

ExLibris

Il Notiziario del Sistema Bibliotecario Urbano di Brescia

Numero 2
Maggio 09

Speciale
Mille
Miglia

La notte bianca delle Mille Miglia: motori e cultura

di Andrea Arcai

Assessore alla Cultura del Comune di Brescia

Come ogni anno, il maggio bresciano si colora del rosso della Mille Miglia. Quest'anno l'Amministrazione Comunale ha deciso di caratterizzare l'evento andando al di là delle "normali" – seppur irrinunciabili – connotazioni motoristiche, commerciali e di costume, attribuendo un particolare rilievo anche al multiforme valore culturale che la città di Brescia è in grado di esprimere.

Le ore serali e notturne del 9 maggio si animano, infatti, in una concatenazione di eventi che sono al tempo stesso i diversi aspetti della declinazione dell'offerta culturale: si va dalla musica ad ampio spettro (dalla classica al jazz, dal revival alle band emergenti, da musicisti di belle speranze ad artisti affermati sul piano internazionale), a spettacoli più o meno impegnativi, alla visita a musei e biblioteche, il tutto affiancato da una strizzata d'occhio al cinema e alla fotografia.

I luoghi pubblici della cultura cittadina vengono in tal modo "riconsegnati" ai cittadini affinché vengano attraversati da quel soffio di vitalità che anima ogni riscoperta di ciò che appartiene alla quotidianità: è risaputo – e molte testimonianze in tal senso sono state offerte dalle precedenti notti bianche – che i portoni d'accesso di biblioteche e musei vengono varcati, durante le aperture serali, da un numero di persone di gran lunga maggiore rispetto a quello di coloro che vi si recano durante il normale orario di apertura. La spiegazione non è difficile, e sta molto proba-

bilmente nel godimento intellettuale che si prova nel riappropriarsi di spazi ed istituzioni uscendo dai canoni consueti.

L'auspicio è che ciò possa accadere anche per la Notte Bianca della Mille Miglia, cioè che il pubblico possa fra l'altro godere della malinconica inquietudine del jazz sotto l'ala severa delle mura altomedievali del monastero di S. Giulia, o che si lasci irretire dalle parole di poeti e narratori che raccontano il fragore e l'esplosione della velocità in un luogo, come la Biblioteca Queriniana, che la tradizione ci ha consegnato nella veste di tranquillo e penombroso scrigno di tesori librari. È l'anormalità dei luoghi, è ciò che non ti aspetti a dare sapore agli eventi e a far sì che questi rimangano nella memoria.

La Notte Bianca della Mille Miglia si sostanzia anche attraverso questo unire gli opposti: motori e cultura, suggestioni e realtà, evocazioni e concretezza, movimento e quiete, buio e luci. Luoghi della città dove la cultura si è stratificata (e mi viene in mente l'immagine dei minerali in un terreno alluvionale) quali Musei e Biblioteche accanto a luoghi che appartengono alla dimensione del vivere comunitario della città, come le piazze: tutti animati da parole, suoni, immagini, vita e condivisione, a dimostrazione di come Brescia, mentre si prepara ad essere attraversata dall'adrenalinico rombo dei motori, sia una città in grado di riservare piacevoli sorprese.

Campioni

di Ennio Ferraglio

Responsabile del Settore Biblioteche del Comune di Brescia



Foto di Simona Molinari

Ad un superficiale osservatore della realtà delle cose il parlare del binomio libri-velocità può apparire un puro esercizio di retorica, quando non addirittura tempo perso. Un libro è stabile, va da sé, e può al massimo corrompersi con il passare del tempo: microorganismi, muffe, ossidazione della carta, incuria, fuoco, accidenti vari ne causano il lento decadimento o la repentina distruzione. E il discorso sull'assurdità del binomio appena evocato è ancora più calzante se rapportato ad una biblioteca di conservazione: nulla di meno futurista di una biblioteca di conservazione, scrigno di reliquie del passato, terreno stratificato di esperienze culturali vive o dimenticate, luogo nel quale la cultura di una società si rispecchia e si struttura secondo dinamiche che solo la Storia (quella con la S maiuscola, s'intende) può scrutare.

Eppure, da bibliotecario, mi viene da dire che nulla è più dinamico del libro. È il mezzo in cui si condensano, attraverso le parole, le esperienze proprie del "guardare oltre", del saltare lo stecato, del filare via con il vento in poppa verso un orizzonte che non è mai a portata di mano (e proprio per questo méta ambita e obiettivo cui tendere l'occhio e la mano). Nessun mezzo meccanico può superare, ma neppure eguagliare, la velocità del pensiero quando è stimolato dalle parole di un libro. Il mezzo meccanico – e nella fattispecie l'automobile – può, però, come il libro, evocare qualcosa che va al di là della dimensione umana e della quotidianità dell'esi-

stenza. Ricordo di aver letto in una biografia di Ayrton Senna (uno che di velocità se ne intendeva) che passava molto tempo ad osservare estatico il motore della sua macchina da corsa, "come se scrutasse i segreti dell'universo". In un certo senso lo capisco, e non solo perché sono stato un suo *fan*.

Lo capisco perché Senna, nella sua irraggiungibilità di campione puro, era in realtà un bambino affascinato dalla incomprensibile bellezza della velocità, dalla dimensione dell'essere finalmente libero dalle occorrenze della vita di tutti i giorni. Non me ne vogliano i fans di altri piloti, campioni più o meno affermati, ma continuo a considerare Ayrton Senna l'ultimo a correre in maniera "metafisica", con l'anima e con la testa; dopo di lui il grande circo della Formula 1 non è più stato uguale a prima.

In occasione della Notte Bianca della Mille Miglia (9 maggio 2009) ho pensato di far leggere ad alta voce all'interno della sala di lettura della Queriniana una selezione di testi di poesia e narrativa legati al tema della macchina e della velocità. La lettura ad alta voce produce effetti difficilmente prevedibili: leggere silenziosamente una poesia ed ascoltarla da una voce narrante non è la stessa cosa: il suono delle parole può essere altamente evocativo, si aprono finestre sul proprio spirito, sulle esperienze passate, sulle proiezioni per il futuro. È una dimensione molto vicina al sogno.

Detto questo, il parallelo iniziale con i libri e la lettura non mi pare proprio azzardato. Chi legge compie un'esperienza simile a quella di chi sperimenta la velocità pura, compie cioè un'azione non strettamente legata all'utilità così come viene normalmente intesa questa parola. L'inutilità pratica dell'andare veloci e l'inutilità pratica del leggere sono strettamente imparentate, così come l'inutilità pratica del dipingere o del suonare o del far crescere i bonsai: ma è attraverso questa "inutilità" pratica che riempiamo i granai degli alimenti che ci serviranno per affrontare l'inverno dello spirito.

Io e la Mille Miglia

di Simona Molinari

Ogni anno Brescia rivive alcuni giorni di festa e trambusto che l'hanno resa famosa nel mondo forse più di quanto non abbiano fatto i suoi monumenti e la bellezza del suo territorio: si corre la rievocazione di una storica gara automobilistica unica e inimitabile, la Mille Miglia.

Non sto a spiegare di cosa si tratta, tutti la conoscono, tanti la amano e alcuni mal la sopportano per gli inevitabili disagi che provoca al traffico e alla quotidiana routine, a causa della pacifica ma rumorosa invasione di auto storiche e personaggi più o meno stravaganti che sono al seguito.

Seguo con grandissima passione tale manifestazione fin dalla prima rievocazione di questa storica corsa nel lontano 1982, quando partecipò poco più che uno sparuto gruppo di concorrenti, tra i quali colui che mi trasmise questa "malattia" per le auto storiche: il mio professore di lettere, che un giorno, durante una lezione, raccontò a me ed ai miei compagni di classe delle peripezie di suo nonno e di suo padre piloti dell'Alfa Romeo.

Ricordo una descrizione così viva e vibrante che con la fantasia mi sembrò di ritrovarmi in mezzo a quelle gare; ci invitò ad andarlo ad applaudire all'arrivo ... da allora non ho perso una edizione di questa corsa. Ogni anno da allora quante fotografie, quanta voglia di vivere quell'evento, di conoscere quelle auto così diverse dalle nostre ma così affascinanti, dai particolari incredibili, dalle carrozzerie uniche.

Grazie ad una amica ho potuto persino seguire la corsa fino a Roma e ritorno a Brescia ben

cinque volte, come fotografo al seguito, provando grandissima emozione quando questa variopinta carovana attraversava i più bei centri storici d'Italia o le incantevoli vallate del Lazio, dell'Umbria o della Toscana.

