

FuturismOnline n°1 Dicembre 2006

Mitomacchina in archivio

Sommario:

- 1) Mitomacchina in archivio: futuristi e automobili tra i documenti del Mart
 - 2) Fortunato Depero e l'automobile
 - 3) Automobili di Ernesto Thyacht
-

N° 2 Fortunato Depero e l'automobile

Il rapporto di Depero con l'automobile non è mai stato oggetto di un'indagine specifica. Precisiamo subito: l'artista, per poca propensione alla guida e per condizioni economiche non sempre favorevoli, non ne ha mai posseduta una. Il tentativo di raccogliere elementi inerenti al tema ha portato però alla luce significativi manoscritti, testi pubblicati e fotografie, che attestano un suo approccio con l'automobile che progressivamente muta nel corso del tempo. Negli anni Dieci e Venti la considerazione che ha di essa è vicina a quella degli altri futuristi quali, in particolare, Boccioni e Russolo, cioè come uno dei maggiori simboli di progresso. Va sottolineato tuttavia che l'attenzione di Depero non è rivolta all'automobile in quanto tale, ma egli è piuttosto affascinato dalla "macchina" in senso lato, quale meccanismo, congegno meccanico. Nel decennio successivo invece se ne registra progressivamente una considerazione più diretta, figlia in particolare del suo soggiorno newyorkese (1928 - 30). L'auto compare in modo significativo nelle sue opere figurative e, successivamente, all'inizio degli anni Trenta, in alcuni articoli.

Cronologicamente uno dei primi documenti che possiamo citare è una lettera dal fronte scritta alla moglie Rosetta. Siamo nel luglio del 1915, l'artista si trova a combattere a Col di Lana, nei pressi di Cortina d'Ampezzo. Nella missiva promette che non tarderà il giorno in cui, arrivato il successo e la ricchezza, potranno insieme attraversare "velocissimi" il loro Trentino con l'automobile, provocando l'invidia di molti. L'enfasi posta sulla velocità, ampiamente glorificata tra l'altro da Marinetti in un manifesto apparso poco dopo sul primo numero de "L'Italia futurista"¹, viene meno in una lettera più tarda, databile alla metà degli anni Venti. E' una semplice segnalazione di uno spostamento in auto a Milano per recarsi da Marinetti, ma rende ancora l'idea di qualcosa di insolito. Contemporaneamente l'artista realizza una tarsia in panno dal titolo *Modernità* (1924-25) in cui l'auto appare tra i simboli del progresso ed è rappresentata tra un treno e un aeroplano.



Risale al 1926 circa la fotografia in cui Depero ed un amico chiacchierano animatamente e divertiti sedendo sul paraurti di un'auto accostata al ciglio di una strada. Colpisce il rapporto confidenziale con la macchina, che invece di essere immortalata come status-symbol, funge da scherzoso palcoscenico. L'immagine è verosimilmente ricollegabile alla percorrenza della Gardesana, strada che costeggia il Lago di Garda, fatta in macchina con l'amico Bizzarini. Le impressioni provate in viaggio sono riportate in alcuni manoscritti, poi pubblicati con il titolo *"La Gardesana in velocità: le grandi realizzazioni del regime"* in anni più tardi². Il brano esalta l'opera del fascismo, ma soprattutto la bellezza del paesaggio locale. La macchina appare come elemento che rende possibile coprire in breve tempo lunghe distanze e apprezzare nell'arco di una sola giornata paesaggi diversi. Il mezzo di trasporto è il catalizzatore della velocità delle sensazioni vissute e un tramite per l'ingresso del viaggiatore in una dimensione finora sconosciuta: "Le sensazioni della traversata sono concentrate, compenetranti, stimolanti, improvvise. È un intenso divertimento"³, racconta Depero. Non si tratta solo di attraversare rapidamente il territorio, ma di osservarlo da un nuovo punto di vista, quello dell'automobilista dall'abitacolo, come indica l'articolo in apertura: "Le mani ferme al manubrio guidano velocemente la macchina, sono le mani dell'amico (...) Bizzarini"⁴, ovvero il personaggio ritratto con l'artista nella foto menzionata. Il termine «manubrio» sostituisce ingenuamente «volante», come avviene ad esempio nei discorsi dei bimbi quando discutono di auto senza capirne ancora il funzionamento delle parti, ma certo sognando di guidarle. Aspetto questo confermato da un'altra fotografia fatta in quell'occasione, appartenuta, come altre, a Bizzarini, in cui Depero si è fatto ritrarre al volante di quella stessa auto, ma inevitabilmente ferma. I ritratti di Depero in automobile rintracciabili tra i documenti dell'artista non sono numerosi ma mostrano un rapporto con l'auto che non è mai sterile o passivo ma al contrario di ludica originalità.



