

VITTORIO MARCHIS

*Le machine di Sinigalli*

In

Letteratura e Scienze

Atti delle sessioni parallele del XXIII Congresso dell'ADI (Associazione degli Italianisti)

Pisa, 12-14 settembre 2019

a cura di Alberto Casadei, Francesca Fedi, Annalisa Nacinovich, Andrea Torre

Roma, Adi editore 2021

Isbn: 978-88-907905-7-7

Come citare:

<https://www.italianisti.it/publicazioni/atti-di-congresso/letteratura-e-scienze>  
[data consultazione: gg/mm/aaaa]

VITTORIO MARCHIS

*Le macchine di Sinisgalli*

*Il giovane Leonardo, che disegna tavole di macchine per superare gli esami di ingegneria, fa composizioni astratte. Ma, quando nel 1937 pubblica Ritratti di macchine, a illustrare le poche pagine di ricordi sono schizzi di macchinari incontrati durante la permanenza alla fabbrica umbra della Linoleum. Disegni quasi infantili: e così le macchine diventano poesia. I contrasti nella vita di Leonardo Sinisgalli non mancano e non si può dire che non avrà modo di rapportarsi con le "nuove" tecnologie della Pirelli, dell'Olivetti e della Finmeccanica. La vera "Civiltà delle Macchine" sta in questi contrasti, che restano nascosti nei versi del poeta-ingegnere.*

*Le immagini*

Si inizia da una pubblicità disegnata da Giovanni Pintori e utilizzata per la promozione delle macchine da scrivere Olivetti Studio 42 (1935) e Studio 44 (1952). Leonardo Sinisgalli è stato chiamato da Adriano Olivetti all'Ufficio Tecnico di Pubblicità nel 1937 e vi rimarrà sino al '39. L'idea "poetica" di una "rosa nel calamaio" è dirompente: il calamaio ormai è messo in pensione e accoglie una rosa, lasciando spazio al futuro di una macchina da scrivere. Nella prima pubblicità il contrasto visivo rimane, ma per la Studio 44 che vedrà la luce quando Leonardo sarà altrove, il messaggio si fa più ellittico. La macchina scompare e resta la rosa nel calamaio, lasciando la penna col pennino, ricordi di scuole ormai lontane, a semplice testimone di un passato a cui non si ritorna.



Queste macchine non sono progettate e neppure disegnate dall'ingegnere di Montemurro, ma questa "idea" nata durante la breve permanenza presso l'Olivetti, è indice di un lirismo che della macchina guarda le proiezioni in altri spazi. La macchina scompare come scompariranno anche tutte le parole che appartengono alla meccanica, per riappropriarsi delle origini ancestrali. "Vidi le Muse" dirà Leonardo Sinisgalli in una sua poesia quando ormai guarda ad altre dimensioni lasciando ad altri il compito di narrare la tecnica e le macchine. Le macchine subiscono in lui una trasfigurazione magica ed emerge quella tensione essenziale che lo aveva fatto virare all'architettura, al design industriale e all'arte tout-court. I suoi spazi sono caratterizzati da dimensioni astratte geometriche, metafisiche a loro genere; quegli spazi "futuri" che gli avevano fatto da sfondo nel '38 nella sede di via Clerici davanti a uno schema di vetrina.



### *Le macchine*

Leonardo Sinigalli ha da sempre un rapporto ancestrale con le macchine, conosciute nel suo paese natale, che ricorderà con un'attenzione rivolta sempre al futuro, quando scrive il suo pezzo d'esordio sulla "sua" rivista «Civiltà delle Macchine». Si vuole qui sottolineare l'aggettivo possessivo "sua", anche se tutti sanno che il famoso periodico di IRI Finmeccanica ebbe anche un altro padre nel poliedrico Eugenio Luraghi. Sua perché il poeta delle macchine è lui. E quando Leonardo Sinigalli ricorda lo stagnino del suo paese nell'articolo intitolato *Una lucerna, una lanterna, un'oliera*, scritto per «Civiltà delle Macchine», al secondo fascicolo nel 1953, lo fa per guardare in avanti ai grandi progressi che il design italiano sta compiendo nell'Italia che si prepara al miracolo economico. Il Premio Compasso d'Oro nascerà l'anno seguente presso l'ADI, per merito di Gio Ponti.

È difficile trovare le macchine di Sinigalli perché si nascondono, dietro le rose, ma non solo. Sembra quasi che l'ingegnere non voglia rivelarsi, perché lui le macchine le conosce e invece deve dare spazio a chi le racconta come se fosse un visitatore da un altro pianeta.

