Stati Uniti, guidata da Italo Balbo nel 1933. Per gli architetti chiamati ad allestire la cosiddetta “Mostra azzurra”, coordinati da Giuseppe Pagano, si tratta di un'occasione altrettanto preziosa per promuovere l'architettura moderna e candidarla come “arte di Stato”. Questa loro aspirazione verrà presto disattesa, ma la ricerca

* Citazione nel titolo da Pagano 1934b, p. 4.

** Orietta Lanzarini, Ricamatore di Storia dell'architettura, Università degli Studi di Udine, Dipartimento di Studi Umanistici e del Patrimonio Culturale, vicolo Florio, 2/B, 33100 Udine, e-mail: orietta.lanzarini@uniud.it.

artistica messa a punto per la mostra milanese, rimasta latente per alcuni anni, rinascerà nel dopoguerra, dando origine a una stagione straordinaria di allestimenti di mostre e di musei.

In the panorama of Regime exhibitions, the “Esposizione dell’Aeronautica italiana”, arranged at Milan in 1934, occupies a position of great political and artistic importance. The theme that had been selected – one particularly close to Mussolini’s heart – provided the opportunity to survey the history of flight from the studies of Leonardo to the daring aviators who tried to lift-off from the ground, up to the aerial enterprises undertaken by the governing party which culminated with the aerial cruise of the Decennale from Italy to the United States lead by Italo Balbo in 1933. For the architects (co-ordinated by Giuseppe Pagano) invited to organize the so-called “Blue exhibition”, this was a precious opportunity to promote contemporary architecture and to present it as “art of the State”. Their aspirations were soon ignored, but the artistic endeavors concentrated in the Milanese exhibition, which remained hidden for a number of years, came to life again after the Second World War and gave origin to an extraordinary season of staging exhibitions and arrangements in museums.

1. *Premessa*

Dal 16 giugno al 31 dicembre 1934 le sale del Palazzo dell’Arte, sede della Triennale di Milano, accolgono l’“Esposizione dell’Aeronautica italiana”, la cosiddetta “Mostra azzurra”, un evento di grande rilievo per l’immagine del regime premiato con una notevole affluenza di pubblico. Ventotto sezioni raccontano agli italiani, con evidenti finalità educative e propagandistiche, l’avventura del volo – dai primi tentativi falliti alla messa a punto di apparecchi all’avanguardia –, le intrepide gesta dei trasvolatori contemporanei, le attività dell’Aeronautica in ambito civile e militare e molto altro¹.

Come vedremo, la scelta del tema aviatorio e della sede milanese, l’impostazione dei percorsi espositivi destinati a catturare l’interesse del pubblico, le soluzioni messe a punto nelle varie sale dagli artisti designati dai curatori, e infine l’anno, il 1934, in cui la mostra viene preparata hanno un valore decisivo, sia da un punto di vista politico, sia per rinnovare la candidatura dell’architettura moderna, in opposizione a quella di matrice tradizionale, come

¹ Inizialmente la mostra doveva terminare ad ottobre, ma visto il successo viene prorogata fino alla fine di dicembre. Cucchiara 1988-1989, vol. I, p. 85. L’Archivio della Triennale di Milano conserva una raccolta di fotografie degli allestimenti (coll. AER_01_0001-0039), quasi tutte pubblicate nel ponderoso catalogo della mostra (Visconti di Modrone *et al.* 1934), ma nessun documento sull’organizzazione della stessa. Alcuni materiali grafici e documentari si trovano negli archivi dei singoli autori (vedi *infra*). Si vedano, inoltre, i contributi di Giolli 1934; Lazzari 1934; Mazzucchelli 1934; Pagano 1934b; Pagano 1934c; Reggiori 1934; Cucchiara 1988-1989; Russo 1999, pp. 26-30, 148-161; Morello 2004, pp. 314-320; Collicelli Cagol 2013, pp. 49-53.

«arte di stato»². L'aspirazione dei giovani architetti coinvolti nella rassegna milanese tornerà presto a infrangersi contro i tentacolari interessi dei potenti detrattori, occulti e palesi, di un linguaggio progettuale aggiornato³, ma le ricerche germogliate in occasione della "Mostra azzurra" contribuiranno, con altre, a dare vita nel secondo dopoguerra a una serie di allestimenti di esposizioni e di musei di assoluto rilievo.

2. «Chi vola vale». La scelta dell'Aeronautica

Chi sono, dunque, i promotori dell'iniziativa e perché viene indicata proprio l'attività aviatoria come materia da celebrare e illustrare al pubblico⁴? A spiegarlo, dalle pagine di «Casabella», è Giuseppe Pagano all'indomani dell'inaugurazione:

Il duca Marcello Visconti di Modrone, nominato un comitato di autorità e di competenti, dava forma all'esposizione valendosi di un direttorio composto di Carlo A. Felice e del sottoscritto. Il colonnello Francesco Cutry, capo dell'ufficio storico del Ministero dell'Aeronautica, completava il triumvirato e in quattro mesi si organizzava e si realizzava l'esposizione nell'interno del Palazzo dell'Arte⁵.

Come nota Pagano, Visconti di Modrone è «un aviatore che ha la felice congiuntura di essere anche Potestà di Milano»⁶, quindi la scelta della materia e della *location* sono presto chiarite. Queste coincidenze, però, non sarebbero bastate se i tempi non fossero stati effettivamente maturi per esibire un tema – l'aviazione e le imprese aviatorie – promosso da Benito Mussolini in persona fin dai suoi esordi politici e accolto dal popolo con un interesse cresciuto esponenzialmente dagli anni '20 alla vigilia della mostra⁷.

² Com'è noto, la questione emerge costantemente nel dibattito politico e artistico di epoca fascista. Osserva Pier Maria Bardi: «L'architettura per essere il fatto più duraturo della civiltà e per contare nel tempo in misura superiore a tutti gli altri monumenti degli uomini, è arte di Stato. [...] Il Fascismo è ingaggiato in una gara di primato nel mondo, e non in un'impresa nazionale che si esaurisce entro i confini. [...] È agli architetti della nostra generazione che spetta soprattutto il compito dell'illustrazione della gesta mussoliniana». P.M. Bardi, *Architettura, arte di stato*, «L'Ambrosiano», 31 gennaio 1931; ora in Cennamo 1976, pp. 37-43.

³ Sul tema rinviamo al fondamentale studio di Nicoloso 1999.

⁴ L'eufonico motto: «Chi vola vale, chi non vola non vale, chi vale e non vola è un vile», campeggiava nell'atrio del Ministero della Regia Aeronautica a Roma, inaugurato da Mussolini, accompagnato da Italo Balbo, il 28 ottobre 1931. Lehmann 2010, p. 106.

⁵ Pagano 1934b, p. 4.

⁶ *Ibidem*. Visconti di Modrone (1898-1964), podestà della città lombarda dal 1929 al 1935, consegue il brevetto di pilota il 5 luglio 1930. Lehmann 2010, p. 115.

⁷ Sul ruolo dell'aviazione nelle strategie mussoliniane, vedi Silk 2005, i puntuali contributi in Ferrari 2005, e soprattutto l'ottimo studio di Lehmann 2010.

In questo lasso temporale, il potenziamento del ruolo dell'aviazione nelle strategie politiche e propagandistiche del regime aveva avuto un decorso così marcato da far dichiarare a Guido Mattioli, nel suo volume dedicato a *Mussolini aviatore* edito nel 1935, che «la traiettoria ascensionale del fascismo è stata la traiettoria ascensionale dell'aeronautica»⁸.

Documentata dai quotidiani e dalle riviste specializzate, da numerosi libri e dai cinegiornali, la parabola, per niente lineare, di una delle “pupille” del regime conosce due momenti principali, separati proprio dallo spartiacque dell'esposizione milanese del 1934: l'aeronautica presentata come fucina di eroi, il cui valore esemplare deriva dal concreto compimento di ardite imprese aviatorie e l'aeronautica identificata quasi esclusivamente con la figura, infallibile e iconica, del Duce pilota, capace di dominare e guidare il mezzo meccanico con la stessa maestria con cui governa lo Stato⁹.

Durante la prima fase, svoltasi tra il 1920 – all'indomani dell'impresa dannunziana di Fiume – e il 1933, le attività aviatorie conoscono due modalità principali di promozione. La prima consiste nell'incremento dei viaggi aerei sul territorio italiano da parte di Mussolini, ma sempre con piloti esperti ai comandi, puntualmente osannato al suo arrivo dalla folla e dalla stampa come una divinità discesa dal cielo. Ai voli nazionali del Duce, si associa una serie di audaci raid internazionali e intercontinentali, seguiti dalla pubblica glorificazione degli aviatori che ne sono protagonisti, membri eletti di una vera «aristocrazia» dell'aria¹⁰. Dai trasvolatori solitari, come Arturo Ferrarin o Francesco De Pinedo, si passa in breve tempo «all'eroismo in serie»¹¹ dei voli di massa promossi da Italo Balbo, ministro della Regia Aeronautica dal 1929 al 1933 e fino a questa data divo indiscusso del teatro aviatorio¹². Quattro spettacolari trasvolate, che lo vedono ripetutamente alla guida di decine di idrovolanti, gli assicurano nel giro di un lustro una fama internazionale¹³. L'ultima, la crociera del Decennale, effettuata tra il 1 luglio e il 12 agosto 1933

⁸ Citato, dall'edizione del 1939, in Lehmann 2010, p. 5.

⁹ Ivi, pp. 77-122.

¹⁰ Osserva Mattioli: «Tutti non possono volare [...]. Il volo deve rimanere ancora il privilegio di un'aristocrazia, ma tutti devono avere il desiderio di volare». Ivi, p. 100.

¹¹ Ivi, p. 104.

¹² L'ascesa ufficiale di Balbo era iniziata con la sua nomina, il 6 novembre 1926, a sottosegretario alla Regia Aeronautica, quindi proseguita con il conseguimento del brevetto di pilota, nel giugno del 1927, e delle licenze militari di volo per diversi tipi di aeroplano, nel corso del 1930. Nel frattempo, Mussolini gli aveva affidato la gestione del ministero aeronautico, dove rimase dal 12 settembre 1929 al 5 novembre 1933. Ivi, pp. 74, 94, 113.

¹³ Dal 25 maggio al 2 giugno 1928, mentre è ancora sottosegretario, Balbo dirige, con De Pinedo, una flotta di sessanta idrovolanti lungo il Mediterraneo occidentale, e l'anno successivo, dal 5 maggio al 19 giugno, guida in autonomia uno stormo di trentuno apparecchi sul Mediterraneo orientale, da Taranto a Odessa. A queste imprese, seguono le due crociere atlantiche, la prima delle quali, sulla rotta Italia-Brasile, è compiuta tra il 17 dicembre 1930 e il 15 gennaio 1931 da una flotta di quattordici idrovolanti. Cfr. Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 177, 182; Lehmann 2010, pp. 93, 104.

da una flotta di ventiquattro apparecchi sulla rotta Orbetello-Chicago-New York per celebrare il decimo anniversario della Rivoluzione fascista, ha un impatto enorme sul pubblico nazionale e forestiero. Appena rientrato, Balbo viene nominato maresciallo dell'aria da Mussolini, che dispensa riconoscimenti a tutti i membri della «centuria alata» coinvolti nell'impresa¹⁴. È l'apoteosi dell'aeronautica fascista e, sulla scorta dell'onda emozionale generatasi, nasce l'idea di celebrarne la storia e le azioni attraverso un'esposizione. A segnalarlo nel catalogo è Mario Massai, giornalista del «Corriere delle Sera» e sodale del ministro volante: «la Mostra ha potuto concretarsi quando, grazie a una gesta incomparabile, tutto il mondo ha dovuto rendersi conto della netta superiorità qualitativa dell'ala tricolore, sintesi delle virtù dell'Italia mussoliniana. Questa gesta è la Crociera del Decennale»¹⁵. E infatti, il salone destinato a illustrare ai visitatori la storica impresa di Balbo e delle sue squadre diventa l'apice del percorso espositivo.

L'allestimento, però, acquista quasi il valore di un epitaffio, se consideriamo la brusca uscita di scena del ministro a soli tre mesi dalle glorie atlantiche. Il 6 novembre 1933, infatti, Balbo era stato sollevato dall'incarico ministeriale e nominato governatore della Libia da Mussolini che aveva nuovamente avocato a sé i ruoli di ministro dell'Aeronautica e della Marina – che si sommano a quello della Guerra, già assunto il 22 luglio – mantenuti fino al 25 luglio 1943¹⁶. Inoltre, a partire dall'agosto del 1934 e fino al 1939 il Duce stesso – senza più competitori di rilievo – inizia a proporsi come archetipo del pilota-eroe, decantato dai giornali e ripreso nei filmati, sempre saldo ai comandi di un modernissimo apparecchio; e poco importa se, fino al 1937, privo persino del brevetto di pilota¹⁷.

Nella risoluzione di Mussolini di far coincidere la propria immagine personale con la potenza ed efficienza aviatoria, anche la “Mostra azzurra” potrebbe aver

¹⁴ *La centuria alata* è il titolo del libro, edito da Mondadori nel 1934, nel quale Balbo descrive l'impresa atlantica. Ivi, pp. 105-106. Gli apparecchi sono in realtà ventiquattro più uno di riserva fuori stormo; a seguito di un incidente a un idrovolante “titolare”, durante un ammaraggio, la riserva viene inserita nella squadriglia da Amsterdam agli Stati Uniti. Cfr. Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 183.

¹⁵ Ivi, p. 177. Massai fa parte di quella che Balbo chiama la «pentarchia giornalistica», formata anche da Nello Quilici, direttore del «Corriere Padano», Adone Nosari de «La Gazzetta del Popolo», Michele Intaglietta e Ernesto Quadrone de «La Stampa». I cinque giornalisti avevano il compito di accompagnarlo nelle sue imprese, e quindi di commentarle, sempre sotto la stretta sorveglianza del gerarca. Sul capillare controllo esercitato da Balbo sui vari mezzi di comunicazione e propaganda, in particolare sulla stampa, vedi Lehmann 2010, pp. 136-148 e in generale Ferrari 2005, pp. 31-110.

¹⁶ Mussolini aveva ricoperto la carica di ministro dell'Aeronautica ad interim dal 30 agosto 1925 al 3 gennaio 1926 e da titolare fino all'11 settembre 1929, quando era passata a Balbo, per poi tornare nelle sue mani il 6 novembre 1934; ad affiancarlo è Giuseppe Valle, sottosegretario e capo di Stato maggiore dell'Aeronautica. Vedi: <<http://storia.camera.it/governi/i-governomussolini/storia/dal:19330507,al:19330507#nav>>, 02.02.2016.

¹⁷ Canella, Giuntini 2007, pp. 32-36; Lehmann 2010, pp. 87-96.

avuto un ruolo, visto che quella stessa immagine veniva in qualche modo messa in ombra dal confronto diretto con le gesta, narrate nelle sale, di eroi dell'aria unanimemente riconosciuti. Ma sospendiamo per ora la questione.

3. *Un raid di architetti a Milano*

Per ricostruire alcuni fondamentali passaggi dell'esposizione aeronautica è doveroso fare un passo indietro di qualche anno, quando vengono gettate le basi teoriche e logistiche che forniscono all'evento la sua struttura portante. Una serie di episodi accaduti nel 1933, in particolare, necessitano di essere ricordati.

Chiusa l'esperienza monzese nel 1930, le mostre dedicate alle arti decorative e industriali moderne si trasferiscono a Milano nel Palazzo dell'Arte di Giovanni Muzio, iniziato il 28 ottobre 1931 e completato in tempo per l'apertura della V Triennale, il 10 maggio 1933¹⁸.

Come ricorda il testimone oculare Agnoldomenico Pica, a partire da questa edizione «l'architettura diventava il tema preminente e fondamentale», esibito, oltre che attraverso le mostre nazionali e internazionali approntate nel palazzo muziano, con «quella quarantina di costruzioni dimostrative», riunite nel parco in una «parata spettacolare» come “Mostra dell'abitazione”, vero banco di prova della ricerca architettonica italiana, e milanese in particolare, di matrice europea¹⁹. Riguardo alle conseguenze dell'evento, Pica aggiunge: «l'ampiezza e l'accanimento dello strascico polemico che la Triennale lasciava in eredità era la prova migliore della sua efficacia e incidenza nel mondo della cultura»: polemiche avanzate non solo da chi considerava la mostra come una «sorta di lesa tradizione», ma anche da coloro che l'accusavano di «insufficiente aggiornamento»²⁰.

Di fatto, la rassegna del 1933 viene allestita in uno dei momenti più delicati nel processo di rivendicazione di un ruolo di primo piano, nelle strategie dello stato fascista, per l'architettura moderna, ancora nella bufera a causa delle dispute accese dalla “Seconda Esposizione dell'architettura razionale italiana” organizzata dal M.I.A.R. a Roma nel 1931 e poi trasferita a Milano e a Torino, rinfocolate l'anno seguente dalla vittoria del concorso per la nuova stazione di Firenze di Giovanni Michelucci con il Gruppo Toscano²¹.

¹⁸ La sede espositiva viene finanziata in parte con il lascito dell'industriale Antonio Bernocchi e dei suoi fratelli, gestito dalla Fondazione Bernocchi, e in parte dal Comune di Milano. Vedi Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 5; Irace 1994, pp. 136-148. Per un profilo generale della mostra è ancora utile Pansera 1978, pp. 39-47, 246-273.

¹⁹ Pica 1957, p. 32.

²⁰ Ivi, p. 36.

²¹ Sulla mostra del 1931 si veda la raccolta di contributi in Cennamo 1976, mentre sull'opera

Tocca alla V Triennale dimostrare agli alti quadri fascisti e al pubblico come i giovani progettisti abbiano titolo per fare dell'architettura moderna il principale veicolo di espressione artistica del secolo fascista, in opposizione all'esortazione di Piacentini, Giovannoni e altri a ritornare in massa ad un linguaggio architettonico attento alla tradizione italica, non solo per ragioni formali, ma soprattutto di efficienza lavorativa e di esercizio del potere professionale²². Anche per gli appassionati oppositori della vecchia guardia, però, non si tratta solamente di una questione di "stile": la loro ricerca progettuale ispirata ai principi messi a punto in ambito internazionale si coniuga inscindibilmente con un'istanza morale intimamente italiana – perché generata dal dissenso verso modalità di amministrazione del settore edilizio peculiari dell'Italia –, che trova nel direttore di «Casabella», Giuseppe Pagano, uno dei suoi principali portavoce²³.

In qualità di coordinatore artistico della "Mostra azzurra" egli avrà modo di ribadire la centralità del tema morale e di altre questioni. L'incarico di allestire la rassegna rientra nel mandato di curatore delle esposizioni di architettura del regime affidatogli dal neo rieletto segretario Alberto Calza Bini durante la riunione del consiglio nazionale del sindacato fascista architetti, nel settembre del 1933²⁴.

