

## L'Osservatore. Leonardo Benevolo, l'architettura come servizio ai cittadini

Un architetto atipico, storico e urbanista, pensatore dai vasti orizzonti e uomo che «ha lasciato una testimonianza civile e politica alta di matrice cristiana, improntata al servizio, sempre schierata con i diritti della cittadinanza e contro l'arroganza del potere». Con un articolo a firma di Francesco Scoppola, *L'Osservatore Romano* ricorda così la figura di Leonardo Benevolo, scomparso il 5 gen-

naio a 93 anni, docente di storia dell'architettura a Firenze, Venezia, Palermo e Roma. Il suo manuale *Storia dell'architettura moderna* è stato un caposaldo per generazioni di architetti. Fra i suoi allievi, personaggi come Italo Insolera e Pierluigi Cervellati. Conosciuto per l'opera di riqualificazione delle periferie a Bologna, Brescia e Palermo, aveva studiato i problemi urbanistici di Roma con libri di grande attualità.

## Fotografia. In mostra al Forte di Bard il mondo e le «icone» di Robert Doisneau

«Quello che io cercavo di mostrare era un mondo dove mi sarei sentito bene, dove le persone sarebbero state gentili, dove avrei trovato la tenerezza che speravo di ricevere. Le mie foto erano come una prova che questo mondo può esistere». Così parlava Robert Doisneau, uno dei più grandi fotografi del Novecento. Un'importante selezione dei suoi scatti sarà esposta al Forte di

Bard, in Valle d'Aosta, fino al primo maggio nella mostra *Icones*, a cura dell'Atelier Robert Doisneau di Parigi e dell'Associazione Forte di Bard. *Fil rouge* del percorso la iconicità delle immagini, quelle che maggiormente hanno saputo conquistare l'immaginario collettivo e il grande pubblico, a partire dal celebre bacio del 1950, *Le baiser de l'Hôtel de ville*. Chiude oggi invece la mostra con 140 foto del 59° World Press Photo. (G.Mat.)

## Ravenna. Il ricordo di don Fuschini, messa e libro a dieci anni dalla morte

Con una messa di suffragio e la presentazione di un libro, Ravenna ricorderà oggi il sacerdote e scrittore don Francesco Fuschini, nel decennale della morte. L'arcivescovo Lorenzo Ghizzoni concelebrerà la messa alle ore 11 nella Basilica di Porto Fuori, che don Fuschini guidò come parroco per una quarantina d'anni. Nel pomeriggio alle 16 nella sala parrocchiale, Walter Della Monica,

direttore del Centro relazioni culturali di Ravenna, presenterà l'ultimo libro di don Fuschini *A domandarsi - Conversazioni con i suoi lettori*. Nato a S. Biagio di Argenta nel 1914, don Fuschini fu ordinato sacerdote nel 1946 e morì il 27 dicembre 2006. Definito da Prezzolini «il migliore degli scrittori cattolici italiani», collaborò a lungo col Resto del Carlino, *L'Osservatore Romano* e *L'Avvenire* d'Italia. (Q.Cap.)



MUOVERSI. Il barone Karl Drais sull'originale "Laufmaschine" che debuttò a Mannheim nel 1817. A destra, il ritratto