La già citata Rivista riporta nelle ultime pagine una rubrica che porta il titolo di *Semaforo* e non appare mai firmata: si suppone che dietro le righe il nostro armeggi con la sua penna, o meglio con la sua macchina da scrivere. Nel terzo numero del primo anno ecco che, ricordando Alan M. Turing, possiamo leggere:

## SEMAFORO

COLLOQUIO POSSIBILE — Secondo quanto scrive A. M. Turing sulla maggiore rivista inglese di filosofia, « Mind », le difficoltà che incontrerebbe una macchina per dare delle risposte simili a quelle tradotte qui sotto sono puramente tecniche. C'è qualcuno che le trovi sufficienti per dire che la macchina « pensa » e « ragiona »?

*Esaminatore:* Conosce il sonetto che comincia « Ti paragonerò ad un giorno d'estate »?

*Macchina:* Sì.

*Esaminatore:* Non starebbe meglio: « ti paragonerò ad un giorno di primavera »?

*Macchina:* Non tornano i versi.

*Esaminatore:* E « un giorno d'inverno »? Con questo i versi tornano.

*Macchina:* Sì, ma nessuno ama venire paragonato ad un giorno d'inverno.

*Esaminatore:* Direbbe che il Mr. Pickwick di Dickens le ricorda Natale?

*Macchina:* In un certo senso.

*Esaminatore:* Eppure Natale è un giorno d'inverno, e non credo che Mr. Pickwick si offenderebbe del paragone.

*Macchina:* Non credo lei parli sul serio. Per « giorno d'inverno » si intende un tipico giorno d'inverno, non un giorno speciale come Natale.

Chi volesse ora fare un'analisi filologica, e quasi un'esegesi del testo ne scoprirebbe i legami che lo connettono all'esperienza degli incontri con Silvio Ceccato. Citando Pietro Nastasi di un suo contributo in «Lettera Pristem» non si può non condividere quanto lui scrive:

L'estrema sinteticità del *Semaforo* non consente di dire se e quanto sia corrispondente al vero l'affermazione di Ceccato circa la “magica fantasia” che avrebbe colto Sinisgalli all'idea di una “macchina mentale”. Ma il passo citato conferma certamente il suo interesse al dibattito di grande attualità in quegli anni suscitato dalle riflessioni di Turing [...].

Di certo il rudimentale automa elettromeccanico chiamato da Ceccato *Adamo II* e progettato da quest'ultimo assieme all'ingegner Enrico Maretti affascinò Leonardo come un nuovo giocattolo incanta un bambino. E fascinoso, anche e soprattutto al profano sono le macchine dell'altro Leonardo, che compaiono sulla copertina del primo fascicolo della «Civiltà delle Macchine». Non un unico e complesso disegno ma schizzi tracciati su fogli sparsi ricomposti su un tabellone come le immagini di un nuovo *Atlas Mnemosyne*. In realtà essi tutti appartengono al *Codice sul volo degli uccelli*, conservato alla Biblioteca Reale di Torino.



Si ritorni alle macchine. Durante gli anni trascorsi a Roma frequentando la facoltà di ingegneria era la fatica, accresciuta dal caldo, a fare da contorno al giovane intento a disegnare macchine. Forse già allora le carte assorbenti si costellavano di macchie, in un *dripping* ante litteram:

A Roma per un'estate intera, nudo e a persiane chiuse, in una stanza che dava sul cortile di un lattoniere, squadra e compasso alla mano. Io disegnavo le mie tavole di macchine: composizioni veramente astratte, se si pensa che non avevo mai toccato una vite e delle macchine semplici non conoscevo che la bilancia.

Ma queste parole Leonardo Sinisgalli le scrive nel 1937 a Milano, a commento dei suoi *Ritratti di macchine*, pubblicati nelle Edizioni di Via Letizia, a cura di Gio Ponti. E ancora una volta le coincidenze riaffiorano, sia temporalmente sia antropologicamente. Nulla appare casuale nella complessa e caotica vita del nostro poeta. Cercare il bandolo di una storia, spesso anacronistica e *au rébours*, diventa difficile perché è nello spirito dell'ingegnere l'essere rivolto al futuro, al *projacere*, con l'illusione di misurare il divenire. E i disegni della *plaque* del 1937 non sono i disegni di un ingegnere e neppure quelli di un giovane che ha frequentato le aule nel Monastero di San Pietro in Vincoli sul Colle Oppio, dove dal 1873 si erano instaurate la Scuola di Ingegneria, quella di Matematica e quella di Disegno della "Sapienza". Sono i segni indecisi e incerti, oseremmo dire infantili, di chi lascia scorrere il lapis sul foglio di carta senza conoscere le regole della prospettiva né dell'assonometria.

