



Di Bosso. *Piloto estratosférico*, 1938. Liga metálica, 34x13x7,5 cm. Fuente: Museo de la Aeronáutica Gianni Caproni, Trento.

RELIQUIAS DEL SUEÑO DE ÍCARO. EL MUSEO DE LA AERONÁUTICA GIANNI CAPRONI*

RELICS OF ICARUS DREAM. GIANNI CAPRONI AERONAUTICAL MUSEUM

Juan Agustín Mancebo Roca
Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen El Museo de la Aeronáutica Gianni Caproni de Trento es el más antiguo dedicado a la aviación en Italia. En 1929, Settimia Guasti y Gianni Caproni fundaron el primer museo en Taliedo a partir de la recuperación, documentación y conservación de aeronaves propias y de la competencia, así como obras de arte y elementos relacionados con el vuelo. El museo ha cambiado de ubicación y ha ido aumentando su colección de aeronaves y obras de arte hasta emplazarse en su sede de Trento en 1992. Este artículo realiza una panorámica del Museo Caproni que reconstruye la figura histórica del ingeniero y su empresa, relata el origen del museo, sus transformaciones, sus colecciones y su actualidad dentro del organigrama de museos de la provincia de Trento.

Palabras clave Gianni Caproni, aeronáutica, ingeniería, museo, arte, Gabriel D'Annunzio, Mattarello, Trento.

Abstract The Gianni Caproni Aeronautical Museum in Trento is the oldest museum dedicated to aviation in Italy. In 1929, Settimia Guasti and Gianni Caproni founded the first museum in Taliedo by recovering, documenting and preserving their own and their competitors' aircrafts, as well as works of art and items related to flight. The museum has since moved to a new location and expanded its collection of aircraft and works of art until it moved to its Trento site in 1992. This article provides an overview of the Caproni Museum, reconstructing the historical figure of the engineer and his company, the origins of the museum, its transformations, the collections and its current position within the museum organigram of the province of Trento.

Keywords Gianni Caproni, Aeronautics, Engineering, Museum, Art, Gabriel D'Annunzio, Mattarello, Trento.

* Este artículo ha sido escrito mediante el programa de estancias en universidades y centros de investigación en el extranjero 2023 del Plan Propio de Investigación de la Universidad de Castilla-La Mancha y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). El autor agradece a Paola Pettenella, Duccio Dogheria, Mariarosa Mariech, Patrizia Regorda, Giosuè Ceresato, Olimpia Di Domenico y, especialmente, a Federico Zanoner, del Archivo del '900 del Mart de Rovereto y a Denis Viva profesor del Dipartimento di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Trento, su generosa ayuda para su elaboración.



Museo de la Aeronáutica Gianni Caproni de Mattarello-Trento. Fotografía del autor.

Introducción

Ardi, un'ala sul mare è solitaria.

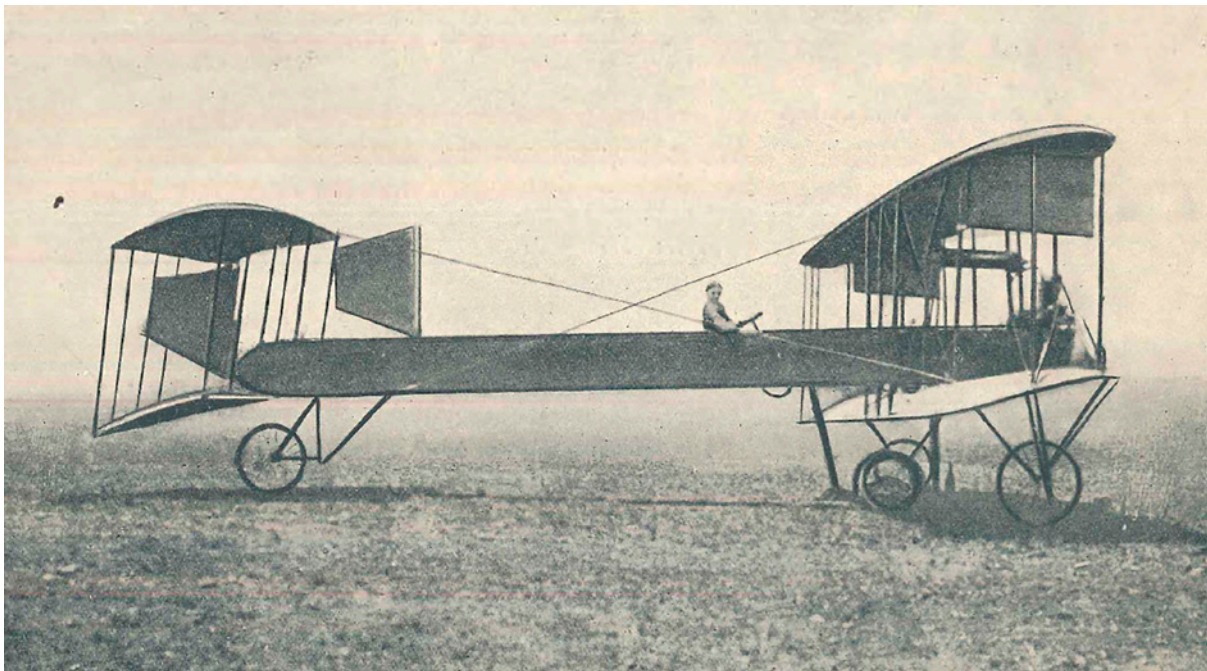
*Ondeggia come pallido rottame.
E le sue penne, senza più legame,
sparse tremano ad ogni soffio d'aria.*

Gabrielle D'Annunzio, *Alcyone*, 1903

La penúltima película de Hayo Miyakazi (n. 1941), *The Wind Rises* (*Se levanta el viento*, 2013), adaptaba dos biografías: el relato *Kaze Tachinu* (1937-38) del escritor Tatsuo Hori (1904-1953) y la historia de Jirō Horikoshi (1903-1982), ingeniero que proyectó aviones de combate para el Imperio japonés durante la segunda Guerra Mundial, como el Mitsubishi A6M Zero utilizado en el ataque japonés a Pearl Harbor en 1941.

Otro de los protagonistas es el ingeniero aeronáutico Giovanni Battista «Gianni» Caproni (1886-1957) que, en palabras del fundador del estudio Ghibli, «superará las barreras del espacio y del tiempo y añadirá algo de color al relato» (Miyakazi, 2014). Caproni será el encargado de modelar los sueños del muchacho japonés convirtiéndose en su estímulo. Ambos provenían de países tecnológicamente atrasados, pero como mantenía el italiano, la inspiración abría las puertas de un futuro posible gracias a la tecnología. En el filme aparecen las aeronaves Ca.36 (1916), Ca.40 (1916), Ca.48 (1918), Ca.60 (1921) y Ca.90 (1929).

Tanto Caproni como Horikoshi comparten la idea de crear aeroplanos al servicio de la población civil, pero sus deseos solo se hacen posibles como creadores de máquinas mortíferas



Caproni Ca. 2 (1909). Fuente: Esposizione dell'Aeronautica Italiana, Milán, 1934.

para aniquilar a sus semejantes. El título de la película transcribe un verso de *Le Cimetière marin* (*El cementerio marino*, 1920) de Paul Valéry (1871-1945) traducido al japonés por Hori: «Kaze tachinu, iza ikimeyamo» («Se levanta el viento. Hay que intentar vivir»).

