



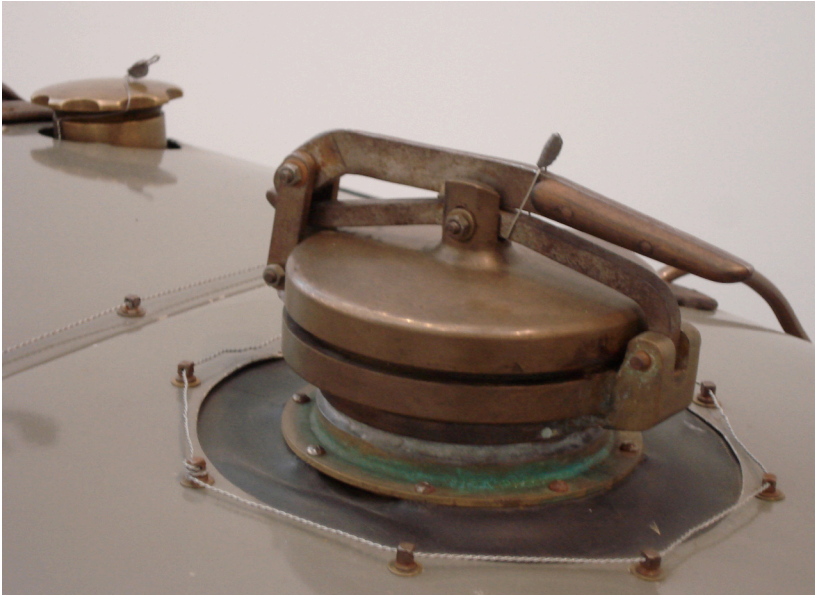
► *Velocità,* pasión por el diseño del automóvil en el Centenario del Futurismo

Sebastián García Garrido [texto y fotografías]

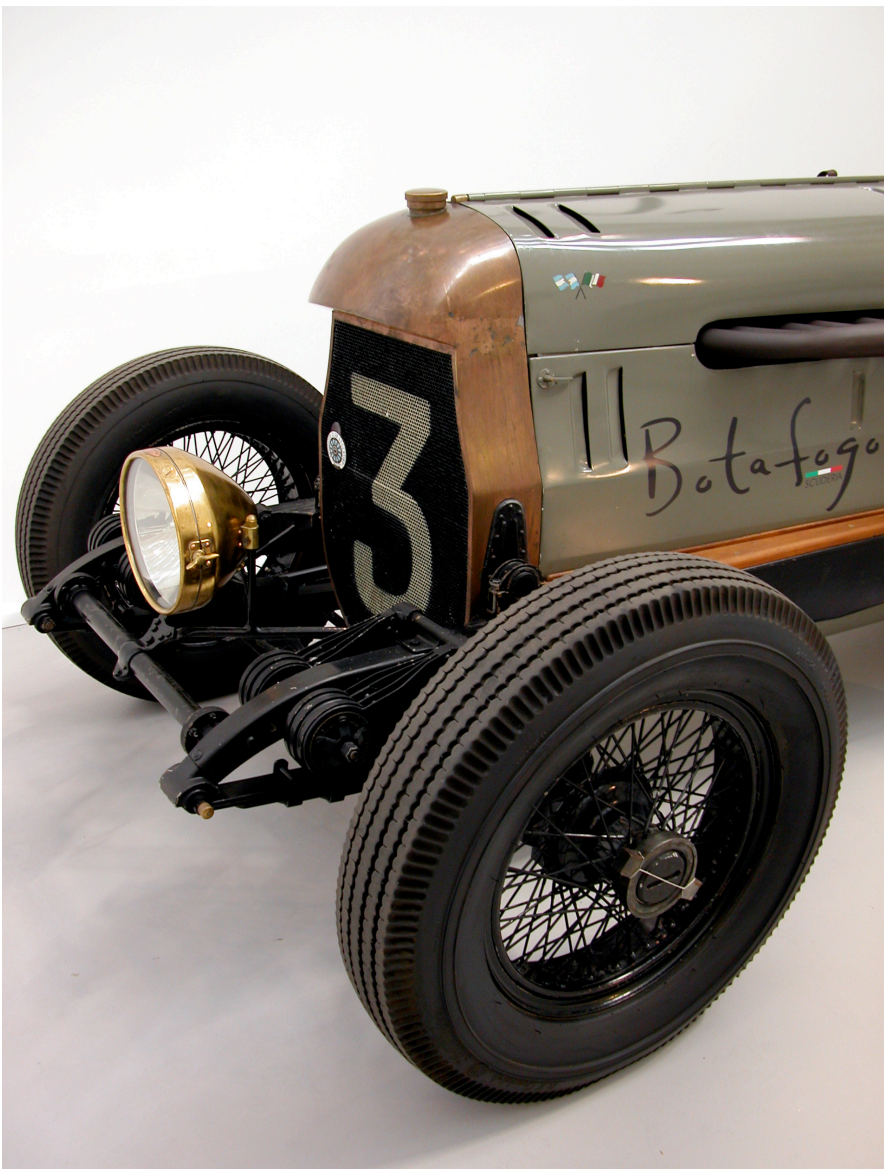
La historia del automóvil ha venido marcada, desde sus orígenes, por un irresistible deseo de superación, de supremacía sobre el resto de fabricantes —en todos los sentidos—, pero especialmente en los retos de la velocidad. Quizás esta supremacía de la velocidad, sobre el resto de cualidades del automóvil, tenga relación con la satisfacción que produce en el hombre poder competir, hacia un objetivo fuera del alcance de su propia naturaleza, calzando este artilugio producto de su propio ingenio. Una victoria en una carrera de automóviles afirman que es la sensación de satisfacción más plena que se puede lograr, como convergencia de las capacidades intelectuales y físicas del piloto; la máquina que se ha conseguido diseñar; y el trabajo del director de equipo con pilotos, ingenieros, mecánicos y todos los que hacen posible ese logro que tantos anhelan. La cotización del patrocinio de los eventos de la Fórmula 1 son reflejo del interés global que despierta este deporte y los resultados de imagen de sus promotores.

Supremacía, récord, plusmarca, meta inalcanzable, han sido términos que se han repetido constantemente en esta cultura del potencial automovilístico, desde el propio territorio en que nace la cultura latina, que recoge a su vez los de todo el Mediterráneo para difundirlos por el ámbito del mundo occidental.

Pero sería el movimiento futurista, precisamente nacido, en esa época de florecimiento industrial y en esta zona de Italia —con el manifiesto de Marinetti que cumple ahora su primer centenario (Milán, enero 1909)— cuando