Pochi schizzi, sette in tutto, queste "stupide macchine" erano state raccontate "a mano libera e senza preoccupazioni di badare ai decimali, come quando preparavo la mia tesi di laurea" durante una breve permanenza alla fabbrica della Società del Linoleum di Narni. Datate dal 14 al 17 di marzo di quell'anno, come si può leggere in calce, rappresentano: due autoclavi mescolatrici della pasta per questo prodotto autarchico, una calandra in riposo, una pressa a 390 atmosfere, i serbatoi per l'olio di lino crudo, la macinatrice del sughero, la grande calandra, e ancora due calandre. Le cinghie sono tracciate come fili tremuli, le ruote dentate sono ingenuamente stellate e gli alberi di trasmissione sono linee che vorrebbero dare la spazialità al disegno. Solo le teste esagonali dei dadi di bulloni prigionieri nelle strutture che solo ad occhi esperti parrebbero di ghisa, sono l'indizio che chi le ha tracciate è un ingegnere, ma nulla più. Bisognerebbe averle di fronte agli occhi, queste tavole apparse in quel libretto nelle Edizioni di Via Letizia del 1937, e ristampate in anastatica a Roma nel 1982 dalle Edizioni della Cometa. La prima aveva abbellito la pagina 210 del *Furor Mathematicus* nel 1950, ma non la ritroviamo nella recente ristampa del 2020. Ben diverse sono le altre chiose iconografiche del *Furor Mathematicus*, dove fanno capolino quegli spunti che dal secondo numero della Rivista appariranno nel loro splendore cromatico sulle copertine, certamente frutto anche dei suggerimenti del direttore, Leonardo Sinisgalli. Il linguaggio della scienza, della tecnologia, dell'ingegneria è rigorosamente preciso.

Si rilegga ora quanto il nostro scrisse nel suo articolo intitolato *L'operaio e la macchina*, apparso nell'*house-organ* «Pirelli», nell'aprile del 1949:

Io entro in una fabbrica a capo scoperto come si entra in una basilica, e guardo i movimenti degli uomini e dei congegni come si guarda un rito. Uno strano rito partoriale, qualcosa come la moltiplicazione dei pesci, il maturarsi delle uova sotto la chioccia di un canestro, l'esplosione di un albero di mele, la manipolazione dei pani in una vecchia mada. Sotto questi capannoni, uomini e macchine si affannano intorno a un lavoro che ha sempre del miracolo: una Metamorfosi!

Si parte dalla confusione e si arriva all'ordine. Si parte dal bruco e si arriva alla farfalla. Si elabora la materia, si mastica, si stira, si insaliva, si arma, si conforma, si cuoce, e si crea un oggetto. Questo processo, nell'armeria della natura, avrebbe un solo grosso difetto intrinseco. La prolificità. La macchina è troppo prolifica, almeno rispetto alla donna, alla giumenta, alla coniglia. Certo è più prolifica dei ragni e degli uccelli. È più prolifica dei fiori. La macchina ha una riserva incalcolabile di semi. Ti caccia fuori una sfera o un pneumatico in pochi secondi o in pochi minuti. Può spremere ininterrottamente un filo o un tubo per centinaia di ore. Senza dubbio c'è qualcosa di mostruoso in tutto ciò.

Ma oltre i sospetti ci sono anche le meraviglie. Dirò che queste meraviglie sono addirittura il fondamento, l'origine di quella incredibile fisiologia. Le macchine non possono sbagliarsi, non possono permettersi un movimento falso, non possono riflettere. Devono produrre forme e oggetti prefissi, forse e oggetti perfetti. Tutti eguali. Sono parti plurigemini.

È chiaro, – per la mancanza appunto di riflessione e di pentimento, per la irrevocabilità di ogni gesto, – che noi consideriamo le macchine come degli organismi inferiori. Esse lavorano a occhi chiusi. Non vedono e non sentono. Aprono gli occhi, diventano intelligenti, per un attimo solo, quando si accorgono che l'uomo che le vigila è per un attimo assente. In quell'attimo, se l'uomo ha chiuso gli occhi o ha dimenticato le mani, possono fare disastri. Ma quasi sempre palpitano, sospirano, russano, fanno le fusa. Sono contente del loro padrone.

