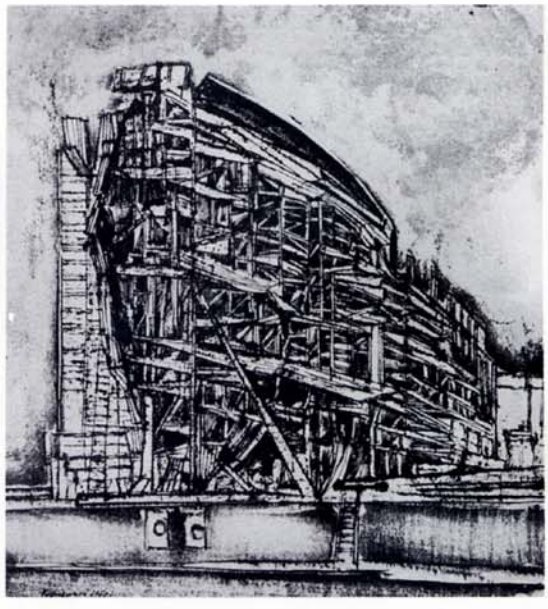
Un poeta e un pittore in visita ai cantieri dell'Ansaldo

di Giorgio Caproni

Giorgio Caproni e Renzo Vespignani scoprono le suggestioni liriche di un paesaggio industriale.

Credo si chiami Ristorante del Rico (dell'Enrico) quello in cui, giorni fa, in una Sestri Ponente quasi interamente ansaldina e tutta rabbuiata e cariata dai malumori del tempo, pressoché di soprassalto, e comunque col balzo d'un direttissimo in perfetto orario, venni a trovarmi sbalestrato da Roma insieme al pittore Vespignani.
Le slogate architetture genovesi, sotto un nuvolame cupo e spiombacciato degno del Magnasco (le malenuvole della *macaia*, che gemono appiccicaticcio sudore da ogni oggetto su cui si posi la mano o semplicemente lo sguardo), devo dire che non eran per nulla bastate, così come non era bastata l'incombente ariaccia in salamoia di quel giorno, peraltro perfin troppo simile al dialetto della città, a dispormi l'animo e a darmi il viatico per quel ristorante, tanto inopinatamente (e assurdamente, per me) incassato in una grotta mezza finta e mezza vera, dove, al governo d'una specie di macchinismo da baracconi, un bonario mago (*maître* o *bacan* che fosse), con straordinario sussiego si degnava di provocare, sul buio lago interno all'antroristorante, fanciulleschi stupori tramite colorati accendispengi di lampadine.
Diavolo. Ma non ero io partito all'improvviso – da Roma! – con la perfetta convinzione di spostarmi, da un assurdo reame di travertino il cui linguaggio ufficiale è il più illustre e popolaresco e capriccioso e alogico barocco, verso un lucido reame tutto acciaio e matematica consequenzialità, quale appunto io mi prefiguravo il reame ansaldino di Sestri?
Ahimè. Ahimè o, chi lo sa, fortunatamente. Sta di fatto che proprio sulla tovaglia candida di quel ristorante (così «inopinato», per me, lì a Sestri) io reperii posata la chiave grazie alla quale ebbi modo di poter entrare nella nozione (non molto lusinghiera, invero) dell'enorme sbadataggine da me ancora una volta commessa, al momento della partenza, nel mettermi in tasca un dizionario in luogo di un altro. Nel mettermi in tasca, dico, il frusto dizionario dell'immagino già, quando piuttosto mi sarebbe occorso, nell'eccezionale giornata, proprio l'opposto.
Comunque, eccomi ormai in grado di capire (e sia pure grazie alla suppletoria spinta d'un'allungatissima – gotica addirittura – bottiglia di Coronata) come mai avessi fatto la gran figuraccia che avevo fatto, domandando alla mia guida, e proprio con il naso a un palmo dal cancello ansaldino: «E il cantiere, dov'è?».
Evidentemente, sul mio dizionario, la canorissima parola cantiere (cantiere navale!) illustrava soltanto una di quelle idee, o per meglio dire prefigurazioni tutte di testa, le quali appunto per esser talmente precise e definite da togliere qualsiasi curiosità, non soltanto ci impediscono di muoverci verso una diretta conoscenza del reale, ma addirittura, se per caso un sopraluogo avviene grazie all'intervento d'una volontà che non è la nostra, ci lasciano a bocca aperta per la sorpresa.
«Il cantiere? Ma comincia di qui: di lassù, per esser più esatti».
Ed era un pezzo, invero, ch'io me ne stavo col naso all'aria ad osservare, sul cielo di cartone sporco, una sequela di neri cavi paralleli, a poco distanza l'uno dall'altro come le righe d'un quaderno di quinta, con l'impellente interrogativo, in me, posato sulla frase cosa mai significasse quella eccezionale parata di teleferiche. Macché teleferiche. Quello, sorretto da possenti torrioni a scarpa muniti di un collo che raggiunge i sessantacinque metri di altezza (torrioni a pareti assolutamente lisce ed ermetiche, ad accrescere il capogiro) era semplicemente il tetto (il tetto!) dell'incredibile edificio d'aria

Le armature di una delle due cisterne della flotta Lauro.



