

## Le Turin du jeune Gramsci

La « ville future » des avant-gardes italiennes

Francesca Belviso

---



### Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/agedor/3572>

DOI: 10.4000/agedor.3572

ISSN: 2104-3353

### Publisher

Laboratoire LISAA

### Electronic reference

Francesca Belviso, « Le Turin du jeune Gramsci », *L'Âge d'or* [Online], 11 | 2018, Online since 15 January 2020, connection on 17 January 2020. URL : <http://journals.openedition.org/agedor/3572> ; DOI : 10.4000/agedor.3572

---

This text was automatically generated on 17 January 2020.

L'Âge d'or. Images dans le monde ibérique et ibéricoaméricain

---

# Le Turin du jeune Gramsci

La « ville future » des avant-gardes italiennes

Francesca Belviso

---

Che tutte le mie immagini non siano altro che uno sfaccettamento ingegnoso dell'immagine fondamentale : quale il mio paese tale io ? Il poeta sarebbe un'immagine impersonata, inscindibile dal termine di paragone paesistico e sociale del Piemonte.<sup>1</sup>

- 1 Toute analyse portant sur l'esprit de la modernité et les avant-gardes italiennes de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle ne peut faire l'impasse sur Filippo Tommaso Marinetti et son *Manifeste du Futurisme*, publié dans *Le Figaro* du 20 février 1909. C'est à ce moment précis que Marinetti invente « l'esprit du Modernisme et le style des avant-gardes du xx<sup>e</sup> siècle »<sup>2</sup>. Le célèbre neuvième point du *Manifeste* est une ode à la guerre, mais également au militarisme, au patriotisme et à toutes les « belles idées pour lesquelles on meurt, et au mépris de la femme »<sup>3</sup>. Sans s'attarder sur la thématique du lien entre le mépris de la femme et l'apologie de la guerre, il est important de souligner ici que ce manifeste constitue sans aucun doute l'un des documents les plus significatifs de l'avènement d'une véritable apologie de la modernité avant-gardiste italienne<sup>4</sup>. Cette exaltation du Moderne est pétrie d'un esprit destructeur qui prétend changer le visage de l'Italie, un pays dominé à l'époque par les musées, les bibliothèques et gouverné par « les professeurs, les archéologues et les antiquaires ». Dans l'esprit iconoclaste du premier futurisme marinettien, moderniser la péninsule devient un devoir et une obligation pour tout artiste engagé ; cet engagement prône l'abolition de toute réalité passéiste et la construction d'une « société future » au sein de laquelle les usines et les machines deviendront le cœur palpitant de la vie urbaine. Dans cette perspective, il est nécessaire de rappeler le onzième point du *Manifeste* :

Nous chanterons les grandes foules agitées par le travail, le plaisir ou la révolte : les ressacs multicolores et polyphoniques des révolutions dans les capitales modernes ; la vibration nocturne des arsenaux et des chantiers sous leurs violentes lunes électriques ; les gares gloutonnes avaleuses de serpents qui fument ; les usines suspendues aux nuages par les ficelles de leurs fumées ; les ponts aux bonds de

gymnaste lancés sur la coutellerie diabolique des fleuves ensoleillés ; les paquebots aventureux flairant l'horizon ; les locomotives au grand poitrail qui piaffent sur les rails, tels d'énormes chevaux d'acier bridés de longs tuyaux et le vol glissant des avions, dont l'hélice a des claquements de drapeaux et des applaudissements de la foule enthousiaste.<sup>5</sup>

