

Cultura

Maffesoli a Roma
presenta
«Nel vuoto
delle apparenze»

Venerdì a Roma, al Centro culturale francese (piazza Campitelli, 3 - ore 18,30), sarà presentato «Nel vuoto delle apparenze», il nuovo libro di Michel Maffesoli edito da Garzanti. All'incontro organizzato dal Centro e dalla casa editrice, oltre all'autore parteciperanno Ettore De Marco, Franco Ferrarotti, Mario Pemiola

Automobile, velocità: gli argomenti in favore dell'ecologia e della sicurezza hanno intaccato questo mito del '900? No, la macchina diventa un oggetto sempre più da fumetto e la guida un confortevole ma spericolato gioco da bambini

Siamo tutti Nuvolari

Il paradosso più evidente e inquietante d'ogni discorso sull'automobile è che tutti diciamo che non si può più andare avanti così: che il traffico è congestionato, che le città soffocano, che è tragico morire «per divertimento» (le cosiddette morti del sabato sera). E però nessuno è nei fatti disponibile a mutare le personali idee sulla mobilità, come le chiama Colin Ward nel suo bel saggio «Dopo l'automobile» (Eiùthera). «Dare una macchina veloce a un giovane», ha detto nel corso di un recente speciale di Radiowerde Rai Clay Regazzoni, «è come dare una pistola a un bambino». E però accade che si continui a dare pistole in mano ai giovani. Ed anche se si facciano macchine sempre più veloci. A dispetto delle strade che sono sostanzialmente le stesse di 20-30 anni fa, cioè fatte per macchine che solo eccezionalmente superavano i 120 km. E a dispetto anche delle nostre capacità umane di padroneggiare le alte velocità. Ammesse e non concesse che la sicurezza sia aumentata in modo proporzionale alle prestazioni delle auto.

Con ciò devo premettere che è mia intenzione fare un discorso squisitamente automobilistico. Non sulle misure preventive e repressive che è urgente adottare e nemmeno sul nuovo codice della strada o sulle responsabilità presunte dei gestori di locali e sale da ballo. Né ancora su ciò che dovrebbero fare i genitori o la polizia della strada. Bensì considerare alcune questioni che attengono da un lato all'evoluzione del mezzo automobilistico (motoristiche, funzionali, estetiche) e dall'altro l'idea di velocità, il modo psicologico e sociale con cui viene percepita, vissuta, sentita. Alla luce del fatto, per sintetizzare la mia tesi, che sempre più l'auto viene configurandosi come un «oggetto immaginario» (per dirla con una parola oggi di moda «virtuale») o se si preferisce come un oggetto uscito dalle pagine di un fumetto: allo stesso modo della velocità, un valore che non ha più limiti. Non solo nella sua valorizzazione (andare veloci e arrivare primi so-

no valori quadrati nella nostra attuale società) ma soprattutto per il fatto che l'evoluzione dei materiali ha ridotto la numerosità dei motori in modo tale che si può correre sempre più veloci avendone sempre meno coscienza.

Ma vediamo di spiegarci meglio. Se uno fa un confronto con le auto di 10-15 anni fa si rende conto subito di come siano mutate innanzitutto le forme. Macchine sempre più grosse e anche più tondeggianti (a dispetto delle tradizionali idee di velocità che per il futuro immaginavano linee filanti ed essenziali). In certi casi (ad esempio alcune vetture giapponesi) così bombate da far venire in mente non l'auto spaziale ma invece quella di Jessica Rabbit o di Paolino Paperino. Auto virtuali, uscite dai fumetti come si diceva prima. Se poi si esaminano le auto monovolume le forme sono sempre più irreali (come certi prototipi di city-car elettriche). Anche nel senso che, a dispetto dello spazio urbano e delle strade congestionate, sono sempre più voluminose. Specie di case ambulanti in ossequio anche alla perversa abitudine attuale di vivere l'automobile come abitazione o ufficio (nelle berline di lusso infatti oltre a stereo e telefono si possono ora installare com-

Traffico congestionato, città che soffocano, morti del sabato sera: ma chi è disposto a cambiare le proprie «idee sulla mobilità», come le chiama Colin Ward? Analisi dell'evoluzione dell'automobile, e del modo di guidare, negli ultimi vent'anni. Dai professionisti della velocità, quelli della 500 «truccata», cultori dell'Abarth, a noi: profani e incoscienti velocisti di oggi, a bordo di macchine alla Jessica Rabbit.

