

«Civiltà delle Macchine»

1953-1958

di Giuseppe Lupo

— Tra le riviste aziendali che parteciparono delle grandi trasformazioni avvenute in Italia negli anni Cinquanta, «Civiltà delle Macchine» si è ritagliata uno spazio tutto suo a partire già dal primo numero, che porta la data del gennaio 1953 e ha sulla copertina un disegno leonardiano sul volo degli uccelli. Il periodico, fondato da Leonardo Sinisgalli e Giuseppe Eugenio Luraghi, debutta nell'anno del cinquecentenario della nascita di Leonardo da Vinci e, optando per quella copertina, si colloca sotto la sua ideale protezione culturale. Eclettica per le firme dei collaboratori, elegante e vivace nell'impostazione grafica, l'*house organ* della Finmeccanica ha raccontato un'Italia che vertiginosamente mutava fisionomia, cresceva nei volumi delle ciminiere e dei condomini, costruiva strade e centri di ricerca, dilatava le periferie fagocitando le campagne.

Nessuno dubita che sia stata una fase ineguagliabile, tra le più affermative del secolo scorso, sicché appare del tutto appropriata la scelta di titolare questa rivista con un'espressione adatta a tradurre la nozione di macchine con quella di miracolo: la "civiltà del miracolo" è figlia della "civiltà delle macchine", il benessere economico deriva dalla disciplina dei numeri.

Ciò s'intuisce da come si compone l'indice di ogni numero, impostato sull'incontro dei linguaggi della conoscenza, con articoli su scienziati e architetti, interventi su fabbriche e università, con l'obiettivo di introdurre il lettore in una galleria di maestri, a partire da Leonardo da Vinci, il vertice dei modelli di riferimento, la figura su cui matura la vocazione stessa del periodico: quella di diventare crocevia fra i saperi. In quegli stessi anni le più importanti aziende non mancavano di finanziare un proprio *house organ* - da «Pirelli» (che peraltro fu ideato e fondato nel 1948 dallo stesso duo Luraghi-Sinisgalli) al «Gatto Selvatico», da «Rivista Italsider» a «Notizie Olivetti» - ognuno dei quali rispondeva al compito di elargire informazioni e pubblicizzare prodotti. Tuttavia, pur essendo stata promossa dalla Finmeccanica per scopi più o meno simili, «Civiltà delle Macchine» presenta qualcosa di diverso (o di originale) che ha contribuito a farne un unicum nel panorama. Non si trattava tanto di individuare dove terminasse l'azione di propaganda e dove prendesse sostanza il tentativo di riflettere sulle forme del progresso. Piuttosto era necessario comprendere se le macchine potessero elevarsi a coscienza e mito, se fosse individuabile un valore etico nel loro instancabile animarsi sostituendo gli individui nella fatica del lavoro, se il nostro Paese fosse di fronte a una grammatica che esigeva altre regole e altri costrutti.

Qui sta il discrimine rispetto a tutto ciò che comunemente viene definito cultura industriale. Infatti, nelle oscillazioni tra moderno e antimoderno «Civiltà delle Macchine» ha sicuramente optato per il primo anziché per il secondo, eppure non si è lasciata sedurre da una semplicistica adesione allo sfolgorio dei tempi nuovi, né è caduta nella trappola del bilanciare lo scetticismo dei sapienti con l'entusiasmo degli ingenui. Occorreva avvicinarsi con metodo e con azzardo alle epifanie della modernità, convincere gli intellettuali che le fabbriche non erano soltanto un luogo di dolore e di alienazione, colmare le lacune di una tradizione che continuava a provare sospetto nei confronti dei congegni e si sentiva a suo agio soltanto nella quiete dell'Arcadia, nell'antico paradiso delle Muse.

Si potrà non condividere obiettivi e modi, si potrà perfino dubitare sulla tenuta filosofica di una simile operazione, ma di queste ambizioni si nutrivano il bimestrale della Finmeccanica, almeno sotto la guida di Leonardo Sinisgalli (fino al 1958) e con il sostegno di un manager umanista come Giuseppe Eugenio Luraghi. In un certo senso ci riuscì perché all'opera di demonizzazione nei confronti della tecnologia oppose un orizzonte di suggestioni che contribuivano a formulare un'idea di cultura politecnica, abituata a sovrapporre i codici della scienza e i segni dell'arte, a fare opera di raccordo tra macchine e metrica.



Leonardo Sinigalli, Giuseppe Ungaretti e Tristan Tzara
Libreria Al Ferro di Cavallo, Roma, gennaio 1962

Non c'è da stupirsi che a fondare «Civiltà delle Macchine» sia un ingegnere-poeta che ha conosciuto da vicino l'estasi delle virtù matematiche fino al punto da spingersi nei territori del calcolo estremo e avvertire il caos nell'ordine, l'inganno dentro i paradigmi della logica. Tutto ciò esprime l'eresia di un'epoca poco posteriore al fiorire artistico della "Scuola romana" (nel cui interno allignò il barocco di Ungaretti e di Scipione) e piuttosto in sintonia con l'entropia di Gadda, l'altro ingegnere, che nella Roma di quegli anni Cinquanta si arrese alla complessità di qualsiasi labirinto e ce ne diede testimonianze in *Quer pasticciaccio brutto de via Merulana* (1957).

Può essere talmente sottile, quasi da confondersi, la linea che separa gli artifici dell'algebra dalle viti, dai bulloni, dalla colla, che tengono in piedi le impalcature di un sonetto. A suo modo «Civiltà delle Macchine» ha osato indagare in questa direzione. Il merito va dato senza dubbio all'ideatore del progetto, Sinigalli appunto: un intellettuale che aveva i piedi ben saldi in una visione mediterranea (all'epoca non si discuteva ancora di "pensiero meridiano") e tuttavia guardava oltre il meridionalismo che proprio in quella stagione, complici i facili stereotipi che il romanzo *Cristo si è fermato a Eboli* (1945) aveva indirettamente generato, si evidenziavano attraverso la visione di un Sud quale Eden infelice ma incontaminato. Varcare simbolicamente la frontiera di Eboli, collocarsi al di là dell'interpretazione a-storica del mondo contadino che il libro di Carlo Levi trasmetteva troppo spregiudicatamente, poteva risultare un'operazione rischiosa, addirittura prossima al fraintendimento e forse un po' controcorrente dal punto di vista ideologico, ma non c'era altra soluzione, se l'obiettivo da raggiungere era quello di dare origine, come in pochi altri casi, al dibattito sulle "due culture".