

Civiltà delle macchine: “Come farà l’uomo per non essere disumanizzato dalla macchina [...] per renderla moralmente arma di progresso?”

CARLOTTA SYLOS CALÒ

Università degli studi di Roma Tor Vergata
carlotta.sylos.calo@uniroma2.it

doi: <https://doi.org/10.62336/unibg.eac.35.564>

Parole chiave

Dopoguerra
Modernità
Cultura politecnica
Arti
Industria

Keywords

Post-War
Modernity
Polytechnic Culture
Arts
Industry

Abstract

In questo contributo si analizza il primo numero di *Civiltà delle macchine*, una rivista aziendale che inizia le sue pubblicazioni nel 1953 e che, pur con risorse limitate, si presenta come un periodico di respiro internazionale, caratterizzato da una visione politecnica. La rivista si distingue per il suo approccio multidisciplinare, rivolgendosi a un pubblico variegato e incarnando una cultura industriale e tecnologica in grado di coniugare tecnica e cultura. La direzione di Leonardo Sinisgalli ha consentito a *Civiltà delle macchine* di proporsi come un modello di modernità italiana unica nel suo genere.

This contribution focuses on the first issue of *Civiltà delle macchine*, a corporate magazine launched in 1953, which, despite limited resources, presents itself as a publication with an international scope, characterised by a polytechnic vision. The magazine stands out for its multidisciplinary approach, targeting a wide-ranging audience and embodying a culture of industry and technology that merges technical and cultural aspects. Under Leonardo Sinisgalli's direction, *Civiltà delle macchine* emerged as a unique pattern or prototype of Italian modernity.

1. *Civiltà delle macchine*: introduzione e contesto

Nel 1953, Giuseppe Luraghi, direttore generale di Finmeccanica, la società finanziaria dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), incarica l'ingegnere Leonardo Sinisgalli di creare una rivista incentrata sul dialogo tra cultura umanistica e tecnico-scientifica (Luraghi 2015: 113-114). La rivista, intitolata *Civiltà delle macchine*, viene pubblicata da Edindustria e stampata presso l'Industria Libreria Tipografica Editrice (ILTE) di Torino con cadenza bimestrale. La direzione, dal gennaio del 1953 all'aprile del 1958, è dello stesso Sinisgalli, gli anni sono quelli della ricostruzione e della ripresa italiana che preludono al cosiddetto miracolo economico e le pagine della rivista ne costituiscono una perfetta incarnazione.

In questo contributo mi concentrerò sul primo numero del periodico con l'obiettivo di riflettere sul modello culturale proposto da una pubblicazione che, nonostante le limitate risorse in termini di personale e mezzi – con un unico redattore, il fratello di Sinisgalli, Vincenzo, già collaboratore delle riviste *Comunità*, *Domus*, *Pirelli* (Imbriani 2012),¹ due segretarie e un fattorino – si presenta fin da subito come un periodico di ampio respiro tematico, esteticamente curato e con una proiezione internazionale. La scelta di concentrare l'analisi esclusivamente sul primo numero, oltre a esigenze di spazio, risponde alla necessità di interrogare il momento fondativo dell'impresa editoriale, nel quale si delineano con maggiore chiarezza la visione culturale, le strategie discorsive e l'identità progettuale della rivista, consentendomi un'analisi ravvicinata e metodologicamente circoscritta.

Già dal primo numero del gennaio del 1953, *Civiltà delle macchine* rivela l'intento della direzione editoriale di incarnare una visione autenticamente politecnica: un sapere integrato che ricompone la frattura tra scienze e umanesimo, promuovendo un dialogo fecondo tra conoscenze tecniche, artistiche e sociali. Intesa come strumento di lavoro condiviso, aperto a una pluralità di voci, la cultura politecnica² rappresenta la risposta a una civiltà industriale che richiede unità e collaborazione tra discipline, rivolgendosi non solo agli specialisti del settore o agli addetti ai lavori, ma a un pubblico ampio e composito, proveniente da ambiti diversi. La rivista si configura subito come un modello straordinario di pubblicazione multidisciplinare e, come attestano numerosi studi,³ tale risultato

è reso possibile dalla direzione di Leonardo Sinisgalli, da sempre convinto sostenitore della necessità di un innesto profondo tra cultura umanistica e sapere tecnico. L'obiettivo di questo contributo è quindi analizzare, attraverso il primo fascicolo della rivista, le forme e le strategie messe in atto per valorizzare non solo la rilevanza e lo spirito della produzione tecnologica, ma anche il fascino della cultura industriale, capace di delineare – già in apertura – una definizione di cultura politecnica sorprendentemente attuale e un'idea di modernità italiana più umana e consapevole rispetto a quella proposta dalla coeva letteratura d'industria, al centro di alcuni dibattiti dell'epoca per l'inadeguatezza dei suoi modi narrativi alla nuova realtà circostante (Vittorini 1961: 20).

Prima di procedere all'analisi del primo numero della rivista, appare opportuno delineare il contesto culturale e intellettuale in cui il progetto di Sinisgalli prende forma, al fine di coglierne più compiutamente lo spirito originario. In un'intervista rilasciata a Ferdinando Camon nel 1965, Sinisgalli rievoca in questi termini il sentimento che lo animava all'epoca:

L'inverno del 1953, a Roma in un Ufficio di Piazza del Popolo, [...] misi a fuoco il progetto di 'Civiltà delle macchine' [...] la cultura dell'Occidente era rimasta incredibilmente arretrata e scettica nei confronti della tecnica, dell'ingegneria. [...] lo volevo sfondare 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 (Camon 1982: 76).

Sinisgalli, di formazione ingegnere elettronico, si era dedicato alla letteratura già dagli anni Trenta. Nel suo primo periodo milanese (1932-1940) aveva coltivato importanti amicizie con intellettuali e artisti come Persico, Pagano, Nizzoli, Terragni, Veronesi e Ponti, frequentando anche lo studio Boggeri, la Galleria del Milione, gli artisti vicini alla rivista *Casabella*. Sempre a Milano con *Ritratti di macchine* e *Quaderno di geometria* (Sinisgalli 1936; 1937), aveva compiuto il suo primo esperimento di innesto di cultura umanistica su quella scientifica. Nel 1937 era entrato nel mondo dell'industria lavorando per Società del Linoleum come organizzatore di convegni e collaboratore della rivista, qui aveva incrociato Giuseppe Luraghi che, dopo la guerra lo avrebbe chiamato, prima come di-

rettore artistico di *Pirelli*⁴ nel 1948, poi a Roma a Finmeccanica.

Gli anni Cinquanta sono appena iniziati, il dibattito tra promotori dell'astrazione e quelli della figurazione, come i quesiti sul rapporto tra artisti, intellettuali e politica, sono nel pieno del loro sviluppo.⁵ Sinisgalli è conscio del valore etico-politico del suo ruolo di intellettuale-comunicatore e, con *Civiltà delle macchine*, intende ricordare a un pubblico vasto Archimede, Leonardo, Cardano, Galilei, Newton, Einstein, e unire al loro lo sguardo degli artisti e dei letterati e mostrare che l'uomo può evitare di essere disumanizzato dalla macchina, trasformandola invece in uno strumento di progresso (Lupo, Lacorazza 2008: 5-6).

