

# “Aeroimmagini” e visioni urbane nella Roma tra le due guerre

Fabio Colonnese, Antonio Schiavo

## Abstract

*L'esperienza del volo in aereo all'inizio del secolo scorso favorisce lo sviluppo di una nuova sensibilità verso la città e il territorio che trascende le visioni statiche dalla mongolfiera e introduce una accezione dinamica e, per certi versi, anti-prospettica, anche nella rappresentazione urbana. Questo articolo si concentra sul ventennio fascista e sul caso di Roma, che per varie ragioni storiche diviene un centro di sviluppo per la neonata aeronautica; indaga il rapporto tra l'opera degli artisti futuristi, che realizzano nell'aeropittura nuove modalità figurative, e quella degli architetti, sempre più spesso impegnati a fornire delle vedute a volo d'uccello di grandi progetti urbani; individua in alcuni architetti e disegni i segnali di un nuovo modo di rappresentare la città e di interpretare l'architettura dall'alto, in connessione col territorio circostante, che testimoniano l'esperienza dell'aereo sia in modo diretto che mediato dalla fotografia e dal cinema; mette infine in evidenza la resistenza dei modelli grafici architettonici convenzionali e una generale incapacità di cogliere i suggerimenti offerti dagli artisti da parte degli architetti.*

*Parole chiave: Futurismo, aeropittura, veduta a volo d'uccello, fotografia, progetto urbano.*

## Introduzione

Alla fine del XVIII secolo, l'aerostato dei fratelli Mongolfier permette finalmente la levitazione umana e l'osservazione e rappresentazione delle città dall'alto, fino a quel punto legata all'immaginazione e alla perizia geometrica degli artisti. Un secolo dopo, la costruzione delle prime macchine volanti offre ai piloti l'ebbrezza del volo e di una percezione dinamica della forma urbana, andando a rinnovare l'immaginario letterario e figurativo da Icaro alla fantascienza. L'esperienza del volo, che si intreccia con gli eventi bellici, l'esaltazione futurista per la velocità e l'ascesa del fascismo, trova una sua centralità storica in Roma e si manifesta concretamente nella cosiddetta "aeropittura", ma indizi di un nuovo modo di vedere e figurare la città dall'alto compaiono timidamente anche nel progetto architettonico e urbano. Nel centenario

dell'aeronautica militare, questo contributo propone una rilettura critica dei disegni di progetto relativi al territorio romano negli anni tra le due guerre, finalizzata a misurare i segni di tale esperienza in relazione ai loro contenuti geometrico-prospettici (campo visivo, punto di vista, posizione del quadro, ecc.) e grafici (livello di dettaglio, chiaroscuro, ombre ecc.) oltre che alle tematiche trattate.

## Aero-Roma, Aeropittura

Dai primi anni del Novecento, Roma è al centro delle ricerche sul volo. Nel 1904, a Vigna di Valle si installa il Cantiere Sperimentale Aeronautico, dove si collaudano i dirigibili

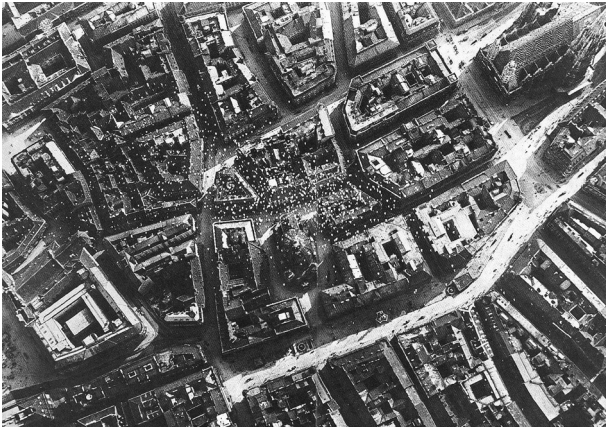


Fig. 1. Fotografia nadirale del centro di Vienna scattata durante il lancio dei volantini di Gabriele D'Annunzio. Autore: A. Locatelli, 1918: < [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Manifesti\\_su\\_Vienna.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Manifesti_su_Vienna.jpg) > (consultato il 3 maggio 2023).

italiani e si costruiscono i primi idrovolanti. Nell'aprile del 1909, l'aviatore americano Wilburn Wright impartisce dimostrazioni di volo al campo di Centocelle, formando di fatto i pionieri dell'aeronautica italiana. D'altro canto, sin dal volo del pallone aerostatico dei fratelli Mongolfier nel 1783, prima la visione dall'alto e poi la fotografia aerea adempivano soprattutto a compiti cartografici e militari [1]. Le vedute delle città italiane dalla mongolfiera di Alfred Guesdon, coadiuvate da precoci dagherrotipi e pubblicate alla metà del XIX secolo, costituivano solo un'eccezione [2]. Sin dal 1899, l'archeologo Giacomo Boni, assistito dal Genio Militare, aveva usato una mongolfiera per rilevare la valle del Foro e pianificare gli scavi dei palazzi imperiali [Castrianni, Cella 2009a]. Queste prime esperienze, dal risvolto squisitamente tecnico e militare, hanno ripercussioni anche sull'immaginario degli artisti [Boffito 1921; Lodi 1981] come si vede già in Villa Mellini [Castrianni, Cella 2009b]. L'incitamento futurista alla velocità degli aerei trova l'ideale atto fondativo nel *Le monoplan du Pape*, romanzo scritto da Filippo Tommaso Marinetti nel 1911 e pubblicato durante la guerra italo-turca in Libia, dove volano i primi aeroplani militari. Il Manifesto dell'Architettura Futurista del 1914 è idealmente illustrato da Antonio Sant'Elia con visionarie strutture urbane viste dall'alto che integrano immense piste d'atterraggio.

Il tema del volo umano, associato al mito di Icaro e alle invenzioni di Leonardo da Vinci, si intreccia con le spinte nazionaliste votate prima all'interventismo e poi alla pace. Il dirompente valore politico dell'aeroplano è scatenato dal "folle volo" di Gabriele D'Annunzio su Vienna il 9 agosto 1918 che segna uno spartiacque storico. Le fotografie nadirali della città austriaca sono esaltate dalla stampa e trasmettono un inedito senso di dominio agli italiani (fig. 1). L'episodio attribuisce al volo una dimensione universale e lirica che affascina un'intera generazione. Il volo che, come scriverà Walter Benjamin «ha perforato il monopolio del verticale» [2001, p. 413] cambia il modo di inquadrare e rappresentare la città in virtù non solo della variazione del punto di vista e dell'asse ottico ma anche della deformazione imposta dalla velocità, come si percepisce già nell'*Edificio visto da un aeroplano virante* che Virgilio Marchi, architetto e scenografo, dipinge nel 1919 [3] (fig. 2).