In quel momento, Pagano stava partecipando alla V Triennale²⁵ e da questo bacino provengono i principali artisti – Erberto Carboni, Arturo Martini,

fiorentina, che gode del sostegno di Marcello Piacentini, vedi Conforti, Dulio, Marandola 2006, pp. 132-145.

²² L'intricata questione, dovuta anche alle opinioni discordanti tra gli architetti moderni, è spiegata con precisione in Nicoloso 1999, pp. 120-129. I molti argomenti di discussione trovano accoglienza sulle pagine di riviste come «Casabella» e «Domus», alle quali si aggiunge, nel maggio del 1933, «Quadrante», fondata da Massimo Bontempelli e Pier Maria Bardi. Anche le riviste, però, non costituiscono un fronte compatto, dati i contrasti tra i principali attori, Bardi e Pagano in particolare, che ne guidano le linee editoriali. Ivi, pp. 133-134.

²³ Conseguita la laurea in architettura al Politecnico di Torino nel 1924, Pagano esordisce in campo espositivo nel 1928, e in quello stesso anno osserva durante una conferenza: «le ragioni quasi inconfessabili di brutale speculazione hanno dato tali colpi a questa altissima manifestazione di civiltà [l'architettura] che non è sorprendente lo smarrimento di molti spiriti quando cercano di precisare, sia pure mentalmente, il loro pensiero in questioni di estetica architettonica», pur riconoscendo che: «è però ingiusto il loro giudizio quando essi ne rendono responsabili i soli architetti» vedi Pagano 1976, pp. XXIII-XXIV.

²⁴ Nicoloso 1999, pp. 149-150.

²⁵ Nel Palazzo dell'Arte, Pagano presenta i suoi progetti per il padiglione Gancia all'Esposizione di Torino del 1928, per una Scuola di stenografia e un negozio sempre a Torino; con M. Piacentini, P. Aschieri, G. Capponi, A. Foschini, G. Michelucci, G. Ponti e G. Rapisardi, invece, espone il modello della Città universitaria di Roma; con G. Levi Montalcini, il padiglione dell'Italia alla Mostra di Liegi del 1930, il palazzo per uffici delle Amministrazioni Gualino a Torino e la villa di Rivara nel Canese; con G. Ponti, gli arredamenti per una carrozza ferroviaria. Nel Parco della Triennale, infine, l'architetto realizza, con O. Aloisio, G. Chessa, U. Cuzzi, G. Levi-Montalcini, E. Paulucci, E. Sottsass, C. Turina, la Sala d'estate, mentre con F. Albin, R. Camus, G. Palanti, G. Mazzoleni e G. Minoletti, la casa a struttura d'acciaio. In *V Triennale di Milano. Catalogo ufficiale* 1933, pp. 71, 191, 221, 230, 234, 235, 251, 555, 558, 661, 663-667, 747, 749.

Marcello Mascherini, Giacì Mondaini, Bruno Munari, Marcello Nizzoli, Esodo Pratelli, Diego Santambrogio e Mario Sironi – e il drappello di progettisti reclutati per allestire la mostra aviatoria, tutti laureati nella sezione di architettura della Regia Scuola di Ingegneria di Milano (Regio Politecnico): Franco Albini (1929), Renato Camus (1929), Giulio Minoletti (1931), Giancarlo Palanti (1929), i BBPR – Banfi, Belgiojoso, Peressutti e Rogers (1932), Luciano Baldessari (1922), Piero Bottoni (1926), Paolo Clausetti (1929), Luigi Figini (1926), Guido Frette (1926), Agnoldomenico Pica (1931), Gino Pollini (1927), Gio Ponti (1921), Giovanni Romano (1931); completano il gruppo “azzurro” Eugenio Faludi, unico laureato (1924) alla Regia Scuola di Architettura di Roma, Carlo Alberto Felice, segretario della Triennale e «“garante” della “politica” dell’Ente»²⁶ ed Edoardo Persico, in quel momento redattore di «Casabella»²⁷.

Questa la squadra, affiancata da storici, tecnici e consulenti, con cui l’architetto istriano affronterà l’esposizione aviatoria l’anno seguente. In concomitanza con la sua nomina, però, accadono altri due fatti che alimentano un clima davvero incandescente. Sempre a settembre del 1933 la sezione di architettura del Regio Politecnico viene trasformata in facoltà di Architettura con l’obbligo di uniformarsi ai piani di studi – e quindi all’«unicità d’indirizzo» – della scuola di Roma; ne consegue la rinuncia all’impostazione agnostica che aveva consentito alle istanze dei giovani razionalisti di maturare²⁸. E ancora nello stesso mese, mentre è in corso la V Triennale, il Palazzo dell’Arte accoglie il convegno internazionale: *La formazione dell’architetto*, promosso dalla rivista «L’Architecture d’aujourd’hui», che assieme alla riflessione sui diversi organismi e sistemi educativi, porta alla luce una serie di gravi nodi irrisolti²⁹. Le categoriche osservazioni di Joseph Vago, riportate nel numero di dicembre di «Casabella», non lasciano spazio a fraintendimenti: «I vecchi scaltri si sono adattati troppo presto al nuovo ordine. Essi hanno occupato le posizioni superiori ed hanno soffocato con l’autorità del loro grado gerarchico, ogni movimento dei giovani», con l’aggravante che «essi non hanno professori che possano ammirare ed ai quali accordare la loro fiducia»³⁰. Pur stigmatizzando il «tono cattedratico e da “salvator mundi”» di Vago, il commento di Pagano, riportato di seguito, non può che confermare la frustrazione per una condizione

²⁶ La definizione in Pansera 1978, p. 41.

²⁷ Vedi *V Triennale di Milano. Catalogo ufficiale 1933, ad indicem* e per un profilo degli architetti Pica 1936. Significativa l’assenza di Giuseppe Terragni, già coinvolto nell’allestimento della “sala O” per la “Mostra della Rivoluzione fascista”, motivata forse dal suo problematico rapporto con Pagano.

²⁸ Sulla questione si veda Nicoloso 1999, pp. 105-113. Lo studioso puntualizza come, all’inizio degli anni trenta, la sezione di architettura milanese rappresenti «il modello didattico antagonista alla scuola romana», soprattutto per la diversa impostazione dei piani di studio e distribuzione delle materie; in particolare, attraverso l’insegnamento della composizione architettonica, Milano è «impegnata ad offrire una valida e aggiornata preparazione professionale», mentre Roma «a questo obiettivo aggiunge quello della ricerca di uno stile per la nazione». Ivi, pp. 105-106.

²⁹ Ivi, pp. 135-140.

³⁰ Vago 1933, pp. 56-57.

di disagio annosa e apparentemente senza via d'uscita per l'architettura moderna. Alla base è ancora la questione morale:

Tutto è bello, grandioso, monumentale degno delle tradizioni romane, purché queste lodi facciano piacere a qualche titolare del genio civile, a qualche onorevole, a qualche ministro. [...] Chi ha osato arginare tale onta di mediocrità e di impotenza che con la scusa della tradizione (la tradizione delle copie?) sta vituperando l'Italia? Ben pochi! [...] Questa contraddizione tra lo spirito mussoliniano e l'architettura fatta passare per fascista è stata sentita profondamente dai nostri colleghi esteri che vennero a visitare l'Italia³¹.

Mentre sono in corso questo ed altri dibattiti, una nuova bordata colpisce i vincitori del concorso per Sabaudia – Cancellotti, Montuori, Piccinato e Scalpelli, ansiosi d'incarnare la vis innovativa dello “spirito mussoliniano”, eppure aspramente contestati.

Gli attacchi contro le opere moderne si fanno virali e durante una riunione della Camera, il 20 maggio 1934, i deputati Bacci, Farinacci, Giunta e Terruzzi sferrano un'offensiva diretta ad affossare definitivamente qualsiasi velleità di affermazione da parte della nuova architettura, definita «tedesca», «bolscevica» e persino «nipponica»³². Ma il 10 giugno, inaspettatamente, Mussolini convoca i progettisti della stazione di Firenze e di Sabaudia, plaudendo al loro lavoro come espressione dello sforzo di «realizzare un'arte rispondente alla sensibilità e alle necessità»³³ dell'epoca fascista. A quel punto, Pagano può annunciare trionfalmente dalle colonne di «Casabella»: «ora gli architetti moderni sono ufficialmente investiti di una grande responsabilità storica. [...] Ora l'architettura moderna è arte di Stato»³⁴.

Dopo alcuni giorni, il 16 giugno, s'inaugura l'“Esposizione dell'Aeronautica italiana”, testimonianza vivente della fondatezza di questa dichiarazione.

4. Valori della “Mostra azzurra”

Pagano è certamente consapevole dell'aiuto prezioso che l'evento espositivo può dare alla causa dall'architettura moderna. Come avrà modo di ribadire nel 1941: «uno dei più efficaci veicoli per la conoscenza, la diffusione e la saggiatura delle idee che presiedono al gusto moderno è rappresentato dalle esposizioni»³⁵ e altrettanto scientemente, egli considera proprio la temporaneità

³¹ Pagano 1933, p. 57.

³² Pagano 1934a, p. 2.

³³ Ivi, p. 3.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ Pagano 1976, p. 146. La citazione è tratta dallo scritto: *Parliamo un po' di esposizioni* allegato a «Costruzioni-Casabella», nn. 159-160, marzo-aprile 1941, edito quando la rivista era già stampata, ora in Pagano 1976, pp. 146-152.

dell'esperienza la chiave della sua efficacia, dato che consente di far accettare un «gusto nuovo»³⁶ in quanto ipoteticamente transitorio. Se i musei, con le loro collezioni permanenti, sono ancora affollati di ambienti “in stile” rinascimentale, gotico, barocco retaggio di metodi di allestimento introdotti nell'Ottocento³⁷, le mostre ambiscono a comunicare col pubblico attraverso un linguaggio contemporaneo che trasmetta dei valori aggiornati, comprensibili a tutti e quindi assimilabili con facilità. Nel segnalare il primato dell'Italia, Pagano sottolinea come il campo espositivo abbia anche «il merito non indifferente di permettere e facilitare esperimenti altrimenti irrealizzabili»; e quindi conclude: «dove potevano sfogarsi i sogni architettonici degli architetti moderni? Nelle esposizioni!»³⁸.

Da questo punto di vista, gli anni del fascismo sono prodighi di possibilità. Nel fitto programma delle mostre di regime, l'esposizione aviatoria si inserisce tra la pionieristica “Mostra della Rivoluzione fascista” (Roma, 28 ottobre 1932 – 28 ottobre 1934; 1937-1943)³⁹ e la “Mostra dello sport” (Milano, 1 maggio – 31 dicembre 1935). Seguono poi la “Mostra nazionale delle colonie estive e dell'assistenza all'infanzia” (Roma, 20 giugno 1937 – settembre 1937), la “Mostra augustea della romanità” (Roma, 23 settembre 1937 – 4 novembre 1938), la “Mostra autarchica del minerale italiano” (Roma, 23 novembre 1938 – 9 maggio 1939), la “Mostra di Leonardo da Vinci” (Milano, 9 maggio – 1 ottobre 1939), solo per elencare le principali.

Come rileva Anna Maria Mazzucchelli, però, «bisognava attendere questa dell'Aeronautica, perché il pubblico fosse messo di fronte ad una “prova generale” del gusto architettonico italiano»⁴⁰. E Pagano puntualizza: «occorre cioè considerare l'esposizione come una specie di strategia applicata all'architettura, una battaglia d'arte dove il fattore tempo, fantasia, coraggio e sangue freddo contano moltissimo»⁴¹.

L'opportunità, dunque, è da cogliere al volo. Numerosi architetti chiamati ad allestire la “Mostra azzurra” vengono coinvolti anche nelle esposizioni citate, ma il tema aviatorio offre loro un'occasione unica per dimostrare concretamente

³⁶ Ivi, p. 147.

³⁷ Basti qui citare la messa in scena “rinascimentale” ideata da Antonio Avena per Castelvecchio a Verona nel 1926; vedi Marini 2003.

³⁸ Pagano 1976, pp. 147, 150.

³⁹ Il 23 settembre 1937, simultaneamente all'apertura della “Mostra augustea della romanità”, viene inaugurata una seconda edizione dell'esposizione, accolta nell'ampliamento laterale della Galleria d'arte moderna a Valle Giulia; dopo un breve periodo di chiusura, la rassegna, rinominata “Mostra permanente del Fascismo”, riapre per la terza volta il 28 ottobre 1942 per poi chiudere definitivamente nel settembre del 1943, quando i materiali espositivi vengono trasferiti al Museo lapidario di Salò (Capanna 2004, pp. 84-89). Riportato a Roma nel 1945, il fondo documentario è ora conservato all'Archivio Centrale dello Stato di Roma, <<http://search.acs.beniculturali.it/OpacACS/guida/IT-ACS-AS0001-0003706>>, 25.04.2016.

⁴⁰ Mazzucchelli 1934, p. 7.

⁴¹ Pagano 1934b, p. 4.

agli occhi del pubblico, ma soprattutto agli scettici e ai denigratori del nuovo linguaggio, uno dei principi basilari su cui si appoggia l'azione progettuale che sostengono: la coincidenza ideale tra architettura moderna e tecnica, o per dirla con parole care al Futurismo, tra arte ed estetica della macchina⁴². Nessuna delle mostre allestite in seguito consente ai «cosiddetti “razionalisti”, liberi da schemi stilistici ed entusiasti di un nuovo credo estetico»⁴³, un confronto così diretto e sistematico tra la perfezione del dispositivo meccanico, con la sua struttura in ogni parte appropriata e funzionale, e lo spazio architettonico, legittimato dai medesimi attributi di esattezza formale, di precisione metrica e di qualità dei materiali. Spazio in cui il visitatore, che vive nel tempo presente, è messo nelle condizioni di sentirsi pienamente a proprio agio, dal momento che può riconoscere nell'architettura modernissima che lo circonda gli stessi principi estetici degli aerei e dei dispositivi all'avanguardia che osserva⁴⁴.

Di fatto, Pagano sembra istituire un reale interscambio tra “macchina volante” e “macchina architettonica” quando descrive lo «stimolo aviatorio» come «stimolo moderno per eccellenza, lirico in sommo grado, eroico e meccanico nello stesso tempo, saturo di leggendari ardimenti e vincolato tuttavia al più freddo controllo di laboratorio»⁴⁵. Una definizione che si attaglia perfettamente all'azione creativa e razionale insieme dell'architetto, ma anche alla battaglia, coraggiosa quanto quella di chi si prova in campo aviatorio, condotta dai promotori della modernità per assicurare un ruolo di primo piano, in una collettività allargata a tutte le fasce sociali, per l'architettura e le arti. In questo senso, gli allestimenti hanno un'importanza cruciale, poiché comportano un'auspicabile conseguenza: «per raggiungere un “effetto” stimolato a volte da pure necessità didattiche o pubblicitarie», osserva Pagano, è possibile innescare «quella emozione estetica che è dote sicura dell'opera d'arte»⁴⁶.

Come il prodotto della tecnica, anche l'architettura espositiva della “Mostra azzurra” parla alle masse con una lingua universale, perché liberata da ogni formalismo di origine storica e quindi potenzialmente comprensibile a chiunque. Tuttavia, il tentativo di considerare questo linguaggio una semplice declinazione di collaudate linee di ricerca europee⁴⁷ s'infrange contro delle caratteristiche

⁴² Sul rapporto tra architettura e tecnica, con continui riferimenti al dibattito europeo, aveva cominciato a discutere il Gruppo 7 (U. Castagnoli – poi sostituito da A. Libera – L. Figini, G. Frette, S. Larco, G. Pollini, C.E. Rava, G. Terragni) attraverso una serie di articoli pubblicati su «Rassegna Italiana» tra il 1926 e il 1928; ora in Cennamo 1973.

⁴³ Pagano 1934b, p. 4.

⁴⁴ Questa modalità di allestimento conosce uno sviluppo notevole nel dopoguerra, particolarmente nell'opera museografica dei BBPR, di Carlo Scarpa e di Franco Albini. Quest'ultimo, in una conferenza ICOM del 1953, segnala la necessità di «ambientare il visitatore» che frequenta le mostre e i musei attraverso l'inserimento nello spazio espositivo di forme e materiali estratti dal suo immaginario contemporaneo, «elementi in serie, ad esempio»; vedi Lanzarini, Mulazzani 2006.

⁴⁵ Pagano 1934b, p. 4.

⁴⁶ Pagano 1976, p. 151.

⁴⁷ Mazzucchelli 1934.

compositive spiegabili, come vedremo analizzando gli allestimenti, soltanto alla luce della tradizione italiana.

Propriamente italiano è il modo in cui Pagano giustifica l'impostazione degli spazi espositivi, i cui caratteri incarnano, a suo giudizio, l'avvenuta coincidenza tra i principi etici dell'architettura moderna e quelli del fascismo. Nello «spirito fascista, fiero, preciso, antiretorico e schivo di ampollosità», egli riconosce il medesimo «concetto informatore che è canone assoluto della moralità razionalista»⁴⁸, pienamente espresso dal lavoro di allestimento. Sebbene con una «parata effimera», realizzata con un «tecnicismo di surrogati, di materiali provvisori, di montaggi teatrali»⁴⁹, una fondamentale battaglia morale e progettuale per la modernità era vinta.

5. *Architetti, artisti e macchine volanti. L'allestimento del primo piano*

Quando si allestisce una esposizione (sia essa determinata da finalità puramente artistiche, commemorative, esaltative o semplicemente commerciali) il lavoro della presentazione viene generalmente diviso in tre grandi categorie: chi la paga (presidenza e amministrazione), chi la organizza (tecnici specializzati negli argomenti specifici) e chi la realizza (direzione artistica degli allestimenti). [...] Quando questi tre caposaldi parlano uno stesso linguaggio e vibrano dello stesso entusiasmo e non hanno paura del nuovo, si corre il rischio di avere un'esposizione perfetta. [...] In tutta la mia esperienza espositiva questo caso ideale si verificò nell'esposizione dell'Aeronautica italiana⁵⁰.

Con queste parole, Pagano ricorda, nel 1941, i principi generali, tuttora validi, su cui si fonda un'operazione espositiva e i risultati esemplari ottenuti, in tal senso, con la mostra aviatoria del 1934. Nella scelta fatta da Visconti di Modrone, «presidente giovane, coraggioso e attivissimo», di concentrare le tre funzioni descritte nelle mani di «un direttorio di tre persone tra loro affiatatissime» – Cutry, Felice e Pagano stesso – egli individua le ragioni del «grandissimo successo di quella mostra [...] che diede agli architetti la soddisfazione di realizzare cose non prima immaginate»⁵¹. Vediamo, dunque, di quali cose si tratta.