- 2 Ce qu'il nous importe de souligner ici c'est que Marinetti met en exergue l'une des caractéristiques du Moderne : l'exaltation de la machine comme véritable symbole de la modernité<sup>6</sup>. Les héros de ces temps modernes sont précisément les mécaniciens dans les infernales chaufferies des grands navires, dans les locomotives ou les énormes tramways à double étage, mais aussi les pilotes audacieux de nouveaux moyens de transport tels que l'automobile<sup>7</sup> et l'avion. Ainsi, dans le *Manifeste du Futurisme*, la modernité devient le fil rouge d'une poétique de la vitesse et de l'électricité qui semble trouver une synthèse parfaite dans l'une des plus célèbres comparaisons marinettiennes, celle entre la machine et *La Victoire de Samothrace*<sup>8</sup>.
- 3 En réalité le discours sur le Moderne débute bien plus tôt en Italie et trouve dans la ville de Turin sa patrie idéale. En effet, bien avant les futuristes, les positivistes ont joué un rôle de premier plan dans l'élaboration d'une théorie du moderne et cela plus particulièrement sous l'égide d'un érudit tel que Cesare Lombroso. Jusqu'à sa mort en 1909, son école sera très active dans la bataille au nom de la raison positive, de la méthode scientifique, du progrès nécessaire – contre toute forme de traditionalisme et d'antimodernisme. Comme l'écrit l'historien Norberto Bobbio, c'est précisément Turin qui incarne la ville, non seulement la plus positiviste, mais surtout la plus positive d'Italie<sup>9</sup>.
- 4 C'est dans le Turin du jeune Antonio Gramsci que la ville devient un foyer capable de propager l'essence même du modernisme avant-gardiste, mais dans un sens qui lui est tout à fait propre<sup>10</sup>. En effet, le modernisme turinois marque essentiellement la fidélité à l'esprit des Lumières, à la défense des valeurs de la laïcité et en général aux principes du libéralisme démocratique. L'apologie du Moderne qui caractérise l'exaltation de l'esprit avant-gardiste turinois se mélange également à un vif regret de l'Ancien : le Moderne est une façon de récupérer le meilleur du temps passé. Dans cette perspective, la « civilisation de la machine » s'avère en même temps la civilisation du retour au primitif. Toutefois, la seule nostalgie pour le passé concerne la récupération d'un certain *sens du primitif*. L'année suivant le *Manifeste* paraît presque simultanément en Italie et en France le « roman africain » de Marinetti : *Mafarka le Futuriste* qui a été défini comme le plus important document de la « mythopoétique futuriste »<sup>11</sup>. *Mafarka* est un héros des temps modernes qui méprise la vie calme et tranquille des sages bourgeois et aspire à une existence tout en vitesse et projetée vers la lutte. Ce personnage-type va inspirer nombre d'intellectuels turinois, parmi lesquels le plus important est sans aucun doute Mario Morasso, l'un des chefs de file du futurisme avant-gardiste turinois. Selon Morasso, l'homme du présent est précisément l'*homme-électricité*<sup>12</sup> qui doit toutefois veiller à ne jamais abandonner le lien avec les *sens du primitif* le plus fécond et authentique. Certes, la force de la machine est par elle-même un facteur d'excitation de l'énergie humaine et doit agir contre la décadence de l'esprit. Mais pour Morasso, l'*homme-énergie* du présent possède également les traits du vrai barbare qui fusionne avec la machine et se transforme en un des éléments dans l'engrenage de l'appareil de production. C'est justement sur ce point précis que la pensée du jeune Gramsci va se greffer afin de théoriser un esprit de la modernité avant-gardiste turinoise, plus précisément celle des années 1920-1930, fondée sur l'idée de

lutte contre une certaine « Modernolâtrie », entendue comme croyance aveugle au pouvoir de la machine ; contre une sorte de « machinisme aveugle » susceptible de broyer l'individu dans son processus inhumain.

- 5 Les automobiles et les usines sont le symbole et le produit du Moderne dans la conception du jeune Antonio Gramsci dans le Turin qui est devenu désormais, juste après la Première Guerre Mondiale, la capitale de la production non seulement automobile mais, plus largement, de l'industrie italienne. La modernité de cette ville, véritable creuset de nouveautés culturelles, artistiques et architecturales, réside pour Gramsci autant dans la force de ses appareils de production que dans la structure de sa société<sup>13</sup>. Au sein de cette collectivité moderne, nous entrevoyons dans l'analyse gramscienne le conflit de classe réduit à son essence même : bourgeoisie capitaliste contre classe ouvrière. Gramsci semble fasciné par l'usine qu'il voit comme un lieu physique mais aussi comme un lieu politique où peut naître véritablement la « città futura » (« la ville du futur »), la société des « producteurs », à savoir la société du socialisme moderne. De 1915 à 1921 le *Lingotto* est bâti à Turin, le nouveau siège de la production tayloriste de Fiat qui s'avère l'une des réalisations les plus remarquables de l'architecture industrielle de ce siècle. Il s'agit d'un bâtiment dont la structure principale est relativement vétuste par rapport à ce que l'on conçoit à la même époque à Detroit<sup>14</sup> ; elle suscitera toutefois l'enthousiasme non seulement des futuristes, mais également du prince de l'architecture du xx<sup>e</sup> siècle, Le Corbusier. Turin devient ainsi le laboratoire de la première « architecture moderne » italienne<sup>15</sup>.
- 6 La modernité avant-gardiste de la ville se mesurait également au vaste choix des revues qui vont fournir un terrain fertile à l'entreprise éditoriale de Gramsci ainsi que d'autres jeunes intellectuels turinois, tels que Piero Gobetti ou encore Giulio Einaudi<sup>16</sup>. En 1919, avec trois amis rencontrés à l'université de Turin, Angelo Tasca, Umberto Terracini et Palmiro Togliatti, Gramsci fonde l'hebdomadaire dont le titre indique clairement sa visée politique : *L'Ordine Nuovo*<sup>17</sup> (*L'Ordre Nouveau*). Cette revue est un appel à la création d'une société socialiste moderne. Celle-ci doit se nourrir d'une culture qui est avant tout celle qui se produit dans les usines, puisque c'est bien au cœur même de la production que naît la « civilisation des ouvriers-producteurs ». Toutefois, cette culture nouvelle du travail et de l'usine n'est pas disjointe d'une volonté de libération des classes qui produisent : les travailleurs sont les seules composantes véritablement indispensables dans le processus de production. C'est ce que le groupuscule de *L'Ordine Nuovo* va démontrer à partir de septembre 1920, à l'occasion de l'occupation générale des usines en Italie. La modernité turinoise, dans la vision gramscienne, semble le résultat d'une fusion de trois composantes : le lieu (l'usine), son esprit (la production), son espoir (l'émancipation). Les *Consigli di Fabbrica*, c'est-à-dire la traduction italienne des *Soviet* russes, sont un instrument de modernisation de la vie économique, politique et culturelle. La « culture socialiste » que Gramsci et ses camarades vont prêchant et pratiquant, refuse entièrement le rêve d'un paupérisme communautaire : bien au contraire elle est une culture du développement, une culture de la modernisation, et *L'Ordine Nuovo* offre une table des matières de cette nouvelle société dans laquelle on pourrait voir l'accomplissement du passage du citoyen (libéral) au producteur (socialiste).
- 7 On a donc vu que l'automobile devient l'un des symboles de la vie moderne, presque le *fantôme* du Moderne. Celle-ci est encore au centre d'une série d'articles d'un jeune écrivain et journaliste turinois, Mario Viana, fondateur du premier Groupe Nationaliste