Quando il fascismo sale al potere nel 1922, l'amministrazione capitolina aveva già trasformato Centocelle nel primo aeroporto in Italia, creato un aeroporto a Guidonia (1916) e allestito un idroscalo a Ostia (1919) dove, nel 1926, Gerardo Dottori decora la sala d'aspetto con pitture murali che interpretano graficamente l'esperienza del volo (fig. 3). Nello stesso anno, Fedele Azari realizza *Prospettive di volo*, il primo quadro ascrivibile alla cosiddetta "aeropittura", che suggerisce la possibilità di includere il movimento nella rappresentazione non solo del corpo umano, come già Boccioni aveva sperimentato materializzando le scie, ma anche del paesaggio. Il *Manifesto dell'Aeropittura* [4] del 1929 dichiara che «le prospettive mutevoli del volo costituiscono una realtà assolutamente nuova e che nulla ha di comune con la realtà tradizionalmente costituita dalle prospettive terrestri» [Mostra Futurista, 1932, p. 6]. Queste esperienze sovvertono i capisaldi della rappresentazione proiettiva tradizionale e orientano il quadro visivo secondo giaciture inesplorate. Attribuiscono inoltre una inedita centralità alle coperture degli edifici, che diventano la "quinta facciata" nella definizione attribuita a Le Corbusier [Asendorf 1990]. La diffusione degli aerei – ma anche il dirigibile è una presenza frequente nei cieli di Roma – stimola la proposta di nuovi modelli urbani in grado di favorire il traffico aereo a tutte le scale. Nell'inedito *I vertici azzurri di Roma* (1924-1926), Virgilio Marchi descrive le opportunità di sviluppare una "città superiore" per il traffico aereo [Godoli, Giacomelli 1995] mentre un artista-architetto come Tullio Crali [1994] progetta non solo l'Aeroporto urbano (1931) ma anche un Ristorante aereo. Parallelamente, il nuovo

approccio figurativo, che scompone la superficie della tela con traiettorie, linee cinematiche e scie sfumate che distorcono le forme urbane, si intreccia con le esigenze di autorappresentazione del regime.

Plasmando la capitale a palcoscenico della sua azione politica, il partito fascista si serve anche dell'immaginario collettivo legato al volo, in virtù delle imprese civili di Italo Balbo e di quelle militari di Ettore Muti [5]. Non a caso il volto del duce è proiettato sulla veduta dell'erigenda via dell'Impero nell'*Aeroritratto di Mussolini aviatore* di Alfredo Gauro Ambrosi [6] (1930) (fig. 4). L'aeronautica e gli aerei militari diventano protagonisti come oggetto e come soggetto anche nel cinema e nell'architettura [7]. Nei giorni in cui si allestisce «la monumentale Esposizione dell'Aeronautica Italiana, allestita a Milano nel 1934, suggella in modi estetici ineludibilmente moderni i primi epici dieci anni dell'arma più moderna del nuovo regime» [Fiorino et al. 2017, p. 508], l'inaugurazione di Sabaudia del 15 aprile dello stesso anno è celebrata dal passaggio di uno stormo di caccia. Le fotografie scattate dai piloti divengono la rappresentazione ufficiale del nuovo obiettivo raggiunto dal regime fascista ed aiutano il pittore Tato a dipingere *Sorvolando Sabaudia* secondo i crismi dell'aeropittura. Sempre nel 1934, il *Manifesto Futurista dell'Architettura Aerea* pubblicato da Angiolo Mazzoni e Mino Somenzi [8] rinnova il sodalizio tra architettura e futurismo con la benedizione di Marinetti: «il vero "fattore importante" di questo manifesto è l'aviazione, con cui è possibile prefigurare "nuovi scenari, sociali, politici, industriali, commerciali" e ammirare "la grande Città unica a linee continue da ammirare in volo. [...] Volando di notte a soli spenti, le avremo sotto di noi come brillanti vie lattee stellate dalla quieta esplosione delle fulgenti lettere di questa parola, lunga dalle Alpi a Mogadiscio: ITALIA"» [Mangione 2008, pp. 20, 21].

## Roma dall'alto

Gli effetti del volo sulla rappresentazione urbana si possono leggere concentrando su Roma, che è stata oggetto di innumerevoli vedute dall'alto [9] anche per la sua accidentata morfologia. Al di là delle empiriche raffigurazioni antiche e medioevali prodotte per fini simbolici e turistici [Wataghin Cantino 1969], il prototipo della vista a volo d'uccello è fissato da Étienne Dupérac nel 1572. La prospettiva del progetto michelangiolesco del Campidoglio (fig. 5), concepita probabilmente per istituire una relazione visiva e simbolica

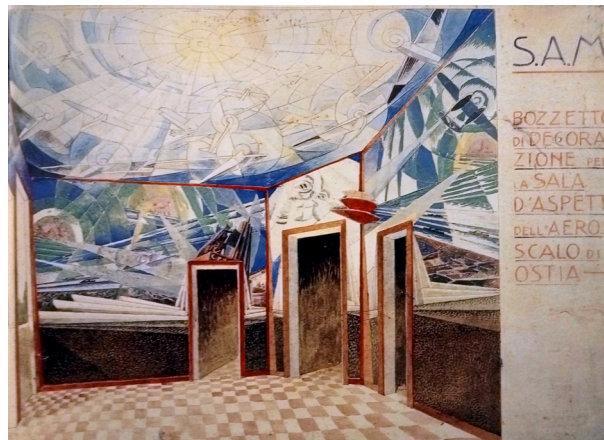


Fig. 2. Edificio visto da un aeroplano virante. Autore: V. Marchi, 1919: <<https://thecharnelhouse.org/2014/06/13/a-century-since-futurism-antonio-santelia-and-mario-chiattone/virgilio-marchi-building-seen-from-a-veering-airplane-edificio-visto-da-un-aeroplano-virante-1919-20-tempera-on-canvased-paper-130-x-145-cm-private-collection-switzerland/>> (consultato il 3 maggio 2023).

Fig. 3. Bozzetto di decorazione per la sala d'aspetto dell'Aeroscalo di Ostia. Autore: G. Dottori, 1927 [Scudiero, Cirulli, Alegi 2003, p. 221].



Fig. 4. Aeroritratto di Mussolini aviatore. Autore: A. G. Ambrosi, 1930: <[https://it.wikipedia.org/wiki/Alfredo\\_Ambrosi#:~:text=Alfredo%20Ambrosi%20\(Roma%2C%201901%20E2%80%93,vista%20di%20Roma%20del%201930](https://it.wikipedia.org/wiki/Alfredo_Ambrosi#:~:text=Alfredo%20Ambrosi%20(Roma%2C%201901%20E2%80%93,vista%20di%20Roma%20del%201930)) (consultato il 3 maggio 2023).

con le antichità dei Fori [Colonnese 2018], ricorda la coeva pittura di paesaggio, che utilizzava punti di vista elevati per mostrare il disegno dei *parterres* al suolo e l'estensione delle tenute.