Rimane ora utile, per contrasto, rileggere René Guenon<sup>1</sup> quando scrive che «si può osservare che la macchina, in un certo senso, è l'opposto dell'utensile, e non un utensile “perfezionato” come molti ritengono, perché l'utensile è in certo qual modo un “prolungamento” dell'uomo stesso, mentre la macchina riduce quest'ultimo alle condizioni di suo servitore». Le stesse considerazioni si ritroveranno nell'*Uomo è antiquato* di Günther Anders quando, parlando della terza rivoluzione industriale, afferma che «chi si serve di uno strumento, per esempio un paio di tenaglie, non serve le tenaglie. Al contrario, le padroneggia, dato che le usa agli scopi della propria opera, dell'ἔργον che ha in mente. Le domina quasi nello stesso senso in cui domina i propri “strumenti” personali, i propri organi, anche se quelle, le tenaglie, le usa come prolungamento, raffinamento e potenziamento di questi ultimi». <sup>2</sup> Ma successivamente quando si trova di fronte alle macchine «che funzionano da sole» le cose cambiano. E così se l'utensile è protesi dell'uomo, l'uomo diventa protesi della macchina.

Se si ritorna ora alla conclusione dell'articolo per «Pirelli» si legge che «l'uomo (il corsivo è mio) alla Bicocca non perde le sue attitudini, non rinuncia al suo genio. Nell'oggetto (nel prodotto, nella merce) c'è riconoscibile la misura della sua capacità. La macchina docile lo aiuta». Forse questa è l'osservazione ingenua di un poeta e non di un ingegnere.

Nell'articolo sullo scultore Calder, apparso sul primo numero di «Civiltà delle Macchine», Leonardo Sinisgalli scrive:

in una macchina c'è molto di più di quello che è disegnato. Sono forse entrambi dispositivi capaci di produrre energia e di trasformarla, di trasfigurarla. [...] io mi commuovo, al contrario, se penso che un uccello ha potuto far pensare a una macchina.<sup>3</sup>

Quando invece assiste alle prove di carico sull'ala dell'aviogetto tutto di produzione italiana *Sagittario 2*, progettato e costruito dalla Aerfer, e fa una relazione della visita a Pomigliano d'Arco riportata sul quarto fascicolo del 1955 di «Civiltà delle Macchine», riemerge l'ingegnere. Ecco che la macchina di carico viene descritta con dettagli e parola da manuale tecnico:

<sup>1</sup> Il Regno della Quantità e i Segni dei Tempi, Milano, Adelphi, 1982, 63.

<sup>2</sup> G. ANDERS, *L'uomo è antiquato*. Sulla distruzione della vita nell'epoca della terza rivoluzione industriale, Torino, Bollati Boringhieri, 1992, 62 sgg.

<sup>3</sup> L. SINISGALLI, Calder scultore ingegnoso, «Civiltà delle Macchine», gennaio 1953, 39.

Ora con il soccorso dell'idraulica la manovra è facile e rapida. Basta regolare lo sforzo primario con un manometro e la macchina pensa a distribuire attraverso un giuoco bilanciato di leve e controleve, lo sforzo sulle due mezze ali, dalle punte all'incastro. [...] Chi operava silenziosissima era la macchina coi suoi tiranti e via via, invisibilmente, la punta dell'ala si alzava di due centimetri per ogni strappo progressivo. Noi non ci saremmo accorti di nulla. Ma c'erano le batterie di strumenti che segnalavano tutto. Per ogni coefficiente fornivano due serie di indicazioni: la freccia elastica in corrispondenza delle sezioni caratteristiche e la sollecitazione interna del metallo su certi punti dell'ala. Si riempivano tabelle di cifre che alla fine sarebbero servite a stendere il protocollo ufficiale della prova.<sup>4</sup>

Ma ben presto il campo visivo, quasi fossimo in una ripresa cinematografica, cambia, «intorno alla macchina di tortura c'erano tanti gruppi di persone pensose» e solo alla fine «il manometro cominciò a scendere, i lacci si sciolsero via via, la macchina si rilassò». Il *deus ex machina* dell'industria non sempre è un dio benevolo... La macchina diventa ossessiva.

