

Dipingere la strada: Edward Hopper, Stuart Davis, Alfred Leslie, Edward Ruscha

Viviana Bucarelli
Il Giornale dell'Arte, New York
email: viviana.bucarelli@gmail.com

Riassunto: Gli Stati Uniti ebbero origine da un viaggio e da allora la mobilità geografica, sociale, culturale è un aspetto che contraddistingue questo paese. È noto come la letteratura, la musica, il cinema e la fotografia abbiano espresso con un particolare eclettismo ed intensità l' "on the road" e l'immagine della strada. Sorprendentemente, questo tema è molto meno rappresentato in pittura. Edward Hopper, Stuart Davis, Alfred Leslie, Edward Ruscha costituiscono un'eccezione a questo fenomeno.

Parole chiave: Strada, Hopper, Ruscha, Dipinti, America.

Abstract: The United States of America began with a journey. Since then, the road and "the on-the-road" has been a persistent theme of the United States culture, an emblem of the country and of its extraordinary history of geographical and social mobility. A literary tradition of novels and stories, movies, songs and photographic images represented the road, yet very few are the artists who developed the theme in painting. Edward Hopper, Stuart Davis, Alfred Leslie, Edward Ruscha are, among a few others, some luminous exceptions.

Keywords: Road, Hopper, Ruscha, Paintings, America.

L'immagine della strada, in un paesaggio del Nord America, specie quella extraurbana a due o più corsie, che diventa un'interminabile striscia d'asfalto con una linea gialla nel mezzo e che si perde nell'orizzonte evoca immediatamente un immaginario carico di significato; sia che appaia al cinema, da *Ombre Rosse* di John Ford a *Kill Bill* di Quentin Tarantino, che venga cantata nella musica di Johnny Cash così come in quella di John Bon Jovi, o che sia rappresentata in un quadro di un pittore denso di magia come Edward Hopper o nelle fotografie e nelle tele ironiche dell'eclettico Edward Ruscha.

Per un europeo, quest'immagine è legata ad un elemento evocatore di fascino quale il tema del viaggio che, in letteratura, risale ad Omero, Dante, Ariosto, fino a Rudolph Erich Raspe e al suo *Barone di Munchausen* che arriva sulla luna; fa pensare a Goethe e ad altri autori del *Grand Tour*, ai pittori di viaggio da Gauguin a Matisse, a Klee, o in Italia a Boetti, Mondino, Ontani; o più recentemente, porta a Bruce Chatwin e la sua *Anatomia dell'Irrequietezza* o alla guida *Lonely Planet* con i suoi 6 milioni di copie vendute ogni anno.

Ma non appena iniziamo a vedere quali e quanti elementi l'immagine della strada racchiuda per quan-

to riguarda il contesto storico, geografico, culturale e mitico degli Stati Uniti d'America, l'argomento si rivela oltremodo complesso e denso di significato. In particolare questo lavoro va ad analizzare un aspetto ancora poco studiato ma di particolare interesse riguardante il tema della strada nella pittura degli Stati Uniti d'America della seconda metà del XX secolo.

Il motivo della strada è, da sempre, un tema costante della cultura degli Stati Uniti d'America ed un emblema di questo paese e della sua straordinaria storia di mobilità sociale e geografica. Una lunga e folta tradizione di letteratura, racconti, cinema, musica, sia popolare che classica, e fotografia ha parlato della strada, ma pochissimi artisti l'hanno rappresentata in pittura.

Nella tradizione pittorica degli Stati Uniti il paesaggio trasformato dallo sviluppo industriale e tecnologico in genere è stato scelto come soggetto da pochissimi artisti. Tra coloro che hanno rappresentato il tema della mobilità, e, in particolare quello della strada e del "roadside landscape", il paesaggio costruito dall'uomo e sorto ai bordi di strade extraurbane e poi autostrade, nel corso del ventesimo secolo e degli inizi del ventunesimo, vi sono Edward Hopper, Stuart Davis, Alfred Leslie e Edward Ruscha; ed è di

particolare interesse analizzare l'opera di questi quattro artisti nell'ambito del contesto culturale nel quale maturarono le loro scelte artistiche.

Sebbene abbiano vissuto ed operato durante un arco di tempo di diversi decenni, dagli anni '20 fino ai giorni nostri, Hopper, Davis, Leslie e Ruscha hanno significativi elementi in comune. Il loro interesse primario riguarda soggetti americani che contraddistinguono nettamente la cultura del proprio paese e la sua evoluzione. I quattro artisti hanno in comune una solida formazione accademica ma sperimentano diversi generi e media artistici, inclusa la promozione pubblicitaria; hanno in comune una propensione al superamento delle barriere che separano i diversi generi artistici, e introducono elementi di mobilità nella tradizionale pittura di paesaggio del Paese.

Gli Stati Uniti hanno avuto origine da un viaggio. La nazione fu creata a seguito del trasferimento nel Nuovo Mondo degli espatriati Europei e delle culture di origine che portarono con loro. Perciò non è difficile comprendere come, quale naturale conseguenza, la mobilità *storica* divenne, in questo paese, mobilità *abituale* e abbia pervaso la storia, la cultura e lo spirito del Paese.

Nell'Ottocento la mobilità geografica e sociale divenne un tratto distintivo. L'esperienza della Frontiera creò le origini della società degli Stati Uniti e generò uno dei miti più radicati e persistenti della cultura nazionale.¹ La flessibilità della società americana ha colpito profondamente storici e visitatori, fin dal giovane Alexis de Toqueville che per primo notò e confrontò questa realtà con la società Europea nel suo fondamentale *Democrazia in America*, nel 1835: "In [Europa] le famiglie rimangono per secoli nelle stesse condizioni e spesso continuano a vivere nello stesso posto... Le classi sono distinte in maniera netta ed immobile, e ciascuna diventa per coloro che le appartengono una specie di terra natia, più visibile ed amata di quella vera. [Mentre negli Stati Uniti d'America] le nuove famiglie emergono dal niente costantemente, altre decadono incessantemente e coloro che restano allo stesso livello cambiano faccia e identità" (Toqueville, 1988 p. 115).

Sono diversi gli scrittori dell'epoca che, nel descrivere la mentalità Americana, si soffermano sull'idea della mobilità. L'"uomo nuovo" di Hector Saint John de Crèvecoeur (1735-1813) si rinnova grazie allo spostarsi in continuazione (Crèvecoeur, S.J. 1782); Ralph Waldo Emerson (1803-1882) trova che niente sia

così importante nel suo paese come l'essere in transito (Emerson, 1950); De Tocqueville (1805-1859) trova che gli Americani si trovino a loro agio soltanto nella mobilità costante (Toqueville, 1988). Un secolo più tardi Jean Baudrillard nel suo libro *America* (1988) dice che gli Stati Uniti rappresentano una cultura nella quale "muoversi è la naturale occupazione" ed implica un senso di libertà basato principalmente su "spazio, velocità, cinema, tecnologia e libertà" (Baudrillard, 1988 p. 94).

La mobilità riferita al luogo di residenza, alle condizioni sociali, all'attività lavorativa ed alla posizione sociale è sempre stata particolarmente rilevante nella società degli Stati Uniti. Per facilitare questo particolare movimento il Paese ha costruito una delle più complete ed imponenti reti stradali tali da far definire gli Stati Uniti "The Colossus of Roads" (Marling, 1984 p. 43).

Considerando che la mobilità è strettamente connessa alle origini storiche del Paese, al cuore della sua società ed alle radici della sua cultura, non vien difficile comprendere come alcune delle espressioni della mobilità degli Stati Uniti, la strada ed alcuni elementi di "*roadside landscape*"² siano state catturate dalle arti.

Quando la cultura di massa iniziò a svilupparsi, attorno agli anni '20 e l'automobile divenne piuttosto diffusa, molte forme d'arte, la letteratura, il cinema, la fotografia, la musica, e poi, la pubblicità e, negli anni '60, la televisione iniziarono ad appropriarsi della strada e del "*roadside landscape*" che divennero spesso protagonisti ed anche metafore della vita contemporanea. Così la strada viene a significare una grande varietà di elementi: mezzo di trasporto, comunicazione, l'accorciamento delle distanze, la separazione tra luoghi e persone, il cambiamento, la scelta. Significa l'opportunità di un nuovo inizio, l'aprirsi di nuove possibilità, la fuga, la libertà, un momento speciale nella scoperta di sé stessi e del mondo esterno, un momento di crescita, un procedere avanti, e lo sfondo ideale per l'evoluzione ed il cambiamento.

La letteratura ci offre una nutrita tradizione sul tema. John Steinbeck in *The Grapes of Wrath*, *Furore* (1939) ha parlato della strada che in questo contesto diventava la via di fuga dalla povertà ed un mezzo tramite il quale raggiungere un futuro migliore. Mentre Henry Miller in *The Air-Conditioned Nightmare* (1945) racconta con ritmo serrato una serie di eventi che accadono lungo strada e che rappresentano diversi aspetti del paese su cui l'autore si dimostra partico-

1 Turner, 1956; Grossman, 1994; Slotkin, 1998; Slotkin, 2000.

2 Così definito il paesaggio architettonico che si trova ai lati delle strade extraurbane negli Stati Uniti d'America.

larmente critico. Jack Kerouac in *On the Road* (1951, pubblicato nel 1957) racconta, con un ritmo veloce, la strada come luogo di fuga e di ricerca di se stessi e teatro dei cambiamenti della vita; uno dei personaggi, Dean incarna l'avventura pura, perché “*the road is life*”, mentre Sal è alla ricerca dell'esperienza della sua vita. Nel 1962 Steinbeck scrisse *Travels with Charley*, un racconto in cui esprime le sue impressioni nel corso di un viaggio di tre mesi che fece su un camioncino attraverso quaranta stati del paese; una sorta di viaggio picaresco pervaso dalla totale assenza di radici dei protagonisti che descrive come “nati perduti e [che] avevano piacere di non essere mai trovati”.

I fotografi dell'epoca della Grande Depressione, contemporanei di Steinbeck, diedero inizio alla tradizione dei “fotografi al volante”. Molti di loro parteciparono al *Farm Security Administration Project* tra il 1936 ed il 1943, tra cui Dorothea Lange, Walker Evans e Russell Lee. Presero le loro auto e le loro macchine fotografiche ed iniziarono a viaggiare per il paese per documentare lo stato di povertà della popolazione.

Ritraevano la strada (specie la Route 66), il roadside landscape e la sua gente. Fotografavano le persone in viaggio, per lavoro, per necessità o, a volte, anche per piacere. La strada viene così a raccontare una storia, diventa metafora di un percorso, d'una ricerca, come in *Slippery Highway 101* di Dorothea Lange e *San Juan Bautista, California*, del 1938. Nelle fotografie della FSA, così come in *The Grapes of Wrath* di Steinbeck (1939), la strada è lo scenario della disperazione della grande Depressione ma anche delle speranze riposte in un futuro migliore o in un momento di prezioso svago.

A metà degli anni '50, il fotografo Robert Frank, svizzero di nascita ed americano d'adozione, rappresenta una versione intensa ed incisiva del fotografo al volante. A bordo della sua Ford e con la sua Leica in mano viaggia per quarantotto stati del paese per due anni e realizza il libro *The Americans* nel 1959.

