

L'ARMATURA ALIENA

(Dedicato a chi deceduto per propria mano)



Gli spazi in cui viviamo sono cambiati drammaticamente, ma sono mutati anche i modi in cui immaginiamo ed esperiamo quegli spazi.

In un numero della rivista **Life**, del 1998, ho trovato uno strano passaggio in cui venivano ricordati gli eventi più importanti dell'ultimo millennio. La fotografia di un treno era accompagnata da questo testo:

Per gran parte della storia dell'umanità, tutto il trasporto via terra è dipeso da un solo mezzo di propulsione: i piedi. Sia che il viaggiatore confidasse nelle sue proprie estremità o in quelle di un'altra creatura, gli svantaggi erano gli stessi: bassa velocità di crociera, esposizione agli elementi atmosferici, necessità di fermarsi per rifocillarsi e riposare. Ma il 15 settembre 1830, la forza motrice del piede cominciò la sua lunga discesa verso l'obsolescenza. Al suono di una banda di ottoni, un milione di inglesi si radunò tra Liverpool e Manchester per essere testimone dell'inaugurazione della prima ferrovia totalmente azionata dal vapore [...]. Nonostante la morte di un membro del Parlamento investito dal treno alla cerimonia di apertura, la Liverpool-Manchester promosse la corsa alla rotaia in tutto il mondo.

Come la fabbrica e il sobborgo, così il treno era una componente dell'apparato della **Rivoluzione industriale**; e se la fabbrica accelerava meccanicamente la produzione, il treno sveltiva la distribuzione delle merci, e quindi anche quella dei viaggiatori. I presupposti della rivista Life sono interessanti; in quanto fattore biologico e meteorologico, la natura è più un impedimento che un inconveniente occasionale; il progresso consiste nella trascendenza del tempo, dello spazio e della stessa natura, prima per il tramite del treno, poi dell'automobile, dell'aereo e delle comunicazioni elettroniche.

Mangiare, riposare, muoversi, esperire il tempo, sono esperienze primarie dell'essere fisici; vederli in negativo significa condannare la biologia e la vita dei sensi, e il testo della rivista va in questa direzione quando afferma brutalmente:

La forza motrice del piede cominciò la sua lunga discesa verso l'obsolescenza.

...Forse per questo motivo, né Life né la folla sembrano compiangere il parlamentare travolto...

In un certo modo, il treno non straziò soltanto quell'unico corpo umano, ma tutti i corpi nei luoghi che esso trasformava, recidendo dal mondo organico in cui i corpi esistono la percezione dell'uomo, la sua aspettativa e l'azione. Di solito, l'alienazione dalla natura è dipinta come l'estraniamento dagli spazi naturali. Ma anche percepire sensorialmente, respirare, vivere, muovere il corpo possono essere esperienze primarie della natura: nuovi spazi e nuove tecnologie possono causare alienazione sia dal corpo sia dallo spazio.

Nel suo brillante saggio Storia dei viaggi in ferrovia, **Wolfgang Schivelbusch** esplora i modi in cui il treno mutò le percezioni dei passeggeri. I primi viaggiatori, scrive, nel definire gli effetti di questa nuova tecnologia parlavano di eliminazione del tempo e dello spazio, e trascendere lo spazio e il tempo è cominciare a trascendere completamente il mondo materiale, per liberarsi del corpo. Per quanto conveniente, la disincarnazione ha effetti collaterali.

La velocità e la linearità matematica con la quale [la ferrovia] sfreccia attraverso il paesaggio sconvolgono l'ultimo rapporto tra viaggiatore e spazio percorso. Il treno era vissuto come un proiettile, e il viaggio in treno come uno sparo attraverso il paesaggio [...] con la conseguente perdita di tutti i sensi indistintamente. [...] Il viaggiatore che siede in questo proiettile cessa di essere un viaggiatore e, come dice un topos del secolo, diventa un pacco.

Da allora le nostre stesse percezioni hanno subito un'accelerazione, ma per i canoni di quel tempo il treno era vertiginosamente veloce.

Le prime forme di viaggio terrestre avevano coinvolto intimamente i viaggiatori con l'ambiente che li circondava, ma la ferrovia si muoveva troppo veloce perché le menti del XIX secolo si relazionassero visivamente con gli alberi, le colline e gli edifici che saettavano davanti ai loro occhi. Il coinvolgimento spaziale e sensoriale con il terreno tra un qui e un là

stava dissolvendosi. All'opposto, i due punti erano separati solo da un lasso di tempo sempre più breve.