italien. Viana, par ailleurs admirateur fervent de Morasso, tisse son apologie de l'automobile, considérée comme la meilleure manifestation d'une vie « active, inquiète et révolutionnaire » ; cette machine, véritable emblème de la vie moderne, « secoue la volonté, réveille le rêve de la gloire, et incite à des conquêtes idéales et d'espace ». En pastichant Nietzsche il écrit : « L'homme au volant est l'objet de l'affirmation d'une force austère et consciente. C'est la violence du vouloir accompagnée par le calme dans l'action »<sup>18</sup>.

- 8 Il n'est pas anodin que Turin soit la cité-phare de cette élaboration théorique<sup>19</sup>. Ville moderne, centre de la production industrielle italienne, elle montre une caractéristique particulière : elle est la capitale de ce nouveau moyen de transport, l'automobile, qui constitue déjà – on l'a vu – le symbole même du Moderne<sup>20</sup>. Il est important de souligner ici que les futuristes turinois vont se servir de cette richesse et de ce goût prononcé pour la modernité de leur ville pour élaborer une esthétique nouvelle. En 1927, le leader du deuxième Futurisme turinois, le jeune Luigi Colombo (qui signe sous le pseudonyme de *Fillia*), décrit dans le roman *Le dernier sentimental* (*L'ultimo sentimentale*), avec un sensualisme exacerbé, la piste aérienne bâtie sur le toit du *Lingotto* et chante sa beauté architecturale en béton armé où des automobiles, rouges comme des femmes hurlantes, se tordent dans des cris de douleur. Il n'est d'ailleurs sans doute pas anodin que le terme automobile, passé définitivement du genre masculin au genre féminin, devienne le véritable mot-clé de la Modernité du siècle.
- 9 La réalité culturelle turinoise est le fruit d'un ensemble foisonnant de courants hétéroclites qui cohabitent harmonieusement au sein d'une même communauté au-delà même de toute appartenance politique. Massimo Bontempelli, écrivain et collaborateur régulier du quotidien fasciste la *Gazzetta del Popolo*, est engagé à partir de 1931 par le bureau de presse de Fiat. Bontempelli, bien que fasciste en règle<sup>21</sup>, ne se laisse séduire ni par la mythologie du Moderne, ni par la religion de la machine comme certains futuristes contre lesquels il ne renonce pas à déclencher quelques polémiques<sup>22</sup>. Toutefois, bien qu'étant un intellectuel considéré comme *organico*, c'est-à-dire parfaitement intégré aux structures du régime fasciste montant, il est bien à l'origine d'une opération nettement hostile à la politique culturelle fasciste dominante. Quelques années plus tôt, précisément en 1926, Bontempelli présente au public italien une revue en langue française, *'900*, avec un cofondateur, Kurt Suckert (*alias* Curzio Malaparte). Le sous-titre de la revue *Cahiers d'Italie et d'Europe* montre clairement son orientation : l'ouverture à l'Europe, d'un côté, la langue française, de l'autre, constituent les deux moyens d'élargir la culture italienne dominante, de la dépoussiérer en l'ouvrant au-delà de ses frontières. En fondant cette nouvelle revue, Bontempelli ne tarde pas à passer pour un antifasciste non seulement aux yeux des fascistes les plus intransigeants, mais également aux yeux de ses collègues journalistes et écrivains plus orthodoxes<sup>23</sup>. Quoi qu'il en soit, la revue de Bontempelli et Malaparte (dont seulement cinq cahiers paraissent<sup>24</sup>) a eu un effet explosif dans le panorama culturel italien et a inspiré maintes entreprises éditoriales turinoises, dont celle inaugurée par Gramsci et ses acolytes<sup>25</sup>. Mais l'écrivain et journaliste fasciste est surtout à l'origine d'un genre littéraire tout à fait nouveau appelé *littérature-Fiat* avec un roman intitulé *522* (sous-titre : *Racconto di una giornata*). Ce titre fait référence au nom d'une petite voiture bon marché qui venait de sortir des usines Fiat et qui devient, pour la première fois, la protagoniste d'un roman. La nouveauté de cet ouvrage narratif consiste dans le fait que l'auteur ne chante plus la beauté d'une voiture exceptionnelle comme l'automobile de course ; l'objet de l'invention romanesque est, pour la première