La strada è anche immagine costante dell'iconografia cinematografica. È simbolo di fuga, tra la speranza e la disperazione durante gli anni della Depressione nell'indimenticabile *The Grapes of Wrath* di John Ford, del 1940, basato sul romanzo di Steinbeck. Il film mostra immagini dell'odissea senza fine descritta da Steinbeck, che dice “l'autostrada era la loro casa, e la mobilità il loro mezzo d'espressione” (Steinbeck, 1939). In questo film la strada evoca la disintegrazione della vita degli Oakies, così chiamati coloro che, migranti, nativi d'America, camionisti, lavoratori

del roadside, rimasti senza lavoro, furono obbligati a mettersi in viaggio dal Texas e dall'Oklaoma per cercare una nuova occupazione e, allo stesso tempo, racconta il senso d'unità della nazione. Il film di Preston Sturges *Sullivan Travels* del 1941 invece inizia con una sequenza emblematica di elementi della mobilità americana: uno scontro a fuoco sul tetto di un treno in movimento che sta passando sopra un ponte su un fiume che scorre velocemente. Nel film la strada è la casa di Sullivan come conferma la battuta di chiusura del protagonista. Descrive la vita dell'americano medio come un viaggio on the road, di cui ne è metafora “*this cockeyed caravan*” (questa roulotte scassata). In *The Long Long Trailer* di Vincente Minnelli, del 1954, i due protagonisti vivono in viaggio e, come tartarughe, si portano la propria casa appresso. La strada è lo scenario della fuga disperata dei protagonisti di *Lolita* di Kubrick, del 1962, basato sul romanzo di Nabokov dello stesso anno, con numerose sequenze notturne di motel e stazioni di servizio. In *Easy Rider* di Dennis Hopper, del 1969, la strada e i roadscapes raccontano la storia di un viaggio ed una ricerca di sé, così come quella della ricerca dell'identità della nazione. Nel film la strada campeggia nella maggior parte delle scene, dalla sequenza d'apertura del primo motel alle strade e autostrade del West, nel mezzo del deserto. *Easy Rider* è il più celebre simbolo dei film *on the road* del dopoguerra e raccoglie l'eredità di *On the Road* di Kerouac, del 1957. Anche in *Five Easy Pieces* di Bob Rafelson del 1970 il personaggio principale fugge per cercare se stesso ed è reso indimenticabile da Jack Nicholson nella sequenza in cui suona il pianoforte su un camion che attraversa l'autostrada.

Ma contrariamente alle numerose rappresentazioni in letteratura, nel cinema, nella fotografia, nella musica, e più tardi in pubblicità e televisione, il paesaggio americano che ha preso forma a seguito delle trasformazioni tecnologiche e della mobilità, viene rappresentato da pochissimi artisti; tra questi, Edward Hopper, Stuart Davis, Alfred Leslie e Edward Ruscha che dedicarono una parte significativa del loro lavoro a questo soggetto. In particolare ritraggono la strada, il *roadside landscape* e la loro attenzione a questi soggetti “mobili” e al paesaggio trasformato dall'uomo non può considerarsi incidentale. Dedicano innanzi tutto, una particolare attenzione al “soggetto americano” e creano esempi unici di iconografia americana. Catturano il paesaggio costruito dell'uomo, inclusi gli effetti della mobilità sul paesaggio naturale; dipingono strade e *roadscape*, il paesaggio architettonico fiorito ai bordi delle strade extraurbane. Questi artisti

testimoniano il riconoscimento del fatto che la mobilità sia parte integrante del tessuto connettivo della cultura e della storia Americana.

Hanno in comune l'interesse per la sperimentazione attraverso diversi media artistici ed esprimono il confluire dei vari linguaggi. È spontaneo supporre che il cimentarsi con differenti aree artistiche li abbia incoraggiati a includere questi soggetti nelle loro opere: rompono barriere tra i linguaggi visivi dell'arte "colta" e quelli dell'arte "popolare" e decidono di rappresentare la strada ed elementi del roadside non usualmente presi in considerazione in pittura nel loro tempo. Nell'inserire nelle loro opere questi elementi di mobilità, questi artisti costituiscono alcune delle poche eccezioni nella pittura degli Stati Uniti d'America e in particolare, del genere della pittura di paesaggio.

Se risaliamo alle prime espressioni artistiche a partire dagli anni attorno al 1820, è importante ricordare che il ruolo della pittura di paesaggio è stato quello cruciale di celebrare l'immenso tesoro del Paese costituito dalla natura che costituiva la prima ricchezza di un paese appena nato e che ben presto divenne emblema e rappresentazione dell'identità nazionale. L'America non aveva gli antichi templi greci, le rovine romane, le cattedrali gotiche o i capolavori del Rinascimento ma aveva un paesaggio che toglieva il fiato ed una natura vergine ed incontaminata. François-René de Chateaubriand, durante la sua visita negli Stati Uniti scrisse: "Non c'è niente di antico in America, eccetto gli alberi, infanti della terra, e la libertà, madre di tutta l'umana società; questi sono importanti come i monumenti antichi e come i propri antenati".

Nel XIX secolo, la rappresentazione del paesaggio americano costituiva una fresca, *nuova* risorsa artistica, divenne presto l'emblema per la rappresentazione dell'identità nazionale ed in poco tempo una delle più importanti tradizioni nell'arte del dipingere.

La pittura di paesaggio esemplifica la prima arte americana. I rappresentanti della prima generazione di artisti di paesaggio divennero artisti "nazionali", amati ed ammirati dal loro pubblico. Nel 1835, Thomas Cole (1801-1848) scrisse che "il pittore dello scenario americano... ha dei privilegi veramente superiori ad ogni altro; tutta la natura è nuova all'Arte... foreste vergini, laghi e cascate, sono una gioia per i suoi occhi, permeano le sue opere di bellezza... perché sono state preservate intatte dal momento della creazione per la sua matita benedetta dal cielo" (Cole, 1980). Lo stupore di meraviglia per il paesaggio nativo dovette ispirare in modo particolare la

prima generazione di pittori americani e li portò a celebrare il proprio paese e le sue straordinarie risorse. Ma non fu soltanto stupore e meraviglia. Il paesaggio inoltre racchiudeva in sé l'idea di purezza incontaminata, delle origini, e l'idea di superiorità morale.

Questa forte tradizione di bellezza grande, pura ed incontaminata del paesaggio naturale intrecciata ad un potente credo morale divenne una barriera troppo solida da oltrepassare. La pittura di paesaggio degli Stati Uniti d'America celebrava il paesaggio "verde" e gli artisti evitarono di dipingere qualunque minaccia alla sua integrità ed incontaminata bellezza. Gli storici, gli intellettuali e gli artisti consideravano il processo tecnologico ed i suoi strumenti, quali le ferrovie, i treni, e in seguito, le automobili e le strade come possibili agenti di disturbo del perenne ed eterno equilibrio della natura. Gli artisti mostrarono le proprie emozioni contraddittorie su questi soggetti che contribuirono a costruire una nazione ma che minacciavano uno dei principali tesori e personificazioni dell'arte, la natura. Come sostiene Barbara Novak, "L'identità nazionale fu sia costruita che minacciata dal simbolo a doppio taglio del progresso." (Novak, 1995). L'autrice fa riferimento all'ascia, alla ferrovia ed alla presenza umana in quanto simboli e spiega la riluttanza degli artisti ad includere questi temi nelle loro opere. Novak sostiene che la pittura degli Stati Uniti oppone una certa resistenza all'inserimento di segni del progresso e diviene una convenzione artistica, un sistema chiuso che rifiuta qualsiasi elemento possa disturbare le sue premesse. In riferimento all'automobile, scrive: "In arte abbiamo una storia molto affascinante delle invenzioni tecnologiche. L'automobile nel ventesimo secolo ne è un esempio. Ci furono pochi esempi significativi che inclusero questo soggetto all'interno di una esistente convenzione di realismo fino all'apparizione della Pop Art americana" (Novak, 1995).

La tradizione del paesaggio "verde" è stata un deterrente culturale all'inserimento dei cambiamenti causati dalla mobilità ed è una delle ragioni della rarità di presenze dei segni della mobilità nelle "high arts", le arti colte americane del ventesimo secolo. In questo contesto, il lavoro di Hopper, di Davis, di Leslie, e di Ruscha spicca come alcune delle poche eccezioni di particolare importanza. Sebbene questi artisti abbiano lavorato all'interno della tradizione della pittura di paesaggio del loro paese, inserirono ben volentieri nei loro lavori dei segni del paesaggio moderno. Si concentrarono sul presente, sulla cultura di massa e sulla modernità, e dipinsero un'estetica americana nata dal

progresso tecnologico e dalle sue trasformazioni del moderno. Nelle loro opere, le strade e i *roadscapes* diventano parte integrante del paesaggio, che diventa sempre più plasmato dall'azione dell'uomo.

Edward Hopper e Stuart Davis durante gli anni '20 iniziarono ad elaborare un linguaggio artistico che caratterizzò e rappresentò il paese. Hopper dipinse le strade come scena di fondo deserta per personaggi silenti e scene sospese in un'immobilità a tratti metafisica. Davis espresse il colorato caos grafico del paesaggio moderno. Pochi decenni più tardi, Alfred Leslie e Edward Ruscha continuarono sullo stesso cammino. Leslie riprese l'arte di Hopper nel rappresentare il paesaggio in cui le strade hanno un'importanza preminente. Ruscha continuò l'uso della grafica e del linguaggio commerciale attraverso l'utilizzo frequente delle strade e delle pompe di benzina come soggetti, nei suoi quadri, nelle sue fotografie e nei suoi libri.

Al di là delle differenti interpretazioni, delle diverse visioni e linguaggi utilizzati nel rappresentare la mobilità, questi artisti espressero l'idea dell'irrequietezza. La strada significa i valori della frontiera facendo del movimento un permanente stato mentale,³ il simbolo di un individuo che deliberatamente si muove da solo e libero con il suo autonomo mezzo di trasporto, in cerca di qualcosa.

EDWARD HOPPER

Quando era studente di Robert Henri alla New York School of Arts, durante la prima decade del XX secolo, Edward Hopper (1882-1967) imparò che "l'arte è la vita, un'espressione della vita, un'espressione dell'artista ed un'interpretazione della vita." (Jacobovitz, 1966). Sviluppò questa lezione, assorbì profondamente quest'idea scegliendo come soggetti preferiti della sua "*high art*", arte colta, la pittura, luoghi ed oggetti di tutti i giorni che lo circondavano e che lo interessavano in modo particolare e specialmente, il *manmade landscape*, il paesaggio costruito dall'uomo, nel quale spesso inserì raffigurazioni di strade e di paesaggio del *roadside*.