La bellezza della Mille Miglia, secondo me, non si trova soltanto in queste automobili che, a differenza delle nostre attuali, tutte uguali, hanno una identità ben precisa; (persino un orecchio poco attento riesce a distinguere il rombo di



Foto di Simona Molinari

una Cisitalia da quello di una Bentley o di una Bugatti) ma le persone che si accalcano ovunque lungo il percorso di milleseicento chilometri per carpire un ricordo, chi con una macchina fotografica, chi con il telefonino, chi semplicemente aspetta gadget, manifesti o altro da mostrare orgoglioso agli amici e che ricordi il passaggio della Mille Miglia; negli scolari che accompagnati dalle proprie maestre fanno a gara a chi, al passaggio dei concorrenti, sventola più forte la bandierina con la mitica "freccia rossa"; nella passione di coloro che aspettano magari per ore, con

la pioggia o con il sole, l'elenco dei concorrenti stretto in mano, l'attimo fuggente in cui sfrecciano le auto; nelle persone anziane che rivivono ad alta voce i ricordi della loro infanzia, quando passava la gara "vera" su strade polverose e che riconoscono dal canto del motore, quando ancora è lontana, che auto stia arrivando e la seguono con lo sguardo pieno di stupore fino a che non scompare dietro una curva e che ancora discutono animatamente su chi fosse il più grande pilota: se Nuvolari, Taruffi, Moss, Maggi, De Portago...

Nascita di una corsa

di Antonio De Gennaro

Qualche cosa dunque si è fatto e altro si farà: ma è poco, è troppo poco. Il nome di Brescia richiede ben altro: troppo solenni sono le tradizioni automobilistiche bresciane per non apparire piccolo ciò che si è fatto e ciò che si farà, perdurando l'apatia e l'indifferenza".

Con un soprassalto di orgoglio, l'A.C.B. nel dicembre del 1926 prende contatto con Renzo Castagneto segretario del Regio Automobil Club d'Italia e propone l'organizzazione di una manifestazione motoristica di rilievo nazionale. La proposta è accolta con entusiasmo e la gara è inserita nel calendario automobilistico nazionale del 1927 con il nome di "Coppa delle 1000 Miglia".

Sul Popolo di Brescia di sabato 15 gennaio 1927 vengono descritti quelli che saranno i fondamenti della nuova gara:

"I capisaldi del regolamento della "Coppa delle 1000 Miglia" sono di carattere essenzialmente pratico e dimostrativo, perché essa è dedicata alle vetture di serie in commercio; di carattere tecnico: perché si risolve in un severissimo collaudo di 1600 km, percorsi senza arresti su strade comuni; di carattere propagandistico: perché le vetture concorrenti attraverseranno la maggior parte delle regioni d'Italia centrale e settentrionale; di carattere sportivo: perché non può essere disputata che da piloti di alta classe e da profondi conoscitori della propria vettura, date le severe condizioni regolamentari che impongono due soli piloti insostituibili a bordo di ogni vettura; di carattere sentimentale: perché si ricollega alla "Coppa d'Oro" dei tempi aurei dello sport auto-

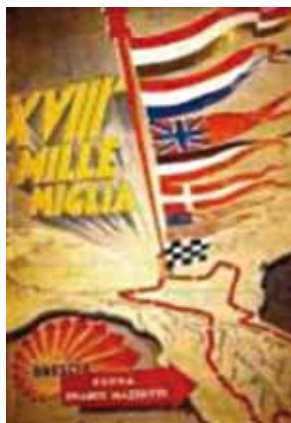
mobilitico; ed infine di carattere squisitamente fascista perché è l'espressione dinamica dello spirito dell'Italia nuova che non conosce ostacoli né di tempo né di spazio.

Il percorso di massima è il seguente: Brescia, Parma, Bologna, Bagni della Porretta, Pistoia, Firenze, Siena, Viterbo, Roma, Civitacastellana, Terni, Perugia, Macerata, Ancona, Bologna, Rovigo, Padova, Treviso, Feltre, Primolano, Vicenza, Verona di circa 1600 km... I premi ammonteranno a £. 132.000, di cui £. 50.000 al concorrente che avrà compiuto il percorso nel minor tempo. In ogni vettura saranno ammesse due sole persone che potranno sostituirsi nella guida e che saranno insostituibili".

La macchina organizzativa si mette in moto in un crescendo di entusiasmo.

Il 18 gennaio 1927, a due mesi dalla partenza ufficiale, sempre sul Popolo di Brescia (unico quotidiano presente a Brescia durante il fascismo), nel segnalare come la Gazzetta dello sport darà il suo prezioso contributo organizzativo per la riuscita della gara, il cronista ripercorre le motivazioni che hanno portato alla nascita dell'idea e al suo concretizzarsi:

"La Coppa delle Mille Miglia, nel concetto dei suoi organizzatori, si propone di schierare un'élite di uomini e di macchine che devono segnare l'inizio di una nuova era per il nostro sport automobilistico così strettamente legato ad una delle più fiorenti industrie italiane; la Coppa delle Mille Miglia non è stata ideata per riconsacrare la fama dei soliti campioni né per riconclamare l'efficienza delle solite vet-



Manifesti Mille Miglia
1949 - 1950 - 1951

ture: dalla Coppa delle Mille Miglia, dai 1600 chilometri della gara compiuta senza arresti, senza riposi, attraverso ostacoli di strade, declinata da Brescia a Roma, da Roma a Vicenza, uscirà, quasi a miracolo mostrare, il novissimo campione della resistenza, colui che avrà saputo con mani d'acciaio reggere allo sforzo di oltre trenta ore di guida e nella Coppa delle Mille Miglia si affermerà vittoriosa la macchina scevra d'ogni piccolo difetto, preparata alla perfezione. La Coppa delle Mille Miglia non è fatta né per guidatori mediocri né per macchine mediocri essa rivolge il suo appello all'alta aristocrazia dell'automobilismo, alla quale soltanto riserba i suoi difficili doni, le sue contrastatissime gioie.

Dedicata alle vetture di serie in commercio, la Coppa delle Mille Miglia ha un carattere essenzialmente pratico: essa vuol creare una fede maggiore nella praticità dell'automobile, svelando progressi di tecnica e di costruzione”.

Ed è con questo spirito – in cui si fondono le passioni di un'élite di aristocratici sempre pronti a competere tra di loro, le esigenze di

continue sperimentazioni tecniche, tipiche delle più importanti case automobilistiche mondiali, e le fantasie di folle deliranti cresciute nel culto della personalità e nella spasmodica ricerca di nuovi eroi – che si arriva al 26 marzo del 1927, quando S.E. Augusto Turati, segretario del Partito Nazionale Fascista, alle 8.00 da Viale Rebuffone dà il via alla prima delle 77 macchine iscritte in

Copertina della rivista dell'Automobil Club Brescia – 1952

Pubblicità Fiat 509

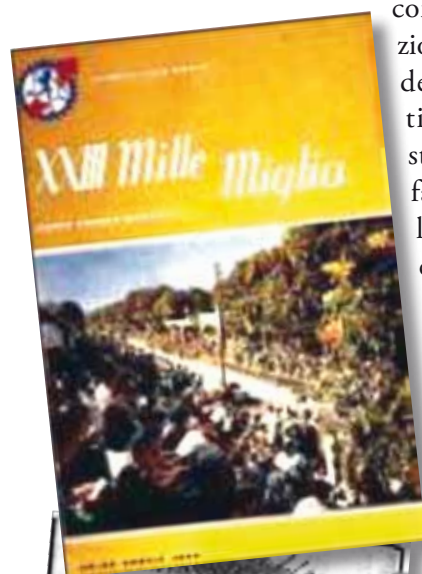
concorso: è la rossa Isotta Fraschini del conte Aymo Maggi, con lui parte il mito di questa corsa che continua fino ai nostri giorni.



**1000
MIGLIA**



*La mitica freccia rossa, alcune auto d'epoca.
La foto al centro è di Simona Molinari*



Nuove e vecchie cattedrali gotiche: Amarcord Mille Miglia

di Ismaele Pedrini



«Credo che oggi l'automobile sia l'equivalente abbastanza esatto delle grandi cattedrali gotiche: voglio dire una creazione d'epoca, concepita appassionatamente da artisti ignoti, consumata nella sua immagine, se non nel suo uso, da tutto un popolo che si appropria con essa di un oggetto perfettamente magico». Questa una delle tante fulminanti intuizioni semiologiche di Roland Barthes contenuta in *Miti d'oggi*¹.

Nel testo barthesiano si rintraccia una delle motivazioni - forse la più autentica - sottese all'accostamento fra automobili d'epoca e città d'arte italiane (uno dei tanti *significati* delle Mille Miglia): la nascita e la costruzione della memoria comune.

Città d'arte simili ma diverse. Diverse perché diversi sono i segni - dagli edifici urbani più ordinari alle evidenze monumentali - ereditati nella contemporaneità dal passato. Simili perché simile è l'armonia che le connota.

¹ *Miti d'oggi* / Roland Barthes ; con uno scritto di Umberto Eco ; traduzione di Lidia Lonzi. - Torino : Einaudi, c2005. - XX, 275 p. - (Einaudi tascabili). - Trad. di: Mythologies. - Ed. orig.: Editions du Seuil, c1957. - Prima ed. italiana: Lerici, 1962; prima ed. Einaudi: 1974 (collana Gli struzzi). - ISBN 8806177605. - L'A. riunisce nel libro cinquantatre articoli apparsi fra il 1952 e il 1956, principalmente sulla sua rubrica "Piccola mitologia del mese" del periodico *Lettres nouvelles*. L'articolo - del 1955 - da cui è tratta la citazione è dedicato ad un nuovo modello della Citroen la DS, o "Déesse" (quello che in Italia prese il soprannome di "squalo"), la cui fotografia è pubblicata anche sulla copertina dell'edizione originale.