2. La copertina del primo numero e le prime pagine come dichiarazione d'intenti

Per la copertina del primo numero della rivista, pubblicato nel gennaio del 1953, Sinisgalli sceglie la riproduzione di alcuni disegni dal *Codice sul volo degli uccelli* di Leonardo Da Vinci, ripresi dalla raccolta del 1936 di Raffaele Giacomelli (Lupo 2011: 235). Leonardo è certamente già un importante riferimento, non solo nel rapporto tra cultura umanistica e scientifica, ma anche apprezzato nella sua vena poetica, avvalorata proprio da alcuni studi degli anni Trenta che certamente Sinisgalli conosce (Lupo 2011: 230-240). È lui stesso a ricordare l'incontro con alcuni scritti di Leonardo in un articolo pubblicato su *Pirelli* in occasione del V centenario dalla nascita dell'artista-scienziato.⁶ Scrive:

Tutti hanno un'idea della pagina di Leonardo: non è quella di uno scrittore, poeta o storico, e neppure soltanto quella di un fisico, di un geometra, di un ingegnere. Ci sono schizzi, disegni, figure geometriche, croquis (come li chiamava Le Corbusier) frammisti o intercalati o commentati dalla scrittura. Fascinosa scrittura, senza punti, senza accenti, senza virgole. [...]. Ecco un maestro che non volle discepoli, un maestro solitario che guardò molto lontano, e scrisse per noi lettori difficili incontentabili disordinati, lettori di 400 anni dopo (Sinisgalli 1952a: 30).

Proprio la forma dei croquis appare nella prima copertina di *Civiltà delle macchine*, dove gli schizzi sul volo sono impaginati come fogli di appunti. Questi disegni sono legati a un ricordo personale di Sinisgalli,

che risale alla sua visita all'Esposizione dell'Aeronautica italiana,⁷ compiuta insieme a Le Corbusier, quando l'architetto rimase profondamente impressionato proprio da quegli schizzi.⁸ Ancora, sempre Leonardo, era citato nel suo *Furor Mathematicus*:

Questo sarebbe l'ermetismo di Leonardo: un continuo cumulo di ombra e nel segno e nelle parole. Il suo metodo è davvero così vicino a una "poetica", il suo orgoglio, come quello dei poeti grandi, una continua insoddisfazione. Mai come oggi, che le macchine fanno tanto rumore, della sua attenzione noi possiamo immaginare la tesa vigilanza: Leonardo fu un uomo a cui ogni conoscenza costava fatica, un uomo che ha ridotto al minimo lo spreco della sua pena (Sinisgalli 1950: 41-43).

Inoltre, Leonardo, come sottolinea Sinisgalli nella chiusura dell'articolo appena citato su *Pirelli*, il sesto dedicato all'artista scienziato da quella rivista, viene considerato per la sua generazione uno dei maestri elettivi, celebrato in numerose occasioni tra cui, negli anni di nascita di *Civiltà delle macchine*, la prima mostra del gruppo Origine a lui dedicata a Roma nel 1952 e l'inaugurazione del nuovo Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci a Milano, il 15 febbraio 1953.

Ecco, dunque, che il titolo della rivista, associata alle immagini di Leonardo montate con estetica moderna chiarisce già l'identità della testata che si pone in continuità e sviluppa quelli che erano stati alcuni degli aspetti centrali della concezione della rivista *Pirelli*.⁹

Scorrendo le prime pagine, dopo la copertina interna, firmata da Riccardo Manzi, già collaboratore di *Pirelli* dalla fine degli anni Quaranta, due pagine sono dedicate al sommario, la prima a quello italiano, la seconda alla traduzione in inglese, francese e spagnolo, chiarendo la vocazione internazionale e l'ampiezza dei contenuti che spaziano senza divisioni tematiche dall'industria, all'elettronica, dal design all'arte antica e contemporanea. I testi sono tutti giustificati, il carattere Bodoni viene impiegato con rigore nelle sue diverse varianti – maiuscola, minuscola, tondo e corsivo –, la composizione chiara e tutte queste scelte tipografiche contribuiscono, in modo decisivo, all'identità visiva della rivista.¹⁰

Nel quadro della costruzione di un'identità culturale fortemente interdisciplinare, un ruolo strategico

è affidato ai titoli degli articoli, che si rivelano sin dal primo impatto strumenti di notevole efficacia comunicativa. Tale efficacia sembra rispondere a una logica editoriale perfettamente coerente con la missione del periodico: saldare, ibridare, fondere arte, scienza e industria in un unico immaginario culturale (“Calder scultore ingegnoso”, “La Reggia di Portici si meccanizza”). Questo uso creativo e consapevole del paratesto riflette pienamente l’obiettivo della rivista: rivolgersi a un pubblico eterogeneo e offrire, ancor prima della lettura degli articoli, il senso dell’incontro tra mondi solo apparentemente distanti (Lacorazza 2005: 89-93).

A chiarire la linea editoriale della rivista la “Lettera” di Giuseppe Ungaretti, la prima di una serie di lettere-editoriali incentrate sul rapporto tra arte e tecnica e di volta in volta affidate per lo più a intellettuali. Ungaretti era già stato chiamato da Sinisgalli a collaborare occasionalmente con *Pirelli* (Ungaretti 1949; 1953a), i due si conoscevano e stimavano da tempo, e Sinisgalli aveva nominato per primo Ungaretti tra i collaboratori umanisti che avevano determinato per quella rivista un distacco dal genere, grazie al bilanciamento tra tecnica e cultura, concretezza e divulgazione, bilanciamento che in *Civiltà delle macchine* si conferma e rafforza (Sinisgalli 1952c: 8).

Inoltre, Ungaretti, già dagli anni Trenta, ad esempio dalle pagine della rivista *La Fiera letteraria*, aveva manifestato l’auspicio di una poesia aperta all’arte, all’architettura e alle scienze (Ungaretti 1932: 3), ed era stato – come nota Simona Campus ricordando Luciano Anceschi – di ispirazione sulle scelte stilistiche delle riviste aziendali per la sua poesia basata sull’uso dell’analogia. Questa caratteristica, secondo Anceschi, connette Ungaretti a Baudelaire, Valéry e ai surrealisti, evidenziando un continuum culturale e un’eredità di approccio, non limitata alla poesia, ma allargata ad ambiti apparentemente distanti, come la pubblicità, le didascalie, i media radiofonici e cinematografici, e persino la prosa quotidiana, dimostrando la permeabilità tra letteratura e comunicazione di massa (Campus 2013: 126-128).