la recensione

## Il valore del silenzio e della vita monastica in un fumetto di Zep

GIORGIO BERNARDELLI

Dopo oltre vent'anni trascorsi in un monastero di stretta osservanza sulle Alpi, il monaco Marcus – a causa di una strana questione ereditaria – si ritrova all'improvviso catapultato nel frastuono di Parigi. Esperienza inconsueta dopo tanto tempo trascorso in silenzio nella propria cella. Ancora di più, però, lo è il fatto che a raccontare questa storia non sia né un romanzo né le sequenze di un film, ma lo scorrere delle vignette di un album a fumetti. È infatti questa la sfida di *Un bruit étrange et beau* ("Un suono strano e bello") la storia che lo svizzero Zep ha da poco pubblicato per l'editore francese Rue de Sèvres mettendo al centro del racconto proprio il tema della vita monastica. All'anagrafe Philippe Chappuis, 48 anni, originario di Ginevra, Zep è un disegnatore umoristico molto noto nei Paesi francofoni per il personaggio di Titeuf, un bambino dalla cresta bionda che attraverso le sue avventure (diventate pure un cartone animato mandato in onda anche dalla Rai qualche anno fa) osserva con un'ironia graffiante il mondo degli adulti. Stavolta, però, creste e genitori c'entrano ben poco; perché, raccontando l'avventura del monaco Marcus, Zep prova a indagare il mistero di una vita interamente consacrata al silenzio e alla preghiera. Giocando sul ritorno nella *Ville Lumière* e sull'incontro con una compagna di viaggio apparentemente molto lontana dal mondo religioso, per raccontare a ritroso la vocazione dell'ex giovane rampollo William; che poi si scoprirà essere anche il vero motivo del testamento decisamente bizzarro della ricca zia, mai rassegnata al suo ingresso in monastero. Al di là della storia in sé, l'album lascia trasparire molto bene la conoscenza diretta che il laico Zep ha del mondo monastico. «Ho trascorso diversi periodi di ritiro in monastero quando non avevo ancora figli – ha raccontato in un'intervista rilasciata al settimanale cattolico francese "La Vie" –. Quando finivo un album mi piaceva estraniarmi dalla nostra società e dai suoi ritmi frenetici per concentrarmi sulle cose più essenziali. Di solito – ha aggiunto – abbiamo un'immagine molto estrema degli ordini monastici. Io invece ho scoperto che i monasteri non sono affatto dei luoghi dove bisogna affamare qualche cosa, ma piuttosto dei posti dove si sale per una ricerca che lascia aperto lo spazio della libertà». Nell'intervista a "La Vie" Zep dice espressamente di aver voluto con questo album rendere omaggio al monachesimo come radice di ciò che siamo oggi in Europa. E arriva anche ad azzardare un accostamento intrigante: «Anche nel mio mestiere – ha commentato – passo molte giornate a disegnare da solo. Quando scrivo storie sono a mia volta un po' fuori dal mondo. E va detto pure che esiste una dimensione contemplativa nella mia professione; non riuscirei mai però – ha concluso – a vivere nell'isolamento assoluto di una certosa...».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Zep

**UN BRUIT ÉTRANGE ET BEAU**

Rue de Sèvres. Pagine 84. Euro 19,00

## L'anniversario

Duecento anni fa, il barone Drais mise in strada a Mannheim la "Laufmaschine", la macchina per correre. Un mezzo sempre attuale, innovativo e giovane

# BICI La rivoluzione sulle due ruote

LEONARDO SERVADIO

**L**aufmaschine: macchina per correre. La chiamò così il barone Karl Drais quando la mise in strada nel 1817 a Mannheim. Di una semplicità assoluta, ma dopo l'invenzione della ruota è stata forse tra le maggiori scoperte nella storia della tecnologia. Perché prima che nascesse la bicicletta ci voleva la forza degli animali da traino, e l'unica alternativa alle carrozze o al trasporto a dorso di animale – tutte variabili piuttosto costose, tanto che il termine "cavalere" è rimasto a indicare i personaggi di prestigio – era di muoversi a piedi. E perché attorno alla bicicletta sono fiorite altre innovazioni, dall'automobile all'aeroplano, nonché avanzamenti sociali.

