

Homo mobilis

Dagli spartani alle auto di Marinetti la storia del mondo a tutta velocità

Nel libro di Schnapp uno sguardo sul parallelo tra civiltà e movimento. Che oggi è diventato frenetico

LA RECENSIONE / 1

FERDINANDO FASCE

**A** amante dei paradossi e delle iperboli, come si addice a uno studioso del futuro, il designer, storico e italianista (in quest'ordine sulla terza di copertina) harvardiano Jeffrey Schnapp ci mette quasi tutto il libro per rivelarci che questa sua "Storia rapida della velocità" (ilSaggiatore) "è il libro più lento che abbia mai scritto". Gli ci sono voluti quasi trent'anni. Tutto è iniziato nel 1997, con un seminario a Stanford, dove allora insegnava, sull'"Antropologia della velocità". All'epoca Schnapp lavorava a una biografia di Tommaso Marinetti. Biografia che in realtà non ha mai finito, limitandosi a scriverne qualche capitolo di prova, presentato in conferenze in giro per il mondo. Per poi spostare l'attenzione invece sulla velocità, quintessenza del profilo, artistico e umano, del mancato biografato.

Ce ne diede un saggio anche a Genova, una quindicina d'anni fa, con una bella conferenza, parte di un progetto, "Speed Limits" (Skira, 2009), coordinato con il Wolfsonian di Miami, e con la Wolfsoniana di Genova e il suo curatore Matteo Fochessati. Ci torna su oggi, in maniera più organica, e, come sempre, brillantissima.

Schnapp parte dall'equazione "movimento = vita" perché, dice, "non esiste un mondo senza movimento, né movimento senza un mondo". Il movimento è dunque "la caratteristica costitutiva di qualsiasi mondo concepibile".

E il corollario logico di questa equazione, procede Schnapp, è un'altra equazione, che modella questa "storia rapida della velocità", ovvero che "più movimento = più vita". Ma a questo punto chi lo ferma più? Pena e taccuino durano fatica a star dietro alla vertigine di una cavalcata che in appena duecentocinquanta pagine attraversa, impavida, millenni, culture e tecnologie, per raccontare la relazione profonda tra velocità e civiltà.

Non è solo una storia delle tecniche o dell'evoluzione dei mezzi di trasporto. È anche e soprattutto un viaggio nell'immaginario e nella sensibilità antica e moderna, sempre in bilico tra desiderio di trascendenza, passaggio dall'umano al più che umano, inteso come conquista di poteri sovrumani tramite mezzi animali, meccanici, elettronici, chimici o spirituali, e limiti del corpo. Diciamo "antica" e "moderna" perché, scrive Schnapp, correggendo Marinetti, la celebre "Vittoria di Samotracia", alla quale il padre del futurismo diceva di preferire l'automobile, "non era affatto lenta". Al contrario, "era la corrente diretta dell'automobile nel II secolo a.C". Era, infatti, "un auriga celeste che scendeva dai cieli per onorare le conquiste della flotta tracia": a ben guardare, un'icona "non meno selvaggia e feroce" dell'auto da corsa marinettiana "il cui cofano è ornato di grandi tubi, come serpenti dall'alito esplosivo".

Se ancora non ce ne siamo accorti, col suo modello, chiarisce Schnapp, siamo dalle parti della continuità, piuttosto che del cambiamento. Fulcro del suo racconto non è

l'innovazione, ma addirittura l'umanità, come "catalizzatore creativo, come adattatore e adattante". In una sequenza che comincia ben prima dell'alba della civiltà, con le grandi migrazioni attraverso le savane africane che circa centomila anni fa consacrano l'identità dell'homo sapiens come homo ambulans, quello che "ha iniziato con i piedi", per dirla col grande antropologo francese André Leroi-Gourhan.

Di qui Schnapp insegue sfrecciando lo sprinter spartano Lada, che nel V secolo a.C. correva così veloce da sembrare sospeso nell'aria. E dunque impossibile da descrivere, perché, come ci racconta l'Antologia Palatina, battendo il suolo e, contemporaneamente, librandosi sullo stadio, la sua velocità era più demoniaca che umana. E poi giù, a rotta di collo, dagli antichi siamo trasportati alle creature più veloci che il cristianesimo ereditò dall'ebraismo, le nove schiere di servitori-messaggeri che andavano dai serafini agli angeli. E che, con l'incalzare del barocco, lasciano il posto a Hermes, invocato come promotore dei sistemi di messaggistica rapida quali i geroglifici di Ermete Trismegisto e la moderna crittografia di John Wilkins. E poi giù, verso la rivoluzione industriale e le ferrovie. Sempre più veloci, sino ai giorni nostri.

