

Lecture

Nel tunnel del Tempo

Paul Virilio

1932-2018

Publicato su *Alta velocità. Treni e stazioni*, a cura di François Burkhardt, monografia della serie *Domus dossier*, n. 4/1996, pp. 4-6.

DOI: 10.13128/contest-12073
www.fupress.net/index.php/contesti/

Two years after his death, Contesti republishes a 1993 article by the French urban planner, philosopher and writer Paul Virilio, which summarizes some recurring topics of many of his essays and books – such as “L’Espace critique” (1984), and later “La vitesse de libération” (1995) – focused on the alterations on the way of living and perceiving space, and consequently on urban, social, economic and political models, induced by the increasing speed (up to the limit of instantaneity) of transport and communication: forecasts and warnings on the dystopian effects of the more and more marked primacy of time over space, that characterizes the globalized world.

Nel tunnel del Tempo, qual è il vero elemento di RILIEVO del treno a grande velocità? La sua sagoma aerodinamica, la capacità del suo locomotore di regolarsi sul variare dei venti? No. È l'irreversibile FRECCIA DEL TEMPO della sua corsa che cancella l'estensione dei territori percorsi - compressione temporale in cui il profilo dei paesaggi sfuma, mentre l'arrivo a destinazione domina con la pressione della

sua urgenza l'orizzonte delle regioni attraversate.

Sul design dell'OGGETTO che veicola il traffico passeggeri prevale dunque quello del TRAGITTO che esso percorre, imballaggio sotto vuoto dove il comfort è assicurato sia dall'assenza di vibrazioni sia dal silenzio felpato dei compartimenti a tenuta stagna dei vagoni. Design di una staticità passeggera in cui i viaggiatori, più che viaggiare, 'sono viaggiati' o più esattamente spediti a destinazione.

Così, gradualmente, il tragitto ha la meglio non

solo sull'oggetto ferroviario, ma anche sul 'soggetto', sulla personalità del cliente che all'arrivo sarà ricevuto e verificato come una merce.

Agli orizzonti mutevoli dell'andare a piedi per monti e per valli succede con il TGV la orizzontalità di un flusso continuo che colma le vallate e fora le colline. Non si parli dunque più di AERODINAMISMO, ma di STATO-DINAMISMO perché tutto ciò che è statico - alberi, case, ecc. - ha ormai l'apparenza del movimento, mentre al contrario ciò che corre con grande strepito possiede le qualità perfette del silenzio e della stabilità. Insomma il TGV non si può descrivere se non dall'interno del tragitto, dall'interno di quell'AMBIENTE VELOCITÀ che domina con la sua potenza motrice la materialità stessa dei luoghi e delle cose.

In realtà il treno a grande velocità affonda nel tempo e contrae lo spazio di un paese senza lasciare altro 'paesaggio' che quello del suo passaggio.

Chiusi nella situazione estrema della velocità dell'oggetto mobile, i passeggeri alla fin fine hanno ACCESSO soltanto all'ECCESSO di riduzione di un paese la cui dimensione non essa di diminuire, e l'unità di tempo della

corsa del treno supplisce all'assenza di unità di luogo delle contrade attraversate.

Murati nel tunnel del Tempo che passa, gli spettatori-viaggiatori non occupano tanto i vagoni di un convoglio quanto l'accelerazione di uno spostamento senza luogo.

Sotto gli occhi del controllore del traffico seduto davanti alla consolle del suo computer, nel centro di controllo della rete ferroviaria, la carta ISOCRONA letteralmente si straccia e l'antiforma del tempo di viaggio ha la meglio sulla forma del paese reale, quel paese ricco e bello che è il nostro...

Grazie alle prodezze elettroniche dell'analisi multidimensionale delle prossimità terrestri, le distanze spaziali svaniscono una dopo l'altra per lasciare posto a termini sempre più brevi: così la capitale del Portogallo fa un balzo verso il centro dell'Europa, mentre la Scozia è la parte estrema della penisola italiana se ne allontanano velocemente...