La produzione grafica di Dupérac e di Jacques Lemerrier, suo ideale seguace, rivela la negoziazione svolta dai modelli in scala in legno e carta nel promuovere questo tipo di rappresentazioni [Martinez Mindeguia 2016], che sfociano nelle vedute urbane seicentesche. Il rapporto tra l'architetto e il modello in scala evoca l'idea di potere come superiorità gerarchica enfatizzato dall'azione rivelatoria

della visione dall'alto. Tuttavia, solo dopo la mongolfiera, le vedute a volo d'uccello iniziano a supportare la pianificazione urbana nelle grandi capitali europee; ancora in epoca fascista, lo sviluppo di Firenze è guidato dalla *Veduta panoramica aerea* disegnata da Luigi Zumkeller nel 1936 [Corsani 2010].

Questa ipotesi ci suggerisce che l'esperienza del volo abbia avuto degli effetti visibili anche nel modo di progettare e rappresentare l'architettura e la città. Mentre le conseguenze sull'arte figurativa sono più facilmente rintracciabili, cosa si può dire degli architetti? La veduta di Zumkeller, costruita come un vero rilievo dal cielo, «ci dà il senso di attonita fissità di una veduta da una immobile mongolfiera» [Gobbi 1982, p. 21]. C'è qualche disegno di progetto che incorpora la vista dall'aeroplano?

Le rappresentazioni prospettiche dall'alto di progetti urbani romani di inizio Novecento presentano un ampio cono visivo e un effetto generalmente statico. È il caso dei disegni di Guglielmo Calderini [Boco 1996] per la lottizzazione nei pressi della piazza d'Armi (1908) e per l'Esposizione Universale (1911). Qualcosa di diverso si percepisce nelle vedute di Armando Brasini per la sua *Urbe Massima* (1914-1917). Mentre la *Veduta dall'alto* dell'immenso asse monumentale insegue ancora la retorica delle vedute storiche, con un'improbabile terrazza panoramica in primo piano, i bordi sfrangiati della *Planimetria* ricordano già una cornice di nuvole (fig. 6). Il progetto per la futura via della Conciliazione è invece espressamente raffigurato da una *Prospettiva aerea*, dove il monumentale cartiglio nasconde la terrazza panoramica e ogni legame col terreno.

Rispetto al lavoro di Brasini, la prospettiva a volo d'uccello dello studio di Marcello Piacentini per il nuovo *Foro Littorio* (1926), allineata con l'asse principale, appare piuttosto didascalica e debitrice al modello cinquecentesco di Dupérac. I disegni di Brasini mostrano una visione "accidentale" del viale monumentale che può essere interpretata come un'affiliazione ai nuovi modelli estetici influenzati dal volo. Questo emerge anche nelle visioni ravvicinate dei suoi interventi nel centro storico, dove un unico cono visivo abbraccia i monumenti della Prima Roma con quelli della Terza senza privilegiare alcun asse urbano [10], e della sistemazione dei Fori Imperiali del gruppo *La Burbera* (1929), dove la componente chiaroscurale, dovuta alla presenza di Vincenzo Fasolo e Alessandro Limongelli, eleva il tono di drammaticità dell'immagine. Per trovare una vera vista "aeronautica", bisogna rivolgersi all'italo-ungherese Jenő/Eugenio Faludi [11],

leader del Gruppo Urbanisti Romani. Il suo progetto di aeroporto per Roma, presentato al IV Congresso internazionale di navigazione aerea (Roma, 24-30 ottobre 1927) e poi alla I Esposizione Italiana di architettura razionale nel 1928 [Cennamo 1973, figg. 41-48], è opportunamente raffigurato in una prospettiva incorniciata dalle ali di un biplano in volo.

La fotografia e il cinema hanno un ruolo nel modificare lo sguardo degli architetti verso la città anche nelle viste dall'alto, usate spesso per valutare il rapporto con i monumenti. Per esempio, gli architetti che illustrano le proposte per il Palazzo del Littorio nel 1934 hanno probabilmente ammirato la soggettiva degli aerei che abbattano King Kong dall'Empire State Building nel film uscito in Italia nell'ottobre del 1933. Certamente, alcune delle proposte mostrano l'uso di tecniche miste che includono il fotomontaggio.

Giuseppe Terragni [12], Marcello Nizzoli e Luigi Vietti applicano il ritaglio di una folla esaltata alla facciata concava del progetto "A" vista dall'alto. Luigi Figini e Gino Pollini, insieme ai BBPR e Arturo Danusso, ritagliano le sagome dei caccia militari fotografati pochi mesi prima all'inaugurazione di Sabaudia e le incollano sulla fotografia del loro plastico inquadrato dall'alto (fig. 7). Riempire di aerostati e aeroplani i cieli dei disegni di architettura – e perfino dell'abside delle chiese [13] – veicola il "marchio" del regime e una generale idea di modernità e dinamicità. Il caso di Figini e Pollini, in aggiunta, rimanda ad un effettivo evento e punto di vista che attribuisce ulteriore verosimiglianza al modello. Le fotografie dei plastici, spesso scattate ad asse inclinato, sono forse le uniche occasioni in cui la rappresentazione progettuale abbandona il rassicurante e "accademico" quadro verticale e abbraccia la visione del pilota ad asse obliquo. In questo senso, sono anche le principali occasioni in cui le immagini progettuali trovano un punto di contatto con le prospettive "estreme" dell'aeropittura e con le originali raffigurazioni della città futurista non solo di Virgilio Marchi ma anche dell'architetto veneto Quirino di Giorgio e delle sue visioni grafiche a quadro inclinato [Fillia 1931].