«Al di là di sei fiumi e tre catene di montagne sorge Zora, città che chi l'ha vista una volta non può più dimenticare. Ma non perché essa lasci come altre città memorabili un'immagine fuor del comune nei ricordi. Zora ha la proprietà di restare nella memoria punto per punto [...] pur non mostrando bellezze particolari. Il suo segreto è il modo in cui la vista scorre su figure che si succedono come in una partitura musicale nella quale non si può cambiare o spostare nessuna nota».

Così Italo Calvino esprime questa armonia in *Le città invisibili*²: la città, la città fisica, come continuo rispecchiamento di identità delle generazioni che la abitano, meglio che la vivono.

E' stata spesso riproposta la cifra intima della nostra città, la partitura musicale di Brescia, nell'*incipit* del resoconto scritto per "La Stampa" da Corrado Alvaro molti decenni fa (*Brescia, la pietra, l'architettura*, 15 dicembre 1932) per l'inaugurazione della Piazza Nuova (Piazza della Vittoria): «Mi accorsi, mentre andavo cercando a Brescia il famoso centro con le sue tre piazze di cui una nuovissima, e sono tre epoche, che il colore delle città lombarde è sui toni del bistrotto, del marrone, dell'ocra. Sarà la luce, sarà il colore degli edifici, ma è quello che nei quadri leonardeschi patinati dal tempo fa risaltare gli azzurri e i verdi, in cui i fiumi hanno colore di mare invernale. In questo colore le vecchie città lombarde portavano gli affreschi delle facciate, o le tinte chiare di alcune case.

A Brescia, invece, si ha l'impressione d'una nuova presenza, sembra di essere sotto il riflesso d'un lago o d'una cava di pietre. Alla fine si capisce che è l'uso grande delle pietre e dei marmi che dà questo colore alla città, la pietra vecchia e quella nuova, l'una patinata dal tempo e dive-

² *Le città invisibili* / Italo Calvino ; presentazione dell'autore. - Ed. con bibliogr. aggiornata al 2001. - Milano : Mondadori, stampa 2005. - XLVII, 164 p. - (Oscar. Opere di Italo Calvino). - Prima ed.: Einaudi, c1972. - ISBN 8804425547

nuta lattescente, l'altra bianchissima, invernale. Brescia è il trionfo della pietra, non v'è strada che per quanto scialba, vecchia, scolorita, uniformata, sotto una tinta giallastra, non risenta di questa luce diffusa, fredda e quasi fosforescente. A momenti par di scoprire una luce imminente, il riverbero di un'acqua alpina. [...] Brescia, fabbricata nelle sue cose monumentali col botticino, a questa pietra deve il suo chiarore »³.

Automobili d'epoca simili ma diverse. Diverse perché diversi sono i designer e gli ingegneri che le hanno ideate e progettate, nonché gli operai che le hanno realizzate. Simili perché sono simili la bellezza che le accomuna e l'innamoramento che inducono.

Nell'incontro/abbraccio fra Brescia - il suo centro antico, le sue piazze, le sue pietre, le vecchie cattedrali gotiche barthesiane - e le automobili d'epoca - le loro forme, i loro colori, le loro cromature, le nuove cattedrali gotiche barthesiane - si ripropone da anni nella nostra città l'appropriazione di oggetti perfettamente magici.

Le Mille Miglia storiche e quelle rievocative costruiscono la memoria e raffoarzano l'identità di tutto un popolo, grazie al suggestivo sommersarsi di figure calviniane.

Memoria e identità straordinariamente rappresentate da F. Fellini in molte sequenze - una di esse, come intuibile, più direttamente connessa al nostro tema - del film (1973) *Amarcord*⁴, così sintetizzate nel Morandini: "Rivisitazione tutta ricostruita e mai così vera della Rimini dei primi anni '30 col fascismo trionfante, l'apparizione notturna del transatlantico Rex,

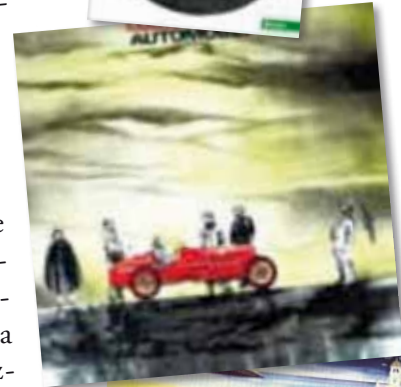
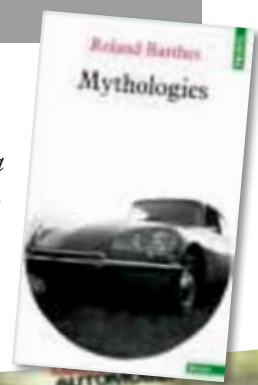
³ Il testo è leggibile nella sua interezza nel volume *Brescia: giornale di viaggio e di sentimento* a cura di Giannetto Valzelli. - Settimo Milanese: Marzorati, 1989. - 135 p., [8] p. di tav. : ill. - ISBN 8828000856

⁴ *Amarcord* [Videoregistrazione] / [regia di] Federico Fellini. - Ed. speciale 2 dischi. - Milano: Warner Home Video, c2007. - 1 DVD (118 min.) + 1 DVD. - Lingue: italiano, inglese, francese. Sottotit.: italiano, inglese, francese, spagnolo, tedesco, olandese, arabo. Sottotit. per non udenti: italiano, inglese. - Sceneggiatura: Federico Fellini, Tonino Guerra; musica: Nino Rota. - Prod. Francia; Italia, 1973. - L'alleg. include i documentari: La musica di Nino Rota; *Amarcord* di Federico Fellini; Il magico mondo di Federico Fellini. A commento della sequenza di *Amarcord*, quasi una colonna sonora, mi piace suggerire un bano della canzone *Nuvolari* di Lucio Dalla: "quando corre *Nuvolari*, quando passa *Nuvolari*, / la gente aspetta il suo arrivo per ore e ore / e finalmente quando sente il rumore / salta in piedi e lo saluta con la mano, / gli grida parole d'amore, / e lo guarda scomparire". La canzone (il testo è dello scrittore Roberto Roversi) è stata pubblicata in un album del 1976 *Automobili (Automobili)* [Registrazione sonora] / testi di Norisso; musiche di Lucio Dalla; prodotto da Renzo Cremonini. - [Roma]: RCA, p1976. - 1 disco sonoro (ca. 33 min.): 33 1/3 rpm, stereo. - Contiene: Intervista con l'avvocato, Mille Miglia, prima e seconda, *Nuvolari*, L'ingorgo, Il motore del 2000, Due ragazzi). A tre anni di distanza dall'uscita di *Amarcord* anche la canzone d'autore celebra le Mille Miglia.

il passaggio delle Mille Miglia (riferito alla VII edizione della corsa, nel 1934, n.d.r.), la visita allo zio matto e la bella Gradisca. Vent'anni dopo I vitelloni F. Fellini torna in Romagna con un film della memoria e, soltanto parzialmente, della nostalgia"⁵.

Alle giornate che precedono la gara, alle passerelle di automobili che - per la punzonatura e per la partenza - richiamano in Piazza della Loggia come in Piazza della Vittoria migliaia di bresciani e di turisti è forse possibile assegnare, allora, la stessa importanza e la stessa suggestione della corsa vera e propria.

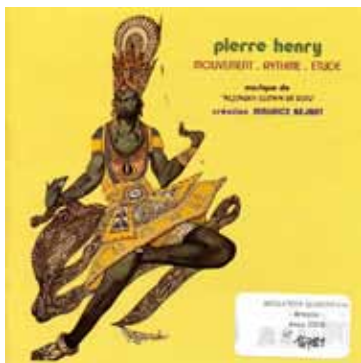
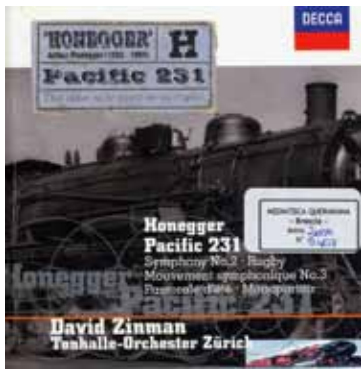
Un appuntamento ricco di storia, un appuntamento che anche simbolicamente - le automobili metafora del viaggio - transita la memoria della città nel suo futuro.



⁵ *Il Morandini 2009*: dizionario dei film / di Laura, Luisa e Morando Morandini; con la collaborazione di Mauro Tassi. - Bologna: Zanichelli, c2008. - 2048 p. - ISBN 9788808122551

Rapido viaggio nel suono veloce sulle ali del Futurismo, della Mediateca, della Biblioteca Queriniana e del Web¹

di Luigi Radassao



Velocità, dinamicità, energia, progresso, mitizzazione della macchina, discredito della tradizione e dell'accademia: sono i valori che lo Sturm und Drang futurista, ad inizio Novecento, propugna ad alta voce attraverso l'impazienza dei suoi manifesti, che vedono la luce tra il 1909² ed il 1940³, nell'intento d'informare ai propri ideali espressioni artistico-culturali, scientifiche e sociali, quando non la vita tutta, individuale e collettiva.⁴

Eppure, nonostante la musica sia arte della performance per eccellenza, arte del tempo – che è misura del movimento, e quindi della velocità-, il movimento artistico del Futurismo viene associato principalmente alla pittura, la quale, pur essendo, viceversa, arte dello spazio, ciononostante sembra raggiungere gli esiti artistici più compiuti ed apprezzati.

