

Zhao Xiaomeng Biciclette a Pechino, Oggi 2017.

Ho visitato Pechino la prima volta nel 1988: la città era invasa dalle biciclette e le automobili, poche, circolavano solo nelle strade di grande scorrimento. Nel centro urbano risuonava il fruscio di un movimento lento, continuo, accompagnato dal suono di sottofondo, delicato e armonioso, di campanelli, tutti uguali, dalla forma quasi sferica, che completavano il corredo fisso di tutte le biciclette. L'impressione è stata subito molto forte, almeno per me che non ho vissuto il periodo pre-bellico, quando anche in Italia le auto erano poche e al lavoro andavano tutti in bicicletta.

In tutto l'Occidente è a partire dagli anni '60 che l'automobile registra una crescita sempre maggiore con punte elevatissime, soprattutto in quei paesi, come l'Italia, dove il trasporto è affidato quasi esclusivamente alla soluzione privata e individuale. La diffusione dell'utilitaria, accolta subito con entusiasmo, perché accessibile a molti, rende rapidamente convulso il traffico, proprio perché, basandosi in gran parte su un passeggero per ogni vettura, porta all'occupazione invasiva della strada. La produzione dell'auto economica, accompagnandosi al miglioramento delle condizioni di benessere generale, provoca l'esplosione dell'intasamento delle strade, per niente mitigato, almeno in Italia, da un servizio pubblico che rimane sempre molto carente.

Un segnale, debole, di contenimento del consumo del petrolio si registra alla metà degli anni '70, in occasione della crisi energetica mondiale. Vengono promosse le domeniche ecologiche che invitano a recuperare vecchie biciclette, che molti hanno riposto in cantina o nella casa al mare, per girare in città e riscoprire il gusto di vedere i luoghi con poco rumore e in modo rilassante, meno convulso. Il fenomeno è però interpretato piuttosto come una moda. Il rischio non allarma più di tanto; non si sviluppano in modo tangibile la preoccupazione della fine delle fonti di energia e, soprattutto, il pericolo reale dell'inquinamento dell'aria con i conseguenti gravi danni per l'ambiente.

In alcuni paesi del Centro Europa – Olanda, Danimarca, Belgio – la crisi energetica coinvolge maggiormente l'opinione pubblica e le amministrazioni, favorendo lo sviluppo del trasporto in bicicletta:

si avvia il potenziamento di una serie di servizi e dotazioni, come le corsie riservate ai ciclisti, riuscendo ad alleggerire il peso del traffico veicolare. D'altra parte in questi paesi, dove le altimetrie sono contenute, l'uso della bicicletta non è mai scomparso, così come nelle aree padane dove le due ruote hanno conservato nel tempo un uso alquanto diffuso. La bicicletta non ha perso forza attrattiva, forse perché espressione di uno sport molto popolare che continua a catturare l'interesse di molti, appassionati di vicende rimaste eroiche, anche se sopraffatte da un'evoluzione tecnologica sempre più spinta. Ma forse, anche perché nel suo amore per la bicicletta l'uomo risente inconsciamente l'affetto atavico per il cavallo, la nostalgia di andare da solo con un fedele compagno, già animale ora meccanico.

Un ulteriore contributo alla diffusione della bicicletta, soprattutto in città, viene dal modello pieghevole che, nato circa un secolo fa, addirittura per necessità militari, diventa un strumento molto utile sia per gli spostamenti urbani che per i viaggi.

Quasi negli stessi anni si registrano pertanto due tendenze tra loro in contrapposizione: in Europa si recupera la bicicletta, promuovendola a mezzo salutare, alternativo all'automobile, insieme allo scooter e alla motocicletta, particolarmente diffuse in Italia (anche per la difficoltà del parcheggio) mentre in Cina esplose la diffusione dell'auto che azzerò quasi completamente l'uso della bicicletta, modificando in tempi molto rapidi l'assetto della città.

Sono tornato a Pechino anche di recente e la domanda che mi è sorta spontanea è stata: ma dove sono finiti quei milioni di biciclette che ancora pochi anni fa riempivano le strade e le piazze? La bellissima raccolta di fotografie di Zhao Xiaomeng risponde pertanto anche a una legittima curiosità: le biciclette di Pechino sono abbandonate e, come tanti frammenti di un'archeologia industriale del trasporto, stanno diventando oggetti curiosi, che compongono un paesaggio artistico che racconta oggi, con gli oggetti di allora, gli anni passati. Al contrario dell'archeologia delle macchine industriali, le biciclette non si possono considerare vintage, perché non si rivolgono a una moda d'altri tempi; sono testimoni polverosi di una vita che si affidava ad altri strumenti di lavoro e dove l'organizzazione sociale seguiva altri ritmi, ponendo l'energia e il vigore del singolo alla base della produzione. Sono gli esempi di un lavoro ancora artigiano, che rispondeva al rapporto domanda e offerta attraverso lo scambio interpersonale diretto: le mediazioni

erano quasi assenti, anche il trasporto era svolto dall'artigiano-produttore. Il rischio di scivolare nel pensiero antimoderno dell'esaltazione del passato è sempre in agguato, concreto e ricorrente. Con spontaneità ci si appassiona a ricercare modelli particolari, marchi, modifiche e personalizzazioni. Le foto di Zhao Xiaomeng ne sono un invito costante, perché seducono sia la memoria, sia la curiosità dell'attualizzazione al presente.

La sensibilità verso gli utensili dell'era moderna ha una storia alquanto recente, ben diversa da quella per gli strumenti dell'antichità, e si affida alla componente stilistica, puramente estetica, e a quella dell'intelligenza funzionale, della saggezza e della perizia di chi è riuscito a combinare la forma con le modalità d'uso. L'attenzione a conservare, classificare e collezionare gli oggetti "ordinari", quotidiani si è accompagnata a una situazione di maggiore benessere diffuso. Non più solo le opere d'arte, ma anche la produzione corrente ha incominciato a catturare l'interesse e a sollecitare il gusto e la ricerca. L'attenzione verso l'estetica della macchina e dei luoghi per il lavoro trova un riconoscimento ufficiale proprio a cavallo tra gli anni '60 e '70, quando si appoggia a ricerche sempre più approfondite, alla costituzione di organismi di studio deputati e all'identificazione di discipline universitarie che incominciano a riversare su un unico prodotto le competenze scientifiche e quelle umanistiche.

Questa curiosità, ormai ampiamente diffusa, è sempre più sostenuta dall'attenzione a non sprecare, a non buttare gli oggetti che non si usano più, ma a conservarli, a tentare di ripararli quando è possibile, e a non considerarli memorie inutili. Molti di questi sono collegati a mestieri che stanno scomparendo, che la produzione industriale ha reso antieconomici. Il calzolaio è tra questi: è sempre più difficile trovare chi ripari scarpe perché il costo di una manodopera specializzata, e sempre più rara, non è competitivo con la realizzazione di un prodotto nuovo, interamente affidato alla macchina. Questo è però in conflitto con la consapevolezza, come detto convinta, che non siamo più disponibili ad accettare che "le cose si gettano", accumulando scarti che, un po' per volta, rendono sempre più compromesso l'ambiente. La bicicletta, novella "araba fenice", risorge con rinnovato vigore, perché diventa l'emblema di una tutela ambientale consapevole, interessata a curare le condizioni dell'aria e lo stress legato alla congestione del traffico.

All'interno di questo clima molto propizio, di attenta curiosità verso la bicicletta, si inserisce questa mostra di fotografie che isolano

con delicata sensibilità l'oggetto: estraniato dal contesto, esso declama se stesso con modulazione poetica, lontana da ogni enfasi, per catturare l'attenzione e concentrarla sul bello domestico. Le foto di Zhao Xiaomeng sono un documento importante che testimonia un'epoca e descrive una modalità di lavoro individuale e personale: la bicicletta era il vero, e talvolta unico, mezzo di trasporto, corredata di portapacchi e talvolta carrello annesso, che assolveva un ruolo indispensabile nella vita e nell'attività di ognuno.

L'efficace sintesi espressiva di queste foto si divide tra la curiosità verso il modello della bicicletta inquadrata e del suo "stato di salute" e l'effetto che viene dai modi in cui si compone con i materiali che casualmente la affiancano. In alcuni casi la visione si concentra, quasi esclusivamente, sull'oggetto, sulla particolarità che si propone alla vista o per i dettagli che la sovrastano: involucri di plastica e nastri avvolgenti che, ricordando le installazioni di Christo, portano la land art alla dimensione urban del package. Nelle biciclette di Pechino l'obsolescenza è naturale e spontanea, non costruita come fenomeno artistico provocatorio. Il trash si raccoglie nei "mucchi" di rottami e nei grovigli dei telai che dialogano con gli objets trouvés: un estintore all'interno di uno pneumatico, un paracarro, il tirante di un palo, un seggiolino per bambini, una vecchia coperta abbandonata, una cassetta per la frutta, ecc.

Alcune istantanee provocano anche divertito stupore: il parcheggio di due carrozzette da trasporto, di cui una a motore, che inquadrano una finestra (o un dipinto?) che, a sua volta, incornicia un sentiero dove la natura, rigogliosa, trionfa. Raffinata, pronta per un fondale teatrale, è la composizione di una bicicletta, posta sotto un classico dipinto orientale in bianco e nero, che abbandona l'astrazione pittorica per acquisire concretezza reale nel colore del suo telaio che riprende la tinta della corteccia di un albero in primo piano. L'equilibrio diventa il valore vincente nelle foto che raccolgono insieme biciclette e poltroncine, fondendole in un'armonia più o meno "sgangherata". Non manca il selfie e lo scatto con un tranquillo barboncino seduto che sconvolgono la staticità del linguaggio prevalente attraverso occasionali elementi vitali.

Anche nelle foto dei tricicli e delle biciclette dei bambini si rintracciano il carattere e le aggiunte degli strumenti di lavoro. Quasi tutte fuoriuso, sono però custodite, hanno improbabili sistemi di sicurezza, con catene collegate a bloccaggi assolutamente impropri. Questo è però il segnale che testimonia dell'affezione verso l'oggetto-bicicletta che non perde la sua funzione propria: sapendo che è semplice nei meccanismi, può essere riattivato con poco impegno.

Rigonfiate le gomme, rimossa un po' di ruggine, tirati i freni e ingrassata la catena, la bicicletta può tornare a funzionare e svolgere il suo compito. D'altronde la bicicletta, nata dal biciclo a pedali di Ernest Michaux del 1855, dalla fine dell'Ottocento non ha subito grandi trasformazioni; il meccanismo è rimasto lo stesso e l'evoluzione tecnologica ha riguardato la ricerca sui materiali e sul cambio per sviluppare un numero sempre più elevato di rapporti e di sviluppi di pedalata. L'oggetto quindi, nel suo insieme, è diventato più vecchio, ma è rimasto riconoscibile, disponibile, con maggiore o minore efficienza, ad assolvere il suo compito di attività ordinaria.

Nella tradizione della testimonianza fotografica dell'archeologia degli oggetti d'uso, la rappresentazione dell'immagine è stata quasi sempre affidata all'espressività drammatizzata del bianco e nero, dalle ombre molto incise, dove l'assenza del colore allontana dalla realtà l'oggetto, per porlo in una sorta di astrazione fuori dal tempo, per musealizzarlo. Questa poetica figurativa, messa a punto all'inizio del secolo passato dai grandi fotografi delle Scuole del Bauhaus e del Wechutemas, si serve di tagli e inquadrature, come visto, fortemente drammatiche. Le ricerche fotografiche imperdibili sono quelle di Bernd e Hilla Becher che narrano i paesaggi industriali inglesi, tedeschi e, in generale, del Centro Europa. All'interno di questa vasta tradizione prevale il gusto della sublimazione dell'oggetto, posto come tema espositivo importante e significativo, inesorabilmente indipendente dall'uso per cui era stato realizzato.

Le biciclette di Zhao Xiaomeng hanno invece la possibilità di vivere ancora ed essere usate. I materiali non sono resi astratti dalla riduzione elementare del bianco e del nero, dove la composizione è data da bordi netti che marcano il passaggio dalla luce all'ombra. Insomma la presenza del colore fa permanere questi oggetti nel mondo della realtà; ne accompagna con amabile confidenza l'abbandono, ma non la definitiva obsolescenza. Sotto sotto, si insinua l'ottimismo di chi sa che quei meccanismi, che a Pechino sono la testimonianza di tempi ormai andati, torneranno a vivere in forma diversa, un po' modernizzata, ma, sempre di più, utili per tutelare l'ambiente dalla sopraffazione delle macchine a combustione, ingombranti, aggressive e irrispettose verso i cittadini.

Mario Panizza, 22 luglio 2018



## Biciclette a Pechino, Oggi

In passato la Cina era nota come il “regno delle biciclette”.

Per decenni, la bicicletta è stata impiegata come principale mezzo di trasporto e ha rappresentato una parte essenziale dello stile di vita cinese, diventando un simbolo culturale e un ricordo condiviso da diverse generazioni. A partire dal nuovo millennio, in Cina si è imposta in modo rapido e deciso la cultura dell'automobile. Gli abitanti di grandi metropoli come Pechino sono cresciuti abituati alle comodità e al comfort dell'auto e sono ansiosi di tenere il passo con gli ultimi modelli. Ad essere lasciata indietro, nel boom dell'automobile, è stata l'umile e affidabile bicicletta. Nella città moderna, la vecchia icona del trasporto è stata infatti gravemente marginalizzata dopo che la società cinese ha perso interesse per le biciclette a favore delle più attraenti automobili. Piuttosto che simbolo culturale universale, il ciclismo è stato ridotto a emblema dei gruppi sociali più vulnerabili. Ho cominciato a chiedermi dove fossero finite tutte quelle biciclette. Così mi sono messo in viaggio, per scoprire che fine avessero fatto alcuni di quegli oggetti dal passato glorioso. Non sorprende che molte, dopo essere cadute completamente in disuso, siano ormai fatiscenti e arrugginite. Altre invece sono riuscite a sopravvivere, alcune in modo piuttosto singolare, come mostra la mia serie. Quando ne ho avuto la possibilità, ho chiesto ai proprietari di alcune biciclette cosa pensassero dei loro vecchi veicoli. Perché si aggrappavano a quegli oggetti senza speranza? “Forse un giorno mi servirà”, hanno spesso risposto. Sappiamo tutti che ciò non accadrà mai. Ma la loro risposta mi ha ricordato un vecchio detto di Pechino: “vivere da cane è meglio che non vivere”, un modo di dire che vale tanto per le bici quanto per i loro proprietari. Le biciclette sono testimoni e vittime di un passaggio sociale importante in Cina. L'attuale destino di questi oggetti è un riflesso del modo in cui i cinesi, come individui, stanno affrontando i cambiamenti epocali che le loro vite, e il loro paese, subiscono ogni giorno.

Zhao Xiaomeng