

La profondità
va nascosta.
Dove?
Alla superficie

Hugo von Hofmannsthal

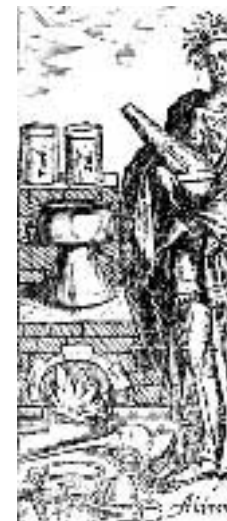
L'opera al nero

UN'EMANCIPAZIONE DIFFERENTE

Wanda Tommasi

Il recente conferimento del premio Nobel per la pace a Shirin Ebadi, un'avvocata iraniana che si batte per i diritti delle donne e di persone discriminate nel suo paese, ha avuto un grande significato: ha dimostrato che la libertà delle donne nei paesi islamici non passa attraverso la strada della competizione con l'uomo, ma segue un'altra via, quella di un'opposizione interna, radicata nella differenza femminile, agli aspetti oppressivi della politica del proprio paese. A coloro che si rappresentano le donne islamiche come immobili e passive solo perché rifiutano la competizione con l'uomo, vale la pena di ricordare che in Iran il 63% degli studenti universitari è donna: l'acquisizione di una cultura è per molte una strada per avere voce in capitolo nella società e per lottare contro l'oppressione. Riconosco in questo agire di donne ciò che il femminismo della differenza sostiene da tempo, cioè che è possibile e praticabile un

senso libero della differenza femminile senza passare attraverso l'emancipazione: la mossa è quella di scommettere su qualcosa che sta a cuore, che fa crescere, di spostare il proprio desiderio dove c'è maggiore agio e, a partire dalla forza acquisita, di spendere il proprio guadagno di libertà per la modificazione del contesto in cui si vive. Certo, è facile dire questo in una realtà, quella occidentale, in cui non c'è discriminazione giuridica verso le donne, a differenza che in Iran: questa è in genere l'obiezione che viene mossa alla prospettiva della differenza sessuale. Si dà per scontato che prima debba venire l'emancipazione, intesa non solo come uguaglianza di diritti ma anche come parità in tutti i campi, in forma inevitabilmente competitiva; solo dopo si potrà valorizzare la differenza; ma, ragionando in questo modo, non ci si accorge che la competizione con l'uomo ha già cancellato la differenza femminile. Faremmo meglio a dirci, noi



occidentali emancipate, il prezzo che abbiamo pagato per l'uguaglianza a tutti i costi, in termini di omologazione all'uomo, di rifiuto dei legami di dipendenza, a partire dal primo e più importante, quello verso la madre. E dovremmo considerare il fatto che, per esistere, la libertà ha bisogno di mediazioni, non della rottura di legami che la disgregazione del nostro tessuto sociale ci mette quotidianamente sotto gli occhi. La capacità di resistenza e di lotta di donne come Shirin Ebadi è segno di una libertà femminile già in atto, che opera nonostante e contro la discriminazione, per un senso libero della differenza femminile: vi si può riconoscere una forma di emancipazione differente, che lotta sì per il riconoscimento dei diritti delle donne, ma che non assume quello che in Occidente ne è stato l'inevitabile corollario, cioè la competizione con l'uomo e l'omologazione ai valori maschili.

Giorni di Storia

IL 16

Il valore
dell'uguaglianza

In edicola
con l'Unità a € 3,30 in più

orizzonti

idee | libri | dibattito

Prendiamoci la vita

Dieci anni di passioni
1968-1978

In edicola
con l'Unità a € 4,50 in più

Pietro Greco

ANNIVERSARI

Il cielo sotto i piedi

Alle ore 10.45 del 17 dicembre 1903, cento anni fa, il Flyer, una macchina a motore dotata di ampie ali e una doppia elica, rulla lungo una pista abbarbicata sulla collina di Kitty Hawk, nella Carolina del Nord, Stati Uniti d'America. Malgrado il forte vento contrario, il pilota Orville Wright decide di tentare. La macchina stacca da terra e resta in volo per 12 secondi, percorrendo ben 36,5 metri a un'altezza media di 3 metri e alla velocità di 16 km/h (48, tenendo nel debito conto la forza del vento contrario). Poi l'atterraggio, non propriamente morbido. Poche persone assistono al primo volo di un aereo a motore della storia e, quindi, all'inizio di una nuova storia. Quella dell'aviazione.