A differenza della “Mostra della Rivoluzione fascista”⁵² – il resoconto di una sequenza di eventi le cui ragioni storiche e politiche più profonde

⁴⁸ Pagano 1934b, p. 4.

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ Pagano 1976, pp. 148-149.

⁵¹ Ivi, p. 149. Oltre ai triumviri del “direttorio ordinatore”, i membri del “comitato organizzatore”, presieduto da Visconti di Modrone, sono Giulio Barella, Senatore Borletti, Giovanni Capodivacca, Gianni Caproni, Francesco Cutry, Antonio Monti, Giorgio Nicodemi, Piero Oppizzi e Manillo Zerbinati in Visconti di Modrone *et al.* 1934, s.p.

⁵² Per un profilo della mostra, vedi Russo 1999, pp. 7-16, 32-73; Capanna 2004.

rimangono verosimilmente sconosciute al grande pubblico –, la “Mostra azzurra” mette in scena in soli quattro mesi, da febbraio a giugno 1934, un gruppo di argomenti in buona parte facili da comprendere e capaci di stimolare l’immaginazione anche di uno spettatore poco avvertito: il volo e la sua storia, l’aria, l’eroismo, il progresso tecnologico, ecc. I due livelli del Palazzo dell’Arte sono organizzati in modo da guidare il pubblico lungo una linea temporale che procede dalle origini al futuro dell’aeronautica. Il primo piano (fig. 1) illustra, cronologicamente, le tappe principali della messa a punto dei mezzi aerei e le loro successive applicazioni belliche con l’esaltazione di una serie di figure eroiche; la sequenza si chiude con la “sala aviazione e fascismo” che prelude agli episodi raccontati nel piano superiore (fig. 2). Percorso lo scalone d’onore, s’incontra l’aereo “ferito” del Duce e quindi una successione di sale riservate agli aspetti applicativi e di studio del settore aeronautico, alle trasvolate internazionali e ai mezzi più avanzati dell’aviazione fascista; infine, si passa negli ambienti che spiegano i metodi di selezione e di istruzione dei piloti, e il ruolo dell’aviazione civile. Il Padiglione della stampa, realizzato da Baldessari nel parco, ospita i materiali relativi alla aerofotografia, aerocartografia e le pubblicazioni del settore aeronautico⁵³.

Il messaggio educativo, promozionale e ludico trasmesso dalla “Mostra azzurra” viene infinitamente amplificato dalla scelta di esibire dei veri esemplari di macchine volanti, pionieristiche e modernissime – sullo sfondo di «cieli rosso-fiamma e cieli oca, cieli candidi e turchini»⁵⁴ – la cui ambientazione negli spazi dell’edificio muziano costituisce il principale vincolo, ma anche uno speciale stimolo creativo, per gli allestitori. Con acutezza, Giolli evidenzia il problema progettuale: «chi poteva lavorare attorno a questi grandi aeroplani dalle ali aperte, così possedendoli da non vederli più che come linee e colori? Le grandi macchine reagivano potenti ad ogni assalto della fantasia: imponevano situazioni da cui nessuno doveva potersi districare»⁵⁵. Proprio la difficoltà del lavoro impone modalità organizzative ferree per tutte le parti coinvolte. A segnalarlo è ancora l’ordinatore Pagano:

diviso il materiale, scelta la partizione degli argomenti, interrogati i vari specialisti si procedette subito ad una decentrazione affidando a diversi artisti, in maggioranza architetti, l’allestimento delle diverse sale. A fianco ad essi vennero scelti dei commissari tecnici⁵⁶.

Se l’azione coordinata dell’*équipe* operativa è senza dubbio la chiave della qualità e coerenza del risultato finale, le singole prove rivelano caratteri formali e influenze diverse⁵⁷.

⁵³ Sull’edificio espositivo, realizzato in occasione della V Triennale, vedi *Il Padiglione della stampa* 1933.

⁵⁴ Giolli 1934.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ Pagano 1934b, p. 4.

⁵⁷ Rinviamo alla tesi di Cucchiara 1988-1989, vol. I, pp. 44-327; vol. II, pp. 1-186 per una

Il pubblico viene accolto dalla «insegna colossale»⁵⁸ – con il titolo della mostra a rilievo in campo azzurro – che inscatola la facciata muziana, lasciando libero solo il portico d'ingresso, ideata dall'artista Erberto Carboni⁵⁹ (fig. 3). Il parallelo, talvolta evocato, tra la “scatola rossa” approntata da Libera e De Renzi per la facciata della “Mostra della Rivoluzione fascista” e la “scatola azzurra” di Carboni funziona solo su un piano meramente formale, in quanto gli elementi della facciata milanese, non simboleggiano una storia politica ma la raccontano⁶⁰. Quali sono? Al centro, a destra, è l'immagine del globo terrestre con il profilo dell'Africa e parte di quello dell'Australia, aree a cui Mussolini guardava con estremo interesse in questi anni⁶¹. Quale profezia di un futuro imminente, il continente africano è trafitto al centro da un grande fascio littorio in vetro, che s'illumina di notte con un tricolore intermittente; dal fascio si spande una nuvola a bassorilievo che fa da sfondo a una squadriglia di sei aeroplani in metallo cromato, anch'essi a rilievo e quindi duplicati grazie all'effetto delle ombre, lanciati alla conquista di qualcosa; le due serie di tre fasce orizzontali alludono probabilmente ai gradi dell'aeronautica⁶². Mondo, aeroplano, fascio: pur nell'interpretazione fumettistica di Carboni, il programma politico presentato agli italiani è fin troppo marcato.

I toni si ammorbidiscono nell'ambiente d'ingresso (fig. 1, n. 1), dove Pagano riceve i visitatori tra due eleganti panneggi di lana plissettata azzurra, ritmati da una sequenza regolare di sottili fasci littori, indirizzandoli verso l'immagine, realizzata da Costantino Nivola e Giovanni Pintori, installata sopra l'entrata: «un'ala azzurra e il distintivo degli aeroplani italiani intorno ad un fascio ritagliato nella figura di Mussolini oratore» con la sua frase «questa ala che ha ripreso il suo volo non sarà più infranta»⁶³ (fig. 4). Mentre il pubblico osserva il

descrizione estesa ed accurata delle caratteristiche di ciascun allestimento.

⁵⁸ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 22-23. Quasi tutti i testi che descrivono gli allestimenti nel catalogo sono redatti da Edoardo Persico; vedi Persico 1968, pp. 131-136.

⁵⁹ Carboni, il cui nome è legato ad alcune delle più riuscite campagne pubblicitarie del dopoguerra – Barilla, Pavesini, Motta, ecc. – si diploma professore di disegno architettonico all'Accademia di Belle Arti di Parma nel 1923 e nel 1932 si trasferisce a Milano. Per un profilo biografico, vedi *Erberto Carboni* 1985, pp. 9-16.

⁶⁰ Nella facciata della mostra romana l'effetto monumentale, garantito dalla simmetria del sistema, è affidato ai quattro colossali fasci a tutt'orlo di 25 metri di altezza, intersecati dall'esteso portale che sostiene il titolo della mostra; si vedano le descrizioni e le immagini in Sarfatti 1933.

⁶¹ Il 1934 è considerato dal Duce un anno cruciale, come dichiara in un articolo del 2 gennaio su «Il Popolo d'Italia»: «I sintomi sono chiari ovunque. Tutte le strade conducono a Roma, ma tutte le strade conducono anche da Roma a tutti gli orizzonti a tutti i punti cardinali. [...] Il 1934 segnerà una tappa decisiva in questa fascistizzazione del mondo» cit. in Susmel 1958, p. 136; in corsivo nel testo. Questo processo trova compimento nelle azioni belliche attuate a partire dal 1935 in Etiopia. Nello stesso anno, Mussolini ribadisce le sue intenzioni espansionistiche all'industriale Alberto Pirelli: «E dopo [l'Etiopia] conquisteremo l'Egitto e il Sudan» come incipit per creare «un Impero che si stenda dal Mediterraneo all'Oceano indiano», vedi Knox 2003, p. 161. Si tratta all'incirca del territorio raffigurato sul globo nella facciata della “Mostra azzurra”.

⁶² Cucchiara 1988-1989, vol. I, pp. 51-54.

⁶³ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 24-25.

pannello può già vedere sul fondo l'aeroplano del volo dannunziano su Vienna. Queste dinamiche ricorrono per tutta l'esposizione: da una sala all'altra, si hanno continue anticipazioni dei contenuti che sollecitano la curiosità del visitatore in transito spingendolo a muoversi lungo i percorsi stabiliti.

Dall'ingresso si passa nell'atrio (fig. 1, n. 2) – d'impianto a T e illuminato dal bellissimo lampadario di Venini installato nel 1933 –, nel quale lo spazio appare vivificato ancora dai tendaggi azzurri che proseguono ininterrotti fino al piano superiore. Le cortine tessili sono l'unico contributo dell'allestitore Pagano che affida principalmente «alla nuda realtà degli apparecchi»⁶⁴ l'accoglienza del pubblico (fig. 5). Nell'atrio gli astanti possono osservare, cristallizzato nella «fissità in un momento del volo»⁶⁵, un passaggio tipico di un'azione aviatoria simulata dai due aerei degli eroi di guerra Ernesto Cabruna e Gastone Novelli «disposti in “picchiata”»⁶⁶ contro il tessuto celeste che riveste le pareti. Sul fondo della sala spicca l'S.V.A. della spedizione viennese del 1918, elevato su un cavalletto come se si librasse in aria, che diventa il vertice visuale del sistema.

Oltrepassato lo spettacolare trio di velivoli, di sicuro impatto emotivo sui visitatori, il resoconto cronologico della storia del volo inizia dalla lunga “sala dei precursori” (fig. 1, n. 3). Affidata a Luigi Figini e Gino Pollini, con la consulenza di tre insigni tecnici – lo studioso Paolo Arrigoni, il collezionista di stampe Achille Bertarelli e il soprintendente ai Civici Musei di Milano Giorgio Nicodemi –, è divisa in due sezioni dedicate «l'una, a quelli che immaginarono il volo, e non volarono mai e, l'altra, agli aeronauti italiani dall'Andreani all'Usuelli»⁶⁷. In linea con i caratteri del cosiddetto “razionalismo” italiano, gli allestitori organizzano due sistemi, rigorosamente ortogonali rispetto alla sala, formati da pannelli verticali e orizzontali, mentre due nicchie di dimensioni differenti e un modello, collocati in punti strategici, attirano lo sguardo degli spettatori lungo direttrici diagonali, dando varietà allo spazio; una bassa vetrina, con numerosi documenti, corre ininterrotta su un lato dell'ambiente espositivo. La prima parte racconta «la favola dei più remoti precursori»⁶⁸ a partire dagli studi di Leonardo da Vinci (fig. 6). Due setti formati da coppie di pannelli, di dimensioni diverse, sono decorati con macrostampe, in negativo, di disegni tratti dal codice Atlantico e intercalati da una nicchia chiara, che ospita anch'essa un nastro con documenti grafici⁶⁹. Nel secondo incavo, sul fondo della sala, si trova il modello della «nave che cammini sostenuta sopra l'aria, da remi e vele»

⁶⁴ Ivi, p. 27.

⁶⁵ *Ibidem.*

⁶⁶ *Ibidem.*

⁶⁷ Ivi, p. 29; per una descrizione del materiale esposto ivi, pp. 36-59. Sull'allestimento Marzari, Gregotti 1996, p. 284.

⁶⁸ Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 29.

⁶⁹ Il sistema così organizzato rievoca, in qualche modo, gli elementi del soggiorno di casa Tugendhat a Brno di Mies van der Rohe, la cui opera era stata esibita nella sezione “Architettura” della V Triennale del 1933; vedi *V Triennale* 1933, p. 133.

ideata nel XVII secolo dal gesuita Francesco Lana, che conclude la sezione⁷⁰. Per rendere fisicamente tangibile al pubblico lo sforzo improbo compiuto dai precursori per sollevarsi da terra, lo spazio espositivo è coperto da un basso piano decorato come un cielo nuvoloso e minaccioso⁷¹. A questa atmosfera plumbea, segue l'apertura spaziale della seconda parte (fig. 7), ritmata da sette pannelli azzurri che sostengono una copiosa documentazione grafica e letteraria; sulla parete di fronte ad essi, sfilano le sagome degli «areostati che hanno eseguito voli in Italia» fino a conquistare la terza dimensione nel «modello, in scala circa metà del vero» della «“macchina aerostatica” di Don Paolo Andreani»⁷² messa a punto nel XVIII secolo, che si staglia contro un fondale di stoffa nera.

Come logica prosecuzione della storia, la “sala Forlanini” (fig. 1, n. 4) espone le opere dell'ingegnere Enrico Forlanini (1848-1930), «pioniere degli studi aeronautici italiani, noto come costruttore e progettista di dirigibili, [...] ideatore del primo modello di aeroplano che si sollevò da terra»⁷³. Segue la “sala dei primi voli” (fig. 1, n. 5), che documenta «le imprese aviatorie e i progressi tecnici compiuti in Italia dal più pesante dell'aria nel primo decennio del 1900»⁷⁴. Entrambe le sezioni, che occupano la parte absidale del Palazzo dell'Arte, sono allestite dallo Studio BBPR – Gian Luigi Banfi, Lodovico Barbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti e Ernesto Nathan Rogers – con la collaborazione dell'aviatore Achille Landini e dell'ingegnere Silvio Bassi, esperto di costruzioni aeronautiche. Per adempiere a quella «funzione didattica popolaresca»⁷⁵ che è al centro della loro ricerca fin dagli esordi, i BBPR illustrano, nelle due sale contigue, i progressi dell'arte aviatoria attraverso fotografie, modelli e macchine – «secondo la tecnica di certe tele e cinematografie d'avanguardia»⁷⁶ –, ma allo stesso tempo evocano, con una scelta di oggetti, il clima sociale di quegli anni. Nella parte di Forlanini, caratterizzata da una grande vetrina, gli strumenti scientifici sono disposti come in «un'officina “fin de siècle”» (fig. 8), mentre nella sezione seguente, la ringhiera dal disegno floreale che cinge la sala, «le reti da “filet” alle quali sono applicati i manifesti dei primi voli [...]»; le carte da parato su cui sono disposte vecchie fotografie, vecchi giornali, vecchie lettere; le sedie di metallo verniciato creano un'atmosfera di placido interno borghese»⁷⁷ (fig. 9). Gli elementi di maggior presa sul pubblico, però, rimangono gli aeromobili: i dirigibili di Forlanini, il biplano di Giovanni Caproni del 1910 –

⁷⁰ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 29, 38-39.

⁷¹ *L'ordinamento delle sale* 1934, p. 11.

⁷² *Ibidem.*

⁷³ *Ibidem.* Il testo di Silvio Bassi nel catalogo ne ricostruisce nel dettaglio la biografia: Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 63-69.

⁷⁴ Ivi, p. 71.

⁷⁵ Questa la definizione che i BBPR stessi daranno del loro intervento di riordino del Museo di Arte antica del Castello Sforzesco di Milano, destinato ad essere comprensibile a chiunque; vedi Lanzarini 2011, p. 109.

⁷⁶ Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 71.

⁷⁷ Per una descrizione della storia e del materiale esposto Ivi, pp. 73-79.

librato nell'aria «come una grande carcassa “floreale”»⁷⁸, i modelli di velivoli in canne di bambù; una progressione di reperti scenografici messi ancora più in rilievo dalla curvatura dell'ambiente che permette di scoprirli a poco a poco.

Dalla sala successiva inizia una sequenza di allestimenti, nella quale si alternano pittori e architetti, che riporta il visitatore, attraverso la narrazione di alcuni rilevanti episodi di un passato prossimo, al presente e al futuro dell'Italia, con un'intensificazione dei contenuti politici e propagandistici.

Si comincia dalla “sala dell'aviazione nella guerra libica” (fig. 1, n. 6), curata da Francesco Cutry, dallo storico Antonio Monti e allestita dal pittore Esodo Pratelli, già ordinatore delle sale A, B e N della “Mostra della Rivoluzione fascista”. In linea con quell'esperienza, l'artista si affida ai colori – il rosso e il nero «impiegati a suscitare un'evocazione di clima torrido e affocato» –, alla dinamicità dei volumi, a un esplicito «richiamo al paesaggio, alla flora» – ricordata dalle ricorrenti sagome di palme – e «a talune caratteristiche dell'architettura locale»⁷⁹ per suscitare una forte reazione emozionale nel pubblico (fig. 10).

Con un fine analogo, un altro attore della “Mostra del Decennale”, il pittore Mario Sironi – con Cutry, Monti e l'ingegnere Tito Barbero –, predispose la “sala dell'aviazione nella grande guerra” (fig. 1, n. 11), sequel naturale della sezione libica, dato che quella campagna militare «per molti riguardi costituì la grande, ardua prova dell'immane cimento, dall'Italia vittoriosamente affrontato, dal 1915 al 1918»⁸⁰. Qui l'aeroplano è protagonista assoluto con ben otto esemplari «disposti, e come trattenuti, fra grandi pilastri» – decorati con i simboli dell'aeronautica italiana – «che stabiliscono un gioco violento di chiari e di scuri: ne deriva un senso di oppressione e di incubo», mentre la documentazione, soprattutto i cimeli feriti, sono esposti con un «crudo realismo che stabilisce nella violenza del linguaggio l'effetto drammatico»⁸¹, il cui acme è raggiunto con la carcassa dell'apparecchio di Francesco Baracca (fig. 11).

La tensione si allenta per qualche minuto nella elegante “sala del più leggero dell'aria” (fig. 1, n. 12) allestita, assieme all'ingegnere Bassi e a Cutry, da Gio Ponti⁸². L'architetto riconfigura l'impianto rettangolare dell'ambiente grazie all'inserimento di un nuovo involucro orientato secondo due assi obliqui, rapportati all'incirca con le aperture di entrata e uscita, e con due nicchie di forma rettangolare e curvilinea. Tre setti, che riprendono il profilo di ali d'aeroplano, dividono lo spazio dei “dirigibili”, illuminato da una fila di sei

⁷⁸ Ivi, p. 71.

⁷⁹ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 81, 83; Antonio Monti espone le vicende libiche ivi, pp. 83-87.

⁸⁰ Ivi, p. 87.

⁸¹ Ivi, p. 103; sui contenuti della sala ivi, pp. 105-117. Su Sironi allestitore *Mario Sironi* 1990, pp. 146-147; Schnapp 2004.

