

**DAVID
BYRNE**

BOMPIANI



TASCABILI



**DIARI
DELLA
BICICLETTA**

prefazione di Fabio Genovesi

TASCABILI BOMPIANI 668



DAVID BYRNE
DIARI DELLA BICICLETTA

Traduzione di Andrea Silvestri

I GRANDI TASCABILI
BOMPIANI

Illustrazione di copertina © David Byrne
Progetto grafico generale: Polystudio
Progetto grafico di copertina: Francesca Zucchi

Titolo originale
BYCICLE DIARIES

Copyright © Todo Mundo Ltd., 2009
All rights reserved

First published in 2009 by Viking Penguin,
a member of Penguin Group (USA) Inc.

Se non diversamente indicato, le foto sono dell'autore.

ISBN 979-12-217-0242-2

www.giunti.it
www.bompiani.it

© 2010, 2023 Giunti Editore S.p.A./Bompiani
Via Bolognese 165 – 50139 Firenze – Italia
Via G.B. Pirelli 30 – 20124 Milano – Italia

Prima edizione digitale: marzo 2023

PREFAZIONE

di Fabio Genovesi

Ogni volta che sto sulla bici arriva inevitabile un momento che non è subito né alla fine, ma quando le gambe frullano da un po' e prendono il ritmo, l'aria addosso ha il calore giusto e il mondo capisce a che velocità è meglio scorrerti incontro. A quel punto, il pedale in armonia cosmica col respiro, col cuore, col girare della Terra su se stessa e intorno al Sole, si schiude in me la solita, irresistibile, inestinguibile domanda:

Com'è possibile che ci abbiamo messo tanto a inventare la bicicletta?

Non io, che non sono portato, ma le molte persone col dono della pratica e della meccanica, abili a progettare e costruire, a mettere insieme le cose per farle diventare qualcos'altro che si muove, spinge, funziona.

Di questa gente ce n'è parecchia, ovunque e da sempre, e già nell'antichità ha saputo inventare macchine complesse e sbalorditive.

La bicicletta invece è arrivata nella storia dell'uomo clamorosamente tardi.

Eppure – non posso evitare di pensarlo ogni volta che pedalo e smetto di guardare il panorama abbassando gli occhi a dove sto seduto –, la bicicletta è solo due ruote una dietro l'altra. Senza offesa, anzi questa semplicità essenziale è una delle sue grandi qualità, ma insomma la bici è questo: due ruote una dietro l'altra, che girano e vanno.

E per metterle in questo modo, ci sono voluti più di cinque millenni.

Un aspro dibattito divide ancora gli studiosi sulla data e il luogo a cui far risalire l'invenzione della ruota, ma grosso modo ci si può accordare sulla solita, sublime Mesopotamia, la terra dove tutto è nato, intorno al 3500 avanti Cristo.

Da quel tempo l'uomo aveva la ruota, ne aveva parecchie a disposizione, e le usava spigliato per produrre, macinare, far correre i carri che già i sumeri costruivano magnifici. Ma per piazzarne due una dietro l'altra, con un manubrio davanti, ci ha messo cinquemila e trecento anni.

E se questo non vi sconcerta, siete fatti di pietra.

Come la pietra da cui sono partiti gli uomini nella preistoria, poi legno, rame, bronzo e così via, sempre più veloci e maestosi su carri e carrozze, bighe e quadrighe, tra palazzi e templi imponenti, piramidi, acropoli, ziggurat e cattedrali gotiche, tra città meravigliose e su ponti che in volo attraversavano i fiumi, lungo strade infinite a collegare i continenti.

Tutto questo c'era già e molto altro ancora, da tanto, tantissimo tempo. Invenzioni preziose, sofisticate, complesse. Pure la birra, che a mandarne giù un sorso fresco nei pomeriggi d'estate non si direbbe, ma produrla richiede un procedimento lungo e complicato. Eppure la birra piaceva già parecchio agli antichi egizi, e anche lei è nata in Mesopotamia, sempre intorno a cinque millenni fa, quando nella terra tra i due fiumi hanno inventato la birra e la ruota insieme, e quindi il problema di chi guidava ubriaco.

Innovazioni che hanno plasmato il mondo e deciso il cammino dell'umanità, tra esplorazioni e guerre, cavalli di Troia e torri di Babele, polvere da sparo e fuochi d'artificio, macchine da costruzione, da assedio e da tortura. I gladiatori apparivano nell'arena del Colosseo salendo da sottoterra, con un ingegnoso sistema di argani e montacarichi. Pure

la guerra batteriologica infuriava diversi secoli prima che scoprissero l'esistenza dei batteri.