fois, l'automobile "normale", c'est-à-dire une petite voiture destinée au plus grand nombre d'usagers. La modernité, sous la plume de Bontempelli, se glisse dans la peau d'une « humanité tranquille » qui choisit une « existence normale » dans laquelle on ne peut plus vivre sans voiture. Il s'agit en définitive d'une vie au sein de laquelle, à l'image de la conception gramscienne, l'homme n'est pas dominé par la machine, étant lui-même l'« utilisateur final » d'un produit qu'il a choisi et qui ne l'a pas aliéné.

10 Dans le sillage de cette même vulgate se situe la toute première production narrative de l'un des écrivains majeurs du <sup>xx</sup>e siècle italien : Cesare Pavese. Sans l'influence profonde d'une certaine « Modernolâtrie » futuriste d'empreinte gramscienne, il serait sans doute impossible de saisir d'un côté l'attirance passionnée de Pavese pour la ville de Turin comme lieu privilégié de la quête de la modernité, de l'autre, les figures de la machine et de l'usine comme *topoi* de son imaginaire de jeunesse. Une abondante littérature critique s'est déjà penchée sur l'étude du rapport entre Pavese et sa ville d'origine<sup>26</sup>. Ce qu'il nous intéresse de dégager ici, c'est plutôt la variété des influences reçues par l'écrivain au sein d'une formation qui s'avère loin d'être homogène. Dès ses toutes premières nouvelles de jeunesse écrites à partir de 1924, Pavese semble parfaitement conscient des excès d'un certain genre de « Modernolâtrie » futuriste notamment lorsqu'elle mue en refus radical et injustifié du passé. Dans de nombreuses nouvelles de jeunesse, il est possible de repérer un véritable catalogue des *topoi* de la modernité futuriste, ancrés cependant dans une conscience critique aiguë des dangers et des limites de cette approche. D'un côté la ville et sa vie frénétique deviennent les objets d'une contemplation extasiée ; cela conduit l'auteur à tisser une apologie du mouvement et de l'action ; ainsi le sentiment d'énergie et de puissance ne semble-t-il pouvoir jaillir qu'au sein de villes modernes telles que Turin, Gênes ou New-York. Le train, l'un des moyens de transport magnifiés par la littérature et l'art futuristes, fait également l'objet d'une évocation nostalgique et sublimée. Toutefois, à côté de l'exaltation de la frénésie de la vie urbaine, on trouve également, dans une sorte de cartographie sentimentale, la célébration de certains havres de paix qui se nichent au sein de la ville, plus particulièrement les cafés et les cinémas. Dans un décor urbain nocturne et désert, ces espaces de rêverie tranquille deviennent les seuls endroits où le poète peut non seulement se retrouver seul avec lui-même, mais où il peut également, s'il le veut, entrer en symbiose avec une humanité authentique, faite essentiellement d'ouvriers<sup>27</sup>. Dans cette célébration fabuleuse de la ville, l'écrivain évoque également la force des machines telles qu'elles ont été sublimées par l'esthétique futuriste : les automobiles avec leurs phares éblouissants. Le mot-clé de l'une de ses nouvelles de jeunesse les plus abouties est sans aucun doute *velocità* (*vitesse*), dans toutes ses déclinaisons différentes et variées<sup>28</sup>. Mais c'est surtout dans les trois nouvelles faisant partie d'une véritable petite trilogie intitulée *La Trilogie des Machines* (*La Trilogia delle Macchine*) que Pavese semble atteindre une sorte de maturité dans l'élaboration audacieuse des thématiques de la modernité provenant d'horizons fort hétérogènes et étroitement liés au Turin des années 1920-1930<sup>29</sup>. On y trouve en l'occurrence des influences provenant d'un Futurisme marinettien et morassien, à côté des suggestions dannunziennes<sup>30</sup> et même une thématique de la modernité ayant une matrice plus typiquement gramscienne.