⁸² Miodini 2001, pp. 144-145; sui contenuti della sezione Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 120-125.

globi appesi al soffitto, da quello degli “sferici”. Per immergere fisicamente il pubblico nel soggetto esibito, l'interno della sala, pavimento escluso, è rivestito «in tessuto di cotone gommato e alluminato, di aspetto uguale agli involucri dei dirigibili»⁸³; le pareti sono illustrate, su un lato, con sagome di dirigibili «in legno nero con profili rossi, e disegni bianchi»⁸⁴, mentre l'altro lato esibisce eliche, pale e valvole come curiosi macrofiori (fig. 12). Fotografie, schemi e numerosi modelli di velivoli a grande scala completano il repertorio.

Le peculiari scelte compositive di Ponti trovano chiarimento nella relazione tra il suo spazio e la successiva “sala aviazione e fascismo” (fig. 1, n. 13), ordinata da Baldessari con la consulenza del capitano Luigi Contini e dei cronisti Arturo Pianca e Franco Sabatelli⁸⁵. Le tre lame verticali che dividono in due la “sala del più leggero”, determinandone l'orientamento, servono anche a indirizzare la visione del pubblico verso le tre arcate dell'ambiente contiguo, che celebra la rinascita dell'aviazione, dal 1919 al 1923, e il suo ruolo nelle strategie fasciste⁸⁶ (fig. 13). Il passaggio è logico: i visitatori osservano i dirigibili e quindi sfilano sotto i tre archi, alti circa 8 metri, sagomati come un hangar, ma totalmente avvolti da fogli di giornale con le frasi di Mussolini replicate all'infinito per creare «un'efficace ossessione reclamistica»⁸⁷. Un effetto simile, Baldessari lo consegue nella “sala aviazione civile – turismo aereo – posta aerea” (fig. 2, n. 28) che chiude la “Mostra azzurra” al piano superiore, da lui curata con l'aviatore pluripremiato Arturo Ferrarin, protagonista del raid Roma-Tokio del 1920, con Giovanni Marini, consigliere delegato della “S.A. Avioinee Italiane” e con Aldo Pellegrini, capo dell'ufficio dell'aviazione civile e traffico aereo⁸⁸. In quest'altra «costruzione di propaganda» a ripetersi sono sei cornici, appoggiate su un lungo telaio orizzontale con dei materiali informativi, che inquadrano schematici profili geografici dell'Italia nei quali il nord assume la forma di un elmetto fascista, mentre delle traiettorie strategiche sono indicate da grappoli di lampade simili a «lanterne ferroviarie»; come segnala ancora il catalogo, «l'uso di tubi al neon e l'intermittenza luminosa, accentuano il carattere propagandistico della disposizione»⁸⁹ (fig. 14).

L'interesse di Baldessari per gli elementi espressivamente deformati o fuori scala si ritrova nelle due salette che completano la sezione “aviazione e fascismo”, dedicate l'una alla cosiddetta “Ala fiumana”, con le ricostruzioni

⁸³ Ivi, p. 123.

⁸⁴ Ivi, p. 119.

⁸⁵ Ivi, pp. 126-133; Veronesi 1957, pp. 60-61; Fagone 1982, pp. 72-73; Savorra 2008, pp. 16-18. Per i materiali dell'Archivio Baldessari-Mosca relativi ai due allestimenti dell'architetto, conservati al Politecnico di Milano, alla CASVA di Milano e al MART di Rovereto, vedi: <<http://baldessari.densitydesign.org/opere/project/AA>>, 27.01.2016.

⁸⁶ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 126-133.

⁸⁷ Ivi, p. 127.

⁸⁸ Ivi, pp. 213-217. Il 21 marzo 1934 il presidente della mostra, Visconti di Modrone, incarica Baldessari di allestire questa sezione, mentre il 16 aprile seguente gli viene affidata la “sala aviazione e fascismo”; vedi <<http://baldessari.densitydesign.org/opere/project/AA>>, 27.01.2016.

⁸⁹ Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 213.

delle azioni ispirate da D'Annunzio e dei suoi contatti con Mussolini, e l'altra alla divulgazione delle imprese aviatorie, come i raid internazionali, attraverso manifesti e quotidiani, con un focus sull'opera del giornalista Tullio Morgagni⁹⁰. Qui una gigantesca penna, che preconizza i macroscopici oggetti di Claes Oldenburg, è piantata al centro della sala, verosimilmente con una doppia allusione alle “penne alate” del giornalismo aviatorio e dell'aeronautica (fig. 15).

Se consideriamo il legame tra il programma espansionistico trasmesso dalla facciata di Carboni (fig. 3), la pletorica scenografia di Pratelli, quella brutalmente oggettiva di Sironi, e la costruzione reclamistica di Baldessari, sembra profilarsi una strategia abbastanza precisa nel percorso del primo piano, ovvero persuadere gli italiani che la strada intrapresa da Mussolini li avrebbe portati ai medesimi successi bellici, grazie alla superiorità, vera o presunta, dei risorti mezzi aviatori nazionali, alla conoscenza dei territori e delle loro insidie e al coraggio di una selezionata compagine di eroi, disposti al sacrificio e quindi premiati con glorie e onori. Proprio a questi ultimi sono dedicate le due sezioni inserite tra l'ambiente libico e quello della prima guerra: la “sala delle medaglie d'oro” (fig. 1, n. 8), manifesto esplicito dell'eroismo in serie, allestita da Marcello Nizzoli e Edoardo Persico con Cutry e Monti, e la “Sala d'Annunzio” (fig. 1, n. 9), ordinata da Guido Frette con Giorgio Nicodemi⁹¹.

Come valore universalmente riconosciuto, l'eroismo deve essere espresso in teoria con un linguaggio altrettanto privo di nessi con la realtà politica e sociale, opzione prescelta da Nizzoli e Persico nell'ambiente dedicato ai ventisei «aviatori italiani che nella Grande Guerra ottennero la medaglia d'oro al valor militare»⁹² (fig. 16). Poiché dodici dei premiati erano ancora in vita, la sala non poteva essere semplicemente un sacrario per celebrare il sacrificio aviatorio; di conseguenza, gli allestitori prediligono la via della «obiettiva realtà. Secondo questo criterio, per ogni medaglia d'oro è stata disposta una sufficiente documentazione fotografica: considerando l'osservatore come testimonia imparziale degli episodi eroici»⁹³. Nessuna retorica, dunque, nessun commento, ma solo l'esposizione dei fatti: l'identità del singolo protagonista e le sue gesta o, detto in termini astratti, la struttura dell'eroe e la forma dell'eroismo. Tradotto in spazio architettonico questo concetto assume la configurazione di un sistema di filiformi piedritti, a passo regolare, che sostengono delle griglie sulle quali vengono impaginati i materiali documentari (fig. 17). Fino a qui la costruzione archetipa di un sistema trilitico non costituisce una novità, ma l'interazione visuale fra i tre nuclei di linee e piani che formano l'allestimento conferisce allo spazio la sua eccezionale complessità di lettura. La scelta del bianco per gli elementi verticali – la struttura puntiforme e le pareti –, del nero per quelli

⁹⁰ Su Morgagni, vedi Lehmann 2010, pp. 40, 128-131.

⁹¹ Su questa sala Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 97-101.

⁹² Ivi, p. 91; sui contenuti della sezione ivi, pp. 90-95.

⁹³ Ivi, p. 89.

orizzontali – il pavimento e il soffitto –, la modulazione della luce, diffusa da una fascia luminosa che corre lungo le sala, assicurano la completa astrazione del pubblico dal presente per immergerlo nella dimensione «quasi francescana della sublime realtà»⁹⁴ delle storie qui raccontate.

Se i riferimenti culturali di Nizzoli e Persico – in particolare la ricerca di Mondrian, Kiesler e dei protagonisti di De Stijl – sono riconoscibili⁹⁵, come si colloca questo magistrale allestimento nel dibattito italiano intorno l'architettura moderna? Si può definire uno spazio architettonico mancando del tutto la componente tettonica? Osserviamolo nuovamente. Nella sostanza, Nizzoli e Persico rendono materia lo scheletro o il reticolo ortogonale, altrimenti invisibile, su cui si organizza una composizione “razionale”, per addizione o per sottrazione⁹⁶. Questo reticolo altro non è che una proiezione, estremamente semplificata, del sistema generato dalla sovrapposizione verticale o dalla ripetizione orizzontale degli ordini architettonici, privati della loro connotazione di genere, che per cinque secoli ha condizionato, a partire dall'Italia, l'azione progettuale in Europa e nel resto del mondo. I “razionalisti”, con tutta la loro ansia di allinearsi alle ricerche europee, non potevano certo liberarsene in fretta.

La “sala delle medaglie d'oro”, però, non è la costruzione, bensì il disegno di uno spazio di matrice trilitica⁹⁷. I fragili componenti che formano il sistema, gerarchicamente ordinati, rimangono puramente grafici: come fogli di carta vergata, ciascun piano trasparente è generato dalla cucitura dei “colonnelli” verticali con le “vergelle” orizzontali; costruita la pagina, neutra come quella di un libro non ancora stampato, gli allestitori possono scrivere virtualmente su di essa qualsiasi storia – politica o sociale, religiosa o laica – e offrirla in lettura agli astanti.

Il primo piano si chiude con l'ambientazione della scultura di Marcello Mascherini, già esposta l'anno precedente alla V Triennale⁹⁸, nella suggestiva cornice della “sala d'Icaro” (fig. 1, n. 14) a cura di Pagano – «l'unica della mostra che abbia carattere simbolico»⁹⁹, perché destinata a «esaltare liricamente gli sforzi dei piloti e dei costruttori che tentarono la conquista dell'aria»¹⁰⁰ (fig. 18). Nel cortile quadrato del palazzo muziano viene inserito un cilindro decorato, nei toni dal rosa al giallo, da Bruno Munari e dai suoi collaboratori

⁹⁴ *L'ordinamento delle sale* 1934, p. 13.

⁹⁵ Per un'analisi dell'attività di Persico come grafico e delle possibili fonti per l'allestimento D'Auria 1987.

⁹⁶ Sulla ricerca teorica intorno alle strutture a telaio Skansi 2014.

⁹⁷ Questo aspetto emerge con chiarezza se si confronta la “sala delle medaglie d'oro”, con il suo discendente diretto: l'allestimento della “Mostra dell'oreficeria”, progettato da Albini e Romano per la VI Triennale del 1936; vedi Bucci 2006, pp. 48-49. Qui i supporti verticali binati, collegati da montanti, diventano un elemento concretamente architettonico, che assolve la sua funzione tettonica di reggere, in collaborazione con gli altri, le teche.

⁹⁸ L'opera era stata allestita dall'architetto Pulitzer-Finali nella parete di fondo della “Mostra dei trasporti” in *Icaro* 1933.

⁹⁹ Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 135.

¹⁰⁰ *L'ordinamento delle sale* 1934, p. 15.

con «i primi artifici di Leonardo, gli studi sul volo degli uccelli, le prime cellule del più pesante, i perfezionamenti graduali, le formule aereodinamiche, i motori, i profili sempre più perfetti»¹⁰¹. Sul fondo del cilindro, una vasca d'acqua «gorgogliante» offre appoggio a una spirale di acciaio azzurra, composta da quattro segmenti a sezione scatolare, che si dipana fino al soffitto in lamiera zincata, per un'altezza di 13,25 metri e un peso complessivo di 1273 chilogrammi¹⁰². La combinazione tra il fragile corpo allungato di Icaro, con la sua patetica ala spezzata, e le potenti spire dell'elemento che ne ripercorre l'ideale traiettoria di volo è la degna chiusura del primo piano. Con questa commovente incarnazione del desiderio inesaudito di volare ancora negli occhi, i visitatori percorrono lo scalone d'onore dove li attende un altro, e ben più familiare, Icaro caduto.

6. *Le propaganda mette le ali. L'allestimento del secondo piano*

Tra le imprese aviatorie, del passato e del presente, uno spazio privilegiato, nel ripiano superiore dello scalone d'onore (figg. 1-2, n. 15), allestito da Pagano, è riservato «all'aeroplano sul quale cadde il Duce» assieme al suo istruttore, il pilota Cesare Redaelli, il 2 marzo 1921, «atteggiato come quando subì l'urto che ne danneggiò la compagine superiore»¹⁰³ (fig. 19). Che effetto poteva fare questo cimelio agli italiani visto che, terminate le dodici ore di lezione di pilotaggio eseguite fra il 1920 e il 1921, Mussolini volava ancora, ma al fianco di piloti esperti e probabilmente solo come passeggero?¹⁰⁴ Come si inseriva il Duce aviatore nella litania di figure gloriose quali Cabruna, Novelli, Baracca, D'Annunzio, i vincitori della medaglie d'oro e molte altre? Dopo aver assistito, nelle sale del primo livello, a un crescendo di azioni epiche, i visitatori salivano lo scalone d'onore e qui si trovavano di fronte all'apparecchio di Mussolini, vittima di un atto di sabotaggio, dal sapore un po' goliardico, con «un fiore di pino» infilato in un tubo del motore¹⁰⁵. Giunti al secondo piano, ricominciavano a seguire

¹⁰¹ Ivi, p. 16. Gli aiutanti di Munari sono A. Asinari, G. Furlan, C. Manzoni e S. Rossi in Visconti di Modrone *et al.* 1934, s.p. Il cilindro è realizzato «in lastre di gesso armato, centinate e montate ad incastro»; vedi Pagano 1934c, p. 22.

¹⁰² Le caratteristiche tecniche dell'opera, realizzata dalla ditta Francesco Maddalena di Milano e calcolata dall'ingegnere Leone Dikanski, sono accuratamente descritte ivi, pp. 22-23.

¹⁰³ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 136-137. Verosimilmente l'Aviatik esposto non era quello originale precipitato sul campo di Arcore, probabilmente riparato da Redaelli nel frattempo in Lehmann 2010, p. 83.

¹⁰⁴ Ivi, pp. 78-87.

¹⁰⁵ L'episodio è descritto da Redaelli nel suo libro: *Iniziando Mussolini le vie del cielo* (1933), e quindi ripreso dallo stesso nel breve memoriale: *Mussolini Aviatore*, pubblicato ne «L'Illustrazione Italiana» 1934, pp. 280-281. La notizia del sabotaggio viene riportata anche in Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 132 e da Lazzari 1934. Sulla veridicità dell'attentato avanza fondati dubbi Lehmann

un percorso di conquiste, sul campo di volo e in quello tecnico, che culminava con il “salone della crociera del Decennale” (fig. 2, n. 22), dove il fantasma del silurato Balbo doveva aleggiare costantemente. Che quest’immagine del Duce, un po’ indebolita rispetto alle altre presentate, abbia incrinato in qualche modo la percezione di potenza che gli italiani avevano della sua figura è inverosimile. Ma per Mussolini potrebbe essere stato un piccolo campanello d’allarme a cui rispondere celermente, come suggeriscono alcune sue azioni.

L’assenza del Duce all’apertura della “Mostra azzurra” è giustificata da un impegno ben più importante: la visita di Adolf Hitler a Venezia dal 14 al 16 giugno, fitta di incontri fra i due autocrati¹⁰⁶. A fare gli onori di casa a Milano, infatti, è il generale Valle, sottosegretario al ministero dell’Aeronautica, con il potestà Visconti di Modrone, accompagnati dal Duca di Bergamo, dai rappresentanti dell’Esercito e della Marina, dai trasvolatori atlantici Sabelli e Pond e da varie autorità¹⁰⁷. Dell’inaugurazione si conservano alcune fotografie¹⁰⁸, ma non sono noti cinegiornali o filmati, regolarmente realizzati, invece, per le altre mostre di regime¹⁰⁹.

Qualche mese più tardi, il 5 ottobre, Mussolini ha finalmente l’opportunità di recarsi a vedere l’esposizione durante una visita di tre giorni a Milano¹¹⁰. A ricevere il Duce – scortato dal direttore de «Il Popolo d’Italia» Vito Mussolini, da Achille Starace, dai sottosegretari Ricci e Ciano, dal prefetto e dal segretario federale Rino Parenti – sono il presidente della mostra Visconti di Modrone, il direttorio al completo – Cutry, Felice e Pagano – gli architetti Baldessari, Muzio, Ponti, il pittore Sironi, il soprintendente Nicodemi, numerose altre autorità e «uno stuolo di ufficiali di aviazione e appassionati del volo»¹¹¹. La cronaca registra il grande interesse con cui Mussolini visita la rassegna, «avendo voluto il Duce trattenersi in tutti i reparti, ascoltare tutte le informazioni, darne Egli stesso, quando se ne offriva l’occasione, leggere i documenti e le didascalie, esaminare cimeli ed apparecchi e fotografie e grafici»¹¹².

2010, pp. 80-81.

¹⁰⁶ Sulla visita si veda la dettagliata documentazione nel sito <<http://circe.iuav.it/Venetotra2guerre/09/home.html>>, 30.01.2016.

¹⁰⁷ *L’esposizione dell’aeronautica* 1934. Durante il periodo di apertura della mostra sono previste numerose attività collaterali, nel centro di Milano e altrove: «manifestazioni aviatorie all’aeroporto di Taliedo ed al nuovo idroscalo di Lambrate, spettacoli d’arte, concorsi per la decorazione floreale dei balconi, per la decorazione delle vetrine, feste popolari, etc.». *Ibidem*.

¹⁰⁸ Una serie di scatti è pubblicata in Pagano 1934b, p. 4 e ne *L’ordinamento delle sale* 1934, pp. 13-15, 16, 19. Altre tre fotografie sono in Russo 1999, pp. 150-151. Un’altra foto ancora è nel fondo Baldessari al MART, coll. MART_AA_scan198.

¹⁰⁹ Si vedano, tra gli altri, i filmati dell’Archivio Luce di Roma: B0160 e B1172, *Mostra della Rivoluzione fascista*; B0677, *Mostra dello sport*; B1115, *Mostra nazionale delle colonie estive e dell’assistenza all’infanzia*; B1404, *Mostra augustea della romanità*, B1415, *Mostra autarchica del minerale italiano*, B1536, *Mostra di Leonardo da Vinci*.

¹¹⁰ *All’Esposizione dell’Aeronautica* 1934. Il soggiorno si svolge dal 4 al 6 ottobre.

¹¹¹ *Ibidem*.