Si dice che la necessità aguzzò l'ingegno. Nel 1815 ci fu un'immensa eruzione del vulcano Tambora in Indonesia e le sue ceneri si sparsero in tutto il mondo: i raccolti agricoli, che già scarseggiavano da un paio d'anni, si ridussero drasticamente, e nel 1816 gli animali morivano per carenza di cibo. Per cercare di sopperire il giovane Karl si mise a cercare qualcosa che potesse sostituire il cavallo. Così sformò il primo biciclo. Che fosse un colpo di genio è testimoniato dal fatto che la *Laufmaschine* varcò subito i confini della Germania e fu nota in Francia col nome di "draisienne" e in Inghilterra come "draisine", o meglio al suo primo costruttore, alla cui ferida inventiva si deve anche la prima macchina per scrivere a tastiera nonché il primo tritacarne. Come accade per tutti i nuovi prodotti, interesse anzitutto il mercato del lusso, tanto che in lingua inglese molti la chiamarono "dandy horse", ovvero "cavallo per eleganti". E accese la fantasia: da qualche anno già c'erano le locomotive a vapore (nate tra il 1804 e il 1814 in Inghilterra), meraviglia della tecnica ed espressione di forza, ma erano apparecchi macchinosi e voluminosi e per giunta si muovevano su rotaie. Invece la *Laufmaschine* era leggera, versatile, adatta all'uso di un singolo. Il primo suo viaggio avvenne il 12 giugno 1817, in un sob-

## DIRITTI LA PEDALATA «UNIVERSALE»

«Sapete che cosa penso della bicicletta? che più di qualsiasi altra cosa al mondo abbia contribuito all'emancipazione della donna. Le dà un senso di libertà e di sicurezza. Quando vedo una donna pedalare mi sento felice», scrisse Susan B. Anthony, attivista contro la schiavitù sin dai primi anni '50 del XIX secolo. Nel 1866, dopo la Guerra di secessione, la Anthony con Elisabet Cady Stanton fondò l'American Equal Rights Association, che si batté per l'eguaglianza di diritti per i neri e per le donne e nel 1869 fondò la National Women Suffrage Association che diede origine al movimento internazionale per il diritto al voto delle donne. Le due nel 1878 presentarono al Congresso di Washington DC la proposta di un emendamento costituzionale che conferisse pari diritto di voto. Questo fu accettato nel 1920 ed è noto come «Emendamento Anthony». Frances Willard, anch'essa una delle prime attiviste, scrisse *How I learned to ride a bicycle*, uno dei migliori libri mai scritti sulla bicicletta. Aveva battezzato la sua due ruote "Gladys" (da glad, felice) perché la rallegrava. Anche sul piano sociale e politico la bicicletta è stata uno degli elementi di maggior rilevanza di questi ultimi secoli. (L.S.)

borgo di Mannheim. Circa 8 km in un'ora. Quel prototipo era in legno, non aveva pedali ma era dotato di manubrio. Consentiva di andare veloci come di corsa, ma con minore sforzo: si stava seduti e si spingeva coi piedi per cui fu chiamato "velocipede". Molti presero a costruirne, in Europa e negli Usa. Non avevano ancora copertoni di gomma e le ruote erano ferrate sul battistrada, così, per quanto i costruttori si ingegnassero a fornire sellini imbottiti, non doveva essere molto comodo cavalcarli sulle strade sterrate e piene di buche. Tra i nomi più attribuiti loro in Inghilterra vi fu quello di "bone shaker", "scuotitore di ossa". I velocipedisti preferivano mantenersi ai lati delle strade. Ne derivarono diversi incidenti, tanto che in alcune città il nuovo strumento fu vietato. L'idea comunque ormai s'era imposta e tra il 1863 e il 1864 a Parigi comparvero i pedali, dapprima collegati al perno della ruota anteriore, come ancora si vede in alcuni tricicli per bambini. Non è totalmente chiaro a chi si possa attribuire la loro invenzione, ma tra gli studiosi che partecipano all'*International cycling history conference*, che si svolge annualmente dal 1990 in città diverse e che nel 2017 avrà luogo a Mannheim, prevale l'idea che il pedale sia stato introdotto da Pierre Lallemand, al cui nome è stata dedicata una pista ciclabile a

Boston, vicina alla casa dove il francese morì nel 1891, dopo aver cercato invano di far fortuna oltre oceano.