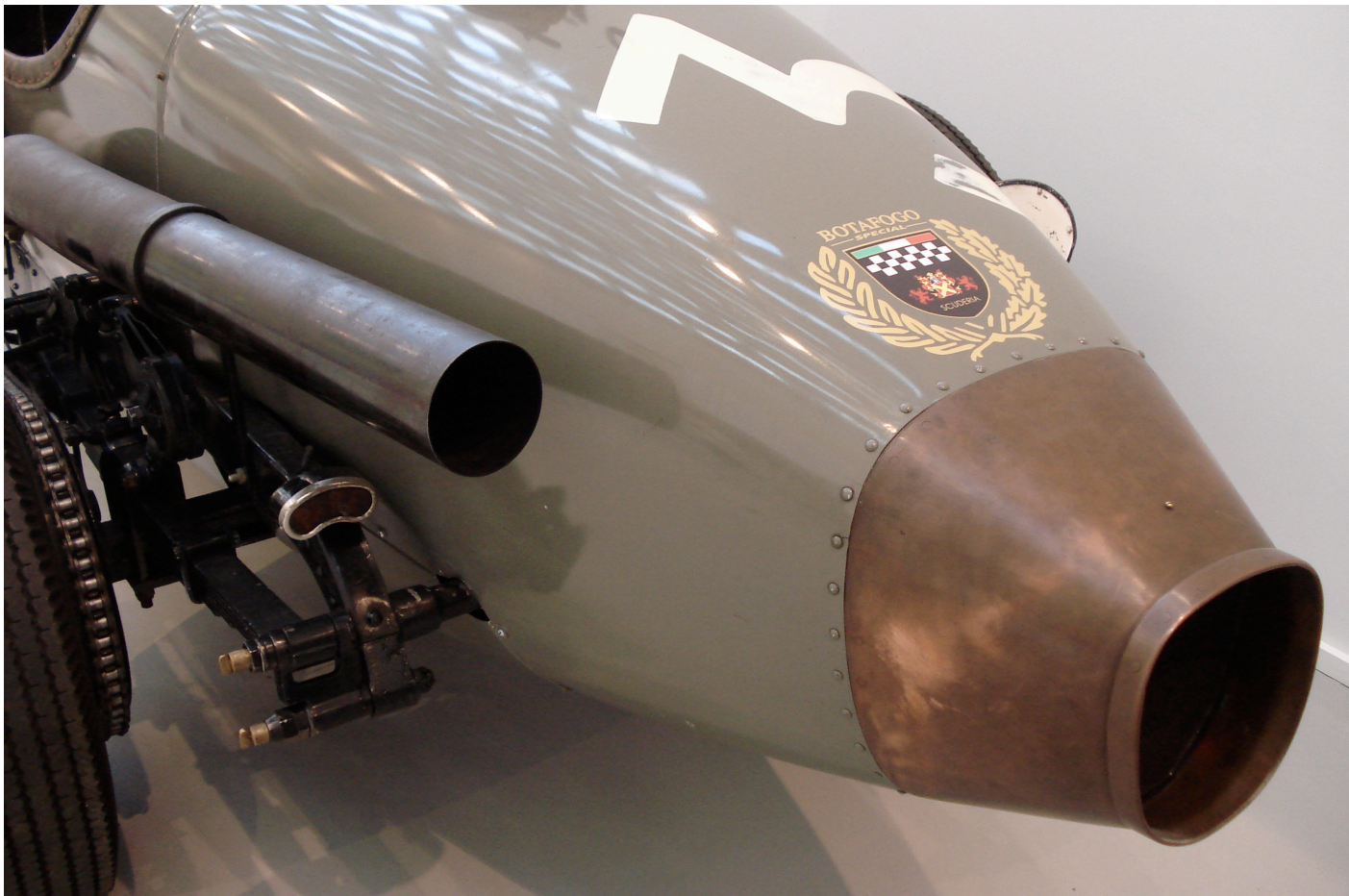
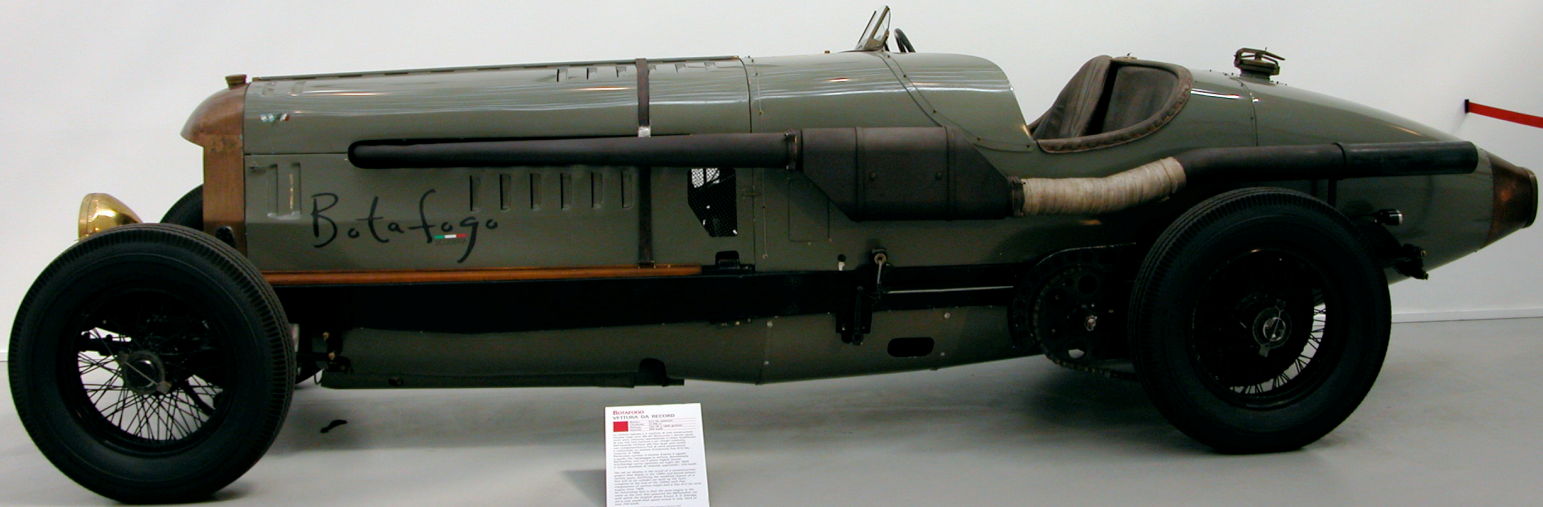


se define claramente esta pasión por la velocidad. “Más consciente que la mayoría de los escritores y artistas de que existía un mundo floreciente de poder tecnológico, quería que las artes demolieran el pasado y celebraran los deleites de la velocidad y la energía mecánica”. Aparte de su posicionamiento radical y violento, en ningún modo plausible, se funda lo que sería considerada la esencia del diseño latino, frente a la máxima funcional-racionalista del diseño alemán: “el esplendor del mundo ha venido a acrecentarse con una nueva belleza: la belleza de la velocidad. Un coche de carreras, con su cuerpo adornado de grandes tubos que parecen serpientes de respiración explosiva... un automóvil rugiente que parece que corriera sobre metralla, es más vello que la alada Victoria de Samotracia” . El resto del manifiesto de un apasionado y vehemente Marinetti degenera desgraciadamente con la actitud de lucha, la glorificación de la guerra, etc. En cambio, estas palabras clarifican el ideal del diseño italiano de que “un diseño bello llega a ser al mismo tiempo el más competitivo funcionalmente”, máxima que han venido aplicando hasta al diseño de buques de guerra.



No cabe duda que ese espíritu futurista ha impulsado la competencia de la industria internacional; y los resultados estéticos logrados en el diseño de automóviles, sin tales ideales en este sector de la producción industrial no habrían llegado a

Botafogo



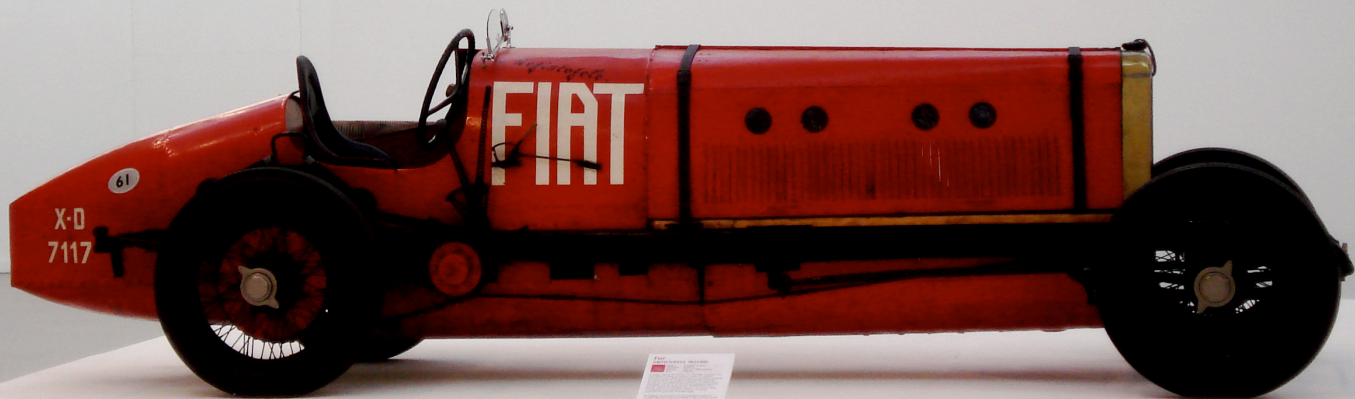


Maserati 250F_1954. Diseñado por los ingenieros Gioachino Colombo y Vittorio Bellentani, y perfeccionado por el ingeniero Giulio Alfieri. Uno de los más famosos de la Fórmula 1 de todos los tiempos, que desde su aparición logró el triunfo en los más importantes circuitos de todo el mundo hasta 1960. La temporada más destacada es la de 1957, con la victoria en los GP. De Argentina, Francia, Mónaco y Alemania; y la conquista con Juan Manuel Fangio del título de Campeón del Mundo de Pilotos y la Copa de Constructores. Museo del Automóvil de Turín





Mefistófele



*Mefistófele*_1924. Equipado de un motor de avión de la propia marca Fiat, logró el récord mundial de 234 km./h. en 1924

logros más altos que los que se pueda apreciar en un eficaz electrodoméstico Bosch. La pasión es, por otra parte, el lema más valorado de la identidad estética heredera de este espíritu latino, siendo un activo fundamental en el aspecto emotivo que debe comunicar hoy una gran parte de los productos diseñados para que realmente lleguen a ser demandados por un público que se sienta atraído con la fuerza incontenible de sus más profundos instintos.