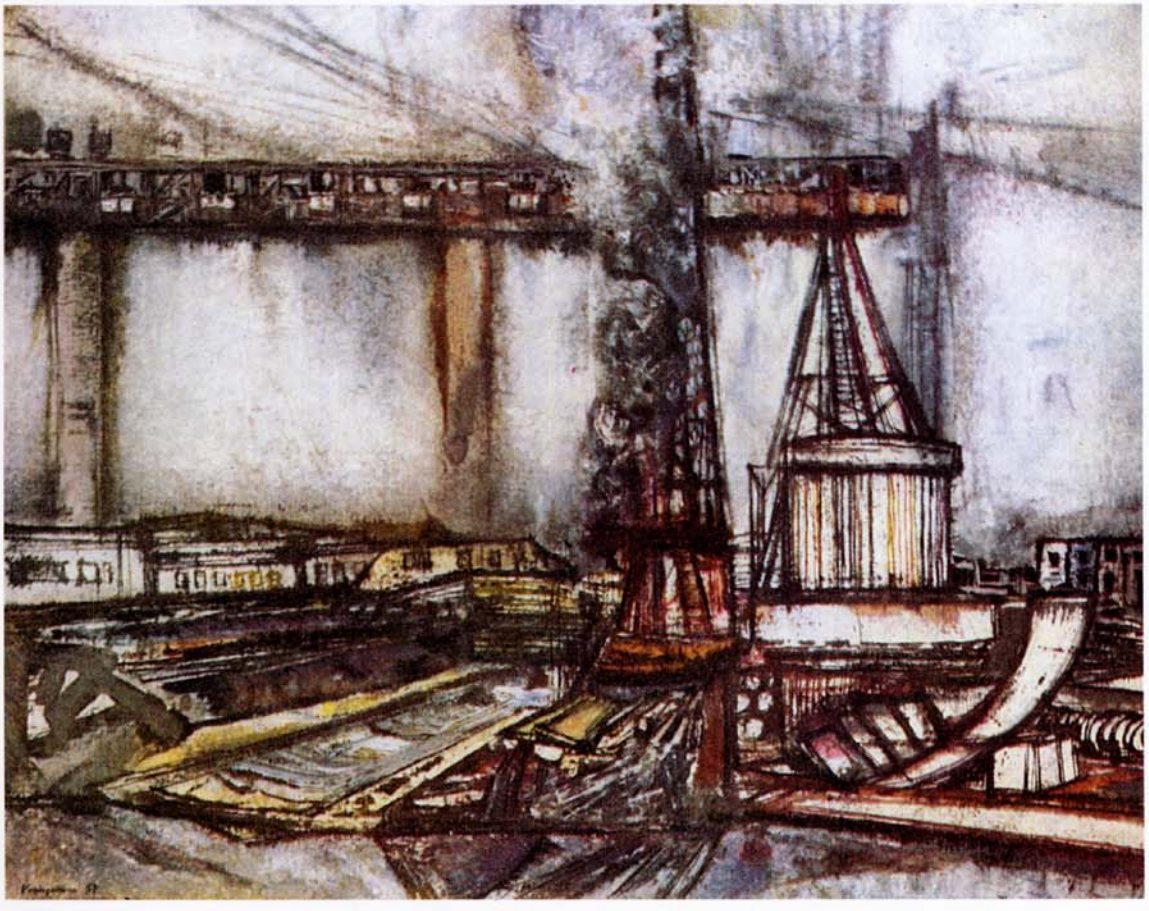
e di ferrame – di minii e di ruggini – ch'è giustappunto il cantiere navale Ansaldo: un immane trasparentissimo parallelepipedo con almeno mezzo chilometro quadrato di base e la vertiginosa altezza che ho detto, il quale, in alcun modo, poteva esser contenuto nel mio saccente e frettoloso dizionario, ancorché da me redatto – ma troppo a cuor leggero – in una Livorno dove sono nato a pochi passi dall'Orlando, o in una Genova dov'io ho vissuto talmente a lungo, da considerarla, ormai, la mia genuina città.