¹¹² *Ibidem*. In questa occasione, il personale della mostra aviatoria gli offre un modello

Tuttavia, se consideriamo che il 25 ottobre 1934 il capo del Governo si reca per la settima volta a vedere la “Mostra della Rivoluzione fascista”¹¹³, e che presenzierà all’apertura – debitamente filmata – di quasi tutte le successive esposizioni, la debole risonanza riservata alla sua visita alla “Mostra azzurra”, avvenuta dopo quasi quattro mesi dall’apertura e inserita in un fitto *carnet* di appuntamenti di maggiore rilevanza, è abbastanza singolare. Seppure con un significato politico affatto diverso dalla mostra romana, anche la rassegna milanese aveva un inestimabile potenziale reclamistico per il regime e soprattutto per il Duce, che rivendicava ad ogni occasione di avere rianimato, negli anni '20, l’agonizzante Aeronautica ed era titolare dell’omonimo ministero. Come si spiega questa anomalia? Con i dati a disposizione non è possibile affermare con certezza che l’entusiasmo *una tantum* dimostrato da Mussolini per la messa in scena aviatoria sia motivato dalla reazione alla presentazione, non proprio elogiativa se confrontata con le gesta di altri, delle sue capacità di pilota¹¹⁴. L’esposizione, però, potrebbe aver contribuito ad avallare un disegno autopromozionale del Duce già in atto. A partire dal 7 agosto 1934 e fino al 1939, egli inizia a prendere personalmente i comandi degli apparecchi su cui vola, fino a conseguire ufficialmente il brevetto di pilota nel 1937. L’“eroismo in serie” celebrato dalla “Mostra azzurra” – che aveva fatto dire al giornalista Massai che «dieci assi sono utili, ma mille piloti tutti fortissimi sono ancora più preziosi»¹¹⁵ – sembra cedere idealmente il passo alla figura del Duce dominatore solitario del mezzo aereo, ritratto nelle fotografie ufficiali, nei cinegiornali, nelle cronache dei quotidiani e nei libri che ne ripercorrono la storia di aviatore, con toni sempre più agiografici¹¹⁶.

Torniamo agli allestimenti. Superato lo scalone d’onore, il percorso del secondo piano inizia con «l’impianto di un’onestà semplicità» della “sala del demanio aeronautico” (fig. 2, n. 16), curata dai pittori Giacì Mondaini e Diego Santambrogio con la consulenza dell’ingegnere Giulio Besi¹¹⁷. L’ambiente rettangolare è ritmato da due gruppi di tre piedritti, disposti a passo costante, decorati sui lati brevi da fotografie di aeroporti; tra l’uno e l’altro, bassi supporti metallici offrono appoggio a una serie di modelli.

Di ben altro livello progettuale sono le quattro sale successive – dedicate all’aerodinamica, alle costruzioni aeronautiche, ai raids e records e al volo di massa – che «debbono essere considerate come un tutto unico, un esperimento di lavoro collettivo»¹¹⁸.

dell’Aviatik sul quale era caduto, una «esattissima riproduzione» curata personalmente dal suo maestro Redaelli.

¹¹³ La mostra avrebbe chiuso il 28 seguente; vedi «Il Gazzettino», 25 ottobre 1934, p. 1.

¹¹⁴ È quanto suggerito, timidamente, anche da Cucchiara 1988-1989, vol. I, pp. 84-85.

¹¹⁵ Commento di Mario Massai alla crociera del Decennale in Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 177.

¹¹⁶ Il rigore programmatico con cui avviene questa operazione è ben sottolineato da Lehmann 2010, pp. 87-100.

¹¹⁷ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 138-145.

¹¹⁸ *Ivi*, p. 147.

L'unità evocata è innanzitutto tematica. Si inizia con la “sala dell'aerodinamica” (fig. 2, n. 17) – che spiega ai visitatori i «principi fondamentali del movimento e del sostentamento dei corpi nell'aria»¹¹⁹ – allestita da Franco Albini affiancato da Cutry e dagli ingegneri, esperti di costruzioni aeronautiche, Silvio Bassi e Ambrogio Colombo. Nella perfetta interpretazione dell'architetto, la natura impalpabile dell'aria prende corpo attraverso una composizione spaziale di elementi puramente grafici (fig. 20). Rasente il perimetro della sala, una sequenza di filamenti verticali offre appoggio a dei grandi pannelli con fotografie e modelli, mentre verso il centro, una seconda serie di fili sostiene una vetrina longitudinale e sei leggerissimi piani di rete – che ritroveremo opachi nella sezione seguente – sui quali sono fissati schemi, iscrizioni e immagini. Lo sguardo del visitatore può indugiare su ciascuno dei componenti o semplicemente attraversarli, quasi fossero corpuscoli nell'aria, per tragguardare verso le sale contigue.

Superata questa trattazione ancora teorica, la grancassa della propaganda fascista inizia a risuonare in concreto nei successivi argomenti presentati al pubblico e mantiene i toni assai alti fino alla fine del percorso espositivo.

Le due sezioni che seguono la sala albiniana sono legate tra loro, oltre che per tema, anche fisicamente, grazie a un'intelaiatura tridimensionale, da pavimento a soffitto, di tubi Innocenti o Mannesmann che si svolge, senza soluzione di continuità, lungo il bordo dell'abside e per circa un terzo dell'ala sinistra del palazzo muziano (fig. 2). Se l'introduzione della griglia metallica chiarisce che «il gusto generale della disposizione è quello delle costruzioni industriali»¹²⁰, il pubblico può associarla a una figura ancora più familiare: un'impalcatura edile, simile a quelle montate negli innumerevoli cantieri aperti durante la parabola mussoliniana, simbolo tangibile della crescita, anche fisica, dell'Italia fascista.

«Conseguenza logica»¹²¹ dell'aerodinamica è la “sala delle costruzioni aeronautiche” (fig. 2, n. 18), allestita da Renato Camus con il sostegno tecnico di Cutry, nella quale i visitatori possono scoprire gradualmente un tangibile esempio di “estetica della macchina” (fig. 21): come monumentali sculture, «dieci motori fra i più completi e interessanti della produzione nazionale»¹²² sono issati su identici supporti incurvati in acciaio e descritti con caratteri bianchi su tabelle nere rette da tubi metallici fissati al soffitto; lungo la parete, «uno schermo nero alto 120 cm. (ammarato al muro con delle zanche invisibili)»¹²³ espone materiali documentari, disposti, come gli altri, in ordine cronologico dal 1909 al presente. Infine, un dinamico repertorio di modelli di aeroplano e di varie apparecchiature è appeso alla griglia perimetrale.

¹¹⁹ *Ibidem*. Per una descrizione dei contenuti della sala *ivi*, pp. 148-151.

¹²⁰ *Ivi*, p. 147. Anche Persico, nella installazione pubblicitaria realizzata nella Galleria Vittorio Emanuele di Milano nel 1934, utilizza una struttura in tubi Mannesmann. Cfr. D'Auria 1987, pp. 136-137.

¹²¹ Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 153.

¹²² *Ivi*, p. 155.

¹²³ *Ibidem*; sui contenuti della sezione *ivi*, pp. 152-155.

L'ostentazione dell'efficienza dei mezzi aviatori prodotti dalle industrie italiane, anch'esse rinate congiuntamente all'Aeronautica per mano mussoliniana¹²⁴, trova una prima dimostrazione pratica nella "sala dei raids e records" (fig. 2, n. 19), approntata da Giancarlo Palanti con i giornalisti Mario Massai e Spartaco Trevisan¹²⁵. A parte l'ultima porzione della griglia di tubi e una serie di pannelli con materiali illustrativi, l'allestimento lascia spazio ai due apparecchi protagonisti dei primati italiani, soprattutto di velocità e di altezza, segnalati in un grande mappamondo.

È il preludio all'incredibile oggetto esposto nella "sala dei voli di massa e crociere" (fig. 2, n. 20), curata da Paolo Clausetti, Giovanni Romano e dalla pittrice Carla Albini, ancora con l'assistenza tecnica di Cutry: l'idrovolante della crociera atlantica di Balbo, S.55 X I-BALB, con 24 metri di apertura alare, 16,50 di lunghezza e 5 di altezza – per un totale 93 metri quadrati di superficie – e un peso a vuoto di quasi sei tonnellate¹²⁶. In quanti pezzi i curatori della mostra abbiano dovuto smembrare il mastodonte per portarlo al secondo piano del palazzo muziano e accomodarlo dentro alla sala, che occupa pressoché interamente, rimane un virtuosismo tecnico ancora da esplorare. L'effetto propagandistico che ne risulta è senza precedenti (fig. 22). Obbligato a passare sotto le ali del celebrato velivolo, prigioniero tra le pareti della sala, il pubblico può prendere coscienza, emotivamente e fisicamente, della sua potenza meccanica, proiezione vivente della potenza del regime.

Lo stupore dei visitatori viene brevemente temperato dalla visione di un'altra sezione tecnica, la "sala della meteorologia" (fig. 2, n. 21), allestita da Pagano con i meteorologi Filippo Eredia e Domenico Montanari¹²⁷. Una pausa necessaria per prepararli ad entrare nel tempio consacrato all'arte aviatoria – un luogo dal «valore non soltanto tecnico, ma anche storico, morale, politico»¹²⁸ – nel quale, sopra l'altare, li attende una dea dell'aria: il "salone della crociera del Decennale" (fig. 2, n. 22), curato da Pagano con la consulenza del capitano Filippo Masoero, e abitato dalla "Vittoria Atlantica" di Arturo Martini, portata in volo da ventiquattro aquilotti, tanti quanti gli idrovolanti della «centuria alata» di Balbo¹²⁹ (fig. 23).

Varcato l'ingresso del salone, un pannello azzurro decorato con le sagome degli S.55 X, il tricolore, un gruppo di tre fasci e una frase del Duce, accoglie i visitatori. I tre lati liberi dell'ambiente, illuminato da grandi vetrate, sono ricoperti da un collage di documenti fotografici – «come un affollarsi di

¹²⁴ È quanto sostiene il cronista Trevisan: «Venne la marcia su Roma e la ripresa. L'industria rinasceva e tornava a produrre. Nuove macchine solcavano i cieli d'Italia» (ivi, p. 158).

¹²⁵ Ivi, pp. 156-161. Per un breve profilo biografico di Massai, che era anche pilota, e di Trevisan, vedi Ferrari 2005, pp. 87-90.

¹²⁶ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 162-167.

¹²⁷ Ivi, pp. 168-173. Con Pagano collaborano i pittori Aldo Bongiovanni, Bramante Buffoni e Rinaldo Buzzi. Ivi, s.p.

¹²⁸ *L'ordinamento delle sale* 1934, p. 18.

¹²⁹ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 174-183.

ricordi vibranti e quasi disordinati»¹³⁰ – delle glorie atlantiche, «scelti fra i più immediati e comprensibili dell’episodio, e disposti secondo un rapporto logico che arieggia lo schema di talune composizioni bizantine»¹³¹. Inquadrate in una griglia argentea, le immagini a microscala sono associate ad altre a macroscala, con continui cambi del punto di vista – dal cielo o da terra – in modo tale da originare un effetto di approfondimento o di avvicinamento visuale, che evochi le manovre degli aerei raffigurati, e più in generale il dinamismo dell’impresa. Garantisce l’unità spaziale del sistema un nastro azzurro che fa da sfondo alla scultura di Martini, quindi prosegue in forma di pensilina per tutta la lunghezza del salone, e infine approda sul lato opposto.

Il commento all’allestimento pubblicato nel catalogo, uscito come quasi tutti gli altri dalla penna di Persico, coglie l’occasione per ribadire la legittimità dell’architettura moderna come veicolo per dare voce ai temi d’importanza nazionale espressi dalla “Mostra azzurra”: «[il salone] vuol essere una conferma del gusto “razionalista”, ed una prova della sua validità a creare opere monumentali»¹³². Come già Pagano, anche Persico rispedisce al mittente, Marcello Piacentini, le critiche sollevate a proposito del carattere antimonumentale dell’architettura moderna, considerata per questo inadatta a esprimere i valori “spirituali” del secolo fascista¹³³. Al contrario, la messa in scena del salone, rigorosa e grandiosa allo stesso tempo, riafferma come gli architetti moderni possano reclamare di diritto un ruolo da protagonisti nei disegni, anche solo propagandistici, del regime.

Le successive cinque sale, idealmente collegate tra loro, tornano a presentare argomenti di tipo tecnico, ma che ricoprono un ruolo sostanziale nello sviluppo dell’ala italiana.

Per riconoscere i futuri attori dell’“eroismo in serie” non è più possibile affidarsi al caso o all’iniziativa personale, ma occorre rendere la valutazione dei giovani migliori un’operazione razionale. È quanto evidenzia la “sala dell’esame psicofisiologico” (fig. 2, n. 23), allestita da Giulio Minoletti affiancato da Cutry e dal dottor Pietro Rinaldi, nella quale vengono mostrati al pubblico gli strumenti medici per testare i caratteri fisici e attitudinali degli aspiranti piloti¹³⁴.

Una volta selezionati, i giovani passano alla fase di formazione, documentata dalla “sala delle scuole aeronautiche” (fig. 2, n. 24), «che illustra i sistemi di educazione al pilotaggio, la nomenclatura delle parti del velivolo e le evoluzioni tipiche del volo acrobatico»¹³⁵. L’ambiente, allestito da Piero Bottoni con il

¹³⁰ *L’ordinamento delle sale* 1934, p. 18.

¹³¹ Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 175.

¹³² *Ibidem.*

¹³³ Pagano 1931.

¹³⁴ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 184-191; per una descrizione dettagliata dell’allestimento vedi Lanzarini 2016.

¹³⁵ Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 193; per una descrizione dei contenuti della sezione *ivi*,

supporto tecnico degli ingegneri Ambrogio Colombo e Mario Zoffli, alloggia una coppia di apparecchi, separati da un setto simile ad un'ala, che espongono i due principali metodi di insegnamento aviatorio: immersi in «un'atmosfera colorata»¹³⁶, ravvivata anche da manifesti e gagliardetti, il pubblico può osservare la Gabarda, con monocomando, e l'aereo Breda A-9, con comandi doppi, in parte scarnificato per mostrarne la struttura.

Conquistata la padronanza del mezzo, i piloti possono puntare verso forme di cemento aviatorio speciali, come insegnano le sezioni abbinata della “sala del volo a vela e dell'alta velocità” (fig. 2, nn. 25-26), due discipline introdotte rispettivamente nel 1924 e nel 1927 e promosse con forza da Italo Balbo; a curarne l'allestimento sono i BBPR con Vittorio Bonomi, per la prima parte, e con Mario Bernasconi, esperto di aerotecnica, Giovanni Cassinelli e Ambrogio Colombo per la seconda¹³⁷. Il piccolo ambiente quadrato viene stipato con tre aerei – «l'apparecchio “Albanella” di 16 metri di apertura d'ali», *testimonial* del volo a vela e «due scarlatti idrocorsa», in rappresentanza dell'«università dei superevoli»¹³⁸ – separati da piani vetrati decorati con flotte di piccoli aerei e schemi grafici. Alle pareti di entrambe le sezioni, alcuni pannelli illustrano la storia e le tecniche delle due discipline, mentre nella parte del volo a vela, un falco e un colombo sono sistemati all'interno di una rete tubolare nell'atto di volare, «quasi a simboleggiare la parentela del volo a vela col volo degli uccelli»¹³⁹ (fig. 24).

Quando si svolgono attività tanto audaci, la sicurezza è garanzia di successo; non poteva mancare quindi una sezione dedicata alle più innovative dotazioni dell'Aeronautica italiana. Allestita da Eugenio Faludi, con Cutry e il capitano Prospero Freri, la “sala dei paracadute e mezzi di sicurezza” (fig. 2, n. 27) presenta un ricco repertorio di fotografie, distribuite lungo le pareti, mentre il fondo è occupato da un diorama «in cui ondeggiano candidi paracadute, come meduse sotto un velo d'acqua»¹⁴⁰ (fig. 25).

Il percorso del secondo piano si chiude con la sala di Baldessari già descritta. A questo punto, il pubblico può scendere e passare nel Padiglione della stampa, che accoglie la “mostra di aerofotografia e aerocartografia” e la “mostra bibliografia e stampa aeronautica”, curate da Agnoldomenico Pica con Ugo Rampelli, capo dell'ufficio stampa del Ministero dell'Aeronautica, Masoero, Nicodemi e Bogneri¹⁴¹. Nella prima parte, accanto all'efficiente quadro offerto dalla documentazione tecnica, Pica mantiene «l'atmosfera di stupore, anzi di

p. 195.

¹³⁶ Ivi, p. 193; Piero Bottoni 1990, p. 223.

¹³⁷ Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 196-205.

¹³⁸ *L'ordinamento delle sale* 1934, pp. 19-20.

¹³⁹ Ivi, p. 20.

¹⁴⁰ Giolli 1934; sui contenuti della sala Visconti di Modrone *et al.* 1934, pp. 206-211.

¹⁴¹ Ivi, pp. 218-234. Per un elenco delle pubblicazioni, sia divulgative, sia specialistiche, relative al settore aeronautico presentate in mostra ivi, pp. 235-251.

estatica meraviglia per il volo»¹⁴², appena lasciata nel palazzo muziano grazie all'uso dei colori – «azzurro chiarissimo, rosa salmone, bianco, grigio chiaro» – e alla presenza, a ridosso di un grande setto, della «statua di un giovane eroe nudo, modellata da Leone Lodi», che «guarda in alto, in atteggiamento di meraviglia, invisibili velivoli che passano lontano»¹⁴³ (fig. 26). Sfortunatamente, l'estatico stupore che segue all'apparire di aeroplani in volo lanciati verso mete indefinite è destinato a diventare, pochi anni più tardi, paura e distruzione.

La magistrale pluralità di idee che caratterizza la “Mostra azzurra” verrà decisamente smorzata dalla fine degli anni trenta fino quasi a scomparire. All'indomani della seconda guerra mondiale, però, la via aperta dalle mostre sarà felicemente percorsa anche dai musei, in parte con le stesse finalità: educare la collettività all'arte e ai valori del passato, ma stavolta non per ragioni propagandistiche e totalitarie bensì di eguaglianza sociale.

7. *L'industria nel catalogo della mostra. La promessa di un futuro*

Per chiudere l'analisi va indagato un ultimo aspetto dell'“Esposizione dell'Aeronautica italiana”, utile per precisare la sua funzione politica e promozionale, ma anche per valutarne le conseguenze negli anni successivi.

A differenza di altre mostre di regime, essa non riguarda solo il passato, per quando strettamente connesso con il presente, ma il futuro del Paese, la sua concreta capacità di attuare uno sviluppo politico ed economico in un campo di grande rilievo, quello aeronautico, tanto sul piano nazionale, quanto su quello internazionale. Il racconto pedagogico della storia e delle imprese della “pupilla” di Mussolini, quindi, si intreccia con la necessità di convincere gli italiani della qualità tecnica della loro aviazione e delle sue potenzialità di crescita verso traguardi civili e militari sempre più ambiziosi¹⁴⁴.