Effettivamente una certa difficoltà nel trasferire i nuovi valori dalla teoria⁵ alle realizzazioni pratiche risulta evidente sin dalle prime opere dei compositori futuristi, stigmatizzate tanto da musicisti, quanto da critici coevi, quali, tra gli altri, Ildebrando Pizzetti e Giannotto Bastianelli⁶. Un buon esempio di quanto “*il futurismo in musica fu fertile come idea, non come letteratura*” – per dirla con le parole del compositore Ivan Fedele – viene dalla bella registrazione sonora *Musi-*

ca futurista: The art of noises, pubblicata dall'etichetta Ltm ed ascoltabile anche in streaming, gratuitamente, all'indirizzo www.boomkat.com/item.cfm?id=99671.

Il sottotitolo *Musica e parole dal movimento futurista italiano, 1909-1935* raccoglie alcune delle pagine più significative (musicali e non) di Marinetti, Pratella, Luigi ed Antonio Russolo, Aldo Giuntini, Luigi Grandi, Silvio Mix, Franco Casavola, Matty Malneck e Frank Signorelli, tra cui lo sferragliante *Risveglio di una città*, i rombi motoristici di *Convegno d'aeroplani e d'automobili* e diversi concerti dei celebri Intonarumori, all'ascolto dei quali gli spettatori milanesi, nel 1914, presero a pugni gli organizzatori. Ma il documento più completo viene probabilmente dall'incisione del pianista e musicologo Daniele Lombardi, il massimo esecutore italiano del futurismo

Musicale⁷: nei due volumi della *Musica futurista*⁸ si trovano *Cavallo+Acciaio* e *Aeroduello dinamo-sintesi* di Grandi, la *Danza delle scimmie* di Casavola, il *Fox-trot del Teatro della sorpresa* di Mortari e la *Marcia futurista* di Pratella. Sempre di Lombardi anche l'*Early piano music* di Arthur Vincent Lourié⁹ – tra i principali autori pianistici sovietici degli anni Dieci, nonché firmatario del manifesto del futurismo russo, dove le contrapposizioni dinamiche vengono particolarmente accentuate da una scrittura quasi cubista.

Al di fuori del Futurismo, invece, ma sempre ad inizio del secolo scorso, un compositore che si lasciò letteralmente sedurre dalla velocità delle nuove macchine fu George Antheil: *Ballet mécanique*¹⁰ è una composizione a blocchi in origine concepita per sedici pianoforti meccanici, tamburi, xylofoni e percussioni (nella prima parigina allo

¹ Opere ed autori citati sono presenti, quali documenti sonori o audiovisivi, presso la Mediateca Queriniana.

² *Manifesto del futurismo* / Filippo Tommaso Marinetti <www.futurismo.altervista.org/manifesti/fondazione.htm>, 29.04.2009.

³ *La matematica futurista* / Marcello Puma e Pino Masnata.

⁴ *Il Futurismo, o, l'estetica della macchina* [Videoregistrazione] / Enrico Crispolti. - [Roma] : Rai Educational, 2000. - 1 videocassetta.

Futurismo [Videoregistrazione] / regia di Vittorio Armentano. - [Roma] : Video club Luce, copyr. 1992. - 1 videocassetta.

⁵ *1° Manifesto dei musicisti futuristi* / Francesco Balilla Pratella <www.futurismo.altervista.org/manifesti/musicisti.htm>, 29.04.2009 e *Manifesto tecnico della musica futurista* / Francesco Balilla Pratella <www.futurismo.altervista.org/manifesti/musicistiTec.htm>, 29.04.2009.

⁶ *La musica futurista e Ancora a proposito della musica futurista*, in: *Musicisti d'oggi e di ieri* / Giannotto Bastianelli. - Milano : Studio editoriale lombardo, 1914.

⁷ *Il suono veloce: futurismo e futurismi in musica* / Daniele Lombardi. - Milano : Ricordi, copyr. 1996.

⁸ *Musica futurista* / Daniele Lombardi. [Milano] : Mudima, 1980. - 2 compact disc.

⁹ *Early piano music* [Registrazione sonora] / Arthur Vincent Lourié ; Daniele Lombardi, piano. - Munich : Col legno, copyr. 2002. - 1 compact disc.

¹⁰ *Ballet mécanique* [Registrazione sonora] / George Antheil ; Philadelphia virtuosi chamber orchestra ; Daniel Spalding. - [S.l.] : Naxos, p 2001. - 1 compact disc.

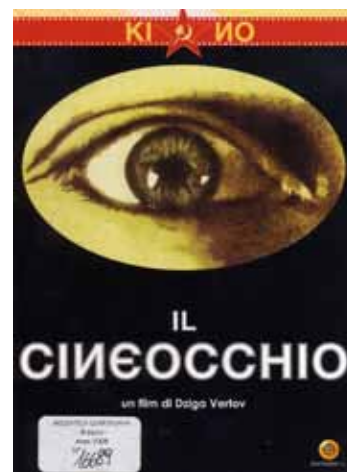
strumentario fu aggiunto anche un motore d'aeroplano), mentre la *Airplane Sonata*¹¹ per pianoforte ("da suonarsi il più velocemente possibile" secondo le indicazioni agogiche del primo movimento) fu scritta espressamente per cogliere "il vero spirito di queste gigantesche macchine volanti". Le estreme conseguenze pianistiche in termini di ricerca della velocità vengono forse raggiunte dal brutale primitivismo ritmico di Leo Ornstein, altro autore russo, quasi dimenticato, spesso associato al futurismo, malgrado non vi abbia mai aderito esplicitamente. Il suo tour de force *Suicide in an Airplane*¹², scritto quando gli aeroplani non erano altro che macchine volanti fatte di legno e tela, punta esplicitamente a dare l'idea di un aereo che decolla, sorvola l'ascoltatore e poi si allontana. Dall'aereo si passa poi al treno con Arthur Honegger e con il suo celebre *Pacific 231*¹³, primo di tre movimenti sinfonici, composto con l'intenzione di descrivere la partenza di una locomotiva. Per trovare, invece, una concezione meno mimetica della velocità in musica bisognerà andare oltre oceano ad ascoltare lo statunitense Henry Cowell, probabilmente il primo compositore a creare complesse poliritmie pensando direttamente in termini di differenti velocità d'esecuzione anziché di polimetrie.

Cowell, per altro, è stato anche uno dei principali ispiratori del movimento artistico di Fluxus, le cui "azioni" possono dirsi eredi dirette dell'idea della serata futurista. Infine, alle macchine intese come ineludibile risorsa del fare musicale si possono far riferire gli *Studi*¹⁴ di Conlon Nancarrow, inseguibili se non da un "automa pianistico" (l'indimenticabile *player piano*).

Per concludere questo breve percorso nuovamente con il Futurismo, se è pur vero che le sue innovazioni musicali non derivavano tanto dall'audacia di novità formali, quanto piuttosto "dall'iperbolica ostentata rivoluzionaria ferocia del sentimento" (Bastianelli, op. cit.), il fatto che le mirabolanti intenzioni teoriche non abbiano trovato significativo riscontro nei futuristi musicali del tempo non impedirà al pensiero veloce futurista di esercitare un'influenza decisiva su molte manifestazioni

ni della musica contemporanea: l'idea futurista della macchina, della comunicazione e della velocità sarà particolarmente evidente ogni qual volta non si considererà l'espressione musicale semplicemente una partitura che organizza suoni da riprodurre.

E come furono le *performance* e gli *happening* le riuscite in cui il futurismo trovò la sua dimensione più autentica, antilirica - provocatoria e paradossale al tempo stesso - così le eco più vive di quest'arte del movimento veloce andranno cercate in quelle musiche che della sperimentazione linguistica meno deterministicamente scritta hanno fatto il principale ambito d'azione. Così, agli Intonarumori può essere fatta risalire l'origine di tutta la musica cosiddetta concreta, che trova in Pierre Henry l'esponente più celebre, con la sua opera in bilico tra rumorismo e gesto musicale, "movimentato" da tempo e velocità (*Kyldex, spettacolo spazioluminoso dinamico e cibernetico*¹⁵); ma da lì viene pure il pianoforte preparato di John Cage, le sue pratiche aleatorie, i silenzi provocatori, le musiche da velocità coreografiche (*Dances for soloist and company of three*¹⁶). Nonché le sue sperimentazioni elettroniche, che fanno il pari con quelle radiofoniche di Marinetti, le quali hanno attraversato, sorta di onda lunga futurista, tutta la musica del secondo Novecento, da Stockhausen ai centri di fonologia, da Robert Moog al rock, sino agli ultimi dj sperimentatori (Fennesz, Aphex Twin, Toop, Dj Olive, per citarne solo alcuni). E che dire del perpetuum mobile della coppia Philip Glass/Godfrey Reggio¹⁷, del vertoviano uomo con la macchina da presa che ancora ispira gli autori di colonne sonore¹⁸, del *Moonwalk*¹⁹ di Michael Jackson, dei cineclips di Michel Gondry per Bjork²⁰, o di tutto l'elettropop che nutre il veloce panorama sonoro contemporaneo?