GIORGIO TRIANI

puter e fax). Comunque e in ogni caso auto velocissime, anche a motorizzazioni modeste. Piccole bombe turbo aspirate o compresse. Tra una 1100 Fiat di vent'anni fa e una Uno d'oggi c'è la stessa differenza che corre tra l'era meccanica e quella elettronica. Insomma l'alta velocità si è democratizzata, mentre il contenuto onirico dell'automobile è notevolmente cresciuto. Certo restano le differenze di status fra i possessori di una Ferrari e di una Fiesta, ma l'idea che ci siano macchine fatte per correre e altre invece per spostarsi è quasi tramontata. Anche perché le utilitarie (che più nessuno chiama così) ora arrivano tranquillamente ai 150. Un approdo questo reso

possibile dai progressi motoristici. Peccato però che identici progressi non siano avvenuti nell'ambito della rete stradale. Più o meno la stessa da quando ho preso avvio la motorizzazione di massa, con in più l'aggravante che il parco macchine nel frattempo è cresciuto enormemente. E dunque assolutamente non in grado di garantire condizioni di sicurezza accettabili, men che mai per le alte velocità (peraltro impossibili per il codice stradale).

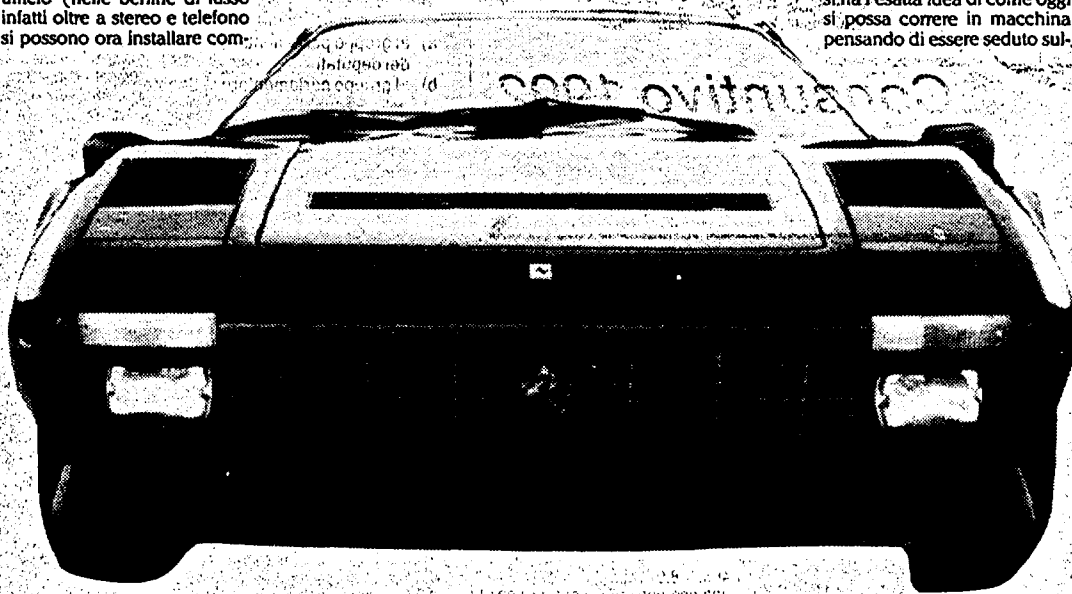
Ma il fatto che a norma di legge non si possa correre non impedisce che ciò invece avvenga. Perché come si diceva prima la velocità è un valore sociale e anche a livello personale un'emozione forte che stordisce ma prende, affascina

e dà ebbrezza. E non si dica che non è vero. Perché il problema non si risolve negando lo ma affrontandolo. Dicendo ad esempio che se una volta i lemmari della strada - gli «allisti» di 15-20 anni fa - erano un numero ristretto di patiti, ora invece sono un esercito. Ma non perché è sopravvenuta la categoria dei «golisti» che viaggiano con 24 valvole in testa o dei «delisti» che guidano come se fossero sempre a un rally, ma perché anche se non si viaggia in 164 basta schiacciare l'acceleratore per volare pure con una Renault medio-piccola.