Lo scritto di Ungaretti inizia rispondendo ipoteticamente a un quesito di Sinisgalli che racchiude il senso della neonata rivista: “Mi chiedi – si legge – quali riflessioni mi vengono suggerite dal progresso moderno, irrefrenabile, della macchina? È implicita in esso un’ispirazione poetica?”. La risposta è sviluppata

in due colonne di testo: la macchina è il risultato di una catena millenaria di sforzi coordinati; quindi, certamente in essa si attuano “prodigi di metrica”. Molte cose, nella macchine, “hanno cessato d’essere slanci della fantasia e del sentimento, sogni, simboli della sconfinata libertà della poesia” per diventare “strumenti foggiate dall’uomo”, tuttavia, avverte Ungaretti, in essa c’è un pericolo e così conclude domandando: “Come farà l’uomo per non essere disumanizzato dalla macchina, per dominarla, per renderla moralmente arma di progresso?” (Ungaretti 1953b: 7). Bene, sembra che la risposta di Sinisgalli sia la rivista stessa: nome, copertine, contenuti, scelte tipografiche, effettivamente già su *Pirelli* aveva dichiarato:

La Scienza e la Tecnica ci offrono ogni giorno nuovi ideogrammi, nuovi simboli, ai quali non possiamo rimanere estranei o indifferenti, senza il rischio di una mummificazione o di una fossilizzazione totale della nostra coscienza e della nostra vita. [...] Scienza e Poesia non possono camminare su strade divergenti. I Poeti non devono aver sospetto di contaminazione. Lucrezio, Dante e Goethe attinsero abbondantemente alla cultura scientifica e filosofica dei loro tempi senza intorbidare la loro vena. Piero della Francesca, Leonardo e Dürer, Cardano e Della Porta e Galilei hanno sempre beneficiato di una simbiosi fruttuosissima tra la logica e la fantasia (Sinisgalli 1951: 54-55).

3. Tecnica, umanesimo e modernità: la costruzione di un immaginario nel primo numero di *Civiltà delle macchine*

La sequenza dei contributi, organizzata non in rubriche ma in libera successione, si apre con un articolo di Pasquale Saraceno sull’industria meccanica italiana. Sin dal sottotitolo il pezzo assume un tono informativo e rassicurante: “Lo Stato sta compiendo uno sforzo notevole per superare la crisi ancora presente in alcuni settori della nostra industria meccanica. Ne conosciamo la diagnosi e stiamo approntando la cura” (Saraceno 1953: 8-11). Segue un articolo tradotto dalla rivista *Flight* dal titolo quasi futurista, “Alla velocità del sole”, che racconta la doppia traversata dell’Atlantico compiuta dall’aeroplano English Electric Canberra. Le pagine sono arricchite da fotografie in bianco e nero che esaltano la bellezza formale di industrie e aeroplani, riprendendo uno stile già caratteristico

della direzione di Sinisgalli ai tempi della rivista *Pirelli* (Anonimo 1953: 12-14).

Nelle pagine successive, immagini degli interni e dei giardini della Reggia di Portici, sede del centro di meccanica agricola, accompagnano l'intervento dello scrittore Raoul Maria De Angelis. Questi scorci, in contrasto con le moderne linee fotografiche delle prime pagine, intendono tuttavia sottolineare, anche attraverso il tono dell'articolo, il valore di una tradizione virtuosa, già proiettata verso la modernità, che si affianca al progresso e alla modernità del tempo presente (De Angelis 1953: 15-17).

I contributi successivi trattano temi come la Centrale di El Nihuil, costruita da Ansaldo San Giorgio per il governo argentino, la storia dei viaggi oceanici più rapidi tra il 1818 e il 1952, e l'Istituto Nazionale delle Applicazioni sul Calcolo. Un filo conduttore unisce questi articoli: il progresso tecnologico, il suo impatto su società ed economia globali e i toni della narrazione. Attraverso una prosa puntuale ed evocativa, si mette infatti in evidenza come innovazione e scienza abbiano trasformato settori fondamentali quali l'energia, i trasporti e le applicazioni scientifiche cosicché il progresso tecnologico emerge come una potente forza di trasformazione sociale ed economica a servizio dell'uomo.

Segue un contributo che inaugura un modello destinato a diventare ricorrente nei numeri successivi della rivista: lo sguardo di uno scrittore e di un artista su un luogo. In questa prima occasione, Giorgio Caproni e Renzo Vespignani visitano i cantieri dell'Ansaldo a Sestri Ponente. Caproni, livornese di nascita ma genovese d'adozione, città in cui visse dal 1922 e a cui rimase profondamente legato, racconta il contrasto tra le aspettative di un ambiente industriale ordinato e l'effettiva realtà del cantiere, caotica e affascinante. Nel corso della visita, egli riflette sulla complessità e sulla bellezza delle strutture e delle operazioni del cantiere, l'equivalente moderno – così gli paiono – di una cattedrale, un simbolo di ingegno umano e di grandezza operosa. “Che scorno! – scrive – ma potevo io supporre che un cantiere comincia dal cielo?” – e poi più avanti in una descrizione ricca di suoni:

Scintille belle come stelle [...]; crepitii e mitragliamenti (dei martelli elettrici); slogolii (delle mole); autentici piani e lamenti (dei trapani); sospiri e soffi ciclopici (dei saldatori): tale

è la sinfonia offerta all'occhio e all'orecchio, e al cuore, in un crescendo a mano a mano che i nostri passi procedono (Caproni 1953: 28-29).

La visita culmina con l'osservazione della costruzione della turbonave Andrea Doria, un'esperienza che colpisce profondamente Caproni per la precisione e la grandiosità del processo. Alla fine del suo viaggio, lo scrittore torna a Roma, sopraffatto dall'intensità di ciò che ha visto e, in un gesto simbolico, abbandona il vocabolario che aveva portato con sé, un atto che rappresenta la resa definitiva ai pregiudizi che lo avevano accompagnato in viaggio, ma anche segna la superiorità dell'esperienza sulla teoria. Alle parole di Caproni si accompagnano i disegni e i pastelli di Vespignani che raccontano il cantiere con straordinaria intensità: la turbonave, i piloni, le carrucole, le gru. Gli uomini quasi non compaiono, se non in un'unica occasione e in dimensioni ridottissime. Il paesaggio industriale è ridefinito: è uno spazio dominato dall'acciaio e dalle macchine, un cantiere che sembra vivere, crescere e muoversi in totale autonomia. In questa rappresentazione, l'artista non si limita a documentare, ma dà voce a un luogo trasformato dalla potenza tecnologica, evocando un mondo in cui il progresso sembra avere una volontà propria. Vespignani all'epoca è già noto per la sua capacità di catturare con intensità drammatica il paesaggio urbano e industriale del dopoguerra in una sorta di realismo esistenziale, sembra insieme critico e compartecipe della modernità e ben interpreta una narrazione orientata a parlare di fabbrica, ma ancora in bilico tra realtà naturale e industriale, che si affaccia appena alla capacità di cogliere e integrare le dinamiche e le istanze di appropriazione e trasformazione della realtà, che un approccio già maturo alla modernità vorrebbe, come auspicherà alcuni anni dopo Elio Vittorini per la letteratura (Vittorini 1961).