11 *Airplane Sonata* / George Antheil. // in: *Bad boy of music* [Registrazione sonora] / Marthanne Verbit, piano. - Albany : Albany, copyr. 1994. - 1 compact disc

12 *Suicide in an Airplane* / Leo Ornstein. // in: *Piano music* [Registrazione sonora] / Marc-André Hamelin, piano. - London : Hyperion, p 2002. - 1 compact disc

13 *Pacific 231* / Arthur Honegger. // in: *Orchestral works* [Registrazione sonora] / Tonhalle-Orchester Zurich ; Zinman. - London : Decca, p 1999. - 1 compact disc

14 *Studies* [Registrazione sonora] / Conlon Nancarrow. - Detmold : MDG, p 2006-p 2007. - 3 compact disc

15 *Fragments pour Artaud* [Registrazione sonora] / Primes / Pierre Henry. - Paris : Mantra, p 1996. - 1 compact disc

16 *Sixteen dances for soloist and company of 3* [Registrazione sonora] / John Cage ; Ensemble modern ; Ingo Metzmacher. - [S.l.] : RCA Victor red seal, p 1994. - 1 compact disc

17 *Koyaanisqatsi* [Videoregistrazione] : life out of balance / directed by Godfrey Reggio. - [S.l.] : MGM home entertainment, copyr. 2003. - 1 DVD video

18 *Man with a movie camera* [Videoregistrazione] / The cinematic orchestra. - Montreal : Ninja tune, [2003?]. - 1 DVD video

19 *Moonwalker* [Videoregistrazione] / Michael Jackson. - [S.l.] : DVD go, copyr. 2003. - 1 DVD video

20 *Volumen 1993-2003* / Bjork. - [S.l.] : Wellhart/One little Indian, p 2002. - 1 DVD video

Una quasi idea dell'infinito: tra velocità e letteratura

di Ennio Ferraglio

«La velocità, per esempio, dei cavalli o veduta o sperimentata [...] è piacevolissima per sé sola, cioè per la vivacità, l'energia, la forza, la vita di tal sensazione. Essa desta realmente una quasi idea dell'infinito, sublima l'anima, la fortifica». Così scriveva Giacomo Leopardi in una pagina dello *Zibaldone* datata 27 ottobre 1821. Il senso intimo dell'affermazione è costituito dal rapporto che esiste tra velocità fisica e velocità mentale – o, meglio, emozionale; è cioè il punto di osservazione di uno spettatore “fermo”, non distratto dal provare su di sé l'esperienza fisica della velocità, e per ciò stesso in grado di cogliere la “quasi idea dell'infinito” che la velocità stessa suggerisce attraverso la sapida immagine dei cavalli in corsa. È, in un certo senso, una sorta di anticipazione del nostro orizzonte tecnologico, proteso verso la costruzione di macchine dalle potenzialità solitamente eccessive rispetto alle reali capacità di controllo dell'uomo medio. La velocità mentale, per Leopardi, vale per sé, cioè per il piacere che provoca e non tanto – o non solo – per l'utilità pratica che si può ricavarne. Si tratta di una grande lezione di pensiero e di vita, ma ancorata inevitabilmente alla visione che potevano avere i classici latini e greci e destinata, quasi di conseguenza, a non avere uno sviluppo concreto nelle

Foto di Simona Molinari



epoche successive (se non, forse, nell'ottica futurista dei primi del Novecento).

Ecco il Leopardi che non t'aspetti, soprattutto se si hanno davanti agli occhi i versi, intrisi di malinconico sarcasmo, contro le “magnifiche sorti e progressive” dell'età moderna (*La ginestra*, 1836). Eppure in quel passo dello *Zibaldone* echeggiano molte suggestioni che l'età moderna, soprattutto agli inizi di un XX secolo generoso di promesse poi tradite, farà proprie: «la vivacità, l'energia, la forza, la vita» espresse dalla velocità, che sembra essere la costante dell'uomo moderno.

Lontanissimo per stile e contenuti, ma animato da una visione pessimistica della società tecnologica (e più in generale della vita stessa) è lo spirito di Louis Ferdinand Céline. In *Viaggio al termine della notte* (1932) lascia una celebre descrizione di un'escursione in automobile, che si connota con le sensazioni – già al limite della consapevolezza – di un imminente naufragio esistenziale. All'automobile non viene attribuito un nome, bensì viene chiamata con similitudini come “trespolo”, “ordigno”, “petardiere”.

Ai primi del Novecento l'automobile diviene lo strumento prediletto per la realizzazione del “sogno americano”: Dos Passos (*Un sacco di soldi*, romanzo del 1936) e John Steinbeck (*Furore* e *I migratori*, 1939) ne parlano con accenti quasi biblici. E.E. Cummings (*Essendo lei nuova fiammante*, poesia del 1926) ispirandosi all'esperienza cubista di aggregazione e disaggregazione di parole e concetti, traccia un parallelo tra l'esperienza della velocità e l'appagamento fisico del desiderio erotico; sulla medesima linea d'onda, ma a distanza di molti anni e da un punto di vista tutto al femminile, è l'opera di Lynne Knight (*Là nella vecchia Buick verde di mio nonno*, 1992).

Il rapporto uomo-macchina diviene gradualmente una costante nella letteratura del XX se-

colo, arricchendosi sempre più di connotazioni psicoanalitiche e metaforiche di una condizione di disagio: la sconnessione, lo sbandamento del mezzo meccanico è il riflesso dello sbandamento esistenziale. Le voci che si alzano ad interpretare questa nuova corrente provengono ancora dalle terre al di là dell'Atlantico: Carl Shapiro (*Sinistro stradale*, 1942), William Stafford (*Guidando nel buio*, 1977), Lawrence Ferlinghetti (*Entrando a Firenze in auto da ovest*, 1998), pur nella loro diversità stilistica rendono evidente di quale sia l'ultima evoluzione del rapporto uomo-macchina.

Raymond Carver, uno degli autori più interessanti del panorama letterario americano di questi ultimi decenni trascrive molto bene, nella lirica *Cadillac e poesia* (1986), il senso di superficiale distanza dell'uomo di fronte agli eventi: nel mentre si verifica un incidente stradale, dalla dinamica rapida e convulsa, «*le cose che gli passano per la mente? / Il notiziario TV che fa vedere tre gatti randagi, / la sua nuova canna da pesca di grafite / garantita a vita...*»

Ma se l'eredità americana – accentuata con l'esperienza della Beat generation – ci parla di un rapporto estraniante e fortemente sbilanciato nel rapporto tra l'uomo e l'automobile, l'esperienza italiana del Futurismo lascia tracce profonde, poi riverberate negli ambiti della progettazione automobilistica e del design.

La passione per il dinamismo, la fiducia nel progresso scientifico, l'entusiasmo per la velocità della vita moderna portano, nell'ottica futurista, all'amore per la macchina che, con il motore, moltiplica grandemente le forze e le possibilità dell'uomo proiettandolo, con insonnia febbrile, verso la modernità. «*La magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un'automobile da corsa col suo co-*

fano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alto esplosivo [...] Un'automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia»: così Filippo Tommaso Marinetti nel Manifesto del Futurismo. Da notare: “un'automobile”, al maschile, a sottolineare l'energia mascolina dell'invenzione in contrapposizione all'eterea femminilità dell'arte classica. Ma quel che importa notare, a questo punto, è la dimensione di musa ispiratrice assunta dalla macchina, che subisce rapidamente un processo di “femminizzazione” (nella maggior parte delle lingue europee la parola “automobile” è espressa con un sostantivo di genere maschile) grazie a Gabriele

D'Annunzio e al perentorio assunto «*l'automobile è femmina!*» espresso in una lettera al senatore Agnelli per ringraziarlo del dono di una Fiat 509 cabriolet, ed al successivo conio del motto “*Parva igni scintilla meo*” per una Lancia Trikappa torpedo.

Dopo D'Annunzio, altri autori si sono cimentati con la dimensione artistica, evocativa, poetica dell'automobile.

Massimo Bontempelli, nel *Racconto di un'automobile* (1931), si lascia ispirare dalla naturalezza della velocità e giunge ad animare la macchina

di una sorta di soffio vitale quasi umano; Corrado Alvaro, per contro, nella *Poesia della macchina*, mette in guardia contro la facile seduzione del progresso tecnologico, destinato a diventare esso stesso inesorabilmente “archeologia”; da ricordare anche *La strada e il volante* (1936) di Pietro Maria Bardi, composta su commissione della Fiat e dedicata al lancio della nuova 500. Ma è forse Italo Calvino a chiudere il cerchio e a superare, nelle *Lezioni americane*, la “fisicità” dell'automobile per tornare a mettere l'accento sulla dimensione etica e metafisica della velocità, evocando Leopardi e la classicità greca, in una mirabile sintesi di stile, intelletto ed emozione.



