



Bruno Zucchermaglio

Una nuova ubriacatura temporale: l'estasi della velocità

I cambiamenti apportati nella quotidianità dalla velocità vengono presto intercettati - fino a farli divenire propri - da alcune avanguardie artistiche e in modo particolare dal futurismo che esalta espressamente la componente dromologica della vita che secondo Marinetti e seguaci dovrebbe innervare tutti gli aspetti della drità quotidiana e al tempo stesso dell'espressione artistica.

La velocità viene indicata dai futuristi come una delle principali caratteristiche della modernità e della vita metropolitana che si contrappone al vecchiume passatista della vita lenta o addirittura statica che viene considerata afferente al secolo precedente, dunque all'Ottocento.

Al punto 4 del celebre "Manifesto del futurismo, pubblicato su "Le Figaro" il 20 febbraio 1909 (anche se secondo alcune fonti esso era già stato pubblicato, il 5 febbraio dello stesso anno, su "La Gazzetta di Reggio Emilia"; ma in questo caso con scarsa eco) leggiamo il proclama "Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità".

Al punto 8 dello stesso manifesto, inoltre, leggiamo "Noi siamo sul patrimonio estremo dei secoli! Poiché abbiamo già creata l'eterna velocità onnipresente".

Anche nella pittura e nella scultura gli artisti, non solamente futuristi, cercano di "andare oltre" la fissità dell'arte figurativa stessa (talora cercando di "imitare" il cinematografo che si va sempre più

affermando e che per certi versi viene pure temuto) realizzando opere che destrutturando, scontornando, porzionando, replicando e/o sovrapponendo le figure, tentano di rappresentare la velocità, di esprimere con la staticità dell'arte figurativa ciò che le nuove esperienze percettive dell'essere umano registrano a causa della velocizzazione esponenziale dei mezzi di trasporto, dei mezzi di comunicazione, delle interrelazioni, degli scambi commerciali e conversazionali.

Umberto Boccioni, nel 1913, realizza la scultura "Forme uniche della continuità nello spazio" nell'intento di "esprimere la nostra vita vorticoso di acciaio, di orgoglio, di febbre e di velocità", come aveva egli stesso proclamato nel 1910 (cfr. Stephen Kern, *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*, Bologna, Il Mulino, 1988, p. 153).

Di notevole importanza, per quanto riguarda la percezione della velocità e il suo studio attraverso le tecniche pittoriche, è il quadro di un altro futurista, Giacomo Balla, che nel 1912 ha realizzato il celebre "Dinamismo di un cane al guinzaglio"; opera che avrebbe ispirato Marcel Duchamp che in quegli anni stava concependo il suo "Nudo che scende le scale", nelle sue diverse edizioni, opera che, sovvertendo le regole del cubismo, anela a rappresentare sincreticamente il movimento di una figura umana che discende le scale e che tenta così di conferire una componente dromologica - dunque un elemento di velocità - alla tela altrimenti, e inesorabilmente, statica.

Nel 1913 Balla cercò di rappresentare la velocità su tela attraverso la raffigurazione del volo delle rondini con una serie di dipinti cui diede il titolo di "Le rondini: linee andamentali + successioni dinamiche" e con la quale raffigurò il movimento attraverso un'operazione pittorica di astrazione (cfr. Stephen Kern, *cit.*, p. 152).

Anche il teatro, per i futuristi, necessita di essere svecchiato e di trovare nuova linfa ed ispirazione nell'ebbrezza della velocità, della rapidità, della sintesi. Il "teatro futurista sintetico", per il quale viene redatto nel 1915 un manifesto ad hoc per mano di Corra, Marinetti e Settimelli, dev'essere "atecnico-dinamico-simultaneo-autonomo-alogico-irreale" (come chiosa il sottotitolo del documento) nonché "assolutamente nuovo, in perfetta armonia colla velocissima e laconica nostra sensibilità futurista. I nostri attimi potranno anche essere attimi, e cioè durare pochi secondi. Con questa brevità essenziale e sintetica, il teatro potrà sostenere e anche vincere la concorrenza col Cinematografo" (cfr.