Muchos siglos después de que se instaurasen las competiciones atléticas en Olimpia, precisamente con carreras en diversas modalidades, existe la misma pasión en los sucesores de esa cultura clásica del Mediterráneo, que ahora impregna esa otra amplia orilla entre los océanos, a medida del avance de las relaciones multiculturales, en nuestro mundo, casi treinta siglos

después. Una cultura que cultivaba el cuerpo, la mente y el espíritu deportivo: la participación de todos, la convivencia de los pueblos, la honestidad, el juego limpio, el reconocimiento público a los vencedores, etc. Espíritu deportivo que debería ser reflejo de ese espíritu olímpico, que entra en crisis cuando los responsables del sistema de organización olímpica hacen caso omiso a las irregularidades de participantes y jueces en perjuicio de los menos poderosos en el concierto internacional. Lo más negativo de la globalización de nuestra sociedad afecta igualmente a las apasionantes carreras que en la historia del automóvil se han venido celebrando alrededor de un siglo, por organizaciones locales muy diversas. En cambio, es preocupante el hecho de que la Fórmula 1 haya llegado a integrar las carreras del más alto nivel, y acaparar la mayor parte del protagonismo de estos acontecimientos; que dependa

de una titularidad privada; que se haya llegado a los extremos de que el 'equipo de casa' contratara en 2007 al vigente bicampeón mundial para intentar conseguir que ese año ganase el piloto de la misma nacionalidad, ahijado del propio jefe de equipo y debutante oculto hasta el último momento; el mismo año además en que ha sido probado su espionaje industrial a la escudería Ferrari, número uno del mundial; y que todo ello no haya parecido suficiente para ser expulsados de la competición o simplemente desaparecer por vergüenza ante la opinión internacional... Todo esto queda muy lejos de ese espíritu deportivo que fomentó la cultura de los tres ideales clásicos, que llegó a ser universal gracias a su gestación y mentalidad cosmopolita.

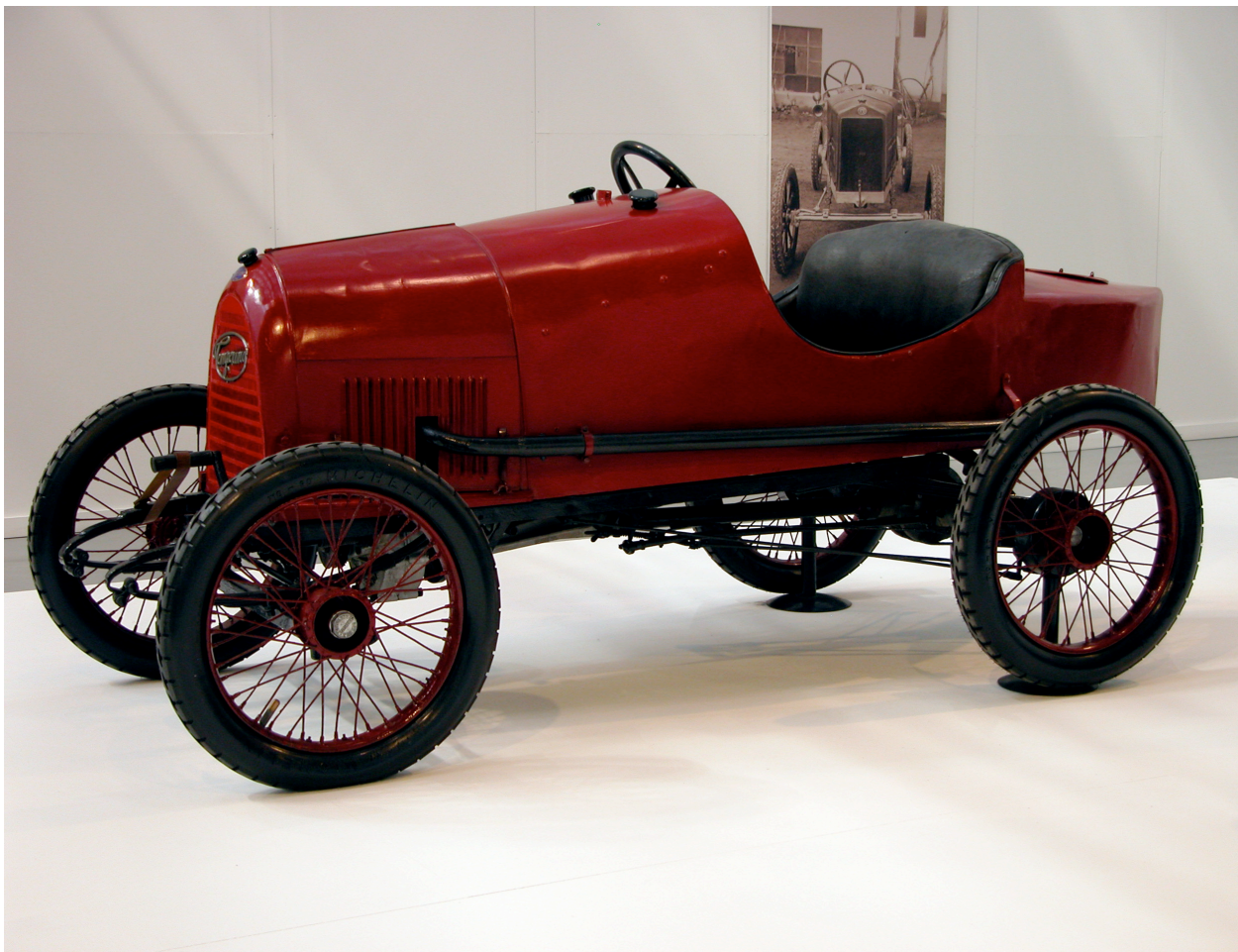
Temperino_1919. Marca turinesa que puso en el mercado un nuevo género de automóviles que con casi mil cc. y sólo cinco litros de gasolina a los 100 km. conseguía una velocidad nada despreciables de 75 km./h.

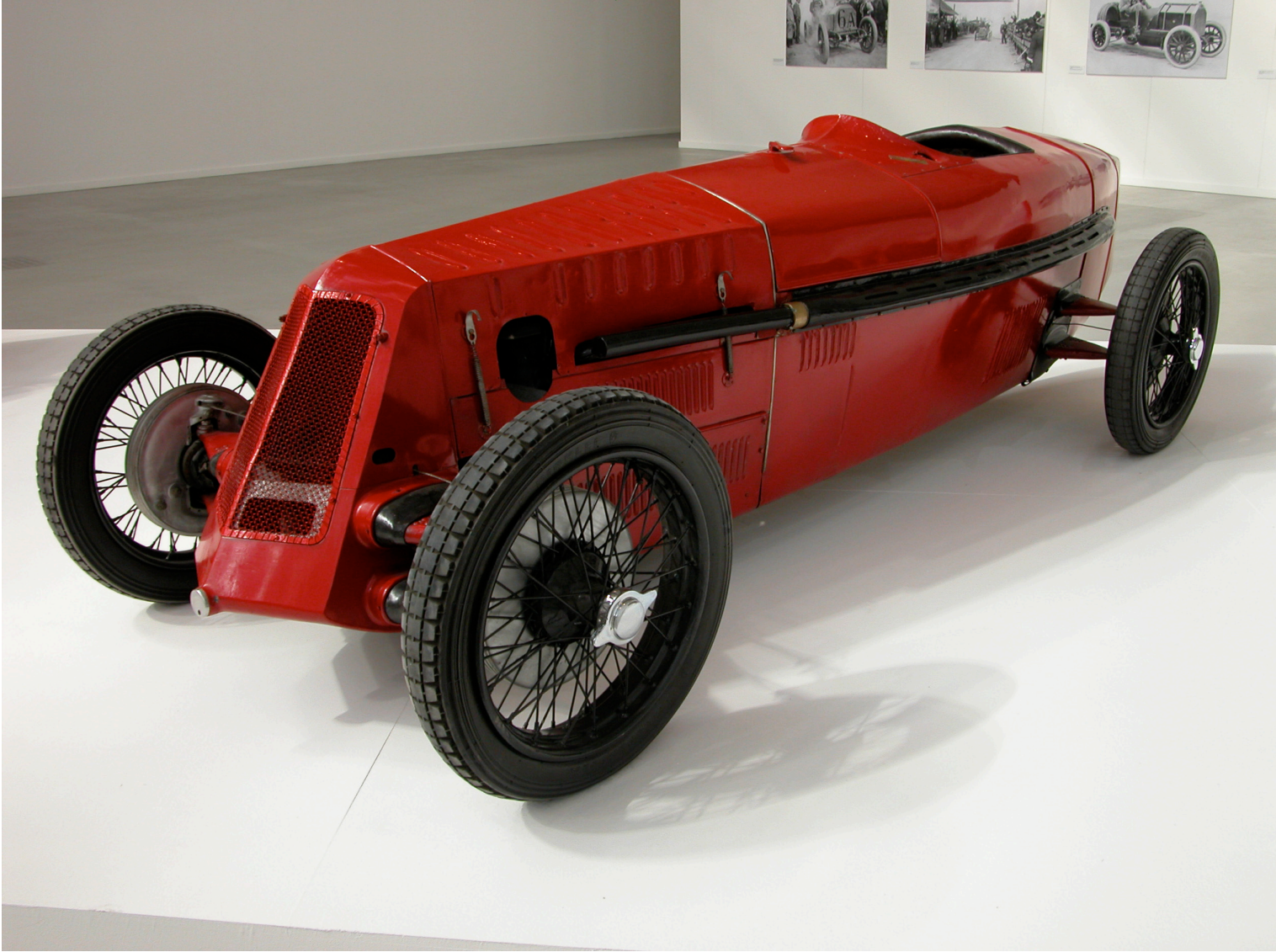
Afortunadamente para el ámbito del diseño en el sector automovilístico, aún queda una representativa muestra de toda la pléyade de marcas italianas que surgieron de manera espontánea alrededor del núcleo de la ciudad de Turín, que con las cercanías de Milán llegaron a contar con más marcas locales de las que existen hoy en todo el mundo: Isotta Fraschini, Cisitalia, Diatto, Aquila Italiana, Itala, Züst, Fiat, Alfa Romeo, Ferrari, Lancia, Ansaldo, Maserati, Lamborghini, Autobianchi, Fratelli Marchand, Spa, Storero, Syrena, Scat, Temperino, Pecori, etc. Aún se mantiene, por otra parte y gracias a la titularidad italiana, el ideal de la belleza-función y el potencial en carrera; que sin embargo ha desaparecido en marcas españolas con el palmarés de los Hispano-Suiza o Pegaso.