Con la sostanziale differenza però che un allista ancora «sentiva» la velocità: il suo motore ringhiava, il rumore man mano che aumentavano i giri cresceva e nell'abitacolo lo si percepiva sempre più forte. Ora invece le componenti elettroniche e l'utilizzo di materiali fonosorbenti hanno reso i motori silenziosi. È aumentato il confort ma è diminuita la fisicità, per dir così, del motore, e la soglia di guardia. Se a ciò si aggiungono poi le innovazioni tecnologiche che hanno reso più facile la guida e l'introduzione di sofisticati sistemi di sicurezza (dall'abs all'air-bag) si ha l'esatta idea di come oggi si possa correre in macchina pensando di essere seduto sul-

la poltrona di casa propria. In ogni caso di potere fare automaticamente fronte a qualsiasi imprevisto. Una sorta di delitto di onnipotenza automobilistica, che annulla ogni prudenza, senso di vigilanza e soprattutto dei limiti.

Da qui il paradosso tragico che tanto più cresce, oggettivamente, la sicurezza automobilistica tanto più diminuisce, soggettivamente, la soglia d'attenzione e di prudenza del guidatore. Da una parte perché la velocità diventa una «idea» sempre più astratta (soprattutto in quelle auto che gli montano contachilometri digitali e i chilometri diventano una cifra, senza più il senso della progressione che il quadro dei giri lancetta ancora dà). Dall'altra perché per i potenziali velocisti d'oggi ci vorrebbero strade da fantascienza che in realtà non esistono. Così come ci vorrebbero autisti se non eccezionali, da «Formula 1», quantomeno competenti e attenti. Come perlopiù erano ancora i maniaci di 20/30 anni fa, che «abbassavano la testa» dell'850 o che «truccavano» la 500, professando culto sacrale per l'Abarth. Gente anche questa pericolosa. Ma che quando cedeva al richiamo della foresta (la sgommata, la ripresa tracconata, il sorpasso tirato) lo faceva con i sensi allertati, tutt'occhi per la strada e con le ginocchia tutte intese al rombo del motore. L'esatto contrario dei profani e incoscienti velocisti d'oggi. Gente distratta che comunque, anche quando non è segnata dalla stanchezza o dai divertimenti stordenti del sabato sera, corre con un occhio alla strada e l'altro all'amico di fianco, con una mano sul volante e l'altra sul telefonino, avendo orecchie solo per la musica della radio e del cd di bordo. Tanto più pericoloso per sé e per gli altri quanto più la velocità mette il silenzio e la fisicità della guida si riduce al punto che, per dirla con una battuta, il volante lo si può tenere con un dito. E guidare diventa una «cosa da bambini», non un'esperienza da vivere con la massima responsabilità, ma inevitabilmente il gioco mortale più facile del mondo.



CRONACHE ITALIANE

«Io, Gezim, albanese imbarcato per caso»

Gezim ha trentadue anni, e lavora come manovale in un cantiere appena fuori Roma. Per raggiungerlo ho dovuto lottare contro le mie vertigini, camminando su una passerella di legno con la testa rigida all'indietro, per non correre il rischio di guardare in basso, e le mani abbracciate tutte e due sulla ringhiera tremolante formata da tavolette inchiodate, fino al secondo piano dove si trova lui. Ci siamo seduti su una panca coperta di schizzi di calce rissicata, all'ora di pranzo. Un panino con la frittata lui, una sigaretta io, e tre Peroncini scolati a mezzo durante la conversazione. Parliamo in quello che sarà un saloncino. Di fronte a noi, in quel rettangolo dove far qualche settimana ci sarà senz'altro una finestra, fa da poster gigante il paesaggio della campagna che si avvilva sotto il fabbricato in costruzione e torna su, piazzandosi presuntuosamente davanti ai nostri occhi, come un quadro scialbo di qualche pittore da bancarella.