Così nella prosa *Orologi di Belliboschi*:

«Sarebbe una macchina perfetta, ma ha degli sbalzi improvvisi ogni tanto. Un grano di polvere, forse, o un filo di umidità gli fa perdere la memoria»

«Non ti dà fastidio questo cicaleccio?»

«Non saprei dormire. Se un solo orologio si ferma, io mi sveglio di soprassalto. Non c'entra più l'udito. Un orologio sregolato mi fa venire il mal di cuore».<sup>5</sup>

#### *Le Muse*

Sulla presenza della macchina negli scritti in prosa di Leonardo Sinigalli mi era anche accaduto di parlare in un saggio apparso nell'opera "enciclopedica" intitolata *Il guscio della chiocciola* pubblicata nel 2012 sotto la direzione di Sebastiano Martelli e Franco Vitelli. Per scrivere versi, invece, il nostro sull'aletta della raccolta intitolata *Il passero e il lebbroso* (1970) aveva scritto:

Io dovevo lavorare come un maniscalco, contentarmi di pochi precisi colpi di martello.[...] Queste poesie mi sono costate care. [...] Non si tratta di scoprire un brusio, un colore, un incanto, ma di inventare una macchinetta, un'equazione di fatti e di oggetti, come fanno i poeti epici e tragici, diversamente dai lirici puri.<sup>6</sup>

Nel bosco dove Leonardo Sinigalli vide le Muse, a dire il vero, scovare le macchine è cosa assai ardua. Nella lirica quarta di *Quadernetto alla polvere*, raccoltina che apre *La vigna vecchia* (1956), appare una macchina:

O sostanza retrattile,  
spuma incongrua di un mare di tedio,  
[...]  
Quale seme, qual polline, qual germe  
nasconde il tuo nocciolo,  
[...]  
l'uovo guasto o la macchina inutile?<sup>7</sup>

<sup>4</sup> L. SINIGALLI, Un'ala battezzata, «Civiltà delle Macchine», luglio-agosto 1955, 48.

<sup>5</sup> L. SINIGALLI, Racconti, a cura di S. Ramat, Milano, Mondadori, 2020, 204.

<sup>6</sup> L. SINIGALLI, Tutte le poesie, a cura di F. Vitelli, Milano, Mondadori, 2020, 446-447.

<sup>7</sup> Ivi, 132.

Ma di cosa è fatta questa macchina? Il metallo, *Il ferro*, è materia arcana legata alla fucina di Vulcano; è nella poesia omonima che appare ne *L'età della luna* (1962) è Rimbaud che ne canta le origini «accanto ai primi forni siderurgici» e la storia della tecnica qui risulta condensata in sette versi:

Rimbaud capì che le macchine  
avrebbero cinto oro e febbre  
avventure e miraggi alla vita degli uomini.  
*Travail nouveau, sagesse nouvelle,*  
le macchine e i metalli  
avrebbero salvato il mondo  
dalla bieca fatica.<sup>8</sup>

Poco più oltre, nella stessa raccolta, *La macchina inutile* fa la sua comparsa, come l'ombrello vicino alla macchina da cucire nel *Chant de Maldoror* di Lautréamont.

Ho spalancato la finestra.  
La furia ha sconvolto le cicche,  
ha spezzato il filo della macchina appesa.<sup>9</sup>

Qui non riusciamo a interpretare appieno il senso oscuro dei versi, che forse alludono a una di quelle “cose” volanti uscite dalla fantasia di Bruno Munari, che Vincenzo Lacorazza aveva presentato nel secondo numero della «Civiltà delle Macchine» nel marzo del 1953. Munari entrato negli scritti di Leonardo Sinisgalli con capitolo intitolato *Munari tra gli scettici* apparso nel libro *I martedì colorati* pubblicati a Genova dall'editore Immordino nell'ottobre 1967. E così la macchina inutile ritorna nel *Passero e il lebbroso*, con la stessa ossessiva figura del «filo spezzato della macchina appesa».