Foto di Simona Molinari

Le signore della freccia rossa

di Lucia Nobili

È il ricordo che si perde lontano negli anni, il ricordo, la nostalgia, forse, di chi ha fatto con passione il mestiere di giornalista, di cronista, di chi, armato di penna e taccuino ha incontrato, seguito, avvenimenti e fatti, diventandone un tutt'uno. E con un poco di melanconia il pensiero torna a quella Mille Miglia del 2005 quando... incontrai i dieci equipaggi tutti al femminile alla 23esima rievocazione della Mille Miglia storica.

Dieci equipaggi formati da sole donne. Pilota e navigatore.

Dieci coppie agguerrite che tentarono la scalata alla vittoria di quella straordinaria edizione. Quello che rimarrà impresso, stampato nella memoria di chi ha fatto da spettatore privilegiato a questa manifestazione, sarà il colore degli occhi delle concorrenti, di tutte, nessuna esclusa. Dall'azzurro, quasi viola per l'intensità e la vivacità, di Franca Boni e della figlia Monica Barziza, a quelli verdi di Antje Dauphine, a quelli castani con riflessi verdi-gialli dell'italo americana Silvia Oberti e di Laura Marzari, a quelli neri intensi della giornalista Francesca Grimaldi, di Michela Mair e dell'emozionantissima e grintosa conduttrice di Pole position, la bresciana, Federica Balestrieri. Tutte, sia alla partenza dalla storica Viale Venezia, sia all'arrivo avevano uno sguardo con una luce particolare. Neppure i volti segnati dalla stanchezza, riuscivano a cancellare da quegli occhi la gioia di aver - anche solo partecipato - alla gara. Ma c'era qualche cosa di più. C'era "vita" in tutti quegli occhi. C'era emozione, gioia, storia. C'era sentimento, quello vero, quello che ti viene da dentro. Non c'erano trucchi ad

ammorbire i segni della fatica, ma solo il sorriso, dei loro grandi occhi. Erano gli occhi a parlare ad esprimere per loro, le signore della Freccia Rossa, la gioia di aver partecipato alla grande Corsa. Avrebbero potuto anche non parlare, non rispondere alle domande dei cronisti. Sarebbe

bastata un'inquadratura, uno scatto su i loro volti per capire. Forse non servirebbero parole, impressioni di un estraneo per rendere omaggio alle donne che hanno partecipato a quella Mille Miglia storica. Sarebbero bastati solo dei primi piani sui loro occhi. E parlando di sguardi non posso altro che iniziare a ricordare lei, una delle grandi favorite alla vittoria assoluta, la donna dagli occhi viola.

Franca Boni sia alla partenza sia all'arrivo, abbracciata alla figlia Monica, non mancava di ricordare che ogni sua corsa la dedica al papà, quel grande padre che è stato Bruno Boni, sindaco di Brescia per ben 25 anni. Il suo era un ricordo affettuoso, commovente. Il ricordo di una figlia che ha amato tanto quel padre così imponente ed importante, ma che nel cuore conserva solo le cose più intime e, che con grande saggezza ha trasmesso alla figlia che di quel nonno avrebbe altrimenti avuto solo un ricordo sbiadito e

pubblico. Ed invece no, tutte e due, hanno sempre dedicato le loro vittorie a lui, Bruno.

Ed ecco riapparire nei ricordi Silvia Oberti, con il suo inseparabile portafortuna il peluche Angelino (regalo di amici), correva sola con un'Alfa Romeo 750 competizione, di proprietà del Museo di Brescia. Lunghi capelli castani, con riflessi ramati, occhi scuri ed intensi, anche questa vol-



Foto di Simona Molinari

ta corre per raccogliere fondi a scopo umanitario, da destinare agli ospedali dei bambini. Oltre al peluche Angelino stringeva tra le mani un foulard originale in seta delle Mille Miglia del '55, stampato il vecchio percorso, non lo abbandonava neppure per un attimo, o lo metteva al collo o lo cincischiava nervosamente tra le mani. Chissà un portafortuna "segreto" anche questo cimelio. Silvia Oberti è californiana, ma il cognome tradisce origini italiane, lo era, infatti, il nonno materno. Lei, già a tre anni - raccontava - giocava con le automobili e se ne era fatta costruire una in legno dal nonno. Appena poteva montava sulla sua piccola autovettura e giocava a fare le gare... A 12 anni vinse il campionato nazionale americano di Kart come unica donna partecipante e poi di seguito, sempre più in alto, impegnata in gare a livello internazionale.

E come non ricordare la giornalista del Tg1 Francesca Grimaldi, rimasta a piedi - con l'Alfa Romeo del museo storico di Arese - sulle colline senesi, e la sua navigatrice, l'altoatesina cronometrista, Michela Mair. Tutte e due, in perfetto abbigliamento da sportive, senza un filo di trucco, i capelli legati, rimasero un poco deluse, anche se non lo fecero notare e, sportivamente parteciparono a tutte le manifestazioni del dopo gara. Di Federica Balestrieri, inviata speciale di Rai Sport e conduttrice della trasmissione di Formula Uno Pole position, che corse con Cristian Ghedina, non si può altro che apprezzare oltre alla sua grande professionalità, l'impegno e l'entusiasmo con cui partecipò alla gara.

Oggi osservo da fuori l'inizio dei preparativi per la Mille Miglia. Molte cose sono cambiate, personalmente ed organizzativamente. Una cosa non è cambiata, la passione di chi anche solo per una volta ha avuto l'occasione di partecipare a questa corsa magica, che ti fa attraversare l'Italia, quella che mai conosceresti, quella dei borghi toscani, umbri e laziali, dove il tempo si è fermato, dove la natura riesce ancora a dominare sull'uomo, almeno in apparenza, ed il rumore, i suoni sono fatti solo dal rombo dei vecchi motori...

Foto di Simona Molinari



La Mille Miglia in una poesia di Vittorio Sereni

Vittorio Sereni (Luino 1913-Milano 1983). Una delle voci liricamente più ardenti e distinte che il secolo ci ha dato, attraverso il patimento della guerra e della prigionia, e poi un'adesione di schiettissima risonanza alla realtà umana e sociale. Da giovane compì i suoi studi a Brescia e della città si portò sempre dietro ferme ricordanze che ha trasfuso in purissime scansioni di poesia e in una di quelle sue prose così incisive e partecipate che si intitolano "Gli immediati dintorni del 1962".

Biografia e poesie tratte da "Brescia. Giornale di viaggio e sentimento" a cura di Giannetto Valzelli - Settimo Milanese, Marzorati Editore, 1989.

MILLE MIGLIA

Per fare il bacio che oggi era nell'aria
Quelli non bastano di tutta una vita.

Voci di dopo la corsa, voci irose
Sul danno e sulla sorte.

Un malumore sfiora la città
per Orlando impigliato a mezza strada
e alla finestra invano
ancor giovane d'anni e bella ancora
Angelica si fa.

Voci di dopo la corsa, voci amare:
si portano su un'onda di rimorso
a brani di futile passione.
Folta di nuvole chiare
Viene una bella sera e mi bacia
Avvinta a me con fresco di colline.

Ma nulla senza amore è l'aria pura
L'amore è nulla senza la gioventù.

Brescia, primavera 1955

La Mille Miglia: nella letteratura per ragazzi

di Giusi Bianco

In occasione della nuova edizione della Mille Miglia, abbiamo ritenuto interessante segnalare una piccola, ma significativa bibliografia che affronti l'argomento della storica gara all'interno della letteratura per ragazzi. La competizione, che raduna le migliori auto d'epoca e sfoggia famosi piloti, richiama in particolare l'attenzione di bambini e ragazzi. Alcuni romanzi, scritti da autori bresciani o da amanti della Mille Miglia, fanno rivivere le emozioni della storica competizione, ambientandole, come piace ai giovani, nel mondo della fantasia.

Presentiamo quindi un suggerimento di lettura che non ha pretesa di essere esaustivo, ma la speranza di proporre un'utile traccia ai giovani lettori. Le schede che seguono la citazione del libro sono normalmente tratte – quando non diversamente specificato – dal sito di Internet Bookshop Italia.



ERBA, EDOARDO - *UNA *TOPOLINO ALLE MILLE MIGLIA*, Edoardo Erba ; disegni di Desiderio. - Roma : Gallucci, 2004. - [60] p.

: ill. color ; 28 cm. - Pubbl. con il libro: Fondo corsa

La più importante corsa su strada di tutti i tempi. Due ragazzini, spinti dalla passione per i motori nell'Italia degli Anni '50, prendono la Topolino del padre ed entrano in gara. Un'avventura a tutta velocità premiata con un finale a sorpresa. Uno spaccato su un periodo della storia e del costume in Italia, con i campioni e i miti che hanno fatto sognare più di una generazione a fare da sfondo alla vicenda "privata" di Luigi Rivosecchi (Talpa) e del fratello Giovannino (Nino), della loro famiglia e dei loro amici. Questa avventura è tratta da una storia vera. E vere sono le emozioni, i sentimenti, le

sfide che lo spettacolo racconta al pubblico dei giovanissimi

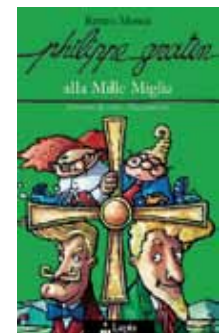
MARTI, ANDREA - *1000 MIGLIA*, testi Andrea Marti ; illustrazioni S. Boni, L. Critone, L. Pieri e F. D' Ottavi, L. Mattioli, I. Stalio. - 1. ed. italiana. - Rimini : Idealibri, copyr. 1997. - 48 p., [1] c. di tav. ripieg. : ill. color. ; 23 cm. - (Pocket world. Sport)



Il 26 marzo 1927, alle 8 del mattino, l'Isotta Fraschini di Maggi e Maserati scatta da Brescia per coprire un percorso di circa 1.600 Km, 1.000 miglia. E' la nascita della corsa più dura, avventurosa e affascinante della storia dell'automobilismo.