Paolo Fossati, *La realtà attrezzata. Scena e spettacolo dei futuristi*, Torino, Einaudi, 1977, pp. 49 e 213).

Ed è infatti proprio il cinema che da una parte rappresenta la nuova estasi della velocità che sempre di più connota la quotidianità delle persone, in particolare di quelle che vivono nei centri urbani più grandi, e dall'altra alimenta tale estasi, ne diviene uno dei principali propulsori, essendo la velocità delle immagini connaturata all'essenza sua propria (ricordiamo che la parola "cinema" ha origine dal greco "kinema", che significa movimento).

"Il nome stesso del nuovo mezzo identificava il suo effetto: immagini in movimento" (Stephen Kern, *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*, Bologna, Il Mulino, 1988, p. 149). Nel 1896, infatti, come ci ricorda ancora Kern (cfr. *ibidem*, *infra*), Alexandre Promio, uno degli operatori dei Lumiere, compì il primo esperimento di camera mobile, montata su di un vaporetto per le riprese dei palazzi lungo Canal Grande, a Venezia.

Anche i futuristi, oltre a "velocizzare il teatro", si sono dedicati al cinema che più di ogni altro strumento poteva riprodurre quella velocità che per i seguaci di Marinetti avrebbe dovuto sempre più caratterizzare la quotidianità fino a sovvertire gli ordini gerarchici e l'ordine sociale. Il filmato realizzato da Arnaldo Ginna nel 1916, e che si intitola propria "Vita futurista", è però andato smarrito dopo che nel 1958 fu affidato a un restauratore. Di quello che è l'unico film futurista rimangono oggi solamente alcuni fotogrammi e pertanto è possibile solo parzialmente, anche con l'ausilio di altra documentazione testimoniale scritta, ricostruirne la struttura (di trama, in questo caso, non si può parlare).

Un interessante esempio di quello che è già stato definito "cinema dei poeti e dei pittori" (cfr. Raffaele Milani, *Il cinema fra le arti. Teorie e poetiche*, Modena, Mucchi, 1984) e che utilizza il mezzo cinematografico per rappresentare, enfatizzare, in modo talora ossessivo e deliberatamente ridondante, la velocità, è "Ballet mécanique", film del 1924 di Fernand Léger, pittore cubista che in questo filmato fa "ballare" oggetti inanimati (il rimando che viene spontaneo è quello al cosiddetto "dramma d'oggetti" del teatro futurista), li sdoppia, li specchia e capovolge e, utilizzando un montaggio serrato, fa "danzare" il modo ripetitivo, ossessivo e alienante anche i personaggi in carne ed ossa.

Anche un poeta come Giovanni Pascoli, che non nasconde la sua idiosincrasia nei confronti della scienza, del progresso e ancor più del progressismo, non può non prendere atto, alla fine dell'Ottocento e dunque precedentemente alle avanguardie primonovecentesche, dei mutamenti irreversibili introdotti dalla velocità nella vita quotidiana.

Pascoli ritiene che la scienza abbia fallito in quanto non è riuscita a dare la felicità all'uomo e non è riuscita a cancellare la morte e proprio per quest'ultimo motivo asserisce che a nulla vale il fatto di viaggiare più velocemente e di godere di altre agiatezze generate dalla scienza.

“Viaggiare più velocemente, sapere più presto e dare le proprie notizie, aver qualche agio di più, che cosa è mai - scrive il poeta ne “L'era nuova” (Messina, 5 febbraio 1899) - se non un rimpianto maggiore per chi deve morire?

Nel suo “La folgore mansuefatta”¹, lo storico di letteratura italiana Vittorio Roda ci ricorda che il decadentismo di Pascoli gli impedisce di esaltare la velocità, come invece fanno a gran voce i futuristi, in quanto essa non è in grado, secondo il poeta, di mutare sostanzialmente l'animo umano e in particolare la sua naturale tendenza-predisposizione alla infelicità.

“Oh! Certo la folgore - scrive Pascoli, sempre ne “L'era nuova”, non senza ironia -, condotta su fili metallici, può annunziarmi con rapidità di baleno: quella tua cara persona muore! E il vapore, costretto in una caldaia, può condurmi con rapidità di procella, al letto di quella che muore” (cfr. Roda, 1998, 95).

La “ubriacatura temporale”, come viene definita da Helga Nowotny,² dava d'altro canto l'illusione di una maggiore democratizzazione di una società ancora fortemente gerarchizzata e che pareva ancorarsi proprio alla lentezza, alla scansione tradizionale dei tempi, delle procedure, dei protocolli. La potenzialità “livellatrice” della velocità, identificata tout court con il concetto di progresso in senso lato, viene infatti esaltata dai futuristi che anelano proprio al sovvertimento dell'ordine sociale costituito e pertanto temuta dagli apparati di governo al punto che, ci ricorda sempre Helga Nowotny, “nella Hofburg di Vienna non avevano accesso i telefoni, le macchine da

¹ Cfr. V. Roda, *La folgore mansuefatta. Pascoli e la rivoluzione industriale*, Bologna, Clueb, 1998.

² Cfr. Helga Nowotny, *L'illusione della contemporaneità*, in *Tempo privato. Origine e struttura del concetto di tempo*, Bologna, Il Mulino, 1993, p. 26

scrivere erano considerate con diffidenza e la luce elettrica rimase confinata alle strade e ai borghesi” (Helga Nowotny, cit., p. 26).

Che la velocità venisse percepita come un pericolo, oltre che come risorsa, è testimoniato, tra l’altro, anche dal romanzo “Futility o il naufragio del Titan” che Morgan Robertson scrive nel 1898 e nel quale narra del naufragio di un transatlantico che, secondo quanto annunciato dagli armatori, “avrebbe proceduto a piena velocità con ogni tempo” (Stephen Kern, cit., p. 142). Come si sa, il romanzo di Robertson è stato interpretato come nefasto presagio del reale affondamento del Titanic avvenuto quattordici anni dopo proprio a causa dell’eccessiva velocità con la quale il bastimento era stato lanciato alla volta delle coste nordamericane.

Seppur temuta nonché considerata causa dei nuovi mali dell’epoca, primo fra tutti la nevrastenia, la velocità affascina e diviene presto un valore, un plusvalore, elemento dal quale non è possibile prescindere e che si confonde con l’efficienza, la competenza, l’efficacia. Mèta e mito al tempo stesso, già agli inizi del Ventesimo secolo, gli Stati Uniti d’America paiono innervare l’efficienza della nuova estasi moderna della velocità. “Negli anni Venti e Trenta non vi fu quasi resoconto di viaggi di Europei, di ritorno dagli USA, da cui non si rilevi il fascino esercitato su di loro dal culto febbrile della velocità, che dagli Europei non venisse commentato con un misto di ammirazione e di previsioni culturalmente pessimistiche”. (Helga Nowotny, Cit., p. 27). I nuovi mezzi di trasporto incarnano la velocità come elemento primario che li genera e li rende indispensabili, ed in particolare negli Stati Uniti nordamericani, cos’ come in Inghilterra, che essi vengono sperimentati, realizzati, prodotti in serie e quindi lanciati sul mercato a livello globale. “I mezzi di trasporto, dalla ferrovia alla bicicletta all’automobile, mettevano nuovi spazi a disposizione di una società che da quel momento avrebbe elevato a valore capitale la mobilità individuale. (...) Era come se la società fosse piombata in uno stato di ebbrezza spaziale e temporale” (*Ibidem, supra*).