Inoltre, credendo fortemente in un'autentica indipendenza dell'arte del suo paese, Hopper divenne un

3 "La strada è sempre stata un tema sempre presente nella cultura americana. Il suo significato, insito sia nella mitologia popolare che nella storia sociale, risale all'ethos della "frontiera", ma fu trasformato dalla comparsa della tecnologia del cinema e dell'automobile nel ventesimo secolo" scrivono Cohan e Hark nell'introduzione di *The Road Movie Book*, 1997.

intenso interprete dell'esperienza Americana e cristallizzò con la sua arte un'unica e distintiva iconografia statunitense.⁴ Dopo aver trascorso un periodo di studi in Francia, tornò due volte in Europa tra il 1909 ed il 1910 e studiò e ammirò la pittura di Manet e di Daumier, insistette nel trovare un autentico vocabolario pittorico americano.⁵

Hopper, come Davis, Leslie e Ruscha si cimentò con i differenti campi dell'arte popolare e dell'arte colta e con differenti media. Fu pittore, acquarellista, illustratore pubblicitario di successo ed un appassionato fan del cinema;⁶ e non v'è dubbio che la sperimentazione di queste diverse esperienze contribuì a forgiare la sua produzione ed il suo linguaggio artistico.

Decise di dipingere il *manmade landscape* dei suoi Stati Uniti ed incluse la rappresentazione della mobilità ed i suoi effetti sull'ambiente naturale. Le strade specialmente, sono spesso le protagoniste dei lavori di Hopper, e da uno studio specifico sulla rappresentazione di questi soggetti nel corso della sua produzione emergono le differenze e la varietà di rappresentazione. Con una graduale ma progressiva evoluzione, la strada si evidenzia, all'interno della composizione sempre più in primo piano ed in modo sempre più dinamico. Uno dei primi esempi è *Road in Maine* (1914) (fig.1), in cui la strada deserta che dà il titolo al quadro è perfettamente inserita e metamorfizzata all'interno del paesaggio naturale. Il tono di colore è un giallo eguale a quello di alcune zone di campagna e dei campi e soltanto la presenza di tre snelli pali della luce richiamano la presenza umana.

Più tardi invece, tra gli anni '20 e '30, la strada spicca all'interno del resto della composizione ed è spesso in primo piano. La natura coabita ora con "la

4 Secondo Lloyd Goodrich, "È difficile pensare ad un altro pittore che abbia potuto mettere più qualità d'America nei suoi dipinti di Edward Hopper", Lloyd Goodrich, 1980. Secondo Robert Hughes, "Edward Hopper è la quintessenza del pittore realista americano dell'America del ventesimo secolo", Hughes, 1997 p. 422. Secondo Walter Wells, 2007 "Le sue immagini catturano sempre lo spettatore perché le realtà che dipingono sono permeate delle esperienze da molti condivise. Edward Hopper ci ha insegnato un nuovo modo di vedere sia il XX secolo che noi stessi", Walter Wells, 2007.

5 Come dichiarò in una delle sue poche dichiarazioni pubbliche: "Ora e nel prossimo futuro l'arte americana dovrebbe essere svezata dalla sua madre francese", Hughes, 1997 p. 423.

6 Raccontò una volta ad un amico: "Quando non mi sento in vena di dipingere me ne vado al cinema per una settimana di seguito o più. Vado per la mia abituale bisboccia di cinema.", Levin, 1980 p. 58.

macchina” o comunque con il paesaggio costruito dall'uomo.

Nel corso degli anni '20 ed in particolare in lavori come *Railroad Crossing* (1922-23), e nella versione del '26, e in *High Road* (1931), lunghe strade grigie che si perdono nell'orizzonte hanno in ruolo da protagonisti. Inoltre la prospettiva da cui le opere sono ritratte è ora quella, non di uno spettatore distante, come in *Road in Maine* del '14, ma di colui che si trova in cammino sulla strada, all'interno della scena, come se il pittore, mentre guidava, si sia fermato ed abbia cominciato a dipingere. La strada è al centro del quadro, mentre il resto del paesaggio la circonda. È una nuova dinamica prospettiva e la strada identifica l'artista in movimento.

Durante gli anni '40 nel Paese la rete stradale si sviluppò in modo significativo. Il 1° Ottobre 1940 la Pennsylvania Turnpike, più tardi conosciuta come Interstate 76, fu inaugurata e divenne la prima superhighway d'America. Nel mentre, nei quadri di Hopper, la strada in genere, acquista sempre una maggiore importanza, come in *Route 6, Eastham* (1941) (fig.2) e in *Solitude* (1944). Nel primo, in particolare, quella rappresentata è l'autostrada che collega la Pennsylvania con il Massachusetts, probabilmente testimonianza del viaggio da New York a Cape Cod, la residenza estiva degli Hopper.

Hopper era lui stesso “un artista al volante”. Adorava viaggiare e guidare alla ricerca dei suoi soggetti. Per trovare la giusta ispirazione amava guidare, in particolare attraverso la costa nord orientale e le campagne del New England.⁷ “Per me la cosa più importante è il senso di andare avanti. Sai in quali cose meravigliose ci si imbatte quando stai viaggiando” (Seitz, 1969 p. 22).

Durante i suoi lunghi viaggi, disegnava, faceva schizzi, dipingeva al volo; utilizzava la sua arte come un diario visivo di viaggio, uno strumento per registrare le sue impressioni, le sue sensazioni, i suoi pensieri; le tele diventavano fogli di appunti: un taccuino di viaggio d'hopperiana maniera. Oltre agli oli, produsse una serie di acquarelli che diventarono il mezzo più adatto per un artista-viaggiatore. Le case e le torri di Santa Fe, i palazzi e le montagne di Saltillo, l'architettura e le palme di Charleston S.C., il paesaggio impregnato di sole della Carolina e le morbide colline

della California campeggiano luminosamente quali testimonianze delle sue spedizioni per il paese.

L'utilizzo dell'automobile si diffuse ampiamente durante gli anni '30 e specialmente durante gli anni '40, e intensificò ulteriormente la mobilità del paese. Diede agli americani un'enorme libertà anche se, allo stesso tempo, contribuì a separare le persone e, in un certo senso, a contribuire alle solitudini.⁸ Forse l'individuo moderno doveva interporre questo spazio tra sé e gli altri per avere la possibilità di crescere, evolvere, progredire. Nel caso di Hopper, la strada fornisce all'artista-viaggiatore i soggetti per la sua pittura ed un luogo ideale per scoprire il mondo che lo circonda, per riflettere sulle cose della vita e per trovare sé stesso.⁹

Sono inoltre questi gli anni della Guerra Fredda che produsse negli Stati Uniti un movimento culturale che prese il nome di Beat Generation. I suoi protagonisti e portavoce espressero la disillusione della loro generazione riguardo il progresso scientifico e la tecnologia occidentale e rivolsero l'attenzione ad una introspezione psicologica di sé stessi. Nel 1957 esce il libro di Jack Kerouac dal titolo indicativo di *On the road* (1957) caratterizzato da uno stile letterario che esprime questo stato d'animo.

Le strade dipinte da Hopper sono fortemente evocative delle idee “Beat”: lunghissime, vuote quali metafora della solitudine e, in questo senso, non dissimili dalle più tarde *Views* di Leslie (Philips ed., 1995 p. 29). A questo proposito si può dire che siano diverse le suggestioni comuni tra l'arte di Hopper e la letteratura. Walter Wells, autore del volume *Silent Theatre: The Art of Edward Hopper* (Wells, 2007) dice, a proposito della realizzazione del libro durata cinque anni, “Ha preso forma man mano che si sono evidenziati i numerosi legami tra l'arte di Hopper e i temi e i punti di vista di alcuni importanti scrittori come Emerson, Melville, Hemingway e Ibsen, tra gli altri – e da lì s'è sviluppato”.

Hopper rappresentò inoltre mirabilmente l'architettura del *roadside*, e in primo luogo le pompe di benzina; a cominciare da *Gas* (1949, The Museum of Modern Art, New York) (fig.3). In questo celebre quadro rappresenta le due pompe di un inconfondibile rosso brillante con l'insegna dal caratteristico

⁸ Wilson, 1992; Furlong in Solnit *et al.* 1994.

⁹ “Fin dal loro primo acquisto utilizzarono l'automobile alla ricerca di temi per la sua pittura” scrive Levin facendo riferimento all' “odissea” di tre mesi attraverso il paese nel 1941. Nel 1943 gli Hopper trascorsero altri tre mesi in Messico. Levin, 1998.

⁷ Levin osserva, “Per trovare la giusta ispirazione, Hopper amava guidare in macchina, in particolare attraverso il New England”, Levin, 1980 p. 50.

cavallo alato della Mobilgas. Riprendendo ciò che ha scritto Gail Levin, questa stazione di benzina di campagna esemplifica l'immagine dell'intrusione del paesaggio urbano in quello rurale.¹⁰ Come Stuart Davis, Hopper evidenzia con l'uso di un colore smagliante l'inserimento della pompa di benzina all'interno del paesaggio e si nota, in particolare, il rosso cavallo alato che si protende verso l'orizzonte e verso il cielo arrossato dai colori del tramonto, quale significante della celebrazione della moderna tecnologia e della mobilità.¹¹

Nel successivo *Four Lane Road* del 1956 la stazione di benzina diventa l'ambientazione per l'interazione di una coppia; una sorta di oasi che procura il carburante ad un paese in movimento come questo, ha una speciale importanza metaforica all'interno del paesaggio nazionale. Nello stesso anno di *Four Lane Road*, iniziò la costruzione dello Interstate Highway System, che fu completato negli anni '80. Allo stesso tempo, tra gli anni '40 e '50 il *manmade landscape* divenne sempre più importante nelle composizioni dell'artista. Gli interni dei motel, le lobby degli hotel e le carrozze dei treni iniziarono a essere rappresentate sempre più di frequente. *Room for Tourists* (1945, Yale University Art Gallery, Connecticut) per esempio, raffigura l'edificio dall'esterno di notte, la luce arriva dall'interno e sembra invitare lo spettatore ad entrare a far parte di questa accogliente e tranquilla oasi per il viaggiatore. *Western Motel* raffigura l'interno di una stanza di motel ed il paesaggio naturale esterno e la strada che si vede da una delle finestre. In queste opere tarde è la natura in realtà a sembrare quasi assorbita da un *manmade landscape* della mobilità.

Road and Trees, del 1962, è uno dei dipinti che concludono l'evoluzione del tema della strada. Ancora una volta la scena è rappresentata secondo il punto di vista di uno spettatore esterno. In quanto metafora dello stesso artista, è l'immagine di un osservatore distante, al termine del suo viaggio. La strada, perfettamente in linea con una nuova versione dell'ideale dell'idillio pastorale, diviene parte integrante del pa-

esaggio naturale. Tra il campo dorato in primo piano e gli alberi sullo sfondo, la striscia grigia della strada attraversa sommessamente il paesaggio ma in questo è ormai perfettamente integrata. Le strade solitarie di Hopper, quelle che passano vicino a case isolate nel bel mezzo del paesaggio circostante in cui è piuttosto rara la presenza umana, sono immagini della sua personalità solitaria, introspettiva, timida, quieta e riservata. Come disse sua moglie Jo, "È conosciuto per essere come il silenzio che si dice sia d'oro – parla raramente, ma quando dice qualcosa, è probabile che sia molto divertente o molto saggio, o tutt'e due".¹²

Come ha scritto Jacob Getlar Smith, le strade di Hopper rappresentano una "sobrietà, una rappresentazione del fatto che l'esistenza è seria e a volte fatta di solitudine – ma... ogni giorno vissuto emana la sua radiosità, lo spirito vitale della vita stessa" (Smith, 1956 pp. 22-27).