### Assonometria vs paesaggio

L'introduzione dell'assonometria nel repertorio degli strumenti grafici del progettista alla fine degli anni Venti è legato all'illustrazione delle tipologie storiche e dei progetti a piccola scala, i primi ispirati alle celebri tavole di

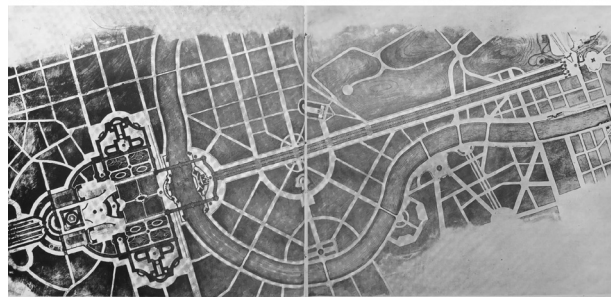
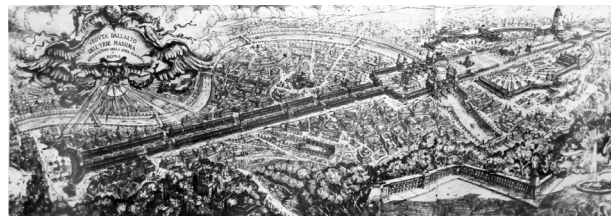
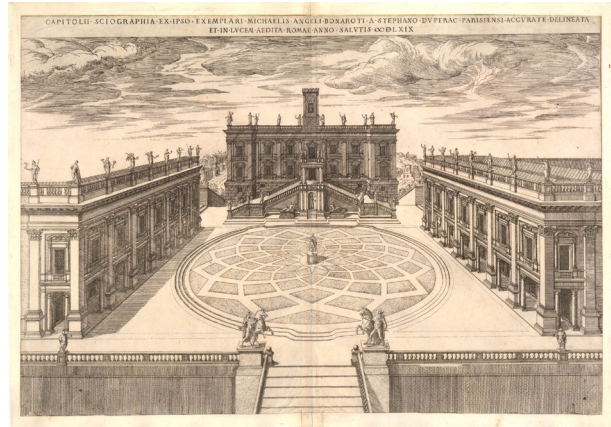


Fig. 5. Vista del Campidoglio progettato da Michelangelo. Autore: É. Dupérac, 1569: <<https://www.metmuseum.org/art/collection/search/395099>> (consultato il 3 maggio 2023).

Fig. 6. Veduta dall'alto e Planimetria per l'Urbe Massima nell'Area Flaminia. Autore: A. Brasini, 1914-1917 [Brasini 1979, fig. 17 e fig. 19].

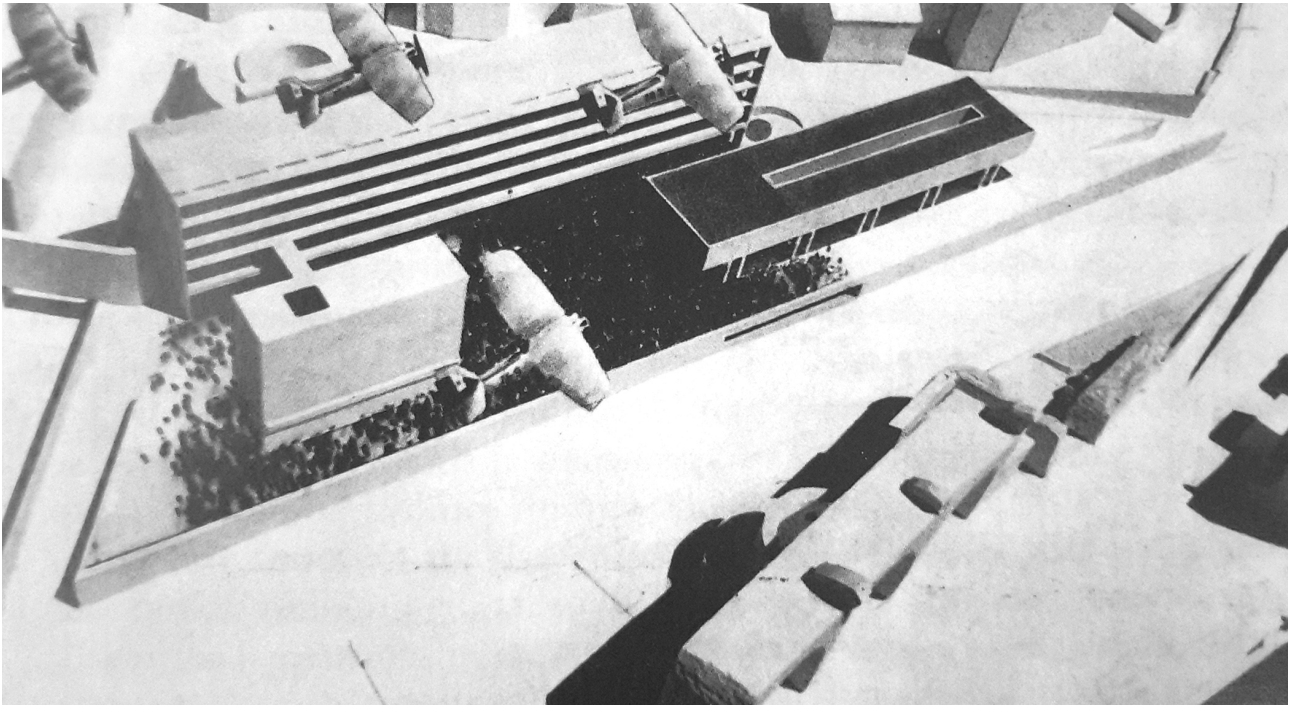


Fig. 7. Palazzo del Littorio, fotomontaggio. Autori: Figini, Pollini, BBPR, Danusso, 1934 [Gregotti, Marzari 1997, p. 114].

Auguste Choisy sull'*Histoire de l'architecture* (1899) e i secondi ai progetti delle avanguardie mitteleuropee. A Roma sono soprattutto Gustavo Giovannoni e Vincenzo Fasolo a fare da collante tra l'analisi storica e l'indagine progettuale. Mentre la Storia dell'architettura insegnata da Fasolo era «fatta per fare architettura» [Tafuri 1994, p. 10], così *Architettura d'oggi* di Piacentini offre «un nuovo ricco bagaglio figurativo di progetti internazionali» [D'Abate 2018, p. 94] fuori dal canone accademico a studenti e professionisti degli anni Trenta. In questo contesto, Ludovico Quaroni, ancora uno studente al quarto anno, progetta un liceo a via Lisbona. Si è ispirato a Le Corbusier e al Bauhaus lo rappresenta con una assonometria militare cavaliera dall'alto (fig. 8). Il disegno sembra pensato per sottolineare la nuova centralità della "quinta facciata", che risulta in vera forma, anche grazie al trattamento cromatico, che evoca gli "aeronautici" *Planiti* disegnati da Kazimir Malevič pochi anni prima.

Anche il disegno assonometrico si declina in funzione dello scopo. L'assonometria cavaliera militare a fil di ferro e inchiostro di china della *Città universitaria di Roma* (1932), prodotta nell'ambito del progetto di Marcello Piacentini, rinuncia a mostrare qualsiasi valore estetico per offrire un'obiettiva lettura delle volumetrie del complesso e rivelare il suo spazio interno. Le assonometrie di Giuseppe Nicolosi per Guidonia trovano invece una rispondenza naturale nelle viste dei numerosi aeroplani che ne solcano il cielo.

