



Andrea Tarantino - Vito De Giuseppe

Opera Viva/Opera Morta

1 Come tutti gli anni anche in quell'occasione portammo il nostro peschereccio a secco per il rimessaggio.

Fatica immane: bisognava mettere sotto lo scafo della barca quelli che chiamavamo "vasi", ossia scivoli di legno sui quali adagiavamo la barca. Tirati da un cavo d'acciaio i vasi fungevano da sci permettendo il transito della barca dall'acqua alla terra ferma. Non riporto tutti i vari passaggi, ma vi assicuro che era un lavoro pesante e pericoloso.

Ero appena adolescente e naturalmente i lavori scomodi, faticosi e quelli dove non era necessario usare poi più di tanto la testa, erano gentilmente concessi al sottoscritto.

Portata a secco la barca e posizionata sopra dei pezzi di legno si doveva pulire e *in primis* a me toccava pulire l'opera viva della barca, ossia la parte della barca che in acqua è sotto la linea di galleggiamento. Dovevo sì essere onorato perché mi era stata riservata la parte viva della barca, ma trovarsi sdraiato per terra con la faccia rivolta al cielo e a distanza di cinquanta centimetri dal naso una superficie che dovevo sverniciare, mi faceva puntualmente rimpiangere ed apprezzare le opere morte, ossia le parti dello scafo che fuoriescono dall'acqua.

Facevo quel lavoro ed ero continuamente incoraggiato a svolgerlo nel migliore dei modi, a non lasciare parti sporche, perché essendo la parte della barca che per un in-

tero anno solare non avrebbe visto la luce del sole si doveva pulire, sverniciare, stuccare, piallare e con la massima precisione.

Ricordo un anno, né era passato qualcuno perché ero legittimato a stuccare l'opera viva della barca, cioè chiudere delle piccole fessure che si erano create sul fasciame, ossia travi longitudinali inchiodate alle costole e ai serretti che costituiscono lo scafo.

Ero passato dall'opera morta all'opera viva ed ero entusiasta perché stavo acquistando sempre più riconoscimento nella comunità dei pescatori, ma la cosa che più mi onorava era la considerazione e la fiducia che mi dava "lu Mesciu", il maestro, fiducia che faceva aumentare la mia considerazione tra i pescatori. Cercavo di fare del mio meglio e più del dovuto, ma l'emozione indescrivibile fu quando il maestro mi rivolse una semplicissima domanda: "cosa ne pensi". Cosa pensi di questa fessura? stucchiamo o calafatiamo? Stavamo parlando dell'opera viva, mica uno scherzo!

L'entusiasmo mi portò a lavorare senza avvertire la stanchezza e a trasformare la barca nella mia opera, naturalmente viva. Caso volle che il giorno dopo la barca doveva essere sottoposta a collaudo.

Arriva l'ingegnere navale: un omeone, barbuto, taciturno, dall'aspetto un po' goffo. Si avvicina alla barca estrae una specie di giravite e incomincia a conficcarlo nell'opera viva. Ogni nuovo colpo che dava lo percepivo nello stomaco. Ero stato ap-



pena legittimato a fare ciò che un discepolo sogna da anni, lo avevo fatto anche, naturalmente a mio parere bene, arriva uno sconosciuto e pugnala la mia opera.

Terminata l'operazione, l'ingegnere rivolgendosi al capo barca, gli fa cenni di assenso esclamando: "l'opera viva è in ottime condizioni". A mio avviso avrebbe dovuto usare l'imperfetto: aveva ammazzato la mia opera viva.

Se all'opera viva erano rivolte tutte le attenzioni dei pescatori, se aveva legittimato il mio riconoscimento nella comunità, se aveva richiamato in modo particolare le furie dell'ingegnere, questa doveva essere, visto anche il nome, la parte principale della barca.

L'Opera viva é tale perché, col proprio volume, genera attivamente e continuamente, spinte verso l'alto in proporzione all'acqua che sposta galleggiando e navigando.

L'opera morta invece non contribuisce costantemente e attivamente all'equilibrio dell'imbarcazione.

Le caratteristiche di una barca veloce sono date dalla forma dell'Opera viva, ancora prima che dalle vele o dal motore

Allora me ne interessai in modo particolare.

Le domande, naturalmente quelle teoriche, non le rivolgevo mai al resto dell'equipaggio, perché essendo io il più piccolo di età, mi venivano sempre date delle risposte veloci, sommarie, ma soprattutto dovevo ascoltare la risposta non fermando mai le mani. È capitato che mi fermassi per ascoltare con maggiore attenzione per metabolizzare la risposta, ma puntualmente fornivo l'occasione per non avere la risposta, perché il mio interlocutore si interrompeva immediatamente ed esordiva con voce orgogliosa e sostenuta: "la bocca deve parlare, le orecchie ascoltare e le mani lavorare".