L'azione di persuasione collettiva è assoluta, oltre che dagli apparati espositivi, dal lussuoso catalogo della mostra, un concreto strumento di propaganda in sé, denso d'informazioni e d'immagini. Il grande formato (28,5x22,5 centimetri), l'elegante copertina azzurra decorata con sagome di aerei e un fascio d'argento in rilievo, il numero delle pagine, più di 300, la cura nell'impaginazione delle fotografie e nella redazione dei testi, tutti di personale competente per la materia descritta, la presenza di planimetrie, di dati tecnici e di schemi grafici duplicano, in ogni aspetto, i ponderosi contenuti dell'esposizione aviatoria, con una possibilità in più: offrire spazio pubblicitario a cento società italiane, protagoniste nella produzione, promozione e gestione del settore aeronautico, attraverso due

¹⁴² Ivi, p. 221.

¹⁴³ *Ibidem*.

¹⁴⁴ Su questo aspetto della propaganda fascista Lehmann 2010, pp. 295-325.

corposi inserti, in testa e in coda al volume, che raccontano un'appassionante storia dentro alla storia¹⁴⁵. In quello d'apertura, le pagine pubblicitarie dedicate a grandi industrie come Aeroplani Caproni, Breda, FIAT, Filotecnica Salmoiraghi, Magneti Marelli, Olivetti, ecc. sono corredate da foto, informazioni tecniche e testi dettagliati, nei quali si espongono i pregressi e i progressi della ditta in questione, talvolta con la citazione degli articoli legge che sanciscono il consenso alle attività da parte del regime. Nell'inserto finale, invece, trova spazio una miriade di altre imprese, produttrici di vernici, tappezzerie, carburante, lubrificanti, accessori d'arredo, ma anche scuole d'aviazione, compagnie aeree civili, istituti bancari per il sostegno di iniziative legate all'aeronautica, sartorie specializzate, ecc. (fig. 27). Un mondo produttivo in pieno fermento, in costante aggiornamento e attento ad assolvere ogni istanza con efficienza, formale o sostanziale che sia, intonata alle esigenze promozionali fasciste.

L'opportunità offerta all'industria dalla "Mostra azzurra", per tramite degli allestitori, è ben descritta da un cronista nel 1941: «ci è molto piaciuto veder l'architetto Pagano segare un areoplano che doveva essere esposto alla mostra dell'Aeronautica, ma ancor di più ci è piaciuto veder la fredda tranquillità con cui il fabbricante dell'areoplano assisteva silenziosamente alla operazione chirurgica, senza proteste, ne brividi. Quel grande industriale aveva perfettamente capito che l'architetto aveva ragione: [...] che quella mostra, fatta a quel modo, avrebbe chiamato un'enorme folla di gente e che su quella gente la produzione aeronautica avrebbe fatto una impressione enorme»¹⁴⁶.

Questo spirito intrepido e creativo non andrà perduto. Dopo il disastro bellico, molte delle firme industriali coinvolte nell'"Esposizione dell'Aeronautica italiana" diventeranno le basi produttive ed economiche sulle quali si fonderà la rinascita dell'Italia. In occasione di esposizioni e fiere, basti citare la Campionaria di Milano, i prodotti industriali verranno assimilati a delle vere opere d'arte, esaltati da ambientazioni architettoniche capaci di renderne comprensibile il valore innovativo a un pubblico sempre più vasto. Protagonisti, accanto alle imprese, saranno proprio gli artisti e gli architetti del gruppo "azzurro" – purtroppo orfano di Banfi, Pagano e Persico¹⁴⁷ – capaci di dare alla cultura imprenditoriale italiana un'immagine di portata mondiale. Una storia formidabile, ancora tutta da raccontare.

¹⁴⁵ Vedi Visconti di Modrone *et al.* 1934; gli inserti non hanno paginazione. Le cento società, che verosimilmente hanno contribuito al finanziamento del catalogo e della mostra, occupano spazi diversi, dal breve trafiletto a contributi di diverse pagine.

¹⁴⁶ *L'architetto e le esposizioni* 1941, p. 3.

¹⁴⁷ Edoardo Persico muore nella sua casa di Milano nella notte tra il 10 e l'11 gennaio 1936, mentre Gian Luigi Banfi e Giuseppe Pagano, entrambi deportati a Mauthausen, perdono la vita rispettivamente il 10 aprile e il 22 aprile del 1945.

Riferimenti bibliografici / References

- All'Esposizione dell'Aeronautica* (1934), «Il Popolo d'Italia», 6 ottobre 1934.
- Bucci F. (2006), *Les intérieurs e l'effimero*, in *Zero gravity. Franco Albini: Costruire le modernità*, catalogo della mostra (Milano 28 settembre – 26 dicembre 2006), a cura di F. Bucci, F. Irace, Milano: Electa, pp. 42-67.
- Canella M., Giuntini S., a cura di (2007), *Sport e fascismo*, Milano: Franco Angeli.
- Capanna A. (2004), *Roma 1932. Mostra della Rivoluzione fascista*, Torino: Testo & Immagine.
- Cennamo M., a cura di (1973), *Materiali per l'analisi dell'architettura moderna. La prima Esposizione Italiana di Architettura Razionale*, Napoli: Fausto Fiorentini Editore.
- Cennamo M., a cura di (1976), *Materiali per l'analisi dell'architettura moderna. Il M.I.A.R.*, Napoli: Società Editrice Napoletana.
- Collicelli Cagol S. (2013), *Towards a Genealogy of the Thematic Contemporary Art Exhibition: Italian Exhibition Culture from the Mostra della Rivoluzione Fascista, (1932) to the Palazzo Grassi's Ciclo della Vitalità (1959-1961)*, PhD thesis, The Royal College of Art, London.
- Conforti C., Dulio R., Marandola M. (2006), *Giovanni Michelucci 1891-1990*, Milano: Electa.
- Cucchiara C. (1988-1989), *Esposizione dell'Aeronautica Italiana – Milano 1934*, tesi di laurea, relatore G. Ciucci, Istituto Universitario di Architettura di Venezia.
- D'Auria A. (1987), *Persico architetto e grafico*, in *Edoardo Persico*, a cura di C. De Seta, Napoli: Electa, pp. 130-144.
- Erberto Carboni* (1985), Milano: Electa.
- Fagone V. (1982), *Baldessari. Progetti e scenografie*, Milano: Electa.
- Ferrari M., a cura di (2005), *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, Milano: Franco Angeli.
- Giolli R. (1934), *La Mostra dell'Aeronautica è aperta da oggi. L'arte e gli artisti*, «L'Ambrosiano», 16 giugno.
- Icaro* (1933), «Casabella», VI, nn. 8-9, agosto-settembre, p. 37.
- Il Padiglione della stampa* (1933), «Casabella», VI, nn. 8-9, agosto-settembre, pp. 14-17.
- Irace F. (1994), *Giovanni Muzio 1893-1982. Opere*, Milano: Electa.
- Knox M. (2003), *Destino comune. Dittatura, politica estera e guerra nell'Italia fascista e nella Germania nazista*, Torino: Einaudi (Biblioteca di cultura storica 244).
- L'architetto e le esposizioni* (1941), «Casabella», XIV, nn. 159-160, marzo-aprile, p. 2-3.
- L'esposizione dell'aeronautica italiana solennemente inaugurata a Milano* (1934), «Il Gazzettino», 17 giugno, p. 5.

- L'ordinamento delle sale alla Esposizione dell'Aeronautica Italiana* (1934), «Casabella», VII, n. 80, agosto, pp. 10-21.
- Lanzarini O. (2011), «*Per restare Civitatis ornamentum*». *Il progetto storico di Ernesto Nathan Rogers nel Museo di Arte antica del Castello Sforzesco di Milano (1947-1956)*, «Arte Lombarda», nn. 161-162, pp. 108-115.
- Lanzarini O. (2016), *Lo spazio suggerito. Gli allestimenti e i padiglioni espositivi di Giulio Minoletti*, in *Giulio Minoletti (1910-1981). Opera completa*, a cura di C. Sumi, M.C. Loi, A. Viati Navone, Mendrisio-Milano: Mendrisio Academy Press-Silvana Editoriale, pp. 37-59.
- Lanzarini O., Mulazzani M. (2006), *L'esperienza del porgere: i musei di Franco Albini e Carlo Scarpa*, in *Zero gravity. Franco Albini: Costruire le modernità*, catalogo della mostra (Milano 28 settembre – 26 dicembre 2006), a cura di F. Bucci, F. Irace, Milano: Electa, pp. 149-163.
- Lazzari U. (1934), *Ali azzurre. Da Leonardo a Mussolini*, «Il Gazzettino», 20 giugno, p. 2.
- Lehmann E. (2010), *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Torino: UTET Libreria.
- Marini P. (2003), *Il primo allestimento museale di Castelvecchio*, in *Medioevo ideale e medioevo reale nella cultura urbana. Antonio Avena e la Verona del primo Novecento*, (Atti del convegno, Verona 28 febbraio – 1 marzo 2002), a cura di P. Marini, Verona: Comune di Verona, pp. 154-173.
- Mario Sironi. *Il mito dell'architettura* (1990), Milano: Mazzotta.
- Marzari G., Gregotti V., a cura di (1996), *Luigi Figini – Gino Pollini. Opera completa*, Milano: Electa.
- Mazzucchelli A.M. (1934), *Stile di una mostra*, «Casabella», VII, n. 80, agosto, pp. 6-9.
- Miodini L. (2001), *Gio Ponti. Gli anni trenta*, Milano: Electa.
- Morello P. (2004), *Esposizioni e mostre: 1932-36*, in *Storia dell'architettura italiana. Il primo Novecento*, a cura di G. Ciucci, G. Muratore, Milano: Electa, pp. 306-323.
- Nicoloso P. (1999), *Gli architetti di Mussolini. Scuole e sindacato, architetti e massoni, professori e politici negli anni del regime*, (Storia dell'architettura e della città. Saggi), Milano: Franco Angeli.
- Pagano G. (1931), *Del "monumentale" nell'architettura moderna*, «La Casa Bella», n. 40, aprile, pp. 9-14.
- Pagano G. (1933), *L'architettura italiana ancora alla berlina?*, «Casabella», VI, n. 72, dicembre, p. 57.
- Pagano G. (1934a), *Mussolini salva l'architettura italiana*, «Casabella», VII, n. 78, giugno, p. 2-3.
- Pagano G. (1934b), *La Mostra Azzurra*, «Casabella», VII, n. 80, agosto, p. 4.
- Pagano G. (1934c), *La sala d'Icaro*, «Casabella», VII, n. 80, agosto, pp. 22-23.
- Pagano G. (1976), *Architettura e città durante il fascismo*, a cura di C. De Seta, Roma-Bari: Editori Laterza.

- Pansera A. (1978), *Storia e cronaca della Triennale*, Milano: Longanesi & C.
- Persico E. (1968), *Scritti d'architettura (1927/1935)*, a cura di G. Veronesi, Firenze: Vallecchi Editore.
- Pica A. (1936), *Nuova architettura italiana*, (Quaderni della Triennale), Milano: Ulrico Hoepli Editore.
- Pica A. (1957), *Storia della Triennale di Milano 1918-1957*, Milano: Edizioni del Milione.
- Piero Bottoni. *Opera completa* (1990), Milano: Fabbri Editori.
- Redaelli C. (1934), *Mussolini aviatore*, «L'Illustrazione Italiana», anno LXVI, n. 33, 19 agosto, pp. 280-281.
- Reggiori F. (1934), *L'Esposizione dell'Aeronautica Italiana nel Palazzo dell'Arte a Milano*, «Architettura», XIII, fasc. 9, settembre, pp. 532-540.
- Russo A. (1999), *Il fascismo in mostra*, (Storia fotografica della società italiana), Roma: Editori Riuniti.
- Sarfatti M.G. (1933), *Architettura, arte e simbolo alla Mostra del Fascismo*, «Architettura», XII, fasc. 1, gennaio 1933, pp. 1-17.
- Savorra M. (2008), *Capolavori brevi. Luciano Baldessari, la Breda e la Fiera di Milano*, Milano: Electa.
- Schnapp J.T. (2004), *Flash Memories (Sironi on Exhibit)*, «South Central Review», vol. 21, n. 1, Spring, pp. 22-49.
- Silk G. (2005), «*Il primo pilota*». *Mussolini, Fascist Aeronautical Symbolism, and Imperial Rome*, in *Donatello among the Blackshirts. History and Modernity in the Visual Culture of Fascist Italy*, edited by C. Lazzaro, R.J. Crum, Ithaca: Cornell University Press, pp. 67-81.
- Skansi L. (2014), *Semplici telai. La costruzione a telaio in Italia tra realismo e astrazione*, in *The Gordian Knot. Studi offerti a Richard Schofield*, a cura di M. Basso, J. Gritti, XXXX, Roma: Campisano Editore, pp. 323-332.
- Susmel E., Susmel D., a cura di (1958), *Opera omnia di Benito Mussolini*, vol. XXVI, Firenze: La Fenice.
- V Triennale di Milano. Catalogo ufficiale* (1933), Milano: Casa editrice Ceschina.
- Veronesi G. (1957), *Luciano Baldessari architetto*, Trento: Arti Grafiche Saturni (Collana Artisti Trentini).
- Vago J. (1933), *Registro. Quello che le pietre raccontano (Dal numero 8 de "L'Architecture d'aujourd'hui")*, «Casabella», VI, n. 72, dicembre, pp. 56-57.
- Visconti di Modrone M. et al. (1934), *Esposizione dell'Aeronautica Italiana. Giugno-ottobre 1934-XII. Catalogo ufficiale*, Milano: Edizioni d'Arte Emilio Bestetti.

Appendice

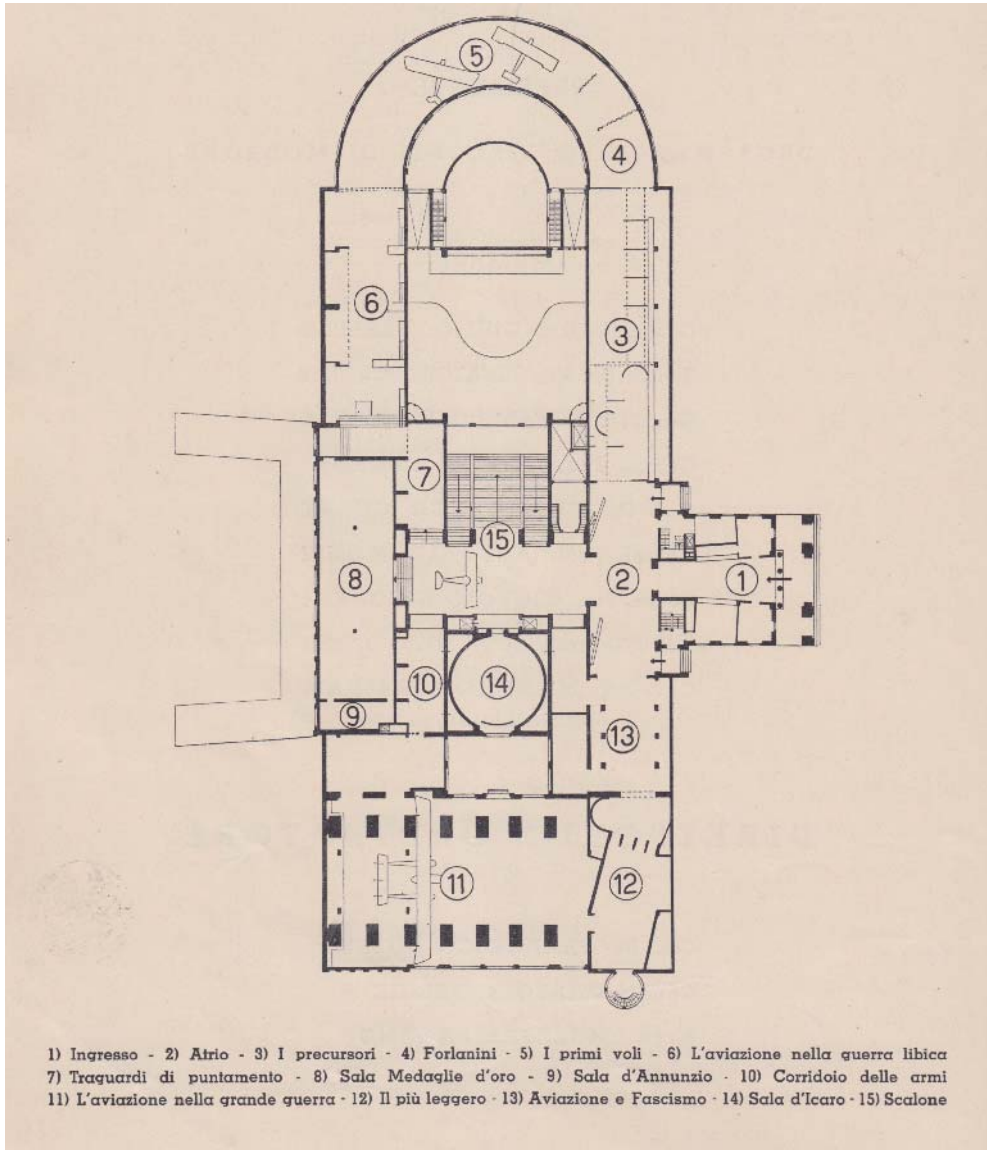


Fig. 1. Pianta del primo piano del Palazzo dell'Arte, Milano, con l'allestimento dell'“Esposizione dell'Aeronautica italiana”, 1934 (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 8)

