

Velocità? Che velocità? Tre saggi di Sebastian Trapp, Matthias Rieger e Ivan Illich

scritto da Enzo Ferrara | 1 Agosto 2020



“Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova; la bellezza della velocità. Un automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall’alito esplosivo ... un automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della *Vittoria di Samotracia*.” – è il quarto punto del manifesto del Futurismo, fondato da Tommaso Marinetti nel 1909. Non è l’unico passaggio di questo documento, gonfio di un linguaggio stupidamente violento, in cui si cita la velocità. Al punto nove si afferma: “Noi viviamo già nell’assoluto, poiché abbiamo già creata l’eterna velocità onnipresente” e poi più avanti: “Guardateci! Non siamo ancora spossati! I nostri cuori non sentono alcuna stanchezza, poiché sono nutriti di fuoco, di odio e di velocità! ... Ve ne stupite?”

Pochi altri testi hanno saputo e osato mettere assieme così tanti aggettivi antisociali per accompagnare la velocità, che è fondamentalemente una grandezza fisica definita dal rapporto fra una distanza (o lunghezza) e il tempo impiegato per percorrerla ma che ha assunto significato e perfino valore per quanto sottintende di potenza e supremazia sulla natura e all'interno delle comunità umane. Anche per questo, riflettendo sulla insostenibilità sociale ed ambientale delle tecnologie ad alta velocità – dalle centinaia di chilometri/ora delle linee ferroviarie ai miliardi di byte/secondo delle tecnologie informatiche e della telecomunicazione, fino ai circa 332 metri/secondo (il numero di Mach, 1200 km/h) della velocità del suono usata per gli aerei supersonici – ci sono spesso tornati in mente, in contrasto alle futili affermazioni futuriste, i tre saggi del 1996 qui raccolti, scritti quando il filosofo e studioso di pedagogia austriaco Ivan Illich accettò di intervenire alla conferenza *Doors of Perception* che l'associazione olandese di arte contemporanea (Netherlands Design Institute) organizzava ad Amsterdam quell'anno sul tema della "velocità". La conferenza si tenne l'8 novembre. Illich sorprese i suoi ospiti perché si presentò con il biologo naturalista Sebastian Trapp e con il musicologo Matthias Rieger, due suoi amici di Brema la città in cui abitava, che avevano riflettuto con lui su quel tema. Così Illich spiegò poi come era nata questa vicenda:

"Eravamo seduti nel grande salotto in casa di Barbara Duden a chiacchierare con davanti una tazza di tè, quando arrivò una lettera dall'Olanda. Era un invito a una conferenza del Netherlands Design Institute. Si poteva leggere che: 'Il tema della quarta conferenza Doors of Perception è la velocità. Che ci sia un senso oppure no, viviamo in un mondo dominato dalla velocità – dai TGV alla CNN. La velocità definisce i nostri prodotti, i nostri luoghi, il nostro stile di vita e la nostra immaginazione'. Oppure no? Ci guardammo l'un l'altro. Da dove potevano trarre ispirazione sulla 'velocità'

un biologo naturalista, un musicologo e un filosofo? La nostra immaginazione incespicava sulla presunta dominanza del tema. Poteva essere così scontata come il programma suggeriva? Per trovare una risposta, siamo tornati indietro nella storia, per distanziare noi stessi dalle certezze moderne e per capire se da lì potevamo guardare alla velocità anche oltre la nostra visione sociale accelerata”.

Gli interventi originali furono trascritti poco dopo. Quello di Ivan Illich fu tradotto dalla rivista *Libertaria* (ottobre-dicembre 2001), gli altri due sono invece rimasti disponibili a lungo solo in inglese. Il testo di Sebastian Trapp uscì poi su *Medicina Democratica* (maggio/agosto 2017), quello di Matthias Rieger è stato proposto per la prima volta in italiano sul numero 78/79 (agosto/settembre 2020) della rivista *Gli Asini* (*Critica della Velocità* di Sebastian Trapp, Matthias Rieger, Ivan Illich, p. 139).

Sono passati più di vent'anni dalla loro stesura, ma le riflessioni raccolte in queste pagine restano coinvolgenti e utili e, benché leggere, efficaci per svelare l'assurdità dei modi di pensare il rapporto fra società, natura e tecnologia in modo univoco, basato su pretese di potenza e controllo. "L'onnipresente ed eterna velocità", che si accompagna a fuoco e odio, non ha alcun riscontro nel mondo naturale se non in riferimento ai fenomeni astronomici: la velocità orbitale media della Terra intorno al sole è di circa 30 km/s (108mila km/h), ma nemmeno ce ne accorgiamo. Non esistono tecnologie o connotati sociali che abbiano valore in assoluto; occorre sempre considerare i costi in termini sociali e ambientali di qualunque scelta e decidere cosa è il meglio a seconda delle situazioni. Perfino le azioni di cura, sosteneva Illich, portate oltre certi limiti possono rivelarsi controproduttive. È sembrato questo un momento opportuno per rimettere questi tre testi insieme e coglierne il valore in profondità: se non si mettono l'uomo e la sua esigenza di relazione interpersonale e con la natura al centro del

discorso, qualunque apporto tecnologico si rivela di dubbia utilità e le sue pretese capacità aggiuntive superflue e risibili, se non dannose.

Federico II e la velocità del falco di Sebastian Trapp

La mattina presto del 18 febbraio 1248 i cittadini di Parma attaccarono il nemico che li stava assediando. Si riversarono fuori della proprie mura e distrussero Victoria, la città che l'esercito nemico aveva costruito e chiamato in modo così sprezzante. Sapevano che l'imperatore che li aveva aggrediti e i suoi più uomini più fidati non erano lì.

Per diversi mesi gli assediati avevano osservato la vita quotidiana nel campo del loro odiato avversario e sapevano, perciò, che il momento giusto per contrattaccare sarebbe stato quello in cui l'imperatore lasciava il campo di battaglia per andare a caccia con i suoi falconi.