Gianni Caproni fue un pionero aeronáutico que desarrolló aviones en el periodo de entreguerras. Realizó prototipos desde la primera década del siglo xx y produjo aparatos de combate durante los dos conflictos mundiales, además de aviones de pasajeros y carga en los periodos de paz. Fue el precursor de modelos como el Ca.3 de 330 kW (1914), el biplano turístico Ca.100 (1928) y el Secondo Campini (1940), tercer aeroplano que voló con propulsión a reacción (Apostolo, 1981: 27). Además, proyectó el Ca.60 Noviplano, un hidroavión transcontinental, o el Stipa-Caproni (1932) bautizado por su forma como el barril aéreo.¹

¹ Avión experimental que verificaba las teorías sobre la hélice intubada de Luigi Stipa (1900-1992), realizó vuelos en Taliedo y Guidonia pero no se desarrolló por su escasa potencia (Apostolo, 1981: 128).

Convencido de que sus proyectos debían conservarse, Gianni Caproni y su mujer Settima «Timina» Guasti (1902-1991) se preocuparon por salvaguardar aeroplanos, prototipos, documentación y fomentaron cualquier manifestación artística relacionada con el vuelo. El resultado fue el museo inaugurado en 1929 que ha ido cambiando de ubicación y contenido hasta la constitución definitiva en 1992 del Museo de la Aeronáutica Gianni Caproni en Trento, a unos cinco kilómetros del centro, donde forma parte del complejo del aeropuerto de Mattarello-Trento.

El Museo Caproni, el más antiguo de su clase en Italia y uno de los más importantes del mundo, posee una relevante colección de aeronaves que son parte de la historia de la aviación. La muestra realiza un pormenorizado recorrido desde sus inicios a las conquistas aeroespaciales que completa con obras de arte. Contemplar su colección es realizar un viaje por las arqueologías del pasado que configuran el presente y el futuro de la aviación y que resumen la historia del vuelo como uno de los sueños recurrentes del ser humano.

Gianni Caproni, *senza cozzar dirocco*

Giovanni Battista Caproni nació en Massone d'Arco el 3 de julio de 1886 en el confín meridional del Imperio Austrohúngaro. Frecuentó la Realschule de Rovereto, estudió ingeniería civil en el Politécnico de Múnich y se doctoró en ingeniería eléctrica en el Instituto Montfleury de Lieja donde entró en contacto con Henri Coanda (1886-1972), con quien desarrolló un biplano que voló en las Ardenas.

En el París de 1908-09 se familiarizó con la construcción de aeroplanos, así como con el clima efervescente de las vanguardias artísticas. Volvió a Massone con su hermano Federico (1881-1965) y con tres carpinteros pertrechados con sierras, cinceles y martillos, construyeron su primer aeroplano a motor en 1909 (Pacelli y Lonati, 2022). Al no encontrar un terreno adecuado para el vuelo en el Trentino y sin ánimo de hacerlo en territorio austriaco, pidieron permiso al Genio Militare de Milán para utilizar los terrenos de la Caballería Italiana de Malpensa. El 27 de mayo de 1910, el Ca.1 despegó en la pradera de Gallarate, Varese, pilotado por el mecánico Ugo Tabacchi, que estrellaría sin consecuencias.² Dos años después, en febrero de 1912, un Ca.12 pilotado por Enrico Cobioni (1881-1912) logra el récord mundial de velocidad aérea.

En febrero de 1911, con Agostino De Agostini, Caproni creó la sociedad «Ingg. De Agostini & Caproni Aviazione» poniendo en marcha las oficinas de Vizzola Ticino, Varese, donde abrieron una escuela con doce pilotos. De Agostini se retiró y en noviembre de 1911 Caproni se asoció con Carlo Comitti en la «Caproni & C.» y en septiembre de 1912 con Luigi Faccanoni en la «Società Ingegneri Caproni e Faccanoni». Caproni proyectó los biplanos del Ca.2 al Ca.7 y, a partir de 1911, se centró en el desarrollo

2 Como recordaba Caproni: «cada vuelo significaba la rotura del aparato en el delicado momento del aterrizaje debido a la impericia de los pilotos» (Abate, Alegi y Apostolo, 1992: 8).

de monoplanos que fueron del Ca.8 al Ca.16, el cual produjo en pequeñas series. También desarrolló el Ca.18, destinado al reconocimiento aéreo para el ejército italiano, pero fue rechazado y debido a las dificultades financieras la sociedad fue liquidada, los hangares comprados por el Estado y el ingeniero pasó a ser su asalariado como director técnico.³

Ese año se convirtió en el del relanzamiento gracias al acuerdo con el ejército negociado por Federico (Bianchessi, 2014: 36). Caproni desarrolló su primer bombardero trimotor, el Ca.31 (1914), patrocinado por Giulio Douhet (1869-1930), comandante del Batallón de Aviadores del Ejército italiano y padre de la estrategia de guerra aérea,⁴ que propuso la construcción de quinientos aeroplanos Ca.300 para atacar a los austriacos en el Trentino (Vv. AA., 1982: 64). Para fabricar el avión, los Caproni crearon la Società per lo Sviluppo dell'Aviazione in Italia y alquilaron al Ejército las instalaciones de Vizzola Ticino. Caproni desarrolló los biplanos Ca.32 y Ca.33 que tuvieron un extraordinario desempeño bélico y recuperó el control de sus empresas (Abate y Apostolo, 2010: 28).

La Primera Guerra Mundial supuso la consolidación de la firma pese a sus problemas financieros. Comisionado por el ejército, Caproni desarrolló sus mejores aeronaves utilizadas como bombarderos y reconocimiento. Debido a la enorme producción, construyó una nueva planta en Taliedo donde proyectó la primera pista de aterrizaje asfaltada del mundo realizando aviones para Italia y sus aliados, además de adiestrar pilotos. Desarrolló el Ca.44, el triplano Ca.40, y el Ca.5 –recibiendo incluso un encargo del ejército norteamericano– y

3 En la retirada de Faccanoni estuvo la tentativa austriaca de quedarse con la empresa (Bianchessi, 2014: 43).

4 El *Il dominio dell'aria* (1921) desarrolla la idea del bombardeo estratégico (Abate y Apostolo, 2010: 26-35). El Museo Caproni expone también *I problemi dell'aeronavigazione* (1910) (Capra, Gabielli y Guerri, 2014: 166-168).



Ca.163 (1938). Fotografía del autor.

construyó setecientas aeronaves con distintas configuraciones durante el conflicto.

Ese periodo coincidió con la incorporación de artistas como Luigi Bonazza (1887-1965), «que representaba un punto de unión entre la cultura trentina y el gusto Jugendstil» (Nicoletti, 2007: 18) y sería uno de sus mejores catalizadores artísticos. Por otra parte, las misiones aéreas en aeronaves Caproni de Gabriel D'Annunzio (1863-1938) forjaron la amistad entre el poeta y el ingeniero (Gabrielli, 2014: 135-146). Tras la misión a Pula en la actual Croacia el 10 de mayo de 1917, el poeta le escribió la máxima: «Senza cozzar dirocco»⁵ –«sin embestir derribo»– que el ingeniero insertó en su logo-

5 Nota de D'Annunzio a Caproni el 29 de agosto de 1917. Tras el éxito de Pula el 3 y 4 de agosto en aeronaves Caproni, D'Annunzio sugirió atacar Kotor, en la actual Montenegro, misión que cumplieron dos escuadrillas bajo su mando y el del capitán Armando Armani (1879-1970) entre el 4 y el 5 de octubre de octubre de 1917. El poeta voló en un Ca.3 matrícula 11503 (Capra, 2014: 238-241).

tipo. Caproni ayudó al Vate en la preparación del vuelo a Viena de 1918 con sus Ca.450 HP, aunque el ejército optó finalmente por el Ansaldo s.v.A. 5, donde lanzaron miles de octavillas propagandísticas sobre la capital austriaca. Si el vuelo estaba ligado al futurismo, fue el poeta decadentista quien exaltó, glosó y utilizó la nueva tecnología (Hughes-Gallett, 2014).

Al final de la guerra, las industrias Caproni tenían unos cuarenta mil trabajadores. Pese a que su producción más relevante fue la aeronáutica, su conglomerado estaba diversificado en todo lo relacionado con la investigación y las materias primas. Si el conflicto provocó un crecimiento enorme, su conclusión llevó aparejada una nueva crisis ya que el gobierno rescindió contratos militares por un valor de cuatro mil millones de liras (Abate, Alegi y Apostolo, 1992: 91).

Caproni consideraba que el futuro de la aviación estaría determinado por el uso civil y

transformó sus aviones bélicos en aparatos de carga y viajeros. En 1913 afirmó a la *Gazzetta dello Sport* que en apenas veinte horas los aviones podrían realizar rutas transoceánicas en condiciones de seguridad y confort desconocidos. Caproni reconvirtió bombarderos como el Ca.57 o el Ca.48 dotándolos con una cabina para 17 pasajeros. Pese al éxito de los primeros viajes, el 2 de agosto de 1919 un Ca.48 se estrelló en los alrededores de Verona muriendo todo el pasaje. El accidente, como se supo posteriormente, se debió al impacto de una cámara fotográfica con las hélices que provocaría la revisión global de su proyecto aeronáutico (Pacelli y Lonati, 2022).

En la segunda mitad de 1919 Caproni inició la construcción del Ca.60 «Noviplano Transeareo», un gigantesco hidroavión con ocho motores con capacidad para transportar cien pasajeros con un peso de 14.000 kg. y 26.000 kg. con carga. En su única prueba en el lago Maggiore el 9 de febrero de 1921, cuando despegó la cola tocó la superficie del agua provocando el colapso de la estructura. Pese a que intentó reformarlo, el hangar donde proyectó su reconstrucción se quemó con sus restos dentro –«un aéreo de suerte maldita» en palabras de Maria Fede Caproni (1933-2017)–, que provocó otro desequilibrio empresarial.

A finales de los años veinte, Caproni reorganizó la sociedad para transformarla en un grupo industrial a través de la adquisición de empresas aeronáuticas y aeroespaciales (químicas, minerales, motores y armamentos). En 1929 controló la CAB, rebautizada en 1938 como Caproni Aeronautica Bergamasca, y transformó la Società per lo Sviluppo dell'Aviazione in Italia en Aeroplani Caproni SA, cuya sede en Taliedo hizo que fuera conocida como Caproni Taliedo (CT). Además de aviones, produjo los submarinos CA y CB utilizados por la Marina italiana durante la guerra y el prototipo de vehículo blindado Caproni Vespa. Del mismo modo, realizó aviones para

el Cuerpo de Aviación de Perú, la «Caproni Peruana SA» (1937-1941), y estableció una línea de producción en Bulgaria, la *Kaproni Bulgarski* (1932-1942).

Durante el fascismo, Benito Mussolini (1883-1945), a través de Italo Balbo (1896-1940), convirtió la aeronáutica en una de sus prioridades y la industria aérea italiana conoció un desarrollo sin precedentes. Balbo observó el programa británico y decidió comprar quinientos aviones para formar pilotos. Esto provocó el nacimiento del Ca.100, el «Caproncino», que tuvo un enorme éxito gracias a las exhibiciones de Mario De Bernardi (1893-1959). Además, los aeroplanos Caproni lograron varios récords de altura. En una época en que se publicitaron las gestas de la aviación patria, los aviones de la SIAI Marchetti dominaban las grandes distancias, los Macchi la velocidad y la altitud fue el signo distintivo de Caproni (Abate, Alegi y Apostolo, 1992: 122). En 1940 Caproni fue nombrado por méritos industriales Conde de Taliedo por Vittorio Emanuele III (1869-1946).

La Segunda Guerra Mundial reverdeció los laureles del primer conflicto bélico para la firma. Caproni desarrolló proyectos para Italia y tuvo un principio de acuerdo con el gobierno francés y la RAF británica, que encargaron quinientas unidades del Ca.313, un bimotor de caza ligero cuya venta fue vetada por el gobierno alemán (Batchelor y Lowe, 2007: 161), siendo utilizados finalmente por la *Regia Aeronautica*. Pese a que Caproni fue uno de los industriales que colaboró con el régimen –abrió una fábrica de componentes en 1935 en Predappio, pueblo natal de Mussolini (Bianchessi, 2014: 159-162)–, su antibelicismo y la ayuda que dispensó a decenas de judíos hicieron que fuera exonerado de su colaboración con el fascismo.

La posguerra significó una drástica redimensión del que era el cuarto grupo empresarial más grande de Italia tras Fiat, Ansaldo



Motor y fuselaje del Fokker D VIII (1918). Fotografía del autor.

y Breda. Sin abandonar el campo de la aeronáutica, las empresas Vizzola se diversificaron en la construcción y reparación de vehículos. Caproni concibió a finales de los cuarenta el CEMSA Caproni F.11, berlina de lujo que llamó la atención de Preston Tucker (1903-1956), con el que se llegó a un acuerdo de importación en los Estados Unidos abortado por problemas financieros. Entre 1951 y 1962 incursionó en el campo de las motocicletas con ciclos motorizados y con la Capriolo,⁶ actualmente codiciadas piezas de coleccionista.⁷

⁶ Desarrolladas por Aero Caproni, fueron comercializadas por la marca CCC (Cicli Caproni Capellino) hasta 1946 y por Aero Carproni Capriolo hasta 1950 (Larcher, Martignoni y Schnitzer, 2019: 46-51).

⁷ En 2021 el Museo Caproni presentó la muestra *Dalle ali alle ruote: il Capriolo. Epopea di una moto trentina (1951-1962)* en la que se expusieron ocho modelos Capriolo producidas en Arco y Gardolo, primero como Aero Caproni (1951-1957), y después como Aeromere (1957-1962).

Caproni siguió estudiando proyectos aeronáuticos hasta su fallecimiento el 27 de octubre de 1957. La empresa desarrolló aeronaves bajo la dirección del Gruppo Augusta que absorbió la Caproni de Vizzola Ticino en 1983 (Alegi, 1994: 6). En los terrenos donde se ubicaron sus empresas se encuentra el museo Volandia al flanco de la Terminal 1 del Aeropuerto Internacional de Malpensa, donde siguen en pie los hangares originales que exponen el Ca.1 (1909), el Ca.18 (1913), el Ca.113 (1931) y el C-22-J (1980).

La conservación del legado aeronáutico

En 1927, Gianni Caproni se casó con Timina Guasti y su hermano abandonó el sector para dedicarse a la agricultura (Bianchessi, 2014: 179). A partir de ese momento, el matrimonio concibió la idea de un museo para conservar su legado. La labor de Timina Guasti

es fundamental para comprender el origen del museo y su esfuerzo por mantener sus colecciones en los periodos más complejos.

El criterio del museo giraba en torno a dos grandes bloques temáticos ligados a la personalidad e intereses del matrimonio. El proyectista salvaguardaba los aviones y los elementos aeronáuticos más significativos –las aeronaves, una vez se retiraban, eran destruidas–, mientras que Guasti se ocupó de catalogar y archivar la documentación, además de crear una colección de arte y elementos decorativos ligados al vuelo y al conocimiento humano.

El Museo Caproni fue fundado en 1929, constituyendo el primer museo aeronáutico y empresarial de Italia. A las aeronaves de los hangares de Taliedo y Vinozza Ticino se añadieron otros objetos y una cantidad ingente de material de archivo. Como manifestaba Timina Guasti en 1931,

El ingenio y la actividad humana no tienen límites, y la victoria de hoy, por la valentía de un nuevo aviador, se convierte en la memoria histórica de mañana. Es, pues, oficio del Museo ocuparse de la búsqueda de libros, grabados, dibujos, medallas, modelos y todo lo que se refiera a estas sucesivas realizaciones, para que las laboriosas etapas de la nueva invención permanezcan siempre vivas en la memoria de la posteridad (Alegi, 1994: 7).

En 1934, en un enfebrecido clima patriótico en el que se incubaba el ascendiente militarismo prebélico, se celebró en el Palacio de Arte de Milán la Exposición Aeronáutica Italiana. La muestra pretendía reconstruir su historia desde los pioneros en salas decoradas por arquitectos y pintores para valorizar los objetos expuestos a partir del ejemplo de la «Mostra della Rivoluzione» (Visconti, 1934: 21), como Giuseppe Pagano (1896-1945) –que creó la Sala Ícaro, un espacio simbólico sobre el vuelo–, Luciano Baldersari (1896-1982), Mario Sironi (1885-1961), Ernesto Nathan Rogers (1909-1969), Bruno Munari (1907-

1998), Franco Albini (1905-1977) y Arturo Martini (1889-1947). El Museo Caproni cedió el biplano Ca.6, el monoplano Ca.18 y el bombardero Ca.36M con un puesto protagonista para el Ca.450 HP, matrícula 2378 «Nulla Via Invia», que llevaba inscritas en la proa las misiones cumplidas, entre otros, por Gabriel D'Annunzio.

El éxito de la exposición llevó a Mussolini a plantear un Museo Aeronáutico Nacional con sede en Milán que uniera los fondos de Caproni con los de la *Regia Aeronautica* (Museo Histórico de la Academia en Caserta). Abandonada la idea, el museo evolucionó hacia un concepto que transgredía el concepto empresarial para proyectarse en un espacio sobre la aviación con la intención de mantenerse a la vanguardia del progreso técnico y científico (Abate, Alegi y Apostolo, 1994: 228).

En ese periodo el museo impulsó y editó tres libros sobre aeronáutica en los que la condesa de Taliedo participó como coautora en dos. Con el escritor y coleccionista Achille Bertarelli⁸ (1863-1938) publicó *Francesco Zambeccari Aeronauta. Bologna (1752-1812)* (1932) y *L'aeronautica italiana nell'immagine 1487-1875* (1938), que completaba el precedente con nuevas perspectivas (Brocchieri, 1938: 1). Del mismo modo, Gianni Caproni publicó *Gli aeroplani Caproni. Studi, progetti, realizzazioni 1908-1935* (1937), un extraordinario volumen dividido en seis secciones que relataba la historia de la empresa hasta el Ca.133 (1936), en la que todavía esperaba hacer contribuciones a la aeronáutica (Caproni, 1937: 360).

En la primera mitad de los treinta, la colección de aeronaves estuvo almacenada en hangares inapropiados, por lo que se construyó una planta adecuada en Taliedo inaugurada en

⁸ Bertarelli empresario milanés y fundador del Touring Club poseía una extraordinaria colección de trescientos mil grabados ubicada en el Castillo Sforza de Milán (Bianchessi, 2014: 189).



SIAT Marchetti S.79 (1934) y fuselaje del Reggiane Re.2004 «Sagitario». Fotografía del autor.

1940 en la que se mostraron aeroplanos, fragmentos y elementos aeronáuticos. En 1942 se trasladaron las aeronaves para evitar los bombardeos de los Aliados y un año después pensaron descentralizar el museo de la biblioteca y el archivo. Debido al conflicto se destruyeron y se perdieron tanto aparatos como archivos. Durante la ocupación alemana, los empleados quemaron el único ejemplar del triplano Ca.42, se perdió la CNA ETA y los fuselajes de un Macchi-Nieuport 29 y un Roland Vlb.

En la posguerra, el museo retomó su actividad y, mientras los aeroplanos se expusieron en Venegono Superiore, la documentación se quedó en Roma. El museo siguió participando en los principales eventos aeronáuticos y ampliando sus colecciones por el impulso de

Timina Caproni. En 1960 se abrió una sección expositiva en Vizzola Ticino y gracias a una pista de césped adyacente llegaron aviones en buen estado. En sus hangares se restauraron las aeronaves mejor conservadas y se realizaron labores de mantenimiento (Alegi, 1994: 11). El resto de los aviones se trasladó a la villa familiar en Venegono Superiore y el museo comenzó a ser gestionado por los hijos que siguieron incorporando piezas a la colección.

En los años ochenta, la venta de las últimas empresas Caproni obligó a cerrar el museo en Vizzola Ticino. En agosto de 1988, por mediación del empresario y aviador Martino Aichner (1918-1994) el Museo Caproni se trasladó a Trento. El gobierno provincial se comprometió a restaurar la colección y a construir

una nueva instalación denominada Museo Aeronáutico Gianni Caproni. El espacio se inauguró el 3 de octubre de 1992 con una muestra de 1.400 m² en condiciones de temperatura y humedad controladas. La restauración de los aviones fue realizada por la empresa Masterfly de Rovereto, un proceso dificultoso debido a la escasa documentación y a la falta de materiales originales, además de reparar el desgaste propio de elementos que no siempre estuvieron en las mejores condiciones. En 1999 el Museo Caproni se convirtió en una sección del Museo de Ciencias Naturales dependiente de la Provincia Autónoma de Trento.

Desde 2011, gracias a la inauguración de un hangar en la parte norte del museo, se exhiben otras 273 piezas que no se habían expuesto, aeroplanos, elementos antiguos y obras de arte de la familia que fueron cedidas a la Fundación Museo Histórico del Trentino que gestiona el espacio desde el 1 de julio de 2019. El Museo Caproni forma parte de Red Trentina de la Gran Guerra, que comprende dieciocho museos e instituciones públicas y privadas que tutelan el patrimonio de la Primera Guerra Mundial en la provincia de Trento. Junto a la Base Tuono, exbase militar de la OTAN en Passo Coe de Folgaria activa entre 1966-1977, configuran el «polo aeronáutico» que abarca la cronología desde la Gran Guerra hasta la Guerra Fría.

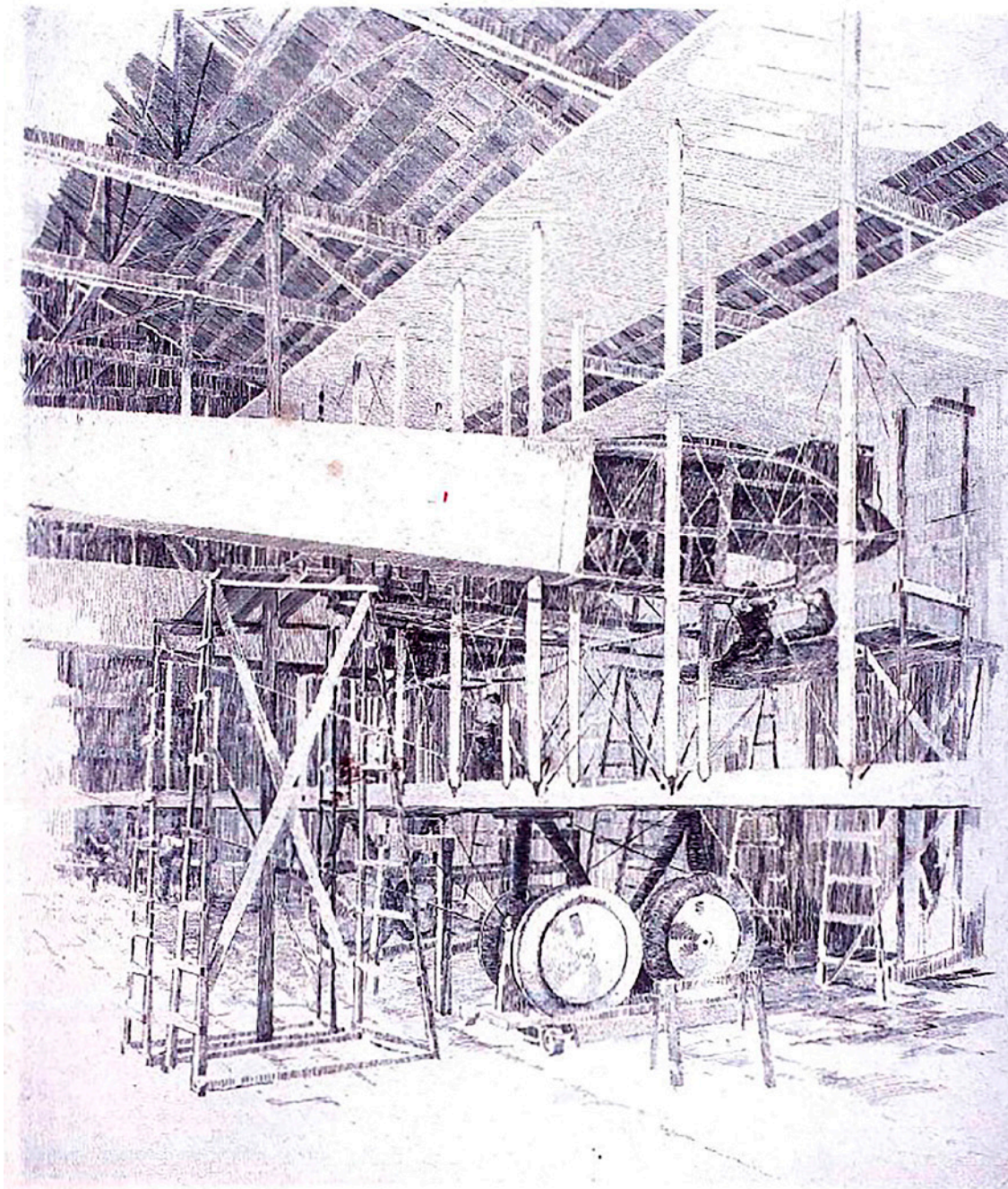
La colección de aeronaves

El Museo Caproni expone actualmente trece aeronaves de su colección, mostrando una selección de aviones de la era de los pioneros caracterizados por su rareza e historia a través de marcas como Macchi, Breda, Savoia-Marchetti o Ansaldo. La colección, que se va rotando en diferentes montajes, está dividida en tres partes: la histórica, la militar y la tecnológica, y su cronología comprende desde 1909 a mitad de los años cincuenta.

Caproni está representada con ocho aeronaves, siendo el Ca.6 (1911) la pieza más antigua que refleja el interés de la empresa por los biplanos por su capacidad de carga. Debido a su fragilidad y escasa documentación no ha podido ser restaurada y solo tiene intervenciones de mantenimiento, lo que permite observar su estructura. El ejemplar expuesto quedó almacenado tras su retiro hasta la Exposición Aeronáutica Italiana de Milán. Formó parte del museo en Taliedo en 1942 y, a partir de los sesenta, en el espacio de Vizzola Ticino.

La travesía del Canal de la Mancha de Louis Blériot (1873-1936) en julio de 1909 provocó que se tomara su Blériot XI como referencia. El Caproni Ca.9 (1911) o «Caproni monoplano 25hp» es el único superviviente de la serie de aviones de adiestramiento realizada desde 1911 a 1913 –71 aeronaves, 16 prototipos y 55 en serie (Alegi, 1994: 30)– que comprendían desde el Ca.8 al Ca.16. En 1986 fue cedido para una exposición en el Museo Nacional del Aire y el Espacio de Washington donde fue restaurado. Retornó a Italia en 1988 y fue temporalmente expuesto en Aersud de Verona. Sometido a otras intervenciones se muestra en Trento desde la apertura del museo. En la misma línea, el Bristol-Caproni (1912) fue un monoplano diseñado por Coanda para la «Caproni e Faccanoni» que se produjo con licencia británica y fue pilotado por Sidney Sippe y Collyns Pizey en Malpensa (Bianchessi, 2014: 41). El ejemplar expuesto, construido en Inglaterra en noviembre de 1912 con fuselaje núm 174, es el Bristol más antiguo que se conserva (Abate, Alegi, Apostolo, 1992: 29). Pertenece a la colección desde 1938 y fue custodiado en la Villa Caproni en Venegono Superiore hasta 1988, cuando se le acopló en Rovereto un motor proveniente del Museo Histórico de Aeronáutica Militar.

El Caproni Ca.100 Idro (1928) y el Ca.163 (1938) representan proyectos impulsados por el gobierno fascista. El primero, del que



Luigi Bonazza, *Interior de hangar Caproni* (1916). Aguafuerte sobre acero, 28,5x24,2 cm. Museo de la Aeronáutica Gianni Caproni, Trento.

solo existen cinco ejemplares, es la variante de hidroavión sobre la propuesta de Italo Balbo para promover la cultura aeronáutica. Pese a que el ganador fue un Fiat-Ansaldo, el Ca.100 fue reevaluado gracias a las exhibiciones de Mario de Bernardi en Europa Oriental.

El Ca.100 partía de la licencia del Havilland DH.60 Moth y sustituyó el motor por los Colombo S.63, el FIAT A.50 y el Isotta Fraschini Asso 80 R logrando sus mejores prestaciones. Producido en diferentes configuraciones, fue conocido como el «Caproncino». Debido a su

seguridad, robustez y escaso mantenimiento el gobierno italiano encargó una producción que se prolongó hasta 1937-38 con un total de seiscientos noventa ejemplares. Este avión de la Caproni Aeronautica Bergamasca (Alegi, 1994: 33) efectuó su primer vuelo en febrero de 1936, fue transformado en hidroavión por el Aero Club de Como en 1960, donado al museo de Vizzola Ticino en 1979 y restaurado en 1990. Por su parte, el Ca.163 (1938) es un biplano ligero monomotor con fuselaje de acero soldado y revestimiento en tela de la Caproni Taliedo (CT), proyectado por Raffaele Conflenti (1889-1946) como posible sustituto del «Caproncino» (Apostolo, 1981: 88). Único superviviente de la serie que incluye al Ca.164, durante su restauración fue cuidadosamente desmontado para comprobar su estado y las partes perdidas fueron reconstruidas (Alegi, 1994: 35).

Tras la Segunda Guerra Mundial los proyectos de Caproni son escasos debido a las transformaciones de la empresa. El Caproni Ca.193 (1949) fue un prototipo de monoplano bimotor metálico proyectado en tres versiones por Amilcare Porro. Incorporado por la Aeronáutica Militar, fue cedido para uso civil en 1952 al Aero Club Trento de Gardolo hasta 1960, cuando fue recuperado por el museo de Vizzola Ticino y, tras trasladado a Rovereto en 1988, se restauró tres años después. Diseñado por Stelio Frati (1919-2010), el Ca.Trento F-5 (1952) fue proyectado por la fábrica de Trento, la última en funcionamiento del grupo. Los aviones de Frati estaban caracterizados por una motorización mínima, contención de peso y optimización aerodinámica. Pese a sus buenos resultados, la producción en serie obligaba a una estructura metálica imposible para una empresa deficitaria. En 1960, el ejemplar se trasladó al Museo del Vuelo de Turín hasta que la Aeronáutica Militar lo cedió al Museo Caproni en otoño de 1990, donde fue restaurado un año después. El Caproni Vizzo-

la c-22J (1980), realizado como avión de adiestramiento de bajo coste, fue el último de los aeroplanos Caproni. Producido en 1980 solo se completaron algunas unidades. El ejemplar es un simulacro de ingeniería que llegó en buenas condiciones y no fue restaurado.

Entre los aviones históricos destaca el Ansaldo s.v.A. 5 matrícula 11777 (1918) pilotado por Gino Allegri, «Fra Ginepro» (1893-1918), una de las siete aeronaves que participaron en el vuelo sobre Viena ideado por Ugo Ojetti (1871-1946) realizado por la 87 Squadriglia «La Serenissima» de la *Regia Aeronautica* de D'Annunzio. El 9 de agosto de 1918 volaron hasta la capital austriaca y lanzaron cuarenta mil folletos escritos por el poeta y otros trescientos cincuenta mil de Ojetti invitando a la población a sublevarse (Capra, 2014: 258). Construido por la Ansaldo de Génova, el s.v.A. fue un biplano de reconocimiento y bombardeo ligero impulsado por Umberto Saboya (1872-1954) y Rodolfo Verduzio (1881-1958) del que se construyeron unos dos mil ejemplares hasta 1928 (Batchelor y Lowe, 2006: 128).

Otra pieza histórica es el motor y el fuselaje del Fokker D. VIII (1918) cedido a Italia en 1919-20 como reparación bélica que pertenece a la última generación de aviones de combate alemanes de la Gran Guerra. El Fokker D. VIII fue un caza monoplano con alas en parasol que tuvo un breve desempeño militar por problemas de material. La producción se reinició en otoño de 1918, donde solo algunos ejemplares llegarían al frente occidental. Tras la guerra, fueron utilizados en Holanda y por el ejército polaco. Adquirido por el museo, fue expuesto hasta 1940 y almacenado hasta 1988. Durante su restauración se desmontó la estructura y se repararon el fuselaje, el motor y la hélice.

Los aviones de adiestramiento constituyen otra línea relevante de la colección. El Gabardini G.5 Ibis. (1928) es un biplano monomotor en tándem del que se construyeron diez



Breda Ba19, matrícula MM.70019 (1930). Museo Caproni. Fotografía del autor.

ejemplares operativos hasta 1935, cuando la empresa impulsada por el pintor Giuseppe Gabardini (1879-1936) fue liquidada. El ejemplar expuesto es el penúltimo de la serie utilizado como adiestramiento acrobático de la escuela de Cameri en Novara y se conservó en un hangar hasta su traslado a Masterfly en 1988. Pese a la pérdida de algunas partes, la delicada restauración hizo funcionar el motor y los controles, con lo que se encuentra potencialmente en condiciones de vuelo. La pintura reproduce los colores originales y es el único Gabardini expuesto al público.

Por su parte, el Macchi M.20 (1933) es un biplano de adiestramiento civil desarrollado por Alessandro Tonini (1885-1932), el más antiguo que proyectó AerMacchi en Italia. Operativo hasta 1939, Caproni recuperó el fuselaje y las alas en los años cincuenta y fue expuesto en condiciones deficientes en el museo

de Vinozza Ticino. Los restos fueron transferidos a Rovereto para una restauración que recrearía la configuración original de fábrica (Alegi, 1994: 51). Las partes extraviadas fueron reconstruidas en base a diseños de los archivos de AerMacchi y los colores e insignias representan las de un M.20 sin matrícula que compitió entre 1924-25.

Diseñado por Mario Botttini, el Saiman 202 ganó el concurso de Ministerio de Aeronáutica para aeronaves de turismo en 1937-38. Caracterizado por su simplicidad y robustez cuando participó en el concurso pilotado por De Bernardi, excedió todos los parámetros del pliego. Tras los primeros veinte ejemplares se matricularon cuarenta y ocho aviones civiles y la *Regia Aeronautica* recibió otras 408 unidades. Utilizado para cursos de pilotaje en escuelas militares, fue usado durante la guerra como enlace. Tras el armisticio, fueron

absorbidos por la Luftwaffe y utilizados por la República Social Italia (RSI) (Apostolo, 1981: 204). Tras la guerra, muchas unidades fueron cedidas a Aero Clubs. Este ejemplar fue realizado en Brindisi en 1943.

Contemporáneo al Saiman, el Avia Fl.3 A.16 (1947) fue un avión de adiestramiento propuesto por el periodista, aviador y diseñador Francis Lombardi (1897-1983), desarrollado por Peraldo Mortara, Cesare Mosso y Ugo Graneri para la Azionaria Vercellese Industrie Aeronautiche. Su precio en 1939 era de 55.000 liras y era el más económico del momento. Se produjo una serie utilizada por países del Eje como Italia –la *Regia Aeronautica* recibió 335 unidades (Alegi, 1994: 22)–, Alemania, que los destinó a Viena, Croacia y finalmente la RSI. Tras la guerra, debido a su robustez y escaso consumo volvió a la producción como avión de adiestramiento. Restaurado en 1989 con su propulsor original, fue un aerotaxi y luego propiedad del Aero Club Novara antes de llegar al Museo de Vizzola Ticino.

El Bücker Bü.131 (1939) fue un monomotor de entrenamiento básico alemán producido en los años treinta utilizado por la Luftwaffe durante el periodo prebélico. El ejemplar perteneció a la Aeronáutica Suiza y fue importado a Italia en 1963. En 1969 pasó al Aero Club Milán y en 1974 al ingeniero Felice Castelli, que lo cedió al museo dos años después cuando caducó su licencia, donde fue restaurado por Mastefly en sus colores originales.

El Macchi Mb.308 (1950) significó el renacimiento de la aviación turístico-deportiva en Italia y de la empresa de Varese (Apostolo, 1981: 276). Denominado «macchino», fue un adiestrador de madera con motor de sesenta caballos proyectado por Ermanno Bazzocchi (1914-2005). Sus buenas prestaciones hicieron que la Aeronáutica Militar encargara ochenta ejemplares para enlace y entrenamiento y en 1951 se traspasaron a diferentes aeroclubs. Este ejemplar fue cedido a la sede de Vizzo-

la Ticino en 1972 por Cesare Bossaglia y sus colores son los que utilizó Macchi durante la posguerra.

En un peculiar montaje suspendido en el techo y al revés, recordando su pasado como avión acrobático, se encuentra el Breda Ba19 (1930) matrícula MM.70019, único ejemplar existente del popular biplano. Proyectado por Cesare Pallavicino (1893-1976), su construcción es de acero soldado y célula de madera con alas de perfil. Fue sometido a una cuidadosa restauración y sus colores son los que utilizó el piloto Andrea Zotti (1905-1940) en su I-ABCT en las National Air Races en Estados Unidos de 1932 (Alegi, 1994: 25).

Otro ejemplar histórico es el SIAI Marchetti S.79 (1934), el avión italiano más famoso de la Segunda Guerra Mundial. Proyectado por Alessandro Marchetti (1884-1966) y el piloto Alessandro Passaleva (1895-1941), fue protagonista de grandes *raids* aéreos como la Istres-Damasco-París en 1937 y la Roma-Río de Janeiro en 1938. La *Regia Aeronautica* lo transformó en un bombardero que destacaba por su maniobrabilidad y velocidad y fue utilizado en la Guerra Civil española. En 1940 se adaptó como torpedero, donde logró sus mejores prestaciones. Se construyeron 1.211 aviones, cifra excepcional para un plurimotor italiano (Apostolo, 1981: 156), de los que 405 fueron realizados por la Reggine de Caproni y se exportó a Brasil, Yugoslavia, Líbano, España, Irak y Rumanía. El ejemplar expuesto, uno de los dos existentes, fue construido en 1942 en Reggio Emilia por el grupo Caproni, y tuvo uso militar hasta septiembre de 1943 y de transporte hasta 1948. Cedido al Líbano un año después, prestó servicio hasta 1959. Donado por el Líbano en 1993, fue montado y reparado por el Operativo de Manutención de Aeroplanos de Guidonia en Trento.

En el acceso al museo se sitúa el caza Lockheed F-104G construido por Fiat Aeritalia, que sirvió como caza de foto-reconocimiento



Fortunato Depero, Caproni, 1927. Collage de papel de colores sobre cartulina 66,5x50,5 cm. Fuente: Museo de la Aeronautica Gianni Caproni, Trento.

hasta 1990. Cedido al museo un año después, su instalación, que simula una maniobra de vuelo, llevó aparejada el aligeramiento de la estructura en dos toneladas. El Lockheed era un avión a reacción que cierra la colección, simbólicamente abre el espacio al visitante y sirve como reclamo publicitario desde la carretera.

Además de las aeronaves, el museo recoge partes exentas originales como motores, cuadros de mandos, vestuario, documentación

gráfica, cartas de navegación y cámaras fotográficas destacando el tronco de los fuselajes del Reggiane Re.2005 «Sagitario» y el Macchi C.200 «Saeta», utilizados en la Segunda Guerra Mundial. Reconstruye un taller en el que se realizaban las hélices durante los años veinte y una reproducción de estudio de proyectos de Gianni Caproni. Con una decidida vocación didáctica, las piezas están acompañadas de cartelas informativas y fotografías de la época. En este sentido, son reseñables tres maquetas:

la de la cabina del Ansaldo s.v.A. 5 y las reproducciones a pequeña escala del Ca.60 y el C.59 que se intercambian con otras en diferentes montajes.

Publicidad, modernismo y vanguardia: la colección de arte

El matrimonio Caproni unía su inquietud científica con la intelectual y artística. Gianni Caproni fue pintor y escultor aficionado en su tiempo libre (Bianchessi, 2014: 238). Además, Giovanni Segantini (1858-1899) había nacido en Arco, por lo que el ingeniero conocía y era partícipe de esa tradición artística. Por otra parte, la cercanía y el origen fueron determinantes, ya que los artistas de su colección tenían vínculos y orígenes comunes con su familia. El matrimonio fue poco proclive a la vida mundana y se rodeó de creadores como Cesare Monti (1891-1959), Emilio Monti (1901-1981), Pietro Giampaoli (1898-1998) y Giovanni Aquaviva (1900-1971).

Las piezas de la colección Caproni se pueden dividir en dos grupos: aquellas ligadas a una representación orgánica y al modernismo, y las vinculadas a la vanguardia, cuya exaltación tecnológica confluía con sus intereses empresariales. Custodia además una ingente cantidad de material gráfico y publicitario ligado a los comienzos de la aeronáutica.

En el primer grupo, el artista mejor representado es Luigi Bonazza. Originario de Arco, había cursado estudios en Realschule de Rovereto y en Viena, por lo que pertenecía al círculo de influencia de Secession (Tiddia, 2023: 89-109). Como hemos señalado, tras conocerse en 1915, Caproni lo contrató como diseñador en Vizzola Ticino. El ingeniero le comisionó series de acuarelas y aguafuertes de aeroplanos que constituían temáticas innovadoras para la época (Gabrielli, 2007: 28) y desarrolló una enorme labor como ilustrador de la empresa hasta 1917.

Otros artistas de esta tendencia fueron el pintor e ilustrador trentino Luigi Ratini (1880-1934) –con los retratos del matrimonio Moncher, pioneros de la aeronáutica trentina–, Americo Contini (1894-1957) –caso singular como aviador y artista de guerra– (Capra, Gabrielli y Guerri, 2014: 207), Aldo Savio (1891-1973), Angelo Canevari (1901-1955) y Aldo Mazza (1880-1964), que realizaron trabajos publicitarios. En cuanto a los escultores, sus obras están ligadas al mito del vuelo como *Dédalo ata las alas a Ícaro* (1829) de Innocenzo Fraccaroli (1805-1882), *Ícaro* (1929) de tendencia *déco* de Corrado Cagli (1910-1976) y *Dédalo e Icaro* (1939) de Ercole Drei (1886-1973). En cuanto a las artes aplicadas, es preciso reseñar *Tapiz con aeroplanos Caproni*, que Timina Guasti comisionó a mediados de los treinta a Emilio Monti y reproduce aeronaves concéntricas combinadas con el lema de D'Annunzio. En los años en los que Guasti estaba estructurando las colecciones de arte, Monti produjo plaquetas, medallas conmemorativas y elementos decorativos para la familia.

En cuanto a la vanguardia, las relaciones con los futuristas fueron muy fluidas. El imaginario de sus aeronaves provocó la contaminación literaria como atestigua Mario Carli (1888-1935) en su *Entrevista con un Caproni*, en el que el sonido del avión interactuaba como si se tratara de la voz humana (Carli, 1916). La colección Caproni alberga aeropinturas y pinturas como *Alas sobre las trincheras* (1916-17) de Gerardo Dottori (1884-1977) o *Batalla aérea* (1937) de Mario Sironi (1885-1961) para la portada de *Il Popolo d'Italia* del 1 de agosto de 1937. Otro pintor-aviador representado es Fedele Azari (1895-1930), cuyo *Teatro aéreo futurista* (1922-1926) fue realizado a partir del manifiesto homónimo que escribió en 1919 lanzado en avión sobre Milán el 11 de abril de 1920. Defensor de las coreografías aéreas que había realizado en la escuela de vuelo de Busto Arsizio, Varese (1918), Azari había pilotado



Tato (Guglielmo Sansoni), *Copa Schneider en Venecia*, 1927. Óleo/tabla 50x86 cm. Fuente: Museo de la Aeronáutica Gianni Caproni, Trento.

aviones Caproni desempeñándose como fotógrafo aéreo (Collaire, 1992: 50).

De Fortunato Depero (1892-1960), que hemos tratado en esta revista (Mancebo Roca, 2021: 130-147), destaca el *Chaleco para Tina Strumia* (1923-24), único de los *panciotti* dedicados a una mujer, con un corte y color comedidos frente al cromatismo estridente de sus homólogos masculinos; *Quattro teste di caprone* (1923-24), único ejemplar de los cuatro que eran parte de la colección en el museo de Taliedo (Gabrielli, 2007: 82), tuvo una versión en buxus en 1939; *Caproni* (1927), que fue un proyecto publicitario que no se produjo ya que representaba un Ansaldo s.v.a. 5 (Gabrielli, 2007: 86); y *Velocidad de ciclista* (1924), que el artista propuso para la marca Bianchi.

Giacomo Balla (1871-1958) está representado con elementos de moda y bocetos de temática aérea mientras que Bruno Munari (1907-1998) reconstruyó con insolencia los parámetros futuristas referidos a la máquina mediante una serie de collages para la revista «L'Ala d'Italia» que destacan por su ironía y surrealismo. Datados entre 1932-35, la serie fue adquirida por los Caproni en la posguerra (Gabrielli, 2007: 118).

La aeropintura, última de las tendencias del futurismo, estuvo ligada al ambiente prebélico de comienzos de los años treinta en una premeditada confusión entre futurismo y arte fascista (Mancebo Roca, 2020: 219-234). En la Cuadrienal de Roma de 1939, Filippo Tommaso Marinetti (1876-1944) distinguía

cuatro corrientes: la «estratosférica cósmica bioquímica»; la «esencial mística ascensional simbólica»; la «sintética documentalista dinámica de paisajes y ciudades vistas desde la velocidad en lo alto» y la «transfiguración lírica espacial».

Dentro de la primera corriente se encuentran *Copa Schneider en Venezia* (1927) de Tato (Guglielmo Sansoni, 1896-1974), que representa los hidroaviones británicos Supermarine S.5 que vencieron la competición de velocidad pura ese año con 453,25 km/h con el Lido al fondo. Años después, esa visión se transformó en un espacio de conflicto en *Combate aéreo en el cielo noruego* (1941). Alfredo Gauro Ambrosi (1901-1945), uno de los artistas mejor relacionados con la familia, tiene piezas como *Maternidad aeronáutica* (1931), extraña comunión entre carne y máquina, *Pasadismo y futurismo* (1934-39), *Aero-retrato de Gianni Caproni* (1938) y *Ataque con avión Caproni* (1942). Dentro de la corriente se ubican Ivanhoe Gambini (1904-1992) con *El ala de Balbo hacia los rascacielos* (1932) realizado con motivo de la Segunda Cruzada Atlántica (1933) y *Récord de altura* (1934), que conmemoraba el mundial de Renato Donati (1894-1980) en abril de 1934 a bordo de un Ca.113 modificado. Además, hay piezas de Tullio Crali (1910-2000) como *Lago desde lo alto* (1938), *Paracaidista* (1940) de Arturo Ciacelli (1883-1966) y *Avión Ca.123 entre las nubes* (1937) del trentino Guido Polo (1898-1988).