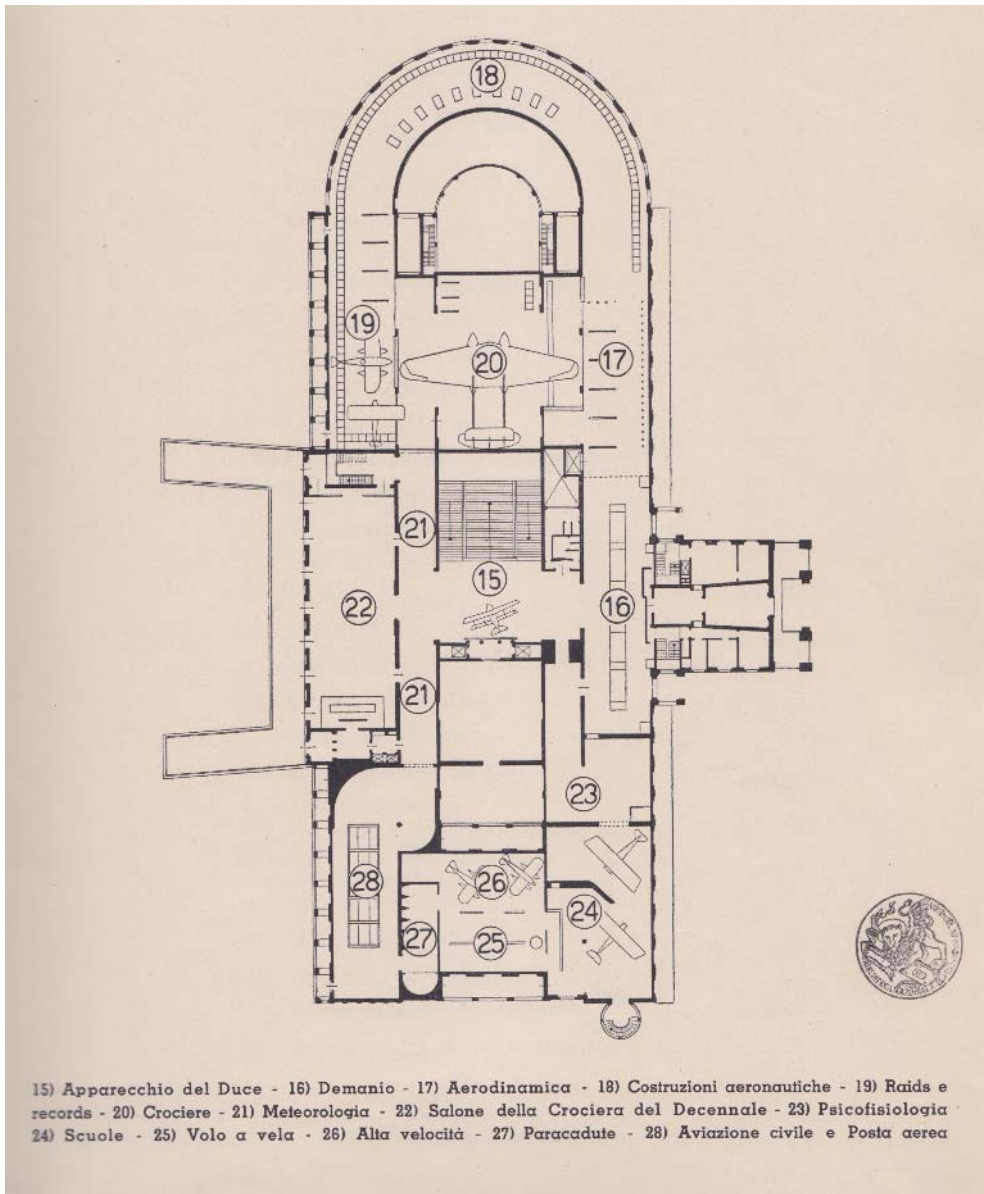


Fig. 2. Pianta del secondo piano del Palazzo dell'Arte, Milano, con l'allestimento dell'“Esposizione dell'Aeronautica italiana”, 1934 (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 9)



Fig. 3. E. Carloni: facciata dell'«Esposizione dell'Aeronautica italiana» (da *Erberto Carloni* 1985, p. 141)



Fig. 4. G. Pagano: ingresso con il pannello di C. Nivola e G. Pintori (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 24)

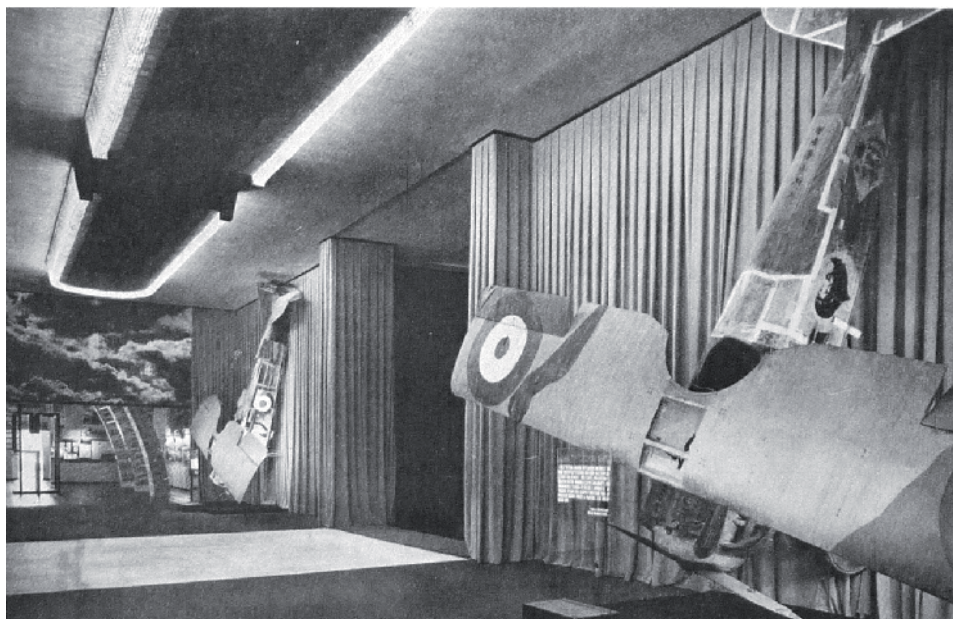


Fig. 5. G. Pagano: atrio con esposti gli aeroplani di Cabuna e Novelli (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 26)



Fig. 6. L. Figini, G. Pollini: “sala dei precursori”, prima parte (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 32)

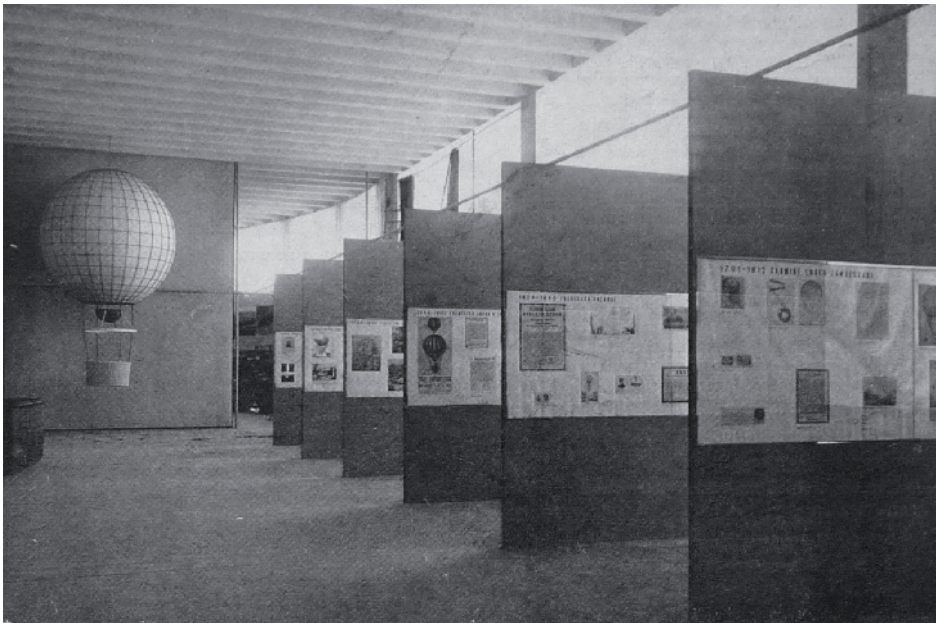


Fig. 7. L. Figini, G. Pollini: “sala dei precursori”, seconda parte (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 33)

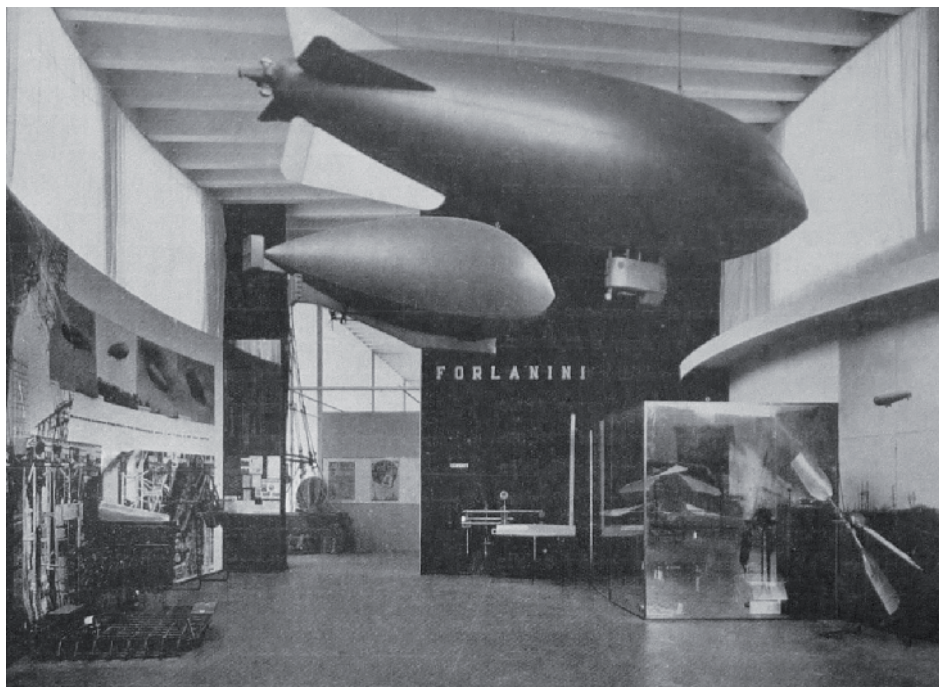


Fig. 8. BBPR: “sala Forlanini” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 65)

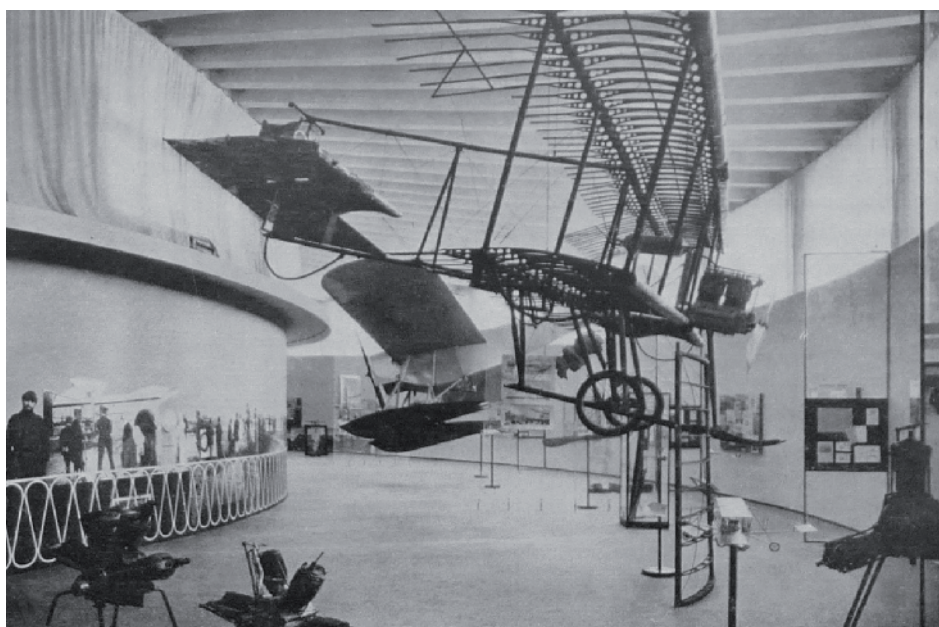


Fig. 9. BBPR: “sala dei primi voli” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 75)



Fig. 10. E. Pratelli: “sala dell’aviazione nella guerra libica” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 84)

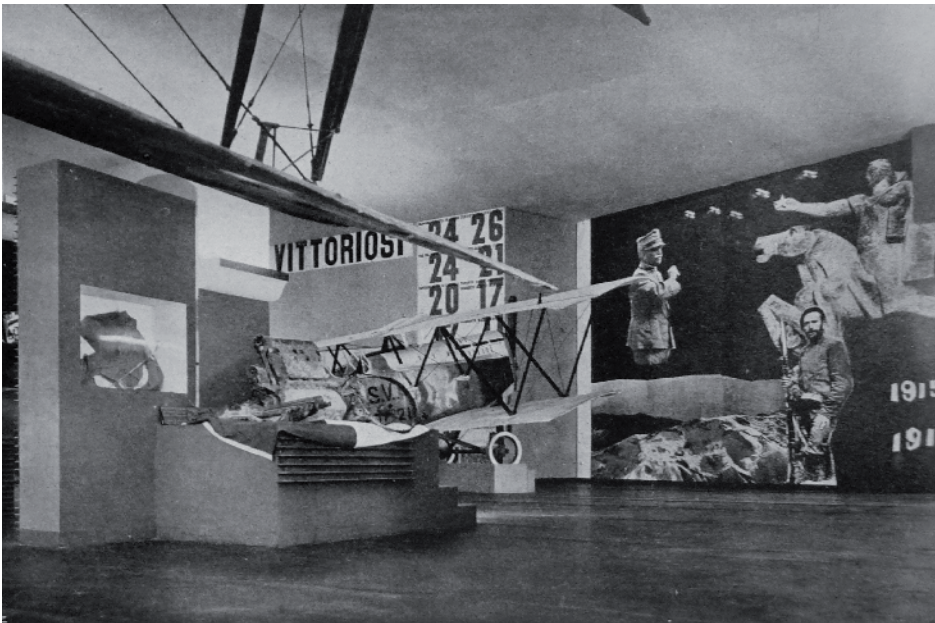


Fig. 11. M. Sironi: “sala dell’aviazione nella Grande guerra” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 106)



Fig. 12. G. Ponti: “sala del più leggero dell’aria” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 120)

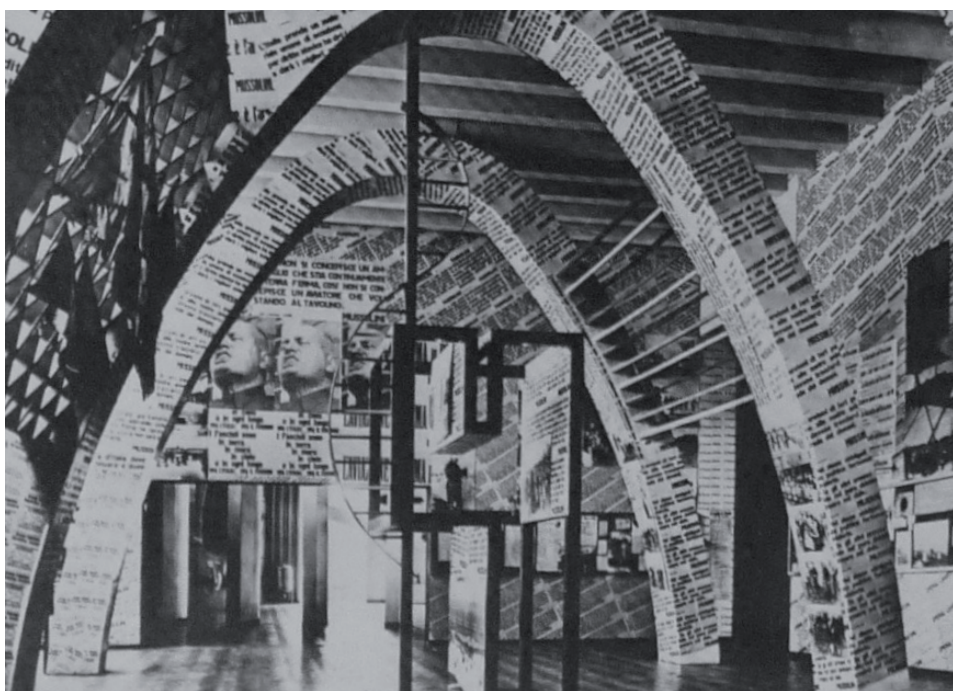


Fig. 13. L. Baldessari: “sala aviazione e fascismo” (da *L’ordinamento delle sale* 1934, p. 13)

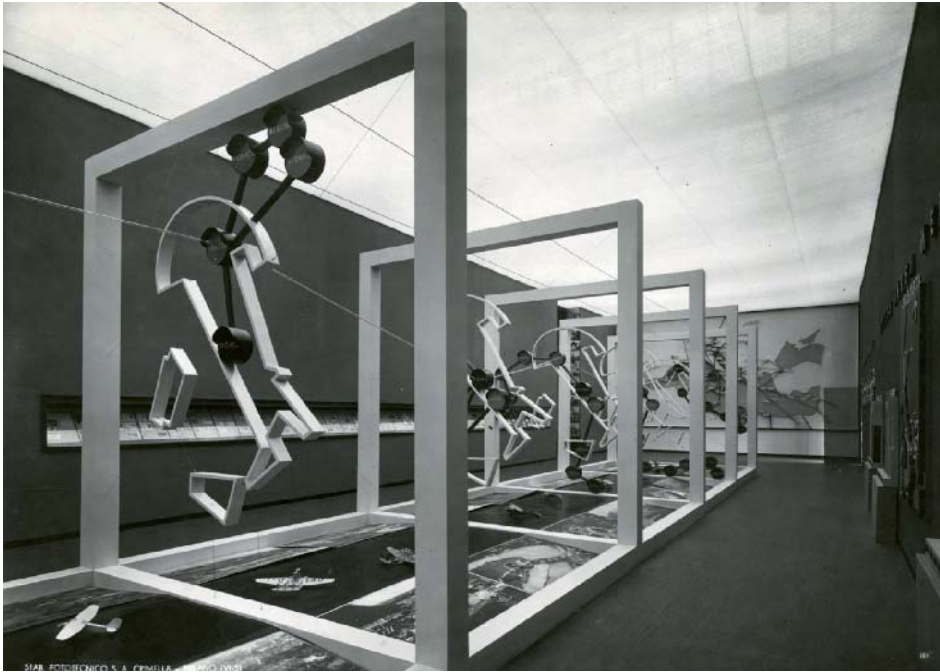


Fig. 14. L. Baldessari: “sala aviazione civile – turismo aereo – posta aerea” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 214)



Fig. 15. L. Baldessari: “sala aviazione e fascismo” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 130)

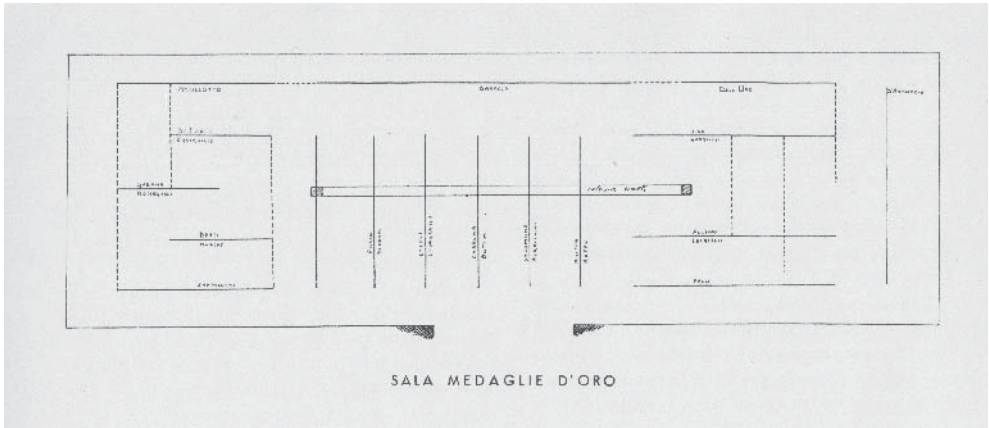


Fig. 16. M. Nizzoli e E. Persico: pianta della “sala delle medaglie d’oro” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 88)