Non c'è nessuna altra “macchina”, perché come aveva scritto nei suoi *Ritratti di macchine*, «a noi le macchine non hanno mai suscitato più meraviglia di una vacca». Soltanto in uno scorcio romano, sempre nella medesima raccolta *Il passero e il lebbroso*, «tra blocchi di case verdicce / e botteghe di macchinisti e merciai» riaffiorano i ricordi e «arriva a tratti l'odore del Tevere». È strano a prima vista il dovere computare solamente quattro occorrenze della “macchina” per il *genius* della civiltà delle macchine. Ma questo ingegnere quando “incontra” le macchine le trasfigura e piuttosto sono gli attrezzi a risvegliare le origini di un futuro che irrompe nella vita quotidiana che, lo sappiamo, tra gli stessi amici e colleghi di Leonardo sogna il futuro di quella che altri chiameranno la rivoluzione digitale. Gli attrezzi come quelli del tessalo Eugathès:

ha buttato via lo specchio con disprezzo,  
l'asciugamano che serviva per raccogliere  
le ciocche dei capelli tagliati,  
la striscia di cuoio  
su cui arrotava le lame,  
le striglie di canna per stendere il sapone,  
il temperino per accorciare le unghie,  
le forbici, i rasoi, le poltrone,  
ha abbandonato la sua bottega di barbiere  
per diventare discepolo di Epicuro.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Ivi, 200-201.

<sup>9</sup> Ivi, 230.



Quelli di Donato che «batte i chiodi sul ferro / delle giumente stallive». Quello che un gruppo di uomini usa per bruciare «col ferro / il grumo di veleno nella bocca dell'asino». Come «la pala striscia sulla pietra del focolare», quando «anche la dura pietra / e il ferro tenace» sono la materializzazione dei sentimenti di chi è «seduto sulle ruote di pietra / dei mulini». Leonardo scolpisce la sua *Autobiografia II* come un rude contadino:

Ha riconosciuto un amico  
nel suo mezzadro sordomuto.  
Ha battuto i noci.  
Ha imparato a inchiodare  
un treppiedi, a fabbricare un'oliera.  
Ha raccolto nelle tasche i nidi vuoti.<sup>11</sup>

Non mancano neppure i coltelli, le forbici, i rasoi, i martelli, le mazze, le chiavi e ancora le lucerne, i lumi, i lucignoli. Eppure, a trovarli, sono assenti assolutamente i motori, gli ingranaggi, persino i bulloni, che della civiltà delle macchine sono gli attori.

«Ut pictura poesis...» potrebbe essere il motto. La visione poetica di Quinto Orazio Flacco trasmessa *ad Pisones* è illuminante quanto l'amore di Leonardo Sinisgalli per le arti, dalla pittura all'architettura. Proprio nell'epilogo dell'*Immobilità dello scriba*, che leggiamo in prosa nella quarta parte della raccolta *L'età della luna*, l'esaltazione del Barocco diventa così un inno all'*ars*, alla *techné*, misura dell'infinito:

Estasi allora, febbre e paradosso dell'infinitesimo, dello sfuggente, dell'indivisibile, matematica dei resti, dei flessi, delle cuspidi, disgusto alessandrino del pacifico letargo euclideo. Archimede, Erone, la pneumatica, la vite, la chiocciola, la spirale, Cavalieri, Pascal, Newton, Leibniz. Non mi nasconderò la faccia se un diavolo ha voluto tentarmi, interrogarmi, frustarmi per farmi cantare. Il Barocco esprime personaggi più che figure, San Gerolamo e Tristan Corbière. Don Chisciotte e Teotocopuli. I paesaggi, spelonche, romitaggi, Napoli, Toledo, Istanbul. Hartung, Dubuffet e tutti i tragici, Burri, Tapiès, Chillida, gli ultimi fabbri. Ecco il ferro fucinato, la pietra lisciata, il metallo battuto, il papier déchiré. Arp, Miro, Fontana, che genealogia! Rompere la compattezza, trovare una falla nel lingotto, un fossile dentro il macigno, concepire il calcestruzzo, da Freyssinet a Niemayer. Ridurre l'universo a mia congrega di atomi, la linea a un insieme di punti. Misurare l'infinito. Ma esaltare una realtà effimera. Sognare una memoria ininterrotta nel cuore dei popoli e nella stessa natura.<sup>12</sup>

Forse la soluzione del mistero legato alle macchine di Sinisgalli (ben diversa dalla “soluzione al setteper cento” di uno Sherlock Holmes redivivo, e mi si scusi per questa associazione impertinente, ma sostanzialmente psico-analitica) sta proprio nelle ultime liriche che il poeta di Montemurro volle scrivere nelle sue *Imitazioni dall'Antologia Palatina* apparse per le Edizioni della Cometa a Roma nel 1980, un anno prima della morte. Con questo spirito si sono portate in analisi soprattutto le poesie di Leonardo Sinisgalli, nella raccolta completa, curata e introdotta da Franco Vitelli. L'Antologia Palatina, come gran parte della letteratura dell'occidente antico, è una silloge, una “corona di fiori”, come appunto allude il nome Ἀνθολογία διαφόρων ἐπιγραμμάτων. E gli autori che vi compaiono sopravvivono nei frammenti che chissà quale ignoto copista nel X secolo ha avuto la pazienza di miniare su quel manoscritto fortunatamente ritrovato nel 1607 presso la Biblioteca di Heidelberg.