La tendencia «mística ascensional» está representada con *Misterio aéreo* (1930-31) de Fillia (Luigi Colombo, 1904-1936), que combina elementos figurativos con aquellos abstractos y surreales. En cuanto a la «transfiguración lírica espacial», Benedetta Cappa (1897-1977) está representada con *Cimas ardientes de soledad* (1936), una «visión cósmica en la que la tierra se proyecta al infinito» (Gabrielli, 2007: 128) que Timina Guasti encontró en el mercado romano de Porta Portese.

En cuanto a la aeroescultura, el museo posee obras de Di Bosso (Renato Righetti, 1905-1982) ligadas a una de las gestas de Caproni. *Piloto estratosférico* y *Aviador*, ambas de 1938, rememoran el récord mundial de altura logrado por Mario Pezzi (1898-1964) el 7 de mayo de 1927 con un Ca.161 que superó un año después con un Ca.161.bis, logrado una altitud de 17.083 metros en Montecellio, Roma, marca que no ha sido superada por otro avión con motor de pistones. *Piloto estratosférico* recrea el traje aeroespacial que diseñó Caproni para soportar condiciones climáticas extremas.

A modo de conclusión

Se levanta el viento narra metafóricamente la idea de la belleza, aludiendo al amor, al brote de una flor o al vuelo de un avión que representan momentos tan intensos como efímeros. En otro de sus sueños, cuando Jirō Horikoshi se lamenta de que ninguno de sus aviones ha sobrevivido a la guerra, Caproni le replica que «los aviones son sueños hermosos, pero también malditos. El cielo los engulle tarde o temprano» (2:01:30). Lo importante es que surcaron el aire logrando ese instante de perfección.

El Museo Caproni ejemplifica metafóricamente la historia de las fases de un vuelo: el despegue de la ilusión del pionero y de los que sacrificaron su vida en pos de sus anhelos; el vuelo de una empresa que produjo aviones adecuándose a los acontecimientos que condicionaron la primera mitad del siglo xx, pero con vocación de servir al progreso de la humanidad; el descenso ejemplificado en la crisis del grupo y su diversificación en otros campos que no cumplieron las expectativas y, finalmente, el aterrizaje en la liquidación y desaparición de la empresa.

El Museo Caproni es un espacio privilegiado para leer el siglo xx a través de los aviones que transitaban por las dos guerras mundiales, los totalitarismos y el colonialismo y presenta

una ingente cantidad de innovaciones aeronáuticas que han determinado su historia. Su colección es el testimonio de un patrimonio tecnológico, cultural y artístico que constituyen las reliquias del sueño de Ícaro.

REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

- ABATE, Rosario, ALEGI, Gregory y Giorgio APOSTOLO (1992) *Aeroplani Caproni. Gianni Caproni and His Aircraft, 1910-1983*, Trento: Museo Caproni.
- ABATE, Rosario y Giorgio APOSTOLO (2010) *Caproni in the First World War*, Vignola: Vaccari.
- APOSTOLO, Giorgio (1981) *Aeroplani d'Italia dalle origini ad oggi*, Milán: Mondadori.
- ALATI, Fausto (1973) *50 aerei italiani piú significativi*, Roma: Agencia Stampa Aeronáutica.
- ALEGI, Gregori (1994) *Museo Aeronatico G. Caproni*, Milán: Giorgio Apostolo Editore.
- BACHELOR, John y Malcolm V. LOWE (2006) *Enciclopedia del Volo dal 1848 al 1939*, Vercelli: White Star.
- (2007) *Enciclopedia del Volo dal 1939 al 1945*, Vercelli: White Star.
- BIANCHESSI, Federico (2014) *Gianni Caproni. Una storia italiana*, Varese: Pietro Macchione.
- BROCCHIERI, Beonio (1938) «Presentazione», en CAPRONI GUASTI, Timina y Achille BERTARELLI (eds.) (1938) *Laeronautica italiana nell'immagine 1487-1875*, Milán: Edizione d'arte Emilio Bestetti, I-IV.
- CARLI, Mario (1916) «Intervista con un Caproni», en *L'Italia Futurista*, 10: Disponible en http://futurismus.khi.fi.it/index.php?id=126&data=zdb88147-8_-anno01-010&stelle=7&index=0006&type=object&vorschau=&L=2 [Fecha de consulta 1/09/2023]
- CAPRA, Neva, GABRIELLI, Luca y Giordano Bruno GUERRI (2014) *Gabriele D'Annunzio aviatore*, Trento: Museo Aeronautico G. Caproni.
- CAPRONI, Gianni (1937) *Gli aeroplani Caproni. Studi, progetti, realizzazioni 1908-1935*, Milán: Emilio Bestetti.
- COLLAIRE, Lucia (1992) *Fedele Azari. Vita simultanea futurista*, Trento: Museo Aeronautico G. Caproni.
- GABRIELLI, Luca (2007) «Catalogo delle opere» en NICOLETTI, Giovanna (ed.) (2007) *La Collezione Caproni*, Rovereto: Stella Edizioni, 25-146.
- HUGHES-GALLET, Lucy (2014) *El gran depredador. Gabrielle D'Annunzio emblema de una época*, Ariel: Barcelona. Edición Kinle. www.amazon.com.
- LARCHER, Claudio, MARTIGNONI, Massimo y Ursula SCHNITZER (2019) *Desing from the Alps*, Zúrich: Scheidegger & Spiess.
- MANCERO ROCA, Juan Agustín (2021) «La Casa del Mago. El museo futurista de Fortunato Depero en Rovereto», *Diferents. Revista de Museus*, 6: 130-147. <https://doi.org/10.6035/diferents.6097>
- (2020) «El mito aéreo en el futurismo italiano: del periodo heroico a la espiritualidad aérea (1909-1944)», *Ars Longa*, 29: 219-234. <http://doi.org/10.7203/arslonga.29.17102>
- MİYAKAZI, Hayo (2014) «Si alza il vento», en *StudioGhibli.it*. Disponible en <https://www.studioghlibli.it/film/si-alza-il-vento/> [Fecha de consulta 1/09/2023]
- NICOLETTI, Giovanna (2007) «La Collezione Caproni: come guardare verso l'esteso ultraterreno e le quote dominanti», en NICOLETTI, Giovanna (ed.) (2007) *La Collezione Caproni*, Rovereto: Stella Edizioni, 17-24.
- PACELLI, Mario y Pietro LONATI (2022) *Gianni Caproni e la conquista dei cieli*, Roma: Graphofeel. Edición Kindle. www.amazon.com.
- TIDDIA, Alessandra (2023) «Suggestione klimitiane nelle exprovincie asburgiche: Vito Timmel e Luigi Bonazza», en AVANZI, Beatrice (ed.) (2023) *Klimt e l'arte italiana*, Rovereto: Mart, 89-109.
- VISCONTI DE MODRONE, Marcello *et al.* (1934) *Esposizione dell'aeronautica italiana*, Milán: Edizioni d'arte Emilio Bestetti.
- Vv.AA. (1982) *Album dei Pioneri della Aviazione Italiana*, Florencia: Tipolitografia della Scuola di Applicazione.

Recibido el 7 del 9 de 2023

Aceptado el 17 del 10 de 2023

BIBLID [2530-1330 (2023): 32 - 51]