In termini operativi, l'assonometria risparmia al disegnatore il problema di dover rimpicciolire la città verso l'orizzonte, mentre metaforicamente rimanda al punto di vista di un creatore distante, che si poteva identificare con il duce; d'altro canto, la linea dell'orizzonte non simboleggia solamente la componente esistenziale della prospettiva ma anche l'espansione della città nel territorio. Non è un caso che la città universitaria mostri un impatto visivo maggiore nelle

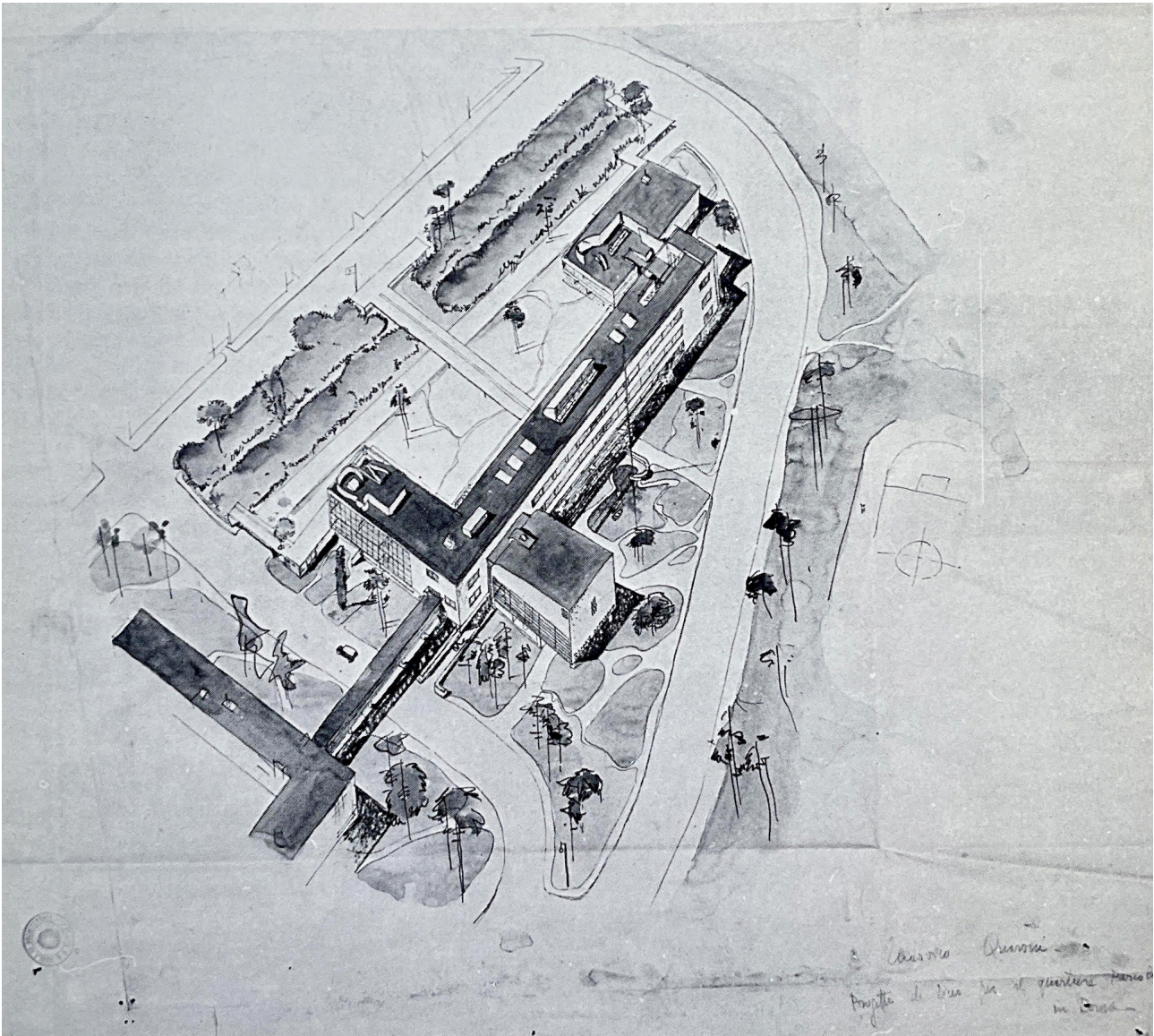


Fig. 8. Progetto di liceo per il quartiere Parioli [via Lisbona] in Roma. Autore: L. Quaroni, 1931-1932: <<https://siusa.archivi.beniculturali.it/cgi-bin/siusa/pagina.pl>> (consultato il 3 maggio 2023).

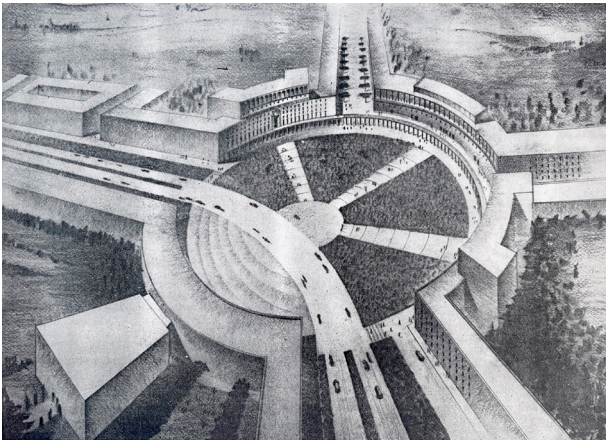


Fig. 9. Snodo della Via Imperiale all'altezza dell'attuale piazza dei Navigatori. Fonte: M. Piacentini e collaboratori, 1939 [L'urbe di Mussolini 1939, p. 25].

fotografie dall'alto in cui emergono le complesse relazioni con il paesaggio urbano esistente che giustifica il suo appellativo di "città".

La dimensione territoriale emerge dai disegni per la zona di espansione lungo l'attuale via Cristoforo Colombo e l'E42, come gli schizzi del gruppo di Mario Ridolfi per il Ministero dell'Africa orientale (1937-1939) che cercano un collegamento sia visivo che spirituale con le presenze della Roma classica e la morfologia naturale. Sulla stessa direttrice, i disegni dei giovani architetti [14] – tra cui Baccin e Vagnetti – gravitanti attorno alla figura di Piacentini, illustrano gli snodi principali della via Imperiale, elaborata in collaborazione con il Governatorato di Roma. Il disegno che più colpisce, per i suoi forti legami e debiti verso l'estetica dell'aeropittura, è la soluzione circolare per la seconda piazza, oggi dei Navigatori (fig. 9). Rispetto agli altri disegni, le licenze grafiche su dettagli e ombre e l'uso di auto e scie conferiscono ambiguità e artisticità all'immagine e simulano la visione instabile e suggestiva di un vortice architettonico. Altrettanto suggestiva risulta la prospettiva dalle Mura Aureliane verso l'E42, a dimostrazione della volontà di tracciare un segno territoriale percepibile in volo.