<sup>10</sup> Ivi, 387.

<sup>11</sup> Ivi, 156.

<sup>12</sup> Ivi, 209-210.

Qui (e faccio riferimento diretto all'intero corpus poetico del nostro) non si tratta di una raccolta di molti autori, ma di un solo poeta che durante la sua intera vita ha cercato, a fianco della sua ingegneresca frequentazione di macchine e industrie, di riscoprire negli anfratti della memoria sua e della sua terra, le radici di una storia proiettata in un futuro di tecnologia e di scienza, come ben ha dimostrato all'intero Paese la «Civiltà delle Macchine». Allora, forse ancora più di oggi esisteva il rischio di vedere scomparire nell'oblio del nulla i “geni” di una saggezza antica non priva di quei riti arcani e apotropai che ancora stanno nascosti nel profondo della nostra civiltà.

### Le “Civiltà”

Questo breve saggio, che non ha alcuna pretesa filologica, nasce da una lunga frequentazione di chi scrive con gli scritti e con la figura di Leonardo Sinisgalli. Il tutto nasce dal fatto che nel lontano 1989 gli Atti del Convegno *Lo spazio dell'ingegneria nella scienza moderna* furono pubblicati dalla Rivista «Nuova Civiltà delle Macchine» rifondata dal filosofo Francesco Barone sulle ceneri della sua illustre “madre”. Da quel momento la frequentazione con un gruppo di amici e colleghi negli incontri che si svolsero più che annualmente a Forlì portò via via ad un approfondimento dei rapporti con quella civiltà di macchine di cui tutti siamo gli eredi. La storia portò successivamente chi scrive a ricevere, dalle mani dello stesso Barone, la direzione della nuova Rivista assieme a Silvano Tagliagambe, Dario Antiseri e Umberto Bottazzini. E così quello che fu chiamato “lo spirito di Forlì” divenne il Leitmotiv di un susseguirsi di esperienze interdisciplinari dove scienza e industria, arte e filosofia portarono a una nuova rinascita di saperi nascosti. Anche se nel 2012 la Rai (che sino ad allora ne aveva supportato la gestione editoriale) decise di porre fine alla Rivista, la figura poliedrica di Leonardo Sinisgalli rimase e rimane in chi scrive un vivo stimolo ad approfondire le frontiere dell'ingegneria verso le arti e le scienze dell'uomo. Ne uscirono una serie di lavori che in sintesi si possono sinterizzare in *Leonardo Sinisgalli: poesia vs ingegneria*,<sup>13</sup> una conferenza organizzata dal Politecnico di Torino nel marzo 2007 e una mostra affiancata da una conferenza tenuta da chi scrive presso l'Istituto Italiano di Cultura di Stoccolma nel novembre del 2008.

**«Civiltà delle macchine» (Maskinernas civilisation)**

Datum: 18/11/2008

En tidskrift bland konstnärliga profetior och konkreta industrier i det ekonomiska miraklets Italien

Föredrag av Vittorio Marchis

«Civiltà delle macchine» (Maskinernas civilisation), en tidskrift bland konstnärliga profetior och konkreta industrier i det ekonomiska miraklets Italien

Föredrag av Vittorio Marchis.

Denna utställning, arrangerad av Vittorio Marchis, omfattar fiertalet original av tidskriften «Civiltà delle Macchine» och visar en ovanlig bild av det italienska samhället under åren för det «ekonomiska miraklet». Dock visar tidskriftens olika omslag inga tekniska eller industriella ting. Istället visar de originella konstbilder, allt enligt klara önskemål från företagets styrelse, som representerar det italienska samhällets förändring, ofta med ett förutspående och fantasifullt förtecken som bakgrunden: många gånger består den tidens allra största mästare, grafiska designare och skulptörer medverkade alla och lämnade således sitt respektive personliga signum. Den kompletta kollektionen av dessa bilder är ett unikt konstgalleri. Hans Hartung, Pablo Picasso, såsom Emilio Scanavino och Pietro Consagra är några av de namn som medverkade i tidskriftens historia. Även för ett otränat öga blir det snabbt ganska uppenbart att denna nya kultur kommer att vara fungera som nav inför dagens gryende kritiker. «Civiltà delle Macchine» utkom med sitt första nummer 1953, på anmodan av Giuseppe Eugenio Luraghi, Generaldirektör för IRI-Finmeccanica och av Leonardo Sinisgalli, ingenjör och poet, en förgrundsförnamn inom den «värdkulturella» miljön som karaktäriserade de gyllene åren.