La velocità non rendeva il viaggio più interessante, proseguì Schivelbusch, bensì più monotono; così come il sobborgo, il treno poneva chi lo abitava in una sorta di limbo spaziale. In treno si cominciò a leggere, a dormire, a lavorare a maglia, a lamentarsi per la noia.

Le auto e gli aerei hanno ulteriormente evidenziato questa trasformazione, e guardare un film su un jet a 35.000 piedi da terra può ben essere l'ultimo distacco dallo spazio, dal tempo, e dall'esperienza. Scrive **Paul Virilio**:

Dall'eliminazione dello sforzo fisico della camminata alla perdita senso-motoria indotta dal primo trasporto veloce, abbiamo raggiunto condizioni al limite della deprivazione sensoriale. Oggi la perdita delle emozioni del vecchio modo di viaggiare è compensata dalla proiezione di un film su schermo centrale.

Gli articolisti di Life possono essere nel giusto.

I corpi non sono obsoleti secondo un qualsivoglia modello oggettivo, ma sempre più sono visti come troppo lenti, fragili e inadeguati per le nostre aspettative e i nostri desideri, come pacchi da trasportare con mezzi meccanici (anche se, naturalmente, molte località scoscese, aspre o anguste sono attraversabili solo a piedi, e molte zone remote del mondo non possono essere raggiunte da alcun altro mezzo).

Per accogliere un trasporto motorizzato c'è bisogno di un ambiente costruito, di binari, di strade livellate, di piste di atterraggio e di fonti di energia. Un corpo che, come quelli di **John Muir**, di **William Wordsworth** o della **Pellegrina della Pace**, viene considerato adeguato ad attraversare i continenti è vissuto in modo del tutto diverso dal corpo inadeguato a uscire di sera confidando soltanto nella propria forza.

In un certo senso, l'automobile è divenuta protesica e, anche se di solito le protesi sono concepite per arti mancanti o offesi, l'auto protesica serve a un corpo concettualmente menomato, o a un corpo menomato dalla creazione di un mondo che non è più su scala umana.

In uno dei film della serie **Alien**, Sigourney Weaver si muove beccheggiando dentro una specie di armatura meccanizzata che le avvolge le membra e le amplifica i movimenti. L'armatura rende l'attrice più grande, più feroce, più forte, capace di fronteggiare mostri, e la fa sembrare strana e futuristica. Ma è solo perché il rapporto tra corpo e macchina protesica è qui esplicitato, e l'una è in modo assolutamente evidente l'estensione dell'altro.

Di fatto, dal primo bastone che l'uomo ha impugnato al primo veicolo improvvisato, gli utensili hanno esteso in modo notevole la forza, la capacità e la portata del corpo. Viviamo in un mondo in cui le nostre mani e i nostri piedi possono indurre una tonnellata di metallo a muoversi più in fretta del più veloce animale terrestre, ci si può parlare a migliaia di miglia di distanza, e causare le più grandi distruzioni con la semplice pressione di un indice.

Oggi la singolarità è il corpo non amplificato, e questo corpo ha iniziato ad atrofizzarsi sia nei muscoli sia nei sensi. Nel secolo e mezzo intercorso da quando la ferrovia sembrava troppo veloce per essere interessante, le percezioni e le aspettative hanno subito un'accelerazione, e pertanto oggi molti si identificano con la velocità della macchina e guardano con frustrazione o con alienazione alla velocità e alla capacità del corpo umano.

Il mondo non è più a misura dei corpi, bensì delle macchine, e molti hanno bisogno di queste macchine, o

pensano di averne, per navigare a velocità sostenuta in quello spazio.

Naturalmente, come gran parte delle tecnologie ‘salva tempo’, il trasporto meccanizzato produce spesso più aspettative mutate che tempo libero, e gli americani moderni hanno di gran lunga meno tempo che tre decenni fa. Per dirla in altro modo, proprio come la maggiore velocità della produzione industriale non diminuiva le ore di lavoro, così la maggiore velocità dei trasporti tende più a collegare le persone con spazi più vasti che a liberarle dalle ore di viaggio (molti californiani, per esempio, passano quotidianamente tre o quattro ore guidando avanti e indietro dal luogo di lavoro).

