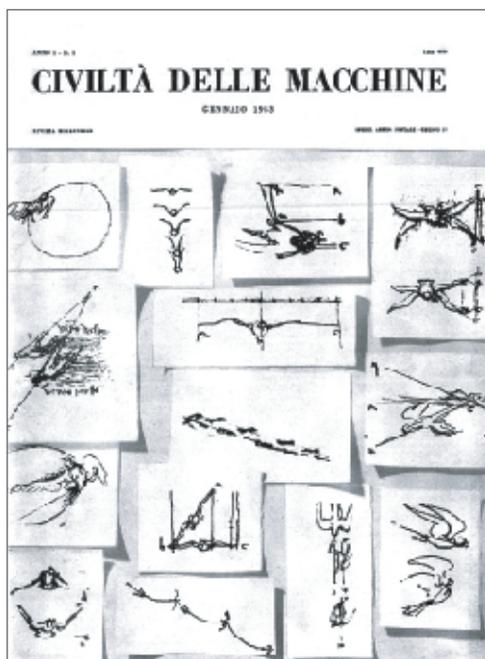


RITORNARE ALLA "CIVILTÀ DELLE MACCHINE" PER UN NUOVO [ANZI ANTICO] PUNTO DI VISTA

A Matilde Ferrini, storica redattrice degli ultimi anni di "Civiltà delle Macchine", che ho conosciuto quando lavoravo in Edindustria. A Roma. Ha contribuito non poco a farmi meglio scoprire ed amare Civiltà, come amava chiamare la rivista.



Una veloce ricognizione sul rapporto tra Giuseppe Eugenio Luraghi, "dirigente d'impresa" e Leonardo Sinisgalli, "poeta-ingegnere": le anime della storica rivista aziendale della Finmeccanica.

Secondo dopoguerra. Italia. Un dirigente d'impresa quarantenne - entrato alla Pirelli come direttore della filiale spagnola dell'azienda a Barcellona - viene nominato direttore generale della Linoleum. Un'azienda che oggi definiremmo al capolinea. Fu invece il punto di partenza di Giuseppe Eugenio Luraghi. Poi la Lanerossi e, nel 1952, la Finmeccanica; la presidenza dell'Alfa Romeo (il suo ruolo fu determinante nel periodo della creazione dell'Alfasud) e poi, della Mondadori. In un libro recentemente pubblicato da Electa Mondadori *Un manager fra le lettere e le arti: Giuseppe Eugenio Luraghi e le Edizioni della Meridiana*, si legge la fotografia del manager che si ritrovava con alcuni amici nel salotto di casa

sua a gestire una piccola, prestigiosa casa editrice, la Meridiana, attiva a Milano dal 1947 al 1956.

Dal 1931, l'anno in cui il governo italiano decise di fondare l'IRI - con lo scopo di ridare vigore allo sviluppo industriale del Paese - si diffondeva in Italia quella peculiare cultura che era il sostrato di "(...) una realtà che ormai vedeva importanti dirigenti guidare poteri economici non soltanto in maniera prettamente tecnica ma utilizzando risorse umane di varia natura professionale, (...) cercando di garantire una collocazione anche sociale ai marchi rappresentati"¹.

La storia del management italiano potrebbe essere riscritta seguendo questo filo tracciato da quei dirigenti che hanno guidato rilevanti poteri economici, non limitandosi ad un esercizio del proprio ruolo estremizzando tecnicismi manageriali, ma connotando anche culturalmente le istituzioni rappresentate.

Alla Linoleum lavorava Leonardo Sinisgalli², che, proprio all'arrivo di Luraghi, decise di lasciare l'azienda consapevole che il nuovo dirigente avrebbe voluto la riorganizzazione anche del suo pletorico Ufficio Pubblicità. Subito, "Adriano Olivetti lo volle con sé dopo aver letto il *Quaderno di Geometria*, una raccolta di poesie pubblicata nel '36"³.