Ho imparato tanto ascoltando e non fermando mai le mani, la giovane esperienza mi aveva insegnato che le domande funzionali erano quelle che riguardavano il lavoro che avevo in corso, perché ascoltavo e mettevo in pratica e così facendo nello stesso istante collassava teoria e pratica.

Quelle domande davano il meglio quando mi trovavo di fronte ad un problema che dovevo risolvere con le mani. Presentando il quesito a chi era più esperto mi dava la possibilità di vedere esplicitata teoricamente la soluzione, mi veniva commentato o-

gni singolo passaggio.

Le domande, quelle teoriche, avevo imparato a rivolgerle a chi aveva fatto il pescatore per tanti anni, ma che ormai non potendo più esercitare viveva nelle storie che raccontava: mio nonno.

A lui tutti i miei quesiti sull'opera viva e opera morta.

Aveva combattuto la seconda guerra mondiale. Due delle navi che componevano la sua flotta erano sempre nei suoi discorsi: Giovanni delle Bande Nere, dove era stato imbarcato e affondato e l'Andrea Doria, che dà il nome al sottoscritto.

Aveva osservato con molta attenzione l'opera viva delle due imbarcazioni e mi raccontava che era la parte dello scafo che dà stabilità alla nave, le permette una certa navigazione e galleggiabilità, che determina una certa resistenza all'avanzamento. Era stato affascinato dalla forma della carena, soprattutto dalla prua che era tagliente come la lama di un coltello.

"Prova ad affondare un coltello nell'acqua - mi diceva - se lo fai mettendolo di piatto in modo che a toccare l'acqua sia la parte larga della lama, avrai una certa resistenza, se lo metti di taglio penetrerà morbidamente, non incontrando forze contrarie". Erano stati questi i motivi che lo avevano spinto, finita la guerra, a pensare al suo nuovo peschereccio con una prua a forma di lama.

Nasce la Stella del Mare, peschereccio elegante, pensato nei particolari e del quale ne andava fiero.

Con gli anni ho imparato che non esiste la carena ideale, il mare è mutevole, cambia continuamente, come cambia anche la distribuzione dei pesi sullo scafo, pertanto ci sono troppe variabili per pensare ad una sola ed unica opera viva.

Andrea Tarantino

2. Ogni imbarcazione, a seconda del suo utilizzo in mare, deve avere una forma dello scafo che permetta di raggiungere le migliori prestazioni in stabilità, velocità e tipo di navigazione che deve affrontare.

L'Opera Viva e l'Opera morta, definizioni che vanno al di là del gergo marinaresco.



Una barca come metafora del funzionamento umano.

È ciò che non si vede che dà equilibrio al Sé e direzione all'agire, racchiuso tra le pieghe della nostra inconsapevolezza, sotto gli strati della nostra esperienza, su cui si fa leva quando dobbiamo risolvere un problema o superare un ostacolo.

Il nostro equilibrio e la nostra direzione non sono dati da quello che è visibile, ma da ciò che non vediamo, sommerso sotto le acque del nostro vivere, che solchiamo con scafi snelli, tozzi, affusolati o squadrati, questi si vedono, ma la "deriva", presente solo sulle barche a vela, quelle cioè la cui navigazione è sottoposta alle influenze del vento, che organizzano la loro navigazione e il "timone" sono nascosti alla vista, senza di essi la barca sarebbe in balia delle correnti, senza nessuna possibilità di dirigerla, senza alcuna possibilità di dare stabilità e senso alla nostra navigazione.

Opera morta, quella parte della barca che sta sopra l'acqua, che può essere osservata, ma che in fondo ha senso solo per la comodità del vivere di chi la governa, non per ciò che riguarda la capacità della barca di stare a galla e di spostarsi, vincendo le resistenze di quella parte di materia che occupa lo spazio di questa terra allo stato liquido.

L'Opera morta, può ospitare alberi, vele, torrette, cannoni, missili, aerei, alberghi di lusso galleggianti, cabine spartane e centri di controllo fantascientifici, ma nulla di questo articola il suo andare per mare. L'Opera morta poggia sull'opera viva, senza la quale non avrebbe senso, dando vita ad un tutt'unico senza soluzione di continuità.

Come non pensare ad immagini di guerra in cui navi grandi come città, pur colpite, devastate nella loro Opera morta, rimanevano a galla e proseguivano la loro navigazione, ferite e scarroccianti, ma capaci di mantenersi a galla a dispetto dei danni subiti. No, non è l'Opera morta il cuore della barca, quella è per gli uomini, per la loro vanità. È la risposta alle loro illusioni di controllo sul mondo.

È l'Opera viva, il vero nucleo vivente di una barca, la sua ragione d'esistere, condizione necessaria e sufficiente per trovare senso e funzione come artefatto dell'ingegno umano, per superare l'ostacolo costituito dalle acque che separano le terre emerse.

In mare, una falla nell'Opera viva o un suo

difetto di costruzione si trasforma nel dramma di un affondamento, la barca perde la sua capacità di restare a galla.

Non è poi così diverso dal funzionamento degli esseri umani.