¹ Datos sobre los modelos presentados: Museo Nazionale dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia", Turín (MNA)

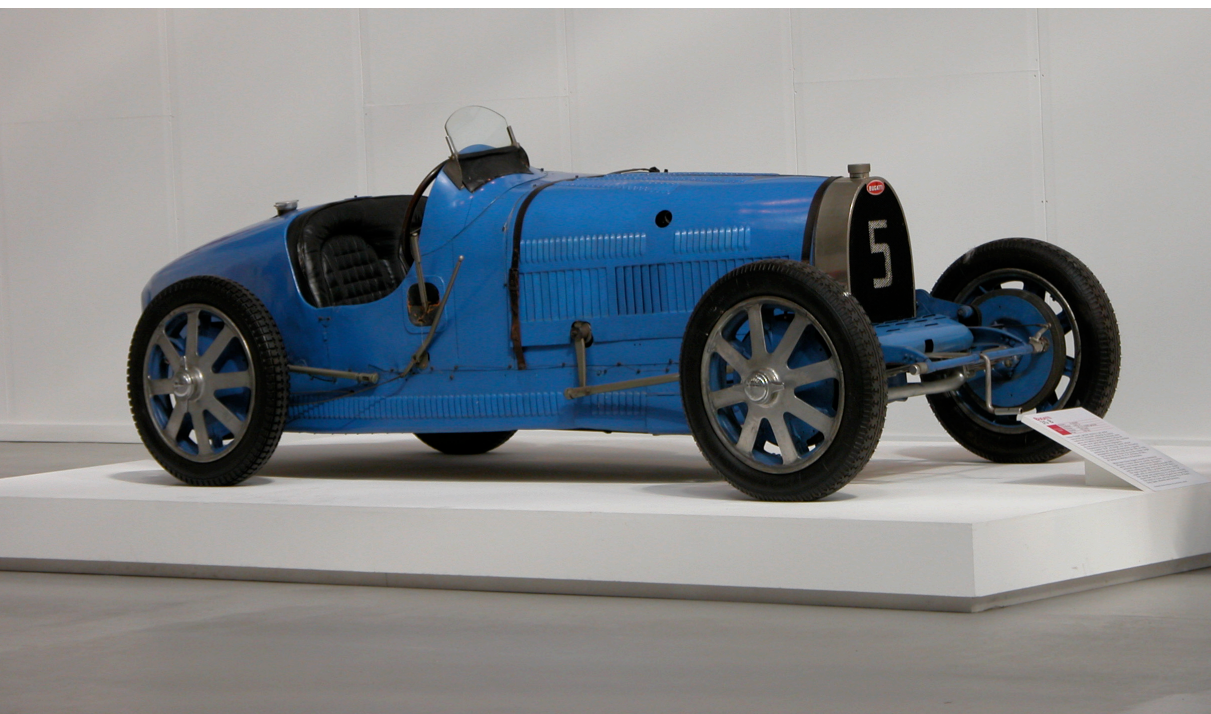
² LYNTON, N. "Futurismo" en STANGOS, N. *Conceptos de arte moderno*, Alianza Forma, Madrid 1986, p. 83

³ *Ibidem*.





Itala 11_1925. Diseñada por el ingeniero Giulio Cesare Cappa, fue uno de los primeros monoplazas, que incorporaba soluciones innovadoras sobre el coche de calle, y que tenía aún el bastidor de madera reforzada. De este modelo se realizó una segunda versión, el '15', que contaba con 1.500 cc.