[tratto dalla quarta di copertina]

MOSCA, RENZO - *PHILIPPE GRATIN ALLA MILLE MIGLIA*, Renzo Mosca ; illustrato da Fabio Magnasciutti. - Roma : Lapis, copyr. 2006. - 151 p. : ill. ; 21 cm. - (Le avventure di Philippe Gratin).



Parte da Brescia la Mille Miglia, gara di auto storiche più famosa ed elegante del mondo. Ci sono tutti, piloti famosi, dive dello spettacolo e star del cinema, miliardari eccentrici arrivati da ogni paese. E ci sono Philippe Gratin e Priscilla, in incognito, per godersi lo spettacolo. Ma un gruppo di balordi molto fortunati ruba la Croce di re Desiderio, preziosissima opera d'arte longobarda, e si intrufola nella carovana della Mille Miglia per portarla a Roma e venderla al mercato nero. Riusciranno PG e la sua banda a impedire questo misfatto e a restituire il prezioso cimelio? Fra inseguimenti, prove cronometrate, risse e grandi abbuffate l'avventura percorre-

rà l'Italia e si concluderà esattamente da dove era partita. La più importante corsa su strada di tutti i tempi. Due ragazzini, spinti dalla passione per i motori nell'Italia degli Anni '50, prendono la Topolino del padre ed entrano in gara. Un'avventura a tutta velocità premiata con un finale a sorpresa. Uno spaccato su un periodo della storia e del costume



TERUZZI, GIORGIO - *FONDO CORSA: MILLE MIGLIA, UNA VITA E UN GATTO*, Giorgio Teruzzi. - Roma: Gallucci,

2004. - 144 p.; 21 cm. - Pubbl. con il libro: Una Topolino alle Mille Miglia

“... Ho sempre pensato che quella Mille Miglia fosse diventata un punto di svolta, per molte ragioni. Ascari aveva affrontato Ferrari, la sua storia, il proprio passato, su un terreno a lui non adatto, perfetto per cedere, ammettere un errore, scatenare un rimpianto. Invece, aveva vinto. Credo che in qualche modo avesse risolto. Si fosse trattato di un altro, di chiunque altro, avremmo avuto punto e basta, odio e rancore, in via definitiva. Con un altro, posso scommettere l'intero guardaroba, Ferrari avrebbe chiuso, duro com'era. Ma si trattava di Alberto Ascari.

Per una storia delle Mille Miglia Indicazioni bibliografiche tratte dal catalogo del Sistema Bibliotecario Urbano: queriniana.comune.brescia.it

di Maddalena Piotti

AMADEI, Claudio - *È corsa: quante miglia abbiamo percorso: più di mille ormai*, Brescia, Euroteam, 2001, 1 v., tutte ill.

Brescia, città della grande corsa: 6-7-8-9 maggio 2004, Brescia, SZ promotion, 2004, 244 p.

Brescia, città della grande corsa: 22-23-24-25 maggio 2003, Borgosatollo, Stilgraf, 2003, 258 p.

CANESTRINI, Giovanni - *Mille miglia*, Roma, ACI, 1967, 279 p.

GIANANI, Sergio - *1000 miglia: tra cronaca e storia la corsa più bella del mondo*, Brescia, Nuovo Brescioggi, 1987, 126 p.

LURANI, Giovanni - *La storia della Mille Miglia*, Novara, Istituto geografico De Agostini, 1979, 190 p.

MARCHESINI, Daniele - *Cuori e motori: storia della Mille miglia: 1927-1957*, Bologna, Il mulino, 2001, 283 p.

MARZOTTO, Giannino - *Frecce rosse: le Ferrari alle Mille miglia*, di Giannino Marzotto, Sergio Cassano, Vimodrone, Nada, 2001, 306 p.

MAZZETTI, Paolo - *Protagonisti di una leggenda: Club Mille miglia Franco Mazzotti fondato nel 1949*, Brescia, Delfo, 1997, 157 p.

Mille Miglia, Brescia, Istituto Delfo, 1988, 95 p.
Mille miglia: 1947-1957, a cura di Andrea Curami e Luca Ronchi, Vimodrone, Nada, 1997, 123 p.

MINELLI, Sandro - *Mille Miglia*, Bornato, Sardini, 1977, 124 p.

MINELLI, Sandro - *La Mille miglia: con tutti coloro che hanno visto il traguardo nelle ventiquattro edizioni storiche*, Bornato, Sardini, 1982, 32 p.

ORSINI, Luigi - *Mille miglia: una corsa italiana*, Milano, Abiemme, 1990, 358 p.

REDAELLI, Alberto - *Le leggendarie Mille Miglia*, Milano, A. Mondadori, 1989, 221 p.

REDAELLI, Alberto - *Le leggendarie Mille miglia*, Legnano, Landoni, 1986, 336 p.

RODELLA, Basilio - *La corsa: Mille miglia '88*, fotografia di Basilio Rodella, testi Daniela Franchi, Brescia, Grafo, 1988, 105 p.

VIGLIANI, Manuel *Il mito delle Mille Miglia nella grande storia dell'automobilismo sportivo a Brescia*, Brescia, Grafo & Associati, 1986, 43 p.

CATALOGHI E PUBBLICAZIONI UFFICIALI

1927-1977, cinquantenario Mille Miglia: *la corsa più bella del mondo*, a cura di Manuel Vigliani, Brescia, Giornale di Brescia, 1977, 63 p.

Mille Miglia: 1931-1991, sessantesimo anniversario della vittoria Mercedes Benz: catalogo ufficiale della Mille, Brescia, Istituto Delfo, 1991, 160, XII p. BS

MILLE MIGLIA, 3., Brescia, 1929 *La Coppa delle 1000 Miglia, 13-14 aprile 1929*, Brescia, s.n., 1929 30 p.

MILLE MIGLIA, 5., Brescia, 1931 *La quinta Coppa delle 1000 Miglia, 11-12 aprile 1931-IX*, Milano, Tip. de La gaz. dello sport, 1931, 64 p.

MILLE MIGLIA, 6., Brescia, 1932 *La sesta Coppa delle 1000 Miglia, 9-10 aprile 1932-X*, Milano, Tip. de La gaz. dello sport, 1932, 55 p.

MILLE MIGLIA, 7., Brescia, 1933 *La settima Coppa delle 1000 Miglia, 8-9 aprile 1933-XI*, Brescia, s.n., 1933, 75 p.

MILLE MIGLIA, 8., Brescia, 1934 *La ottava coppa 1000 miglia, 8 aprile 1934*, Brescia, Unione tipolitografica bresciana, 1934, 64 p.

MILLE MIGLIA, 10., Brescia, 1936 *10. Coppa Mille Miglia, 5 aprile 1936-XIV*, Brescia, Unione tipolitografica bresciana, 1936, 63 p.

MILLE MIGLIA, 11., Brescia, 1937 *11. Mille Miglia, 4 aprile 1937-XV*, Brescia, Unione tipolitografica bresciana, 1937, 69 p.

MILLE MIGLIA, 12., Brescia, 1938 *12. Mille Miglia, 3 aprile 1938-XVI*, Brescia, Unione tipolitografica bresciana, 1939, 1 v.

MILLE MIGLIA, Brescia, 1940 *13. Gran premio Brescia delle Mille Miglia, 28 aprile 1940-XVIII*, Brescia, Unione tipolitografica bresciana, 1940, 108 p.

MILLE MIGLIA, 16., Brescia, 1949 *XVI Mille miglia: coppa Franco Mazzotti, 24 aprile 1949*, Brescia, Automobile club, 1949, 61 c.

MILLE MIGLIA, 17., Brescia, 1950 *Mille Miglia 1950, Coppa Franco Mazzotti, 23 aprile 1950*, Brescia, Apollonio, 1950, 136 p.

MILLE MIGLIA, 18., Brescia, 1951 *18. Mille Miglia: Coppa Franco Mazzotti, 28-29 aprile 1951*, Brescia, Tip. Apollonio, 1951, 194 p.

MILLE MIGLIA, 19., Brescia, 1952 *La 19. Mille miglia*, Brescia, Queriniana, 1952, 25 p.

MILLE MIGLIA, 20., Brescia, 1953 *20. Mille Miglia: Coppa Franco Mazzotti*, Brescia, 25-26 aprile 1953, Brescia, Apollonio, 1953, 254 p.

MILLE MIGLIA, 20., Brescia, 1953 *Primavera bresciana e la XXa Mille miglia: edizione 1953*, Brescia, Tip. ed. Queriniana, 1953. - LVI, 85 p.