Mentre con l'invenzione della cinematografia le immagini fisse si animarono, messe in movimento dal proiettore dei fratelli Lumière, oggi è la nostra visione del mondo che si anima e diverge pericolosamente, così che l'antica 'geografia' del continente si trasforma di colpo in una 'tragittografia' accelerata.

Dopo l'accelerazione della Storia descritta da Fernand Braudel e da alcuni altri, si prepara così discretamente l'accelerazione della realtà: il tempo reale delle telecomunicazioni cancellerà domani lo spazio molto reale dei mezzi di comunicazione terrestri. Si tratta insomma di liberarci definitivamente dall'antica tirannia delle distanze geofisiche come l'astronautica ci ha liberato dall'attrazione terrestre e dalla gravità dei corpi attraverso quella 'caduta in alto' che si chiama VELOCITÀ DI LIBERAZIONE?!

Osserviamo ora i risultati dei programmi di sviluppo che riguardano le infrastrutture dei trasporti in Europa.

Con il continuo miglioramento delle reti stradali, con lo scavo di nuovi tunnel e con la moltiplicazione delle sedi ferroviarie si cerca insomma sostanzialmente di RENDERE IL TERRITORIO PIU' FUNZIONALE accrescendone la percorribilità al fine di aumentare la velocità di spostamento delle persone e delle merci.

Il grande veicolo statico costituito dalla rete delle vie ferrate, favorendo l'accelerazione dei piccoli veicoli dinamici che la percorrono, fa sì che i convogli ormai praticamente scivolino e in poco tempo porterà alla scomparsa della resistenza dei suoli di fronte all'avanzare dei mezzi mobili, resistenza che da sempre ha costituito la profondità geografica di una nazione... ma così si elimineranno anche le asperità e le irregolarità topografiche che pure finora hanno fatto la grandezza delle regioni attraversate dai viaggiatori, e questo



favorirà unicamente la dismisura di una agglomerazione metropolitana capace di assorbire da sola l'attività dell'intero paese e con essa la sostanza del potere delle nazioni della comunità europea.

Il dissolversi delle frontiere nazionali cui stiamo assistendo comporta il progressivo scomparire del distacco che fino a poco tempo fa separava i popoli d'Europa. Questo processo andrà a profitto di una Città sempre meno topica e territoriale e sempre più teletopica e profondamente extraterritoriale, in cui le nozioni geometriche di 'centro' e di 'periferia' perderanno a poco a poco il loro significato, come le nozioni di 'destra' e di 'sinistra' perderanno il loro in materia di identità politica: nell'era della immaterialità delle reti

di tipo Internet la MEDIALITÀ si appresta a rappresentare un'alternativa possibile alla vecchia politica dei partiti del tempo della comunicazione immediata. Per illustrare queste considerazioni basta esaminare il nuovo progetto svizzero che nelle intenzioni dovrebbe rimpiazzare la vecchia rete ferroviaria interciti: lo SWISS-METRO. Dopo i treni a grande velocità francesi e in attesa del futuro TRANSRAPID tedesco, la confederazione elvetica dà un colpo di grazia alla logica metropolitana proponendosi con questo progetto di sostituire le vecchie linee ferroviarie con una metropolitana che viaggi in tunnel a 400 chilometri l'ora collegando l'una all'altra le principali città svizzere. Spostandosi sotto vuoto per sospensione magnetica e sfruttando la forza di propulsione di statori (motori elettrici lineari) fissati alle pareti del tunnel, lo SWISS-METRO riprenderebbe così il principio del cannone elettrico immaginato alla fine della seconda guerra mondiale, mettendo al posto del proiettile fusiforme, con il quale gli ingegneri tedeschi pensavano di bombardare l'Inghilterra dalle scogliere della regione di Calais, un convoglio di metropolitana lungo duecento metri. Ciascuna delle città così collegate perderebbe in tal modo il suo statuto cantonale per diventare un quartiere di una Svizzera di colpo trasformata in una sorta di città delle città, o piuttosto di 'capitale delle capitali', più