STUART DAVIS

Anche Stuart Davis apprese, dall'influente maestro Robert Henri alla New York School of Art (1909-1912) che frequentò, tra gli altri, insieme a Hopper, oltre le tecniche del disegno e della pittura, l'idea che l'arte debba essere basata sulla vita, "*art for life's sake*" e debba avere dei soggetti tratti dalla quotidianità. Assorbito profondamente quest'insegnamento, Davis acquisì una passione particolare per gli oggetti e gli ambienti della vita di ogni giorno, insieme alla convinzione che il realismo possa significare non il mero rendere dei dettagli superficiali bensì un particolare modo di vedere l'umana esistenza ed il suo ambiente circostante.

Davis amava descrivere sé stesso come un "freddo spettatore-reporter in un'arena di eventi scottanti" (Davis, 1971 p. 145). Infatti le sue fonti artistiche furono principalmente il paesaggio urbano e suburbano in continua trasformazione, incluse le luci al neon, la *roadside architecture*, le insegne e i manifesti pubblicitari. Nelle sue opere evocò la cacofonia visiva della moderna civilizzazione e dello straordinario contrasto che caratterizza il paesaggio americano tra le bellezze naturali e l'estetica costruita dall'uomo.

Davis pensava che gli aspetti che rappresentassero al meglio la vita contemporanea americana fossero il jazz, la musica nata e fiorita in questo paese, la radio, il cinema e i prodotti di diffuso consumo, precorren-

10 "La stazione di benzina di campagna e il suo solitario benzinaiolo danno una nuova forma alla sua preoccupazione riguardo l'intrusione urbana nel paesaggio naturale; giusto all'orizzonte colloca l'insegna del rosso cavallo alato, come se stesse spiccando il volo verso il sole al tramonto", Levin, 1998 p. 329.

11 L'importanza della stazione di benzina in quanto tema della mobilità è indicato anche da Gail Levin che parla della lezione di Hopper e della generazione successiva che a lui ha guardato e menziona George Segal, Andy Warhol e Tom Wesselmann; e Claes Oldenburg per quanto riguarda i motel. Weinberg, 1995 pp. 109-128.

12 Jo Hopper ad Alice Roullier, lettera 27 Marzo 1934. Levin, 1998 p. 168.

do in questo la Pop Art.¹³ Infatti, il movimento della Pop art emerse poco dopo la morte di Davis, diede al suo lavoro un tono inaspettatamente innovativo e proseguì il suo cammino intrapreso negli anni '20: la celebrazione della cultura popolare e commerciale d'America, inclusi i paesaggi del *roadscape*.

Emerse inoltre quale partecipante arguto, deciso e dalle idee piuttosto chiare nel corso del dibattito sulla ricerca di un'identità artistica nazionale, e sulla definizione dell'arte americana. Secondo Davis, era doveroso tener conto degli stili precedenti, assorbire la lezione europea, ma bisognava anche essere indipendenti e porre i soggetti americani in primo piano. Disse che fino a quel momento nessun artista americano aveva "creato uno stile che fosse unico ... che avesse definitivamente divorziato dai modelli europei," e nell'ammettere l'influenza di Léger o Picasso aggiunse, "Nego strenuamente di parlare il loro stesso linguaggio", a seguito della critica che gli fece un giornalista a proposito dell'adozione, da parte sua, del linguaggio visivo francese modernista.¹⁴

Davis era fortemente convinto della vitalità e potenzialità dei soggetti artistici essenzialmente americani come espresse mirabilmente in questo scritto: "Il legno americano ed il lavoro con il ferro dei tempi del passato; la Guerra Civile e l'architettura dei grattacieli; i colori brillanti delle stazioni di servizio, le insegne delle grandi catene dei negozi ed i taxi; la musica di Bach; la chimica sintetica; la poesia di Rimbaud; il viaggiare veloce dei treni, delle auto e degli aeroplani che offrono molteplici prospettive, le insegne luminose; il paesaggio e le barche di Gloucester, nel Mass.; gli utensili da cucina da 5 e 10 centesimi; i film e la radio; il pianoforte caldo di Earl Hines e la musica nera in genere... La qualità di queste cose giocano un certo ruolo nel determinare il carattere dei miei quadri. Non nel senso che io le descriva con delle immagini grafiche ma per quanto riguarda un mio creare una dinamica analoga nel design, che diventa una

13 Scrive Haskell, "Una tale audace, irriverente presentazione dei prodotti di consumo non sarebbe apparsa nuovamente nell'arte americana fino all'avvento della Pop Art negli anni '60", Haskell, 1999 p. 72.

L'appropriazione, da parte di Davis, degli oggetti della cultura popolare e della vita quotidiana e l'interesse nel packaging, le insegne pubblicitarie e tutti i veicoli di comunicazione di massa in genere divennero un illustre precedente dei lavori di Andy Warhol, James Rosenquist, Roy Lichtenstein e altri. La Pop Art con Jasper Johns, Robert Rauschenberg e gli "assemblagisti", ebbe origine proprio dalla volontà di stringere una relazione sempre più forte fra l'arte e la vita.

14 Cfr. Lettera di Stuart Davis a Henry McBride, *Creative Art*, 6, 1930 pp. 34-35.

nuova parte del patrimonio visivo americano" (Davis, 1943 pp. 33-34).

Ribadirà per tutto il corso della sua vita il fatto che l'*impetus* originario per la sua arte fu il paesaggio americano contemporaneo. "Dipingo quello che vedo in America", dichiarò, "dipingo la scena americana" (Sweeney, 1945 p. 23). La sua ricerca per un'arte propriamente Americana portò a fargli dire a proposito dei suoi quadri che erano "opere originali realmente Americane".

Davis inoltre scriveva sui giornali e, come gli altri tre artisti qui selezionati, al di là della sua eccellente formazione nelle arti "colte" (*high arts*), anche lui sperimentò diversi media, compresa l'illustrazione, in particolare con il contributo alla rivista *The Masses*, cui collaborò insieme a John Sloan. Non fece mai distinzione tra i diversi mezzi di espressione artistica e si cimentò liberamente in tutti.

Mentre definiva gli elementi che venivano a costituire un vocabolario artistico con caratteristiche del tutto americane, dagli anni '20 in poi, sia negli acquarelli che negli oli, Davis iniziò ad includere insegne e aspetti della mobilità come garage, automobili, semafori, cartelli stradali e stazioni di servizio. Quest'ultimi divennero presenti in modo sempre crescente nel corso degli anni nella sua produzione. Tra gli artisti più innovatori della sua generazione, riuscì perfettamente nella ricerca di un'arte dal vocabolario innovativo e americano e contribuì in modo significativo alla definizione di un linguaggio che esprimesse l'identità artistica nazionale.

Tra gli elementi favoriti del paesaggio americano contemporaneo, scelse degli elementi del traffico urbano e del *roadscape*; oltre ai taxi, "il passare veloce dei treni, delle auto, degli aeroplani che offrono molteplici prospettive, insegne elettriche che determinano la qualità dei dipinti" (Davis, 1943 pp. 33-34) oltre, in modo particolare, alle pompe di benzina. Anche perché, alla fine degli anni '20, le pompe di benzina divennero un'istituzione americana e parte di un diffuso e competitivo business che iniziò a caratterizzare in modo significativo il paesaggio americano.

A quel tempo, racconta Phil Patton nel suo libro *Open Road* "La frase 'faccia il pieno' divenne un cliché, insieme con l'immagine ripetuta di un meccanico che esce strisciando da un chassis e che si asciuga le mani unte d'olio con uno straccio mentre si piega per salutarti attraverso il vetro. E se volevi sapere cosa succedeva in città, necessariamente passavi dalla stazione di servizio" (Patton, 1986 pp. 191-295). Davis raccontò quanto si divertiva a dipingere automobili e

stazioni di benzina: “ho disegnato e dipinto automobili alcune volte, e per diversi anni ho inserito stazioni di benzina nei miei paesaggi. Questa idea fissa è terminata quando i designer sono diventati surrealisti e hanno prodotto oggetti che andavano al di là della mia capacità di disegnare” (Kelder, 1971 p. 25).

Davis iniziò a dipingere molto presto soggetti legati alla mobilità. Come l'evoluzione dei soggetti legati alla mobilità nella pittura di Hopper, così anche nell'opera di Davis il tema della stazione di servizio e delle pompe di benzina è presente nelle diverse fasi delle sue opere. In *Garage* (1917, olio su tela, Collezione Earl Davis), Davis incluse insegne stradali e un'automobile nera scintillante.

Questi soggetti ritornano in *Gas Station* (1917, Hirshorn Museum and Sculpture Garden, Smithsonian Institution, Washington, D.C.) e in *Multiple Views* dell'anno successivo. Nel discutere questo quadro e la presenza simultanea di scene differenti assemblate in quest'opera, William Agee parlò della relazione con i *cartoon* contemporanei (Agee, 1987).

Esiste infatti un delizioso *cartoon* di Davis, *Forty Inns on the Lincoln Highway* (1926-1917) che raffigura una composizione simile in cui l'artista descrive la fatica e i possibili contrattempi cui va incontro il viaggiatore moderno: uno degli inconvenienti della mobilità.

La pompa di benzina rimane uno dei soggetti preferiti e anche quando le composizioni vanno verso la direzione dell'astrattismo, resta pressoché l'unico elemento distintamente riconoscibile, d'un rosso brillante, come in *Gas Pumps* (1925) e *Gasoline Tank* (1931-32). È presente anche nel murale che Davis dipinse per la *men's smoking room* di Radio City Music Hall nel '32. Sono qui presenti tutti i simboli di oggetti particolarmente amati dagli uomini come pipe e sigari, ma non manca l'immagine sullo sfondo di un'automobile e, più in primo piano, una grande pompa di benzina tra il marrone ed il rosso scuro. Lo stesso anno Davis volle rendere omaggio alla città di New York con *Vision of New York; A Building, a derby hat, a tiger's head and other symbols (New York Mural)*: anche qui tra gli oggetti più rappresentativi, appare l'icona rosso arancio della pompa di benzina. Più tardi in *Report from Rockport*, del 1940, presenta un nuovo tipo di composizione, caratterizzato da un maggior numero di elementi ed una sorta di antropomorfizzazione che dà un tono surrealista all'opera.

Ma Davis fu abilissimo anche nel trasmettere lo stato d'animo e la prospettiva del viaggiatore come in *Untitled (Variation on the Windshield Mirror)*, 1955).

In questo quadro nonostante sia astratto, l'artista evoca il senso del viaggio: con le grandi lettere che richiamano le insegne al neon, la pompa di benzina, il segnale del passaggio a livello e sulla destra, la struttura appena accennata di un ponte.

Come Hopper, anche Davis fu lui stesso un consumato viaggiatore e specie, guidatore, proprio nella stessa epoca in cui la maggior parte delle persone erano convinte che queste macchine sarebbero state la rovina della società.