«La prima cosa che mi ha colpito, appena arrivato in Italia, è stata la diffidenza. In Albania invece, affamati come eravamo di conoscere gente nuova, avremmo dato dieci anni della nostra vita per fare entrare qualche straniero. Cosa ci fosse fuori dai confini lo sapevamo dai racconti di quei pochi che avevano il permesso per uscire. Mio zio faceva il ca-

mionista e andò un paio di volte in Grecia e in Turchia. Al suo ritorno facemmo una festa in casa per farci raccontare i suoi viaggi. Morivamo dalla voglia di conoscere qualcosa di nuovo... Una domenica pomeriggio del 1990, saranno state le sei, Gezim stava giocando una partita di pallone al campo del suo paese. Ure-Yagjore, una specie di derby organizzato per scommessa con i ragazzi del paese vicino, quando all'improvviso non si è trovato più avversari davanti. Nessuno. S'era fiordato col pallone ai piedi verso la rete, ma fra lui e la porta c'era solo una nuvola di polvere alzata di fresco. Allora si è fermato, si è guardato intorno e si è reso conto della gran confusione alzatasi ai bordi del campo. Ha visto l'ombra del suo amico Artur corrergli incontro - una vampata gialla, il sole là dietro, e una fumana rossa sembrava in controllo la distesa di erbe e terre vuote della periferia - e gridargli: «A Tirana! Andiamo tutti a Tirana! Hanno aperto le ambasciate!».

Presero d'assalto il treno alla stazione, stipandosi sui sedili, sedendosi con le ginocchia in bocca lungo i corridoi e fin sopra i portapacchi. Arrivati a Tirana però le rappresentanze erano già tutte circondate, e un muro di soldati pronti a sparare gli si parò davanti, insormontabile. Inutile comba-

tere. Era pericoloso pure farsi vedere, perché l'arresto per il tentativo di espatrio portava dritto dritto alla pena di morte. E così, con tutta quella varietà di «essere» a portata di mano, con la Francia davanti al naso, l'Italia appena svoltato l'angolo e l'Australia distante appena due o trecento metri, Gezim e i suoi amici dovettero fare dietro front e tornarsene a casa. «Voi non potete capire cosa è successo. A volte, parlando con la gente, mi sento chiedere se c'è stata un'organizzazione dietro le ondate di profughi. Ma non c'era proprio niente. Era insieme una festa e un dramma». Per mesi aveva visto sfilare davanti a lui quei treni carichi, stranamente silenziosi, come se ognuno, pur mischiato a una folla sempre più imponente, che cresceva spontanea, sperasse comunque in cuor suo di passare inosservato. Aveva sentito di molti che, partiti, avevano fatto ritorno al proprio paese dopo poche settimane, sfiniti e delusi, senza essere neanche riusciti a mettere piede su una nave.

Coincidenze, imprevisi. Occasioni cui di solito si dà scarsa importanza, e che semmai si cerca in tutti i modi di scongiurare. E invece sono state proprio le coincidenze e gli imprevisi, e uno appresso all'altro, a determinare il successo del mezzogiorno poco dopo, e la videro lentamente prendere il largo col suo carico di disperante felicità, mentre sulle navi ferme ancora nel porto scoppiavano risse fra i profughi e i marinai che non avevano nessuna intenzione di fare una traversata e di vedersi magari perseguitati al loro rientro in patria per complicità. Gezim invece trovò posto sulla 23 novembre, il peschereccio su cui lavorava il suo amico Emir, e che portava come nome la data di fondazione della «Gioventù comunista albanese», il 23 novembre 1942. Misero in atto un piano che quest'ultimo aveva già studiato da tempo: fecero prima ubriacare il capitano e poi lo fecero addormentare mettendogli del sonnifero nell'ultimo bicchiere di vino. Quindi, scesa la notte, Gezim aiutò gli altri ad apprestare la barca, abbiscando i canapi, chiudendo sportelli e boccaporti, liberando la scaletta di ferro incastrata fra le pietre del molo. Infine, col mare gonfio, lasciarono che la corrente portasse via la nave, facendola scivolare silenziosamente sull'acqua, a motore spento. Sotto coperta erano in molti, almeno duecento, c'era spazio per far sedere in terra solo le donne e i bambini. Faceva caldo il sotto, l'odore del pesce che veniva dai canestri accatastati da una parte si confondeva con quello riposante dei