I parmigiani ebbero il sopravvento e non sconfissero soltanto il re nemico, ma lo spogliarono di quasi tutto. Gli presero la corona che sfoggiava nelle giornate di cerimonia, un capolavoro lavorato meravigliosamente, ornato di diamanti e "*grande quanto una pentola*" – come ricordava un suo contemporaneo. Inoltre, cadde nelle loro mani il sigillo del Regno di Sicilia, cosa che costrinse poi l'imperatore a emanare numerosi editti per evitare che i suoi oppositori ne facessero abuso. Il Carroccio di Cremona, un cocchio pomposamente decorato con bandiere, fu il trofeo più famoso. I nemici della città di Cremona che si era alleata con l'imperatore non poterono resistere alla tentazione di prendersi dei *souvenir*; pochissimo tempo dopo la vittoria, non ne era rimasto altro che le ruote.

Ma il solo e veramente unico bottino non rimpiazzabile di quel colpo di mano non è elencato nelle cronistorie. Si trattava di

un manoscritto, preparato espressamente per il re, con una custodia in cuoio, ornato di oro e argento e con il testo impreziosito da disegni e miniature. Fu visto per l'ultima volta vent'anni dopo la battaglia di Victoria – lo si menziona in una lettera scritta nel 1265 – poi non fu mai più ritrovato.

È il libro *De arte venandi cum avibus* (*Sull'arte della caccia con gli uccelli*), scritto dall'assediate di Parma stesso – Federico II, Re di Sicilia e di Gerusalemme e Imperatore del Sacro Romano Impero. Grazie ad altre copie minori lo si trova ancora in stampa oggi.

Federico II fu un personaggio con grandi doti. A causa della sua amicizia con studiosi arabi e del suo pensiero privo di dogmi – come dimostrava il suo interesse per la filosofia e le scienze naturali – il clero gli fu decisamente ostile. Fu scomunicato da Papa Gregorio IX come personificazione dell'Anticristo. Il biografo di questo Papa scrisse che *“egli (Federico) aveva trasformato il titolo di maestà in una carica relativa alla caccia, si circondava non d'arme e leggi bensì di cani e di uccelli vocianti, e ancor peggio, aveva dimenticato d'imporre la giusta vendetta sui suoi nemici, preferendo sguinzagliare le sue aquile trionfali nella caccia con gli uccelli”*.

Solo in pochi poterono apprezzare quell'opera scritta da Federico sulla vita dei volatili da caccia, che per molti aspetti rimane di valore ancora oggi. È rimarchevole perché si basa non su testimonianze riportate o sulla narrazione, ma su un'osservazione fatta da un esperto e su una descrizione dettagliata di quanto osservato.

Uno dei suoi contemporanei scrisse: “Grazie alla sua straordinaria capacità di elaborazione mentale, che si concentrava principalmente sulla cognizione della natura, l'imperatore compose un'opera sulla vita naturale e sull'allevamento degli uccelli con la quale dimostrò quanto

fosse intimamente dedito ad analisi approfondite”.

Leggendo il libro è difficile non restare profondamente impressionati dall'ampiezza delle conoscenze che Federico II aveva raccolto, non soltanto sulla cura e l'allevamento dei falconi che usava per la caccia, ma anche sulla loro anatomia e sulle loro malattie. Tuttavia l'intenzione di questo grande libro è molto più ampia: non si occupa soltanto di uccelli da preda ma della vita di tutti i generi di uccelli, con osservazioni dettagliate dei loro cicli di vita, dei loro territori preferiti, delle loro abitudini incluse le migrazioni autunnali e invernali, e ancora molto, molto di più. Nel linguaggio moderno diremmo che diede una dettagliata descrizione dell'anatomia, del comportamento e dell'etologia degli uccelli con inclusa una tassonomia.

Nel quarto volume di questa sua opera Federico descrive le differenti modalità con le quali i falconi attaccano una gru a terra. Esprime la sua opinione sulle ragioni per queste differenti tattiche:

“Di questi falconi uno si getta contro le gru sul terreno, alcuni volano in alto, altri in basso e altri ancora ad altezza media. [...] Quelli che volano alti, rapidi e diretti, lo fanno per arrivare più in fretta addosso alla gru che hanno scelto e per essere in grado di colpirla con maggiore impeto”.

“Quelli che volano compiendo un arco rapido, lo fanno per sfruttare meglio la direzione del vento, se non gli si gettano direttamente contro”.

“Quelli che volano compiendo un arco lento, lo fanno sia per sfruttare il vento, sia per fare alzare la gru in volo non osando attaccarla direttamente sul terreno”.

“I falconi che volano a mezza altezza e lentamente lo fanno per far alzare in volo la gru, quelli che volano ad altezza moderata ma rapidi, lo fanno per raggiungere la preda nel più

breve tempo possibile, cioè prima che questa riesca a volare via e a sfuggirgli".

Forse ora cominciate ad avere idea del perché io stia parlando di questo libro antico e quasi sconosciuto. Dopo tutto, questo è un incontro sulla velocità, non sui possibili libri antenati delle moderne scienze naturali, per quanto essi siano affascinanti. Ma Federico II può servire come punto di partenza per un ragionamento che vorrei fare con voi.

Per questo ragionamento è importante considerare che, per quanto sia vissuto molto tempo fa, Federico II era sotto molti aspetti un uomo moderno. Era moderno perché non credeva ingenuamente a ciò che non aveva visto di persona. Era moderno per la sua attenzione ai dettagli e per il suo tentativo di comprendere ciò che aveva osservato mettendolo in relazione con il contesto corretto: l'ambiente nel quale l'osservazione era stata fatta. Per altri versi, tuttavia, era davvero un uomo di vecchie maniere: non parlava mai di velocità.

La descrizione che ho citato, sui modi in cui i falconi si avvicinano alla preda, lo dimostra chiaramente. Per descrivere i movimenti dei falconi usa le parole "*lento*" e "*rapido*", ma solo in questo senso e anche quando valuta i movimenti dei suoi falchi, parla sempre soltanto dei loro differenti modi di volare verso la preda: "*il volo in alto è più lodevole e pregevole perché per questi falconi è la maniera più facile di piombare direttamente sulla preda [...] se anche la gru li intravede in distanza, i falconi che volano in alto possono comunque raggiungerla rapidamente proprio perché piombano da un'altezza elevata*".

Federico sta usando queste parole, ma non parla mai né pensa in termini di velocità come facciamo noi. E non confronta mai la velocità di un falcone con quella di un altro, né la velocità del falcone rispetto a quella della sua preda.

Oggi è più semplice. Nei libri di scuola si legge che il falco

pellegrino raggiunge una velocità di 200 km all'ora, molto più veloce di tutti gli altri uccelli che attacca. Ma questa dote – essere più veloce di tutti gli altri – non è la vera ragione per la quale i falconi sono abili cacciatori. Federico, che dedicò gran parte della sua vita alla caccia con gli uccelli – molti diranno anche troppo tempo passato a cacciare – conosceva bene la vera ragione. Infatti non gli sarebbe mai passato per la mente che il successo dei suoi rapaci stesse nella loro straordinaria velocità.

Le ragioni sono di due ordini: la prima sta nella nostra cultura. Il concetto di “velocità” per come lo conosciamo noi è nato molto di recente, è un concetto decisamente moderno. I dizionari possono ricordarci significati più antichi del concetto di velocità, che potrebbero sembrarci strani e alieni: abbondanza, successo, fortuna, copiosità, sostegno, protezione.

Oggi, se qualcuno parlasse di “velocità” noi la intenderemmo come caratteristica di un processo, un movimento nella maggior parte dei casi, in funzione del tempo, che – almeno in principio – può essere misurato da uno strumento, da un dispositivo tecnico e perciò può essere comparato. Questa nozione del tempo – che si esprime in unità di misura come i km/h o i giri al minuto – connota un movimento uniforme, perché stiamo parlando della velocità meccanica.

La velocità meccanica è stata inventata insieme alle ferrovie. Prima di allora le persone viaggiavano con le carrozze. Non soltanto si rendevano conto di quanto fosse faticoso per i cavalli tirare la carrozza, ma essi stessi venivano sballottati su e giù, tanto che alla fine del viaggio erano esausti tanto gli animali quanto i passeggeri. Il movimento era davvero molto irregolare; a ogni curva, a ogni ostacolo, la carrozza rallentava, inoltre dopo poco tempo i cavalli si stancavano e si andava più piano.

Questa irregolarità del movimento divenne palese quando furono

inventate le ferrovie. Nel 1826 un promotore delle reti ferroviarie descrisse il movimento del cavallo come zoppicante e irregolare e lo confrontò con quello della locomotiva che si muove *“con una modalità uniforme e rapida sulle rotaie, affatto condizionata dalla velocità del movimento”*. Non ci volle molto perché la percezione dei viaggiatori cambiasse e il movimento rapido e uniforme della locomotiva venisse avvertito come naturale, mentre la natura dei cavalli da tiro cominciava ad apparire pericolosamente incontrollata.

Perciò, non è sorprendente che già nel 1825 si scriveva che *“presto anche l'uomo più ansioso quando troverà posto su un vagone tirato da una locomotiva si sentirà molto più sicuro di quanto non gli accadeva nel tempo in cui doveva viaggiare in una carrozza tirata da quattro cavalli, ognuno dei quali differiva in potenza e velocità, e poteva imbizzarrirsi, diventare incontrollabile oltre che soggetto a tutte le debolezze della carne”*.

Per questo il tipo di velocità di cui parliamo oggi – quella di cui stiamo parlando in questa conferenza – è qualcosa che ha cominciato a esistere più di mezzo millennio dopo la morte di Federico. Lui non poteva parlare della velocità nel modo in cui ne parliamo noi.

La seconda ragione è perfino più importante secondo me. Sta nella natura del falcone, nella natura della sua preda e nella natura della natura. Parlare della velocità del falcone è un'astrazione, un presupposto che può assumere un significato solo per alcuni obiettivi. È tuttavia anche una distrazione.

Ci distrae dal modo in cui il falcone sta in realtà cacciando. Il confronto fra la velocità del falcone e la velocità della sua preda ci porta inevitabilmente a immaginare una gara, il cui esito finale è che il falcone raggiunga l'altro uccello e infine lo catturi.

L'obiettivo del falcone non è però quello di poter – o voler –

battere la sua preda in una gara. Federico – che vivendo nel Medioevo non poteva farsi ingannare dalla moderna nozione di velocità – lo vedeva chiaramente.

Lui sapeva che ci sono uccelli (e offre l'esempio del tarabuso) i quali, quando vengono incalzati da rapaci che li inseguono per cacciarli, gettano loro addosso i propri escrementi. Considerando quanto caustiche siano queste sostanze, si tratta di un rischio grave che qualunque predatore vorrebbe evitare.

Per questo Federico non ha mai immaginato la caccia con gli uccelli come una forma di gara. E le frasi che ho citato sono chiare a questo proposito: egli descrive sempre il comportamento del falcone – come si lancia dal pugno guantato, come si avvicina alla preda, che cosa ha in mente quando sceglie un certo percorso per arrivare alla gru. Prende in considerazione dove stanno le gru, quello che stanno facendo e quale metodo di attacco sarebbe il migliore per il falcone, il più "lodevole", come egli sottolinea.

In tutto questo volare, curvare, e volteggiare, battere le ali per prender quota ed evitare prima di piombare giù, in tutto questo, non c'è spazio per la nostra nozione di velocità.