Vista l'estensione dell'area dell'E42, i disegni più adatti a rappresentare il complesso dell'esposizione, sono proprio le rappresentazioni dall'alto, dalle più tecniche e operative a quelle più suggestive e comunicative. Una prima visione, statica e centrale, colpisce per la notevole differenza con gli

edifici poi realmente appaltati – e in parte costruiti – facendo infatti riferimento alle prime idee di Giuseppe Pagano, Ettore Rossi, Luigi Vietti e Luigi Piccinato, contraddistinte da uno spirito diverso, ma poi rivelatesi inadatte alle direttive degli organizzatori. Una seconda rappresentazione è invece idealmente opposta a quest'ultima. Si tratta di una vista in assonometria militare ad asse inclinato. Questa curiosa soluzione media tra l'importanza di mostrare la forma tridimensionale degli edifici in modo scientifico e chiaro e la priorità di avere l'asse principale verticale e parallelo alla cornice, finendo per ricordare la vista da un aeroplano che vira.

Insieme all'E42, l'apice della rappresentazione architettonica del regime fascista si raggiunge nel suo contrappunto settentrionale, il Foro Mussolini, anch'esso elevato a ruolo di porta monumentale della Terza Roma. In questo caso, la visione dall'alto che incarna la volontà pianificatrice del leader si materializza nel colosso bronzeo con le sue fattezze da erigersi sopra Monte Mario e il "suo" Foro [Giunta, Colonnese, *in corso di stampa*]. La vista a carboncino che realizza Enrico Del Debbio privilegia un punto di vista alle spalle del colosso, ancora più elevato. Come nel prototipo di Duperac, Del Debbio inquadra il basamento-museo lungo l'asse e l'ambito urbano di Roma nord tra il Foro e l'asse della via Flaminia su cui si proietta simbolicamente la silhouette del colosso. Eppure, anche qui emerge l'ispirazione "aeronautica", col basamento che si trasfigura in una pista d'atterraggio, la città sfumata e l'orizzonte inclinato che suggerisce l'inizio di una virata.

Quando Del Debbio realizza questo disegno, Luigi Moretto lo ha già sostituito alla guida della complessa macchina architettonica e propagandistica del Foro, che porterà avanti fino all'inevitabile interruzione indotta dagli eventi bellici. In previsione dell'assegnazione a Roma dei Giochi Olimpici del 1940 e poi del 1944, fa realizzare un grande plastico (fig. 12) che mostra come il Foro sia diventato l'occasione di progettare l'intero territorio a nord della capitale. In questo progetto, che coinvolge la valle del Tevere per chilometri, è possibile individuare i germi di una sensibilità nuova al progetto urbano che si lega sempre più agli aspetti ambientali e naturali, soprattutto in chiave percettiva ma non solo. Si tratta di una sensibilità che, in qualche modo, è anche alimentata da un disegno del territorio aperto certamente promosso dalla visione dall'alto offerta dagli aeroplani, diretta o mediata dalle fotografie che sempre più spesso gli architetti usano nel loro processo progettuale e comunicativo.



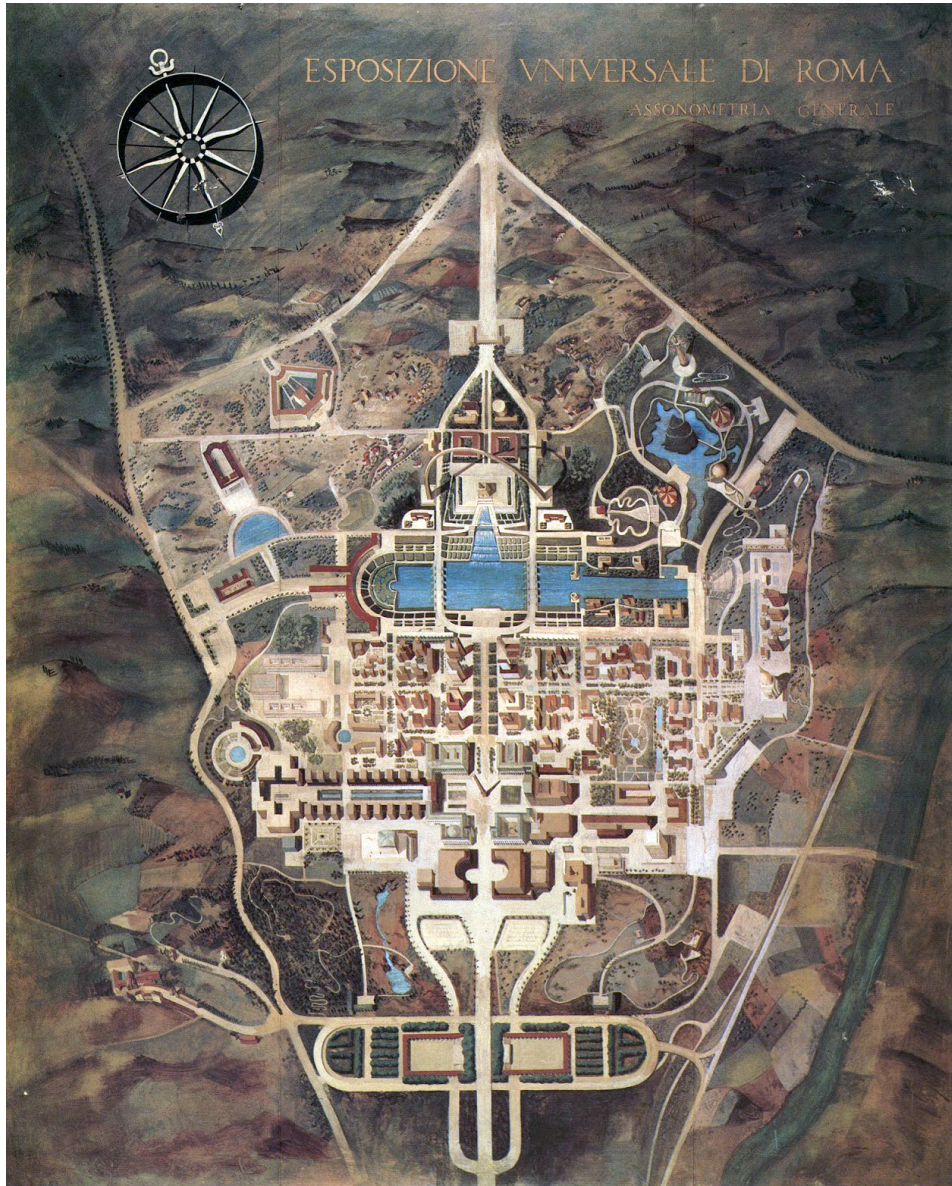


Fig. 10. Assonometria generale del piano urbanistico dell'E42. Autore: Ente Autonomo Esposizione Universale Roma, Servizio architettura parchi e giardini, 1940: <<https://it.wikipedia.org/wiki/EUR>> (consultato il 22 giugno 2023).