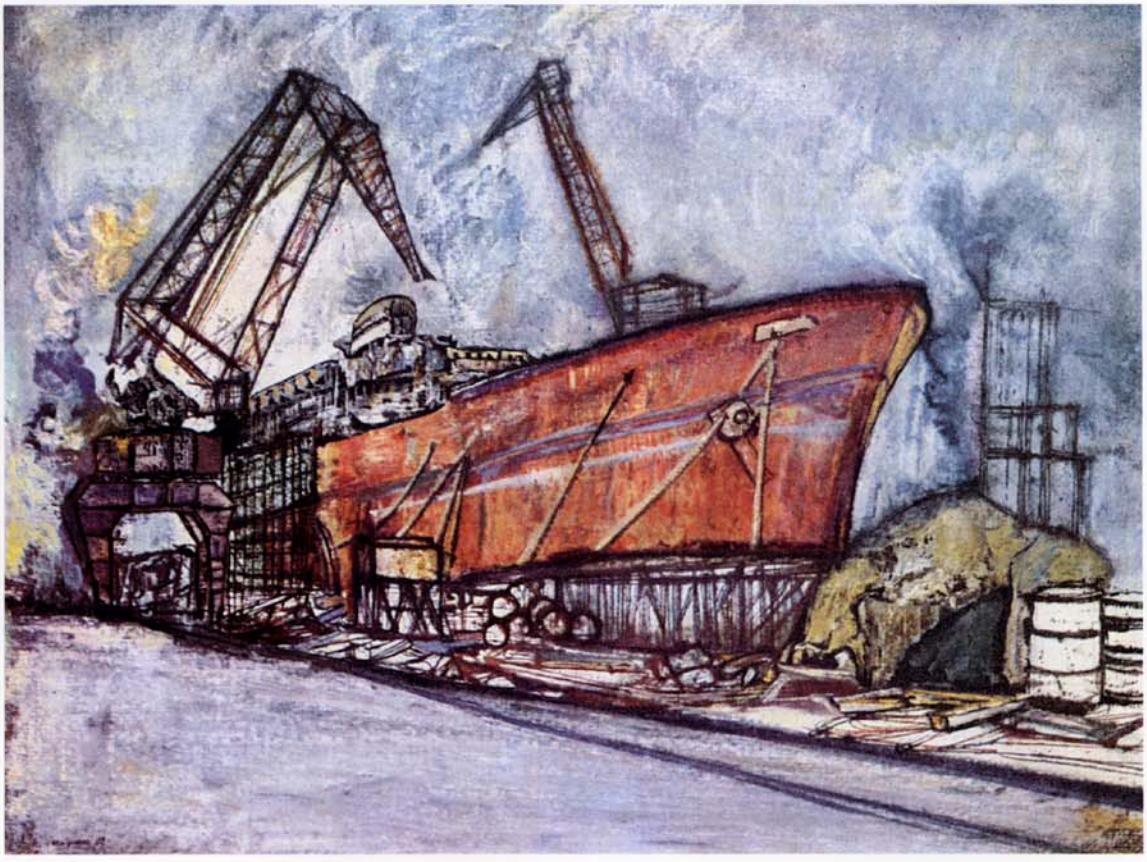
Che scorno. Ma potevo io supporre che un cantiere comincia dal cielo?

Non dal cielo, ma dal Numero, fu quanto mi precisai poi nell'inopinato e buio ristorante a uno dei cui tavoli, in grigio e tutto sottovoce come un ginecologo, sedeva tranquillo un dei progettisti (un dei demiurghi) di quell'incomparabile capolavoro di matematica tradotta in metallo e legname ch'è, in istato d'avanzata gestazione nella darsena di allestimento, la turbonave *Andrea Doria*.

Il principio – proprio così – era dunque il Numero. O era, per meglio e meno enfaticamente dire, la lucida follìa dei numeri sprizzati da cervelli in apparenza tanto quieti quanto quello del placido signore, che ora, quietamente, se ne stava leggendo, lì in quell'assurdo ristorante, il giornale; senonché, devo pur anche dire che una visione esatta della potenza dei numeri diventati materia ed energia, l'ebbi soltanto quando, con un invito anch'esso del tutto impreveduto, l'indimenticabile signor Magnone (se ingegnere o ragioniere non ricordo, ma ne ricordo la perfetta signorilità) ci introdusse come topi nella tomaia dell'altissimo pilastro-stivale, donde, con un balzo dell'ultrarapido ascensore, lungo l'oscuro esofago della giraffa ci fece rigurgitare su una delle cabine pensili (a sessantacinque metri di altezza!) che governano la rete di quelle che io, col mio dizionario, avevo chiamato teleferiche. Altro appiglio, non trovo sulla pagina, che non sia la punta della coda, che pur so spelacchiata, del mostricciattolo che tu addirittura chiami demone dell'analogia. Me lo son veduto passare accanto con la velocità d'un sorcio, e subito, tra pollice e indice,

Uno scalo di costruzione dei Cantieri come è stato visto dal pittore all'imbrunire, finito il lavoro.