11 En effet, les nouvelles « L'aventurier raté » (« L'avventuriero fallito »), « Le mauvais mécanicien » (« Il cattivo meccanico ») et « Le pilote malade » (« Il pilota malato ») constituent un exemple de reprise et de modélisation des *topoi* de l'avant-garde littéraire futuriste avec un renversement saisissant des perspectives dans lequel on

pourrait raviser une portée proprement gramscienne. La célébration de la beauté, de la vitesse et de l'action s'avère propice à une remise en question radicale de la société de l'homme-machine exactement dans le même sens qu'indiquait Gramsci quelques années plus tôt. Le pilote d'avion Rafter, qui apparaît dans l'une de ses nouvelles (« Le pilote malade ») est une sorte de mélange parfait des héros futuristes marinettiens et morassiens. Ce protagoniste de la nouvelle est un pilote d'avion dont la silhouette épouse parfaitement celle de la machine qu'il maîtrise et guide. Son corps semble pétri de la même matière que son avion ; ses membres, ses yeux et ses muscles sont des sortes de « machines dans la machine ». Ce pilote, entièrement rivé à son moyen de transport, fait l'objet d'une contemplation extatique de la part du narrateur qui compare l'image à celle d'un chevalier fusionnant avec son cheval. Mais il se dégage surtout de cette nouvelle de jeunesse le pastiche savant entre l'esthétique du « sens du primitif » morassien et celle du modernisme baroque de Marinetti. Le pilote Rafter est un être à la fois primitif et très moderne, exemple étonnant de primitivisme barbare et de modernité raffinée. Le spectre du suicide apparaît à la fin de cette nouvelle, mais il acquiert le caractère spectaculaire et exceptionnel d'une chute colossale, d'un écrasement en plein vol qui demeure, jusqu'à la fin, triomphal<sup>31</sup>. Toutefois, ce pilote est également un homme-machine mal dégrossi ou, plutôt, qui a mal vieilli. Il s'agit plus précisément du prototype du faux barbare, admirateur de la vie dangereuse et de l'ivresse de la vitesse, qui n'est plus susceptible de réaliser de grands exploits. Ce pilote est inexorablement *malade*, car sa force brute appartient désormais à une époque révolue : la maladie du *spleen*, du nihilisme et de la décadence le ronge. Face à l'image lucide d'une énergie irrémédiablement perdue, le pilote malade de cette modernité *nihiliste* ne pourra que subir une fin bien moins spectaculaire que celle dont il rêve : Rafter descend enfin de son avion et se jette dans les rues de la ville pour vivre un dernier instant d'abandon<sup>32</sup>. Enfin, c'est plus précisément dans la nouvelle « Le mauvais mécanicien » que l'on retrouve toute la thématique négative de la modernité, plus particulièrement le rapport aliénant entre l'homme et la machine, la fureur de voir son propre corps réduit à un rouage de la chaîne de production, puis le suicide comme seule issue. La thématique gramscienne de la valeur du travail et de la dignité de la force ouvrière s'allie à l'angoisse de voir l'homme broyé dans les mailles d'un labeur répétitif et aliénant qui le condamne à la réification. Le suicide constitue dans cette perspective la seule échappatoire possible pour se soustraire à l'ignominie d'une existence faite de travail harassant et déshumanisant. Le *mauvais mécanicien* se tue en se jetant sous une voiture ; le dernier instantané qui clôt la nouvelle est celui de sa chair meurtrie par le volant de l'automobile ; tel un chevalier des temps modernes, l'antenne transperce sa poitrine comme une lance<sup>33</sup>.

- 12 La modernité des avant-gardes turinoises de l'entre-deux-guerres, qu'elle se traduise en réflexion politique ou qu'elle trouve une application concrète dans le domaine de l'art, constitue donc un exemple tout à fait à part dans le panorama culturel italien. Elle est le résultat d'un alliage inédit entre esprit d'innovation et conscience critique des dangers des excès du premier Futurisme prônant une forme de « révolution consciente » selon la célèbre formule de Gramsci. Entre instances futuristes et *ordinovistes*, Turin est la ville au sein de laquelle toutes les contradictions de la future Italie fasciste semblent trouver un point d'équilibre dans la poursuite d'un esprit avant-gardiste véritablement moderne<sup>34</sup>.