Quel giorno il Flyer si alza quattro volte in volo, sempre col vento contrario. Il viaggio più lungo dura 59 secondi e compie 260 metri. Passeranno due anni prima che Orville e il fratello Wilbur possano volare, in gran segreto, per 38 chilometri. E passeranno cinque anni prima che possano volare in pubblico. I progettisti della macchina aerea, Orville e Wilbur Wright, non sono uomini di scienza. Sono semplici meccanici. Si occupano di biciclette per professione e di volo per vocazione. Il loro tentativo, piuttosto trascurato dalla stampa e oggetto di un'inevitabile controversia per la primogenitura, è il frutto di una mera empiria, per quanto geniale. Ma non c'è dubbio alcuno. Quel primo, incerto balzo compiuto col Flyer cento anni fa rappresenta una svolta nella storia dell'umanità. Una svolta tecnologica. E, quindi, culturale. Il coronamento del sogno di Dedalo. L'inizio di un nuovo rapporto con lo spazio.

Facile che, in queste occasioni, le celebrazioni concedano troppo alla retorica. Tuttavia chi può davvero dubitare che la possibilità di volare non ha informato di sé la storia dell'intera umanità di questi ultimi cento anni, fino a diventare - per dirla con lo storico Vittorio Marchis - uno dei simboli del «progresso della scienza e della tecnica»?

Un simbolo con solidi agganci nella realtà. L'Icao, l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, calcola che nell'anno 2002 almeno 896 diversi vettori hanno collegato tra loro con regolari voli di linea 188 diversi paesi, trasportando 30 milioni di tonnellate di merci e 1 miliardo e 615 milioni di persone. In un secolo, grazie al volo a motore, le distanze sul pianeta Terra si sono accorciate come mai prima nella storia

**36 metri e mezzo per 12 secondi:
tanto durò il primo volo
del «Flyer» costruito dai fratelli
Orville e Wilbur Wright
Si realizza il sogno di Dedalo
e si avvera anche la tragedia
di Icaro, perché l'aereo, di lì
a pochi anni, diventerà
strumento di guerra e di morte
Ma il 17 dicembre 1903 nasce
comunque una nuova era
che cambierà l'uomo e il mondo**



Sopra lo storico momento del primo volo: sono le 10.45 del 17 dicembre 1903. A sinistra i fratelli Orville e Wilbur Wright

dell'uomo. Ancora una volta, non si tratta di retorica: solo per turismo, ogni anno nel mondo oltre 400 milioni di persone attraversano una frontiera. La gran parte lo fa volando. L'aereo è «il» mezzo di trasporto del villaggio globale. Di più, l'aereo è uno dei mezzi tecnici su cui si fonda per la gran parte quel controverso fenomeno sociale,

Dalla trasvolata di Charles Lindbergh al primo volo transatlantico di linea nel 1939, ai razzi-bomba su Londra

culturale ed economico che chiamiamo globalizzazione.

Il sogno di Dedalo, in qualche modo, si è realizzato. Anzi, da cent'anni il sogno di Dedalo si realizza ogni giorno.

Dapprima in maniera avventurosa. Non era forse Dedalo, al secolo Charles Lindbergh, che tra il 20 e il 21 maggio del 1927 mosso dal suo sogno e con il suo Spirit of St. Louis attraversa l'Atlantico senza fare scalo e in sole 33 ore, 29 minuti e 30 secondi ricongiunge New York con Parigi? Lindbergh traccia una rotta che dodici anni dopo, nel 1939, consente alla compagnia americana Pan Am di organizzare il primo volo di linea transatlantico: per la cronaca, l'aereo è un idrovolante, il Boeing 314 battezzato Dixie Clipper, che parte il 28 giugno da Long Island e dopo 42 ore e 10 minuti atterra nelle acque di Marsiglia. Non c'è Dedalo con il suo sogno tra i 22 passeggeri e 9 uomini di equipaggio del primo aereo

transatlantico di linea? E non c'è, forse, ancora l'architetto greco costruttore del labirinto di Creta tra i 17 passeggeri che l'8 luglio a bordo di un altro idrovolante Dixie Clipper da Long Island raggiungono con un volo di linea Southampton, in Gran Bretagna, attraversando per la prima volta l'Atlantico lungo la rotta settentrionale?

Solo dopo la guerra, nel dicembre del 1945, i voli di linea transatlantici partiranno da un aeroporto e atterreranno in un aeroporto. Ormai il sogno di Dedalo è diventato routine, ma non per questo ha perso la sua dimensione epica, perché, come rileva Sergio Zavoli, vuole continuamente «abbassare il celeste sulla terra e innalzare il terrestre in modo inaudito nei cieli».