Il profilo culturale di *Civiltà delle macchine* si delinea dunque con particolare chiarezza attraverso questa “missione sul campo”, che unisce un racconto sensibile a una riflessione approfondita sul cambiamento radicale imposto dall'industria alla società. L'attenzione all'impatto delle tecnologie sulla vita umana e sulle dinamiche sociali, tratto distintivo che rende la rivista un riferimento imprescindibile per la comprensione del mondo contemporaneo, acquista ulteriore spessore nel contributo successivo firmato

da Giulio Carlo Argan. Il titolo pone una domanda cruciale, che sarà al centro del dibattito culturale italiano: "A chi spetta il comando?" (Argan 1953a). Le macchine, così come le cose o le immagini, ci comandano o le comandiamo? Le comanderemo o ci comanderanno? Argan affronta il tema confrontando le idee di Siegfried Giedion e Lewis Mumford, esplorando la meccanizzazione non come semplice causa o effetto di un'elaborazione del mondo e dello spazio-tempo, ma come una manifestazione concreta e intrinseca della vita moderna. La meccanizzazione, rileva lo studioso, fa parte di una nuova concezione del mondo, di un senso vivo del reale e dovrebbe diventare funzione sociale. Argan, nel suo contributo, condivide e sviluppa l'auspicio di Mumford: che sia l'uomo a prendere il comando. L'idea dell'uomo moderno delineata da Argan trova una naturale corrispondenza nella concezione del design come servizio alla società, derivata dai suoi studi sul Bauhaus (Argan 1949; 1953b; 1954).

Nella scuola fondata da Walter Gropius, il design non era semplicemente una disciplina estetica, ma un mezzo per migliorare la qualità della vita attraverso la sintesi di arte, tecnica e funzione. Il Bauhaus perseguiva l'obiettivo di formare un individuo consapevole, capace di intervenire attivamente nel mondo circostante, progettando oggetti e ambienti che rispondessero ai bisogni collettivi e favorissero una società più equa e funzionale. Analogamente, l'uomo moderno descritto da Argan non è uno strumento passivo della meccanizzazione, ma un protagonista consapevole del progresso. Questa figura di uomo, "spoglio di ogni principio di autorità" e consapevole della sua capacità creativa, appoggia un'estetica capace di integrare le esigenze pratiche con una visione sociale e culturale più ampia, tale da contribuire a ridefinire la realtà, costruendo un panorama armonioso e funzionale per la società. In questa prospettiva, l'approccio al design proposto da Argan si configura come uno strumento di emancipazione e di trasformazione culturale, dove tecnologia e creatività convergono per restituire all'uomo il controllo sul proprio destino e sull'ambiente, promuovendo una visione del mondo in cui arte, tecnica e umanità si intrecciano in un equilibrio dinamico.

L'articolo è illustrato da opere che testimoniano la relazione tra estetica e funzionalità: un modello in bronzo di un gabbiano in volo realizzato da Marey, un grafico del 1885 sul movimento di una gamba, e una

serie di sedie significative, tra cui una sedia da barbiere brevettata negli Stati Uniti nel 1873, una sedia pieghevole progettata da Wilson nel 1871 e una sedia in metallo di Mies Van Der Rohe del 1923. L'argomentazione di Argan, unita alle immagini, si concentra su come architetti e designer del passato abbiano affrontato e superato il conflitto tra bellezza e razionalità, considerandoli termini complementari piuttosto che alternativi. Il messaggio appare chiaro: l'arte, con il suo carattere creativo, pone l'istanza fondamentale di una società che non è vittima della produttività meccanica, ma protagonista attiva e consapevole, capace di ritrovare l'integrità e l'unità del proprio essere attraverso i processi tecnologici. Inoltre, il pensiero di Siegfried Giedion e Lewis Mumford, così come sviluppato da Argan, trova un'interessante corrispondenza nelle pagine successive, dedicate a Marcello Nizzoli, segnalando ancora la coerenza della direzione editoriale.

L'articolo è firmato da Vincenzo Lacorazza (pseudonimo abituale di Vincenzo Sinisgalli).¹¹ Nizzoli, noto per il suo lavoro con Olivetti e per progetti come la macchina da scrivere Lexikon 80 e Lettera 22, rappresenta l'applicazione pratica delle teorie che mirano a un rapporto equilibrato tra tecnologia, funzionalità e umanesimo. Seguendo l'idea di un'interrelazione virtuosa tra architettura, tecnologia e vita quotidiana, Nizzoli concepisce il design non solo come estetica, ma come strumento per migliorare la vita delle persone. I suoi prodotti non sono semplicemente oggetti tecnologici, ma manifestazioni culturali che dialogano con il contesto sociale in cui sono inseriti. Ancora, degna di attenzione, è la riflessione sullo standard: l'arte consiste nel progetto, nell'idea, non nell'esecuzione. Scrive Lacorazza/Sinisgalli: "l'edilizia è una tecnica l'architettura è un'arte" (Lacorazza 1953: 38). L'articolo è illustrato da fotografie e disegni di oggetti di Nizzoli che mostrano l'essenza del suo talento nel coniugare funzionalità e creatività. Quello di Nizzoli è un esempio concreto del controllo umano sulla macchina. Le sue creazioni riflettono l'idea di una tecnologia che non domina l'uomo ma è progettata per essere al servizio della sua quotidianità, incarnando l'equilibrio tra forma, funzione e umanità che anche Argan auspicava.

Segue un articolo firmato stavolta da Leonardo Sinisgalli: "Calder scultore ingegnoso". L'artista è stato appena premiato alla XXVI Biennale veneziana e il

suo lavoro si caratterizza per forme leggere e delicate, con cui coniuga la poesia della leggerezza a una perfetta applicazione delle leggi fisiche che interessano Sinisgalli. L'artista, con le sue sculture mobili, riesce a materializzare le tre dimensioni dello spazio, traducendo concetti filosofici di Leibniz come "ordine delle coesistenze" e "ordine delle successioni". Le opere di Alexander Calder, composte da sistemi di masse leggere collegate da bacchette, fili o snodi, danno vita a forme sospese e in movimento che incarnano una poetica dell'equilibrio instabile, del caso, del movimento, del gioco con punti interessanti di contatto con *Le Macchine Inutili* di Munari (Munari 1937). Queste sculture – definite *mobiles* – appaiono come collage tridimensionali, in cui ogni elemento contribuisce a un insieme armonico mai statico. Il movimento reale, introdotto come componente essenziale, trasforma ogni opera in un organismo vivo, capace di rispondere all'ambiente e di esprimere una forma inedita di spazialità poetica e dinamica. Così scrive Sinisgalli:

Le sculture di Calder, nate da una suggestione di calcolo, di equilibrio, di ritmo, di danza, stanno a mezza strada tra l'universo delle figure e quello degli ordini, tra senso e intelletto [...] – e prosegue – il giocattolo è una corruzione del modello, del prototipo, è una caricatura della verità. Le sculture di Calder sono anche un poco caricaturali (Sinisgalli 1953: 39-40).

Quindi Sinisgalli trova questi lavori ambigui, più simili agli ideogrammi di Mondrian che alle costellazioni, ma certamente è colpito dalla scelta di "materiale di officina" che fa di Calder il meno convenzionale degli scultori moderni.