La bicicletta no.

A lungo si è pensato che ci fosse arrivato almeno Leonardo Da Vinci: il sublime genio ne aveva disegnata una sul Codice Atlantico, il celebre schizzo di una bicicletta con tanto di pedali, manubrio e sellino quasi uguali a oggi.

Non c'era da sorprendersi, Leonardo in fondo aveva progettato macchine volanti simili a elicotteri, carri che falciavano il grano da soli, mitragliatrici, gru, un tamburo automatico antenato della *drum machine* e molto altro ancora. Ma in realtà, la bici no: ormai è certo che quel disegno è un falso, aggiunto da qualcuno con la matita di grafite che al tempo di Leonardo non esisteva.

Un falsario, un matto, uno che aveva voglia di fare uno scherzo.

Secondo me, un giustiziere.

Uno come me, incredulo che tra tante mirabili intuizioni mancasse la bicicletta, allora ha provato a correggere la traiettoria sbilenca del cammino umano.

In ogni caso, la prima vera bicicletta arriva solo all'inizio dell'Ottocento, che in questo lungo cammino è praticamente ieri mattina. Quando il barone tedesco Karl Drais inventa il mezzo che dal suo nome si chiamerà draisina.

È il 1816. Cinque millenni dopo la ruota.

A stimolare il barone, come spesso succede, pare sia stata la necessità: l'orrido 1816, "l'anno senza estate", quando le ceneri sputate dal vulcano Tambora in Indonesia rubarono la luce e il calore del sole, spargendo miseria e carestia e uccidendo buoi e cavalli, fino a rendere urgente un'alternativa al trasporto animale.

Se davvero è andata così, si tratta della seconda meraviglia che dobbiamo a quell'anno infausto, in cui il freddo inusuale

spinse un gruppetto di giovani inglesi a trascorrere le loro vacanze chiusi in un castello svizzero, e per noia sfidarsi a chi avesse scritto la storia più terrorizzante. Da quella gita infreddolita è nato *Il vampiro* di Polidori, e Mary Shelley si è inventata *Frankenstein*.

In effetti anche la bicicletta è così, una specie di mostro di Frankenstein, composta di tanti pezzi ognuno semplice e diverso, montati insieme a prendere una vita unica e nuova, possente e prodigiosa.

Eppure quella del barone Drais, che arriva così tardi nella storia dell'uomo, è una bici per modo di dire: puoi salire in sella e stringere il manubrio, ma per viaggiare devi spingerti coi piedi a terra. Bisognerà aspettare altri vent'anni perché qualcuno ci aggiunga i pedali.

Si arriva così al 1839, e solo una decina d'anni dopo, a dieci minuti da casa mia, Barsanti e Matteucci inventano il motore a scoppio. Da lì le moto, le auto, e tutto quello che in teoria avrebbe dovuto chiudere per sempre l'avventura appena cominciata della bici.

E io non me lo spiego, anzi proprio non lo accetto.

Infatti mentre pedalo cerco di scordarlo, lasciando questo come qualsiasi pensiero alla brezza che mi incontra, mi carezza e scorre via.

Però non funziona così. Quando vai in bici i pensieri non spariscono, succede qualcosa di più magico e prezioso: i pensieri si trasformano, diventano larghi e lunghi, ramificati, fluidi, liberi, incontrollabili.

E la dimostrazione più vibrante di questo è il libro che state per leggere.

Certo, decenni di sfolgoranti creazioni musicali e visive hanno già mostrato quanto David Byrne ami perlustrare i sentieri meno battuti dell'immaginazione, in cerca di luoghi

altri e diversi, ma nei *Diari della bicicletta* si aggiungono le imprevedibili prospettive dell'osservare il mondo dalla sella di una bici.

Ovunque vada, Mr. Byrne la porta con sé. Dall'estremo oriente alle periferie suburbane degli USA, da Londra al Sud America, dalle coste dell'Africa alle ordinate aree verdi intorno a Berlino, pedalare rende i suoi viaggi qualcosa di spazzato e spiazzante, raccogliendo mille panorami intorno a un punto di vista unico e insieme generale, che rischia di essere quello dell'umanità.