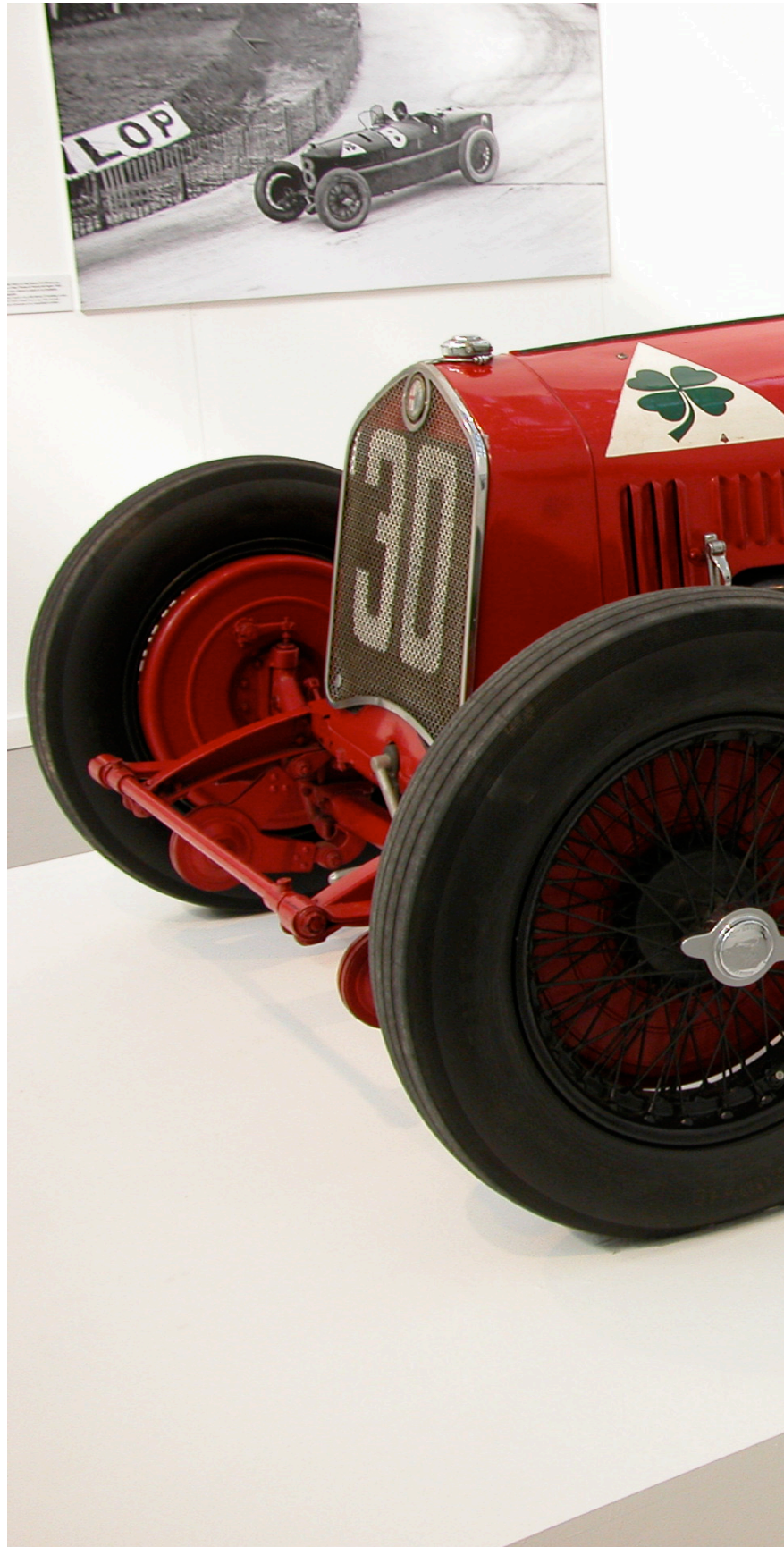
Velocità

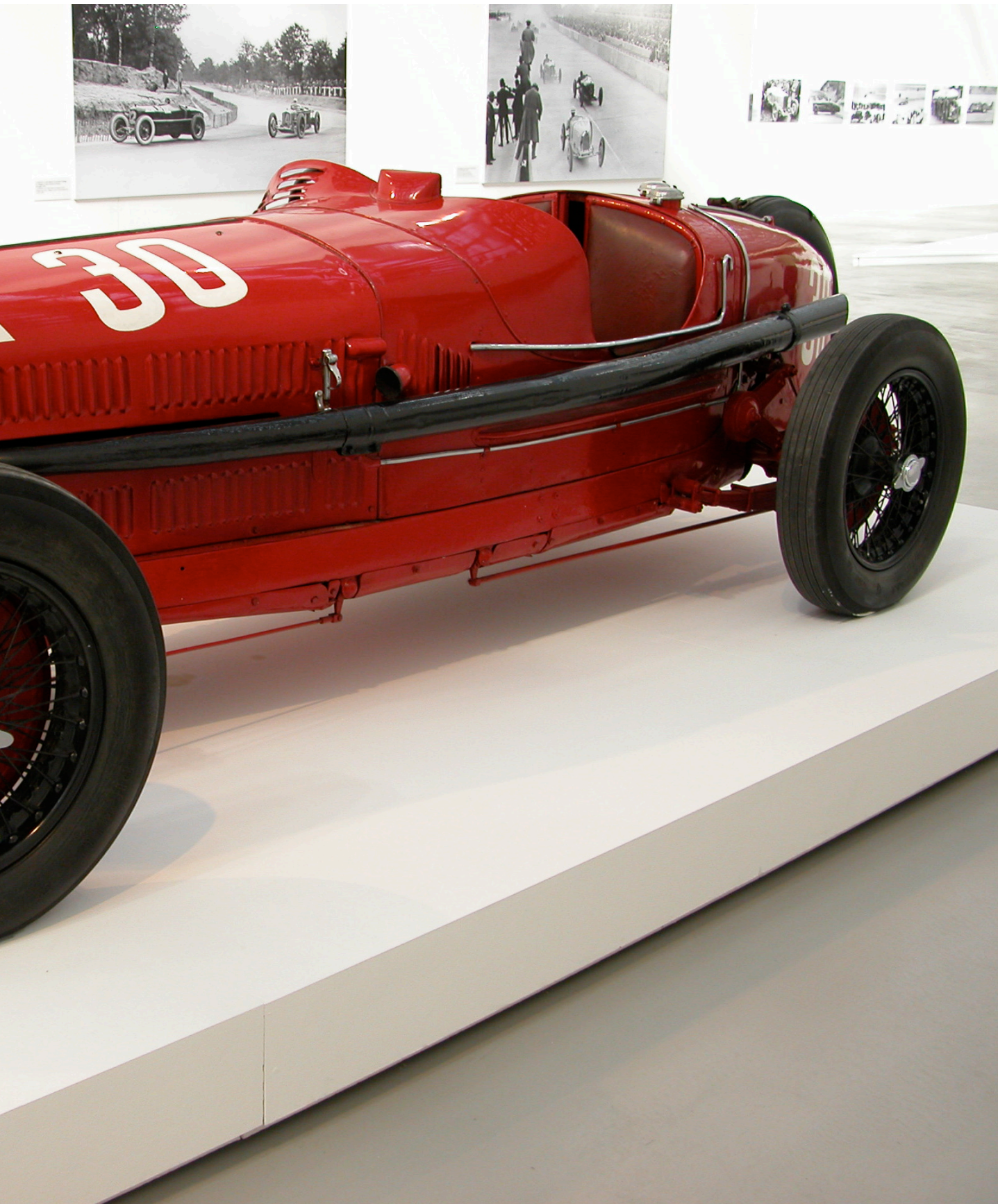
como muestra central de la exposición Trilogía del Automóvil

La organización de Torino 2008 World Capital y el Museo Nazionale dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia" son los promotores de una excelente serie de tres exposiciones que se han venido sucediendo durante todo el pasado año, en la ciudad italiana. Esta triple cita, denominada Trilogia dell'Automobile, estaba dedicada a recorrer la historia y la evolución del automóvil, y se componía de tres interesantes muestras temáticas: *Novecento*, *Velocità* y *Dream*.