L'Andrea Doria in allestimento. La turbonave compie in questi giorni una crociera nel Mediterraneo.

l'ho acciuffato e trattenuto quel momentino appena, sufficiente per dire, prima di rimollarlo a rintanarsi nella sua fogna, ch'io ora mi trovavo sul più eccelso fastigio angolare d'una delle più meravigliose cattedrali che mai, mia vita natural durante, mi fosse stato dato di visitare.

La cattedrale di Roma, di Londra, di Reims, di Parigi, di Vattelappesca? Palazzo delle Meraviglie, avrei piuttosto dovuto scegliere sul mio sbagliato dizionario, dal momento esatto in cui, come sotto invisibili mani medianiche, dalla piazza d'armi sottostante al tetto dell'edificio d'aria vidi sollevarsi, leggero e navigante nella densità dell'aria come una cartolina postale in balìa della brezza, un pannello prefabbricato di sei metri per venti e di non meno di venticinque tonnellate di peso, e andarsi a posare – piano piano, e con millimetrica precisione – sul ponte d'una delle varie cisterne di Lauro in iscalo, fino a combaciare, esatto al capello, col pannello di copertura precedentemente posatovi.

Sarebbe bastata una minima svista d'uno dei vari operatori nelle cabine pensili i quali, agli ordini d'un invisibile direttore, sincronizzavano i movimenti delle loro leve per far alzare o abbassare, o avanzare o retrocedere, il lastrone d'acciaio, perché una compagnia intera di quelle formiche ch'io di lassù vedevo sul piazzale di prefabbricazione e montaggio, e che pur erano uomini, fossero rimaste schiacciate sotto l'immane peso. Formiche invece fiduciose al punto, da salire addirittura sul lastrone stesso appena giunto a livello della nave, per governarne meglio, con un disco bianco e uno rosso, gli ultimi conclusivi movimenti del definitivo posteggio.

«Dopodichè – ci disse il signor Magnone – abbiamo avuto un'idea d'assieme del cantiere, e possiamo discendere ai particolari».

Un'idea del cantiere, eh già. Ma come ho un'idea della rosa che è e può sembrare soltanto (e mica è poco) una rosa, o d'una poesia che anch'essa è e può sembrare – anch'essa nata dal Numero – una poesia.

E con questo? Posso io con questo dire (dicendo appunto che è un cantiere) cos'è il cantiere navale di Sestri?

Non lo posso dire; ma mi par peraltro d'esser finalmente giunto a poter definire, una buona volta, come quella poderosa macchina ch'è un cantiere navale, sia in sé un'opera talmente perfetta di architettura, e perciò di

linguaggio, da superare la necessità di qualsiasi metafora: una macchina per tradurre in navi i numeri, e che trova tutta la propria bellezza, appunto, così come trova tutta la propria espressione, nell'essere quella macchina, la quale definitivamente ha sconfitto il complesso di inferiorità delle prime macchine che – vedi le prime automobili – facevano pietosi sforzi per sembrare il preesistente, voglio dire per sembrare – stando sempre nell'ambito delle prime automobili – carrozze a cavalli. Proprio come i poemi successivi (riuscendo per fortuna tutt'altro) facevano il possibile per sembrare poemi omerici.

Ma eccoci, con questo, di nuovo a terra (per modo di dire a terra, giacché anche questo suolo su cui ora camminiamo, solcato da binari ferroviari e da rotaie di mastodontiche gru, e con una sua complicata circolazione

I piloni, le carrucole, le travi delle gru, gli scafi di lamiera appena impostati e già tanto imponenti.

interna attraverso condutture elettriche e acetileniche e ossidriche, fa parte della matematica macchina chiamata cantiere) avviati verso le cisterne laurine che fremono (altra ineliminabile analogia) sugli scali come crisalidi di giganteschi insetti in istato di laboriosa e avanzata metamorfosi.