Nel 1928 Depero schematizza graficamente la gara Trento-Bondone in un manifesto in cui, benché il soggetto sia una competizione automobilistica, non compare nessuna macchina. Esso traduce invece, con diverse frecce, la velocità delle auto lungo i tornanti in salita, risolti in modo sintetico. Lo stesso anno parte per New York, dove resterà fino agli ultimi mesi del 1930. Prima del viaggio prende contatti con [l'Isotta-Fraschini](#) per progetti pubblicitari da realizzare eventualmente per la filiale americana, ma il progetto, malgrado la conoscenza con il rappresentante statunitense, non risulta essere andato in porto. Durante il soggiorno nella metropoli si registra una più marcata presenza delle vetture nelle sue opere figurative, ma la loro forma si ripete sostanzialmente identica, nelle fattezze di un modello generico, ripreso a sua volta dal citato arazzo *Modernità*. Essa ricompare, ad esempio, al centro di *Broadway - Vettrine - Folla - Macchine - Paramount* [sic](1930), in *Broadway - Folla - Roxy Theatre* (1930), in uno dei pannelli decorativi per il ristorante «Enrico & Paglieri» (1930) e, affiancata da un modello diverso, nella vivace copertina dell'atlante stradale «New Auto Atlas» (1930).



Un rapporto più personale e diretto con l'automobile emerge in alcuni passaggi degli appunti manoscritti dello stesso biennio. Ne sono un esempio la registrazione, nel giugno del 1929, di un giro in macchina per le vie di una strabiliante New York notturna, oppure il frizzante racconto di una scampagnata domenicale con l'auto di un amico:

«Fuori di New York domenica Pasqua 20 aprile
 (...) ai lati delle chilometriche autostrade case, casette lussuose e povere

(...) treni, pali, tubi, lanterne campane e segnalazioni di passaggi a livello, alberi telefonici, alberi indicatori luminosi. Stazioni distributrici di benzina ogni 100 passi. Le rosse pompe tutte in riga. Tutte in iscala secondo le loro altezze, mi sembrano camerieri gallonati sempre rigidi sull'attenti, pronti a distribuire i loro prodotti. Alla sera questi rossi camerieri meccanici hanno le teste illuminate (...) sono decorati dalle più varie tipografie. Questi curiosissimi bar sono gli abbeveratoi delle Packard, delle Ford e delle Krysler (sic)⁵ »

Emerge qui l'entusiasmo per un paesaggio modificato da strutture conseguenti alla crescente diffusione dell'automobile: semafori, gallerie e le caratteristiche pompe di benzina. Compare poi per la prima volta la percezione di una presenza massiccia e quasi invadente dell'auto:

«L'umanità ha ben poco da fare fuori New York. Essa viaggia imbacuccata ed inscatolata nelle automobili. Chi viaggia nell'immenso paesaggio; chi respira a pieni polmoni; chi si ferma a bere; chi rallenta ed affretta; chi discorre nello spazio, sono le macchine. Solamente, prepotentemente le macchine.»