"Velocità narra l'avventura dell'uomo alla continua ricerca del primato, del traguardo irraggiungibile. Nell'evento si ammireranno le vetture del passato e del presente, che hanno corso nei circuiti più famosi del mondo. Un'emozione per il pubblico degli appassionati, ma non solo. La velocità è un tema che affascina e coinvolge tutti da sempre, adulti e bambini, specialisti e profani, fanatici e non della Formula 1. La velocità è una sfida con se stessi, è una competizione, che può significare vita e morte, vittoria e sconfitta, è il rischio, è il coraggio, è l'incoscienza, ma anche intelligenza e calcolo".

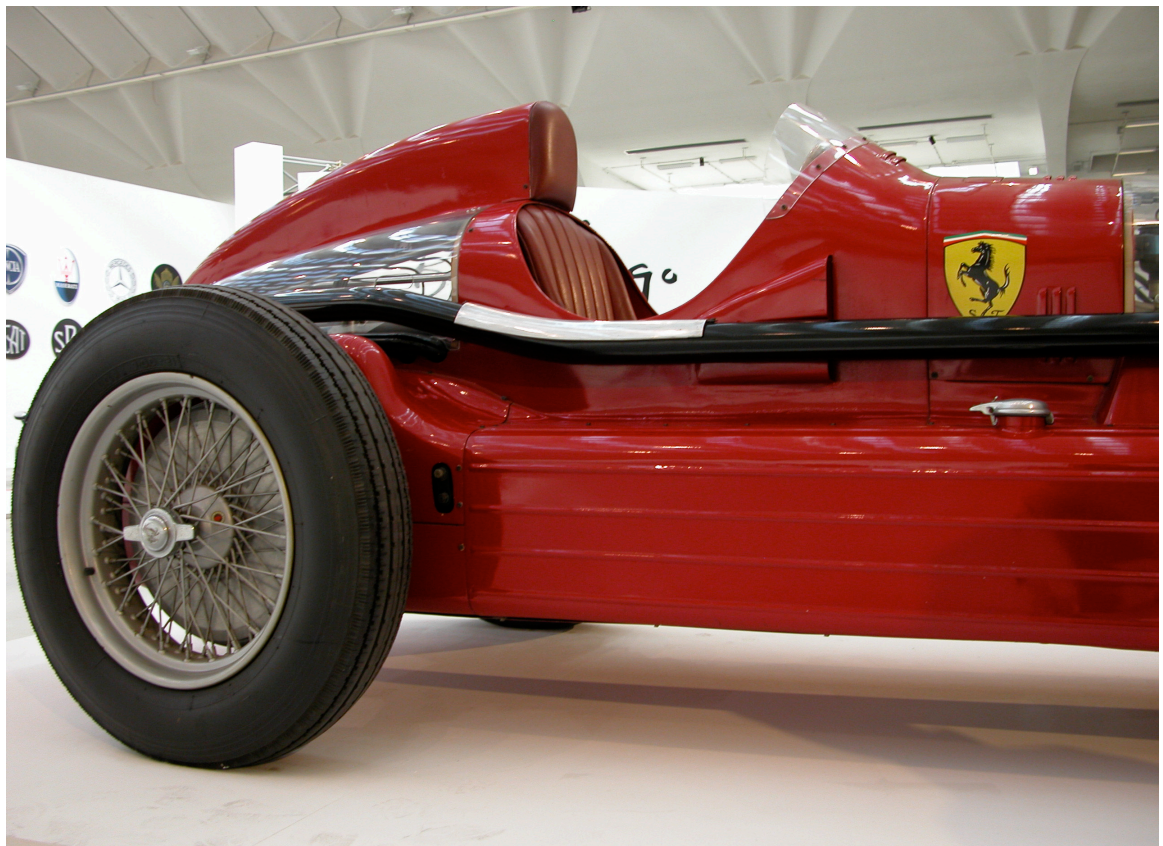
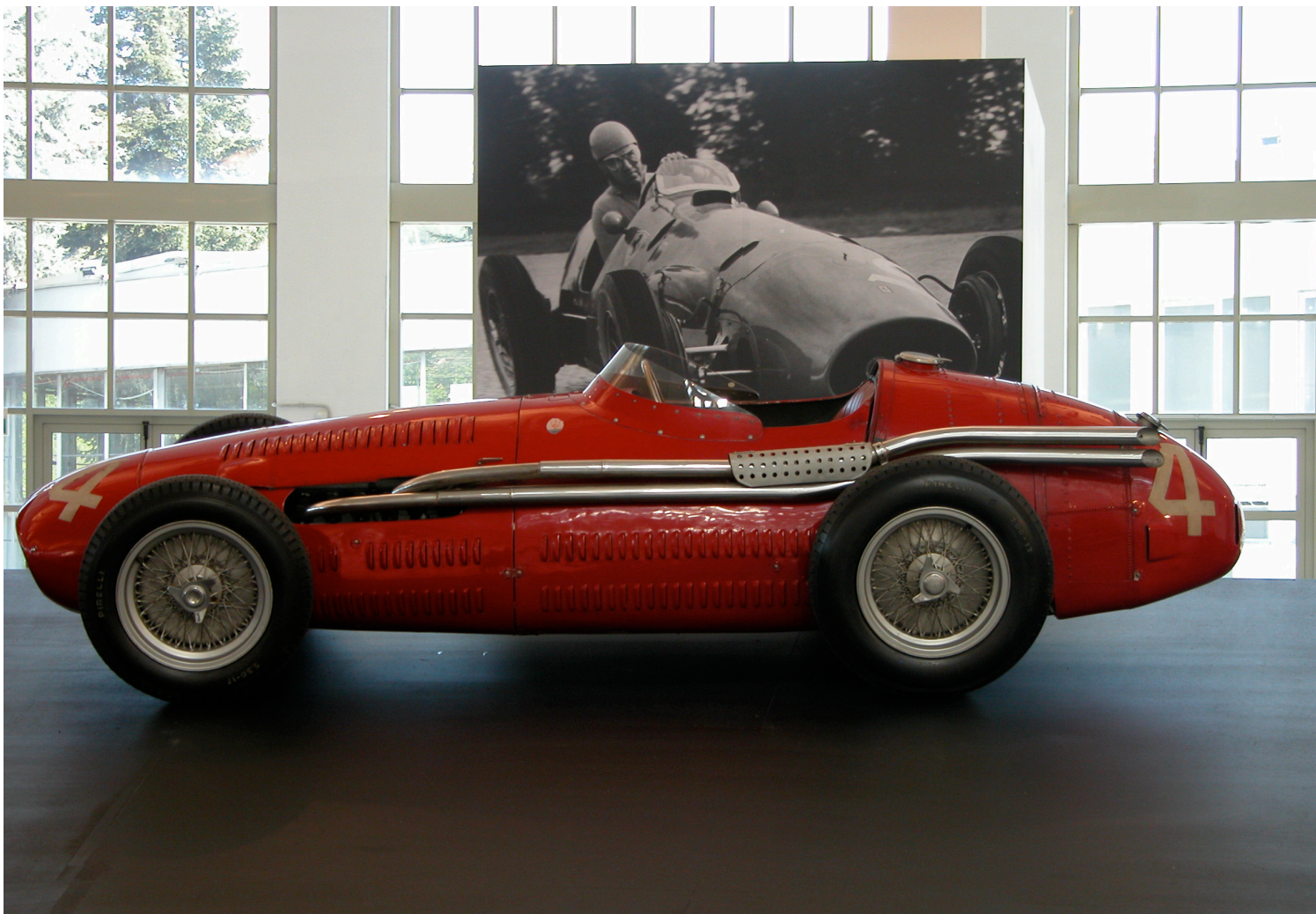
**Guida agli evento Torino 2008 World Design Capital.*