MILLE MIGLIA, 21., Brescia, 1954 *21., 22. Mille Miglia: primavera bresciana: documentario fotografico delle maggiori competizioni automobilistiche, motonautiche, motociclistiche*, Firenze, Brescia, Rivista Prodotto nazionale e commercio con l'estero, 1955, 217 p.

MILLE MIGLIA, 24., Brescia, 1957 *24. Mille Miglia: Coppa Franco Mazzotti, 11-12 maggio 1957*, Brescia, Apollonio, 1957, 146 p.

MILLE MIGLIA, 25., Brescia, 1958 *Mille Miglia 1958: numero speciale de La gazzetta di Brescia*, Brescia, Morcelliana, 1958, 37 p.

MILLE MIGLIA, Brescia, 1960 *Mille Miglia 1960: numero unico*, Brescia, Prati, 1960, 20 p.

MILLE MIGLIA, Brescia, 1982 *Mille Miglia 1982*, Brescia, Grafiche treffe, 1983, 169 p.

Mille miglia 1984, a cura dell'Automobile club di Brescia e del M. W. Veteran Car Club di Brescia, Brescia, La Mille miglia, 188 p.

Mille miglia 1986, a cura dell'Automobile club di Brescia e del M. W. Veteran Car Club di Brescia, Brescia, La Mille miglia, 186, 191 p.

Mille miglia 1988, a cura dell'Automobile club di Brescia e del M. W. Veteran car club of Brescia, Brescia, La Mille miglia, 1988, 195 p.

Mille miglia 1989: uomini e automobili di oggi e di ieri, [edited] by Pino Allievi, Brescia, La Mille miglia, 1989, 191 p.

Mille miglia 1992: catalogo ufficiale della Mille miglia: numero unico, Brescia, Delfo, 1992, 191, XII p.

Mille miglia 1992 uomini e automobili di oggi e di ieri, Brescia, La Mille miglia, 1992, 191 p.

Mille miglia 1993: catalogo ufficiale, Brescia, Istituto Delfo, 1994, 147 p.

Mille Miglia 1993: uomini e automobili di oggi e di ieri, by Pino Allievi, Brescia, La Mille Miglia, 1993, 191 p.

Mille miglia 1994, [a cura] di Pino Allievi, Brescia, La mille miglia, 1994, 191 p.

Mille miglia 1995, [a cura di] Pino Allievi, Brescia, La mille miglia, 1995, 191 p.

Mille miglia 1996, di Pino Allievi, Brescia, La mille miglia, stampa 1996, 191 p.

Mille miglia 1997, a cura dell'Automobile club di Brescia e del M. W. Veteran car club di Brescia, Brescia, La Mille miglia, 1997, 194 p.

Mille miglia 1998, [testi di Gianfranco Bertoli ... et al.], Brescia, La Mille miglia, 1998, 194 p.

Mille miglia 1999, [scritti di Andrea Curami ... et al.], Brescia, La Mille miglia, 1999, 202 p.

Mille miglia 2000, [Andrea Curami ... et al.], Brescia, La Mille miglia, 2000, 186 p.

Mille miglia 2001, [testi di Candido Cannavò ... et al.], Brescia, Mille miglia, 2001, 186 p.

Mille miglia 2002, [testi di Adriano Cimarosti ... et al.], Brescia, Mille miglia, 2002, 187 p.

Mille miglia 2003, [testo di Adriano Cimarosti ... et al.; fotografie di Alberto Crippa ... et al.], Brescia, Mille miglia, 2003, 187 p.

Mille miglia 2004, [testi di Adriano Cimarosti, Camillo Facchini, Marco Bencivenga; fotografie di Gherardo Benfenati ... et al.], Brescia, Mille miglia, 2004, 187 p.

Mille miglia 2004: il fascino continua, [scritti di Daniele Bonetti e Ciro Corradini], Brescia, s.n., 2004, 82 p.

Mille miglia 2005, [testi di Adriano Cimarosti, Federica Balestrieri, Ines De Giuli; fotografie di Gherardo Benfenati ... et al.], Brescia, Mille miglia, 2005, 187 p.

La grande corsa storica di Brescia: 80° edizione: 17-18-19-20 maggio 2007, Brescia, Publizzeta, 2007, 96 p.

1000 miglia: catalogo ufficiale 2008, redazione testi Rosalba Battaglia Parodi ... et al., Brescia, Tipografia camuna, 2008, 204 p.



Il Sistema Bibliotecario Urbano di Brescia

ExLibris

Il Notiziario del Sistema Bibliotecario Urbano di Brescia

Direzione e redazione:

Biblioteca Civica Queriniana
via Mazzini 1, Brescia
Telefono 030.2978200 -01
Fax 030.2400359;
queriniana@comune.brescia.it

Direttore:

Ennio Ferraglio

Coordinamento ed editing:

Giulia Gaudino

Hanno collaborato a questo numero:

Andrea Arcai, Simona Molinari,
Antonio De Gennaro,
Ismaele Pedrini, Luigi Radassao,
Lucia Nobili, Giusi Bianco,
Maddalena Piotti.

*Le fotografie della Mille Miglia
sono di Simona Molinari*

*Realizzazione e stampa a cura della
Compagnia della Stampa
www.lacompaniamassetti.it*

*Visita il sito web del
Sistema Bibliotecario Urbano
a questo indirizzo:
www.comune.brescia.it*

BIBLIOTECA QUERINIANA

Via Mazzini, I
Tel. 030.297.8210- Fax 030.2400359
Da martedì a venerdì: 8,45- 18,00
sabato: 8,30- 12,30
*(dalle 12 alle 14 si possono consultare solo i
libri richiesti entro le ore 11,50)*

EMEROTECA SCIENTIFICA

Piazza Martiri di Belfiore, 6
Tel. 030.297.8211-Fax 030.3770817
e-mail: emeroteca@comune.brescia.it
Da martedì a venerdì: 8,45-12,0 /14,00 -18,00
sabato: 8,30- 12,30

EMEROTECA D'ATTUALITÀ

Cortile del Broletto
(di fianco allo scalone dell'Anagrafe)
Tel. 030.2978262
Da lunedì a sabato: 8,30- 18,50

MEDIATECA QUERINIANA

Cortile del Broletto
Tel. 030.2978282 - Fax 030.3770817
e-mail: mediateca@comune.brescia.it
Da martedì a venerdì: 8,45 - 11,45/14,00-17,45
Sabato: 8,30 - 12,00

BIBLIOTECA CASAZZA

Via Casazza, 46
Tel. 030.2009431-Fax 030.2099049
e-mail: bcl@comune.brescia.it
Da martedì a giovedì: 9-12/14 -18
Venerdì: 14,00-18,00
Sabato: 9,00 -12,00

BIBLIOTECA PREALPINO

Vill. Prealpino
Via Col di Cadibona, 5
Tel. e Fax 030.2005167
e-mail: bc2@comune.brescia.it
Da martedì a venerdì: 14,00 -18,00
Mercoledì, venerdì, sabato: 9,00 -12,00

BIBLIOTECA V.LE CADUTI DEL LAVORO - Viale Caduti del lavoro, 15

Tel. e Fax 030.310886
e-mail: bc3@comune.brescia.it
Da martedì a venerdì: 14,00-18,00
Mercoledì, venerdì e sabato: 9,00 -12,00

BIBLIOTECA SERENO

Vill. Sereno - Trav. XII, 58/a
Tel. e Fax 030.3540121
e-mail: bc5@comune.brescia.it
Martedì: 8,30-12,30 / 14,00-18,00
Mercoledì, venerdì: 14,00-18,00
Giovedì: 8,30-13,00 - Sabato: 8,30-12,00

BIBLIOTECA PARCO GALLO

Via Privata De Vitalis, 46
Tel. e Fax 030.224947
e-mail: bc6@comune.brescia.it
Lunedì e venerdì: 14,00-18,00
Martedì e giovedì: 8,30-14,00
Mercoledì: 8,30-18,00 - Sabato: 8,30- 12,30

BIBLIOTECA SAN POLO

Via Tiziano, 246
Tel. e Fax 030.2305998
e-mail: bc7@comune.brescia.it
Da martedì a venerdì: 14,00-18,00
Mercoledì, giovedì, sabato: 9,00-12,00

BIBLIOTECA BUFFALORA

Via delle Bettole, 101
Tel. e Fax 030.2311336
e-mail: bc0@comune.brescia.it
Martedì e mercoledì: 9-12 114 - 18
Giovedì e venerdì: 14,00- 18,00
Sabato: 9,00- 12,00

BIBLIOTECA LARGO TORRELUNGA

Largo Torrelunga, 6
Tel. e Fax 030.2942219
e-mail: bc8@comune.brescia.it
Da martedì a venerdì: 13,30-18,30
Sabato: 9,30-12,00 113,30-18,30

BIBL. MUSEO SCIENZE NATURALI

Via Ozanam, 4
Tel. e Fax 030.2978664
e-mail: bibliomuseoscienze@comune.brescia.it
Da lunedì a venerdì: 9,00-17,00

BIBL. MUSEO D'ARTE E STORIA

Via Musei, 81
Tel. 030.2977806/7807
Martedì e giovedì:
10,30- 13,00 14,00-17,00