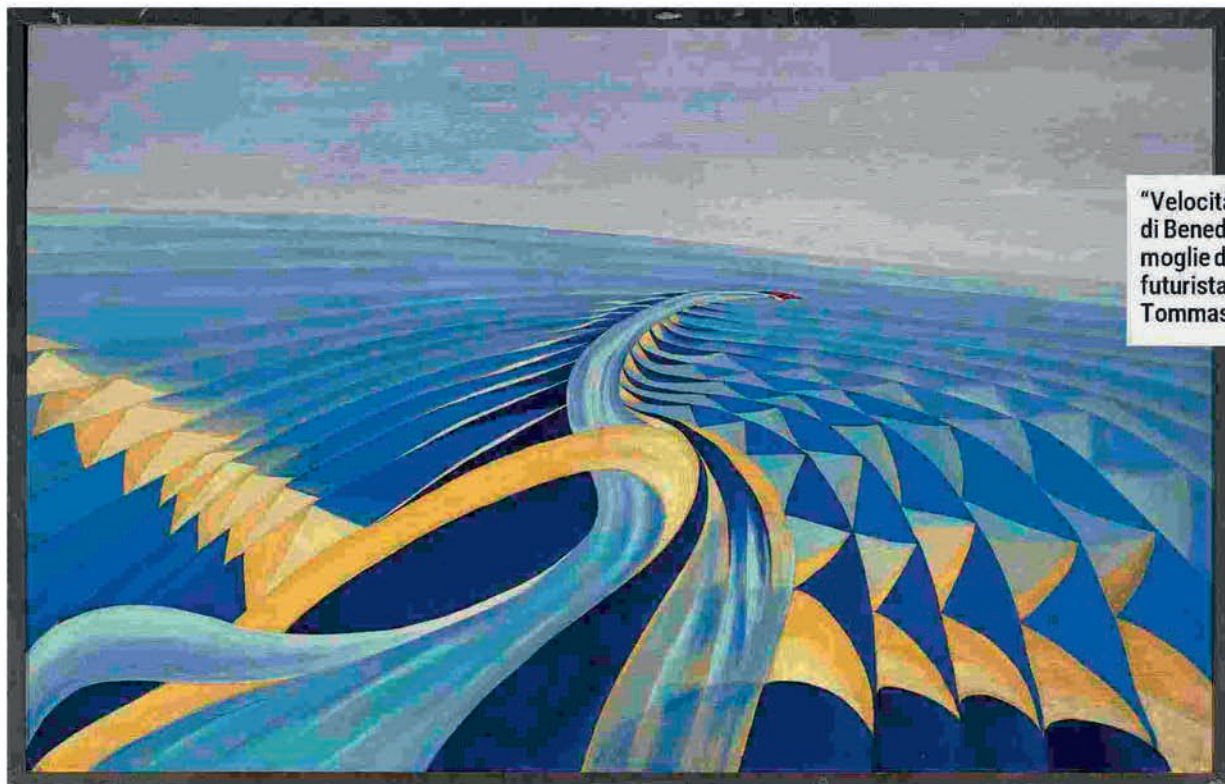
Senza che mai, però, l'accento "trans-storico" sulla continuità impedisca a Schnapp di gettar luce sui ben diversi contesti nei quali ci conduce. E di interrogarsi, non senza qualche preoccupazione, sulla direzione verso la quale muove lo stato attua-

le di fibrillazione perpetua, oscillante tra felicità e inquietezza, connettività e isolamento, iperstimolo e noia, che caratterizza la Rete come spazio sociale. O richiamare la responsabilità di noi tutti nel determinare se questa accelerazione potrà arricchire la comprensione del mondo o non si risolverà in una sterile, "perpetua corsa e distrazione". —

Il paradosso è che l'autore ha impiegato quasi trent'anni per scrivere il saggio



# IL SECOLO XIX



"Velocità di motoscafo"  
di Benedetta Cappa,  
moglie del poeta  
futurista Filippo  
Tommaso Marinetti