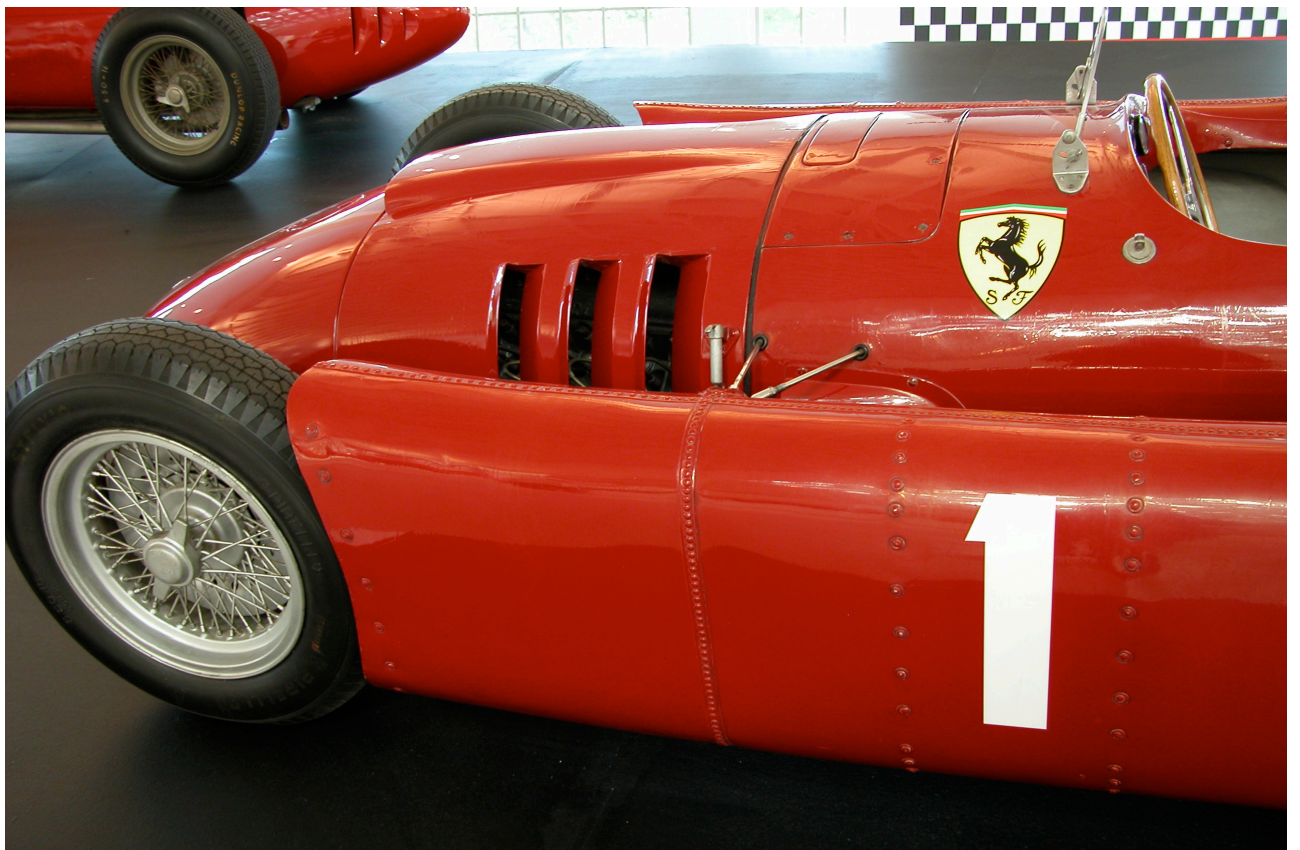
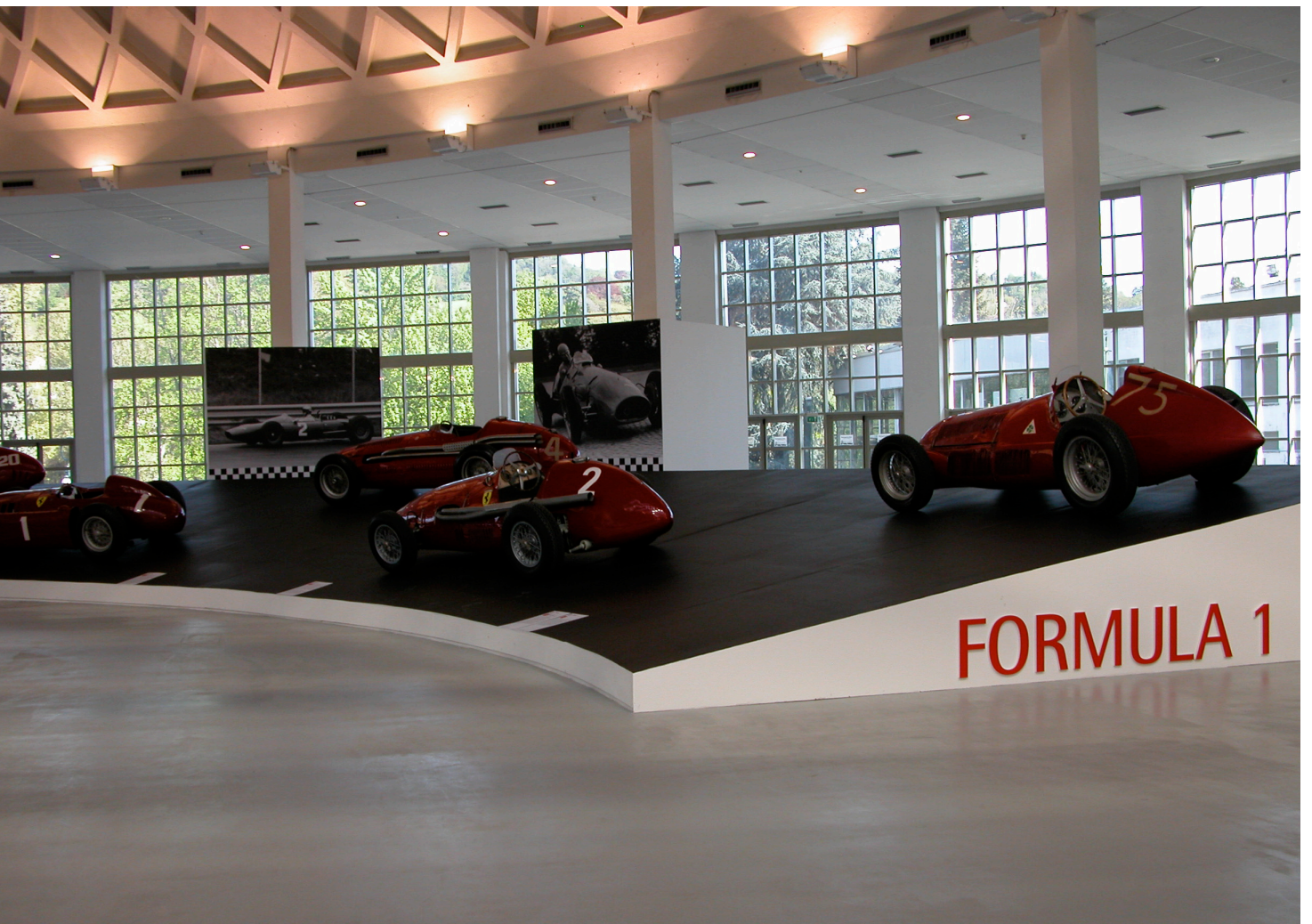