Non ci si può stupire, dunque, se la velocità entra presto a far parte del lavoro, del sistema produttivo, in primis di quello industriale che sin dai suoi esordi si caratterizza per una ottimizzazione del ciclo di produzione, modificando, per non dire sconvolgendo, i tempi e i ritmi del lavoro e le abitudini di milioni di lavoratori che debbono immolare agli dei della produttività e della velocità, della speditezza e dello zelo sollecito e scattante, tutta la loro forza-lavoro. Il taylorismo prima e il

fordismo poi, riducono il lavoro alla mercé della organizzazione meccanica, depersonalizzante, ottimizzante, celere e a ciclo continuo della produzione. “Il lavoro industriale fu accelerato dall’applicazione della ‘organizzazione scientifica’ di Frederick W. Taylor, che l’ideò per la prima volta nel 1883” (Stephen Kern, Cit., p. 147).

La schiavitù del lavoratore moderno meccanizzato e alienato, ridotto a elemento, minuto anello di un ingranaggio super-strutturato e impietoso che mai può fermarsi né rallentare, viene rappresentata con amara comicità, in modo grottesco, ironico per non dire “irriverente” (il maccartismo nordamericano degli anni cinquanta del XX secolo non accettava di buon grado critiche al sistema produttivo che si identificava con l’assetto socio-economico-politico degli Usa contrapposto a quello dell’Urss) da Charlie Chaplin in un celebre film del 1936, “Tempi moderni” (il regista-attore fu proprio accusato di “attività antiamericane” a partire dal 1952).

La “ubriacatura” della velocità investe anche i mezzi di comunicazione che, grazie a nuove invenzioni ed ai progressi della tecnologia, permettono uno scambio di informazioni sempre più rapido fra emittente e ricevente. La distanza tra le persone si riduce grazie all’aumento della velocità attraverso la quale i messaggi vengono veicolati e ciò genera quello che da Lewis Mumford viene descritto quale “paradosso della comunicazione” con una intuizione che non può non far riflettere a fronte della crisi comunicazionale che si registra oggi, agli inizi del Ventunesimo secolo, in particolare nei più giovani, sempre più portati a comunicare attraverso internet e i telefoni cellulari piuttosto che in un rapporto diadico (o triadico, ecc.) “in presenza”: “Spesso gli uomini tendono ad essere, da lontano, più socievoli di quando agiscono sul piano locale; a volte il loro rapporto, come il baratto fra le popolazioni selvagge, riesce meglio quando le parti non si vedono fra di loro” [Lewis Mumford, *Tecnica e cultura*, Milano, Il Saggiatore, 1961 (ed. or.: 1934), p. 263].

Anche la musica non resta immune a questa “ebbrezza” della velocità e dei ritmi sincopati, come ben si può evincere ascoltando “La sagra della primavera” di Igor' Stravinskij, eseguita per la prima volta a Parigi nel 1913 insieme all’esecuzione del balletto curato dal coreografo Vačlav Nižinskij e che scandalizzò il pubblico al punto che la rappresentazione venne interrotta. “Gli spettatori alla serata inaugurale del 1913 erano scandalizzati” (Stephen Kern, Cit., p. 156). Essi non erano infatti abituati questo nuovo genere di musica (e di danza) che rompeva con

gli schemi e con i metri della tradizione musicale e prediligeva l'uso di dissonanze, ritmi ossessivi, accelerazioni improvvise e repentine cesure.

Bibliografia di riferimento

- Paolo Fossati, *La realtà attrezzata. Scena e spettacolo dei futuristi*, Torino, Einaudi, 1977
- Stephen Kern, *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*, Bologna, Il Mulino, 1988
- Raffaele Milani, *Il cinema fra le arti. Teorie e poetiche*, Modena, Mucchi, 1984
- Lewis Mumford, *Tecnica e cultura*, Milano, Il Saggiatore, 1961 (ed. or.: 1934)
- Vittorio Roda, *La folgore mansuefatta. Pascoli e la rivoluzione industriale*, Bologna, Clueb, 1998
- Helga Nowotny, *Tempo privato. Origine e struttura del concetto di tempo*, Bologna, Il Mulino, 1993

Filmografia di riferimento

- Charlie Chaplin, *Tempi moderni*, 1936
- Arnaldo Ginna, *Vita futurista*, 1916
- Fernand Léger, *Ballet mécanique*, 1924
- Alexandre Promio, *Panorama du Gran Canal vu d'un bateau*, 1896