Il declino del camminare riguarda la mancanza di spazi in cui muoversi a piedi, ma è anche una questione di mancanza di tempo: è la scomparsa dello spazio non strutturato e meditativo in cui in larga misura sono passati il pensiero, il corteggiamento, il sogno a occhi aperti e l’osservazione.

La macchina ha dato l’accelerazione, e la vita si è tenuta al passo di concerto.

Il sobborgo residenziale ha reso inefficiente il trasporto a piedi all’interno dei suoi vasti confini, ma la suburbanizzazione del pensiero americano (ed Europeo aggiungo...) ha reso il camminare sempre più una rarità, anche quando è efficace.

Camminare non è più, per così dire, la modalità di pensiero di molti. Persino a San Francisco che, secondo i criteri di Jackson, ha molto della ‘città che cammina’, le persone hanno convogliato questa coscienza suburbanizzata nei loro viaggi sul posto, o almeno così sembrano indicare le mie osservazioni.

Di routine, vedo persone che guidano e prendono l'autobus per distanze notevolmente brevi, che spesso potrebbero percorrere più velocemente a piedi. Durante una delle crisi del trasporto pubblico nella mia città, un pendolare dichiarò che poteva camminare fino in centro nel tempo che avrebbe impiegato il tram, come se la camminata fosse una specie di paragone schiacciante – con tutta probabilità si era spostato da un punto tanto vicino al centro cittadino che avrebbe potuto raggiungerlo a piedi ogni giorno in meno di mezz'ora – e andare a piedi era un'opzione di trasporto che le inchieste giornalistiche non avevano mai contemplato (se questo libro non fosse incentrato sul camminare, avrei potuto dire altrettante ovvietà anche sul muoversi in bicicletta).

Una volta convinsi la mia amica Maria (surfista, motociclista e giramondo) a camminare per mezzo miglio da casa sua fino ai bar della Sedicesima Strada, e lei fu piacevolmente sorpresa nel constatare quanto fossero vicini, perché non le era mai venuto in mente che potessero essere accessibili a piedi. L'ultima stagione natalizia, l'area di parcheggio del negozio alla moda che vendeva attrezzature per attività all'aperto, a Berkeley, era ingorgata dai guidatori che tenevano il motore al minimo nell'attesa di parcheggiare, quando nelle strade circostanti abbondavano gli spazi liberi. I compratori non sembravano disposti a fare due isolati a piedi per comprarsi un equipaggiamento per l'aria aperta (e da allora ho notato che, piuttosto che camminare, i guidatori rimangono spesso in attesa di un posteggio vicino, trascurando posti liberi meno a portata di mano nella stessa area di parcheggio).

La gente ha una sorta di raggio mentale per misurare la distanza che è disposta a coprire a piedi, e questo raggio sembra via via restringersi; nel definire dintorni cittadini e zone commerciali, gli urbanisti stabiliscono che questo raggio è di un quarto di miglio, distanza che può essere percorsa a piedi in cinque minuti, ma a volte

sembra che tale distanza copra a mala pena le cinquanta iarde che separano un'automobile da un edificio. Naturalmente chi tiene il motore al minimo fuori dal negozio di attrezzature all'aria aperta può trovarsi lì per acquistare scarponi da escursione, abbigliamento da ginnastica, corde da roccia, equipaggiamento idoneo alle particolari circostanze in cui vuole camminare.

Per molti americani (e non solo), il corpo ha cessato di essere un'entità funzionale mentre è ancora un corpo ricreativo, e ciò significa che hanno abbandonato gli spazi della quotidianità – la distanza tra casa e lavoro, i negozi, gli amici – ma hanno creato nuovi luoghi per la ricreazione, raggiungibili per lo più in macchina: centri commerciali, parchi, palestre.

I parchi, da quelli di divertimento alle riserve incontaminate, hanno spesso accolto le attività di diporto del corpo, ma le palestre che nell'ultimo paio di decenni sono proliferate in modo selvaggio rappresentano una novità radicale. Se camminare è una 'specie indicatrice', allora la palestra è una sorta di riserva faunistica e floristica per l'attività fisica. La riserva protegge la specie il cui habitat sta altrove scomparendo, e la palestra (anche quella casalinga) accoglie le vestigia dei corpi dopo che hanno abbandonato i luoghi originari dell'esercizio fisico.

(R. Solnit, Storia del camminare)