I contributi seguenti, impossibile analizzarli tutti in questa sede, confermano la postura della rivista: la modernità non è rottura ma evoluzione e l'integrazione tra arte, scienza e industria ne costituiscono il nutrimento ideale. Cito solo alcuni degli altri articoli del primo numero: uno di Franco Vegliani dedicato ai mestieri, vecchi e nuovi, con un affresco delle giornate lavorative corredato da fotografie che ritraggono i lavoratori nei loro ambienti quotidiani (1953: 55-56); uno, curioso, specie per la scelta delle immagini di corredo, di Umberto De Franciscis sull'uso delle macchine domestiche a Roma, risultato, si dichiara, di un'inchiesta giornalistica, dove, tra le fotografie che

mostrano politici e intellettuali nelle loro abitazioni, spicca un ritratto di Cesare Zavattini in cima a una sedia, con la moglie che gli porge una lampadina e la didascalia: "Elettricista. Per cambiare una lampadina lo scrittore ha bisogno di un assistente, però è uno di quegli uomini che nella loro dinamica vita hanno bisogno di farsi la barba col rasoio elettrico" (De Franciscis 1953: 60). Ancora, un articolo di Vittorio Somenzi intitolato "Leonardo restituito", a proposito delle ricerche di Pierre Duhem su Leonardo Da Vinci scienziato, che si lega idealmente alla scelta della copertina, e l'approfondimento, non firmato, sull'opera dello scultore Consagra realizzata come insegna Finmeccanica per la Fiera di Milano, e descritta come un piccolo monumento alla modernità industriale (1953: 66-69).

Alla fine del fascicolo due rubriche che diventeranno fisse arricchiscono la rivista: "Biblioteca", che recensisce libri di interesse scientifico e umanistico, e "Semaforo", che spazia dalla poesia all'arte, includendo interviste, notizie e segnalazioni culturali.¹² Tutti i contenuti di questo primo numero, dunque, confermano l'approccio interdisciplinare e l'intento formativo, sottolineando come la meccanica e l'industria possano essere motori di crescita, non solo economica, ma culturale e sociale. La varietà dei temi trattati riflette un'epoca di fervore creativo e ricostruzione, dove il progresso tecnologico era visto come uno strumento per creare un futuro più armonioso e consapevole. A completare questo quadro le immagini: abbiamo accennato alle fotografie di corredo ai testi, ma un ruolo importante è svolto anche dalle inserzioni pubblicitarie.

4. "Pubblicità esemplare": buoni auspici per la cultura visiva di un'Italia che cambia

Il linguaggio pubblicitario, secondo Sinisgalli, è per eccellenza analogico, capace di creare collegamenti inaspettati tra scienza, cultura e industria attraverso la contaminazione di parole e immagini. Dichiara a questo proposito: "Une image vaut mille paroles" ripete un proverbio cinese che ancora sta scritto dietro alla mia scrivania" (Sinisgalli 1955: 49). E non stupisce quindi che nella rivista il visivo sia utilizzatissimo, d'altronde quello delle allegorie e dei paragoni, anche in ambito comunicativo e pubblicitario, è per Sinisgalli un metodo di lavoro. Così aveva scritto a proposito di

pubblicità sulla rivista *Pirelli*: “Come vedete siamo nel clima del metodo leonardesco, delle giornate favolose che permisero a Leonardo Da Vinci, guardando intensamente la libellula e il nibbio, di spiccare il grande volo” (Sinisgalli 1952b: 19). E l’approccio alla pubblicità, già emerso negli anni a *Pirelli*, si conferma avanzatissimo anche in *Civiltà delle macchine*, coerente a quello nei confronti della modernità e della tecnica: la pubblicità non deve rinunciare alla sua funzione di affermazione, ma deve qualificarsi, acquisendo una ragione d’esistere che vada oltre il semplice scopo commerciale e la renda affine alle opere d’arte, coinvolgendo l’uomo, stimolandone immaginazione e senso estetico.

D’altronde la rivista era nata nel pieno sviluppo degli studi pubblicitari e delle scuole della pubblicità grafica italiana, scuole che portavano il nome di grandi aziende come RAI, Olivetti, Pirelli, e era anzitutto una rivista di pubblicità industriale, destinata a promuovere le trasformazioni dell’industria italiana e dei suoi prodotti, così, pur mantenendo un forte carattere tecnico, artistico e letterario, Sinisgalli non trascurava mai la sua missione basilare, riuscendo a integrare armoniosamente la pubblicità agli altri contenuti, scegliendo sempre inserzioni innovative, con una grafica all’avanguardia e slogan incisivi che meriterebbero un discorso a parte. In questo scritto mi limiterò invece a una riflessione sulla scelta di Sinisgalli di affidare, nel primo numero della rivista, un contributo sulla pubblicità ad Antonio Boggeri. Fondatore dello Studio Boggeri a Milano nel 1933, egli era un pioniere nella fusione tra arte e grafica pubblicitaria e un patrocinatore dello stile moderno che aveva marcato la rottura con la tradizione cartellonistica. Il suo Studio offriva un’impostazione innovativa ai clienti industriali italiani: un gruppo di professionisti capaci di gestire la pubblicità, dall’ideazione alla produzione. Alla data del suo intervento su *Civiltà delle macchine* aveva lavorato con alcuni dei più importanti marchi italiani e internazionali, come Olivetti e Pirelli – marchi ricorrenti nella storia di Sinisgalli – contribuendo a definire una nuova estetica visiva che poneva in primo piano la chiarezza comunicativa e un rigoroso rispetto per il design formale.

In “Pubblicità esemplare”, Boggeri pone in rilievo l’importanza fondamentale dell’immagine nella comunicazione pubblicitaria, sottolineando come la qualità grafica e visiva costituisca un elemento im-

prescindibile per garantirne l’efficacia. Egli paragona il ruolo dell’estetica nella pubblicità a quello dell’architettura nell’ambito dell’edilizia, sostenendo che una campagna promozionale non possa prescindere da una solida dimensione formale. Richiamando esempi emblematici come quelli dell’ENIT (Ente Nazionale per il Turismo), Boggeri mette in luce come la propaganda italiana – in particolare quella turistica – si fondi largamente su strumenti visivi quali opuscoli, riviste e manifesti, i quali richiedono un’attenta cura estetica, senso del gusto e qualità formale per risultare realmente persuasivi.

La riflessione di Boggeri si configura come un invito a superare la separazione tra decorazione e funzione, integrando aspetti tecnici e pratici con una sensibilità artistica capace di trasformare l’annuncio pubblicitario in un prodotto culturale complesso, specchio del fermento creativo del proprio tempo (Boggeri 1953:48). Al contempo, tale prospettiva offre oggi un’opportunità per una riflessione retrospettiva a proposito del processo di trasformazione che il settore pubblicitario stava vivendo in quegli anni: un passaggio decisivo verso una concezione integrata della comunicazione aziendale, orientata al marketing e alla costruzione di un servizio completo, fondato su un’organizzazione articolata in reparti specializzati – tra cui ricerca, grafica, fotografia, comunicazione e pubbliche relazioni – e su una concezione parascientifica della pubblicità (Falabrino 2007).