METROPOLITICA, che geopolitica. Come si può indovinare, con questo progetto futurista ispirato al recente traforo sotto la Manica, ci si propone oggi - come ci si proponeva nel diciannovesimo secolo con l'invenzione della metropolitana di liberare la superficie del territorio da tutto ciò che la ingombra: dalle vetture che imbottigliavano Parigi all'epoca di Fulgence Bienvenue, come del resto anche oggi, alla catena delle Alpi nel caso dello Swiss-Metro! Mai abbastanza liscio, mai abbastanza desertificato, l'elemento solido della superficie terrestre pare ormai troppo limitativo ai partigiani dell'accelerazione massima dei trasporti pubblici. Da qui l'idea, proveniente dall'Italia questa volta, di sgombrare le autostrade lanciando nel Mediterraneo, dal nord al sud della penisola, una serie di linee di traghetti, le acquastrade. Viaggiando a circa 100 chilometri ora, sfiorando appena l'elemento liquido, queste navi 'a effetto superficie' integrerebbero a meraviglia l'effetto tunnel' prodotto dal traforo del suolo d'Europa per facilitare i collegamenti ferroviari a grande velocità... In realtà oggi il vecchio sogno di autonomia incarnato dall'automobile privata cede il passo al TRASPORTO PUBBLICO A GRANDE VELOCITÀ sul modello aeronautico. Nonostante il prossimo inizio dei lavori per la rete 'transeuropea' di trasporti terrestri, nonostante il via dato alle autostrade

BERLINO-VARSAVIA, ATENE-SALONICCO-FRONTIERA TURCA o, ancora, LISBONA-VALLADOLID, un'era sta per compiersi... Infatti, se la geopolitica aveva bisogno delle vie romane o delle autostrade, la metropolitana che 'oggi si annuncia avrà bisogno, oltre che delle 'grandi linee aeree e ferroviarie, delle AUTOSTRADE ELETTRONICHE DELL'INFORMAZIONE e di reti di satelliti capaci di realizzare 'l'unità di tempo' di una telecomunicazione diventata universale.

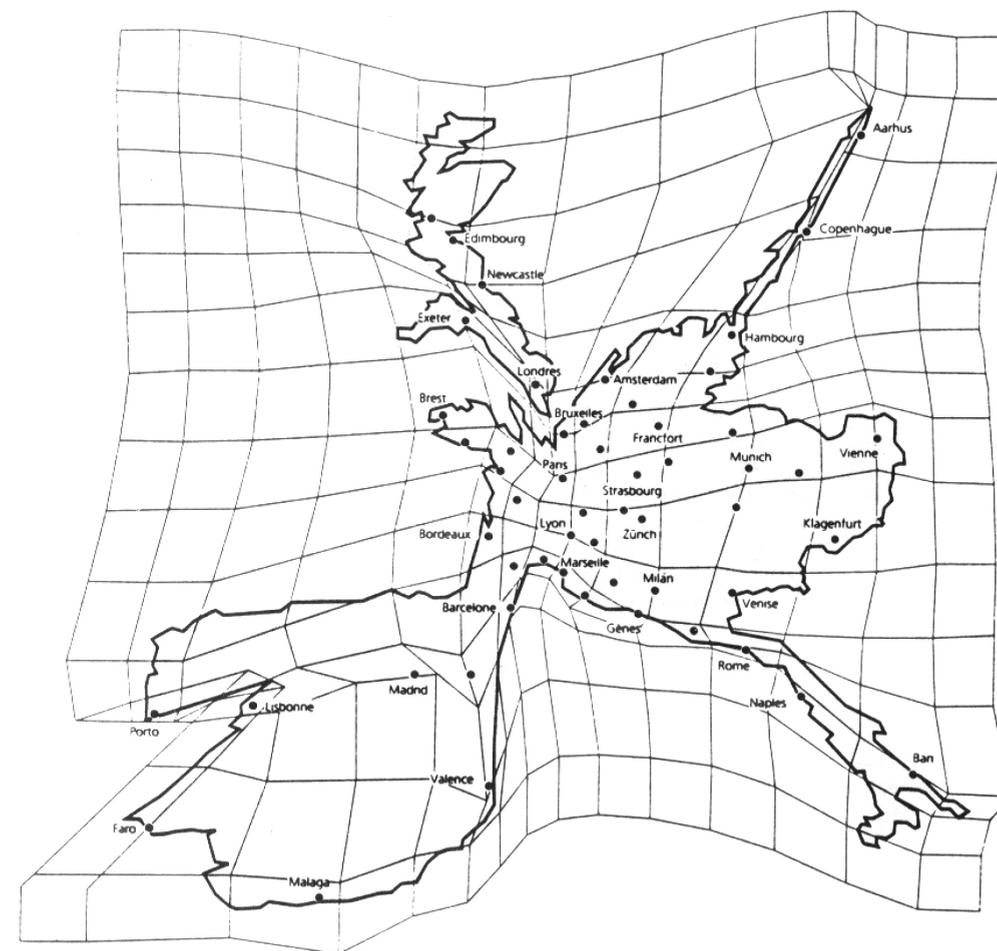
Sull'esempio della rete Internet, le future autostrade elettroniche realizzeranno una commutazione generale e istantanea dei dati, che favorirà a sua volta una DELOCALIZZAZIONE GLOBALE delle attività umane: allora la superiorità che fin qui derivava da una ubicazione favorevole perderà via via importanza e sarà sostituita da un protocollo di accesso temporaneo alle reti che smistando e indirizzando l'informazione faciliterà la trasmissione istantanea dei messaggi.