---

## NOTES

1. Cesare Pavese, *Il mestiere di vivere. Diario 1935-1950*, edizione condotta sull'autografo a cura di Marziano Guglielminetti e Laura Nay, Turin, Einaudi, 1990, p. 11.
2. Gérard-Georges Lemaire, *La Caféine d'Europe*, Préface   Filippo Tommaso Marinetti, *Mafarka le Futuriste*, Paris, Christian Bourgeois, 1984, p. 10.
3. Voir, Filippo Tommaso Marinetti, *Manifestes du Futurisme. Le Futurisme. Manifeste technique de la littérature futuriste. Supplément au Manifeste. La volupté d'être siffl *, Présentation de Giovanni Lista, Paris, Séguier, 1996. En réalité, le Futurisme naquit bien avant la publication de son *Manifeste* dans le quotidien parisien. Marinetti, d s décembre 1908, était prêt au lancement du mouvement, mais le tremblement de terre de Messine et le deuil national proclamé en Italie le poussèrent   décaler le lancement de quelques semaines. Au demeurant, un tract intitulé *Manifeste du Futurisme* fut imprimé et envoyé à de nombreux journaux ainsi qu'à des po tes et des écrivains proches dès le début de 1909, avec une lettre de Marinetti qui demandait déjà l'adhésion à ce nouveau mouvement. Le jour même de la publication dans *Le Figaro*, une revue de Cracovie, *Democratia*, publia le *Manifeste* dans une traduction en langue roumaine, accompagnée par des notes critiques de Mihail Draganescu. Le texte paru dans le quotidien parisien présente peu de variantes par rapport au premier texte fondateur de Marinetti.
4. Voir Gianni Grana (dir.), *Letteratura italiana. I contemporanei*, Milan, Marzorati, 1973, vol. 1, p. 183-210.
5. Filippo Tommaso Marinetti, *Manifestes du Futurisme*, *op. cit.*, p. 13-22.
6. *Ibid.*, p. 78-79.
7. Marinetti évoque l'image des « automobiles affamées ». Il ne semble utile de rappeler ici qu'il se sert du mot « automobile » au féminin. Ce terme, au moins jusqu'aux années 1930, possède encore un genre incertain. Il est en effet employé tantôt au féminin, tantôt au masculin, mais dans la version italienne de ce texte, Marinetti l'emploie au masculin.
8. Filippo Tommaso Marinetti, *Manifestes du Futurisme*, *op. cit.*, p. 80.
9. Voir Norberto Bobbio, *L'Italia fedele. Il mondo di Gobetti*, Rome, Bulzoni, 1986.
10. L'expression « Turin de Gramsci » est employée par une abondante littérature critique (Bobbio, Grana, D'Orsi, entre autres), pour définir un mouvement avant-gardiste qui prône la construction d'une société socialiste moderne. Pour une récente biographie sur le philosophe sarde, voir Angelo d'Orsi, *Gramsci. Una nuova biografia*, ed. accr., Milano, Feltrinelli, 2018.
11. Filippo Tommaso Marinetti, *Préface   Mafarka le Futuriste*, *op. cit.* p. 61.
12. Le *Futurisme*, dans sa toute première phase d'éclosion, avait été baptisé *elettricismo* par Marinetti. Voir, à ce propos, Christophe Prochasson, *Les années électriques (1880-1910)*, Paris, La Découverte, 1991.
13. Pour un éclairage important, voir Eugenio Garin, "Gramsci e il problema degli intellettuali", in *Id.*, *Intellettuali del XX secolo*, Rome, Editori Riuniti, 1974, p. 289-336.
14. Giorgio Ciucci, *Gli architetti e il fascismo. Architettura e citt  1924-1944*, Turin, Einaudi, 2002 [1989], p. 42.
15. *Ibid.*, p. 37 et sq.
16. "L'impalpabile aura gobettiana pervade molte fra le pi  notevoli iniziative culturali nella Torino fra le due guerre: in specie nei settori delle riviste e delle case editrici", Angelo d'Orsi, "Scrittori contemporanei : un'avventura editoriale nella Torino fascista", *Studi politici in onore di Luigi Firpo*, vol. III, p. 889-990.
17. Pour un  clairage sur les années universitaires de Gramsci, voir Angelo d'Orsi, "Lo studente che non divenne dottore. Gramsci all'universit  di Torino", *Studi storici*, a. 40, 1999, p. 39-75.