All'interno del volume manoscritto *New York. Film vissuto*⁶ è interessante notare la progressione numerica che connota la loro presenza: da «10.000 auto in velocità» si passa a «100.000 automobili filano lucidissime» per giungere ai «milioni di automobili, tutte ad eguale velocità» che percorrono gallerie e tunnel sotterranei. Per una traduzione visiva di ciò si può citare il fotocollage del 1930 *Mandrie di auto*⁷, dove l'immagine di un affollato parcheggio e quella dei grattacieli in prospettive scorciate richiamano alla mente, a prescindere dalla qualità tecnica, alcune famose opere dei maggiori fotografi americani del periodo quali rispettivamente Walker Evans, in cui le file di auto sono ormai gli elementi caratterizzanti la città americana⁸, e Alfred Stieglitz, sul quale torneremo.



In una descrizione coeva, dove le auto sono “metallici coleotteri, laccati, silenziosi in velocità» leggiamo anche un’anticipazione delle associazioni dirette ad elementi zoomorfi sviluppati come vedremo dall’artista nel 1934.

Al suo ritorno in Italia Depero intende mettere a frutto l’esperienza del confronto con la civiltà delle macchine avuta in America. Nel 1931 il *Manifesto dell’arte futurista della pubblicità* all’interno del *Numero unico futurista Campari* è al tempo stesso un inno all’industria meccanica e automobilistica italiana:

« *Ansaldo, Fiat, Marchetti, Caproni, Itala, Lancia, Isotta-Fraschini, Alfa Romeo, Bianchi .etc.. non sono cantieri di miracoli che creano e gettano furie meccaniche - sirene meccaniche - aquile meccaniche, fornite di precisi registri perfetti, di ali e polmoni pulsanti, capaci di ogni sorta di voli, a picco - a spirale - obliqui - conquistando distanze ed altitudini inverosimili - creando la nuova super-delizia: l’estasi della velocità e dello spazio?Esaltando con il genio i nostri prodotti, le nostre imprese, cioè i fattori primi della nostra vita, non facciamo che dell’arte purissima e verissima, moderna ecc... »*

Il brano, dal sapore autarchico, sarà affiancato nel 1934 da giudizi che prescindono dalla nazionalità dei costruttori e abbracciano in modo disinteressato l’auto nei suoi connotati estetici. Sono testi pressoché contemporanei alla divulgazione al pubblico, nel dicembre di quell’anno, della lirica dello “stile d’acciaio” elaborata in occasione della *I Mostra Nazionale di Plastica murale per l’Edilizia fascista* di Genova. Dopo aver visitato la Biennale di Venezia del 1934 Depero constatava con amara sorpresa come “*su migliaia di quadri non vi fosse dipinta una motocicletta, una veloce automobile, od una possente dinamo*”⁹ e sottolineava che a quella data le macchine fossero ancora in gran parte ritenute soggetti antipittorici ed escluse dagli studi degli artisti.

Il portato innovatore del futurismo sembra quindi non aver condotto all’auspicata rivoluzione del soggetto in arte annunciata da Marinetti sin dal 1909, se non all’interno del movimento e in modo sempre più circoscritto ad una ristretta cerchia. Rivolgendosi direttamente alle macchine Depero così riassume la situazione: vi è una “*minoranza di futuristi che vi amano con parole scelte, con cure appassionate, con una plastica volitiva ed ardita, zampillante di scintille e con anatomie scudate. A voi dedicano volumi colonne, versi, quadri, sinfonie ed opere continue.*”¹⁰

In un articolo dello stesso mese del 1934, dal titolo *Linguaggio aerodinamico*, le automobili non vengono più lette esclusivamente in rapporto alla rappresentazione artistica e nemmeno “come mezzi pratici e confortevoli, come strumenti comodi e redditizi”, ma sono ammirate come “autentiche nuove bellezze artistiche”, che al contempo “suggeriscono all’artista motivi decorativi, rilievi plastici, soggetti, stile e gusto originali e sorprendenti”.

L’artista ne analizza quindi la forma nel complesso e nei particolari (fanali, ruote etc), marcandone sempre analogie zoomorfe: alcune richiamano per lui ora l’aspetto di pesci o di volatili, e il loro frontale può assomigliare “ad un petto lucente e cromato, con pupille sbarrate di cristallo”. In questo sembra rifarsi ai diversi piani metaforici usati da Marinetti negli anni intorno al 1908 – 1909 apostrofando “automobili famelici” come “belve sbuffanti”, associando eroticamente la carrozzeria dell’auto con il “torrido petto da palpare amorosamente”, o identificandola ancora con il “bel pescecane” con squame e “pinne possenti”.