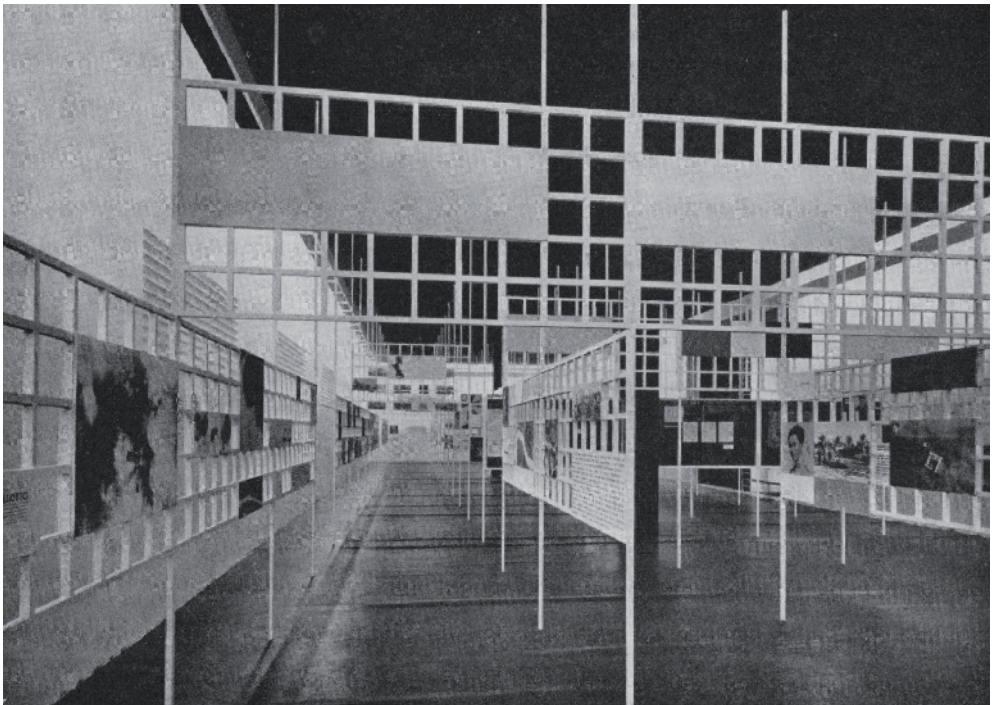


Fig. 17. M. Nizzoli e E. Persico: “sala delle medaglie d’oro” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 93)

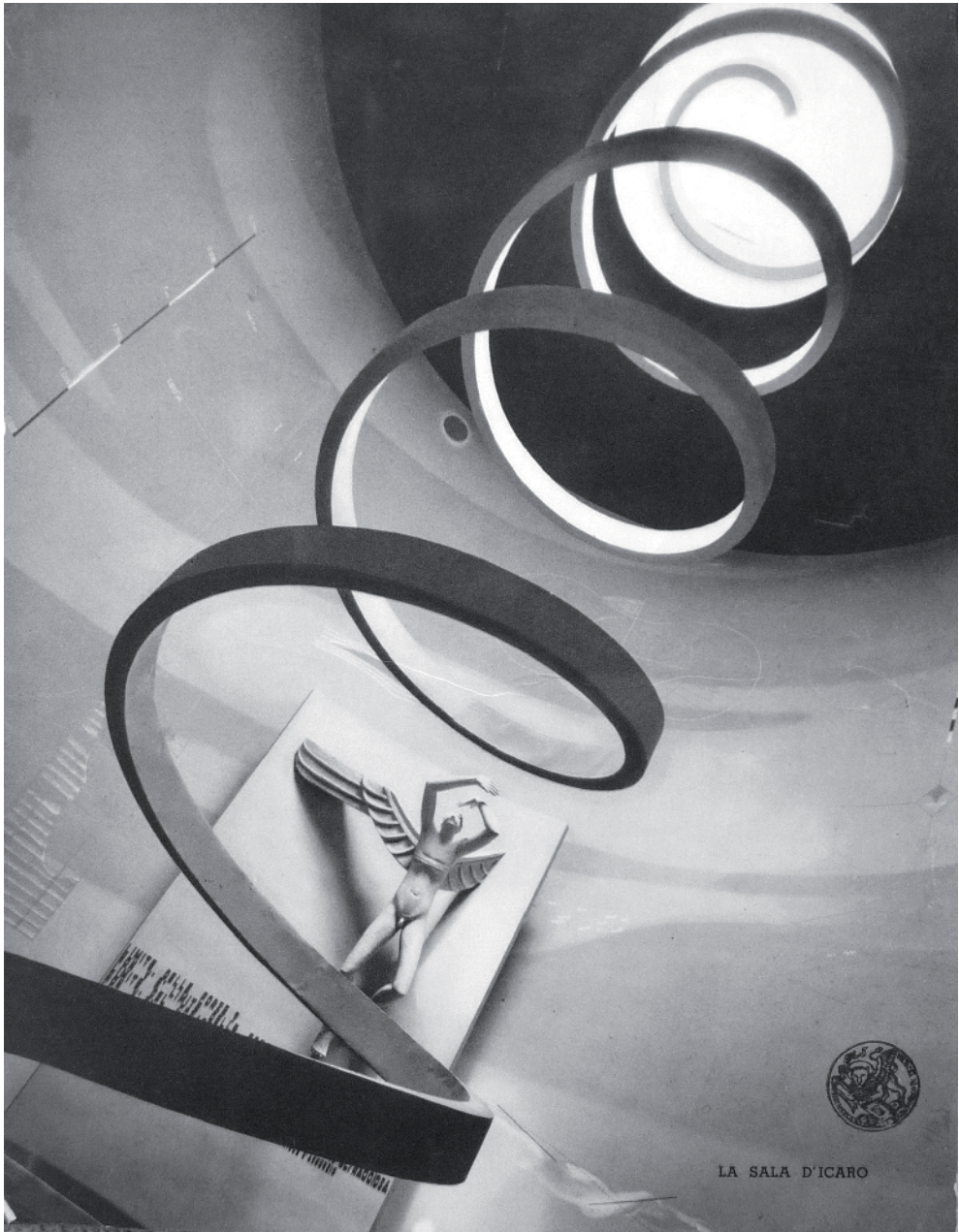


Fig. 18. G. Pagano: “sala d’Icaro” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, s.p.)

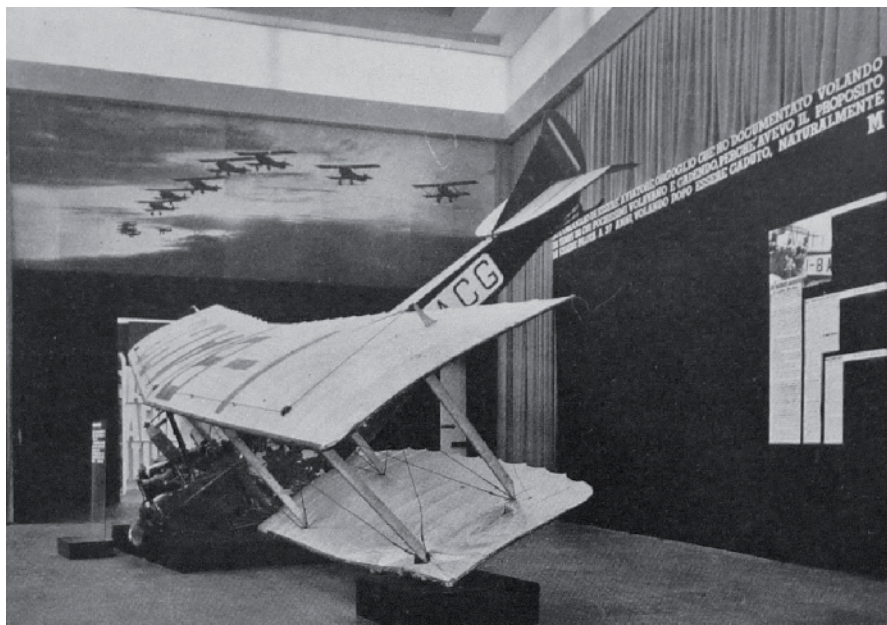


Fig. 19. G. Pagano: scalone d'onore con l'areo del Duce (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 136)

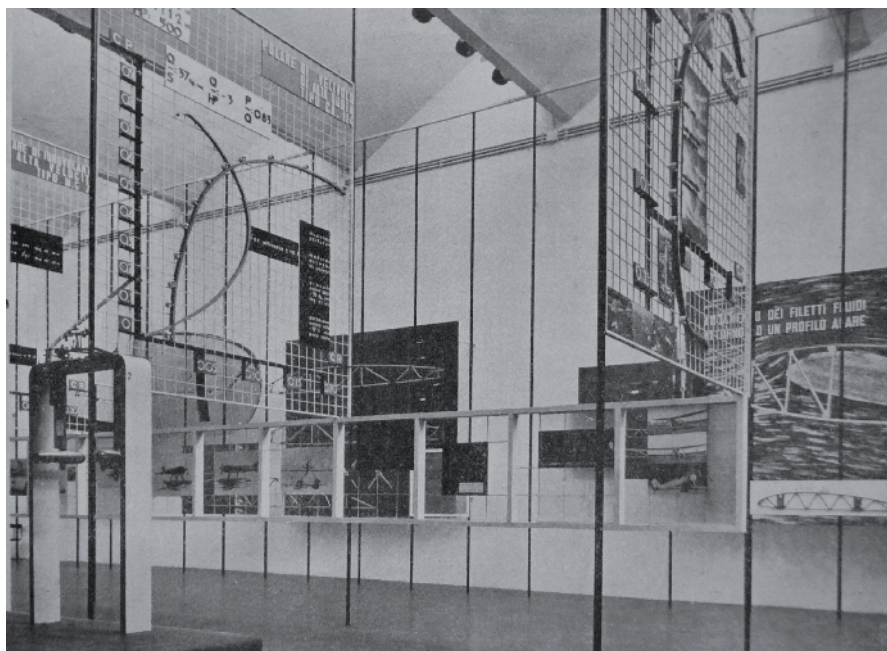


Fig. 20. F. Albini: "sala dell'aerodinamica" (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, 151)

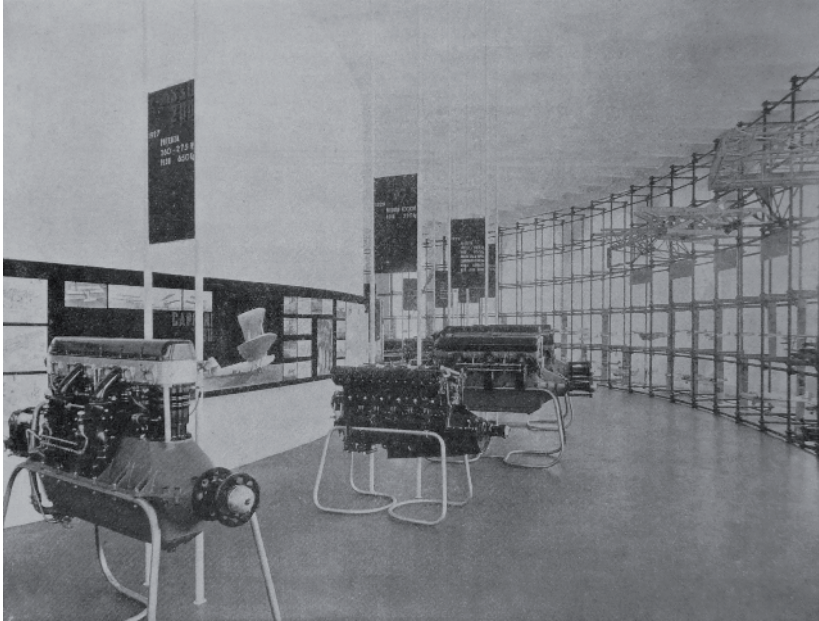


Fig. 21. R. Camus: “sala delle costruzioni aeronautiche” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 155)

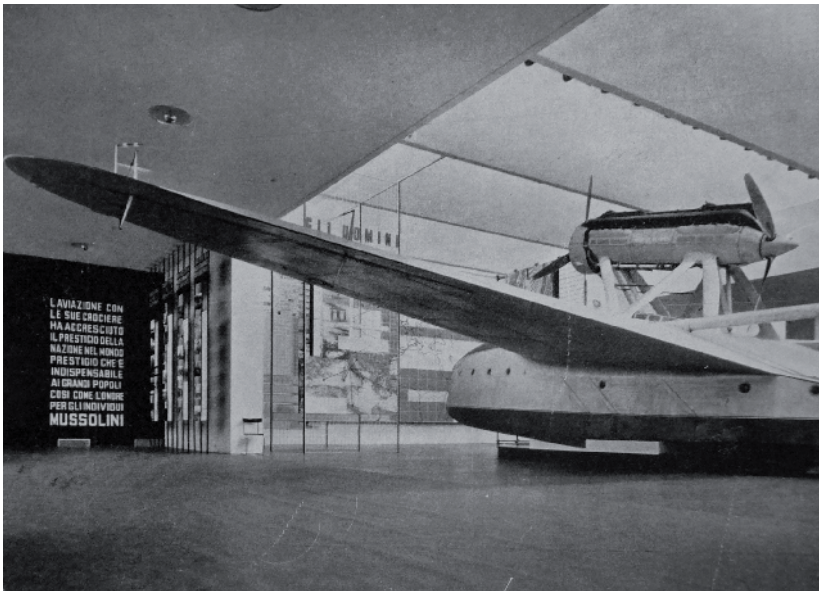


Fig. 22. P. Clausetti e G. Romano: “sala dei voli di massa e crociere” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 166)



Fig. 23. G. Pagano: “salone della crociera del Decennale” con la “Vittoria Atlantica” di A. Martini (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 174)

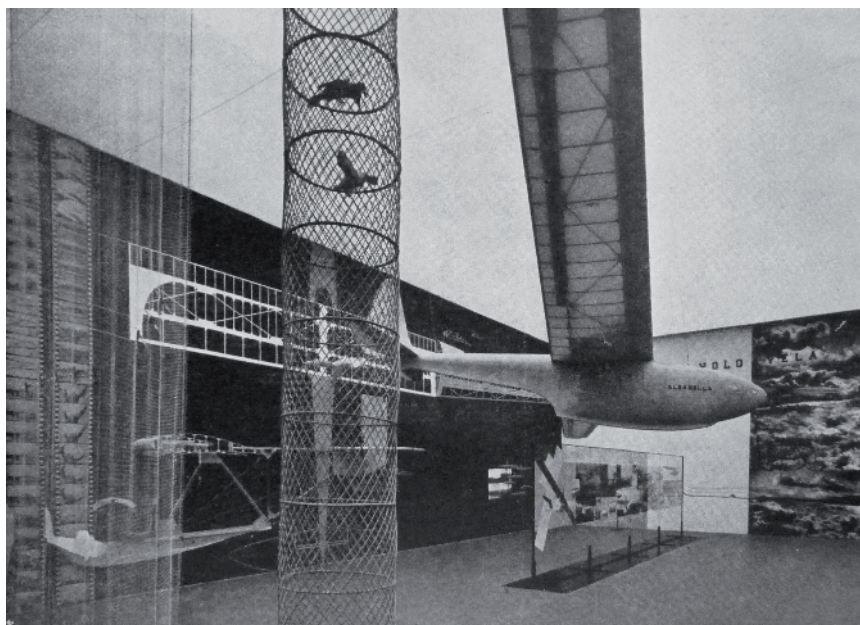


Fig. 24. BBPR: “sala del volo a vela e dell’alta velocità” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 198)



Fig. 25. E. Faludi: “sala dei paracadute e mezzi di sicurezza”, dettaglio del diorama (da *L'ordinamento delle sale* 1934, p. 18)



Fig. 26. A. Pica: “mostra di aerofotografia e aerocartografia” (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, p. 220)

... è un prodotto

MAGNETI MARELLI

«Qualità!»

**COEFFICIENTE DI SUCCESSO
IN TUTTE LE AFFERMAZIONI
DELL'ALA ITALIANA**

DALLA GUERRA VITTORIOSA AI
PRIMATI MONDIALI

▼

Magneti per qualsiasi motore - Candele d'accensione normali e schermate - Quadri di manovra - Termofori - Dinamo a regolazione di tensione - Avviatori ad inerzia licenza "Eclipse" - Equipaggiamenti elettrici completi - Batterie irrovesciabili - Apparecchi radiotrasmittenti

FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI - MILANO

Fig. 27. Insetto pubblicitario nel catalogo dell' "Esposizione dell' Aeronautica italiana" (da Visconti di Modrone *et al.* 1934, s.p.)

Direttore / Editor

Massimo Montella

Co-Direttori / Co-Editors

Tommy D. Andersson, University of Gothenburg, Svezia
Elio Borgonovi, Università Bocconi di Milano
Rosanna Cioffi, Seconda Università di Napoli
Stefano Della Torre, Politecnico di Milano
Michela Di Macco, Università di Roma 'La Sapienza'
Daniele Manacorda, Università degli Studi di Roma Tre
Serge Noiret, European University Institute
Tonino Pencarelli, Università di Urbino "Carlo Bo"
Angelo R. Pupino, Università degli Studi di Napoli L'Orientale
Girolamo Sciuillo, Università di Bologna

Comitato editoriale / Editorial Office

Giuseppe Capriotti, Alessio Cavicchi, Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari,
Patrizia Dragoni, Pierluigi Feliciati, Valeria Merola, Enrico Nicosia,
Francesco Pirani, Mauro Saracco, Emanuela Stortoni

Comitato scientifico / Scientific Committee

Dipartimento di Scienze della formazione, dei beni culturali e del turismo
Sezione di beni culturali "Giovanni Urbani" – Università di Macerata
Department of Education, Cultural Heritage and Tourism
Division of Cultural Heritage "Giovanni Urbani" – University of Macerata

Giuseppe Capriotti, Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari, Patrizia Dragoni,
Pierluigi Feliciati, Maria Teresa Gigliozzi, Valeria Merola, Susanne Adina Meyer,
Massimo Montella, Umberto Moscatelli, Sabina Pavone, Francesco Pirani,
Mauro Saracco, Michela Scolaro, Emanuela Stortoni, Federico Valacchi,
Carmen Vitale