18. Mario Viana, "La violenza dell'automobile e la forza del volere", in Angelo d'Orsi., *Sciopero generale e guerra vittoriosa*, Turin, Sella & Guala, 1910, p. 39-43.
19. Pour un vaste éclairage sur la modernité de la ville de Turin voir Valerio Castronovo, *Torino: società e storia*, Roma-Bari, Laterza, 1987.
20. L'entreprise Fiat, fondée en 1899, n'était pas la seule implantation industrielle. À Turin et dans ses alentours existaient quelques dizaines de moyennes et petites entreprises de production de voitures ; la physionomie de la ville sera désormais forgée par les différentes phases de production des composantes de l'automobile (sa distribution, sa commercialisation, sa publicité) et une véritable culture va bientôt se développer autour de cette production industrielle.
21. Voir, Massimo Rizzante, "Abitare il moderno. Riflessioni sulla poetica novecentista", in Corrado Donati, *Massimo Bontempelli: scrittore e intellettuale*, Rome, Editori Riuniti, 1992, p. 173-186.
22. Voir Massimo Bontempelli, *L'avventura novecentista*, Florence, Vallecchi, 1938.
23. Anna Maria Mandich, *Una rivista italiana in lingua francese. Il "900" di Bontempelli (1926-1929)*, Pise, La Goliardica, 1983, p. 15 et sq. En 1927, bien qu'une véritable politique fasciste des arts n'ait pas encore réellement vu le jour, les artistes et les intellectuels ne jouissaient pas d'une grande liberté ; la censure préventive opérée par les artistes et les hommes de lettres intégrés au régime était particulièrement efficace avant celle mise en place par les autorités politiques compétentes.
24. Une par saison, jusqu'à l'automne 1928, quand le cahier n° 5 sort en double édition, italienne et française ; puis, après une pause la revue reprend ses publications mensuelles jusqu'en juin 1929, mais en langue italienne uniquement.
25. Pour un efficace panorama chronologique bibliographique concernant les principales revues italiennes du Novecento, voir Felice Del Beccaro, *Guida allo studio della letteratura italiana*, Milan, Mursia, 1975, p. 221-232.
26. Voir Lorenzo Mondo, *Quell'antico ragazzo. Vita di Cesare Pavese*, Milano, Rizzoli, 2006.
27. "In un piccolo cinematografo pieno di fumo, tra il vocio, il tanfo, e gli scricchi, vidi un giovane appoggiato alla parete, immobile. Vedevo nella semioscurità quel giovane guardar fisso col volto teso e il respiro rotto, ineguale e distinti un ansito. [...] Così a capo chino uscì improvviso di tra la folla. [...] Percorse viuzze di sobborgo, poi uscì tra appezzamenti di prato intristito e case in costruzione. [...] Teneva tra le mani un taccuino. Giunse fino al ponte deserto, sul fiume. Là si fermò appoggiandosi al parapetto. Lontano, sull'acqua v'era una nebbiuzza leggera [...] Poi lo vidi cominciare a scrivere su quel suo taccuino. [...] Sul portone, a un tavolino carico di bicchieri trovò operai in maniche di camicia che giocavano a carte. Questi a gran voce lo richiesero a fare il quarto e lui dovette starci. Ma mentre tagliava il mazzo, distrattamente, io lo vedevo sollevare lo sguardo al lembo di cielo azzurro tra le case", Cesare Pavese, "Una domenica", in *Id.*, *Lotte di giovani e altri racconti (1925-1939)*, Turin, Einaudi, 1997, p. 19-21. Cette nouvelle date du 28 décembre 1926.
28. Les noms et les adjectifs les plus fréquemment présents au sein de ces nouvelles de jeunesse semblent singer le vocabulaire des années *électriques* et évoquer des atmosphères de certains textes de Fillia.
29. Marziano Guglielminetti, "La Trilogia delle Macchine di Cesare Pavese", in Cesare Pavese, *Lotte di giovani e altri racconti (1925-1939)*, op. cit., p. 28.
30. Sur l'importance de la rhétorique dannunzienne au sein de la culture italienne, voir, Nicola Merola (ed.), *D'Annunzio e la poesia di massa. Guida storica e critica*, Bari, Laterza, 1978. Dans son introduction (p. 3-55), Merola analyse attentivement les différentes stratégies rhétoriques mises en place par le Vate capable d'imposer une mythopoétique durable à travers une véritable transcendance des foules.
31. "Rafter pareva nato apposta per accompagnarsi alla forma precisa e nervosa di un aeroplano [...] Rivestito dal capo alle piante di una materia uguale al corpo della macchina [...] Come una gran cavalletta d'acciaio. [...] L'occhio vigile, i polsi, i muscoli nervosissimi, poderosi, una macchina nella macchina. [...] Il segreto colle macchine, diceva, sta nel saper fondersi ad esse in