corpi stanchi, della polvere che avevano raccolto e del sudore che avevano buttato in quella giornata di ansie. Giunti sufficientemente a largo, risvegliarono il capitano, perché il mare si stava muovendo e con la barca così piena bisognava prendere le correnti buone. Le stesse mani che la sera gli avevano offerto da bere, svegliarono il comandante in modo brusco, alzandolo per il bavero e schiaffeggiandolo. Quando quel poveraccio riaprì gli occhi, le prime cose che mise a fuoco furono una vecchia pistola e un coltellaccio. Poi le facce dei suoi marinai, inattive e decise, gli fecero comprendere la situazione, e cosa si voleva da lui, senza tante parole. Rimasero quasi ventiquattro ore di fila stipati in quel locale, dritti in piedi e senza mangiare. Visto il carico straordinario, il capitano scelse una rotta insolita, più lunga ma che permetteva di aggirare le correnti più pericolose. Qualcuno però giù in basso non ci credeva, diceva che era tutto un trucco del capitano per confondere i marinai e riportarli tutti quanti in bocca alla polizia albanese. «L'Italia! Non arrivava mai all'alba, circondata da una nebbia così fitta che il mare stesso sembrava sparito, quasi non si sentiva più neanche il rumore. La seconda volta, invece, successe di pomeriggio,

ed è da poco non avvenne la tragedia. I bambini già da qualche ora avevano preso a piangere per la fame e il freddo, gli adulti erano ormai sfiniti. Artan, un ragazzo grosso come un armadio, che fino a quel momento se ne era rimasto indifferente, silenzioso, saltò di scatto su in coperta, s'arrampicò come una scimmia fin sopra la cabina di comando. Ma visto che niente ancora si vedeva all'orizzonte, tornò precipitosamente giù avventandosi contro il capitano con un coltello, minacciando che se entro due ore non fossero arrivati in Italia, l'avrebbe ammazzato. Ci vollero tre persone per liberare il povero capitano da quella morsa. Poi il motore si riaccese, e la barca tornò a muoversi. Dopo due ore l'Italia non si vedeva ancora, ma arrivarono i suoi primi segni. Qualche foglia secca, dappinna, che sfilò lenta sotto gli occhi di Gezim appoggiato alla ringhiera di prua. E poi, sempre più fitti, pezzi di cassette di legno, di quelle che usano i pescatori per sistemare il pesce, qualche bottiglia, qualche rara busta di plastica che galleggiava lenta e gonfia come una medusa, e infine i gabbiani, nuvole di gabbiani che volavano sopra un mare giallo di segatura e scarichi di nave. Bindaris apparve così, in quell'ora in cui le prime luci artificiali sembrano voler soccorrere l'ultima luce del giorno sempre più fiavole. «Poi, quello che è avvenuto dopo - dice sorridendo Gezim - lo sanno tutti». Ci salutiamo in fretta, perché la ripresa dopo il pranzo è già suonata. Lui torna a lavorare al suo muro e a me resta il problema, posso assicurare non di poco conto, di ridiscendere.

Una famiglia albanese durante l'esodo da Tirana



«Le Vergine delle fasce» un dipinto di Murillo

Inaugurata la mostra alla Fondazione Cini di Venezia
Con Velazquez e Murillo
viaggio nel «siglo de oro»