In un periodo in cui il panorama italiano era ancora impegnato a delineare una vera e propria cultura del design, Boggeri si afferma come promotore di un approccio professionale che riconosce nella grafica un linguaggio autonomo, in grado di dialogare con la cultura contemporanea. Con queste parole lo descriveva Sinisgalli su *Linea grafica*:

[...] ha fatto da manager e da catalizzatore, ha ispirato, ha sollecitato [...]. I suoi pupilli hanno gusti e inclinazioni diverse, hanno diversa coltura e sensibilità, sono pesi piuma e pesi massimi, Boggeri, a volta a volta, ne ha capito il genio e ne ha sviluppato le capacità personali. [...] La coerenza del lavoro di Boggeri, della sua regia, sta appunto nell’aver sempre consentito al gusto delle forme d’avanguardia, nell’aver salvato con una forte educazione intellettuale la sua eleganza (Sinisgalli 1952d: 67).

L’approccio di Boggeri, dunque, non si limitava all’in-

tegrazione tra innovazione tecnica e ricerca estetica: era piuttosto una sintesi intelligentissima tra forma e contenuto, sperimentazione e funzione, modernità e tradizione. La sua costante attenzione alla “visualizzazione della propaganda” risponde a una più ampia tensione culturale – ben rappresentata anche nelle pagine delle riviste dell’epoca – tra esigenze comunicative e aspirazioni culturali, sfumando i confini tra arte e comunicazione visiva. In tal senso, la sua opera si iscrive pienamente nelle dinamiche dell’Italia del dopoguerra, contribuendo alla costruzione di una nuova identità visiva e culturale, capace di interpretare e riflettere le trasformazioni profonde della società, del mercato e del gusto.

5. Conclusioni

Nel secondo dopoguerra, gli intellettuali italiani affrontano il tema della modernità in un contesto di ricostruzione e accelerata industrializzazione. Riviste come *Il Ponte*, *Nuovi argomenti* e *Il Politecnico* si configurano come luoghi cruciali di dibattito, riconoscendo all’intellettuale un ruolo attivo nella trasformazione della società. In questa cornice, la modernità tecnologica non è percepita come neutrale, ma come un processo da interrogare criticamente per preservare i valori umani fondamentali. Le riviste aziendali italiane con direttori e redattori che sono intellettuali ‘integrati’, professionisti eteronomi con competenze specialistiche e padronanza metodologica, si inseriscono in tale scenario, assumendo una funzione duplice: da un lato strumenti di promozione legati al contesto produttivo, dall’altro spazi di dialogo tra cultura umanistica e sapere tecnico-scientifico.

Civiltà delle macchine, sin dal suo primo numero, si distingue come piattaforma editoriale innovativa, capace di coniugare tecnologia, arte e cultura umanistica con una precisa vocazione comunicativa. L’approccio di Leonardo Sinisgalli, che la guida fino al 1958, riflette una concezione integrata della modernità, in cui il progresso tecnologico è indissociabile da una riflessione sull’impatto sociale, culturale ed estetico delle innovazioni. Il titolo stesso della rivista – *Civiltà delle macchine* – suggerisce la possibilità di una sintesi tra scienza, tecnica e industria, purché iscritte in un orizzonte culturale umanistico. Un orizzonte che le scelte editoriali confermano, sollecitando una riflessione critica sul ruolo della tecnolo-

gia nella società e comunicando ‘le macchine’ come strumenti al servizio della creatività e del bene comune, a condizione che il loro utilizzo sia guidato da consapevolezza etica e sensibilità estetica. In questo contesto, coerente allo sviluppo di una cultura industriale emergente, pronta a integrare valori umanistici nella quotidianità produttiva, il periodico si distingue anche per la sua capacità di avvicinare lettori non specializzati, offrendo un panorama articolato e aggiornato su temi di attualità tecnica, scientifica e artistica, in costante relazione – armonica o dissonante ma aperta –¹³ con l’impresa e i suoi ambiti operativi. Quando Renato Giani, nel 1958, pubblica proprio su *Civiltà delle macchine* un articolo di ricognizione della stampa aziendale italiana scrive:

Oggi diffusa come è, anche se non quanto si potrebbe desiderare, la stampa aziendale, non diversamente da altri fenomeni di costume che trovano soluzione proprio in una pubblicitaria (i fumetti fotografici o disegnati, i cartoons, la fantascienza, il culturalismo, i romanzi polizieschi, lo sport come spettacolo, eccetera), rappresenta una vivissima e dinamica immagine della contemporaneità (1958: 36).

E prosegue definendo *Civiltà delle macchine* una lezione per tutti (Giani 1958:36). Si può dunque concludere questo esame del primo numero di *Civiltà delle macchine* riconoscendovi un progetto editoriale di notevole coerenza formale e intellettuale, in cui scelte grafiche, tipografiche e redazionali concorrono sinergicamente alla definizione di un modello originale di comunicazione culturale coerente all’intento programmatico di Sinisgalli che la voleva laboratorio di modernità umanistica. In questa prospettiva si inserisce con particolare efficacia la metafora sinisgalliana dell’innesto (Camon 1982: 76), utilizzata per descrivere il rapporto tra cultura scientifica e cultura umanistica. È proprio su questa immagine, di chiara matrice biologica, che intendo concludere il presente contributo e aprire a ulteriori riflessioni. L’innesto, infatti, non implica una sintesi armonica o una fusione simmetrica dei saperi, bensì un processo dinamico in cui un dominio conoscitivo si innesta sull’altro per rinnovarlo, generando tensione, asimmetria e talvolta una gerarchia transitoria. Nel caso di *Civiltà delle macchine*, è la riflessione umanistica a essere chiamata a esercitare un’incidenza sul mondo tecnico-industriale, attribuendogli profondità storica, valenza simboli-

ca e risonanza etica. Tale configurazione rispecchia le specificità del contesto italiano degli anni Cinquanta, in cui la grande industria, ancora in una fase pionieristica di ricostruzione e sviluppo, si propone come vettore di modernità e innovazione, e molti intellettuali vedono in essa un terreno fertile per mediare tra produzione industriale e società civile (Bertacchini 1980). Ma il risultato di questo innesto, osservato oggi con il necessario distacco critico, rivela una configurazione particolare: *Civiltà delle macchine*, pur collocandosi al crocevia tra cultura umanistica e tecnica, privilegia una rappresentazione simbolica del rapporto tra uomo e macchina. L'umanesimo che emerge dalle pagine della rivista è orientato a una mediazione estetica e metaforica più che verso un'elaborazione critica delle trasformazioni epistemologiche e sociali in atto. Ne sono indizio, ad esempio, la preferenza per le tavole grafiche rispetto alla fotografia o il rapporto solo marginale con le avanguardie artistiche contemporanee. Questo approccio riflette una certa distanza dalle istanze più radicali di innovazione, che, invece, trovavano espressione in movimenti come il MAC. Quest'ultimo promuoveva un'estetica antinaturalistica e autonoma, in contrasto con le poetiche neorealiste dominanti, auspicando una rinnovata sinergia tra arte e tecnica, in cui l'artista, giunto "all'origine delle forme e agli accordi puri di colore" (Munari 1950), potesse contribuire alla progettazione di oggetti quotidiani, fondendo valore estetico e funzione pratica.

In conclusione, l'immagine dell'innesto aiuta a leggere *Civiltà delle macchine* come un'esperienza culturale di importanza straordinaria che però, più che integrare pienamente arte e tecnica in termini funzionali, ha voluto inscrivere entro una visione simbolica e umanistica della modernità, rivelando insieme le potenzialità e i limiti di un umanesimo industriale ancora in cerca di una propria forma compiuta.

Note

¹ Il nipote di Leonardo e Vincenzo Sinisgalli dedica a quest'ultimo un interessantissimo approfondimento in Lacorazza 2005: 97-99.

² Quando ci si riferisce alla cultura politecnica, il collegamento alla rivista diretta da Elio Vittorini, e più in generale alla storia della cultura italiana del secondo dopoguerra è immediato. Nell'editoriale di apertura del numero 2 delle riviste si legge: "Politecnico" vuole indicare l'interesse che noi abbiamo [...] per tutte le tecniche, sottintendendo che sia tecnica ogni attività culturale (della poesia stessa e delle arti oltre che della politica, delle scienze e degli studi sociali) quando si presenti come ricerca della verità e non come predicazione di una verità" (Vittorini 1945b: 2).

³ Vale la pena citare tra gli altri: Campus 2013; Lupo 2011; Lacorazza 2005.

⁴ Fondata nel 1948 e diretta fino al 1953 da Sinisgalli, *Pirelli. Rivista d'informazione e tecnica* si distingueva nel panorama editoriale del dopoguerra per l'attenzione a una cultura viva - letteratura, cinema, scienze, tecnologia - capace di intrecciarsi con la quotidianità dell'impresa e della società in trasformazione. A differenza di altre riviste aziendali come *Comunità*, essa aveva subito adottato il formato del rotocalco mensile, l'impostazione grafica, modernissima, alternava fotografie d'autore, illustrazioni e soluzioni tipografiche dinamiche, coerentemente all'intento divulgativo e al carattere moderno della cultura industriale promossa. Attualmente la rivista è consultabile on line: <https://www.fondazionepirelli.org/archivio-storico/pubblicazioni-e-riviste/IT-PIRELLI-BIB0001-0021289> [ultimo accesso 16 maggio 2025].

⁵ In Italia il dibattito sul ruolo dell'intellettuale era quanto mai acceso, così aveva scritto Vittorini nell'editoriale di apertura de *Il Politecnico*: "Io mi rivolgo a tutti gli intellettuali che hanno conosciuto il fascismo. Non ai marxisti soltanto, ma anche agli idealisti, anche ai cattolici, anche ai mistici. Vi sono ragioni dell'idealismo o del cattolicesimo che si oppongono alla trasformazione della cultura in una cultura capace di lottare contro la fame e le sofferenze? Occuparsi del pane è ancora occuparsi dell'anima. Mentre non volere che occuparsi dell'anima lasciando a Cesare, di occuparsi come gli fa comodo del pane e del lavoro, è limitarsi ad avere una funzione intellettuale, e dar modo a Cesare, (o a Donegani, a Pirelli, a Valletta) di avere una funzione di dominio sull'anima dell'uomo" (Vittorini 1945a:1).

⁶ "Ero allievo del Politecnico a Roma, in San Pietro in Vincoli, quando mi capitò casualmente di trovare su una bancarella, era il 1928, il libro del Solmi e la prima edizione della Fumagalli [...]" (Sinisgalli 1952a: 30).

⁷ Per un interessante approfondimento sulla mostra si veda Lanzarini 2016: 739-786.

⁸ Sinisgalli 1934: 3; sull'incontro si sofferma anche Campus 2013: 40-44.

⁹ *Pirelli* nasce con l'intento dichiarato di superare i limiti della comunicazione tecnico-commerciale, aprendosi a contributi scientifici, sociali, culturali e artistici per restituire una visione complessa e umanistica del mondo produttivo. L'obiettivo è integrare voci interne ed esterne all'azienda, per "lievitare la materia con [...] arte, sensibilità e fantasia" e collocare ogni contributo alla civiltà meccanizzata "nei più alti valori culturali e sociali della vita" (Pirelli 1948: 3).

¹⁰ Bodoni è un carattere con grazie moderne, riconoscibile per

l'alto contrasto tra linee spesse e sottili e la marcata verticalità dei tratti. La versione maiuscola esprime solidità e autorità formale ed è usata per i titoli, mentre la minuscola tonda si distingue per la chiarezza e la sobrietà della composizione. Il corsivo, utilizzato nella rubrica "Lettere", pur mantenendo l'impianto razionale del disegno, introduce una variazione ritmica più leggera, utile a distinguere lo spazio più dialogico dei testi. L'insieme trasmette un'estetica di precisione e misura, perfettamente coerente con l'idea per cui forma e contenuto procedono all'unisono. Per chi scrive l'approfondimento degli aspetti tipografici nell'ambito dei *periodical studies* è stato di grande interesse, per approfondimenti si rimanda a Tschichold 2022.

¹¹ A riguardo è possibile consultare l'indice dei collaboratori della rivista nel periodo che va dal 1953 al n. 1 del 1957 in Scheiwiller (1988: 522).

¹² Lo spazio disponibile non permette l'analisi delle segnalazioni pubblicate in queste due rubriche, anch'esse coerenti al progetto editoriale. Mi limiterò qui solo a due esempi: nella "Biblioteca" si cita, tra altri, il volume di Adriano Olivetti, *Società, Stato, Comunità. Per una economia politica comunitaria*, edito dalle edizioni di Comunità nel 1952, e "Semaforo Rosso" dove si fa riferimento all'inaugurazione de *La Città Radiosa* il 15 ottobre del 1952 a Marsiglia.

¹³ In questo testo, concentrandomi sul primo numero del periodico non mi è stato possibile far rientrare un ragionamento sulle opinioni più controverse rispetto alla fabbrica, ad esempio quella di Franco Fortini (1953: 62-63).