Fig. 11. Il Colosso sopra il Foro Mussolini, vista a volo d'uccello.  
Autore: E. Del Debbio, 1933 [Neri, Muirhead 2006, p. 132].

Fig. 12. Progetto per il Foro Mussolini. Autore: L. Moretti, 1944.

## Conclusioni

Per i futuristi della prima e seconda generazione, l'esperienza del volo e della velocità in aereo costituì una fonte inesauribile di suggestioni che trovarono una loro specifica manifestazione nell'aeropittura, a partire dal 1926. Anche l'immagine dell'architettura e delle città ne uscì trasformata, frammentata, capovolta, in molti sensi rinnovata. Eppure ben poche di queste suggestioni perturbarono il canone della rappresentazione progettuale. Abbiamo individuato, soprattutto nelle vedute a volo d'uccello, precoci segnali di un differente modo di vedere e interpretare il progetto architettonico e urbano ma niente di paragonabile con le proposte degli aeropittori. Si potrebbe ancora citare la curiosa prospettiva a quadro orizzontale del progetto di via Roma a Torino elaborata da Nicola Mosso nel 1933 quasi a legare le fotografie dannunziane di Vienna con le pitture tardo-futuriste di Tullio Crali. E probabilmente esistono altre sperimentazioni grafiche di quegli anni nei tanti archivi di architettura italiani che potrebbero testimoniare questa trasfusione di modelli aeronautici tra pittura e architettura.

Nella implicita complessità tecnica di impostare vere prospettive a quadro inclinato – oggi, con i modelli digitali, è vero forse il contrario – è soprattutto la mediazione della fotografia e dei plastici che contribuisce a rompere occasionalmente il dogma del filo a piombo e del quadro verticale e, attraverso il fotomontaggio, a dinamizzare gli elaborati progettuali, sempre sottolineando la costante presenza di un'autorità superiore. Parallelamente, certi disegni mostrano, come già era successo ai tempi del vedutismo di Van Wittel e Canaletto mediato dalla camera ottica, come la scena architettonica abbia gradualmente inglobato il territorio, divenendo paesaggio urbano assai prima del concetto anglosassone di *Townscape*, sia nei suoi innesti critici con la città storica, sia nei suoi rapporti complessi col territorio aperto e la costa.

Lo studio delle esperienze architettoniche europee contribuì alla diffusione dell'assonometria che però non sostituì completamente la prospettiva dall'alto, probabilmente anche per l'intrinseco valore simbolico e figurativo dell'orizzonte. In questo inedito dialogo col paesaggio, che prelude alla pianificazione ambientale, è spesso presente una volontà politica, anche per iniziativa degli stessi architetti, di esprimere una continuità col passato, declinando in termini enfatici il rapporto tra le tre Roma. Ma anche la questione del trattamento grafico ha i suoi risvolti politici.

Se le rappresentazioni grafiche a fil di ferro lasciano margini all'interpretazione dell'osservatore, che partecipa indirettamente al progetto, il fotorealismo pittorico e fotografico assume l'ulteriore connotato politico di una visione compiuta e conclusa, certamente cara al regime.

#### Autori

Fabio Colonnese, Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'architettura, Sapienza Università di Roma, fabio.colonnese@uniroma1.it  
Antonio Schiavo, Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'architettura, Sapienza Università di Roma, antonio.schiavo@uniroma1.it

#### Note

[1] La Sezione Aerostatica dell'Esercito Italiano è fondata nel 1884 nel Forte Tiburtino. Sui suoi due aerostati, il capitano Maurizio Mauro Moris condurrà le prime sperimentazioni fotografiche.

[2] Si veda: Alfred Guesdon, *L'Italie à vol d'oiseau*, 1849 [Orefice 2010].

[3] Virgilio Marchi pubblica il *Manifesto dell'architettura futurista*. Dinamica, stato d'animo, drammatica su Roma futurista nel 1920. L'anno seguente collabora con Anton Giulio Bragaglia per la sede della sua casa d'arte.

[4] Il 22 settembre 1929 Marinetti, Dottori, Tato e altri pubblicano il *Manifesto dell'aeropittura futurista*. È anticipato dall'articolo *Prospettive di volo* del solo Marinetti, che riprende i temi del suo scritto del 1912. Nel 1930, Tato (Guglielmo Sansoni) pubblica anche il *Manifesto della Fotografia Futurista*.

[5] Degno di nota il ritratto che Ambrosi realizza di Ettore Muti nel 1940.

[6] Nel 1938 Ambrosi realizzerà una versione aggiornata con le nuove opere del regime, la Città universitaria e il Foro Mussolini.

[7] Il motivo formale delle ali segnerà la copertura del Ministero dell'Aeronautica a Castro Pretorio di Roberto Marino (1929) e la tettoia d'ingresso del padiglione italiano di Mario De Renzi, Adalberto Libera e Antonio Valente alla fiera di Chicago (1933).

#### Riferimenti bibliografici

Asendorf, C. (1990). Fluctuation of forms. The airplane and spatial experience. In *Daïdalos*, 37, pp. 24-39.

Benjamin, W. (2001). *Opere complete. Scritti 1923-1927*. 2 voll. R. Tiedemann, H. Schweppenhauser (a cura di). Torino: Einaudi.

Boco, F. (a cura di). (1996). *Guglielmo Calderini: la costruzione di un'architettura nel progetto di una capitale*. Atti del convegno. Roma, Palazzo delle Esposizioni, 23 settembre 1996. Perugia: Accademia di Belle Arti Guerra.

#### Crediti

Il contributo è frutto del lavoro coordinato dei due autori. In particolare, Fabio Colonnese ha editato *Introduzione, Roma dall'alto e Conclusioni* mentre Antonio Schiavo ha editato *Aero-Roma, Aeropittura e Assonometria vs paesaggio*.

[8] Somenzi è autore anche dell'utopico progetto di Ponte-aeroporto sul Tevere [Lejeune 2008, p. 61].

[9] In particolare, la visione dal Gianicolo ha fissato il canone delle vedute e delle piante urbane, anche se gli artisti avevano imparato ad alzare virtualmente il punto di vista e a integrare i dati visibili [Fagiolo 2012].

[10] Lo stesso Brasini, alla fine degli anni Trenta, dà vita a una personale visione di Roma dal punto di vista dominante del suo Castellaccio, in cui il suo monumentale ponte Flaminio e la cupola progettata per la chiesa del Sacro Cuore Immacolato di Maria a piazza Euclide Santa rivaleggiano con quella di Michelangelo e Della Porta.