Ma a quali automobili Depero fa riferimento? Dal 1908 alla metà degli anni Trenta la forma dell’automobile ha conosciuto un’evoluzione ed una trasformazione radicale. Quando Marinetti scriveva il primo manifesto stava nascendo la Torpedo, auto che, pur se ancora molto squadrata, rappresenta un progresso rispetto alle forme nude e disarmoniche usate allora. Le osservazioni di Depero datano invece ad un momento caratterizzato da una

notevole cura stilistica della carrozzeria, spesso finalizzata alla ricerca e alla sperimentazione aerodinamica, e posteriore al successo della Torpedo verificatosi negli anni Venti. In un articolo del luglio del 1935 egli afferma metaforicamente che *“la normale auto (...) assomiglia ancora al carro primitivo, dalle quattro ruote e dalle quattro zampe animali”*¹¹. A partire dalla Fiat con la quale lo stesso Marinetti era finito nel fossato nel 1908¹², benché priva della sovrastruttura “a carrozza”, per lungo tempo non è possibile parlare quindi di design.



Le immagini dell'articolo *Linguaggio aerodinamico* mostrano solo auto straniere, tra le quali Cadillac e Horch, come si deduce da alcuni particolari. La scelta cade nel complesso su auto stilisticamente elaborate e movimentate, dal design avveniristico e all'avanguardia, delle quali però l'artista non indica mai né la marca né il modello.

Non si tratta tuttavia di prototipi o di esemplari da competizione, ma di modelli per il mercato, sfavillanti di cromature e luccichii, con contrapposizioni di rotondità ed asprezze. Nel testo troviamo fuse insieme una simbologia del futurismo degli albori con quella dell'inizio degli anni trenta, usata concettualmente e concretamente da Marinetti nel 1932 nella litolatta *Parole in libertà futuriste*: viene ad esempio citata la “poesia simultanea, veloce e parolibera”, e il testo ha una densità plurisensoriale portata all'eccesso, tutta giocata su contrasti sinestetici, in cui acquista rilievo anche il tattilismo.

Le “lame taglienti e puntate” della carrozzeria sono accostate al cofano “lucente, cromato”, ma anche “sonoro, caldo al tatto, quasi umano”. Passaggio quest'ultimo che sembra recuperare quella sorta di “pelle nuova” che per Mario Morasso avrebbe caratterizzato “Il nuovo aspetto meccanico del mondo”¹³ e che suggerì al primo Marinetti l'idea di ‘muta’, da lui poi adatta efficacemente alla trasformazione biunivoca tra i serpenti e i tubi d'acciaio delle auto.

E' stato osservato che “le automobili con il cofano adorno di tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo, che avevano eccitato la fantasia di Marinetti (..) non erano certamente le vetture da turismo, allora ancorate a un design che tradiva la derivazione delle carrozze”¹⁴. Ora invece Depero, col titolo “Serpenti d'acciaio e lacche vibranti in velocità”, commenta un'automobile che al contrario è una lussuosa vettura da turismo. Indicarne il modello – una Mercedes, una Duesenberg, una Bugatti? - risulta difficile, anche per via della tecnica con la quale è costruita l'immagine, giocata su sovrainpressioni.



SERPENTI D'ACCIAIO E LACHE VIBRANTI IN VELOCITÀ.
LINGUAGGIO AERODINAMICO

Parlare di velocità, di metalli, di macchine, di splendori laccati, di motori e di lucidi improntaggi, dovrebbe essere un piacere infuso, una gioia spartana per chi ama la vita che pure dietro a fuori città, lo sport che dona, la velocità che trasporta ovunque, la montagna da raggiungere, la campagna da scoprire e le nuove tecniche a volte da guidare.

Molti ancora diffidano dalla modernità. La subitaneità, la vivono automaticamente, la vivono superficialmente e distaccatamente. La guardano con cautela, con riguardo e con il sacro timore di offendere la religione del passato, l'antico e arte di ieri.