Ma quei due uomini - per straordinarie "affinità elettive" di goethiana memoria - non potevano non incontrarsi di nuovo. Nel 1948, Luraghi fonda la "Rivista Pirelli", e ne affida la direzione proprio a Leonardo Sinisgalli - che nel frattempo aveva lasciato la Olivetti -, con l'ulteriore incarico di curare tutte le manifestazioni pubblicitarie dell'azienda. Nata come organo di pubblicità aziendale, la rivista divenne terreno di dialogo tra personalità degli ambiti tecnico-scientifico e artistico-letterario: "(...) nasceva la collaborazione tra i due personaggi che hanno dato vita a "Civiltà delle Macchine" e che ne decisero la linea editoriale"⁴.

Erano gli anni del cosiddetto "miracolo". L'economia migliorava incredibilmente e "l'industria italiana, anche sotto il profilo tecnologico, veniva investita da uno sviluppo che non poteva non produrre effetti positivi nel periodo in cui il momento emergenziale della ricostruzione era finito e stava per avviarsi una ripresa senza precedenti"⁵.

Fu questo il contesto in cui Giuseppe Eugenio Luraghi, neo-direttore della Finmeccanica, coinvolse Sinisgalli nella ideazione di "Civiltà delle Macchine", la "rivista bimestrale di scienza industriale e *design* che avrebbe dovuto avere tra i principali obiettivi editoriali quello della perfetta integrazione dell'arte con la tecnica, ricercando la possibilità di leggere l'una con la visione dell'altra e viceversa"⁶.

Anno 1953. Neanche un decennio dopo quel grande conflitto mondiale che aveva lacerato il corpo e lo spirito di milioni di persone fermando "il cammino degli uomini", l'Italia si prepara a dare prova della sua tempra migliore.

Sinisgalli intuisce qual è la chiave per "la cultura dell'Occidente [che] era rimasta incredibilmente arretrata e scettica nei confronti della tecnica, dell'ingegneria. (...) Erano sfuggite alla cultura le scoperte di Archimede e di Leonardo, di Cardano e di Galilei, di Newton e di Einstein. Io volevo sfondare [scrive con ostinazione coriacea il poeta-ingegnere] le porte dei laboratori, delle specole, delle celle. Mi ero convinto che c'è una simbiosi tra intelletto e istinto, tra ragione e passione, tra reale e immaginario. Ch'era urgente tentare una commistione, un innesto, anche a costo di sacrificare la purezza"⁷: poeti e pittori racconteranno e dipingeranno la vita delle fabbriche: i capannoni e le macchine, gli oggetti, le persone, armonie e disarmonie delle organizzazioni nella civiltà delle macchine.

La parola chiave è "commistione". Oggi diremmo contaminazione della prosa quotidiana dell'attività lavorativa con la poesia dell'arte, del design: innesti tra culture in uno spazio, la rivista aziendale,

RITORNARE ALLA "CIVILTÀ DELLE MACCHINE" PER UN NUOVO [ANZI ANTICO] PUNTO DI VISTA



che diventerà “un grande strumento di comunicazione”⁸ per la Finmeccanica, la finanziaria IRI diretta da Luraghi.

Nel tempo, “Civiltà delle Macchine” divenne sempre più “una rivista ambiziosa che mirava a provare la possibile coesistenza tra due mondi tenuti separati dalla dottrina”⁹. Nel primo numero, che vede la luce nel 1953, Sinisgalli pubblica una lettera di Giuseppe Ungaretti. Che un poeta - premio Nobel per la Letteratura nel 1928 - scriva alla rivista aziendale della Finmeccanica, è il segno chiaro che due tracce di sangue - quella scientifica-tecnologica-economica e quella umanistica-artistica-culturale - si stanno innestando per sempre in un'unica identità.

“La macchina” - scrive con parole di folgorante attualità Ungaretti - “racchiude in sé ritmo: cioè lo sviluppo d'una misura che l'uomo ha tratto dal mistero della natura, (...) da quel punto del mistero dove è venuta a mancargli l'innocenza. La macchina (...) è una materia formata, severamente logica nell'ubbidienza d'ogni minima fibra a un ordine complessivo: la macchina è il risultato di una catena millenaria - sinteticamente rammentata anello per anello - di sforzi coordinati. Non è materia caotica. Cella, la sua bellezza sensibile, un passo dell'intelletto. Nella macchina, dicevo dunque s'attuano prodigi di metrica”¹⁰. Il Nobel sottolinea e giustifica una impostazione manageriale che potremmo definire “leonardesca”, sottolineando che “l'uomo, sia egli pure rigorosissimo scienziato, rimane sempre prevalentemente un essere di natura, e l'abbiamo difatti sorpreso mentre si commuoveva nel fabbricare la calcolatrice elettronica:

l'abbiamo sorpreso in un moto del sentimento e della fantasia"¹¹.

L'uomo rimane un essere di natura anche quando guida un potere economico che sempre più si configura come un mezzo di produzione sociale e culturale. La magistrale lezione arriva sino ai nostri giorni: l'imprenditore riesce a creare una organizzazione vitale solo se possiede ideali, valori, sogni che reclamano di essere realizzati.

Ma concediamoci un passo più esteso della lettera di Giuseppe Ungaretti a Leonardo Sinisgalli.

"(...) Essere umani è invece [al contrario della macchina] il disperante tentativo di mettere in armonia natura e metrica. Può dunque la metrica soverchiare la natura? E non dico ciò solo per alludere a sistemi come il fordismo, che le esigenze della lavorazione meccanica impongono, e che riducono l'uomo a un automa: mi si potrebbe rispondere che, quantunque ora sia tirannica, la macchina sostituirà sempre più la parte automatica dell'operaio. È il punto sul quale vorrei richiamare la tua attenzione, e interrogarti a mia volta: come s'impedirà alla metrica o potrà mai più impedirsi, di soverchiare la natura? Non è domanda nuova: se l'era posta il Romanticismo, se l'era posta il Leopardi con la lucidità che sai, e la macchina allora, era più che altro «vaticinata». L'uomo di fronte alla macchina è ormai in una condizione di piena stranezza¹²: lo è, dico, moralmente. Non come il torero davanti al toro, non come il vagabondo sotto il leccio che la folgore fulmina, non come il lebbroso in preda alla lebbra, trattandosi in tali casi sempre di natura alle prese con la natura. Vi è una forza, che è della macchina, che si

moltiplica dalla macchina generatrice inesauribile di macchine sempre più poderose, che ci rende sempre più inermi davanti alla sua cecità, alla sua metrica che si fa cieca per l'uomo, che perde ogni memoria per l'uomo smemorando essa l'uomo"¹³.

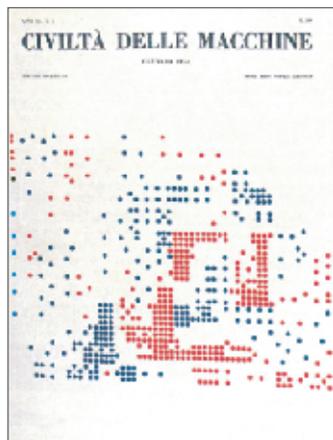
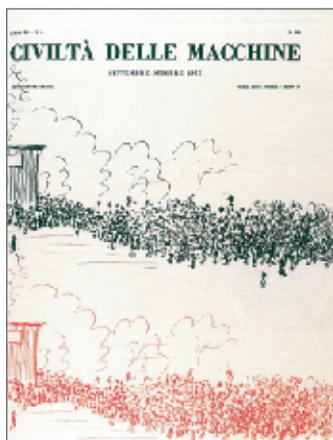
Così parte la grande avventura di "Civiltà delle Macchine" che, dopo il primo anno di pubblicazione, già divenne un riferimento ineludibile per la comunità culturale internazionale nel suo essere uno snodo cruciale di "fisica e poesia, matematica e scultura, meccanica e pittura, architettura e scienze umane (...) "¹⁴.

Sinisgalli firmò la direzione responsabile dei primi diciannove numeri di "Civiltà delle Macchine": dal numero 1 del gennaio 1953 al numero 2 del marzo-aprile 1958. "Finita l'avventura con *Civiltà delle Macchine*, ormai passata all'IRI¹⁵, Sinisgalli venne chiamato da Mattei all'ENI e gli fu affidata la direzione dei Servizi di Propaganda e Pubblicità delle aziende del gruppo"¹⁶.

In questa sede possiamo limitarci a riferire solo gli articoli delle principali firme che hanno contribuito al primo anno di pubblicazione della rivista.

Nel primo numero, l'economista Pasquale Saraceno scrive dell'industria meccanica italiana, il poeta Giorgio Caproni racconta la visita all'Ansaldo e Sinisgalli scrive un saggio sullo scultore Calder. Per la prima copertina, il poeta-ingegnere sceglie il volo degli uccelli di Leonardo da Vinci. Un altro ingegnere umanista, Carlo Emilio Gadda, scrive a Sinisgalli la *Lettera* per il secondo numero di "Civiltà delle Macchine", che vedrà pubblicati anche gli articoli dell'architetto Paolo Portoghesi

RITORNARE ALLA "CIVILTÀ DELLE MACCHINE" PER UN NUOVO [ANZI ANTICO] PUNTO DI VISTA



(*Borromini in ferro*), Geno Pampaloni (*La fabbrica, casa dell'uomo*) e del poeta Libero De Libero (*Manzi, navigatore immaginario*). Sulla copertina - che diventa quadro ogni volta -, viene pubblicato il disegno di un frammento di circuito radar. Alberto Moravia inaugurerà con la consueta Lettera a Sinisgalli il terzo numero pubblicato nel maggio del 1953. Oltre che di frigoriferi industriali, serrature, polverizzatori, fonderie, Guglielmo Pepi scrive di come è nato il mitico Paperino. E in copertina l'arte e le sue suggestioni devono il proprio tributo alla tecnologia: Sinisgalli sceglie di pubblicare il pannello di una calcolatrice automatica. Nel luglio dello stesso anno, viene pubblicato il numero quattro della rivista. La *Lettera* è quella del critico letterario Giansiro Ferrata. Giovanni Ansaldo interviene per celebrare il centenario della omonima azienda. *L'industria delle macchine tessili* è il titolo dell'articolo di Beppe Sacchi. La copertina rappresenta il cosiddetto Labirinto psicotecnico. Michele Prisco (*Una realtà e una retorica*), Paolo Sardi (*Giochi cibernetici*), ancora Gadda (*La centrale di Cornigliano*) e il pittore e saggista Gillo Dorfles (*Tecnica e arte*) sono solo alcuni di coloro che hanno contribuito al quinto numero pubblicato nel settembre del '53 ed aperto dalla *Lettera* dell'editore Arturo Tofanelli. La copertina di quello che ormai si stava costituendo come "(...) un forum in cui i vari saperi si integrarono perfettamente in un unico strumento di comunicazione"¹⁷ raffigurava il nuovo alfabeto. Il primo anno si chiude con la pubblicazione del sesto numero di "Civiltà delle Macchine" con, in copertina, il quadrato greco-latino di Ronald Aylmer Fisher e gli

interventi, fra gli altri, di Giulio Carlo Argan (*Mondrian*), Guido Carli (*Partita aperta*) e di Giorgio Caproni (*La centrale di Monte Argento*).

Nel primo numero del secondo anno di "Civiltà delle Macchine", pubblicato nel gennaio del 1954, è lo stesso Luraghi a scrivere la *Lettera* al direttore. Il grande dirigente dimostra - con una straordinaria delicatezza - la sua profonda sensibilità culturale. "(...) questa pubblicazione che ti sei inventata e costruita con tanto amore. Inventata, sì: perché non esiste in Italia né, credo, altrove una pubblicazione come questa, in cui vediamo un poeta stupirsi di una caldaia a vapore, l'ingegnere godersi i meccanismi di vecchi catenacci, l'architetto escogitare alfabeti nuovi, il matematico creare topi elettrici, il pittore bambino raffigurare fate e angeli al posto di macchine e uomini"¹⁸.

Ancora più schietta la sua dichiarazione di affinità con Sinisgalli, Luraghi la dichiara in una lettera per il settantesimo compleanno dell'amico: "Caro Leonardo, (...) sempre legati a qualche pressante impegno di lavoro, ma sempre sognando di svincolarci, ricorrendo fantasie e invenzioni nella speranza di aprire nuovi orizzonti, proprio mescolando fantasia e lavoro. È nata così la tua "Civiltà delle Macchine", che per i soliti scettici al più sarebbe durata una stagione, mentre sta durando da più di 20 anni"¹⁹.

Un anno dopo la morte di Sinisgalli, Luraghi intervenendo a Matera ad un Simposio sui rapporti tra il poeta-ingegnere e l'industria - a distanza di quasi trent'anni dalla nascita della rivista - con queste nitide parole chiarì con estrema precisione il senso di tutto il progetto di "Civiltà delle Macchine":

"(...) Poiché la quotidiana esperienza di contatti col mondo della tecnica e del lavoro e col mondo della cultura, dell'arte, ci facevano battere continuamente il naso contro la strana barriera di incomprendimento che divideva e purtroppo ancora divide con qualche eccezione i due mondi, ci proponemmo l'ambizioso compito di darci da fare per stabilire rapporti capaci di aprire proficue relazioni ed abbattere la dannosa barriera"²⁰. "Civiltà delle Macchine", già dal titolo che Giò Ponti - all'epoca direttore della rivista di architettura "Domus" definì "asserzione (...) esatta, perfetta, oltre che (...) bella", è una dichiarazione culturale. Ponti sottolinea acutamente che non è la civiltà che appartiene alle macchine, ma, sono al contrario le macchine ad appartenere alla civiltà. La civiltà in quanto tale è il frutto della *humanitas*, dello spirito degli uomini che, incarnandola, la costituiscono. La rivista ebbe un successo straordinario e "(...) venne tradott[a] in sei lingue giungendo, addirittura, anche in Giappone ed è tutt'oggi da molti considerat[a] una pubblicazione-guida nel suo genere, precorrendo i tempi di quei cambiamenti che sarebbero avvenuti anni dopo"²¹.

RITORNARE ALLA "CIVILTÀ DELLE MACCHINE" PER UN NUOVO
[ANZI ANTICO] PUNTO DI VISTA

Arch. Giò Ponti
Direttore di "Domus"

Tornando alla bellissima espressione v'è da dire che non è la civiltà, o una civiltà che appartiene alle macchine (fatto assurdo perché a civiltà appartiene a se stessa soltanto), ma sono le macchine che appartengono alla civiltà. Onde l'asserzione "Civiltà delle Macchine" è esatta, è perfetta, oltre che essere bella.

Dino Buzzati
Corriere della Sera

La regola normale della divulgazione è che lo scienziato scenda. Qui è il lettore che s'innalza. L'ambiente, comunque, è atto per incoraggiarlo. Non è utto sanscrito quello che si trova. Accanto ad articoli di quinto o sesto grado, ce n'è una quantità di accessibilissimi, cordiali, fantasiosi.

Ing. Giulio E. Agrib
Remington Rad

Il titolo non potrebbe essere più appropriato, e lo spirito di intelligente investigazione di cui la rivista è permeata ne fanno una eccitante esperienza intellettuale. Qui unito, Lei troverà un assegno di 5,00 dollari per coprire le spese di abbonamento per un periodo che Le lascio stabilire.

Ing. Juan Bottelli
Ministero delle Opere
Pubbliche dell'Argentina

Possiamo assicurarVi che apprezziamo in tutta la sua portata la riuscita capacità di compilazione di essa e saremmo desiderosi che ci annoveraste sempre tra i Vostri lettori assidui.

Alfonso Contreras Arias
Ministero dell'Agricoltura
del Messico

Considero la revista una de las majores del mundo ... Me ha dado la oportunidad de leer en ella muy interesantes artículos acerca de la investigación científica, la historia de las ciencias físicas y la alta calidad de la producción mecánica de Italia. Por esto, estoy a ustedes sumamente agradecido...

Sen. Luigi Einaudi

L'invio mi ha fornito occasione di apprezzare una rivista che non conoscevo. Di solito guardo con grandissimo sospetto alle riviste di questo tipo di carta patinata, con illustrazioni e con molta pubblicità; il sospetto essendo legittimato dalla constatazione che per lo più il testo, nonostante talvolta porti le cosiddette "grandi firme", non dice mai niente.

Prof. Rudolf Plank
Karlsruhe

Ritengo essere uno dei compiti più importanti aumentare il livello della cultura generale dei nostri studiosi nel ramo tecnico; perciò la pubblicazione della Vostra rivista che sta tra la Tecnica e l'Umanesimo è per me das Erscheinen einer Zeitschrift, della massima importanza.

Prof. Francesco Severi
Direttore dell'Istituto
di Alta Matematica
di Roma

Caro Direttore, desidero rinnovarLe i miei vivi ringraziamenti per l'omaggio che Ella continua a farmi della magnifica rivista, che è veramente interessante sotto ogni aspetto, per quanto io non sia entusiasta di taluni effetti deleteri dello "scatenamento scientifico" (come lo chiama il Wiener) i quali non sono certo dovuti ai tecnici ma alla cattiveria, alla imprudenza e alla mancanza di saggezza degli uomini.

Reyner Banham
"Architectural Review"
e B.B.C

È una rivista seria, ma a leggersi entusiasmante. Niente parlare spicciolo, niente mera volgarizzazione. Sebbene lo stile debba tenersi su un piano giornalistico, pure non ricordo articoli o particolari della rivista che nel loro genere non risultassero tutti eccellenti.

Ing. Mario Donaudy
Republic Aviation Co.

*La rivista è da me letta e conservata nella mia libreria e qualche volta, a malincuore, la presto a qualche collega italo-americano...
Interessante il contenuto, belle le foto e i disegni.*

Lewis Mumford
Urbanista e storico
dell'architettura

"Civiltà delle Macchine", which comes to me regularly, continues to interest and fascinate me: each number is a further invitation to in Italian! I envy the country that can produce such a magazine...

P.M. Bardi
Direttore
del Museu de Arte
S. Paolo (Brasile)

La rivista è fuori d'ogni comune immaginazione. La faccio vedere a tutti e credo che varie persone si abboneranno.

RITORNARE ALLA "CIVILTÀ DELLE MACCHINE" PER UN NUOVO [ANZI ANTICO] PUNTO DI VISTA

Ing. JoséA. Bozzano
"Astillero San José
Assunción (Paraguay)

Cuanto placer y solaz intelectual, sereno y serio ofrece y procura esta revista. Pareciera que es un exponente de la pujante y refinada técnica italiana de todos los tiempos. No encuentro nada similar ni superior en otras lenguas.

Prof. Ing. A.A. Capocaccia
Presidente della Facoltà
di Ingegneria di Genova

Questa pubblicazione riunisce in sé i valori di serietà scientifica e di incoraggiamento allo studio delle relazioni umane e apporta un decisivo contributo alla diffusione di un sano umanesimo degli ambienti della tecnica e della produzione.

Ernesto Fassio
Armatore di Genova

Ho molto gradito e apprezzato l'elegante veste e l'interessante contenuto di "Civiltà delle Macchine".

G. Fischer
Presidente S. A.
des Engrenages et
Machines Maag
Zurigo (Svizzera)

C'était un grand plaisir de recevoir, en hommage, votre revue "Civiltà delle Macchine", que j'ai lue avec intérêt et que je considère une publication unique dans son genre.

Prof. Francesco Giordani
Vice Presidente
dell'Accademia Nazionale
dei Lincei Roma

Il Socio Nazionale prof. Gaetano Arturo Crocco ha presentato alla classe di Scienze Fisiche, Matematiche e Naturali di questa Accademia, nella seduta del 13-6 c. a., il fascicolo di maggio/giugno 1955 di codesta rivista, contenente il suo studio dal titolo "Anticipazioni di nautica interplanetaria" e l'articolo del professor Krall su "Volterra e le istituzioni scientifiche italiane". Il predetto professore ha anche presentato i fascicoli nei quali figurano gli articoli del predetto prof. Krall su Tullio Levi Civita e su Vito Volterra. A nome della Classe ringrazio vivamente per il gentile omaggio che è stato veramente gradito e, ai ringraziamenti dei colleghi, unisco i miei personali.

Arch. Walter Gropius
Cambridge, Mass. (U.S.A.)

I am delighted with it. It has a really new point of view.

Max Bill
Direttore
della "Hochschule für
Gestaltung"
Ulm (Germania)

Desidero confermarVi che riceviamo regolarmente la vostra rivista. Essa rappresenta per la nostra Biblioteca un grande valore perché data la sua sostanza, le idee e la sua presentazione non ha eguali.

Prof. Francesco Brambilla
Università L. Bocconi
direttore di
"Tecnica e organizzazione"
Milano

Nel periodo di un quadriennio avete potuto sviluppare un programma di ridimensionamento umanistico della attuale fase della rivoluzione industriale, che è una esigenza tanto più sentita in quanto il mero progresso tecnologico è nello spirito di tutti noi già scontato. C'è da augurarsi che questo sforzo possa continuare con la stessa unitaria impostazione.

Mauro Cotta
Studente di Roma

Anche se non sono quelli di un nome illustre, Vi prego di accettare e di gradire i veri, sinceri complimenti di uno studente della scuola tecnica industriale che tanto apprezza la rivista "Civiltà delle Macchine".

Tullio Fazi
Direttore stabilimento
Olivetti Pozzuoli (Napoli)

Prego di inviarmi i prossimi numeri di volta in volta che verranno pubblicati e con l'occasione mi rallegro per il contenuto e per la bella veste editoriale di quelli inviatimi.

G.M. Garbarino
Europe and
Africa Sales Board
Westinghouse
New York (U.S.A.)

You are to be congratulated for the fine articles that appear in this review and also for the interesting manner in which your articles illustrated.

P.K.W. Greggains
Direttore Reads Limited
Liverpool (Gran Bretagna)

Desidero che continuiate a mandarmi la vostra rivista e colgo l'occasione per fare i miei complimenti ai responsabili della sua pubblicazione.

RITORNARE ALLA "CIVILTÀ DELLE MACCHINE" PER UN NUOVO [ANZI ANTICO] PUNTO DI VISTA

Ing. Eugenio Gualdi
Presidente e Dir. Gen.
Soc. Immobiliare Roma

Continuo a ricevere la rivista e desidero rinnovare il mio sentito ringraziamento non solo, ma esprimere la mia ammirazione per la veste tipografica di primissimo ordine e per gli articoli intercalati con saggia maestria, alternando relazioni culturali a trattazioni profondamente tecniche. Considero la vostra pubblicazione la più elevata di quante vengono redatte in questi momenti in Europa.

Frank G. Logan
presidente e direttore gen.
Vickers Electric Division
Saint Louis (U.S.A.)

I have been receiving your bimonthly review "Civiltà delle Macchine", and enjoy it very much. We would appreciate remaining on your mailing list.

Candido Portinari
Pittore
Rio de Janeiro (Brasile)

Ha muito tempo que tenho o propósito de escrever-lhe para agradecer-lhe e felicitá-lo pela beleza da revista. Sendo uma revista que trata da indústria é a mais bela que conheço no sentido plástico e intelectual. Todos aqueles a quem a tenho mostrado são da mesma opinião.

Prof. Giuseppe Prezzolini
Columbia University
New York (U.S.A.)

Sono gratissimo. Mi pare una bellissima rivista e ho consigliato la Biblioteca della Columbia University di New York di abbonarsi. È stato il solo modo col quale praticamente potevo ringraziarvi del dono graditissimo.

Prof. Ing. Pietro Sillaro
Direzione Necchi Pavia

Desidero esprimere il mio apprezzamento per la Vs. rivista, veramente originale nella forma e nel contenuto e soprattutto veramente moderna. Personalmente penso che essa abbia una funzione di primaria importanza per la sua opera di informazione delle idee di avanguardia o comunque del modo di sentire e di vivere la tecnica d'oggi.

Antonio Valeri
Segretario della
Federazione Italiana
Pubblicità
Milano

Esprimo il mio sentito compiacimento per l'accuratezza ed il buon gusto della pubblicazione che veramente fa onore all'arte grafica e che richiama l'interesse del lettore per gli argomenti trattati ed in particolare per le rubriche vivaci e brillanti che completano il fascicolo.

Referenze bibliografiche

- ¹ Cfr. G. LACORAZZA, *Meccanima. <<Civiltà delle Macchine>> negli anni di Leonardo Sinisgalli*, (tesi di laurea), 1999, p. 30; la tesi è stata pubblicata in internet a cura del Consiglio Regionale della Basilicata, in www.consiglio.basilicata.it/pubblicazioni/meccanima/1-introd.pdf. Leggere questo libro che è stato la tesi di laurea del figlio di un cugino diretto di Leonardo Sinisgalli è stato per me illuminante. Ne ho attinto parecchio senza oltrepassare il confine oltre il quale Lacorazza parla del design italiano degli anni di <<Civiltà delle Macchine>>. Veramente suggestivo.
- ² Leonardo Sinisgalli (Montemurro, 1908 – Roma, 1981) è stato lo studente brillante che Enrico Fermi avrebbe voluto con sé, con i ragazzi di via Panisperna; è stato il poeta che in poche settimane scrisse le 18 poesie che scatenarono l'entusiasmo dei critici; è stato l'inventore, come art director della Olivetti, della Pirelli, dell'Eni, dell'Alitalia, di memorabili manifesti pubblicitari; è stato il creatore di riviste di grande successo, "Pirelli", "Civiltà delle Macchine", "La botte e il violino", in cui confluì il desiderio di saldare la dicotomia tra le due culture; è stato il pubblicitista di sapidi interventi legati all'arte, all'architettura, alla scienza, alla matematica, alla geometria (straordinario il Furor mathematicus); è stato il narratore elegante e incisivo di prose memoriali; è stato il documentarista e divulgatore che con due film vinse consecutivamente la Biennale di Venezia; è stato il curatore di programmi radiofonici, Il teatro dell'usignolo e La lanterna; è stato il critico d'arte pungente e intuitivo; è stato il disegnatore ironico di ritratti". Citazione tratta dall'appassionata pagina web che Biagio Russo dedica a Leonardo Sinisgalli, cfr. <http://utenti.lycos.it/BiagioRusso1/>.
- ³ Cfr. G. LACORAZZA, *Meccanima. <<Civiltà delle Macchine>> negli anni di Leonardo Sinisgalli*, (tesi di laurea), 1999, p. 23.
- ⁴ Op. cit., p. 33.
- ⁵ Op. cit., p. 17.
- ⁶ Op. cit., p. 15.
- ⁷ G. LUPO, in <<Letteratura Italiana Contemporanea>>, gennaio-aprile 1989, p. 186.
- ⁸ Cfr. G. LACORAZZA, *Meccanima. <<Civiltà delle Macchine>> negli anni di Leonardo Sinisgalli*, (tesi di laurea), 1999, p. 35.
- ⁹ Ibid., op. cit. p. 35.
- ¹⁰ G. UNGARETTI, *Lettera al direttore*, in <<Civiltà delle macchine>>, anno I, gennaio 1953, p. 7.
- ¹¹ Ibid., p. 7.
- ¹² Con il termine "stranezza" Ungaretti intende "estraneità".
- ¹³ Ibid., p. 7.
- ¹⁴ Cfr. G. LACORAZZA, *Meccanima. <<Civiltà delle Macchine>> negli anni di Leonardo Sinisgalli*, (tesi di laurea), 1999, p. 40.
- ¹⁵ Con il passaggio dalla Finmeccanica all'IRI, la direzione venne assunta da Francesco d'Arcais.
- ¹⁶ G. LACORAZZA, op. cit., p. 58.
- ¹⁷ G. LACORAZZA, op. cit., p. 29.
- ¹⁸ G. E. LURAGHI, *Lettera al direttore*, in <<Civiltà delle macchine>>, anno II, gennaio 1954, p. 11.
- ¹⁹ CANTATORE, CARRIERI, LURAGHI, *Tre amici per i settant'anni di Leonardo Sinisgalli*, Bandini Editore, Milano 1978. La mia citazione è tratta però da G. Lacorazza, op. cit., p. 29.
- ²⁰ G. E. LURAGHI, *Sinisgalli e l'industria*, in *Atti del simposio di studi su Leonardo Sinisgalli*, Matera-Montemurro 1982, p. 130.
- ²¹ G. LACORAZZA, op. cit., p. 16.