[11] Faludi accompagna il progetto con il saggio *Il problema degli aeroporti civili* [Faludi 1927].

[12] In gruppo con Giuseppe Terragni, Antonio Carminati, Pietro Lingeri, Ernesto Saliva e Mario Sironi. In questa fase vengono presentate appunto due soluzioni diverse.

[13] Vedi gli aerei in volo dipinti da Antonio Achilli nell'affresco sull'abside della chiesa di Santa Maria di Loreto a Guidonia.

[14] Si tratta di Augusto Baccin, Beniamino Barletti, Adriano Cambellotti, Nello Ena, Pasquale Marabotto, Otto Matelli, Luigi Orestano, Dante Tassotti, Aldo Tomassini Barbarossa e Luigi Vagnetti [L'urbe di Mussolini 1939, p. 21].

Boffito, G. (1921). *Il volo in Italia: storia documentata e aneddotica dell'aeronautica e dell'aviazione in Italia*. Torino: Berbera.

Brasini, L. (1979). *L'opera architettonica e urbanistica di Armando Brasini: dall'Urbe Massima al ponte sullo Stretto di Messina*. Corigliano Calabro: Arti grafiche joniche.

Castrianni, L., Cella, E. (2009a). Giacomo Boni e il Foro Romano: la prima applicazione della fotografia aerea archeologica in Italia. In *AAerea*, 4, pp. 21-28.

- Castrianni, L., Cella, E. (2009b). Roma vista dall'alto: gli affreschi di Villa Mellini e i primordi della fotografia aerea archeologica in Italia. In *Strenna dei Romanisti*, pp. 118-132.
- Cennamo, M. (a cura di). (1973). *Materiali per l'analisi dell'architettura moderna*. Napoli: Fausto Fiorentino.
- Colonnese, F. (2018). L'immagine del Campidoglio e le pratiche di manipolazione visiva tra XVI e XVIII secolo. In *Eikonocity* 3, 1, pp. 31-51.
- Corsani, G. (2010). La Veduta panoramica di Firenze di Luigi Zumkeller. In *Storia dell'Urbanistica*, anno XXVIII, S. III, 2.II, pp. 183-189.
- Crali, T. (1994). Una vita per il futurismo. In C. Rebeschini (a cura di). *Crali futurista. Crali aeropittore*, pp. 143-267. Milano: Electa.
- D'Abate, S. (2018). Storia e progetto. Ludovico Quaroni studente della Regia Scuola Superiore di Architettura di Roma (1928-1934). In *Ricerche di storia dell'arte*, 126, pp. 89-96.
- Fagiolo, M. (2012). Piante di Roma antica e moderna: l'ideologia e i metodi di rappresentazione. In M. Bevilacqua, M. Marcello (a cura di). *Piante di Roma dal Rinascimento ai catasti*. Roma: Artemide. 22-61.
- Faludi, E. (1928). Il problema degli aeroporti civili. In *Atti del IV congresso internazionale di navigazione aerea*. Roma: Tipografia del Senato.
- Fillia [Luigi Colombo] (a cura di). (1931). *La nuova architettura*. Torino: Unione Tipografica Editrice Torinese.
- Fiorino, D. R. et al. (2017). Metodologie e strumenti per la conservazione e il riuso del patrimonio militare: la base aerea di Cagliari-Elmas. In G. Damiani, D. R. Fiorino (a cura di). *Military Landscapes. A future for Military Heritage*, pp. 504-520. Milano: Skira.
- Giunta, M., Colonnese, F. (in corso di stampa). The Duce Colossus and the cult of the body between figuration and abstraction. In A. Vyazemtseva, J. B. Minnaert (Eds.). *Boris Iofan (1891-1976). The Paths of Architecture of the 1920s-1940s. For 130 years of the architect*. Moscow: Kuchkovo Pole.
- Gobbi, G. (1982). La rappresentazione prospettica. In *Parametro*, n. 103, p. 13.
- Godoli, E., Giacomelli, M. (1995). *Virgilio Marchi. Scritti di architettura. Vol. I: Architettura futurista. I vertici azzurri di Roma (Il futuro di Roma)*. Firenze: Octavo.
- Gregotti, V., Marzari, G. (1997). *Luigi Figini e Gino Pollini. Opera completa*. Milano: Electa.
- L'urbe di Mussolini* (1939). Numero speciale di *Architettura*.
- Lejeune J. F. (2008). Futurismo e città di fondazione: da Littoria a Guidonia, città aerofuturista. In *Angiolo Mazzoni e l'architettura futurista*. Supplemento a CE.S.A.R., sett-dic 2008, anno II, 5/6, pp. 59-74.
- Lodi, A. (1981). *Il volo a Roma dalle origini ai primi anni del Novecento*. Roma: Stato Maggiore dell'Aeronautica.
- Mangione, F. (2008). L'architettura futurista e il manifesto dell'architettura aerea di Angiolo Mazzoni. In *Angiolo Mazzoni e l'architettura futurista*. Supplemento a CE.S.A.R., sett-dic 2008, anno II, 5/6, pp. 6-22.
- Martínez Mindegua, F. (2016). Il disegno di Jacques Lemerrier del modello di San Giovanni dei Fiorentini. In *Disegnare Idee Immagini*, 53, pp.12-22.
- Mostra Futurista di Aeropittura e di Scenografia* (1932). Catalogo della mostra, ott-nov.-1931. Milano: Bestetti e Tuminelli.
- Mulazzani, M. (2005). *Francesco Mansutti e Gino Miozzo. Architetture per la gioventù*. Milano: Skira.
- Neri, M. L., Muirhead, T. (2006). Enrico del Debbio. Milano: Idea Books.
- Orefice, G. (2010). Le vedute di Firenze dal "pallone" di Alfred Guesdon. In *Storia dell'Urbanistica*, Anno XXVIII, S. III, 2.II, pp. 169-183.
- Scudiero, M., Cirulli, M., Alegi, G. (2003). *Oggi si vola! Manifesti, pitture e sculture aeronautiche del Novecento italiano*. Mori: Edizioni del XX secolo.
- Tafari, M. (1994). Architettura: per una storia storica. In *La Rivista dei libri*, 4, p. 10.
- Vidotto, V. (2015). *Esposizione Universale di Roma. Una città nuova dal fascismo agli anni '60*. Roma: De Luca.
- Wataghin Cantino, G. (1969). Veduta dall'alto e scena a volo d'uccello. Schemi compositivi dall'ellenismo alla tarda antichità. In *Rivista dell'Istituto Nazionale di Archeologia e Storia dell'Arte*, 16, pp. 30-107.
- Zelinsky, K. (1999). Letatlin. Un commento e un'intervista. In *Spazio & Società*, 85, p. 18.