Negli stessi anni in letteratura, Francis Scott Fitzgerald celebrò l'automobile e le sue potenzialità. In *The Great Gatsby* (1925) descrive ampiamente l'architettura del *roadside* e le insegne, a volte ispirate ad alcune vere, che iniziavano a fiorire un po' dappertutto in quegli anni.¹⁵ Racconta le sue impressioni di un *car-trip* come se fossero le sequenze di un film e ricorda gli artisti suoi contemporanei nel modo di descrivere il viaggio, “Era già estate inoltrata sulle terrazze dei locali fuori città e di fronte ai garage sul ciglio delle strade, dove le rosse pompe di benzina nuove fiammanti stavano lì immerse nella luce”.

Allo stesso tempo però Fitzgerald scrisse anche del lato negativo del progresso e degli effetti sul paesaggio, delle enormi insegne che iniziavano a sorgere ovunque e del traffico sempre più frenetico e degli incidenti sempre più frequenti.

Davis, dal canto suo, volle rappresentare la sua realtà contemporanea, così com'era, in quanto espressione dell'estrema vitalità della cultura americana e dell'atmosfera del momento, e mise sempre al centro delle sue composizioni il soggetto preferito delle pompe di benzina, con la convinzione che “l'arte veramente genuina può prodursi in una società estremamente caotica e può anche venirne ad essere il motore principale per il progresso in un tale periodo” (Kelder, 1971 p. 165).

ALFRED LESLIE

Pochi decenni dopo Hopper e Davis, anche Alfred Leslie, artista eclettico quanto gli altri, incluse la strada e il *roadside* nel suo vocabolario artistico. Tra il 1978 ed il 1983 realizzò una serie di vedute in acquarello bianco e nero che intitolò *100 Views Along the Road*: un progetto unico tra i suoi contemporanei basato sull'idea di riunire una serie di lavori creati durante i suoi viaggi attraverso le strade del suo paese.

15 L'autore descrive per esempio la pubblicità dell'oculista il Dr. T. J. Eckleburg. Patton, 1986 pp. 65-66.

Un lavoro maturo, intenso, profondamente originale. Come i quadri di Hopper, le *Views* sono visioni del paesaggio dalla prospettiva di un viaggiatore solitario al volante.

La loro origine è una serie di disegni che Leslie realizzò nel corso di un viaggio in New Mexico. Nel 1978, di ritorno dalla California, profondamente colpito dallo spettacolare paesaggio che si trovò ad attraversare e avendo per caso “un taccuino e una matita 4B che spuntavano fuori dal caos che giaceva nel sedile posteriore della macchina” (Leslie, 1988 p. 5), cominciò a disegnare numerose vedute. Gli schizzi diventarono opere dalle diverse composizioni, alcune delle quali realizzate materialmente mentre guidava e che chiamò infatti i “*driving drawings*”. Ricorda infatti “[senza fermarmi] premevo il ginocchio sulla base del volante e iniziavo a disegnare.” (Leslie, 1988 p. 5).

Due anni dopo, Leslie ci ritornò su e ricominciò a lavorarci. Un giro notturno in macchina con la sua Volvo gli diede l’idea di combinare i disegni con gli acquarelli che aveva creato per il progetto precedente di “The Killing Cycle”; la combinazione delle due serie diede origine alla prima parte delle *Views*. In un secondo momento, per completare il progetto, fece degli altri schizzi, stavolta non sulla costa occidentale ma sulla East Coast: “non le vedute profonde del West ma immagini di curve improvvisate” (Leslie, 1988 p. 40).

Le *Views* sono visioni del paesaggio dal punto di vista del viaggiatore. Mostrano la strada di cui non si vede la fine dinnanzi, che si perde nell’orizzonte. La maggior parte delle scene sono scure ed è la striscia bianca di separazione tra le due corsie a catturare la nostra attenzione, a spiccare nel mezzo dell’asfalto.

In queste vedute, la strada è parte integrante del paesaggio naturale, in mezzo a montagne, alberi, cieli di diverse condizioni atmosferiche, nubi, in cui si confonde insieme al paesaggio del roadside. In *North Side Drive-In Theater, Belmont Avenue and Gypsy Lane, Youngston, Ohio*, il drive-in diventa parte integrante del paesaggio e mostra sullo schermo la stessa immagine della natura che gli fa da sfondo.

Se le confrontiamo con gli oli e gli acquarelli densi di colore di Hopper, questi ultimi spesso presentano in primo piano una strada d’asfalto grigio ma anche una pompa di benzina rosso brillante o un motel dalle finestre verdi che spiccano e contrastano con il resto del paesaggio dipinto. In *View n° 38 Drive-in Movie* i due elementi del *roadside*, lo schermo e le strisce bianche dei parcheggi sono d’un bianco brillante,

come se fossero una sorta di riflesso, e sono dello stesso colore delle nubi e dell’orizzonte che si staglia sulle colline e gli alberi grigi. Mentre in un’opera come *Gas* (1940) di Hopper è innanzi tutto il rosso acceso degli elementi della stazione di servizio a colpire la nostra attenzione.

Nonostante in entrambi gli artisti la rappresentazione della strada solitaria evochi il viaggio esistenziale, sia dell’autore che del viaggiatore, in gran parte dell’opera di Hopper i simboli dell’umana mobilità e della tecnologia dominano, grazie anche all’uso del colore, necessariamente sul paesaggio naturale e catturano il nostro sguardo.

A differenza di Hopper, l’uso dell’acquarello in bianco e nero in queste *Views* intensifica ulteriormente l’espressione di una relazione individuale, intima e personale con la natura e con la strada. Il soffermare l’attenzione sull’idea del viaggiatore solitario è peraltro una metafora dell’individualismo nella cultura americana e risale allo spirito dei pionieri e della mitologia del West.¹⁶ Le *Views* rappresentano una visione personale e d’esistenzialista del paesaggio che richiama l’importanza del *background* dell’artista in quanto “beat”.

Leslie fu un membro importante della Beat Generation. Fu amico intimo di Jack Kerouac, di Robert Frank, del gallerista Richard Bellamy. I Beat condividevano un senso di alienazione critica, dell’assurdo, ed una profonda fiducia nell’importanza dell’azione individuale. Da un lato l’idea dell’indipendenza dell’artista era legata all’Esistenzialismo europeo, dall’altra ad una lunga tradizione di dissenso in America che parte da Emerson, Thoreau e Whitman. Negli anni ’50 lo spirito indipendente degli intellettuali Beat rappresenta un momento di rinnovamento dell’invenzione di sé e dello spirito e dell’antissimilazione che segnò la vita e la cultura d’America. Leslie assorbì tutto questo profondamente e lo rielaborò nella sua personale visione del paesaggio Americano in queste *Views*.

Perfettamente in linea con la poetica interdisciplinare dei Beat, e come Hopper, Davis e Ruscha, anche Leslie sperimenta vari mezzi espressivi. È un pittore, acquarellista ed un film maker.

Inizia la sua carriera artistica come espressionista astratto ma evolve poi verso una personale espressione di pittura realista e poi di tecnica iperrealista a par-

¹⁶ Secondo Westfall: “La frontiera, il nuovo Eden, il senso del nuovo inizio tra possibilità illimitate sono scomparsi dalla Scena americana. L’America di Leslie è stata attraversata... e parzialmente abbandonata”. Leslie, 1984 p. 41.

tire dagli anni '60. Nello stesso arco di tempo in cui realizzò le Views, fece dei film come *Pull My Daisy* (1959), insieme a Jack Kerouac e Robert Frank e *The Last Clean Shirt* con Frank O'Hara, tuttora considerati degli assoluti classici del cinema indipendente; il primo, basato su uno scritto di Jack Kerouac e con la sua voce narrante, è peraltro al momento in programmazione al Walker Art Center di Minneapolis nell'ambito della mostra *Event Horizon*.

Leslie incarna egli stesso l'idea dell'*artist-on-wheel* e nessuno meglio di lui può esprimere lo spirito americano del viaggiare *on the road*. Attraverso il vastissimo territorio degli Stati Uniti l'esperienza di guidare per ore e ore attraverso il paese è assolutamente unica ed è magistralmente riflessa in queste opere.

Questi acquarelli richiamano inoltre la tradizione nella cultura americana della strada come simbolo di introspezione: una vita attraverso la quale si compie una trasformazione personale, un simbolo della ricerca di sé, una metafora del percorso che si attraversa con ostacoli, difficoltà, opportunità, cambiamenti, trasformazioni e raggiungimento dei sogni (Solnit et al., 1994 p. 61).

Nel libro, le Views non sono ordinate secondo nessun criterio cronologico, né geografico, sono l'espressione di un viaggio "sentimentale", di trasformazione individuale. La prima immagine di Gallup, in New Mexico, è seguita da una di Easthampton, in MA, e la prima disegnata è stata *Outside Laguna*, New Mexico, che troviamo a metà libro. All'inizio ci sono due immagini di strade di cui non vediamo la fine che portano il narratore/artista a introdurre il racconto. *Drifting Snow*, con la grande nube nera che incombe all'orizzonte, probabilmente è un riferimento alle grandi difficoltà della vita.

Due tragedie segnarono profondamente infatti la vita di Leslie alla metà degli anni '60. La prima, l'incidente di macchina che uccise il suo caro amico e collaboratore Frank O'Hara e la seconda l'incendio che distrusse completamente la sua casa-studio e nella quale, soprattutto, persero la vita dieci pompieri di New York. "La mia vita intera si disintegrò, disse, rimasi col mio bambino di cinque anni, nessun soldo da parte, nessuna assicurazione, molte conoscenze e pochissimi buoni amici" (Leslie, 1988 p. 5).

È inoltre interessante notare come nelle opere di Leslie, così come in quelle di Hopper, la presenza umana sia pressoché ridotta a pochissimi esempi. La vera protagonista è la strada.

Anni prima, nell'opera di Leslie, il tema era comparso in qualche opera come *Sunderland View of*

Pain-de-Sucre (1963, Gallery Claude Bernard, New York). Ma quando riprende il tema nelle Views il punto di vista rappresentato è quello dell'artista stesso/viaggiatore, lo stato d'animo espresso è quello di chi si trova nel bel mezzo di un viaggio e la strada battuta nel corso del viaggio è il tema principale.

Le strade delle Views di Leslie raccontano una storia che inizia con *Approaching Gallup*, New Mexico ed esprimono l'idea di un viaggio in cui i "neri" del paesaggio naturale sono prevalenti sui "bianchi" dell'impronta umana. Ma attraverso il percorso quello che l'immensa oscurità del paesaggio naturale fa scoprire è un paradiso luminoso, un "luminous paradise" (Leslie, 1988 p. 5) in sé stessi.

EDWARD RUSCHA

Edward Ruscha (1937) ha dipinto strade e roadscapes, ha esplorato diverse espressioni artistiche e, come gli altri tre artisti presi in esame, ha mostrato uno spiccato interesse per la sperimentazione dei diversi media, un'attenzione particolare al soggetto americano e alla tradizione della pittura di paesaggio. Anche Ruscha, inoltre, incarna lo spirito del viaggiatore. Come nella migliore tradizione della mobilità americana, nel 1956, si mise in strada e si trasferì in California. Studiò al Chouinard Art Institute di Los Angeles (ora CalArts) pubblicità e design e continuò sempre a sperimentare diverse tecniche artistiche. Ben presto si dedicò sia alle "high" che alle "popular" arts. Nel 1958 fece apprendistato con il disegnatore Saul Marks, lavorò per alcune agenzie pubblicitarie e per *Artforum*; lavorò come illustratore di cancelleria per bambini. Sperimentò la serigrafia, la litografia, l'acquaforte, il collage, il cinema. Disegnò con la polvere da sparo, utilizzò sostanze organiche derivate dal cibo al posto dell'inchiostro nelle serigrafie, fece molto spesso riferimento al linguaggio del cinema e alla Biennale di Venezia del 1970 ricoprì il suo spazio con la carta del cioccolato. Creò progetti per riviste d'arte, libri, poster e vario altro materiale a stampa.