Oppure molti temono di cedere schiacciati, inghiottiti e soppressi dalla violenza della modernità avanzata, invece il mondo meccanizzato, industrializzato, sereno, affrettato e costruttore costruisce tecniche sorprendenti e dalla sua bellezza e struttura emerge una vita animata, una splendida nuova di dettagli e di linee grafiche, plastiche e materiali destinate ad essere cantate dai nuovi artisti, dalla nuova estetica, dalla nuova rassegna, scenografia e rubricata a dalla stessa simpatia, ritmo e promettere.

ARABESCHI DI IERI

Nel passato, le scorte, gli orologi e la balneazione di adattamento ed adattamento ad ambiente, a cantiere, a spiaggia un grigio d'acqua, una cascata capillare, un gruppo di nati, una tecnica di arte, una muscolatura cromatica di foglie autunnali cadute, gli arabeschi delle rocce, dei mari, le strutture, le incisioni, i



ARCHITETTURA DI SPLENDORI MECCANICI.

**PROSPETTIVE FIABESCHE
 DI MACCHINE RARE**

La fantasia umana, lo sviluppo della tecnica e della scienza, le incalcolabili e sconosciute esigenze del capriccio e dell'estetica, fanno creare nel campo automobilistico, campioni di macchine di una singolarità sorprendente; tali anticipatori di nuove marcheggiate forme di forma (aerodinamica e produttiva).

Di tutti la normale auto, tanto sintattica e slanciata, assomiglia ancora al carro pretorico, delle quattro ruote e delle quattro zampe animali.

In questo campo costruttivo e mobile c'è ancora molto da progredire. La velocità, la manovra, la facilità ed elasticità, la sicurezza, il gusto e la moda seguono forme sempre più nuove, più veloci, più elastiche, più resistenti e tendenti, alle ad eliminare ogni, a scivolare nell'aria con maggiore leggerezza e velocità.

Macchine che possono offrire alcune caratteristiche, almeno il disegno dei larghi viaggi, imitare un'auto, assai ad apparsi del tempo e nello stesso tempo capaci di velocità e resistenza superlativa.

Perché la necessità di studiare forme e particolari corrispondenti al complesso e crescente dinamismo della macchina. Questi sono i requisiti di una nuova forma europea, italiana e logica manifestazione di solidità, di peso e di velocità. Sembrano esseri appartenenti alle fiabe, ad un mondo ignoto che si trova vicino ai suoi primi esempi (aerodinamici e potenti).

Chissà fra un secolo, fra dieci secoli e fra cinquemila secoli! Quali meraviglie riferiti meccaniche! Perché nulla di fantastico, niente ipotesi ed impossibilità. Bisogna costruire, ammettere ed anticipare con profondo interesse e tutto quello che concretamente, ingegneristicamente e pateticamente è facile e realizzabile.

MOLLUSCO METALLICO

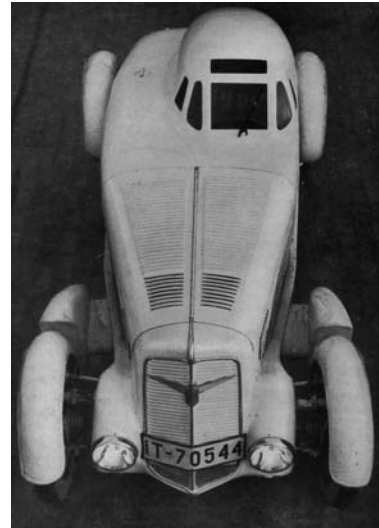
Eccola una nuova macchina vista dall'alto. Al primo sguardo assomiglia ad un mollusco (testaceo) di acciaio, mappaceo e guarnito. Ha sul dorso un guscio, una calotta forata, ovale, durissima, dentro la quale vive, galleggia e muoversi una specie di mollusco più curioso, fatto di nati e di tubicini appiattiti che si chiama uomo.

N. 36

Nell'articolo *Prospettive fiabesche di macchine rare*, pubblicato nel luglio del 1935, Depero analizza alcune originali macchine viste al recente salone di Berlino, “nuovi tipi sperimentali di auto” le cui forme curiose vengono associate a quelle di un mondo animale o fantastico. Le sembianze da “mollusco metallico” di una Adler monoposto gli serviranno da modello per il progetto di una locandina o manifesto pubblicitario nel 1938¹⁵; il muso della “Blitz” gli ricorda invece una “testuggine blindata”. Questa vetturina insieme alla foto di un altro esemplare a tre ruote è testimonianza del parallelo orientamento di alcune case costruttrici verso la creazione di modelli economici più adatti all’uso cittadino. Non dimentichiamo che al Salone di Berlino del 1934 Adolf Hitler, da poco salito al potere, auspicò con fermezza la realizzazione di un’auto economica e alla portata di tutti. Al Salone del 1935, probabilmente quello citato da Depero, il dittatore dichiara di aver affidato tale progetto a Ferdinand Porsche, che già da alcuni anni sta dedicando tutti i suoi sforzi al progetto dal quale sarebbe nato un giorno il [Maggiolino](#)

L’associazione del “cranio d’aquila stratosferica” all’allungata e affusolata coda bicolore di un’auto provoca un’inversione tra parte anteriore e parte posteriore che avviene anche per il frontale di una [Tatra Type 77](#), sorta di “fantastico palazzo di una sognata architettura” scambiato in realtà per la parte posteriore. Il grosso radiatore di una Mercedes mutato nella scala diventa un immenso albergo forato da diecimila finestrelle, che emerge da un paesaggio polare¹⁶.

Queste associazioni tra macchina ed elementi zoomorfi rimandano alla poetica dell’ “essere vivente artificiale” e della “fauna magica” sviluppata tra gli anni Dieci e Venti dall’artista e ripercorribile dettagliatamente nei documenti del suo fondo¹⁷.



Molti esponenti del futurismo, quali Prampolini, Pannaggi e Paladini ad esempio, si erano invece orientati verso l'antropomorfizzazione della macchina, nella poetica dell'"idolo meccanico" da loro proposta attorno ai primi anni Venti. Essa però non richiamava l'automobile nello specifico e, per l'evoluzione del design che, come accennato, è successiva a questi anni, non ne legava la bellezza al design. Al contrario definiva belli i carri da trasporto, il "tremolare sconquassato di un camion", etc.

D'altra parte negli anni Venti l'estetica della macchina generalmente non contemplava l'automobile nello specifico, piuttosto i prodotti dell'intero mondo della meccanica. Ciò vale per Fedele Azari, nel manifesto «Per una Società di protezione delle macchine», del 1927¹⁸ ed anche per Depero, nello scritto del 1927 «W la macchina e lo stile d'acciaio» contenuto in *Depero futurista*, chiamato oltre che *Libro Imbullonato* anche, seppur meno correttamente, *Libromacchina*¹⁹.

Non traggano quindi in inganno le indagini di Crispolti su *La macchina mito futurista*²⁰ o quelle più recentemente condotte da Masoero, Miracco, e Poli su *L'estetica della macchina* che hanno approfondito queste connessioni²¹.

In Depero al contrario l'automobile diviene, nei citati articoli degli anni Trenta, protagonista di una lettura originale, in una "prospettiva fiabesca" che affianca a certi stereotipi futuristi un contrastante e debordante lirismo decorativo.

Tuttavia solo attraverso le fotografie che corredano gli articoli citati possiamo legare i testi ad automobili concrete, rapporto che altrimenti può cogliersi nelle diverse versioni manoscritte, in quanto queste suggestive descrizioni fantastiche non fanno mai menzione dei nomi dei modelli che pure ne rappresentano gli unici referenti. Il mito dell'automobile infatti non porterà mai Depero ad indicarci delle precise automobili – mito. Almeno da quanto al momento è emerso dal suo fondo.