A piedi infatti ti sposti poco, in auto percorri grandi distanze ma le copri di fretta e rumore. La bici ti permette lo spostamento giusto e la giusta velocità per conoscere un luogo. Per entrarci, accogliere e raccogliere, incontrare le parti e intuire l'insieme.

Grazie a quello che trovi intorno, e a quel che ti succede dentro. Forse perché la nostra comprensione funziona come l'acqua sul fuoco: se la guardi, non bolle mai. E così noi, se stiamo concentrati su quel che vogliamo capire, ci riempiamo di precauzioni, dettagli e accortezze che ingorgano l'angusto passaggio della nostra attenzione. I pensieri migliori, le idee folgoranti, le grandi illuminazioni, capitano quando vogliono loro, mentre noi facciamo altro ed è distratta la parte più rigida e burocratica di noi.

Ecco perché pensieri ed emozioni scorrono più fluidi, se intanto le gambe frullano sui pedali e la brezza si porta via le piccolezze.

In bici rischiamo di vedere, di prendere e comprendere i luoghi e il mondo intero per quel che sono: qualcosa che ci è intorno, e insieme dentro:

Per capire ciò che pensiamo e giudichiamo importante, così come il nostro modo di strutturare tali pensieri e giudizi. È

tutto lì, in bella vista, in piena luce; non c'è bisogno di TAC né di antropologi culturali per mostrare ciò che avviene nella mente dell'uomo; il suo intimo funzionamento si palesa in tre dimensioni, tutt'intorno a noi. A volte, leggere i nostri valori e le nostre speranze è di una facilità imbarazzante. Sono proprio lì – nelle vetrine, nei musei, nei templi, nei negozi e nei palazzi di uffici, così come nel modo in cui tali strutture sono collegate o, a volte, non lo sono. Nel loro particolare linguaggio visivo ci dicono: “Questo è quello che crediamo sia importante, è così che viviamo, ed è così che ci divertiamo”. Andare in bicicletta in mezzo a tutto questo è come esplorare le vie neurali collettive di una sorta di immensa mente globale.

Anche questo sono i *Diari della bicicletta*, un tentativo di mappare il mondo e noi stessi grazie al movimento liberatorio della bici, il mezzo più comodo, intimo e arioso, che ci permette di vagare e insieme ci porta a divagare. Senza incastrarci fra i meccanismi del motore, senza rimpiazzare la nostra fatica con lo sbuffo insano del carburante.

Si dice che la bicicletta non abbia bisogno di motore e benzina, ma non è vero: il suo motore e la sua benzina siamo noi. Le nostre gambe, il cuore, la nostra forza, la nostra disposizione a spenderla. La bici ci porta, e insieme ci prende, ci usa e consuma. Come i piedi, le gambe, come ogni parte del nostro corpo, ci serve ma si serve di noi. L'auto, la moto, il monopattino elettrico, sono altro e altrove, in un luogo che non siamo più noi. La bici è il confine ultimo nostro.

Non è un caso che, quando un pensiero ci soddisfa e sembra funzionare in pieno, ce lo immaginiamo come un cerchio che si chiude. E dei cerchi la bicicletta è il trionfo: un cerchio è il colpo di pedale, che fa girare la catena sui cerchi della corona e del pignone, trasmettendo lo stesso

movimento ai due cerchi che girano sulla strada, donandoci quel fruscio inconfondibile che è l'unico suono preferibile al silenzio.

Sulla bici tutto gira, e giriamo noi. I nostri pensieri, le nostre sensazioni, vorticano e si mischiano, vanno e tornano. Ossigenati, ampliati, più ricchi e strani, come di colpo ci appare la vita intorno.

Sono tentato di credere che sia proprio questa la spiegazione di come mai ci abbiamo messo tanto, a inventare la bicicletta. E pure di un altro mistero ancor più incomprensibile: perché, nonostante la bici sia la scelta perfetta e giusta oggi più che mai, libera e sana, senza intasare né sporcare mentre cura il corpo, l'anima e lo spirito, ancora ci ostiniamo a usarla così poco.

La risposta, forse, sta in queste pagine, nella loro capacità esaltante e dolorosa di salire altissime e insieme calarsi sciagurate nel profondo. Schizzando dal senso dell'esistenza ai tavolini di plastica di un karaoke a Manila, dai dipinti propagandistici dei dittatori alle tristi suonerie dei telefoni che tentano di annunciare al mondo chi siamo, schivando le buche di zone industriali che non si industrialano più, fino ai centri delle città che con le loro forme ci mostrano esattamente quel che siamo e vogliamo: in questo viaggio libero e mistico rischiamo attimi di comprensione tanto, troppo vera. Spiazzante, devastante.