Nel 1962 decise di dedicarsi completamente all'arte e di diventare pittore, fotografo ed autore di libri. Per Ruscha qualunque soggetto val la pena d'essere preso in considerazione, "se ha un forte messaggio visivo e, possibilmente, più di un significato." (Egberg & Phillipot, 1999 p. 16). Secondo il critico Jerome Tarshis, "Per Ruscha, qualunque soggetto abbia un certo interesse è un possibile soggetto artistico" (Tarshis, 1982 pp. 110-113). Infatti alcune tra le citazioni

visive preferite dell'artista sono i B movies, le stazioni di benzina, la Sunset Strip, ed il tramonto dalle striature aranciate di L.A.

Ruscha è spesso considerato un artista della Pop Art di Los Angeles. Infatti, come i Pop artisti di New York, ha trattato il tema della mercificazione della nostra società ed ha ripetutamente dipinto le icone della vita quotidiana. "L'arte di Ruscha ... proviene dal mondo della realtà di ogni giorno e fa proprie le tecniche e l'immaginario della cultura commerciale", dice il critico Dave Hocky (Hickey & Plagens, 1982 p. 15). In particolare Ruscha adottò non soltanto i soggetti ma anche gli stessi procedimenti utilizzati dai Pop artisti newyorkesi. Le sue prime opere sono state ispirate dalle icone della cultura di massa ed in particolare dalle insegne pubblicitarie. Singole parole campeggiano sulle tele di questo periodo da "Annie" (1962) a "SPAM" (1962), "Standard", o "20th Century Fox", sempre del 1962.

Tra le fonti d'ispirazione di questo periodo, l'architettura del *roadside* è certamente una delle principali, quintessenza dell'espressione Pop e dal linguaggio facilmente visibile ed apprezzabile dalle strade percorse ad una certa velocità. Ruscha cattura il paesaggio Pop della California, "quell'iper-humor e Pop humor così caratteristico dell'atmosfera d'America", come dice Jean Baudrillard (Baudrillard, 1988 p. 86).

Il paesaggio della California, che, tra l'altro, secondo Andy Warhol, era quello più Pop del mondo, influenzò profondamente l'arte e l'opera dell'artista. Nel suo libro *POPism*, Warhol scrisse, a proposito del viaggiare attraverso la California: "Mano a mano che ci dirigevamo più ad ovest, più tutto sembra Pop sulle autostrade. All'improvviso ci siamo sentiti degli insider perché nonostante il Pop fosse dappertutto – questa era la cosa, la maggior parte delle persone lo davano per scontato, mentre noi invece ne restammo abbagliati, era la nuova Arte. Una volta che "cogli" il Pop, non potrai mai più guardare nessun'insegna nello stesso modo. E una volta che cogli il Pop non potrai mai più vedere l'America nello stesso modo." (Warhol & Hackett, 1980 p. 39).

Ruscha viene considerato un Pop artista californiano. Un aspetto particolarmente evidente nella sua arte è la predilezione per la predominante dimensione orizzontale della California e di Los Angeles in particolare, la miscellanea architettonica e la struttura della città, un'area urbana disegnata sul sistema autostradale. "Per conoscere l'arte di Ruscha, dovresti sapere qualcosa di Los Angeles e viceversa: conoscere qualcosa dell'arte di Ruscha ti aiuterà a capire Los

Angeles," scrive Siri Engberg, che prosegue: "Ho trascorso più tempo a studiare l'arte di Ruscha che ad esaminare la struttura di Los Angeles, e non ho potuto fare a meno di iniziare a vedere la città attraverso la mia conoscenza del suo lavoro. Fermo ad una di quelle che sembrava essere un'infinita serie di semafori, mi sono ritrovato dietro ad un'autocisterna di metallo cromato. Riflessa sul pannello posteriore del camion vi era la perfetta "fish-eye view" della scena attorno a me: botteghe aperte fino a tarda notte, officine d'auto, negozi di tappezzeria, studi chiropratici, bettole in cui si mangia pollo fritto, negozi di macchine usate, "loan outlets", una palma di tanto in tanto. Una sfilza di edifici anonimi e di insegne, le colline Hollywoodiane nello specchio retrovisore." (Engberg, 1999 p. 10). Ruscha decise di fare del paesaggio urbano contemporaneo, di quello costruito dall'uomo e delle scene della vita quotidiana i soggetti delle sue opere di "high art", come Edward Hopper, Stuart Davis e Alfred Leslie prima di lui. E, come loro, ha spesso trattato i temi della mobilità. *In primis*, la stazione di benzina è uno dei suoi soggetti preferiti, ripetutamente rappresentata.

A cominciare dalla litografia *Gas* (1962) seguita da diverse altre opere tra cui il quadro che è poi diventato celeberrimo, *Standard Amarillo, Texas* (olio, 1963, 65x124, Dartmouth College Museum), seguito da diverse versioni successive. Questo derivò da una foto che Ruscha inserì nel suo libro dello stesso anno, *Twenty Six Gasoline Stations*, vera e propria icona della cultura della *freeway*. Qui la composizione triangolare è studiata con molta precisione e chiaramente richiama il design commerciale, il suo linguaggio e atmosfere cinematografiche, tutti aspetti propri del ricco bagaglio di esperienze professionali dell'artista. Infatti Siri Engberg nel suo *Edward Ruscha Editions 1959-1999 Catalogue Raisonné*, sostiene che "il quadro di Ruscha formalmente prosegue la tradizione stabilita da artisti come Charles Sheeler che celebrarono l'architettura d'ogni giorno del paesaggio vernacolare americano e che hanno usato la fotografia come strumento" (Engberg, 1999 p. 10).

Le lettere sono peraltro usate come entità tridimensionali. In quest'opera lo sguardo è necessariamente portato verso la parola "Standard" che molti critici sottolineano essere sia il nome dell'azienda ma anche l'aggettivo che indica "comune", "di tutti i giorni". (Engberg, 1999 p. 19).

Standard Amarillo inoltre, in una certa misura, evoca anche l'arte di Hopper; a partire dalla centralità del tema della stazione di servizio, la severa riduzione

dei dettagli e la totale assenza di figure umane. La presenza rara di figure umane è poi una caratteristica di numerose altre opere come *Subscratch*, *Sand e Land* e nei libri di Ruscha.

“Avevo in mente l’idea di essere un grande reporter quando fotografavo le stazioni di benzina, ha detto l’artista C’era una così vasta area desolata tra L.A. e Oklahoma city che pensai che qualcuno doveva raccontare quei luoghi” (Bourdon, 1972 p. 33). Le stazioni di benzina “parvero un soggetto pronto ad essere ripreso per qualche ragione ... Mi piaceva l’architettura e forse la sua assurdità”.

A proposito del suo ricco background, in qualità di fotografo Ruscha inizia nel 1962 a lavorare sul primo dei suoi libri, *Twenty-six Gasoline Along the Road*, che fu pubblicato l’anno successivo e seguito da numerosi altri, tra i quali *Some Los Angeles Apartments* (1965), *Every Building on the Sunset Trip* (1966), definito “*the Hi-Way culture’s longest spread*” (Alloway, 1975 p. 167). Quest’ultimo raccoglie le testimonianze fotografiche delle diverse tappe che l’autore fece, nel corso di un viaggio da Oklahoma City a Los Angeles lungo la Ruote 66: l’arteria stradale che è semplicemente una leggenda. Celebrata da Steinbeck e John Ford in *The Grapes of Wrath*, così come nel film culto *Easy Rider* del recentemente scomparso Dennis Hopper, appassionato collezionista di Pop Art, tra l’altro, o nella serie televisiva *Route 66*.

In *Every Building on the Sunset Trip* le immagini sono prese da Ruscha dalla macchina, come un vero “*photographer on wheels*”, così come fece negli altri libri o nel portfolio di litografie *Archi-Props*.

Ruscha ha sempre dedicato particolare attenzione alla relazione tra le parole e le immagini che, in numerosi casi, sono strumenti espressivi per i temi legati alla strada, all’*on the road* e alla psicologia del viaggiatore.

Le parole sono spesso usate nelle sue opere in modo tale da esprimere la prospettiva della mobilità. *Ace Radio Honk Boss* (1961, tempera e graffite su carta) evoca l’immagine della strada, con il *background* grigio come l’asfalto e la dimensione decrescente delle parole, che paiono tre strisce bianche della strada in prospettiva. Allo stesso tempo esprimono l’idea della fuga e del viaggio in quanto processo mentale.

Altre opere come *Hell ½ Way Heaven* o *You and Me* comunicano allo spettatore la sensazione di essere seduto nel sedile posteriore dell’auto. Come Ruscha stesso disse, “Utilizzando le parole, si riproduce l’esperienza di chi è alla guida, “*a spectacular form*

of amnesia” nella quale ogni cosa è dimenticata così come viene scoperta” (Wakefield, 1988 p. 27).

Le opere di Ruscha evocano le considerazioni di Robert Venturi a proposito del linguaggio della *highway*. Infatti i testi dei suoi lavori, come le insegne stradali, parlano secondo il linguaggio delle lunghe distanze e del guidatore al volante. Sembrano esprimere le parole di Venturi sull’effetto visivo di un’insegna stradale e del *roadside landscape*: “non è un ordine governato dalle regole tradizionali. L’occhio in movimento deve cogliere ed interpretare una varietà di cambiamenti, di ordini giustapposti come le figure di un quadro di Victor Vasarely” (Venturi *et al.*, 1972 p. 53).

Il linguaggio visivo di Ruscha esprime “il segnale di messaggi frammentati che appaiono, scompaiono e riappaiono lungo le strade deserte... tratti dal patrimonio della memoria collettiva fatto di canzoni, pubblicità, indicazioni stradali, insegne, sciocchezze d’ogni giorno, e tutto quel che compone la *langue trouvée* del mondo in movimento” (Wakefield, 1988 p. 27).

Ma Ruscha, inoltre, nelle sue opere, rende omaggio all’idea storica della frontiera. I suoi soggetti rievocano la storica esperienza migratoria del paese, oltre la sua personale storia autobiografica quando, da studente, andò dall’Oklahoma alla California. Gioca sull’immagine del paesaggio e le sue epiche associazioni, la natura sempreverde e la mitica idea di una nazione perennemente in movimento che si dirige verso la terra promessa; sia con la *silhouette* di un carro dell’epoca della frontiera in *Hollywood* (1968, serigrafia), o con un tramonto in *technicolor* come in *Home with Complete Electronic System* (1982, serigrafia su carta bianca), o con un’interpretazione melanconica della frontiera come in *The Uncertain Trail* (1986, acrilico su tela). Ruscha ha sempre come punto di riferimento importante la grande tradizione nazionale della pittura di paesaggio, così come lo “*scroll painting*” del XIX secolo, che dipingeva le meraviglie della natura e veniva gradualmente srotolato di fronte al pubblico e fu precursore, tra l’altro del cinema.