Vittorio Marchis är professor Vetenskaps- och teknikhistoria vid Tekniska Högskolan i Turin. Han har författat otaliga publikationer om problematiken i gränslinjen mellan "industrivetenskap" och "människlig vetenskap", dessutom är han en av utgivarna till tidskriften "Scienze dell'uomo" (Människlig vetenskap). 2008 gav han ut Stone of cose semplici (Historier om enkla saker), Springer.

Språk: engelska

I samband med Vittorio Marchis föredrag inbegriper dessutom en utställning bestående av en serie omslag från tidskriften "Civiltà delle macchine" (Maskinernas civilisation).<http://sica.ing.unibo.it/cdm.php>

**Information**

Data: 11 18 nov 2008


**La Civiltà delle Macchine**  
martedì 20 marzo 2007, ore 14.30 - 17.30

Biblioteche Civiche Torinesi  
Biblioteca Civica Villa Amoretti, Torino, corso Orbassano, 200 (Parco Rignon)  
tel. 011 443 8602  
Martedì 20 marzo 2007, ore 14.30-17.30

<http://www.comune.torino.it/cultura/biblioteche/manif/marzo2007.html>  
<http://www2.polito.it/strutture/cedm001/Eventimap.htm>

Una "lezione" pubblica e un incontro tra culture materiali e scritture letterarie con Vittorio Marchis, Gianluca Trivero, Dario Lanzardo, Maria Rosa Menzo e con la partecipazione degli studenti della Facoltà di Disegno Industriale del Prodotto Economico del Politecnico di Torino.

Con la collaborazione delle Biblioteche Civiche, del Centro Museo e Documentazione Storica del Politecnico di Torino. L'incontro, commentato da proiezioni di immagini, suoni e filmati sulla "civiltà delle macchine" prende spunto dall'omonima Rivista (creata nel 1953 da Giuseppe Luraghi e da Leonardo Sinisgalli e successivamente rifondata nel 1989 da Francesco Barone e tuttora in pubblicazione dalla Rai-Eri) e si dipana intorno ai temi di una cultura che non può non dirsi tecnologica e industriale. Dall'arte alla letteratura, dalla politica alla morale la tecnica è un elemento portante della nostra "civiltà" e la visione profetica di Sinisgalli attento alle culture materiali della Lucania più povera, ci insegna a guardare con maggiore consapevolezza ai nostri giorni e alle nostre contraddizioni. La partecipazione degli studenti della Facoltà di Disegno Industriale permetterà di aprire il dibattito su una frontiera operativa e direttamente collegata al quotidiano.



A queste iniziative, che servirono a diffondere la figura di Sinisgalli soprattutto nella dimensione della «Civiltà delle Macchine», seguirono altri contributi tra cui *«Queste stupide macchine»*. *Leonardo Sinisgalli: poesia vs ingegneria*,<sup>14</sup> e *Una civiltà di macchine. La società di domani* all'I, a cura di S. Martelli e F. Vitelli con la collaborazione di G. New York, Edisud-Forum Italicum Publishing 2012, 55-63

nella *Rivista di Leonardo Sinisgalli (1953-58)*.<sup>15</sup> In una società sempre più pervasa da quelle “stupide macchine” che pretende di arrivare a possedere una intelligenza artificiale, poche sono le certezze, ma ancor più oggi sembra che sia necessario che la poesia diventi una pietra angolare nella Bildung dell'ingegnere di domani. Per le poesie di Sinisgalli si è fatto riferimento a *Tutte le poesie*, pubblicate da Mondadori nel 2020 per la cura di Franco Vitelli. Si lascia al Lettore il ritrovare ogni legame e associazione di pensiero con ciò che le Muse inquiete vogliono suggerirci.

---

<sup>15</sup> In *Evoluzione e civiltà. Caligara Lectures 2014*, Quaderni della Fondazione Franco e Marilisa Caligara, Torino, Giappichelli, 2015.