Gli stessi documenti citati lasciano aperte differenti domande alle quali non è immediato rispondere. Ad esempio sembra da scartate l'ipotesi che Depero abbia effettivamente visto quel Salone di Berlino, e pertanto le fotografie avrebbero sostituito la visione diretta di quelle incredibili automobili. In questo caso le immagini, e non le automobili nel concreto, hanno rappresentato l'idea di partenza per l'elaborazione brano lirico. Chi ne è stato allora l'autore, e come sono giunte a Depero? In taluni casi esse superano un mero aspetto documentario, anzi suggeriscono un confronto, pur superficialmente, con quelle coeve opere di Alfred Stieglitz che inquadrano in modo molto ravvicinato la Ford V8: fotografie diventate celebri per la loro potenza espressiva e per la nuova lettura formale dell'oggetto che ne scaturisce. L'attenzione per il dettaglio e per singole parti di automobili, che Depero come si è visto sottolinea anche nei suoi scritti, pone il confronto su terreni davvero distanti dal futurismo,

come quello appunto della fotografia americana degli ex protagonisti di Camera Work, da Stieglitz a Paul Strand, i cui interessi per le ruote, i parafranghi, e i fanali delle auto datano già a partire dalle fine degli anni Dieci²².



Tra le fotografie dell'archivio Depero ve n'è una datata "Galverton febbraio del 1930" e con un'annotazione che recita: "Io e la mia fedelissima sulle sabbie del Golfo del Messico". In realtà non riconosciamo Depero in colui che è a bordo dell'automobile e nemmeno risulta che costui abbia mai attraversato l'America. Nell'immagine però, forse appartenuta o inviata da qualche amico, la macchina diventa protagonista insieme al paesaggio, in una sorta di immagine da calendario pubblicitario. La ripresa in controluce nasconde i particolari dell'auto, ma vi si può riconoscere una Ford Model A Roadster. Questo modello ha segnato la storia dell'industria dopo l'era della [Ford T](#) e si è diffusa nel panorama automobilistico americano contemporaneamente al soggiorno di Depero.

Il suo successo scatta dal momento della presentazione, che in pochi giorni coinvolge il 20% della popolazione statunitense. L'auto inizia ad essere prodotta nel 1928, è stata prodotta in cinque milioni di esemplari e ha detenuto un record di rapidità della catena di produzione superato solo nel 1981. Nel 1930, malgrado la recessione economica, il modello viene rivisto nella linea grazie anche a finiture in acciaio inossidabile²³.



Un'ultima immagine pone altri interrogativi, caricandosi di significati diversi a seconda della nostra interpretazione. Il modello della macchina, degli anni Dieci, non basta a suggerirci una datazione. C'è qualcosa, forse i capannoni sullo sfondo, che fa pensare ancora all'America, dove Depero torna nel secondo dopoguerra. Egli ha conservato un opuscolo pubblicitario della Ford edito nel 1948, che illustra tipi di camion innovativi, ben lontani da questa immagine²⁴. Sappiamo tuttavia che modelli di elevata diffusione, seppur vecchi e datati, persistono accanto ad auto moderne per decenni. Ciò accade soprattutto in America. Sulla fotografia, che ritrae Depero mentre saluta ridendo, in procinto di salire sui sedili posteriori, egli ha apposto l'indicazione "futuro prossimo". Forse a dirci che ciò che era già una realtà negli Stati Uniti un giorno sarebbe arrivato anche in Italia: l'automobile come parte della nostra vita quotidiana²⁵.

¹ *La nuova religione-morale della velocità*, in "L'Italia futurista", n° 1, Milano, Direzione del Movimento Futurista, 1916 (Mart, segnature varie)

² F.Depero, «La Gardesana "in velocità": le grandi realizzazioni del regime» in "La Sera" 19 febbraio 1932, poi in "Dinamo Futurista" a.l. n.1, febbraio 1933. (Mart, Fondo Depero)

³ Ibid.

⁴ Ibid.

⁵ Depero cita ovviamente tutti marchi statunitensi, al contrario del panorama anglo-tedesco menzionato decenni prima da Morasso: "Una Mercedes, o una Panhard, o una Mors, da 60, da 90 cavalli, dà completo lo schema di questa estetica della velocità". In M.Morasso, *La nuova arma: la macchina*, Torino, Bocca 1905, pp 46, 48 (Mart, biblioteca, Ansf)

⁶ F.Depero, *New York. Film vissuto*, 1931 (Mart, Fondo Depero)

⁷ F.Depero, *Mandrie di auto*, 1930, Collage e inchiostro, cm.31x19 (Mart, collezione)

⁸ Cfr. Walker Evans, *Main Street, Saratoga Springs, N.Y.*, 1931, ripr. in Zeller (a cura di), *Das Automobil in der Kunst: 1886 – 1986: Malerei, Graphik, Skulptur, Happening, Plakat, Karikatur, Photographie, Trivialkunst, Design, Architektur*, catalogo della mostra (München, Haus der Kunst, 9 agosto – 5 ottobre 1986), München, Prestel 1986, p.76

⁹ F.Depero, *Stile d'acciaio*, in "Il Brennero" 5 dicembre 1934. L'articolo compare anche in altre testate e in pubblicazioni dell'autore. (Mart, Fondo Depero)

¹⁰ Ibid

¹¹ F.Depero, *Prospettive fiabesche di macchine rare*, in "Natura", luglio 1935, pp. 29-34 (Mart, Fondo Depero)

¹² Ripr. in C. Salaris, *Filippo Tommaso Marinetti*, Firenze, La nuova Italia 1988

¹³ M. Morasso, *Il nuovo aspetto meccanico del mondo*, Milano, Hoepli 1907, p.68

¹⁴ cfr.al sito www.virtualcar.it l'intervento di Sandro Colombo in apertura della tavola rotonda tenutasi a Milano nel 1998 presso il Museo Nazionale della Scienza, sul tema "Il Futurismo e l'automobile".

¹⁵ Ripr. in G.Belli (a cura di), *La Casa del Mago: le arti applicate nell'opera di Fortunato Depero: 1920-1942*, Milano - Firenze, Charta 1992

¹⁶ Il sito www.cromoclassico.com rimanda all'aspetto altamente artigianale di questi radiatori Mercedes

¹⁷ F.Depero, *Linguaggio aerodinamico*, in "Natura", dicembre 1934, pp. 33-38 (Mart, Fondo Depero)

¹⁸ F. Azari, *Per una società di protezione delle macchine: (manifesto futurista)*, Milano, Direzione del Movimento Futurista, 1927, pubblicato poi in "La Fiera Letteraria", 24 aprile 1927 (Mart, biblioteca)

¹⁹ F.Depero, *Depero futurista*. Milano [etc.],Dinamo-Azari, [1927?]. Vedi anche L.Caruso (a cura di), *Il libromacchina (imbullonato) di Fortunato Depero*, Firenze, SPES, 1987 (Mart, segnature varie)

²⁰ E. Crispolti, *La macchina mito futurista*, Roma, Editalia 1986

²¹ A. Masoero, R. Miracco, F. Poli (a cura di) *L'estetica della macchina: da Balla al futurismo torinese*, Milano, Mazzotta 2004

²² Il suggerimento viene dalle immagini di Strand e Stieglitz riprodotte in R.Zeller 1986, pp. 258-259. Interessanti indicazioni sul ruolo della fotografia all'interno del rapporto del futurismo con l'automobile sono fornite nel saggio di Arturo Carlo Quintavalle in P.Barbaro, G.Bianchino (a cura di) *L'auto dipinta*, catalogo della mostra (Mantova, Fruttieri di Palazzo Te, 5 settembre – 22 novembre 1992) Milano, Electa 1992.

²³ Dati presi da D.Burgess Wise, *Tutta la storia della Ford*, Automobilia, Milano 1980

²⁴ "Ford truck times", novembre-dicembre 1948 (Mart, Fondo Depero)

²⁵ Ripr. in R.Antolini (a cura di), *Libri taglienti, esplosivi e luminosi...*, catalogo della mostra (Trento, Biblioteca Comunale, 16 settembre – 15 ottobre 2005; Bolzano, Museion, 8 novembre 2005 – 17 febbraio 2006) Rovereto (Tn) Nicolodi 2006