Per concludere osserviamo ora un'esperienza recentemente condotta sulla rete ferroviaria francese: l'installazione sulle linee PARIGI-STRASBURGO e PARIGI-LUSSEMBURGO di una vettura attrezzata per accogliere

trentacinque telespettatori intorno a sei schermi che diffondono per tutto il tempo del viaggio una selezione di trasmissioni televisive. Questa premura dei dirigenti delle ferrovie francesi di distogliere lo sguardo dei viaggiatori dal paesaggio si può interpretare solo con un disprezzo del paese reale, dell'orizzonte storico del percorso che si svolge attraverso la CHAMPAGNE e le ARDENNES, quanto meno per la volontà dichiarata di trattare il viaggiatore di treno come il viaggiatore d'aereo, il quale per gli spostamenti su lunghe tratte dispone non soltanto di uno schermo cinematografico, ma anche, da poco tempo, di un video installato sul bracciolo del sedile.

Voler considerare la visione al suolo che si ha dal treno a grande velocità identica alla visione in altezza che si ha dall'aereo supersonico è un salto che denota non soltanto un tentativo di far scomparire i luoghi percorsi, ma soprattutto una negazione dell'interesse turistico del viaggio per ferrovia, quale che sia la bellezza delle regioni attraversate, poiché questo tentativo è stato fatto recentemente nel metrò parigino con il clamoroso insuccesso che si conosce...

Una volta di più si deve insomma rilevare che il conflitto fra mezzi di comunicazione e mezzi di telecomunicazione si aggrava di giorno in



giorno: dallo SPORT del TRASPORTO fisico alla TRANCE delle TRASMISSIONI mediali non c'è che un passo, a quanto sembra. È un salto nel vuoto che aliena la realtà dei LUOGHI percorsi a favore della virtualità del COLLEGAMENTO teletecnologico; è già accaduto con il sistema di prenotazione automatica dei posti sul TGV, imprudentemente battezzato SOCRATE... preso malauguratamente a prestito dall'aviazione civile americana, questo sistema ha finito per provocare l'insoddisfazione e addirittura la rivolta degli utenti delle ferrovie francesi!

Note

¹ Paul Virilio, *La vitesse de libération*. Editions Gale, 1995.