

# FUTURISMO

n. II° n. 19

cent. 50

Architettura - Ambientazione - Arredamento e Materiali da Costruzione

## PER UN BREVETTO UNICO MONDIALE

L'umanità non ha ancora raggiunto il suo periodo di massima potenza inventiva. Questo però si avvicina ed è forse imminente, dato il progresso quasi automatico dei innumerevoli invenzioni particolari che tendono ad aggregarsi a guisa di un fiume.

L'Italia fu sempre ed è tuttora la terra degli inventori pur non potendo favorire il loro vigore creativo con un'adeguata ricchezza. Il Sindacato degli Inventori creato recentemente dimostra come il Fascismo italiano, uscito da una rivoluzione originalissima e deciso a vincere nella gara mondiale con mezzi nuovi, voglia dare agli ingegni inventivi gli permetteranno di realizzare integralmente il loro programma novatore. Vedimento quanto mai opportuno perchè essi, continuamente in lotta con la povertà, vanno esasperando sempre più la loro drammatica psicologia antisociale, fatta di feroce intrattabile ostinazione sprezzante per lo scarto industriale benefico e eccentricità di modi, linde atteggiamenti antipolitici, fanatismo parentesi di millanteria e trucco, alta lena di sprezzo smisurata e disperata e rivolta. Sulle loro anime tragiche spesso oscurate dalla nevrosi, giganterebbe lo sforzo angoscioso di difendere la priorità della loro scoperta, mediante una serie di brevetti costosi e inefficienti.

\*  
fatti l'inventore che vuole proteggere la propria invenzione, si trova costretto a spendere somme ingenti per il solo deposito di un brevetto in circa trenta nazioni occorrono oltre 50.000 lire. Ciò nel caso più comune vale a dire quando la deposizione della formula o dell'apparecchio inventato supera un certo numero di parole e non è corredata da disegni illustrativi. In questo bilancio di 50.000 lire sono comprese le percentuali tenute dagli agenti del brevetto, dai quali l'inventore deve dipendere inevitabilmente non soltanto per i costi di traduzione, ecc., ma anche perchè in quasi tutte le nazioni esiste l'obbligo di essere rappresentati sul luogo. Consideriamo che 15 almeno delle nazioni offrono un brevetto esame: bisogna quindi aggiungere alle 50.000 lire le altre migliaia di lire

## UNA PUBBLICAZIONE DI E. TRAMPOLINI

La casa editrice « Les croquis du jour » di Parigi, che ha affermato fra le migliori le edizioni di lusso orientate ad illustrare l'opera dei maggiori maestri d'arte contemporanea d'avanguardia, ha affidato al pittore futurista Trampolini l'incarico di illustrare in tre volumi lo sviluppo e l'evoluzione nel mondo della plastica futurista. Questa pubblicazione che si affiancherà alle monografie, su Picasso, Cezanne, Matisse e a numerose altre edizioni d'arte di questa audace originale casa editrice di Parigi, sarà edita in tre lingue, e comprenderà di tre volumi dedicati rispettivamente all'architettura, arti plastiche (pittura, scultura), arti applicate.

necessarie per sostenere le spese di difesa, che consistono in risposte alle note ufficiali emanate dalle sedi di esami, traduzioni delle comparse nelle lingue delle varie nazioni, perizie eventuali, ecc... Queste nuove spese variano da brevetto a brevetto, poichè dipendono dalle difficoltà sollevate nella concessione del nuovo brevetto, difficoltà che ne prolungano l'esame talvolta per una durata di parecchi anni.

Lo sforzo fatto dall'inventore per garantirsi contro il furto e la dispersione della propria idea geniale può diventare una vera tragedia quando s'impongono le spese causate dai ricorsi in appello o dalle opposizioni possibili nelle nazioni che, dopo avere esaminato la domanda di brevetto, la sottopongono al giudizio del pubblico.

Salvo in alcune nazioni come gli Stati Uniti e il Canada, l'inventore deve, dopo avere pagato caro il proprio brevetto, mantenerlo in vita con altro denaro.

Infine egli non può dimenticare di provvedere alla norma imposta da molte nazioni, detta *applicazione nominale* e consistente nel provare che, dopo avere tentato di sfruttare industrialmente la propria invenzione, l'inventore cercò di offrirla in vendita o in licenza a terzi. La *applicazione nominale*, vana formalità costosa, è l'ultimo sprezzo finanziario di cui egli subisce la prepotenza, pena l'annullamento del brevetto.