Quando io dico che *"il falco pellegrino raggiunge una velocità di 200 km orari"*, in realtà sto parlando di un momento brevissimo, poco più di un battito di ciglia, quello in cui il falcone si avvicina maggiormente a qualcosa che sia compatibile con la nostra idea di velocità – cioè, la velocità meccanica, – il momento in cui sfreccia verso l'altro uccello, con le ali compresse contro il proprio corpo, incapace di qualunque sterzata e perciò costretto a muoversi in linea retta.

Questo è l'unico momento in cui la nostra idea di velocità è davvero applicabile ed è solo in questo momento che possiamo riconoscerla in quel testo. Un secondo più tardi – quando gli

artigli del falcone colpiscono l'altro uccello, quello cade e lui lo afferra cercando di riprender quota – “*velocità*” è di nuovo un concetto senza alcuna importanza pratica, nemmeno per l'osservatore umano. Questo vale anche per gli umani, almeno in principio. Ma la tecnologia ha prolungato enormemente i tempi in cui noi viviamo esperienze di velocità meccanica. Siamo abituati a stare seduti in treno, a prendere un aeroplano, a guidare in autostrada dentro un'auto. Ci siamo così tanto abituati all'esperienza uniforme della velocità meccanica che per noi ha senso parlare della “*velocità*” perfino di chi si muove a piedi, anche se in realtà si ferma tutti i momenti, parla con altre persone o guarda le vetrine di un negozio.

Per un oggetto che si muove in modo così irregolare come un pedone sul marciapiede, ce la caviamo parlando di “*velocità media*”. I primi passeggeri delle ferrovie restavano confusi e sorpresi dal movimento uniforme del treno, non erano abituati alle sensazioni della velocità dentro una macchina che irrideva i loro ritmi abituali. Ci volle un po' di tempo prima che le persone cominciassero ad abituarsi a vedere i luoghi che conoscevano scorrere davanti ai loro occhi come paesaggi, impressioni che ormai ci sono così familiari che non le consideriamo nemmeno più. Noi – che siamo trasportati tutto il tempo – siamo così abituati a questo tipo di velocità prodotta dalle macchine che per noi “*velocità*” è un termine che ha un senso perfettamente compiuto.

Guardando un falcone alto nel cielo o un bambino che giocherella girovagando nella strada, io dubito profondamente che questa nozione di velocità, portata avanti dalle macchine che gli uomini hanno inventato, sia l'idea che dobbiamo avere in mente quando parliamo esattamente degli umani, di noi stessi. Non fa davvero nessuna differenza se noi vogliamo che la “*velocità della società umana*” sia accelerata o rallentata – finché guarderemo gli umani con in mente la “*velocità*”, non riusciremo a vederli umanamente.

La velocità e un percussionista di danza del ventre

di Matthias Rieger

Mentre stavo preparandomi per questa conferenza sulla velocità, a un certo punto mi è sembrato di non avere argomenti da proporre a persone che sarebbero arrivate da tutte le parti del mondo con automobili, treni o aeroplani. Questo evento – così avevo letto nel programma – dovrebbe dare agli scienziati, agli ingegneri e ai filosofi un'opportunità per chiarirsi le idee. Così, dopo un po' ho pensato di chiedere aiuto al mio insegnante di percussioni, Muhammad. È un caro amico ed è anche un musicista esperto. Da due anni sta lavorando sodo per insegnarmi l'arte delle percussioni per la danza del ventre. Al termine di una lezione settimanale di musica gli ho detto che ero stato invitato dal *Netherlands Design Institute* per parlare della velocità nella musica e che stavo preparando un discorso sull'introduzione del concetto di velocità nella società. Volevo usare l'esempio del metronomo per spiegare in quale modo la velocità fosse entrata anche nel mondo della musica.

Questo strumento fu inventato nel 1812 dal tecnico olandese Nicolaus Winkler che viveva ad Amsterdam, forse proprio in un posto qui vicino. L'idea di quel piccolo marchingegno, progettato per dare il ritmo giusto alle *sonate*, gli fu rubata da un tecnico tedesco, Nepomuk Maelzel, che lo brevettò a Parigi e a Londra e lo mise in commercio nel 1816.

Il metronomo è un dispositivo tecnico che emette un suono periodico a una velocità che si può cambiare, dettando così al musicista il ritmo da seguire. Il suo funzionamento si basa sul principio del doppio pendolo, cioè sul movimento di una sbarra che oscilla, con un peso su entrambe le estremità. Il peso più in alto si può spostare lungo una scala graduata. Un meccanismo a molla alimenta il movimento della sbarra e

fornisce quel ticchettio che ogni aspirante musicista conosce bene. Se si sposta il peso mobile lungo la sbarra, il ritmo del pendolo cambia e si può rallentare o accelerare il ticchettio. Sugli spartiti, per esempio, si può trovare l'indicazione che un certo brano dev'essere suonato a MM (Metronomo di Maelzel) = 80. Significa che il pendolo deve oscillare dall'uno all'altro lato (ed emettere un suono) ottanta volte al minuto e che le note intere (o semibreve) corrispondenti devono essere suonate alla velocità di ottanta al minuto.

“Molto interessante – ha risposto Mohammed. – Ma a cosa pensi possa servire discutere di velocità in musica? Di cosa vogliono sentir parlare quelle persone?”

“Guarda – ho detto – se ho compreso bene, vogliono capire se si può rallentare la velocità di una società con progetti e architetture per andare più lenti. Immagino significhi qualcosa come ridurre la velocità in autostrada da 120 a 90 chilometri all'ora, o la musica da 98 battiti al minuto a 60”.

Ho spiegato a Mohammed che avrei provato a commentare il senso della velocità prendendo come esempio la discussione che si fa in musicologia parlando della fedeltà alla “pratica artistica storica”. Questo dibattito cominciò all'inizio del ventesimo secolo, sulla musica rinascimentale, barocca e classica. Da allora, ci si è scontrati su come interpretare e usare le indicazioni sul metronomo fornite dal compositore. Da una parte di questa controversia ci sono quelli che pensano che suoniamo la musica classica troppo velocemente. Sostengono che questo accade a causa della generale accelerazione di tutti gli aspetti della vita moderna dopo l'invenzione delle ferrovie. Dicono che si dovrebbe ridurre della metà la velocità indicata sugli spartiti, da 120 a 60 battiti a minuto, per esempio. Lasciate che costoro io li chiami 'slobbies', usando un termine che gli economisti hanno creato per indicare persone che vanno piano ma con efficacia.

Dall'altra parte ci sono quelli che difendono le interpretazioni musicali eseguite seguendo esattamente il 'tempo' indicato sullo partito; questo è secondo loro l'unico modo per riprodurre la melodia originale.

"Ah – mi ha interrotto Mohammed – ho capito: guidatori di una Porsche o di un maggiolone che discutono di musica".

Uno dei primi compositori che fornì indicazioni per il metronomo fu Ludwig van Beethoven. Era amico di Maelzel e favorì l'introduzione del metronomo in Germania. Ma Beethoven rimase sconcertato quando ascoltò le prime interpretazioni delle sue musiche fatte seguendo le frequenze di un metronomo. Le indicazioni MM non andavano bene. Dovette così cambiarle più volte finché non arrivò a concludere che l'uso del tempo 'misurato' non ha alcun senso in musica, e non fu l'unico compositore che la pensava così.

"Però – chiesi – non abbiamo anche noi due usato il metronomo per i nostri primi esercizi di danza del ventre? A me sembrava il modo migliore per tenere bene il ritmo della danzatrice".

"In realtà, – disse Mohammed – allora non avevi quasi nessuna esperienza. Altrimenti non avresti mai accettato di seguire un dispositivo meccanico invece del tuo istinto per tenere il ritmo giusto, appropriato e armonioso. Questa certezza l'acquisisci solo grazie al confronto fra le sensazioni della danzatrice e le tue".

Come potete immaginare, rimasi colpito dalle osservazioni di Mohammed. Decisi non solo di continuare le mie due ore di pratica musicale quotidiana ma volevo anche capire come hanno fatto i musicisti a trovare il tempo giusto per le loro esibizioni nella storia della musica occidentale.

Una settimana più tardi ho invitato Mohammed a prendere una tazza di thè per continuare la nostra conversazione. Era entusiasta e mi promise che sarebbe venuto con un'amica di nome Abla, una danzatrice del ventre che faceva spettacoli con

Mohammed da molto tempo.

Quando arrivarono preparai del buon thè, aggiunsi dei dolcetti e cominciammo a chiacchierare.

“Guarda Mohammed, mi hai veramente fatto riflettere con le tue osservazioni sul metronomo e la musica. – dissi – Ho cercato informazioni sulla storia della musica occidentale perché volevo capire cosa pensavano i musicisti del passato sul tempo musicale. Puoi immaginarti la mia sorpresa quando ho trovato che fino al diciannovesimo secolo il tempo della musica è sempre stato determinato dall’ambiente in cui quella doveva essere rappresentata: un evento speciale, un luogo, un posto di lavoro o di azione.

Per esempio, i canti del lavoro si adattavano al ritmo dell’attività svolta, il tempo di una musica da ballo dipendeva dall’acustica del teatro e, certamente, anche dall’umore dei ballerini e dei musicisti. L’esigenza di avere indicazioni sul tempo si cominciò a sentire solo all’inizio del diciottesimo secolo quando i compositori iniziarono a usare parole italiane per lo scorrere del tempo, come adagio, allegro, o presto. Tuttavia, questi termini legati al tempo non si riferivano a una sua misura che ne permettesse l’espressione in unità al minuto. Erano insieme indicazioni per l’umore e per lo spirito o il carattere a cui si ispirava il brano.

Carl Philipp Emanuel Bach a metà del diciottesimo secolo nel suo *‘Studio sulla vera arte di suonare il clavicembalo’* (*Versuch, über die wahre Art das Clavier zu spielen*) aveva scritto: “Il tempo di una *pièce*, che è usualmente indicato da una varietà di termini italiani familiari, dipende dal suo carattere generale e dalle note e i passaggi più veloci che include. L’attenzione appropriata a queste considerazioni eviterà di fare fretta a un Allegro o di trascinare un Adagio”.

Poi ho dato un'occhiata agli scritti sulle danze e, nuovamente, ho trovato che non ha senso confrontarne i tempi fra tipi differenti. Una sarabanda non è più veloce o più lenta di un minuetto o un valzer. È semplicemente una sarabanda e bisogna suonarla come deve essere suonata una sarabanda. Tutte le danze hanno un proprio carattere che non si può semplicemente ridurre a un tempo indicato meccanicamente.

La prima macchina per la misura del tempo musicale fu inventata nel 1698, molto dopo che il primo orologio a pendolo era stato costruito in Francia. Questo strumento, chiamato 'cronometro', fu ideato dal filosofo musicale francese Etienne Loulie ed era ancora famoso nel secolo successivo. Costava molto ed era alto quasi due metri. Fu usato più da teorici e scienziati della musica che da musicisti. Perfino dopo che Winkler ne aveva realizzato la versione molto più piccola e maneggevole, l'uso del metronomo fu di scarsa utilità per la maggior parte dei musicisti. Fu solo più tardi, con la commercializzazione del metronomo di Maelzel e il sostegno di compositori famosi come Beethoven, che quell'oggetto divenne lo strumento per la misura del tempo musicale.

Anche se l'uso del metronomo divenne comune solo dall'inizio del diciannovesimo secolo, altre modalità non tecnologiche venivano usate per tenere il tempo. Una era l'uso del battito cardiaco. Ho trovato questo metodo menzionato per la prima volta nel sedicesimo secolo da un monaco italiano chiamato Ludovico Zacconi, che fornì una breve descrizione pratica di come misurare il tempo con le pulsazioni nel suo trattato "*Prattica di Musica*".

L'allora famoso flautista Johann Joachim Quantz scrisse nella sua opera '*Studio di un modo per suonare il flauto traverso*' (*Versuch einer Anweisung die Flötetraverse zu spielen*) questa bellissima frase: 'Bisognerebbe assicurarsi di fare questo: prendere come base il polso di una persona allegra e sana con un carattere caloroso e spontaneo oppure,

se è permesso dire così, di una persona di temperamento collerico, dopo cena, verso sera. Solo allora si potrà dire di avere scelto la pulsazione giusta. Se si prende come base una persona depressa, triste, insensibile o pigra il tempo del brano dev'essere un po' più sostenuto del suo battito".

Tutti questi metodi di misura del tempo, comunque, erano usati soprattutto dagli studenti di musica o dai dilettanti, persone con scarse esperienze, come i percussionisti principianti della danza del ventre oggi. Erano appigli per darsi un'idea del tempo appropriata. Quantz, che descrisse il metodo di misura delle pulsazioni, scrisse anche: "Se si fa pratica di questo per un po' di tempo, allora gradualmente la mente familiarizza con i diversi tempi e non sarà più necessario affidarsi al polso".

E Leopold Mozart, in quello stesso periodo, andò perfino più in là. Per lui, riconoscere il tempo appropriato in base all'esperienza, e non con l'uso di un dispositivo tecnico, era il segno distintivo di un vero musicista.

"Questo è molto interessante – disse Mohammed con un sorriso malizioso. – Vieni, prendi il tuo tamburo e proviamo a riflettere sul concetto di velocità con l'aiuto di Abla. Tu suoni un ritmo semplice e lei proverà a danzare. Guarda però se riesci a tenere il tempo con l'aiuto del metronomo".

Così ho aggiustato il ritmo del metronomo su 60 minime al minuto e ho iniziato a suonare. Mi sono accorto subito che qualcosa non funzionava. Abla danzava, ma non era a suo agio. Aveva difficoltà a seguire i miei tambureggiamenti. Il suono e la danzatrice non si armonizzavano.

"Stop. – Mohammed gridava – Stai sbagliando".

"Sì, – gli risposi – lo so". Avevo paura che Abla stesse cominciando a odiarmi. "Devo suonare più lento o più veloce?"

"No, – disse Mohammed – non devi suonare più lentamente o più

rapidamente, devi suonare *bene*. Lo so che seguire quell'attrezzo è il modo di suonare con precisione, ma è anche il modo per sbagliare sempre. Non può esserci accordo fra te e Abla finché ti rapporti con lei dal punto di vista del metronomo. Se ho compreso bene, Matthias, è proprio questo ciò che hanno in mente le persone della conferenza di Amsterdam quando ragionano sulla velocità della società. Prova di nuovo senza il metronomo e concentrati solo su Abla”.

Così ho di nuovo preso il mio tamburo e ho cominciato a suonare. Non è stato facile, ma dopo un po' e con l'aiuto di Abla ho trovato il solco giusto e il tempo appropriato; funzionava.

“Penso di avercela fatta” – ho detto a Mohammed con un po' di orgoglio nella voce.

“Sì, – ha detto lui – se continui a fare esercizio impegnandoti per altri dieci o dodici anni, potresti farcela davvero”.

Stava diventando tardi e Abla e Mohammed dovevano andarsene.

“Mohammed, – dissi – devo ancora capire cosa raccontare a quelle persone ad Amsterdam”.

“Bene, – disse Mohammed – prova a parlare loro della velocità dal punto di vista di un percussionista di danza del ventre”.

Prigionieri della velocità di Ivan Illich

La storia della velocità è un argomento trascurato. Quando il poeta inglese John Milton augurava *“Che iddio renda veloci te e i tuoi cari!”* (*God speed thee and thy close!*), *“to speed”* significava *“prosperare”* e non *“andare veloce”*. Oggi siamo imprigionati nell'era della velocità. Il nostro senso comune ci dice che una qualche idea dello *“spazio nel tempo”* e, più

generalmente, del “processo correlato con il tempo” fa parte di tutte le culture. Mi accolgo quindi il compito di scuotere il senso comune. Che l’idea della velocità fosse importante per Aristotele, Archimede o Alberto il Grande è soltanto un pregiudizio, una distorsione proiettata sul passato. Fino al diciassettesimo secolo, infatti, il commercio, la medicina o l’architettura prosperavano senza alcuna preoccupazione per la velocità. E così la musica, la caccia o la pesca. La velocità è un fenomeno specifico della nostra epoca.

Il concetto di velocità è sicuramente storico. La riflessione sul tema è iniziata soltanto nel tardo medioevo anche se poi, poco a poco, è arrivata a contribuire in maniera decisiva all’era delle macchine e dei motori. Tuttavia, oggi l’epoca storica della velocità giace dietro di noi. In questo periodo l’*homo technologicus* è stato ossessionato dall’esperienza della velocità: dalla casa alla fabbrica, attraverso le scuole e i mestieri, dal lavoro alla vacanza, soffrendo sempre di mancanza di tempo con orari stretti scanditi dall’orologio. La differente fretta modella il nostro carattere.

Avere ancora fretta, oggi, è un marchio di privilegio, il segno che non siamo ancora stati costretti a passare dalla cultura della scarsità del tempo alla nuova era dell’elettronica e della disoccupazione. I battiti per minuto e la forza lavoro sono stati eclissati dai bit. Le trasformazioni del modo di produrre, che si è trasferito dagli impiegati ai computer, dall’aula a internet, dagli impiegati di banca alle carte di credito, non ci hanno preparato a questa nuova cultura, l’età del megahertz basata sulla velocità della luce. Nella nuova epoca, che è anche quella della ‘c’ costante, i processi in tempo reale simulano l’onnipresenza globale e sul serio ci portano elettronicamente da qui a là. Ma la pratica dell’intermediazione, quella che aveva nutrito la dipendenza da velocità dell’uomo moderno, è sparita.

Ecco la mia convinzione. Chiamatela intuizione o preconconcetto,

oppure prendetela come la semplice ipotesi di un estraneo: l'età della velocità ha avuto un inizio, ma ora ne parliamo come storia perché siamo testimoni della sua fine. Reso outsider da questa convinzione, parlo a un'assemblea di professionisti che cercano metodi per incorporare la velocità nelle dimensioni cruciali del design. In questo sontuoso teatro, assisto a una conversazione sulla velocità desiderabile per l'esistenza umana; a una profonda ricerca sulle richieste morali indirizzate ai designer da parte di autoproclamati "slobbies" (*slow is better*, lento è meglio), i quali invocano un progetto di decelerazione; pianificatori che discutono su velocità alta e bassa, rapida e lenta, sopportabile e distruttiva. Tutti professionisti autoimprigionati nella certezza che la velocità avvolga tutto, e che necessiti soltanto di essere controllata. È la velocità che conta per loro, che conta quanto la durata della pena per il carcerato.

Il messaggio del Gulag

Mentre ruminavo su questa fissazione, mi sono ricordato di una conferenza a Oslo l'anno scorso, organizzata dal criminologo Nils Christie (quello che scrive sui gulag di stile occidentale) alla *Northern Academy of Science*. In tutte le giurisdizioni politiche, oggi, il gulag cresce a un ritmo più veloce di altre istituzioni di welfare. A quell'incontro parteciparono i capi dei sistemi penitenziari di 14 paesi, dal generale che gestisce le carceri russe al *Federal Commissioner of Corrections* degli Stati Uniti. Tema: i freni che bisogna mettere a questa crescita. Ascoltai per tre giorni le relazioni da ciascun paese, e infine condussi la tavola rotonda finale.

Fui impressionato dall'unanimità fra questi guardiani capi. Ogni relazione sottolineava che le prigionie non realizzano alcuno dei loro scopi: non prevenendo i reati, non correggono le tendenze o il comportamento, e neanche puniscono, per la

soddisfazione delle vittime dei prigionieri. Tutti i capi delle prigioni erano d'accordo sull'inutilità delle stesse e ciononostante tutti chiedevano più fondi per migliorare il loro lavoro.

Il mio compito era riassumere. Christie voleva che collocassi questo enigma in un quadro storico. Per caso conosco i libri medievali sui doveri dei signori. Ai principi cristiani era proibito punire confinando i prigionieri nelle torri dei loro castelli: e allora le usavano per custodirli fino alla pubblica esecuzione, alla tortura o alla mutilazione. Ma come spiegarsi che tutte le società moderne effettuano costosi investimenti per prigioni la cui inefficacia è stata provata riguardo a tutti gli scopi ad esse assegnate? Come spiegarsi la disponibilità di criminologi, politici e contribuenti a finanziare il costoso lavoro dei secondini? Come comprendere la ragione dell'irragionevole certezza che i gulag devono continuare a esistere?

Per rispondere a queste domande, bisogna prima determinare gli effetti del gulag. Il gulag è controproducente, se lo si giudica rispetto agli scopi ufficiali della prigionia. È evidente che quest'istituzione ha il risultato opposto rispetto a quello desiderato. Ma esaminiamo che cosa dice il gulag, considerandolo non come un mezzo ma come un segno: un segno più per quelli disposti a pagarne i costi, che per coloro i quali sono rinchiusi lì dentro: prigionieri e guardiani. Bisogna scoprire ciò che il gulag dice a quelli che lo finanziano, scoprire perché sono bloccati dal bisogno di perpetuarlo. Ogni notizia in arrivo dal gulag dice loro: siete liberi! Contrariamente a quelli che sono dentro per scontare una pena, voi siete fuori, e dovete assaporare la libertà! Siete liberi, anche se dovete alzarvi al suono della sveglia e combattere costantemente contro l'orologio. Stando fuori di prigione, potete usufruire di più ampie opportunità, potete scegliere fra molte offerte, ma solo se tramutate la sete in desiderio di una Coca cola... o di una Pepsi. Dimenticatevi

l'acqua, perché quella del rubinetto fa male. Insomma, si gode della scelta fra un assortimento di alternative molto più ampio di quello dei carcerati. Il gulag vi dice: "Scegli ciò che preferisci!"

A Oslo avevo di fronte fornitori di prigionieri, al tempo stesso consci della controproduttività del gulag ma anche amministratori dedicati al suo sviluppo quantitativo e al miglioramento qualitativo. A quale tipo di assemblea potevo paragonarli? Li definii cardinali, ma in realtà pensavo a sciamani durante una danza della pioggia. Lo sciamano prepara la danza annuale che dev'essere celebrata nel villaggio, ma possiede anche l'autorità di spiegare perché la pioggia non arriva, nonostante la cerimonia. Non piove perché qualcuno non si è impegnato al massimo durante la danza.

I sociologi utilizzano la danza della pioggia come termine tecnico per un rito che crea il mito, un evento mitopoietico che genera una credenza e conferma un dogma sociale. Max Gluckman parla di queste cerimonie come di un modello sociale che acceca tutti i partecipanti (sia sacerdoti sia fedeli) nella contraddizione fra l'obiettivo asserito del rito e i suoi effetti. La liturgia dovrebbe produrre pioggia, ma in realtà produce soltanto il bisogno della danza.

Per anni ho esaminato le grandi istituzioni di servizio delle società moderne, non solo per ciò che fanno, ma anche per ciò che dicono; non come agenzie produttive, ma come riti produttori di miti. Sono ostile alla scuola obbligatoria, per esempio, perché la vedo come una danza della pioggia celebrata in nome dell'uguaglianza, ma che in realtà fornisce alla società soltanto la certezza che la scuola deve esistere. Analizzandone i risultati concreti, infatti, si individua soltanto la selezione di dodici livelli di bocciati, uno all'anno. Similarmente, i criminologi moderni sostengono le carceri, e perfino la pena capitale, sostengono la sovranità dello Stato basata sul bisogno di un'agenzia che definisca i crimini e punisca i criminali. Oggi desidero sottolineare la

funzione rituale, di cerimonia creatrice di miti, del design.

I designer come sciamani

I designer sono un tipo assai speciale di sciamano. Non celebrano la liturgia: la disegnano. Non governano le *enclave*, ma consigliano coloro che le costituiscono. Non sono la progenie di calzolai e muratori, ma i discendenti di un frutto del genio rinascimentale: il disegno. Sono esperti nell'integrazione deliberata e riflessa di artefatti vari; sorgenti di una nuova composizione che distingue il barocco dal gotico.

Tuttavia, i designer non forniscono soltanto la forma dell'integrazione, ma inevitabilmente diffondono i principi guida ai quali devono sottomettersi gli elementi di un tutto. Sia la carrozzeria di un'automobile che l'umile maniglia di una porta impongono ergonomia: stuzzicano e attraggono il vostro sedere e la vostra mano. Per mezzo secolo l'ergonomia (oggetti disegnati per adattarsi al corpo) è stato un imperativo imposto dai designer. Ma il nuovo dato messo all'ordine del giorno, la velocità, ha il potere di liberare dal corpo: disincarna la percezione del falco esattamente come una sonata di Ludwig Van Beethoven.

Per decenni il design ha fatto propaganda alla velocità, il più delle volte in modo surrettizio e acritico. Più veloce sembrava meglio. Adesso volete inaugurare una nuova era con lo slogan che l'andatura lenta può essere bella, e quella appropriata ottima. Volete aprire un'epoca di profonda consapevolezza della velocità, e promuoverla per mezzo del design. Desiderate un design che inneggi agli "*slobbies*" postmoderni: persone "*slower but better working*" che proteggono puntigliosamente il loro ritmo tranquillo.

Nel ventesimo secolo la ricerca dell'alta velocità privilegia una minoranza e consuma il tempo della maggioranza. Il "*Fly & Drive*" non è certo alla portata di tutti, ma tutti devono

affrontare le distanze create dai veicoli veloci. È dal 1970 che ci vendono modelli industriali di sedie o di caffettiere dalla forma aerodinamica. La suggestione delle velocità significava trovarsi al passo con i tempi, e l'alta velocità sembrava seducente quanto l'ultima moda femminile. Ma quel che ora proponete va perfino oltre: voi date per scontato che tutto trasudi velocità, la velocità che volete controllare. E ciò non può che confermare l'onnipresenza e l'onnipotenza di questa droga che assuefà.

Sì, è un nuovo tipo di droga, una chimera sconosciuta prima di Galileo Galilei, e alla quale era difficile credere anche un secolo dopo la sua morte: l'idea di s/t, spazio/tempo. Nessuno all'epoca afferrava questa fusione di spazio e tempo. Quella mozione del movimento non faceva parte del loro mondo: un mondo centrato su ogni singola persona e disteso di fronte a ciascuno, pronto a essere percorso passo dopo passo. Un mondo in cui gli alberghi erano collocati alla distanza di un giorno di viaggio l'uno dall'altro, in cui dodici ore dovevano trascorrere dalla mattina alla sera, in inverno come in estate, e in cui l'unità di misura era il piede. L'allargamento dell'esperienza non poteva stare in una frazione sopra il tempo vissuto.

I primi uomini che viaggiarono in treno furono terrorizzati dalla velocità. Capirono che il treno, accelerando nel mondo, aveva bisogno di una nuova parola: così adottarono il termine "landscape" (paesaggio) per definire i posti che vedevano scorrere dal finestrino dello scompartimento, senza posarci il piede. Gli orari dei treni hanno introdotto il minuto nella società, scandendo il tempo dei passeggeri con il rumore del motore. La velocità ha sostituito il ritmo con un rumore cadenzato. Voi ora volete attenuare questo trasferimento. Io invece esploro le zone di esperienza trascurate e senza velocità. Non cerchiamo una fuga dalla prigione dell'alta velocità verso un mondo di repressioni meno seccanti; domandiamo se e dove l'ombra della velocità può essere evitata

del tutto.

Quando cantiamo o suoniamo musica dal vivo, la velocità si attenua. Non ci stringe nella sua presa, e noi non sentiamo il bisogno di controllarla. È il ritmo a prendere il sopravvento. Quando leggo gli esametri entro nella loro cadenza, perché so bene che il ritmo è stato imposto alla poesia antica soltanto dopo il 1630 da studiosi zelanti. La velocità è in conflitto con la vita.

Per gente come noi, la velocità è un crudo esempio di *congerie* storica gratuitamente attribuita alla natura. Viene fuori da una brama senza corpo che giace più in profondità rispetto alle principali fondamenta del mondo moderno: il bisogno di un adeguato trattamento istituzionale per il crimine, l'istruzione, la corsa alla ricchezza, le assicurazioni.

L'odierno Pantheon è abitato da questi dei, che governano il mondo moderno. Ma la velocità si trova in una zona oscura al di sotto di essi, dove i greci mettevano i titani, creature potenti che facevano nascere le divinità.

Per quanto riguarda la velocità, mi sento nichilista. Quando Galileo propose di studiare l'attrazione gravitazionale su un piano inclinato, e Keplero la applicò per calcolare il movimento delle sfere celesti su traiettorie ellittiche, rivoluzionarono la fisica. Meravigliarono i loro contemporanei proprio come è capitato ai fisici quantistici 300 anni più tardi. Dovevano liberare il ticchettio del tempo dal flusso della temporalità, e staccare lo spazio astratto dal qui e ora, mentre noi cerchiamo soltanto di goderci la vita con i nostri amici. Ho cercato di vivere come un pellegrino, facendo un passo dopo l'altro, entrando nel mio tempo, vivendo all'interno del mio orizzonte, che spero di raggiungere sempre con il passo, il sorprendente passo, che si compie per morire.