La scoperta del pedale scatenò la passione per la velocità. E si sviluppò l'industria. Negli Stati Uniti, negli anni '70 Albert A. Pope fece incetta di brevetti: gli si attribuisce l'introduzione della catena di montaggio, teorizzata da Frederick Taylor e popolarizzata più tardi da Henry Ford. Ma pedalare da quell'altezza aveva i suoi inconvenienti: cadere era pericoloso e causava danni gravi. Si cercò allora il sistema per consentire di raggiungere discrete velocità ma senza rischi. Per questo fu sviluppata la trasmissione a catena che agisce sulla ruota posteriore e consente di variare il rapporto tra pedalata e giri della ruota motrice grazie alla differenza di diametro degli ingranaggi. Così negli anni '80 si configurò la bicicletta come oggi è conosciuta. E assunse anche il suo nome attuale, che è un diminutivo probabilmente perché il biciclo rinunciava alla ruota grande.

A fine '800 avvenne un altro avanzamento rivoluzionario: un veterinario scozzese trapiantato in Irlanda, certo John Scott Dunlop, per rendere più sicura la presa sulla strada e più confortevole la cavalcata introdusse gli pneumatici in gomma gonfiabile. Poi

Dunlop passò la sua invenzione al direttore dell'Associazione dei ciclisti irlandesi, Harvey Du Cross che per riconoscenza chiamò "Dunlop" l'azienda che fondò e ben presto si ingigantì sino a divenire una delle prime multinazionali, perché intanto cominciava a scorrizzare l'automobile.

Lo sviluppo dei freni ha una storia tutta sua: fin dai primi modelli di velocipede vi furono freni "a cucchiaio" che premevano contro la ruota. Poi se ne introdussero altri tipi, tra cui quello a ganasce che agisce sul cerchione: ma questo in fondo costituisce il passo previo al freno a disco, che si diffuse per l'uso negli aeroplani. Ma il legame più diretto con l'aereo è dato da due fratelli che avevano una piccola officina meccanica a Dayton (Ohio) in cui fabbricavano biciclette. Ne ammiravano la leggerezza e l'equilibrio, tanto da pensare che questi concetti potessero trasferirsi a un mezzo meccanico capace di realizzare il vecchio sogno di vincere la gravità: senza la bicicletta i fratelli Wright non avrebbero mai costruito la prima macchina volante.

Tutto questo avveniva agli albori dell'era del trasporto meccanizzato. Ora, quando il mondo è invaso da motori (e dal loro inquinamento), la bicicletta torna in auge: è il mezzo privilegiato per le città sostenibili. Se ne producono modelli ultraleggeri, smontabili, a pedalata assistita, con carrello, con parapigioggia, da città, campagna o montagna... A 200 anni dalla nascita è ancora fattore di progresso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## CITTÀ LA MOBILITÀ SOSTENIBILE



C'è una cultura della gentilezza e del rispetto dietro alla bicicletta. Il ciclista rimane una persona, non una specie di "Cavaliere Inesistente" nascosto dietro vetri fumé di rombanti automobili. E se col boom industriale in tutto il mondo le auto hanno minacciato non solo l'inquinamento urbano il ritorno al pedale è inevitabile. Oggi secondo il sito "Top Ten" nel mondo vi sono circa un miliardo di biciclette (500 milioni solo in Cina) e la loro produzione globale ammonta a 100 milioni di unità, il doppio di quella di auto. La nuova primavera della bicicletta è visibile soprattutto nei Paesi più attenti al rapporto con l'ambiente. In Olanda il numero di bici è quasi pari a quello degli abitanti. In Danimarca, seconda per densità, l'80% dei cittadini ne possiede una. In Germania, Svezia, Norvegia e Finlandia questo rapporto supera il 60%. La Cina è decima al mondo in questa classifica, con un rapporto del 37%. Il diffondersi del bike-sharing farà aumentare il numero di ciclisti. E la civiltà. (L.S.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA