

La dromoscopia

Ogni volta che ho provato a descrivere un paesaggio, il metodo da seguire nella descrizione diventa altrettanto importante che il passaggio descritto. ..ma ecco che subito devo decidere se ciò che vedo lo vedo stando fermo come di solito fanno i pittori oppure lo vedo spostandomi da un punto ad un altro in modo da poter dire quello che vedo da punti discontinui che la memoria conserva isolati, strappati dalla vera esperienza dello spazio; devo ricostruire una continuità che si è cancellata nella memoria con l'orma dei miei passi o delle ruote che mi portavano lungo percorsi compiuti una volta o centinaia di volte. Dunque è naturale che una descrizione scritta sia un'operazione che distende lo spazio nel tempo, a differenza di un quadro o, più ancora di una fotografia che concentra il tempo in una frazione di secondo fino a farlo sparire come se lo spazio potesse esistere da solo e bastasse a se stesso. ma bisogna subito dire che mentre io scorro nel paesaggio per descriverlo come risulta dai diversi punti del suo spazio, naturalmente è anche nel tempo che scorro come risulta nei diversi momenti del tempo che impiego spostandomi. Perciò una descrizione di paesaggio, essendo carica di temporalità, è sempre racconto: c'è un io in movimento, e ogni elemento di paesaggio è carico di una sua temporalità, cioè della possibilità d'essere descritto in un momento presente o futuro.

AA.VV. Esplorazioni sulla via Emilia. Scritture nel paesaggio, tratto da "l'horizon negatif" Paul Virilio 1984 ed. Galilée Paris

Il movimento comanda l'evento. Facendo agire la trasparenza, la velocità trasforma le apparenze; nell'impresa accelerata del viaggio, si opera un simulacro che rinnova quello del rompe-d'oeil: come un colore sbiadito, il fondo del paesaggio risale alla superficie, gli oggetti inanimati riemergono dall'orizzonte e vengono di volta in volta a impregnare la superficie del parabrezza, la prospettiva si anima, il punto di fuga diventa un punto d'assalto che proietta i suoi tratti, le sue linee sul viaggiatore voyeur, l'obiettivo dell'inseguimento diventa un fuoco che dardeggia i suoi raggi sull'osservatore abbagliato, affascinato dall'avanzare dei paesaggi. Questo asse generatore di un movimento apparente si concretizza improvvisamente nella velocità del motore, ma la concretezza è quella tutta relativa dell'attimo, perché l'oggetto che si precipita sulla pellicola del parabrezza sarà dimenticato nel momento stesso in cui viene percepito; riaccantonato nel magazzino degli accessori, sparirà presto nel lunotto posteriore. Non lasciamoci ingannare: siamo qui di fronte alla vera "settima arte", quella del quadro di bordo. Contrariamente alla stroboscopia, che permette di osservare gli oggetti animati da un movimento rapido come se si muovessero al rallentatore, questa dromoscopia fa vedere gli oggetti inanimati come se fossero animati da un movimento violento. Salire in una macchina è al tempo stesso salire a bordo e lasciare il bordo (del marciapiede, per esempio), ma per l'autore dello spostamento è anche installarsi davanti a una sorta di cavalletto composto dallo schermo del parabrezza e dal pannello di comando degli organi del motore-proiettore. Disposto davanti

agli occhi del conducente questo quadro di bordo forma un insieme, l'autore dello spostamento dovrà di volta in volta osservare l'arrivo degli oggetti che non potranno fare a meno di colpire il vetro (immagini, ma anche insetti, ghiaia, volatili ...) e i diversi movimenti che animeranno i vari contatori e spie. In questa fascinazione della direzione si instaura un doppio gioco di sguardi diretti all'interno del veicolo e davanti a esso: con l'aiuto del volante e del cambio, l'autore - compositore del viaggio comporrà effettivamente delle serie di scene di velocità che verranno rappresentate surrettiziamente sullo schermo trasparente del parabrezza. Con il monotono susseguirsi delle scene di corse, ogni oggetto visto nella profondità di campo di questa postazione avanzata si identifica con l'attimo di uno scontro evitato; sulla ribalta del posto di guida della postazione avanzata, il conducente con schivate in senso rotatorio cercherà ed eviterà al tempo stesso queste precipitazioni troppo irreali perché il loro carattere suicida possa trattenere l'autore dall'andare avanti. In effetti, il simulacro dromoscopico occulta la violenza telescopica della corsa, le sue false apparenze assicurano e riassicurano il pilota sul suo impeto. Se per il suo aerodinamismo il veicolo da corsa è solo l'embrione di un divenire continuamente differito, nel miglioramento delle forme di minore resistenza, è anche la figura di una defezione generalizzata, una larva di velocità di cui si percepirebbe lo sviluppo solo nell'emergere di una forma migliore che permettesse una velocità superiore. Avviene lo stesso con la figurazione dromoscopica provocata dalla messa in moto del motore: ogni quadro di bordo è solo un'istantanea della messa in scena del film del parabrezza, le precipitazioni del paesaggio sono soltanto un'allucinazione cinematografica; all'opposto dello stroboscopio, nel dromoscopio la fissità della presenza degli oggetti cessa, illudendo l'autore-spettatore dei viaggi. Nella rapidità dello spostamento il viaggiatore-voyeur si trova in una situazione opposta a quella del frequentatore delle sale cinematografiche. E' lui a essere proiettato: attore e spettatore del dramma della proiezione, recita nell'attimo del tragitto la sua stessa fine. L'arte del quadro di bordo appare dunque al tempo stesso come un surrogato della caccia e delle sue scene, ma anche del duello e delle sue finte: il cambio e il volante funzionano rispettivamente come la spada e lo scudo, l'arma della velocità proietta la macchina d'assalto attraverso i fondali dei paesi attraversati e i movimenti del volante schivano, aggirandoli, i dardi che sembra lanciare l'orizzonte avversario. Sullo specchio del parabrezza, il lavacrystalli e il tergicristalli mantengono il gioco della trasparenza, quella trasparenza necessaria alla guida dromoscopica delle immagini, quanto lo sgombero in profondità della strada è necessario alla guida dell'automobile. Nonostante il finestrino, l'apertura dell'abitacolo non è una semplice finestrella, è una scena su cui si agitano i segni dei luoghi attraversati nella messa in scena dei cambiamenti di fondali del cambio di velocità. Restringendo il campo visivo dei passeggeri, l'inquadratura del quadro di bordo provoca una maggiore accelerazione dello scorrimento che si aggiunge a quella della velocità del veicolo. La simulazione dromoscopica risulta da

questa doppia riduzione: quella della distanza-tempo del viaggio e quella della esiguità del campo visivo del quadro di bordo. In realtà il posto di guida automobilistico è solo un simulatore di paesaggi, e del resto in certi vettori supersonici la vista diretta sullo spazio circostante viene spesso sostituita dalle immagini elettroniche del "sintetizzatore di volo". Allo stesso modo, se nella scuola di aviazione il simulatore di volo dà al pilota l'illusione del volo, nell'autoscuola si utilizza la proiezione cinematografica: vedendo passare le sequenze del film di guida, il conducente prepara l'immaginaria esposizione dei quadri di bordo dei suoi viaggi futuri. Con le scene che appaiono sul parabrezza durante la corsa, il mondo diventa un videogame, un gioco della trasparenza e del trapassamento condotto dal regista del viaggio. L'attitudine al controllo si identifica per lui con l'attitudine al movimento, cioè con la patente di guida. La padronanza della proiezione dromoscopica garantisce la sicurezza del viaggio cioè, in altri termini, la ricerca dell'immobilità dei viaggiatori nel comfort dello spostamento- pena la vita, la brutale verità della loro condizione non dovrà essere rivelata ai passeggeri: quelli che circolano violentemente devono restare "buoni come angeli" e, immobilizzati da cinghie che ricordano quelle dell'infanzia, possono solo osservare impotenti l'esposizione di quadri dai colori confusi che si succedono rapidamente davanti ai loro occhi. Fintanto che la simulazione dromoscopica continua, il comfort dei passeggeri è assicurato; in compenso, se la simulazione cessasse brutalmente in uno scontro, i viaggiatori voyeur sarebbero immediatamente proiettati, come Alice, attraverso lo specchio del quadro di bordo in un salto mortale, ma soprattutto in un salto della verità della loro traiettoria in cui lo scarto sala-scena cessa, e quindi gli spettatori diventerebbero attori. E a questa "insurrezione passeggera" che cerca di porre rimedio la cintura di sicurezza. Con il dromoscopio, bisogna obbligatoriamente, e sotto pena delle peggiori sevizie, imboccare ognuna delle fasi del movimento; al contrario del cinemascopio, il cambio di velocità richiede che l'autore/conducente faccia succedere una dopo l'altra sullo schermo del parabrezza ogni sequenza: dall'accelerazione e dal rallenti fino al piano fisso della sosta passando per la carrellata indietro della retromarcia al parcheggio. Questo scalare delle immagini nella sosta progressiva della proiezione è simile a quello delle marce nel cambio; il concatenamento delle varie fasi è un obbligo della celerità, non si saltano mai le tappe della corsa, prima, seconda, terza, quarta, bisogna che l'autore-conducente mantenga l'ordine dromocratico della dittatura del movimento. In questa corsa - inseguimento il paese non è mai esattamente attraversato ma, per meglio dire, perforato, passato da parte a parte e il conducente è solo il verificatore di questa perforazione in cui il reale pare rivoltarsi su se stesso come un guanto. Sia all'andata sia al ritorno, il tragitto è soltanto un tunnel, in cui viene capovolto il significato dell'allontaniamento. Con il cambio di fondali del cambio di velocità, il contenuto informativo dei luoghi si evolve: ogni stato di movimento del motore dell'automobile corrisponde a una tappa del significato degli ambienti percorsi; attraverso la sua

figurazione dromoscopica ogni velocità appare un po' come un dipartimento del Tempo, del tempo di passaggio. La rientranza del parabrezza, quindi, non è una finestra, ma una sorta di porta-finestra attraverso la quale i passeggeri passano senza sosta, una porta-finestra attraverso la quale i viaggiatori voyeur si inabissano nell'attrazione dell'arrivo. Paragonabile al perno verticale di una porta girevole, lo schermo del parabrezza funziona un po' come una porta-tunnel il cui asse orizzontale sarebbe il veicolo e i battenti i paesaggi che si succedono intorno. In questo osceno rovesciamento, il paese espone le sue parti intime. Svelando i suoi paesaggi, il corpo territoriale eccita il padrone dei luoghi alla violenza della velocità e lo incita a violentare lo spazio aperto. Ma lo schermo trasparente è anche un quadrante, un indicatore che mostra nella sua simulazione dromoscopica la violenza della corsa; mentre le spie e gli altri rilevatori di bordo rendono noto lo stato del motore, il vetro del parabrezza indica da parte sua la condizione del percorso; la visione dromoscopica, nella doppia trasparenza del vetro e della via, chiarisce l'evoluzione del mondo fisico; le deformazioni simulate del campo visivo della traversata sono preziose indicazioni sullo stato dei luoghi. Con la galleria dei quadri di bordo della mobilità quotidiana, la rivoluzione culturale del trasporto si espone in pubblico. Nello schermo del viaggio automobilistico la precipitazione delle immagini equivale a un movimento tellurico apparente il cui epicentro potrebbe situarsi nel punto morto dell'arrivo; il vettore di trasporto è dunque qui soltanto un implosivo e gli utenti di questa catastrofe ambulante, più che contemplare da una posizione privilegiata la strada, contemplano la disfatta di ciò che sta ai bordi della strada. Con la velocità dell'inseguimento è l'obiettivo del viaggio che distrugge il percorso, è il bersaglio del proiettile-proiettore (automobile) che sembra provocare la rovina dell'intervallo, è il desiderio passeggero di andare fino in fondo il più velocemente possibile a produrre, nello scarto del viaggio, lo squartamento brutale dei paesaggi. L'irresistibile attrazione della corsa dissolve con la fissità degli oggetti il tempo di spostamento, la distanza-tempo. La distanza cognitiva dello spazio sopravvive certo da qualche parte, ma tende a diventare il ricordo, la commemorazione degli antichi tracciati del percorso, meno toccati dalla mobilitazione; l'altro capo del paese è sempre più vicino ma la consistenza dei luoghi è scomparsa nell'estetica della rapidità, fenomeno ottico, lo scopo del viaggio agisce come un otturatore, i comandi di bordo consentono di cogliere dal vivo la ruvidezza dell'albero, l'istantaneità delle case, delle colline, che scandiscono la strada. L'eccessiva attrattiva dell'arrivo cambia la visuale del passeggero come il diaframma dell'apparecchio fotografico modifica la luminosità dell'istantanea. L'accelerazione della macchina da presa dromografica corrisponde a una chiusura progressiva del parabrezza. La volontà di raggiungere al più presto l'obiettivo del viaggio restringe il campo di visione dei viaggiatori-voyeur, la loro profondità di campo. Oggi il mezzo di comunicazione non produce più solo come ieri il trasporto da un punto all'altro

(come qualsiasi ponte), il mezzo di trasporto rapido produce anche questa figurazione passeggera del trasferimento. Simulando la fugacità delle cose che restano, il mezzo di comunicazione fa vedere l'inverosimile realtà di una fine dello spazio, il simulacro dromoscopico rende verosimile la controverità di una contrazione del mondo. L'animazione dei quadri di bordo inganna i viaggiatori sul movimento cataclismico della fine, sull'arrivo della fine; come uno specchio magico, il parabrezza permette di vedere l'avvenire. In effetti la dromovisione (medium-automobile) ha simulato la fugacità ben prima che la televisione (medium-audiovisivo) simulasse la prossimità... fino al momento, per nulla imprevedibile, in cui l'istantaneità dell'ubiquità abolirà, con lo scarto, lo spazio, facendo al tempo stesso dell'apparecchio dromovisivo l'equivalente perfetto dell'audiovisivo. L'imbarco automobilistico dovrebbe essere ormai l'occasione di una prospezione della proiezione; un po' come si penetra nel laboratorio, noi dovremmo salire a bordo per cercare di decifrare un enigma, quello dell'incoerenza dell'erranza motorizzata, per cercare di indovinare la logica di questa defezione propagata dal viaggio. Se nella storia architettonica la finestra è inizialmente apparsa nel luogo di culto prima di diffondersi all'habitat civile, è perché la sua apertura consentiva di contemplare, senza toccarlo, il cielo o le vicinanze del tempio. Più tardi, nella storia pittorica questa volta, la cornice del quadro da cavalletto permise di rinnovare quella distanza critica che la geometria prospettica confermava scientificamente. Oggi sembra proprio che lo schermo del quadro di bordo ripeta questa falsa prossimità con il lunotto posteriore, le portiere vetrate, il suo parabrezza frontale; la macchina automobile forma un quadratico in cui l'amatore di viaggi diventa il bersaglio di un assalto permanente che ripropone la prospettiva del quadro: l'illusione è la stessa, ma si estende adesso alla superficie del mondo e non più solo alla superficie della tela. Il veicolo sostituisce la patina, l'autore (conducente) porta al suo seguito l'amatore (passeggero) nella patina trasparente della sua guida. Se ieri il pittore attirava gli sguardi dell'amatore d'arte nell'illusoria profondità dell'opera dipinta, attualmente l'opera dromoscopica attira al tempo stesso il conducente e il suo passeggero in quella del paese intero: lanciati verso la luce dell'arrivo essi occupano insieme l'anima di una sorta di pozzo traslucido in cui i paesaggi compongono la calibratura del viaggio. Al posto di guida, la prossimità immediata importa poco, conta solo ciò che resta in lontananza. dell'inseguimento del viaggio, ciò che sta davanti determina la postazione del mezzo, la velocità di propulsione produce il suo proprio orizzonte: più la velocità è grande, più l'orizzonte è lontano. La filosofia del parabrezza richiede la previsione assai più della visione, dato che quest'ultima è falsata dalla sporgenza del mezzo; è l'avvenire a decidere del presente della corsa: nell'erranza accelerata il passato è sorpassato, i punti di riferimento sono essenzialmente quelli del futuro. L'apparecchio dromovisivo funziona quindi soprattutto come mezzo di esumazione, come mezzo di comunicazione, comunica solo quello che deve venire,

nell'unidirezionalità del viaggio, ciò che resta è scomparso da molto tempo nell'archeologia della partenza. Per il conduttore prospettore del viaggio, il posto di guida è un posto di preveggenza, una torre di controllo dell'avvenire del tragitto. Inversamente, la torre dell'aerodromo è per il controllore del cielo, il posto di guida delle linee aeree. Che si tratti del movimento apparente dei paesaggi sullo schermo del parabrezza o di quello invece reale degli aerei sullo schermo radar, ciò che conta per il controllore del viaggio è l'anticipazione, la conoscenza preliminare. La tecnica dei vettori sostituisce ormai la tattica dei corpi, e così questa visione di un mondo perduto nell'attimo stesso in cui viene percepito si identifica abbastanza bene con una visione da vincitore, al punto che il gioco del quadro di bordo potrebbe apparire in qualche modo come una forma poco conosciuta di gioco della guerra. Ricordiamo che nella dialettica bellica ciò che è svelato, dev'essere smobilitato. Il visibile è perduto poiché sfugge alla prescienza che è la regola del gioco strategico; allo stesso modo, nella corsa automobilistica la previsione del movimento dell'orizzonte avverso è per il pilota analoga a quella del movimento dell'avversario per il comandante di guerra. Forma sofisticata del kriegspiel, la dromoscopia potrebbe essere in un certo senso un videogame della velocità, un blitzkriegspiel, in cui si perfezionano in continuo le pratiche militari di stato maggiore, e ogni veicolo sarebbe insomma un vettore di comando, un "command car"... r- d'altronde interessante considerare l'evoluzione storica dei vari "posti di guida": se ancora ieri si guidava all'aria aperta a contatto con l'atmosfera, ascoltando il rumore del motore e del vento e sentendo vibrare la macchina, si può osservare che l'eccesso di velocità ha contribuito a rinchiudere progressivamente il conducente, prima dietro lo schermo degli occhiali, poi dietro il parabrezza e infine nella guida interna. La "guida coi sentimenti" dei pionieri ha lasciato il posto alla "guida con gli strumenti", poi alla "guida automatica", in attesa della probabile automazione integrale dell'automobilità... In effetti, il posto di pilotaggio delle macchine offre un'immagine politica dell'avvenire, il quadro di comando mostra a chi la vuole osservare la prevedibile evoluzione del potere; vere e proprie sfere di cristallo, gli schermi e i quadranti gettano una luce nebulosa sulle prossime strade politiche. La nuova "macchina da guerra" porta con sé l'ultima "macchina da guardia", l'una e l'altra costituiscono un corpo unico, non c'è più come in passato la dicotomia fra la funzione dell'arma e quella dell'occhio, la macchina d'assalto travolge la macchina da vista e la distruzione della vista rende evidente quella della vita. Sfortunatamente, gli incidenti dromoscopici sembrano essere meno spettacolari nelle loro conseguenze immediate degli incidenti telescopici, non rimane nessun relitto e "visibilmente" nessuno si cura della sicurezza della vista. Eppure davanti a questa vertigine che coglie il passeggero quando viene immerso nelle profondità del paese, dovremmo porci delle domande: questa ebbrezza delle grandezze che lo trascina a superare certi livelli di accelerazione è temibile, la grandezza del mondo, la sua estensione si confondono improvvisamente con la volontà di potenza dei

conducenti: è l'assalto che dà alla luce le contraddizioni del percorso. Il territorio esiste ormai solo grazie alla violenza del movimento in avanti e la postazione avanzata dell'arrivo provoca il crepuscolo dei luoghi; il viaggiatore voyeur non ha più bisogno, come il suo confratello sedentario, di stare dietro al buco della serratura di un centro di convergenza panottico, la sua corsa è ormai soltanto un lungo sguardo in cui il luogo e l'occhio si confondono etimologicamente. Come affermava Martin Heidegger, associandosi nel 1933 alla filosofia del Führer: "L'inizio è ancora là. Non è dietro di noi come ciò fa, ma sta davanti a noi. L'inizio ha fatto irruzione nel nostro avvenire, si erge in lontananza come una disposizione lontana, attraverso di noi è la sua grandezza che noi dobbiamo raggiungere". Da allora, un buon numero di conduttori di popoli e altri grandi timonieri si sono succeduti dietro lo schermo dromoscopico del potere assoluto, ma non è molto più rassicurante guardare all'esercito della loro progenitura: motociclisti, automobilisti, guidatori di famiglie, che riproducono nelle loro piccole evasioni quotidiane l'ordine dromocratico delle grandi invasioni. In questa spartizione del potere di violenza della velocità, con quali ricadute politiche abbiamo a che fare? nella guida del motore, di quale illusione democratica si tratta? di quale liturgia?... Come la navigazione aveva in tempo inaugurato la catastrofe del naufragio, cioè la sparizione dei bastimenti nell'elemento portante, così la circolazione accelerata ha provocato e poi sviluppato una catastrofe nuova, lo scontro: cioè l'intempestiva sparizione di un veicolo nell'altro. Specchio di velocità che rinvia la violenza del tragitto all'oggetto e ai soggetti dello spostamento, la conflagrazione della collisione sarebbe insomma il naufragio della velocità. Del resto, se osserviamo il termine *télescopage* (scontro) vediamo che in esso si compongono due accezioni: "esaminare quanto è lontano" (*télescope*) e "rimischiare senza discernimento" (*télescoper*). L'illusione ottica del cannocchiale consiste nell'avvicinare quanto è lontano per esaminarlo, quella dell'automobile nel mescolare senza discernimento il vicino e il lontano: la traversata accelerata potrebbe quindi essere analoga a un qualche disturbo della percezione, e la corsa sarebbe un illecito incastro del lontano nel vicino; in questo caso il compito del veicolo rapido non consisterebbe tanto nel trasportare il passeggero quanto nel fare scorrere la realtà fisica, cioè nel modificare, come una qualsiasi lente addizionale, i piani dell'esperienza visiva. Abolendo progressivamente la nostra nozione delle distanze (le distanze cognitive), la velocità, avvicinandoci violentemente, ci allontana in ugual misura dalle realtà sensibili. Più avanziamo rapidamente verso il termine del nostro spostamento e più regrediamo, al punto che la celerità potrebbe essere, in qualche modo, un'infermità precoce, una miopia, letteralmente. Infatti, se sgombrando in profondità il campo di visione (disboscamento, deserto, spalto), ciò che è lontano si avvicina visibilmente, nella messa in moto accelerata, ciò che è vicino si allontana fisicamente dato che l'orizzonte continua a fuggire in lontananza. Mentre la "macchina da guardia" (cannocchiale, torre d'osservazione) permetteva di avvicinare l'orizzonte grazie al dominio dell'altitudine o alle proprietà ottiche delle lenti, la

"macchina da guerra" (veicolo, vettori vari) spedendo il viaggiatore verso l'orizzonte, lo allontana in ugual misura dal mondo circostante, al punto che si potrebbe considerare la messa in opera della prossimità veicolare come una distanziamento, un arretramento, letteralmente una ritirata. Qui, la propulsione per reazione sembra simboleggiare il movimento in corso dal tempo della rivoluzione dei trasporti. La spinta ha sostituito dromologicamente l'attrazione dell'elica, nelle elevate velocità di propulsione aerea, il veicolo si appoggia sull'eiezione di una certa quantità di movimento (prodotto di una massa per la velocità) nel senso opposto a quello che gli si vuole imprimere, l'assalto risulta quindi dalla ritirata delle forze, è la celerità dell'arretramento a spingere il veicolo, come è la spesa, la perdita d'energia che produce la violenza della corsa... In effetti, nella proiezione del viaggio accelerato, lo spazio territoriale è rigettato, tramutato in quinte dell'exploit della traiettoria, il territorio è sfruttato dall'accelerazione dello spostamento, come se il consumo dello spazio e del tempo continuasse e rinnovasse quello delle materie prime, come se le dimensioni del mondo risultassero dal suo sfruttamento come campo d'azione. Del resto, come avviene con i veicoli più pesanti dell'aria, il vettore è portato dalla sua velocità, la rapidità della sua traiettoria diventa il suo percorso, le alte velocità di propulsione diventano l'infrastruttura dei viaggi ad altitudine elevata. Provocando il decollo dell'apparecchio, la celerità conduce in cielo il passeggero, e non è più solo lo sgombero in profondità del campo, la via che permette la traversata: questa volta è il veloce che permette di varcare il vuoto. Come "fabbrica di velocità", il motore fabbrica qui la via di accesso, è l'eccesso (di velocità) che produce l'accesso al volume atmosferico al di sopra delle superfici dello spazio territoriale. Nonostante questo, non possiamo fare a meno di notare che lo sfruttamento del mondo come campo d'azione ha i suoi limiti nella curvatura dell'orizzonte planetario, al punto che la violenza dell'eccesso di velocità finisce con l'essere fatalmente solo una regressione, un eterno ritorno (al porto, all'aeroporto) che riporta a zero i passeggeri. Ogni viaggio funziona come un conto alla rovescia, e la nuova catastrofe dello scontro proviene quindi dal fatto che l'arrivo pare scontrarsi sempre più frequentemente con la partenza: più rapido del sole, il supersonico arriva a New York prima di essere partito da Parigi... Mentre un tempo restavano ancora i tre termini di partenza, viaggio e arrivo, oggi ne restano due, la partenza e l'arrivo. Con la rivoluzione del trasporto, l'intervallo è progressivamente scomparso nel progresso dell'accelerazione; nella linea aerea, per esempio, la "distanza- spazio" (chilometrica) ha lasciato posto alla "distanza-tempo", pura durata in cui quanto sta in mezzo è abolito come campo d'azione dalla violenza dell'avanzata dell'apparecchio. Ma questa con trazione-collisione continua, ogni aumento della potenza motrice riduce questa linea del tragitto aereo e domani, non c'è da dubitarne, resterà solo l'arrivo, il punto d'arrivo, perché anche la partenza sarà scomparsa ell'istantaneità del progetto. E' già questo il caso delle comunicazioni audiovisive in cui

osservatore e uditore restano al microtelefono o davanti allo schermo: la partenza per l'incontro non esiste più, è stata sostituita dall'arrivo delle immagini sullo schermo o anche da quello delle voci nel ricevitore. Nella comunicazione telefonica, i due interlocutori ascoltano attentamente l'arrivo della voce dell'altra persona e la negazione della partenza e della messa in moto risulta precisamente da quella delle distanze spaziale e temporale del dialogo. Qui, la simmetria dell'arretamento è palese: ognuno resta a casa sua nell'attesa dell'arrivo dell'emissione (telefonica o televisiva); in effetti l'archeologia delle partenze non esiste più: con la celerità dell'assalto, l'attesa è la nuova forma della ritirata, dell'arretramento. La dromoscopia è quindi paradossalmente l'attesa della venuta di ciò che resta: gli alberi che sfilano sullo schermo del parabrezza, le immagini che sorgono su quello della televisione... sostituiti di realtà, i movimenti apparenti sono solo simulacri. Ma qui dobbiamo tornare alla nozione di visibilità e quindi alla luce, dato che il visibile è l'effetto del movimento apparente del sole che si leva e declina sull'orizzonte, e l'illusione dromoscopica della sua corsa che organizza la visione del mondo circostante, il movimento dell'astro nel cielo o nella finestra è quindi l'equivalente perfetto di quello degli oggetti che sorgono sul parabrezza, al punto che l'orizzonte lontano verso cui si dirigono i viaggiatori voyeur è esso stesso uno schermo panoramico su cui sfilano astronomicamente gli oggetti celesti dati a vedere nell'attimo (giornaliero) del tragitto (annuale) del veicolo planetario, occupato, o meglio abitato, dai passeggeri per un certo tempo... Illusione cinematografica, la corsa delle ombre sul suolo, traduce innanzitutto la rotazione della terra, come il tramonto del sole, lo spuntare del terreno, l'ascesa dell'orizzonte lontano; il visibile potrebbe quindi essere l'effetto-realtà dello schermo atmosferico, la sua trasparenza quello di un'illuminazione gassosa. D'altro canto, è estremamente utile analizzare la produzione intensiva di quei "cieli artificiali" quegli schermi dromoscopici che sono le grandi aperture vetrate dell'abitazione contemporanea, e anche i successi dell'ideologia (totalitaria) della trasparenza sociale e la moltiplicazione delle procedure audiovisive in campi sempre più numerosi: controllo dei movimenti, telecomando, sorveglianze di vario tipo. Con l'eccesso di velocità, la vista diventa progressivamente la via, la via d'accesso, al punto che la vita quotidiana sembra diventare una "vigilia ottica" in cui la vista sostituisce la vita, come se, aspettando di arrivare senza partire fisicamente, ognuno si accontentasse ormai di restare in attesa davanti all'apparecchio audiovisivo, sperando probabilmente che l'apparecchio dromovisivo raggiunga a sua volta l'istantaneità dell'ubiquità... In effetti, è rimasta ormai una sola mediazione, non quella dal vettore, al veicolo, ma quella della sua velocità. Fra il medium audiovisivo e l'automobile (o medium dromovisivo), non c'è nessuna differenza: macchine di velocità, fabbricano ambedue mediazione producendo celerità, l'una e l'altra sono tutt'uno, dato che la funzione dell'occhio e dell'arma si sono confuse, legate, al momento della rivoluzione dei trasporti. Qui l'illusione euforica del "messaggio-massaggio" di Mc. Luhan è manifesta: la

mediazione non sta nei mezzi di diffusione e di comunicazione del linguaggio, della parola o dell'immagine, più o meno efficaci del manoscritto o della stampa, la mediazione risiede nella rapidità dello stabilire il contatto fra gli interlocutori, e poco importa in fondo la diversità dei mezzi di comunicazione (audiovisivi, automobili ...) dato che tutti sono diventati i "mezzi di comunicazione dello sterminio". Ma ritorniamo alla violenza della velocità: se la prontezza è l'essenza stessa della guerra e se, come diceva un tempo Kipling, la prima vittima di una guerra è la verità", allora dobbiamo davvero constatare che la verità è la prima vittima della celerità; questo ci insegna palesemente la dromoscopia, questo esprimeva Sun Tse quando segnalava che la forza militare si regola sul suo rapporto con la parvenza". La guerra è una forma privilegiata dell'impresa delle apparenze, la forza, cioè la violenza del movimento militare, è sottoposta alle regole dell'apparenza e non solo attraverso la dissimulazione, le astuzie e i camuffamenti, dato che l'armamento stesso è il prodotto dell'avvenimento del movimento, quello che gli specialisti chiamano logistica. Dobbiamo del resto sottolineare un errore di valutazione: il lancio delle armi antiche o il tiro delle nuove non hanno mai avuto come obiettivo la morte dell'avversario o la rovina dei suoi mezzi, ma innanzitutto la rovina del suo progetto; si tratta sempre di dissuaderlo, cioè di costringerlo a interrompere il movimento in corso, che si tratti di quello che consente all'assalito di resistere all'assalitore o che sia quello dell'invasione poco importa, è il movimento che comanda l'avvenimento (bellico) ed è ancora il movimento a produrre l'armamento, ed era questo che Napoleone ribadiva, quando affermava: "L'attitudine alla guerra è l'attitudine al movimento". Ora, se un tempo la prontezza era l'essenza della guerra, dobbiamo assolutamente prender atto che ne è diventata la forma assoluta. Con la rivoluzione industriale del trasporto come "fabbrica di velocità" ben più che come "fabbrica di macchine", la velocità è ormai la guerra allo stato puro, la guerra pura. Stato di guerra non dichiarato, lo stato d'emergenza è uno stato-sorpresa (in altri termini, di "puro arrivo") che partecipa, grazie alla negazione dello spazio e del tempo, di quella delle partenze e delle dichiarazioni di intenti. Pura intensità, questo sorprendente stato di guerra al mondo come campo di azione, abolisce con la verità della sua materia, la realtà delle sue dimensioni: guerra assoluta, o meglio ultima guerra, la velocità equivale alla fine del mondo fisico come verità dimensionale; stato di guerra allo stato di fatto, la celerità provoca la disfatta dei fatti; allora, come un essere caro che si sia dimenticato nel corso di un lungo viaggio, il mondo si assenta. Dopo la nostalgia delle immagini del passato, noi sprofondiamo in quella di un mondo presente diventato puramente immaginario. Se le dimensioni del mondo fisico nascono dal suo sfruttamento come campo di azione, e se la velocità conduce verso la negazione di queste dimensioni, cosa è dunque una dimensione? Nel suo libro Benoit Mandelbrot risponde che una dimensione è un problema di grado di risoluzione e che il risultato numerico (da zero a più dimensioni) dipende dai rapporti fra l'oggetto e l'osservatore, cioè dalla

distanza fra l'osservato e colui che l'osserva': le dimensioni spaziali sono quindi solo messaggi frammentari che la geometria non avrebbe smesso di interpretare¹. La vera "dimensione del mondo" sarebbe allora non solo un problema di grado di risoluzione dell'immagine (geometrica, geografica), ma anche della celerità di questa, dato che il valore della mediazione dimensionale non smette di subire delle metamorfosi (di oscillare secondo Mandelbrot) dromoscopicamente in misura proporzionale ai progressi della velocità dell'osservazione, e dato che i mezzi di comunicazione della mensione, vettori o veicoli (agrimensore, lente addizionale, microscopio, telescopio, automobile, satellite ...), sono al tempo stesso i mezzi dello sterminio delle dimensioni. Ultimo incidente della circolazione, in cui stavolta verrebbe a mancare, nella velocità della luce, l'effetto-realtà del mondo visibile, implosione, scontro dimensionale che vedrebbe scomparire la parvenza, cessare le apparenze, nell'abbagliante luce della velocità. Dato che il visibile è solo l'effetto di superficie della prontezza dell'emissione luminosa e dato che, del resto, ciò che passa sempre più velocemente si percepisce sempre meno nettamente, bisogna pure arrendersi all'evidenza del fatto che quanto è dato da vedere nel campo visivo, lo è grazie al tramite di fenomeni di accelerazione e decelerazione identificabili punto per punto alle intensità di illuminazione. Se la velocità è la luce, tutta la luce del mondo, allora la parvenza è l'instabilità e le apparenze sono trasparenze momentanee e ingannatrici; le dimensioni dello spazio finiscono quindi per essere solo fuggevoli apparizioni, allo stesso titolo delle cose date a vedere nell'attimo del tragitto dello sguardo, questo sguardo che è al tempo stesso il luogo e l'occhio. Le fonti di velocità (generatore, motore) sono quindi fonti di luce e fonti di immagini, di immagini del mondo quando si tratta delle dimensioni di quest'ultimo. Provocando l'apparizione e lo sviluppo delle "grandi velocità", la rivoluzione dromocratica ha contribuito a sviluppare anche un gran numero di stereotipi che si riferiscono alla nuova rappresentazione delle diverse grandezze fisiche; la rivoluzione del trasporto ha così provocato l'industrializzazione dell'impresa artigianale delle apparenze; fabbrica di velocità e quindi di luce e di immagini, essa è improvvisamente diventata proiezione cinematografica della realtà, fabbricazione del mondo, di un mondo di immagini fittizie, montaggio di sequenze dromoscopiche in cui l'ottica dell'illusione motrice ripropone l'illusione ottica. Pare quindi che la funzione storica della geometria sia stata la

¹ "A conferma mostriamo che un oggetto complesso, nella fattispecie una pelota di dieci centimetri di diametro, fatta di filo di un millimetro di diametro, possiede in modo più o meno latente, diverse dimensioni fisiche distinte. Al grado di risoluzione di dieci metri, appare come un punto, quindi come una figura zerodimensionale; al grado di risoluzione di dieci centimetri, è una palla, quindi una figura tridimensionale; al grado di risoluzione di dieci millimetri è un insieme di fili, quindi una figura unidimensionale; al grado di risoluzione di 0,1 millimetri ogni filo diventa una sorta di colonna e il tutto ridiventa una figura tridimensionale; al grado di risoluzione di 0,01 millimetri, ogni colonna si risolve in fibre filiformi, e il tutto ridiventa una figura unidimensionale e via di seguito, così che il valore della dimensione non smette di oscillare" (Benoit Mandelbrot, *Les objets fractals*, introduzione, p. 13, Paris, Flammarion, N.B.S., 1975).

riorganizzazione progressiva e progressista del potere-niuovere", lo sviluppo di una sorta di logistica generalizzata o cronologista che si applica non soltanto al campo del visibile, poiché quest'ultimo è solo l'effetto-realtà della rapidità, ma all'insieme delle realtà fisiche. Attraverso il continuo rinnovamento delle relazioni da ciò che appare a ciò che si muove, la geometria avrebbe proceduto a regolamentare le diverse forze di penetrazione; scoprendo le apparenze, rivelando la materia come prospettiva cioè come dimensione, come obiettivo, l'impresa geometrica avrebbe accelerato la sua dissoluzione al ritmo stesso dello sterminio delle sue dimensioni, e la velocità avrebbe permesso finalmente di attraversare, senza colpo ferire, lo scarto fra fisico e metafisico.