\*  
La tragedia economica dell'inventore viene aggravata dall'assoluta insufficienza delle garanzie acquistate con tante difficoltà e a così caro prezzo. Attraverso la molteplicità dei brevetti e una conseguente sfiducia nei diversi modi di esame, egli non si sente padrone esclusivo del proprio prodotto spirituale, tanto più che oggi, a torto o a ragione, si crede che in certe nazioni le sentenze delle sedi di esame siano influenzate dalle grandi industrie locali o statali, tutte preoccupate di difendersi con energia accanita contro qualsiasi eventuale concorrente.

Ho studiato la questione complessa dei brevetti con un giovane e intelligente chimico, il dott. Franco Rossi. Ne vissi il dramma coi molti inventori che si rivolgono al Movimento Futurista, e particolarmente col mio grande amico Luigi Russolo, creatore del *Rumorarmonium* che oggi trionfa applauditissimo a Parigi.

Un passo importante verso la soluzione completa di questo problema fu quello del dott. Bruni, professore di chimica, che parlò ultimamente alla Camera dei Deputati, auspicando l'istituzione del *brevetto ad esame* in Italia. Credo però che, al di là dell'esame locale, occorrerà presto giungere alla istituzione del *Brevetto Unico Mondiale*.

\*  
Questa idea, per quanto possa sembrare strana e ad alcuni rivoluzionaria, ha dei precedenti molto probanti. Esiste infatti una *Convenzione Internazionale per la protezione della proprietà industriale* che abbraccia circa 40

nazioni, convenzione che costituisce un primo gradino per salire alla tanto desiderata tutela assoluta e mondiale del diritto di priorità dell'inventore. Le nazioni che hanno aderito alla *Convenzione internazionale per la protezione della proprietà industriale* (e l'Italia è una di queste) potrebbero facilmente prendere l'iniziativa del brevetto unico mondiale, uniformando e concentrando tutte le disposizioni che concernono i brevetti con o senza esame.

Verrà così creata una Società internazionale per il brevetto unico mondiale, la quale, se bene organizzata, potrà, nell'esaminare le invenzioni di tutti i popoli del mondo, brevettarle con un prestigio superiore a quello

delle nazioni ritenute oggi più severe. Non accadrà più che delle invenzioni (per le quali il brevetto è stato rilasciato da quasi tutte le nazioni ad esame) siano dichiarate già anticipate unicamente perchè gli archivi non hanno funzionato come avrebbero dovuto, o perchè l'esaminatore si è fidato della propria cultura e della propria memoria.

Le spese che comporterebbe una simile Società sarebbero in parte bilanciate dall'eliminazione delle percentuali che oggi si devono pagare agli agenti di brevetti. La Società integrerebbe l'opera assidua e minuziosa di ricerca bibliografica con numerosi laboratori sperimentali destinati all'esame di quelle invenzioni che la-

sciuno dei dubbi circa la loro realizzazione pratica e i vantaggi tecnici rivendicati. Sorgerebbe così naturalmente la meravigliosa Città del Genio Creativo con quelle mostre d'invenzioni e idee originali che i futuristi sognavano già venti anni fa. Non si deplorerebbe più, come oggi si deplora, la fine di tante invenzioni importanti come che aspettano un impossibile messa, sepolte nei bollettini dei vari *Patentamt* e *Patent Office*.

Questa Città del Genio Creativo e del Brevetto Unico Mondiale diventerebbe per la potenza inventiva dell'umanità e per quella inescorribile dell'Italia un crogiuolo eccitante e misuratore.

F. T. MARINETTI

## ARCHITETTURA DI AEROPORTI

Il Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Genova ha votato un ordine del giorno perchè la città sia dotata di un nuovo grande moderno idroscalo.

Considerati i seguenti due punti: 1) l'attuale idroscalo del bacino « B. Mussolini » non risponde alle esigenze del traffico aereo; 2) a Genova manca un campo d'aviazione per l'atterraggio di aeroplani; l'Aero Club « Luigi Olivari » ha proposto di creare un unico organo di progetto di aeroporto « integrale », formato cioè da un idroscalo e da un aerodromo.