Nel 2009 Ruscha pubblica il libro *On the Road: An Artist Book of the Classic Novel by Jack Kerouac*, poco prima della personale tenutasi presso la Gagosian Gallery di New York nel gennaio 2010. Realizza una sua versione della “Bibbia” della *Beat Generation*, il romanzo *On the Road* di Jack Kerouac: il testo del romanzo è accompagnato da un insieme di fotografie in bianco e nero da lui stesso realizzate o fatte eseguire su commissione da altri fotografi, o da lui trovate e

scelte che hanno per soggetto dettagli e particolari descritti da Kerouac nel corso del suo viaggio attraverso il paese, da componenti della macchina a strumenti jazz, da pile di sandwich alle strisce delle gomme sulle strade deserte.

Così scrive Ruscha nella presentazione della mostra, “Il romanzo originale fu pubblicato nel 1957 e parla di un gruppo di giovani pazzi che non fanno altro che viaggiare su e giù per gli Stati Uniti. Qualche volta fanno l'autostop, altre volte guidano macchine... Vogliono solo “*be on the road*” tutto il tempo. Ho sempre amato quest’idea”.

Landscape with Garage Lights (1932) di Davis, *Gas* (1940) di Hopper, le *Views* (1978-83) di Leslie e *Sub-scratch, Land, and Sand* (1994) di Ruscha sembrano appartenere allo stesso universo iconografico delle pagine di *Grapes of Wrath* di Steinbeck (1939), alle scene del film di John Ford (1940), a *Easy Rider* di Hopper (1969) e alle fotografie di Robert Frank di *The Americans* (1959).

Nel dipingere le strade e il roadside, Hopper, Davis, Leslie e Ruscha hanno introdotto degli elementi fortemente innovativi, rompendo una barriera nella tradizione della pittura di paesaggio degli Stati Uniti d’America. Una barriera costituita dal chiuso sistema artistico della pittura, quasi impenetrabile ai cambiamenti quali strade asfaltate, il *roadside* e ogni struttura tecnologica che divenisse parte di quel magnifico tesoro costituito dal paesaggio naturale. Questo paesaggio sembra incarnare l’identità americana ma allo stesso tempo sembra minacciarla. Nei loro lavori Davis, Hopper, Leslie e Ruscha esprimono la propria visione artistica della cultura contemporanea americana, pongono in particolare evidenza il paesaggio, il mondo e la vita circostante e danno espressione alla mobilità intrinseca del proprio paese.

Tra i pochi che introducono la strada ed il *roadside* nel paesaggio contemporaneo americano, questi artisti decidono di porre in evidenza questi soggetti nelle proprie opere. Sono accomunati da interessanti elementi: credono fortemente in un’arte che vada a formare il vocabolario artistico del loro paese, un’arte distintamente americana, sperimentano diversi *media* d’arte, dalla grafica pubblicitaria, al cinema, alla fotografia e rivelano una chiara tendenza a voler valicare le frontiere e le barriere tra le arti. Ed è difficile immaginare qualcosa che più delle strade infinite di Hopper, delle pompe di benzina rosso brillante di Davis, dei paesaggi di *roadside* di Leslie, e delle stazioni di servizio dagli angoli taglienti e dai colori accesi di Ruscha, possa evocare con la stessa intensità la vastità del

paesaggio e il continuo movimento di questa nazione sia ad un pubblico americano che ad uno straniero.

Bibliografia

Agee, W. 1987. *Stuart Davis, (1892-1964): The Breakthrough Years, 1922-1924*, New York: Salander-O’Reilly Galleries.

Agee, W. 2007. *Stuart Davis: A Catalogue Raisonné*. New Haven and London: Yale University Press.

Alloway, L. 1975. *The American Sublime. Topics in American Art Since 1945*, New York: W.W. Norton.

Alloway, L. 1975. *Hi-Way Culture in Topics in American Art Since 1945*. New York: W.W. Norton.

Baudrillard, J. 1988. *America*, New York : Verso.

Bourdon, D. 1972. Ruscha as Publisher or All Booked Up, *Art News*, vol. 71, n° 2, April.

Cohan, S. & Hark, I. R. 1997. *The Road Movie Book*, London and New York: Routledge.

Cole, T. 1980. *The Collected Essays, and Prose Sketches*, Marshall B. Tymn, St. Paul: John Colet Press.

Collins, R. 1975. *Conflict Sociology: Toward an Explanatory Science*, New York, San Francisco, London: Academic Press.

Davis, S. The Cube Root, *Art News*, febbraio 1943, pp. 33-34.

Davis, S. The Place of Painting in Contemporary Culture, *Art News*, giugno 1957.

Egberg, S. & Phillipot, C. 1999. *Edward Ruscha: Editions 1959-1999*, Minneapolis: Walker Art Center.

Emerson, R. W. 1950. *The Selected Writings*, Brooks Atkinson: New York Modern Library.

Feldman, S. D. & Thielbar, G. W. ed. 1972. *Life Styles: Diversity in American Society*, Boston: Little, Brown and Company.

Foster Carter, E. ed. 2010. *Edward Hopper*, Milano: Skirà.

Frank, R. 1995. *The Americans*, New York – Zurich – Berlin: Scalo Publishers.

Glueck, G. Alfred Leslie Black and White. *The New York Times*, 7 novembre 1983.

Goodrich, L. 1971. *Edward Hopper*, New York: Abrams.

Grossman, J. R. ed. 1994. *The Frontier in American Culture*, Berkeley Los Angeles London: University of California Press.

- Haskell, B. 1999. *The American Century: Art & Culture*, New York: Whitney Museum of American Art, W. W. Norton and Company.
- Hickey D. & Plagens, P. 1982. *The Works of Edward Ruscha*, New York: Hudson Hill Press.
- Hughes, R. 1989. The Patron Saint of Neo-Pop, *The New York Review of Books*, giugno, 1, pp. 29-32.
- Hughes, R. 1997. *American Visions*, New York: Alfred Knopf Publisher.
- Jacobovitz, A. Interview with Edward Hopper. *Brooklyn Museum*, aprile 1966, Archives of American Art, Smithsonian Institution, Washington DC.
- Kelder, D. ed., 1971. *Stuart Davis*. New York: Praeger Publishers.
- Leslie, A. 1988, *100 Views Along the Road*, New York: Timken Publisher.
- Levin, G. 1980. *The Art and the Artist*, New York: Whitney Museum of the American Art.
- Levin, G. 1980. *Edward Hopper: The Art and the Artist*, New York: Whitney Museum of American Art.
- Levin, G. 1998. *An Intimate Biography*, University of California Press.
- Lyons, D. e Weinberg D. A. 1995. *Edward Hopper and the American Imagination*, New York: Whitney Museum of the American Art.
- Marx, L. 1964. *The Machine in the Garden*. London, Oxford, New York: Oxford University Press.
- Marling, K. A. 1984. *The Colossus of Roads: Myth and Symbol Along the American Highway*, Minneapolis: University of Minnesota Press.,
- Novak, B. 1995. *Nature and Culture*, New York Oxford: Oxford University Press.
- Patton, P. 1986. *Open Road: A Celebration of American Highway*, New York: Simon and Schuster Inc.
- Philips, L. ed. 1995. *Beat Culture and the New America 1950-1965*, New York: Whitney Museum of American Art.,
- Philips, S. 1996. *Crossing the Frontier*, San Francisco: Chronicle Books.
- Ruscha, E. 2009. *On the Road: An Artist Book of the Classical Novel by Jack Kerouac*. New York: Gagosian Gallery e Steidl.
- Saint John de Crèvecoeur, H. J. 1782. *Letter from an American Farmer*, ristampato dall'edizione originale a cura di Ludwing Lwisohn, 1904 New York: Fox Duffield.
- Seitz, W. C. 1969. *Edward Hopper in Sao Paolo 9*, Washington D.C.: Smithsonian Press.
- Shapiro, D. 1991. *Alfred Leslie: The Killing Cycle*. S. Louis: S. Louis Art Museum.
- Slotkin, R. 1998. *Gunfighter Nation*. Norman: University of Oklahoma Press.
- Slotkin, R. 2000. *Regeneration Through Violence: The Mythology of the American Frontier, 1600-1860*, Norman: University of Oklahoma Press.
- Smith, J. 1956. Edward Hopper, *American Artists*, gennaio pp. 22-27.
- Solnit, R. 1994. *Visions of America: Landscape as Metaphor*, New York: Abrams.
- Steinbeck, J. 1939. *The Grapes of Wrath*, New York: The Viking Press-James Lloyd.
- Stokes, S. L. 1991. *Stuart Davis: American Painter*. New York: Metropolitan Museum of Art, Harry H. N. Abrams.
- Sweeny, J. J. 1945. *Stuart Davis*, catalogo della mostra, New York: The Museum of Modern Art.
- Tarshis, J. 1982. Ruscha in Retrospect. *Portfolio*, Aprile pp. 110-113.
- Toqueville de, A. 1988. *Democracy in America*, J.P. Meyer ed., New York: Harper Collins.
- Troyen, C., Barter J. & Davis, E. 2007. *Edward Hopper*, Boston: MFA Publications.
- Venturi, R. Scott Brown, D. & Izenour, S. 1972. *Learning from Las Vegas*, Cambridge: The MIT Press.
- Warhol, A. & Hackett, P. 1980. *POPism The Warhol Sixties*, San Diego, New York, London: Harvest Book Harcourt Brace.
- Wakefield, N. 1988. Ed Ruscha: Material Fictions and Highway Codes, *Ed Ruscha: New Paintings and a Retrospective of Works on Paper*, London: Anthony d'Offay.
- Wells, W. 2007. *Silent Theatre: The Art of Edward Hopper* London: Phaidon Press.
- Westfall, S. Alfred Leslie, *Arts Magazine*, marzo 1984.
- Wilson, A. 1992. *The Culture of Nature: North American Landscape from Disney to Exxon Valdez*, New York: Blackwell.



Fig. 1. Edward Hopper, *Road in Maine*, 1914
Olio su tela 60,96 x 73,66 cm.
Whitney Museum of American Art, New York.



Fig. 2. Edward Hopper, *Route 6 Eastham*, 1941
Olio su tela, 68,58 x 96,52 cm.
Sheldon Swope Art Gallery, Terre Haute, Indiana.



Fig. 3. Edward Hopper, *Gas*, 1940
Olio su tela, 66,04 x 101 cm.
The Museum of Modern Art, New York



Fig. 4. Stuart Davis, *Garage*, 1917
Olio su tela, 48,9 x 59 cm.
Collezione Robert e Fern Hurst, New York

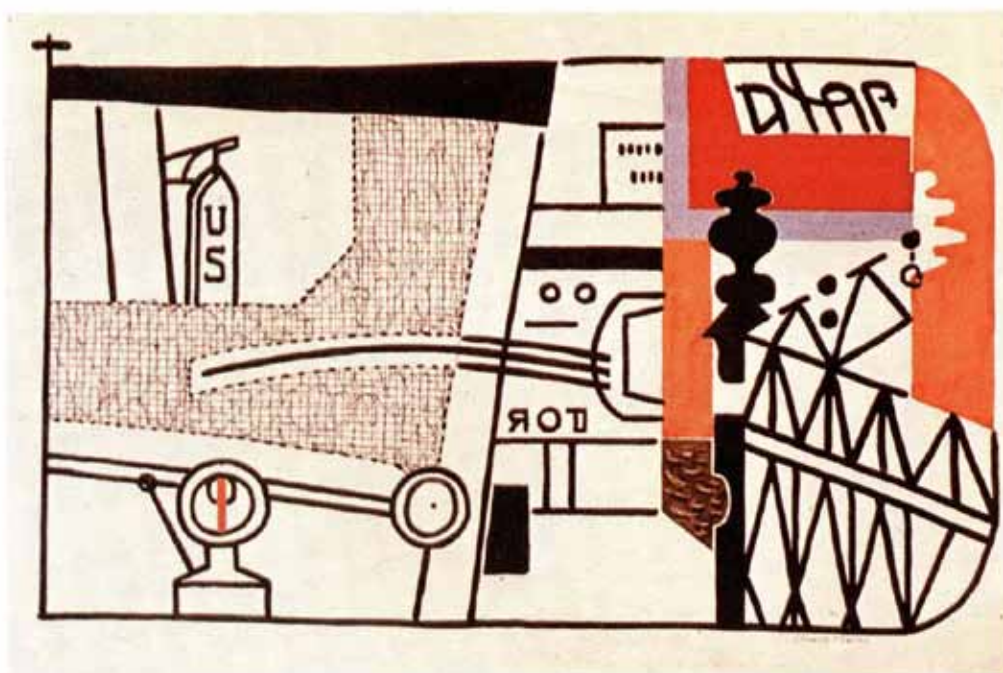


Fig. 5. Stuart Davis, *Windshield Mirror*, 1932
Gouache, 38,1 x 63,5 cm.
The Philadelphia Museum of Art

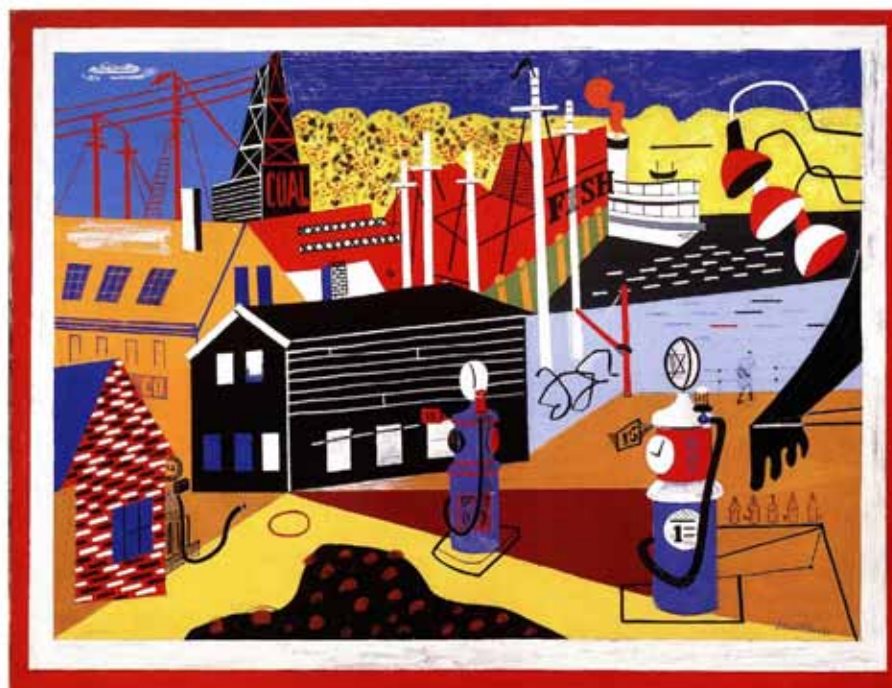


Fig. 6. Stuart Davis, *Landscape with Garage Lights*, 1932
Olio su tela, 205 x 269 cm.
Memorial Art Gallery of the University of Rochester, Rochester, New York
Marion Stratton Gould Fund

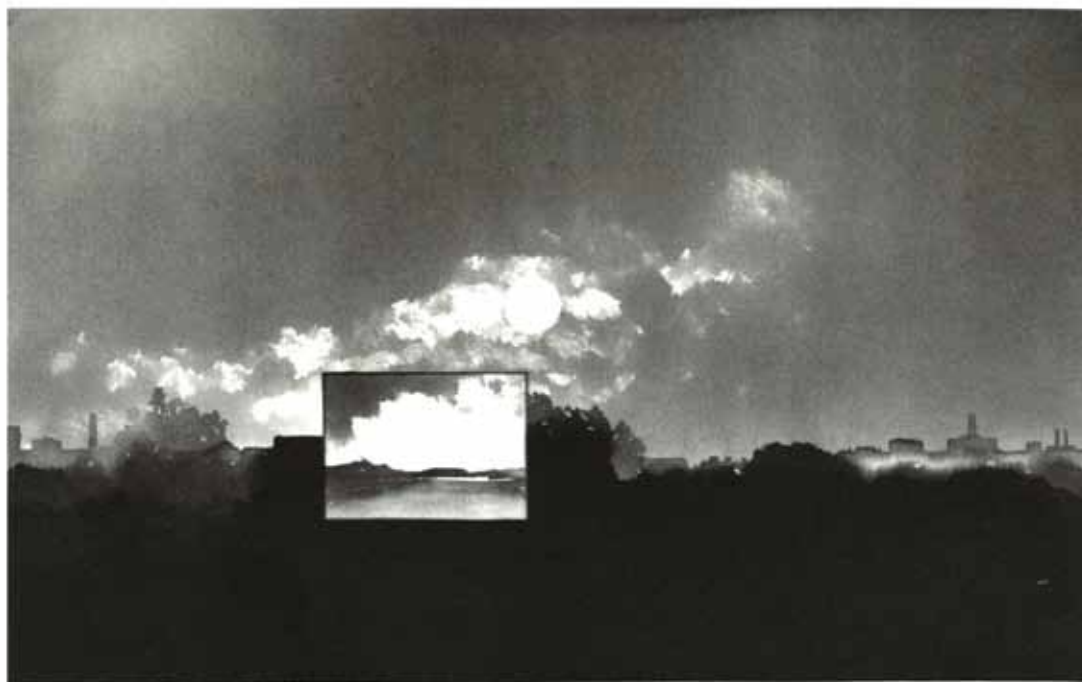


Fig. 7. Alfred Leslie, *One Hundred Views Along the Road, North Side Drive-In Theatre, Belmont Avenue and Gypsy Lane Youngstown, Ohio, 1983*
Watercolor, 45,72 x 60,96 cm.



Fig. 8. Alfred Leslie, *One Hundred Views Along the Road, Drifting Snow on the Mass Pike, 1983*
Watercolor, 45,72 x 60,96 cm.



Fig. 9. Alfred Leslie, *One Hundred Views Along the Road, Approaching Gallup, New Mexico*, 1978-81
Watercolor, 76,2 x 106,68 cm.



Fig. 10. Edward Ruscha, *Standard Station*, 1966
Screenprint, 160 x 101 cm.

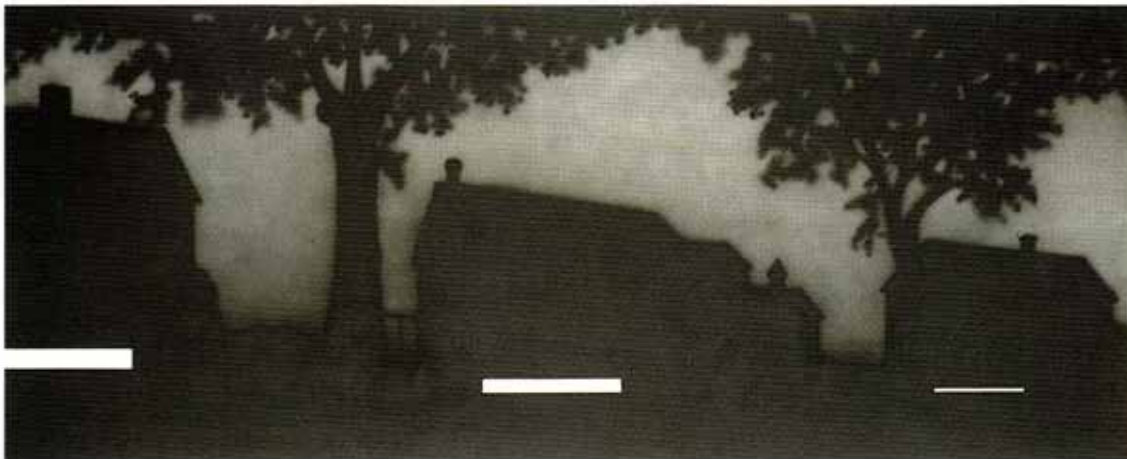


Fig. 11. Edward Ruscha, *Name, Address, Phone*, 1986
Acrilico su tela, 149 x 368 cm.
Collezione Vance e Helen Lorenzini

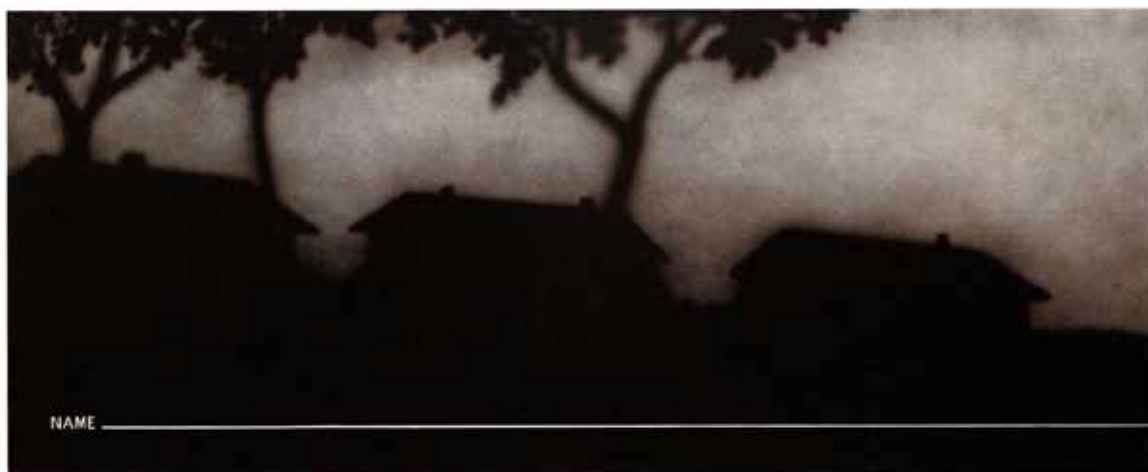


Fig. 12. Edward Ruscha, *Name*, 1987
Acrilico su tela, 150 x 370 cm
Emily Fisher Landau