Allora preferiamo restare coi piedi piantati per terra o col culo sul sedile riscaldato di un'auto, col navigatore a portarci dove vuole, comodi, ottusi, schiavi, occhi bassi e mente stretta, dritta, rigida, ostinata.

Perché appunto, muovendoci su una bici "è tutto lì, in bella vista, in piena luce". Troppa luce a mostrarci quel che non vogliamo vedere, a offrirci occasioni che ci affatica o ci spaventa cogliere. Allora scegliamo di vivere come le dame

delle favole scure, che per non vedersi vecchie tengono le candele al minimo e coprono ogni specchio della magione, mentre mura e tetto scricchiolano nella muffa e nell'odor di chiuso.

O forse no, forse è solo la mia testa che divaga troppo, le mie gambe che troppo pedalano, e i miei pensieri deragliano.

Ma io li lascio andare, mi lascio pedalare. Il nostro viaggio nel mondo è un viaggio in bici, in equilibrio precario a una velocità che non ci permette di fermarci né di fuggire via. Ma di muoverci, di esserci, e senza un percorso preciso andare.

Come ogni pensiero interessante, ogni canzone che meriti di essere ascoltata, ogni libro che meriti di essere letto, ogni vita che meriti di essere vissuta. Salite e discese, curve, tornanti e rari tratti dritti, spiazzi e foreste a sorprenderci e sperderci, e lì ritrovarci.

Pedalando, vagando e divagando, vedendo, vivendo davvero.

A Malu, che non usa la biciletta... non ancora

INTRODUZIONE

La bicicletta è il mezzo di trasporto più usato al mondo

La bicicletta è stata il mio principale mezzo di trasporto a New York fin dai primi anni ottanta. Inizialmente la provai con una certa esitazione, ma mi ci trovai bene anche qui a New York. Mi faceva sentire pieno d'energia, libero. Avevo un vecchio rudere a tre marce, retaggio dell'infanzia nei sobborghi di Baltimora, e a New York è più o meno quel che ci vuole. Allora la mia vita era sostanzialmente circoscritta alla downtown di Manhattan – East Village e SoHo – e presto mi fu chiaro come andare in bici fosse il modo più comodo per fare commissioni durante il giorno, e di sera raggiungere club, inaugurazioni di mostre e locali senza dover cercare un taxi o la stazione della metropolitana più vicina. Lo so, solitamente non si pensa alla frequentazione dei locali notturni e al ciclismo come ad attività complementari, ma a New York ci sono fin troppe cose da vedere e da ascoltare, e scoprii che schizzare da un posto all'altro in bicicletta era incredibilmente rapido ed efficiente. E così perseverai, nonostante l'aria da sfigato e il pericolo, dato che allora eravamo in pochi a usare la bicicletta in città. All'epoca gli automobilisti non si aspettavano di dover spartire la carreggiata con i ciclisti, e ti tagliavano la strada o ti stringevano contro le auto parcheggiate ancor più spesso di quanto non facciano oggi. Qualche anno più tardi credo di aver anche pensato

che andare in bicicletta fosse un ottimo modo per tenersi in forma, ma all'inizio non ci badai. Era semplicemente una bella sensazione gironzolare per quelle strade sporche e piene di buche. Era eccitante.

Verso la fine degli anni ottanta scoprii le biciclette pieghevoli e, dal momento che il lavoro e la curiosità mi conducevano in varie parti del mondo, di solito me ne portavo dietro una. Pedalando nelle principali capitali del mondo provavo lo stesso senso di liberazione che avevo sperimentato a New York. Mi sentivo più vicino alla vita delle strade di quanto non sarebbe accaduto se fossi stato in un'auto o su un qualche mezzo pubblico: potevo fermarmi dove volevo; spesso (molto spesso) mi permetteva di spostarmi dal punto A al punto B in modo più rapido che se avessi usato un'automobile o un taxi; inoltre non mi costringeva a seguire un percorso prestabilito. Mentre l'aria e la vita delle strade mi sfrecciavano accanto, in ogni città si impadroniva di me la stessa eccitazione. Era come una droga.

Questo punto di vista – più veloce del camminare, più lento del treno, quasi sempre leggermente più alto di una persona – è diventato negli ultimi trent'anni la mia finestra panoramica su gran parte del mondo – e lo è ancora. È una grande finestra, affacciata per lo più su un paesaggio urbano. (Non sono un corridore, né un ciclista sportivo.) Attraverso questa finestra colgo scorci della psiche del prossimo, così come si esprime nelle città in cui vive. Mi è venuto in mente che le città sono le manifestazioni fisiche delle nostre credenze più profonde e di pensieri spesso inconsci, non tanto dei singoli individui, quanto degli animali sociali che siamo. A uno scienziato cognitivo basta guardare quel che abbiamo fatto – gli alveari che abbiamo costruito – per capire ciò che pensiamo e giudichiamo importante, così come il nostro modo di strutturare tali pensieri e giudizi. È

tutto lì, in bella vista, in piena luce; non c'è bisogno di TAC né di antropologi culturali per mostrare ciò che avviene nella mente dell'uomo; il suo intimo funzionamento si palesa in tre dimensioni, tutt'intorno a noi. A volte, leggere i nostri valori e le nostre speranze è di una facilità imbarazzante. Sono proprio lì – nelle vetrine, nei musei, nei templi, nei negozi e nei palazzi di uffici, così come nel modo in cui tali strutture sono collegate o, a volte, non lo sono. Nel loro particolare linguaggio visivo ci dicono: “Questo è quello che crediamo sia importante, è così che viviamo, ed è così che ci divertiamo.” Andare in bicicletta in mezzo a tutto questo è come esplorare le vie neurali collettive di una sorta di immensa mente globale. È davvero un viaggio all'interno della psiche collettiva di un gruppo compatto di persone. Un *Fantastic Voyage*,¹ ma senza gli effetti speciali kitsch. Si può avvertire la presenza di un cervello collettivo – allegro, crudele, falso e generoso – intento a lavorare e a giocare. Infinite variazioni su temi familiari si ripetono e ripresentano: trionfanti o malinconiche, speranzose o rassegnate, le permutazioni continuano a dispiegarsi e a moltiplicarsi.

Sì, nella maggior parte delle città ero solo di passaggio. Si potrebbe quindi dire che ciò che ho visto era per definizione superficiale, limitato e specifico. È verissimo, e molte delle cose che ho scritto sulle città possono essere considerate una sorta di autoanalisi in cui la città funge da specchio. D'altro canto, credo che una visita fugace permetta di cogliere i dettagli, le peculiarità manifeste, e che il quadro più ampio e le segrete intenzioni della città emergano quasi da sé. L'economia si rivela nelle facciate dei negozi, la storia nei telai

¹ Si è preferito lasciare il titolo originale del film di Richard Fleischer, distribuito in Italia come *Viaggio allucinante*, per evitare la valenza paurosa della traduzione italiana, in netto contrasto con il testo. (N.d.T.)

delle porte. Stranamente, man mano che il microscopio si accosta per osservare più da vicino, la prospettiva si allarga.

Ciascuno dei capitoli di questo libro si concentra su una particolare città, anche se avrei potuto includerne molte altre. Non c'è da stupirsi se le diverse metropoli hanno un proprio volto caratteristico e un modo peculiare di esprimere ciò che ritengono importante. A volte le domande e il corso dei pensieri di una persona sembrano predeterminati da ciascun paesaggio urbano. Così, ad esempio, alcuni capitoli hanno finito per concentrarsi sulla storia del paesaggio urbano, mentre altri si rivolgono alla musica o all'arte, a seconda della città.

Naturalmente, alcune metropoli si mostrano più accoglienti di altre nei confronti del ciclista. Ciò non dipende solo dalla geografia o dal clima, anche se questi aspetti sono indubbiamente rilevanti, ma anche dai tipi di comportamento incoraggiati e dal modo in cui certe città sono organizzate, o non organizzate. Sorprendentemente, a volte le meno accoglienti si rivelano le più interessanti. Roma, ad esempio, è fantastica in bicicletta. Dal momento che il traffico automobilistico delle città del centro Italia è notoriamente caotico, la bicicletta può far risparmiare del tempo negli spostamenti e, se si evitano i celebri colli di questa città, si può scivolare da una veduta straordinaria alla seguente. Non è assolutamente una città "amica" della bicicletta – l'atmosfera da ognuno-per-sé non ha incoraggiato la creazione di piste ciclabili sicure in queste metropoli – ma se si accetta tale realtà, almeno temporaneamente, e si sta attenti, è un'esperienza vivamente consigliata.

Alcuni di questi diari risalgono anche a una dozzina di anni fa. Molti furono scritti durante visite di lavoro nelle varie città – nel mio caso, per una esibizione o una mostra. Molte persone svolgono un'occupazione che le porta in tutto

il mondo. Ho scoperto che andare in giro in bicicletta per qualche ora al giorno – anche solo fino al lavoro e ritorno – mi aiuta a conservare l'equilibrio. La gente tende a perdere la bussola durante i viaggi perché, quando viene sradicata dall'ambiente fisico a lei familiare, anche le connessioni psichiche tendono ad allentarsi. A volte è un bene – può aprire la mente, offrendo nuove intuizioni – ma spesso è sgradevolmente traumatico. In un luogo estraneo, alcune persone tendono a ritirarsi in se stesse o nella propria stanza d'albergo, oppure ad assumere un atteggiamento critico nel tentativo di riprendere il controllo della situazione. Quanto a me, trovo che la sensazione fisica di muoversi esclusivamente grazie alle proprie forze, congiunta al senso di padronanza che caratterizza gli spostamenti su due ruote, sia piacevolmente tonificante e rassicurante, sebbene temporanea, e sufficiente a fornirmi un centro di gravità per il resto della giornata.

Sembra quasi una forma di meditazione, e in un certo senso lo è. Compiere un atto familiare, come guidare l'auto o andare in bicicletta, ci pone in una regione mentale non troppo profonda, né troppo coinvolgente. Si tratta di un'attività ripetitiva, meccanica, che distrae e tiene occupata la coscienza, o almeno una sua parte, in modo non troppo impegnativo – non espone al rischio di venir colti di sorpresa. Favorisce uno stato psichico che permette all'inconscio di affiorare, ma senza esagerare. Per chi è convinto che la fonte primaria del proprio lavoro e della propria creatività vada cercata in questi affioramenti, è un luogo fidato dove trovare tale contatto. Proprio come capita che intricati problemi vengano risolti nel sonno, l'inconscio sistema le cose quando la coscienza è distratta.

Nel lasso di tempo durante il quale ho scritto questi diari ho visto alcune città, ad esempio New York, diventare più accoglienti per i ciclisti, mentre in altre i cambiamenti sono

stati più lenti e marginali – devono ancora raggiungere il punto di svolta in cui accetteranno che la bicicletta è un mezzo di trasporto pratico ed efficiente. Alcune città sono riuscite a diventare più vivibili, traendone persino dei benefici economici, mentre altre sono sprofondate nella fossa che hanno cominciato a scavarsi decenni fa. Tratterò tali sviluppi, scelte urbanistiche e politiche nel capitolo dedicato a New York City, dove esaminerò il mio limitato impegno nella politica (e nell'intrattenimento) locale per rendere la mia città più accogliente per le biciclette e, credo, un posto più umano in cui vivere.

CITTÀ AMERICANE

La maggior parte delle città americane non è molto accogliente per il ciclista. E neppure per i pedoni. Sono accoglienti per le automobili – o almeno ci provano con tutte le loro forze. In quasi tutte queste città si può dire che le macchine hanno vinto. Le esistenze, l'urbanistica, i bilanci e il tempo ruotano tutti intorno all'automobile. È un modo di vivere insostenibile sul lungo termine, e scadente su quello breve. Perché è andata così? Forse possiamo dare la colpa a Le Corbusier per le sue visionarie idee di una Città radiante nella prima parte dell'ultimo secolo:



Le Corbusier, *Città radiante* (progetti).
Banque d'Images/Art Resource, NY © 2009 Artists Rights Society
(ARS), New York/ADAGP, Paris/FLC

Le sue utopiche proposte – città (composte a dire il vero sostanzialmente da grattacieli) immerse in una ragnatela di strade a più corsie – erano in perfetta sintonia con i desideri delle compagnie automobilistiche e petrolifere. Tenendo conto del fatto che quattro delle cinque più importanti società al mondo si occupano di gas e petrolio, non sorprende che tali bizzarre visioni, così favorevoli all’automobile, abbiano resistito al passare del tempo. Nel secondo dopoguerra la General Motors era l’azienda più grande del pianeta. Il suo presidente Charlie Wilson disse una volta: “Ciò che è utile alla General Motors è utile al paese.” C’è qualcuno che crede ancora che la General Motors abbia mai avuto a cuore gli interessi del paese?

Forse possiamo darne la colpa anche a Robert Moses, che ebbe tanto successo nel fare a fette New York con superstrade sopraelevate e canyon di cemento. La sua forza di volontà e la sua capacità di proselitismo hanno avuto effetti su vasta scala. Altre città copiarono il suo esempio. O forse possiamo dare la colpa a Hitler, che costruì le *autobahn* per consentire alle truppe e ai rifornimenti tedeschi un accesso rapido, efficiente e affidabile a tutti punti del fronte durante la Seconda guerra mondiale.

Tento di esplorare alcune di queste città – Dallas, Detroit, Phoenix, Atlanta – in bicicletta, ma è frustrante. Le varie zone sono spesso “collegate” – se così si può dire – soprattutto da superstrade, imponenti nastri di cemento che incutono soggezione e solitamente uccidono i quartieri che attraversano, e spesso anche quelli che in teoria dovrebbero collegare. Le aree che confinano con le superstrade diventano inevitabilmente zone morte. Vicino ai margini della città c’è magari una rampa che conduce a un Kentucky Fried Chicken o a un Red Lobster, ma questo non è certo un quartiere. Ciò che resta di tali comunità lacerate viene alla fine sostituito da



centri commerciali e ipermercati, isolati nei vasti deserti di parcheggi, addossati alle superstrade che hanno ucciso le città che avrebbero dovuto collegare. Le strade, le sconclusionate aree di sviluppo urbano e i centri commerciali finiscono per estendersi disordinatamente, a perdita d'occhio, mentre le superstrade avanzano a poco a poco. Monotone, tediose, estenuanti... e, sospetto, destinate molto presto a scomparire.

Sono cresciuto nei sobborghi di Baltimora. Alla destra di una delle case in cui abbiamo abitato si ergeva un nuovo complesso urbano, alle cui spalle c'erano case più vecchie, davanti alle quali si stendevano boschi e un'azienda agricola. Vivevamo proprio là dove lo sviluppo urbano si era (temporaneamente) arrestato, incontrando i terreni coltivati. Come molti altri, ho finito per disdegnare le periferie, la loro artificialità e sterilità. Ma non ho mai potuto liberarmene del tutto. Esercitavano una sorta di fascino e richiamo che io (e non credo di essere l'unico) non riesco ancora a scrollarmi di dosso.

Devo essermi appassionato alla bicicletta molto presto: alle superiori, di sera pedalavo fino a casa della mia fidanzata, che si trovava ad almeno sei chilometri di distanza, per fare un giro e pomiciare dopo aver finito i compiti. Una volta ci mancò poco che lo facessimo nell'attigua discarica pubblica – là non c'erano intrusi.

La mia generazione sbeffeggia le periferie e i centri commerciali, gli spot televisivi e le sit-com con cui è cresciuta – ma anche queste cose sono parte di noi. E così la nostra ironia è animata da qualcosa di molto simile all'amore. Anche se non vedevamo l'ora di andarcene da lì, adesso sono un po' come quelle ghiottonerie che ci tirano su il morale. Arrivando da luoghi così sfigati non siamo e non potremo mai essere i raffinati personaggi metropolitani di cui leggevamo, né apparteniamo al tipo rurale – stoico, autosufficiente, rilas-

sato – del tutto tranquillo e a suo agio nella natura selvaggia. Queste periferie, dove tanti di noi hanno trascorso gli anni formativi, continuano a toccare corde emotive nel nostro animo, attraenti e al tempo stesso inquietanti.

A Baltimora, quando ero alle superiori, andavo spesso in centro con l'autobus per gironzolare nelle vie dei negozi. Era elettrizzante. I centri commerciali non esistevano ancora! C'era un sacco di gente, un gran via vai. Salire sulle scale mobili di Hutzler's o Hecht's (i grandi magazzini del centro) era eccitante! Le ragazze ribelli andavano lì a taccheggiare abiti alla moda. Ma la fuga dei bianchi era già in corso e poco dopo, con stupefacente rapidità, il centro di Baltimora fu abbandonato in massa, e rimasero solo coloro che non potevano permettersi di andarsene. Presto in molte vie apparvero case a schiera sbarrate con le assi. E alla fine degli anni sessanta ci furono le rivolte razziali, i cui strascichi furono la fuga di altri bianchi e l'adozione da parte dei bar all'angolo di quella che fu chiamata architettura della rivolta. Non è il genere di architettura che insegnano a Yale. Consiste nel riempire le finestre della propria attività di blocchi di calcestruzzo dipinti lasciando un paio di mattoni di vetro al centro. Nei quartieri poveri al di là dei negozi del centro, interi isolati furono semplicemente rasi al suolo. Come il leggendario South Bronx, sembravano una zona di guerra – e in un certo senso lo erano. Una guerra civile non dichiarata da cui è uscita vincitrice l'automobile. Gli sconfitti sono le nostre città, e in molti casi le minoranze afroamericane e latinoamericane.

Un tempo c'erano spesso ragioni geografiche per il sorgere di una città: una confluenza di fiumi, come a Pittsburgh; l'incontro tra un fiume e un lago, come a Cleveland e a Chicago; lo sbocco di un canale in un lago, come a Buffalo; un porto riparato, come a Baltimora, Houston e Galveston.



La decisione di insediarsi in un luogo, inizialmente dovuta a motivazioni geografiche, fu poi cementata dall'estendersi delle linee ferroviarie che collegavano tali centri urbani. Mentre un numero sempre più consistente di persone veniva attratto da queste città, la densità abitativa e le conseguenti opportunità di lavoro divennero ulteriori ragioni che convinsero altra gente a stabilirsi lì. Furono così portate a vivere in prossimità di altre persone, come tendono a fare tutti gli animali sociali. In molti casi i fiumi e i laghi finirono per diventare irrilevanti, e il traffico su acqua si trasferì altrove, o venne soppiantato prima dal treno e poi dai camion. Il risultato fu l'abbandono delle zone adiacenti all'acqua e la trasformazione delle industrie costruite intorno a esse in sgradevoli inconvenienti. I benestanti rifuggivano questi quartieri. Mi rendo conto che questa ricapitolazione storica è un po' didascalica, ma abbiate pazienza, sto solo cercando di capire come siamo arrivati a questo punto.

In molte città, lungo i litorali corre spesso un'autostrada. Prima che venissero costruite le autostrade, le aree adiacenti all'acqua, che erano già delle zone morte, parvero il luogo più logico dove espropriare la terra per convertirla in arterie di cemento. Inevitabilmente, gli abitanti di queste città furono pian piano separati dai litorali, che a loro volta divennero zone morte di un diverso genere: cavalcavia e rampe d'accesso di cemento che presto furono invase da auto sfreccianti. Sotto di esse c'erano carrelli della spesa abbandonati, homeless e cumuli di rifiuti tossici. Non era raro trovarsi nell'impossibilità di raggiungere l'acqua a piedi, se non scavalcando diverse recinzioni.

Queste autostrade hanno però finito per venir utilizzate dalle auto non tanto per avere un più comodo accesso alle attività e alle abitazioni della vicina città – il loro fine originario – quanto per evitarla del tutto. Le autostrade permisero

alla gente di fuggire dagli agglomerati urbani per isolarsi in quartieri-dormitorio, che a molti dovettero sembrare una bella cosa – un regno tutto per sé, un cortile per i bambini, scuole sicure, barbecue nel giardino dietro casa, ampi parcheggi.

Anni fa si riteneva che le nostre città non fossero abbastanza comode per le auto. Chi voleva spostarsi rapidamente in automobile trovava le strade fastidiosamente congestionate e affollate. E così gli urbanisti suggerirono di risolvere il problema del traffico con ciclopiche superstrade e arterie di cemento. Non ci riuscirono. Presto furono intasate da un numero sempre più consistente di auto, forse perché un numero crescente di persone pensava di poter andare avanti e indietro più rapidamente su una superstrada. E così furono costruite altre superstrade.

In alcuni casi furono aggiunte tangenziali che circondarono i centri urbani permettendo agli automobilisti di spostarsi da un capo all'altro della città, o da una periferia all'altra, senza dover neppure entrare in città. Quando vado in bicicletta in questi posti mi capita di scoprire che l'unico modo per andare dal punto A al punto B è tramite una superstrada. Le vie più piccole si sono atrofizzate, e in certi casi sono sparite completamente. Spesso sono state tagliate in due o divise in tratti sempre più piccoli dalle arterie più grandi, di modo che risulta impossibile spostarsi da un luogo all'altro usando soltanto le strade di superficie. Il ciclista e il pedone si sentono indesiderati, quasi degli intrusi, e finiscono per irritarsi. Non c'è bisogno di dire che pedalare al margine di una superstrada non è affatto divertente. In questo non c'è neppure qualcosa di romantico – non sei un affascinante fuorilegge, ti trovi semplicemente in un posto che non fa per te.