Bibliografia

- ANONIMO (1953), "Alla velocità del sole", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 12-14.
- ARGAN G. C. (1949), "Arte artigianato e industria", in *Comunità*, III:5, settembre-ottobre, pp. 60-62.
- ID. (1953a), "A chi spetta il comando?", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 31-32.
- ID. (1953b), "Tecnica e arte", in *Tecnica e didattica*, V:1, pp. 2-7.
- ID. (1954), "Gropius e la metodologia", in *Civiltà delle macchine*, II:2, marzo, pp. 40-42.
- BERTACCHINI R. (1980), "L'intellettuale integrato e tecnologo nel periodo del miracolo economico", in ID., *Le riviste del Novecento. Introduzione e guida allo studio dei periodici italiani. Storia, ideologia e cultura*, Firenze, Le Monnier, pp. 216-217.
- BISCHI G.I. (2014), "Arte, scienza e industria nelle riviste di Sinisgalli e Luraghi", in *ArteScienza*, 1-2, pp. 53-70.
- BOGGERI A. (1953), "Pubblicità esemplare", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, p. 48.
- CAMON F. (1982), *Il mestiere di poeta*, Milano, Garzanti.
- CAMPUS S. (2013), *Sul paragone delle arti nella rivista "Civiltà delle Macchine". La direzione di Leonardo Sinisgalli (1953-1958)*, tesi di dottorato, Ciclo XXVI, a.a. 2012-2013, Università degli Studi di Cagliari.
- CAPRONI G. (1953), "Un poeta e un pittore in visita ai cantieri dell'Ansaldo", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 27-30.
- COLOMBO D. (2013), "Le riviste aziendali. La realtà milanese e 'Civiltà delle Macchine'", in LANDI P. (a cura di), *Fare impresa con la cultura. Milano nel secondo dopoguerra (1945-1960)*, Clueb, Bologna, pp. 259-286.
- CREPAX N. (2013), "La giustificazione culturale dell'industria di massa. Giuseppe Luraghi, manager, letterato", in LANDI P. (a cura di), *Fare impresa con la cultura*, cit., pp. 219-230.
- DE ANGELIS R. M. (1953), "La Reggia di Portici si meccanizza", in *Civil-*

- tà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 15-17.
- DE FRANCISCIS U. (1953), "La Massaia automatica", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 60-61.
- FALABRINO G. L. (2007), *Storia della pubblicità in Italia dal 1945 ad oggi*, Carocci, Roma 2007.
- FORTINI F. (1953), "La vecchiaia difficile", in *Civiltà delle macchine*, I:2, pp. 62-63.
- GIANI R. (1958), "La carta dell'amicizia", in *Civiltà delle macchine*, VI:1, pp. 36-40.
- IMBRIANI M. T. (2012), "Vincenzo e Giorgia compagni di strada", in MARTELLI S., VITELLI F. (a cura di), *Il guscio della chiocciola. Studi su Leonardo Sinisgalli*, volume II, Edisud Salerno, Forum Italicum Publishing Stony Brook, pp. 357-364.
- LACORAZZA V. (1953), "Nizzoli e la forma standard", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 36-38.
- LACORAZZA G. (2005), *Meccanima: Civiltà delle macchine negli anni di Leonardo Sinisgalli, 1953-1958*, Consiglio regionale della Basilicata, Potenza.
- LACORAZZA G., LUPO G. (a cura di) (2008), *L'anima meccanica: le visite in fabbrica in "Civiltà delle macchine" (1953-1957)*, Avagliano, Roma.
- LANZARINI O. (2016), "Arte al servizio di un'idea. Il ruolo dell'Esposizione dell'Aeronautica italiana (1934) nel dialogo tra arte, architettura, politica e pubblico", in CECCHINI S., DRAGONI P. (a cura di), *Musei e mostre tra le due guerre*, Il Capitale culturale Studies on the Value of Cultural Heritage, 14, pp. 739-786.
- LUPO G. (2011), *Sinisgalli e la cultura utopica degli anni Trenta*, Vita e Pensiero, Milano.
- LURAGHI G. (2015), *Sinisgalli e l'industria*, in RUSSO B. (a cura di), *Leonardo Sinisgalli: un geniaccio tutto fare tra poesia e scienza*, atti del Convegno di studi Matera-Montemurro 14-15-16 maggio, 1982, Lavello, Osanna, pp. 113-114.
- MUNARI B. (1937), "Le macchine inutili", in *La Lettura*, 7, s.p.
- ID. (1950), "Arte e industria", in *AZ*, II:4, Milano, aprile-maggio, s.p.
- PIERPAOLO A. (2005), *Il ménage a quattro. Scienza, filosofia, tecnica nella letteratura italiana del Novecento*, Le Monnier, Grassano (FI).
- PIRELLI A. (1948), "Questa nostra rivista", in *Pirelli. Rivista di informazione e tecnica*, I:1, novembre, p.3.
- ROSSI P. (2014), "Ricordando Luraghi", in LANDI P. (a cura di), *Fare impresa con la cultura*, cit., pp. 231-236.
- SARACENO (1953), "L'industria meccanica italiana", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 7-11.
- SCHEIWILLER V. (1988), *Civiltà delle Macchine. Antologia di una rivista 1953-1957*, Scheiwiller/Finmeccanica, Milano.
- SINISGALLI L. (1934), "Giornata con Le Corbusier", in *L'Italia letteraria*, X, p. 27.
- ID. (1936), *Quaderno di geometria*, testo di Leonardo Sinisgalli; tavole di Luigi Veronesi, Grafa, Milano.
- ID. (1937), *Ritratti di macchine*, Edizioni di via Letizia, Milano.
- ID. (1950), *Furor mathematicus*, Mondadori, Milano.
- ID. (1951), "Natura, calcolo e fantasia", in *Pirelli. Rivista d'informazione e tecnica*, IV:3, pp. 54-55.
- ID. (1952a), "La mano mancina", in *Pirelli. Rivista d'informazione e tecnica*, V:2, pp. 30-31.
- ID. (1952b), "Bassorilievi sui pneumatici", in *Pirelli. Rivista d'informazione e tecnica*, IV:4, pp. 18-19.
- ID. (1952c), "Leonardo Sinisgalli, 1948-1952", in *Pirelli. Rivista d'informazione e tecnica*, V:6, pp. 8-9.
- ID. (1952d), "Boggeri regista grafico" in *Linea grafica*, 3-4, marzo-aprile, pp. 67-68.
- ID. (1955), "Le metafore invecchiano", in *Civiltà delle macchine*, III:4, aprile, pp. 49-51.
- SINISGALLI V. (1953), "Calder scultore ingegnoso", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 39-40.
- SOMENZI V. (1953), "Leonardo restituito", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 66-69.
- TESSARI R. (1973), *Il mito della macchina: letteratura e industria nel primo Novecento italiano*, Mursia, Milano.
- TSCHICHOLD J. (2002), *La forma del libro*, Ronzani, Vicenza.
- UNGARETTI G. (1932), "Umanità di Ungaretti", in *La Fiera letteraria*, 41, p. 43.
- ID. (1949), "Vecchio Brasile", in *Olivetti*, 1, pp. 14-15.
- ID. (1953a), "Semantica", in *Olivetti*, 1, p. 42.
- ID. (1953b), "Lettera", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, p. 7.
- VEGLIANI F. (1953), "Mestieri vecchi e nuovi", in *Civiltà delle macchine*, I:1, gennaio-febbraio, pp. 55-56.
- VITTORINI E. (1945a), "Una nuova cultura", in *Il Politecnico*, I:1, 29 settembre, p. 1.
- ID. (1945b) "Il Politecnico", in *Il Politecnico*, I:2, 6 ottobre, p. 2.
- ID. (1961), "Industria e letteratura", in *Il Menabò*, 4, Einaudi, Torino, pp. 13-20.