rapidità e precisione, come il miglior cavaliere è quello che sa formare un corpo solo col cavallo. [...] La città non è città se non di notte. Di notte scompaiono tutti i controsensi, le meschinità provinciali, il cielo si fa libero sull'immensità delle case [...] Di notte ogni provincialismo, ogni resto campagnolo scompare nella tenebra e la grande città non è più che un misterioso seguito di masse buie e altissime, geometrizzate da occhi luminosi e spaccate in rettilinei dove s'allungano correnti di luci. Nelle piazze, dentro la nebbia leggera che è come il respiro della città, s'incrociano costellazioni multicolori, limpidissime, urlanti di fulgore. [...] Di notte, la città presenta l'aspetto irrealistico di un fondo marino, tenebroso e annebbiato di piccole luci che compaiono a un tratto e poi guizzano via. L'anima umana artificiosa, creatrice della metropoli ritrova se stessa nella sua allucinazione, nella tenebra rotta soltanto da centri elettrici e da fragori meccanici, nell'immensa artificiosità della sua vita. Mentre il giorno è pur sempre il regno del sole, della natura oltreumana. [Rafter] tutto questo ha detto per spiegare certe sue predilezioni di uomo insieme primitivo e modernissimo [...] Così forse era bello morire. Piombare come la macchina inerte e sfasciarsi, incendiarsi. Salire alto alto alto e abbandonare tutto, sì, che la caduta paresse un volo trionfale", Cesare Pavese, « Il pilota malato », in *Id., Lotte di giovani e altri racconti (1925-1930)*, op. cit., p. 108-119. Cette nouvelle date de novembre-décembre 1928.

32. "E una cosa sola desiderava più. Rivivere un attimo della sanità di un tempo. [...] Non comprendeva più come avesse potuto un tempo essere tanto forte e sano [...] Si rivide sul letto, bianchissimo. Poi, steso, soffocato, in una bara. [...] Quando scese, sulla gran piazza, crollò sul selciato", *Ibid.*, p. 119.

33. "Si aggirava febbrilmente tra i libri passati e la vita moderna. [...] Nelle vie della grande città, vertiginose, andava avanti lento, chino sulla sua anima [...] E intorno a quella miserabile decadenza il turbinio e il frastuono della vita immensa di macchine, di uomini saldi che lo avvillano e lo avvillano senza pietà. [...] Vedeva in distanza gli operai seminudi aggirarsi nei riflessi delle fornaci, con balzi repentini e cavarne a tratti enormi serpenti rossi sfavillanti. E poté cacciarsi anche lui in mezzo a quei demoni rossi [...] La vista di quel fervore rovente di lavoro l'aveva esaltato per poi ripiegarlo nel suo ribrezzo vile. [...] Non ebbe intorno più che poveri uomini, dai muscoli enormi, ma bruciacchiati per tutte le membra e induriti nel volto dalla vampa e dalla fatica [...] Li vedeva colle fronti basse, quasi dei bruti compiere per lunga abitudine la loro opera senza un errore, come la compivano i magli, i torni, le frese. Fatti simili alle macchine. Avevano la stessa forza e la stessa anima cieca. [...] E quegli uomini bruti gli ripugnavano sempre più. [...] E riebbe allora il terrore di sentirsi assorbire, di diventare una macchina come aveva veduto gli operai dei magli [...] Ed egli si accorse chiaramente di diventare, di essere già diventato una cosa sola con essi [gli operai] e colle loro macchine. [...] Un giorno si risolse. Fu una cosa sola. Sentì l'ultima volta sotto di sé l'antica divina carezza delle strade magnetiche [...] Quando lo ripescarono, nel petto sfondato dalla ruota del volante, stava infitta l'antenna come una lancia", Cesare Pavese, "Il cattivo meccanico", in Cesare Pavese, *Lotte di giovani e altri racconti (1925-1930)*, op. cit., p. 97-106. Cette nouvelle date de novembre-décembre 1928.

34. "In sostanza la figura di intellettuale in cui mostra di credere [...] il gruppo torinese è quella di un ammodernatore connotato dagli elementi socio-economici della realtà in cui opera, attento alla 'macchina'", ma anche aperto alle umane braccia delle intelligenze che il lavoro della macchina regolano e decidono. Qui si può scorgere un possibile raccordo tra la Torino dei futuristi e la Torino ordinovista: la capitale del macchinismo, dell'industrialismo, della religione del progresso, è anche la 'città futura', della 'brulicante' massa operaia. [...] È ancora insomma la sfida della modernità che viene posta alla cultura di Torino", Angelo d'Orsi, "Un profilo culturale", in Valerio Castronovo, op. cit., p. 604.

---

## ABSTRACTS

Cet article propose une réflexion autour du concept de modernité tel qu'il est forgé et divulgué dans l'entre-deux-guerres par certains des plus importants chefs de file de l'*intelligentsia* et de l'art avant-gardiste italien tels que Filippo Tommaso Marinetti, Antonio Gramsci, ainsi que le jeune écrivain Cesare Pavese. Sous la plume de ces intellectuels et artistes qui ont durablement marqué l'histoire culturelle italienne de la première moitié du *Novecento*, la ville de Turin devient un véritable creuset de nouveauté, mais également un laboratoire d'expérimentations politiques et artistiques où l'image idéale de la « ville du futur » va constituer un modèle pour l'Italie tout entière.

## INDEX

**Mots-clés:** modernité, Turin, Marinetti, Gramsci, Pavese

## AUTHOR

**FRANCESCA BELVISO**

UPJV-LECEMO Sorbonne Nouvelle Paris 3