DAL NOSTRO INVITATO
MICHELE SARTORI

VENEZIA. Di Velazquez ce n'è uno, tutti gli altri ne han trentuno. O quasi. Ma la mostra inaugurata ieri alla Fondazione Cini di Venezia, organizzata in collaborazione con Olivetti, resta un viaggio affascinante in una scuola pittorica semiconosciuta ai più. «Da Velazquez a Murillo», ovvero il «siglo de oro» di Siviglia e dell'Andalusia: tra i due traguardi di partenza e di arrivo, un'opera giovanile di Velazquez ed otto dipinti di Murillo, sfilano una quarantina di opere di grandi autori riscoperti pienamente solo negli ultimi decenni. Zurbarán, Cano, Valdés Leal, Cota... Drammatico, tenebroso, ascetico il barocco spagnolo? Macché. Il luogo comune, hanno notato gli studiosi più acuti, ha una sua origine: la terribile predazione napoleonica del patrimonio pittorico spagnolo. Nei musei, nei palazzi, in chiese e conventi rimasero solo le opere considerate meno appetibili, le più cupe, le più rigide. E quelle accolsero i visitatori, i turisti della scoperta romantica della Spagna. Tanto per cominciare, l'importanza della rassegna veneziana è questo: un'immagine non stereotipata. Uno dei dipinti più straordinari è una natura morta. Un cardo, quattro carote poggiati su un davanzale, misteriosamente illuminati, quasi monocromatici... Lo ha dipinto Juan Sanchez Cotán, frate certosino. I fratelli hanno rispolperato per l'occasione una frase di Teresa di Gesù: «Anche Dio va tra le pentole», e magari cucina cardi e carote. Va da sé che la maggior parte dei quadri è a soggetto religioso. Il matrimonio mistico di santa Ines, Sant'Anna che insegna a leggere alla Madonna, vergini che allattano Gesù Bambino, miriadi vari, sacre famiglie a iosa. Eppure... Maria che apprende la lettura è una bambina come tante colta in atteggiamenti intimi e domestici, compita faticosamente, si addormenta sul libro. La sacra famiglia del sacerdote Juan de Roelas è un ritratto domestico commovente, non lontano dalle vecchie foto ovali incorniciate, allegramente colorate, immerse in mazzolini di fiori che sono un piccolo trattato di botanica campestre. Di Juan de Valdés Leal c'è una sensuossima Maddalena colta nel momento in cui decide di rinunciare alle gioie mondane: ancora ingoiellata, avvolta in una vampa di sete e broccati, un grande nastro sui capelli, perfetta modella. E Valdés Leal passava per pittore assolutamente macabro e lugubre. Perché nel siglo de oro - si è passato per secoli sotto silenzio è un bel mi-

stero. Fuori di Spagna era conosciuto e ricercato solo Velazquez. Perfino Murillo veniva guardato con la puzza al naso. Un emissario di Cosimo III dei Medici, spedito in Spagna a cercar opere del primo, segnalò che era possibile acquistarne anche «del Morillo Sevillano» e di altri. Gli rispose: «Non sembra che i Pittori de' quali ella cerca i Ritratti siano talmente celebri onde vaglia la pena di haverli». Fino all'ottocento nessuno si accorse dell'esistenza di una «scuola» spagnola. E figurarsi di quella specifica andalusa. Siviglia, all'inizio del '600, contava 120.000 abitanti, era il maggior porto spagnolo. Borghesia in piena ascesa, chiesa post-Riforma trionfante: 16 monasteri maschili, 21 conventi di suore, 15 congregazioni. Mercato ricco per i pittori. Eppure, ritornando alla pretesa ed onnipotente religiosità dei temi, pare che non sia tanto vero. Uno studio sulle successioni ereditarie nella Siviglia barocca ha censito 7.000 dipinti: solo il 7% apparteneva al clero, appena un terzo era a soggetto religioso. Prevalevano ritratti, paesaggi, nature morte, scene di battaglia. Dopo il 1540 crisi economiche, colera e guerra civile dimezzarono la popolazione. L'arte si fece ancor più «umana», «compassionevole», «forzatamente ottimista». Fino al picaresco Murillo, l'ultimo grande di Siviglia, morto dipingendo, caduto da un'impalcatura. Dopo di lui il nulla. Documento di un esattore, incaricato nel '700 di far pagare ai pittori della città le tasse di vendita: «Obbedendo a Vostra Signoria li ho segnati tutti, però molti degli indicati vivono chiedendo l'elemosina». La mostra resta aperta fino al 27 giugno, tutti i giorni lunedì escluso dalle 10 alle 18. Sarà sostituita, alla Cini, da una antologica sul Guardo. Venezia, prona alla stagione turistica, offre altre rassegne già aperte - i dipinti restaurati del Correr, Victor Hugo pittore - e si prepara a Marcel Duchamp. Anche la Olivetti ha annunciato ieri le iniziative in calendario sul versante culturale. Prosegue il restauro del Cenacolo leonardesco e sta per iniziare quello della Trinità del Masaccio a Firenze. Al British Museum s'inaugura il 13 maggio la ricostruzione del «Museo di carta» di Cassiano Dal Pozzo, fra un anno toccherà ad un «viaggio virtuale» nel mondo di Leon Battista Alberti. Infine, a quattro architetti europei è stato affidato il compito di disegnare una «banca ideale» per l'autoazione. Olivetti ne farà una mostra itinerante e, chissà, un buon affare per le vendite.



Una famiglia albanese durante l'esodo da Tirana