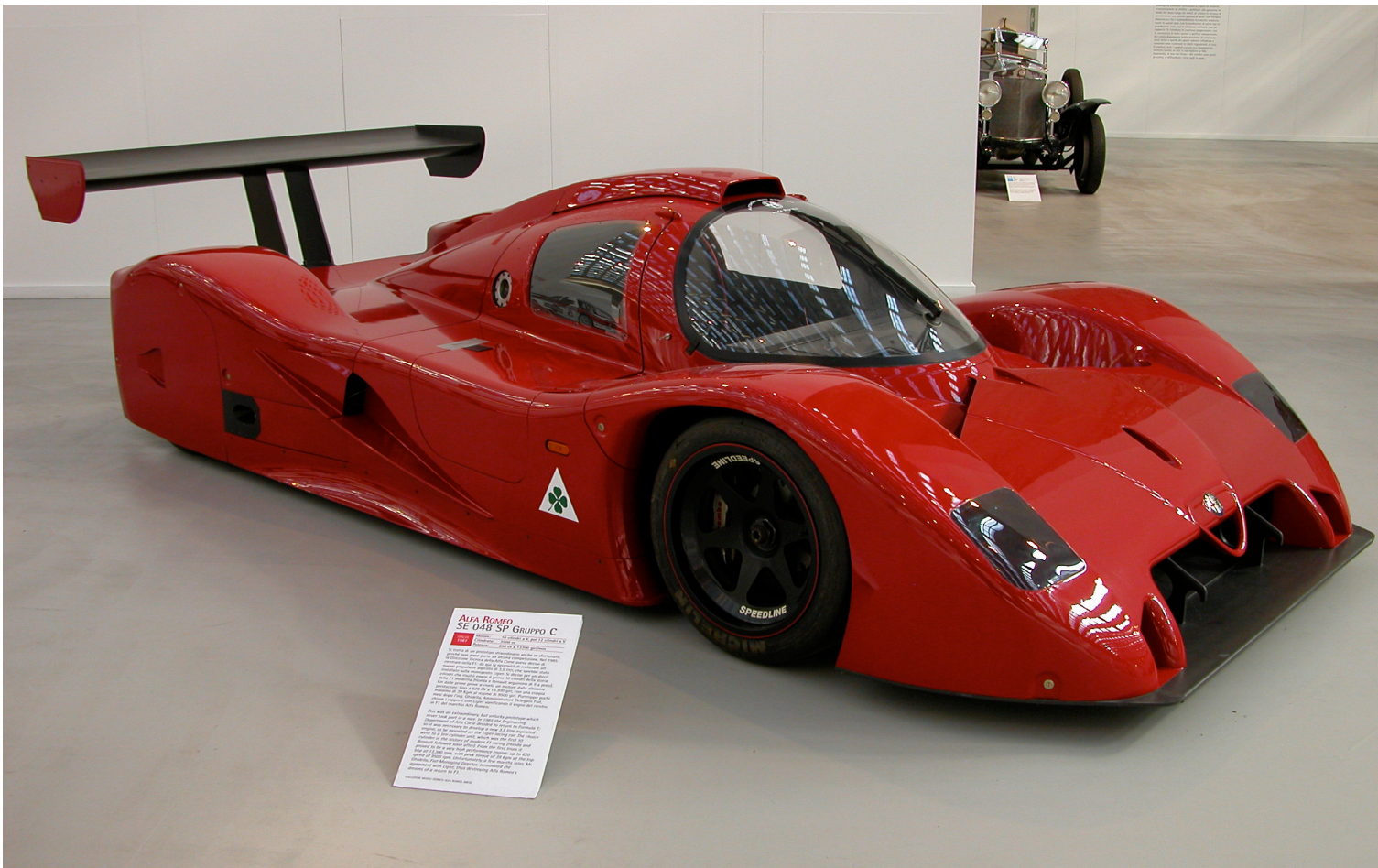




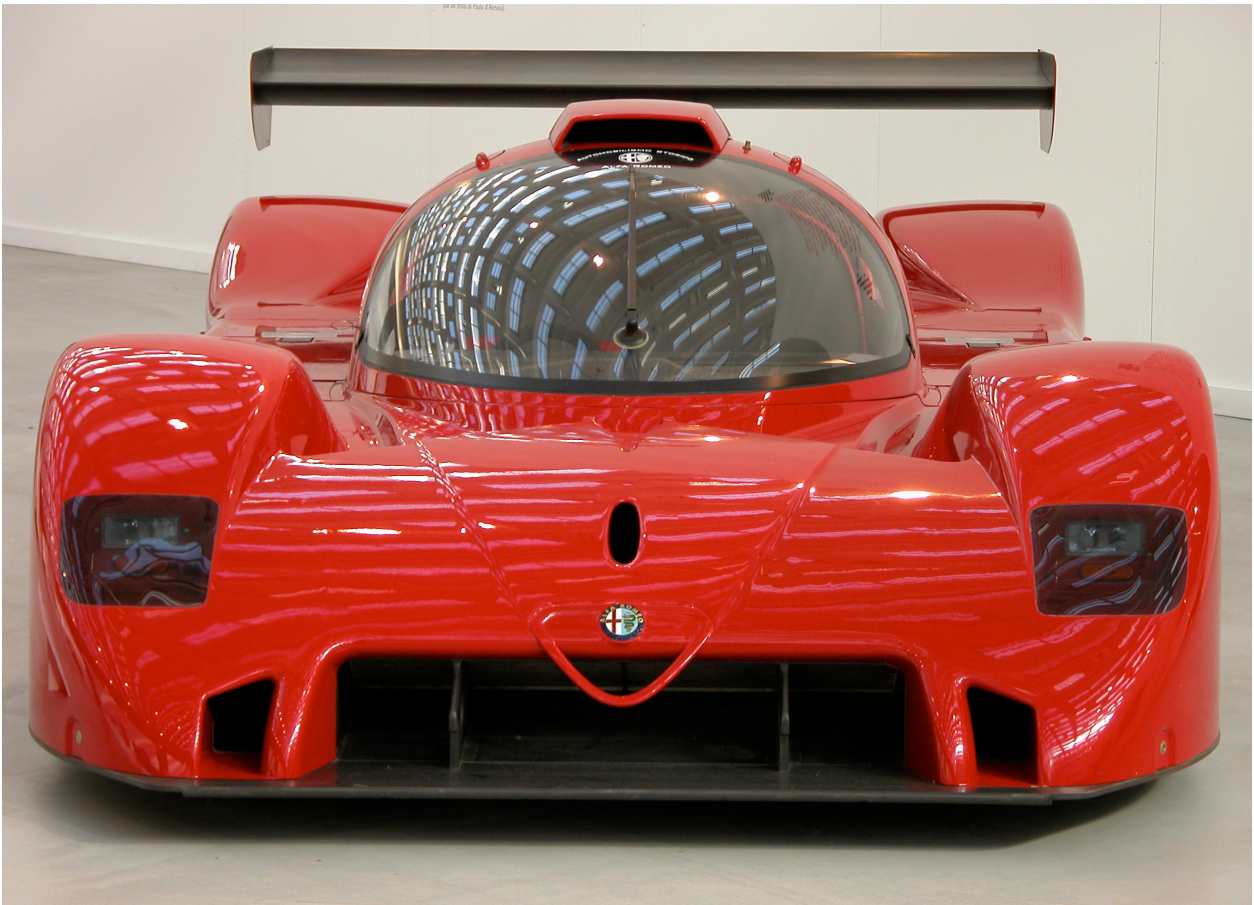






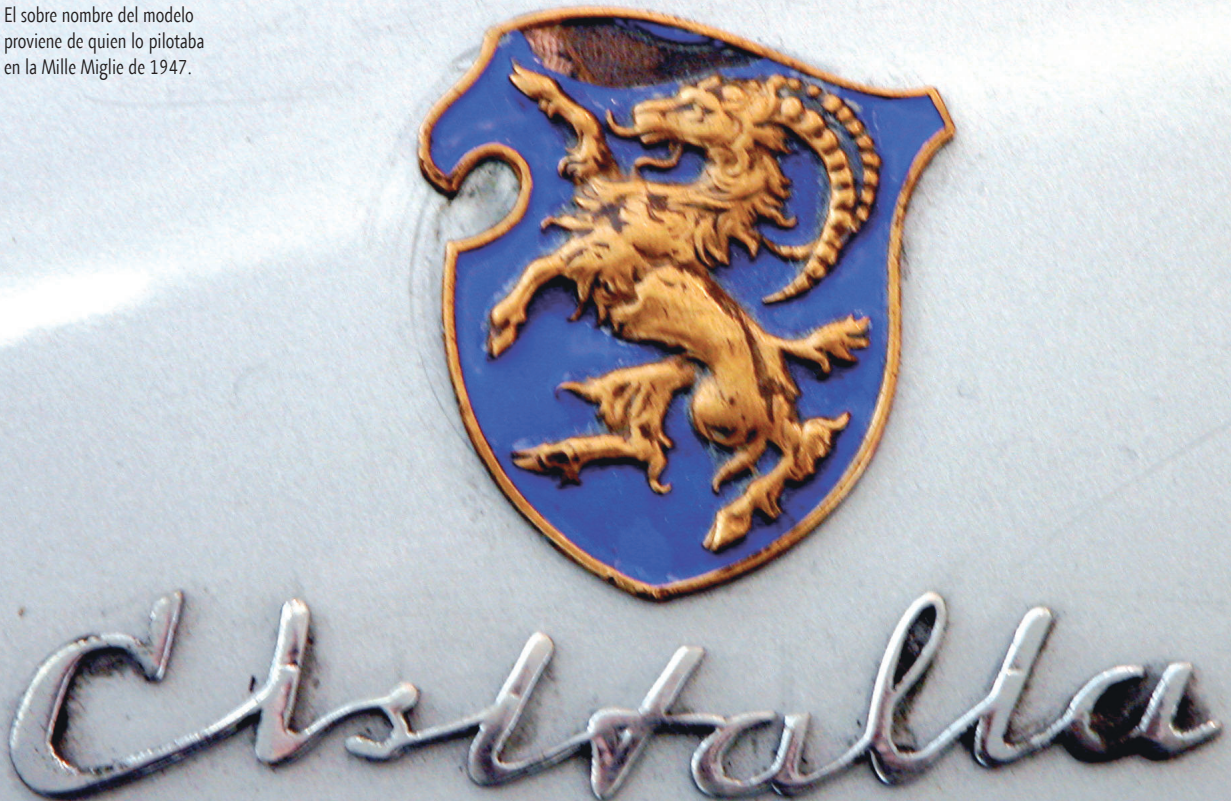


Alfa Romeo SE048 SP Gruppo C_1988. Adaptación de los vehículos de carretera con mecánica y soluciones de la F1, para competir en el campeonato mundial de turismos ITC, que fue cancelado por la FIA por la sombra que le hacía a la Fórmula 1





Cisitalia 202 SMM Spider Nuvolari_1947.
Proyectado bajo la dirección del ingeniero Giovanni Savonuzzi y cuya velocidad alcanzaba los 180 km./h.
El sobre nombre del modelo proviene de quien lo pilotaba en la Mille Miglie de 1947.





Lingotto: fábrica modelo e icono de los futuristas

Es el nombre dado al prisma rectangular, como metáfora del lingote de oro, que fue considerado edificio icono de los futuristas por ser el proyecto más innovador de lo que podía ser en la época una gran factoría del producto por excelencia de este movimiento artístico. Giovanni Agnelli encarga el proyecto a Giacomo Mattè-Trucco, después de conocer la nueva factoría Ford en América, con la intención de crear el edificio más avanzado arquitectónicamente para la producción que pudiera lograrse en aquellos momentos, con dimensiones y detalles de acabado realmente monumentales. Mattè-Trucco (1869-1934), que la historia más reciente le ha venido dando el calificativo de joven arquitecto, cuando obtuvo este encargo; era en realidad ingeniero mecánico y no tan joven, después de pasar por diferentes empresas mecánicas torinesas, entre las que acabó en Fiat por la absorción de la última de ellas. Su trayectoria en esta empresa, empezaría como director de los Talleres de Mecánica y Fundición de Fiat Grandi Motori, y terminaría mayormente dedicado al estudio de los motores diesel. Abandona su dedicación a la mecánica para hacerse cargo de la empresa constructora del padre y se dedica a realizar proyectos para la construcción de edificios industriales, entre los que están las nuevas oficinas de Fiat en *Corso Dante*⁴. Esta es la realidad de la que nace este proyecto, que en sí mismo representa el diseño de una compleja máquina productora de coches, como se muestra a continuación; pero no exenta del espíritu italiano de contemplar la componente estética desde cualquier tipo de actividad creativa.

La ubicación sería en Via Nizza, paralela al río Po; se comienza en 1916 y se inauguró en 1923 por Víctor Manuel III. La materia prima se suministraba en la planta inferior y, a través de la rampa, el producto iba ascendiendo a medida que avanzaba el proceso de su fabricación, culminado en la quinta planta. Sin embargo, lo más impresio-



nante llegaba en este momento, con el acceso a la pista de pruebas en la cubierta de todo el edificio, donde era testado. La pista, de 2,4 km. de largo y 24 m. de ancho era realmente un velódromo, con los extremos considerablemente peraltados. Tanto las fachadas exteriores como la interior, hacia un exuberante jardín resguardado del frío alpino, reproducen un trazado cartesiano de amplios ventanales. Le Corbusier reconocería en él un hito de la arquitectura industrial racionalista —con una inusual belleza añadida con respecto a estos cánones y al destino para el que se concebía—. Aún hoy resulta un elegante y personal edificio de servicios, cuando se quedó desfasado para sus funciones industriales en los '70 y fue dedicado a múltiples usos, mediante un proyecto de Renzo Piano, que lo rehabilitó como símbolo de la ciudad en 1989.

Se conserva evidentemente toda la fisonomía del edificio, con sus ventanales, su jardín interior, la gran rampa que comunica cada planta y la pista de pruebas, totalmente aún practicable.

FERROGLIO, L. "Alcune opere del Dr. Ing. Giacomo Mattè-Truco (*30 gennaio 1869-†15 maggio 1934)", en *L'Architettura Italiana*, Soc. Italiana di Edizioni Artistiche C. Crudo, Torino, 1934, p. 206.

En el centro de este velódromo Renzo Piano levanta una plataforma elevada, de estructura de acero, que alberga las obras maestras de la colección privada de arte, de Giovanni y Marella Agnelli. Con motivo de la Torino 2008 WDC se ha celebrado, en la zona baja de este espacio museístico, la exposición de objetos de diseño: *Scoprire il Design. La collezione von Vegesack*. Incluye desde piezas clásicas, consagradas por la historia del diseño industrial, a las más recientes —como los ejemplos que acompañamos— y desde maquetas a sillas de montar, carteles y folletos promocionales.

Aún permanece en uso el edificio proyectado, junto a la factoría, como oficinas centrales del grupo automovilístico, aunque el gran edificio industrial se ha

pretendido que sea un símbolo ahora para la cultura y la imagen exterior de la ciudad. Además de la Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli, que ocupa el centro y parte más alta del mismo, la parte inferior es un centro de exposiciones y congresos, incluye un hotel de lujo, una residencia universitaria desde el uso como alojamiento para los deportistas de los Juegos Olímpicos de Invierno del 2006, un centro comercial y de ocio, y una zona dedicada a instalaciones docentes de la Universidad de Turín. En el extremo contrario a la rampa, Renzo Piano ha proyectado una gran sala de reuniones, en torno a una gran mesa redonda, cubierta por una cúpula acristalada —desde la que se ven las montañas nevadas que rodean la ciudad— y que tiene acceso directo a una pista elevada para helicópteros.◀