Dall'abbinamento diretto di un campo d'aviazione allo specchio d'acqua:

- 1) sarà resa possibile ai viaggiatori dell'aria la coincidenza immediata di avio-linee fra aerobus idrovolanti ed aerobus aeroplani, con notevole risparmio di tempo;
- 2) potrà attuarsi, per mezzo di apparecchi terrestri, il collegamento diretto di Genova con i grandi centri dell'entroterra, quali Torino, Milano, Trento, Venezia, Bologna, Firenze, ecc. ecc.;
- 3) l'aviazione leggera privata beneficerà di un potente impulso perchè sarà aperto al turismo aereo nei cieli della Riviera Ligure, che è una delle più belle del mondo;
- 4) sarà possibile organizzare manifestazioni e competizioni alle quali potranno partecipare i piloti sportivi con piccoli apparecchi di proprietà;
- 5) si potrà creare una scuola civile di pilotaggio sia con aeroplani come con idrovolanti, per il conseguimento del brevetto di turismo aereo;
- 6) sarà possibile eseguire sul posto l'allenamento annuale prescritto ai piloti aviatori della riserva aeronautica e compiere direttamente il passaggio di apparecchio;
- 7) ne trarrà vantaggio l'industria aeronautica che potrà sistemare cantieri nell'aeroporto e usufruire sul posto di campi e di specchi di volo;
- 8) ne sarà favorito il commercio per la possibilità di rapido trasporto nell'entroterra dei prodotti deperibili;
- 9) ne risulterà una grandiosa propaganda in favore della causa aviatoria italiana;
- 10) si potranno creare voli sperimentali e speciali attività (volo a vela; decollaggio di veloplani a rimorchio di aeromobili da turismo).

## IL PONTE SUL CANALE LAZZO

In questi giorni il Podestà di Venezia procederà alla nomina di una commissione di cinque membri per giudicare entro tre mesi dalla data di scadenza del concorso, e cioè entro il 31 marzo 1933, quale dei cinquantatré progetti presentati sarà prescelto a sostituire definitivamente il vecchio ponte in ferro che sormonta il Canalazzo all'altezza dell'Accademia.

Della sopra detta Commissione faranno parte un rappresentante del Sindacato Ingegneri e uno di quello degli Architetti scelti su terne proposte dalle rispettive rappresentanze nazionali.

Non vorremmo che ci si accusasse di esser facile preda di facili illusioni, ma noi ci auguriamo che il Podestà di Venezia, di cui ben conosciamo il giovanile, acuto, fascista spirito d'arte, cominci a dare il buon esempio, chiamando a far parte di questa giuria anche un architetto futurista.

Il totalitario, ammonitore successo della Mostra della Rivoluzione Fascista non può più permettere che ingenuamente o solitamente si dimentichi come l'architettura futurista, ispirata dal genio italico di Sant'Elia, ha degnamente e saldamente occupato quel posto che, per diritto, le compete nella costruzione edilizia, non più soltanto all'Estero ma anche, e finalmente, in Italia.

lo, il cui specchio d'acqua sarebbe riparato grazie al prolungamento della diga « Duca di Galliera ». Presso la foce del torrente Chiaravagna sarebbe sistemato un piazzale per un edificio riservato ai servizi dei passeggeri, una stazione centrale.

Per il campo d'aviazione è stata avanzata l'idea, come si è detto, di valersi dei materiali che in quantità ingenti devono essere quanto prima estratti per lo spianamento di una zona collinosa presso la strada d'Francia.

A bordo di un idrovolante da turismo ho compiuto una lunga ricognizione sul futuro aeroporto, per potermi rendere conto: 1) della sua esatta ubicazione rispetto al centro della città; 2) delle condizioni di volo su di esso in atmosfera agitata; 3) dei lavori da eseguire per il suo attrezzamento.

1) L'aeroporto si trova approssimativamente a circa otto chilometri di strada dal centro della città. E' superfluo considerare i molteplici vantaggi che questa vicinanza offre alla navigazione aerea commerciale di vile privata.

2) Su lo spazio sovrastante l'aeroporto, con un vento di tramontana di 30 Km. orari, nei confronti di altre zone (qua il presso la Lanterna, dove sor-

ge l'attuale idroscalo), le condizioni dell'atmosfera sono relativamente favorevoli alla navigazione aerea. Se si eccettuano alcuni punti — del resto individuati in modo esatto (quali quelli prospicienti alla foce del Polcevera ed alla villa « Raggio », dove le condizioni di volo sono cattive) — vi è possibilità di partenza e approdo anche con vento di fianco in tutto il bacino previsto per l'aeroporto.

3) Riguardo ai lavori da compiere, essi rappresenterebbero senz'altro una realizzazione tipicamente futurista. Erige un aerodromo dove ora sono sabbia e acqua è una di quelle imprese nelle quali l'uomo applica in sommo grado energia e volontà ingegneristica.

L'ing. arch. L. C. Daneri presenta, per l'impianto a Genova, un progetto modernissimo di aeroporto « integrale », comprendente cioè un idroscalo per l'ammarraggio degli idrovolanti ed un aerodromo per lo atterraggio degli aeroplani. Il campo per apparecchi terrestri è sopraelevato a forma di vasta terrazza in riva ad uno specchio d'acqua riservato agli idrovolanti: questi flottano direttamente sotto la volta dell'aerodromo in appositi bacini prima o dopo le manovre di partenza o di approdo. A fianco della terrazza uno scivolo serve per ritirare gli idrovolanti nelle spaziose aviorimesse. Dietro il campo d'aviazione sorge una grande costruzione, riservata al comando dell'aeroporto, ai servizi dei passeggeri, al ristorante, al circolo, ecc.: dalla sua base si innalza una torre, con i fari per l'illuminazione notturna e con le segnalazioni per la navigazione aerea.

L'architettura dell'aeroporto interessa noi futuristi dai tre punti di vista artistico pratico-ideologico.

Futuristicamente perchè è nell'aeroporto, ancor più che in un grattacielo o in uno studio, dove l'architettura futurista deve essere applicata. Tutto l'insieme delle costruzioni deve essere aviorimesse, scivolo, cantieri, segnalazioni ristorante, aeroclub, ecc. devono essere disposti intorno alla stazione aerea con quella successione di ordine che è intuitiva nel viaggiatore del cielo; l'arte decorativa deve trovare negli interni il massimo dell'originalità e del buon gusto, mentre la atmosfera dell'ambientamento deve rispondere in modo semplice e preciso allo speciale sensibile stato d'animo dei volatori.

Lo spazio deve essere ovunque sfruttato razionalmente e nel modo più utilitario. Ogni costruzione ed ogni dispositivo sarà funzionale al massimo grado, per cui l'automatismo di qualsiasi movimento si presenterà come indispensabile a chi è uso alle vie dell'aria.

L. ALGARDI

(Vedere a pag. 4 la foto-produzione dal bozzetto dell'Arch. Daneri).

## NOTIZIARIO DI ARCHITETTURA

Quella dei « professori di disegno » è una piaga che va sanata se si vuol « rimettere finalmente in onore la figura morale e sociale dell'architetto ».

Quale esito avranno le cinquecento domande degli aspiranti all'albo?

Quali provvedimenti saranno presi per impedire questa nuova infornata?

Bisogna liberare l'architettura italiana dalle pastoie degli incompetenti per riportarla al posto che le spetta.

L'architetto Nicotra, in una lettera inviata al *Lavoro Fascista*, sull'argomento della Scuola d'Architettura di Roma, scrive:

« Pare che sia arrivato il tempo di pensare a rivedere i quadri dei dirigenti e degli insegnanti delle Scuole d'Architettura in quanto esse sono state e sono i focolai di ogni evoluzione. I professori attuali hanno avuto un gran merito: hanno favorito attraverso la loro miopia opposizione, l'avvento del razionalismo. Per loro Sant'Elia non esisteva o era un pazzo.

Le nuove esigenze estetiche non possono essere comprese dai professori che a fatti e a parole hanno dimostrato di non comprenderle fino a ieri.

Di fronte alle necessità nuove è logico attendersi un cambio della guardia ».

Troppi « professori di disegno » a valle Giulia dove qualcuno insegna ancora a disporre teneri angioletti sui soffitti e a fare i cieli delle prospettive con la spugna; troppi « ingegneri » alle materie artistiche, mentre i migliori elementi — laureati dalla stessa scuola — sono tenuti lontani come « pericolosi ».

Se quelli che hanno ancora oggi in mano le redini della architettura italiana non si affrettano a moralizzare la « faccenda dei concorsi », questi si risolveranno sempre in una solenne fregatura per quegli architetti che hanno avuto la cattiva idea di parteciparvi.

Abbiamo denunciato il grave senso di sfiducia che regna in mezzo a noi per il grave fatto che i concorsi sono giudicati sempre dalle stesse persone; richiamiamo oggi l'attenzione sull'esito del concorso per il Piano Regolatore di Verona. Il premio è stato assegnato ex-aequo a cinque progetti facenti capo ad altrettanti gruppi di architetti. Circa venti vincitori dunque, tutti contenti e canzonati, cinque progetti diversi che serviranno — a cucire quella specie di vestito d'Arlecchino che sarà il Piano Regolatore definitivo della Città di Verona.

L'architetto Pagano sulla *Gazzetta del Popolo* del 7 gennaio in uno scritto, che ci piacerebbe riportare integralmente se lo spazio non ce lo impedisce, dice:

« Nell'epoca nostra ancora troppo democratica per comprendere l'aristocrazia delle arti, sembra invece che gli artisti riescano a ma lapena a trascinare qualche isolato. Difatti quando si vuol fare veramente opera di persuasione in grande (leggi: piani regolatori, sistemazioni urbanistiche, o-

spedali, sanatori, ecc., ecc.) la catena si spezza e il traino resta fermo, testardo incastrato in quella inespugnabile paura di novità che i dottori della impotenza chiamano tradizione.

I pittori e gli scultori, da parecchi anni, fanno a meno di trainare. Navigano isolati, talvolta in gruppi, talvolta soli soletti sulla pista ipocrita e livellatrice delle esposizioni. Puntano su loro stessi. Non è più l'architetto il loro direttore di orchestra, poichè la maggioranza degli architetti operanti è indaffarata a scegliere quelli che meglio corrispondono alle smidollate qualità degli edifici pseudo stilistici che essi stanno murando. Distaccati così dall'arte madre, pittori e scultori possono tuttavia permettersi il lusso di produrre. Un quadro costa a loro il valore di pochi tubetti e qualche metro quadrato di tela. Una statua bene o male si può risolvere con qualche manata di argilla e un buon fuoco.

Ma con l'architettura come stanno le cose? Un progetto è un pezzo di carta. L'opera dell'architetto non vive se non è realizzata. Ma per realizzarla egli ha bisogno di qualcuno che gli fornisca i mezzi e le possibilità di fare, di qualcuno che lo comprenda, che partecipi al suo entusiasmo che se ne appassioni con perfetta cognizione di causa.

Per superare questa fase di trapasso occorrono atti di coraggio e di fede nel futuro da parte di chi si assume la funzione di mecenate, sia esso lo Stato, i Municipi, le grandi Anonime, il Genio Civile o il privato cittadino. Bisogna ricordare che la rivoluzione del nostro Quattrocento è stata condotta da tipi esemplari e totalitari come Enea Silvio Piccolomini. Da gente cioè che non ha messo ai voti, sulle piazze o sui tavoli verdi di qualche giuria in arretrato coi tempi e con la materia grigia, il proprio chiaro e intransigente bisogno di nuovo. Uomini di questa razza occorrono alla architettura italiana e non equilibristi, per moltiplicare quello che si è fatto, per valorizzare le giovani forze che si affermano, per sbarazzarci dei compromessi, per rimettere finalmente in onore la figura morale e sociale dell'architetto ».

BRUNO LA PADULA

ALLA S.A.I.G.E. TIPOGRAFIA FUTURISTA

Per una nuova sistemazione industriale abbiamo dovuto lasciare lo stabilimento tipografico della S.A.I.G.E. in via Cicerone 44 dove « Futurismo » è stato stampato dal primo numero fino alla scorsa settimana.

Ci è gradito ringraziare pubblicamente anzitutto il Dott. Angiolo Canestrì, presidente della S.A.I.G.E., il quale aveva saputo sostituire ai rapporti normalmente intercorrenti fra cliente e industriale quelli di affettuosi e premurosi di una sentita amicizia e poi tutti i suoi bravi operai e specialmente i compositori Magi Spinetti Marcellino, Leandri Lamberto, Guerrieri Enrico, l'impressore Mercati Duilio e il libraio Ponti Giuseppe, i quali han dato a « Futurismo » tecnica inappuntabile, intelligente operosità, vibrante entusiasmo.

Per una nuova sistemazione industriale abbiamo dovuto lasciare lo stabilimento tipografico della S.A.I.G.E. in via Cicerone 44 dove « Futurismo » è stato stampato dal primo numero fino alla scorsa settimana.

Ci è gradito ringraziare pubblicamente anzitutto il Dott. Angiolo Canestrì, presidente della S.A.I.G.E., il quale aveva saputo sostituire ai rapporti normalmente intercorrenti fra cliente e industriale quelli di affettuosi e premurosi di una sentita amicizia e poi tutti i suoi bravi operai e specialmente i compositori Magi Spinetti Marcellino, Leandri Lamberto, Guerrieri Enrico, l'impressore Mercati Duilio e il libraio Ponti Giuseppe, i quali han dato a « Futurismo » tecnica inappuntabile, intelligente operosità, vibrante entusiasmo.

FUTURISMO: Dir. Resp. MINO SOMENZI  
Via delle Tre Madonne, 14 - tel. 871275  
S. A. Pubbl. Edit. - Roma Via Urbana 175a - Tel. 40708