L'uomo, i cui comportamenti visibili sono solo una minima parte del suo reale processo di funzionamento, impegnato a superare i propri limiti, combattuto e lacerato da pulsioni invisibili a se stesso, inconsapevole dei motivi dei suoi gesti, fino al momento in cui, svuotato e consunto, si arrende all'ineluttabilità della sua natura, sempre in bilico tra bisogno e desiderio.

Un corpo eroso da pulsioni che oscillano tra il creare ed il distruggere, tra la razionalità e l'istinto, tra il caos e l'ordine.

È ciò che sta sotto però che definisce, dirige, organizza, dà forma. Come in una barca è ciò che sta sotto che determina la capacità del mezzo di affrontare il mare nelle sue diverse condizioni, di manovrare, di essere lenta o veloce, di mantenere stabile la rotta, così nell'uomo è ciò che sta sotto, ciò che non si vede, quello che determina e definisce la sua capacità di stare al mondo, il modo in cui agisce, pensa, si comporta, prova emozioni. È ciò che non si vede, l'Opera viva dell'uomo, la sua ragione di esistere.

Quante volte abbiamo fatto cose di cui non riusciamo a trovare spiegazioni. Quante volte ci siamo ritrovati a provare sensazioni di cui non riuscivamo a spiegarcene la causa. Quante volte ci siamo pentiti di aver detto o fatto cose che con il tempo ci sono sembrate vacue ed inutili. Quante volte ci siamo pentiti per esserci lasciati sfuggire inspiegabilmente l'attimo, lasciandoci sopraffare dalla paura di farcela.

E per tutte quelle volte, la nostra razionalità non ha trovato il filo logico, quella sottile linea che dà senso e significato al nostro agire.

Di fronte a tutto questo l'uomo non si è arreso, almeno non ha nessuna intenzione di farlo e cerca di trovare risposte.

La coscienza, il mezzo attraverso il quale si manifesta la capacità degli esseri umani di adattarsi all'ambiente in cui vivono, è la conseguenza, l'emergenza, che scaturisce dall'Opera viva, da ciò che non si vede.

Non ha importanza se questa, l'Opera viva degli umani cioè, sia chiamato inconscio o sia individuato nell'intero funzionamento di quel sistema chiamato mente, ciò che conta è che non si possa vedere, pur rispon-



dendo a regole precise.

Una barca veloce avrà una chiglia, una deriva, un bulbo a prua ed una conformazione della poppa immersa, che permetteranno alla barca di solcare le acque velocemente senza perdere in stabilità. Così come l'opera viva non ha quella forma e quelle dimensioni per puro caso, ma è costruita rispondendo a leggi fisiche che ne determinano la struttura, così l'Opera viva di un uomo adattato al mondo in cui vive, segue regole precise, ha risolto i suoi conflitti inconsapevoli. Sceglie accettando che scegliere sia perdere qualcosa, che l'oscillazione tra bisogno e desiderio sia mantenuta al limite del suo intervallo funzionale, mai statico e fermo, sempre in movimento, ma senza percorrere distanze eccessive. L'Opera viva dell'uomo, quella in cui le emozioni non sono temute, ma vissute, in cui ciò che non si vede è comunque accettato, qualunque cosa sia, diventando risorsa e non limite.

Viviamo illudendoci che è ciò che vediamo e che lasciamo alla vista degli altri, ad essere l'essenza del nostro essere, l'intima sostanza che plasma il nostro agire nel mondo.

Pura illusione.

È nelle nostre viscere, nel nostro istinto, nell'esperienza atavica depositata nel codice genetico della nostra specie, nella memoria del genere umano, nel funzionamento delle nostre cellule nervose, nell'interazione reciproca dei nostri tessuti cerebrali, la causa e l'effetto dei nostri comportamenti, delle reazioni agli stimoli, del nostro essere coscienti e consapevoli del vivere.

Opera viva ed Opera morta.

Siamo come barche in mezzo al mare, ciò che si vede può gratificare il nostro gusto, la nostra comodità, la nostra vanità, il nostro desiderio di controllo, ma non è lì che si concentrano le energie e le forze che regolano il nostro andare, che determinano la nostra sopravvivenza. È ciò che non si vede, quello che sta sotto la fragile linea dell'apparenza, che si sviluppa il flusso dinamico che scuote le viscere di quel guscio umano, che per quanto grande, per quanto resistente non lo sarà mai abbastanza di fronte all'immensità del mare della vita.

Qui, su questo molo battuto dal vento, osservando il placido ondeggiare di un peschereccio ormeggiato sotto la debole luce del tramonto, non posso fare a meno di

sentire, come un eco lontano proveniente dal fondo della mia Opera viva, le parole di una canzone:

*“...Ma ora è il momento
di mettersi a dormire
lasciando scivolare il libro che
ci ha aiutati a capire
che basta un filo di vento
per venirci a guidare
perché siamo naviganti
senza navigare
mai”¹.*

Vito Francesco De Giuseppe

¹ Ivano Fossati, *Naviganti*.