Ma, ahimè, con il desiderio del mitico padre si è avverata anche la tragedia del figlio, Icaro. Quello stesso aereo che è andato rimodellando nell'ultimo secolo il vivere civile ha informato di sé anche la storia

militare. Non aveva fatto ancora in tempo a nascere, infatti, che la macchina volante era già diventata una macchina di guerra. Tanto che, già nel primo conflitto mondiale (1914-1918), l'aviazione celebra il suo primo eroe-guerrigero - il Barone Rosso che, si dice, abbia abbattuto 80 aerei avversari - e svolge un ruolo niente affatto marginale. Per poi conquistarsi un ruolo da protagonista assoluto nella seconda guerra mondiale. Erano aerei, infatti, quelli che bombardarono e rase al suolo Dresda e Tokio. Erano aerei quelli che sganciarono la bomba atomica su Hiroshima e Nagasaki. Ed erano un nuovo tipo di macchine volanti, erano razzi, quelli tedeschi che terrorizzarono Londra.

Già, i razzi. Con quella loro forma a proiettile pre-vesta da Julius Verne quasi un secolo prima. Fu a bordo di uno di quei razzi che lo scrittore francese immaginò il primo viaggio Dalla Terra alla Luna. E fu proprio a bordo di uno di quei razzi che il 12 aprile del 1961 i sovietici lanciarono per la prima volta un uomo (Yuri Gagarin) in orbita intorno alla Terra e che gli americani portarono per la prima volta un uomo (Neil Armstrong) a calpestare il polveroso suolo della Luna. Insomma, mezzo secolo dopo aver conquistato il cielo, l'uomo conquista lo spazio. O, almeno, una minuscola porzione del cortile di casa del pianeta Terra. E anche questa conquista, nota Vittorio Marchis, non è una mera sequenza di lanci di astronavi e di innovazione tecnologica, ma è un evento che rimodella i sistemi politici, le relazioni internazionali, l'organizzazione industriale, la strategia militare e la medesima nostra vita quotidiana. Per oltre trent'anni Usa e Urss, occidente e oriente,

me terza tra le cause che concorrono ad aumentare «la possibilità di diffusione dei patogeni» e a far emergere nuove malattie. Una causa inedita, che l'ecosistema terrestre non aveva ancora sperimentato fino a soli cento anni fa. E tuttavia il volo - il volo a motore con un mezzo più pesante dell'aria - come nel mito di Dedalo e di Icaro non ha solo un volto epico e un volto tragico. Continua ad avere, prepotente, una dimensione onirica. Quella insopportabile proiezione verso il futuro rilevata da Robert Musil (*L'uomo senza qualità*): «La scatola luminosa e dondolante entro cui viaggia gli sembrò una macchina nella quale alcune centinaia di chilogrammi di umanità venissero rimescolati per far di loro l'avvenire. Cent'anni fa sedevano nelle carrozze di posta con la stessa espressione sul viso, e fra cent'anni su Iddio come saranno sistemati, ma certo sederanno allo stesso modo in qualche veicolo del futuro».

Lanciate in orbita dai motori dell'immenso razzo Saturno 5, nell'estate del 1969 Neil Armstrong e, subito dopo, Edwin Aldrin sbarcano sulla Luna e realizzano il progetto che fu di Ariosto e del prode Astolfo (*Orlando furioso*) così come di Godwin e Domingo Gonsales (*L'uomo sulla Luna, ovvero discorso di un viaggio lassu compiuto da Domingo Gonsales*), che è presente nel *Sogno* di Giovanni Keplero e nell'immaginazione di John Wilkins (*La scoperta di un mondo sulla Luna*), che si manifesta nelle fantasie di Cyrano di Bergerac (*Autre monde*), di Rudolph E. Raspe e del suo iperbolico barone di Münchhausen, di Edgar Allan Poe e nelle avventure del suo Hans Pfaall.

Dove ci porteranno i veicoli del futuro sembra già scritto. In uno di quegli altri «infiniti mondi» che Giordano Bruno giustamente intravedeva nello spazio cosmico ancora inesplorato. Prossima tappa, si dice: Marte. E poi ancora in altri mondi e altri ancora, come ci detta l'immaginazione. Perché se ha ragione la biologa Lynn Margulis (*Microcosmo*) e l'uomo è il mezzo scelto dai primi e dai più temprati abitatori del pianeta Terra, i batteri, per uscire dalla piatta biosfera e colonizzare lo spazio, allora sarà una macchina a motore che in un futuro più o meno remoto, ma in volo, porterà gli uni e gli altri «out of the Earth»: alla conquista del cosmo.