Scintille belle come stelle (un vero zodiaco generato dalle fiamme ossiacetileniche); crepitii e mitragliamenti (dei martelli elettrici); slogolii (delle mole); autentici pianti o lamenti (dei trapani); sospiri e soffi ciclopici (dei saldatori): tale è la sinfonia offerta all'occhio e all'orecchio, e al cuore, in crescendo a mano a mano che i nostri passi procedono verso gli scafi, i quali se poco fa sembravano, nel grandioso edificio, di dimensioni piuttosto modeste, assumono la loro natural grandezza quasi all'improvviso, facendo rimpicciolire gli uomini e aumentare la possanza e il fascino delle macchine che li prefabbricano. Delle macchine, peraltro, a loro volta fabbricate da quei piccolissimi uomini. Una frase del nostro accompagnatore, giuntami all'orecchio di sghembo proprio mentre stavo osservando gli straordinari visi degli operai e una minuscola e patetica locomotiva, di nuovo mi fa balzare a un'altezza mille volte superiore, questa volta, ai metri sessantacinque.

«Laggiù – mi dice infatti il signor Magnone – stanno barenando i bracci portaeliche».

Io sono convinto che se il mio sagace accompagnatore, in una semisepolta catacomba di Tarquinia, mi avesse letto una frase un poco meno etrusca, allo stesso modo, di sbalzo, m'avrebbe illuminato al magnesio la mappa d'una civiltà da me appena intuita. Ed è comunque un fatto che, al suono di tali chiare e incomprensibili parole, anch'esse facenti parte del cantiere (anzi, generate anch'esse dal cantiere, come le cose da quelle nominate) di colpo io mi convinsi una volta di più come anche le macchine siano vocaboli, linguaggio, utensili altrettanto perfetti e perciò belli, nella loro esatta funzionalità, quanto i carmi e le architetture.

Taccate, slitte, invasatura, carena e chiglia, murate, ponte, impressione di miniera fra le taccate (corridoi di travature per centottanta metri circa, sotto l'intera lunghezza della carena); mare tinto d'acciaio, quattro scafi in iscalo su una potenzialità di otto, martinetti idraulici per la spinta al momento in cui, per il varo, vengono tolti i puntelli lungo il piano di scorrimento: tali sono gli scarabocchiati appunti che, di quel linguaggio, riesco ora a decifrare a malapena sul mio taccuino, totalmente inutili perché così elementari ma che peraltro, proprio per la loro ammessa elementarità e frammentarietà, riescono a farmi intuire che cosa grande e veramente civile sia un cantiere navale. Un cantiere che è veramente, e non quasi, una nazione, o, ancor meglio d'una nazione, l'alveo femminile in cui, gettatovi il seme del numero, si formano, nave dopo nave, generazioni di navi che si propagano poi per i mari del mondo.

Frase un po' ridondante, ne convengo, senonché, a furia di torcere il collo alla retorica, come si potrebbe altrimenti raggiungere, in uno scritto pari a questo, un barlume di verità?

Frattanto, da quegli scafi in viva gestazione, ecco che la nostra guida ebbe l'idea di portarci nella sala dei modellisti. Ma che dico sala? Nel primo e più importante, fra gli altri numerosi che popolano il cantiere, magazzino. Il magazzino, per tornare a bomba, dei numeri, che proprio e soltanto come numeri vedi lì, raccolti sotto un capannone lungo un duecento metri, disegnati sul pavimento che par di lavagna in cifre o in rette o in curve, del quale di volta in volta, secondo la necessità, i maestri d'ascia li raccattano per farne una prima traduzione in tenero legno, su cui, poi, verrà formato lo stampo, definitivo, per la colatura in acciaio o in bronzo.

In un lungo nauseabondo odore di vernici fresche e di colloidi, non so se sia stato propriamente il faticoso vagabondaggio nel ventre della turbonave (ancora labirintico e intricato come un apparecchio radio visto dal di sotto), o non piuttosto quello compiuto attraverso i numerosi magazzini a tre piani (dotati d'ascensori vasti come sale da pranzo, e folti d'ogni più inopinabile oggetto) a darmi il senso di capogiro che ancora mi coglie – più che l'idea esatta – se tento di pensare a quelli che sono i particolari di un'*Andrea Doria*. Non so. Ma con perfetta precisione so che, uscito da quella mia fruttuosissima visita, un gesto seppi alfine compierlo degno, come direbbe ogni buon genovese, d'un vero uomo: quello di buttare a mare, definitivamente, il dizionario che avevo portato con me, anche se tale gesto comportava peraltro la logica conseguenza – che ora sconto in pieno facendo punto – di ricondurre con me in Roma un'ignoranza (intorno a ciò che è una nave e un cantiere) mille volte maggiore, ma forse d'altro genere, rispetto a quella con la quale, baldanzosamente, ero partito.

Illustrazioni di Renzo Vespignani