

RITORNO ALLA BELLE ÉPOQUE

I Quadro

(Elena e Giorgia entrano da sinistra, Eugenio e Valerio da destra. Giorgia è soprappensiero)

EUGENIO e VALERIO: A cosa pensi?

GIORGIA: Al passato.

VALERIO: E... cosa pensi?

GIORGIA: Chissà com'era... il tempo che è passato.

EUGENIO: A chi vuoi che importi del passato. L'unica cosa bella del passato è... che è passato. Non sempre si può ricominciare daccapo.

ELENA: Tutto ciò che adesso è... hop! Basta un attimo... ed è già passato.

VALERIO: Le foglie ricrescono sempre nuove, non si possono far tornare indietro le lancette dell'orologio, non possiamo avere una seconda opportunità.

GIORGIA: Solo in teatro la lavagna torna ogni volta pulita; ma oggi vanno tutti così di corsa, sempre in avanti, sempre più avanti... *(iniziano a entrare tutti, poco alla volta)*

EUGENIO: Non c'è tempo per pensare al passato. Non si può fermare il progresso. *(Eugenio e Valerio fanno un balzo in avanti)* Un balzo in avanti! Ecco cosa ci vuole... ed esplorare il mondo del futuro. Più veloce!

VALERIO: Più veloce!

EUGENIO: Più veloce!

ELENA: Parli proprio come Filippo Tommaso Marinetti, che nel 1909 espone i principi base del Manifesto Futurista.

VALERIO: ... Be'?

GIORGIA: Ma non si può sfuggire al passato...

EUGENIO: Basta andare sempre più veloce. Più veloce! *(il gruppo accelera)*

ELENA: Anche le verdure sanno che non si sfugge al passato... se capisci cosa intendo... *(tutte le teste si voltano a guardarla)*

VALERIO: ... No, aspetta... non l'ha detto davvero...

GIORGIA: E se invece potessimo tornare indietro? *(tutti si fermano)* Pensaci! Se potessimo riavvolgere la nostra vita, come un nastro, e ricominciare daccapo? *(inizia il rewind, lentissimo)* E rivivere tutto di nuovo?

EUGENIO: Faremmo sempre gli stessi errori.

ELENA: Magari no, magari non li faremmo.

VALERIO: E dove ti piacerebbe andare, se potessi “riavvolgere il nastro”, sentiamo.

GIORGIA: Tornerei... nell'Europa della Belle Époque! Quando l'umanità sembrava sospinta verso il migliore dei futuri: con la fine dei conflitti, l'aumento del benessere, le scoperte farmacologiche e le nuove invenzioni che rendevano la vita più semplice e comoda... per tutti.

EUGENIO: Ah, la Belle Époque... l'epoca in cui hanno inventato i “francesismi”! Ma non sai che è stata un'epoca piena di contraddizioni?

VALERIO: Sfavillante e sfarzosa da una parte e contraddistinta da tanto malessere e ingiustizie dall'altra.

ELENA: Ma... nel 1871 ha finalmente termine la guerra franco-prussiana, combattuta tra il secondo Impero francese e il Regno di Prussia... È l'ultima guerra che segna l'Europa!

EUGENIO: L'economia è in crescita, la produzione dei beni di consumo aumenta, la borghesia si arricchisce... lo so, lo so...

GIORGIA: E ci sono state moltissime nuove inv...

VALERIO: Moltissime nuove invenzioni... lo so, lo so, l'hai già detto.

ELENA: *(prima si siede)* Se sei così bravo e sai tutte queste cose saprai anche com'era quando... non so... quando l'industria ottiene il suo maggior successo nel campo dei trasporti...

(appena Elena prende posto sul bordo palco, il gruppo del II quadro rapidamente si posiziona al centro della scena nella formazione serrata del dirigibile. Dopo l'ultima battuta di Valerio subito si aprono, riempiendo tutta la scena, e iniziano a parlare)

GIORGIA: Dato che ami così tanto la “velocità” conoscerai certamente l'evoluzione dei mezzi di trasporto durante la Belle Époque...

EUGENIO: Già... è vero...

VALERIO: Chissà com'era...

(Elena e Giorgia escono a sinistra, Eugenio e Valerio a destra, sottopalco)

II Quadro

(Giada, Sara e Nicolò entrano da destra; Emma, Lara e Niccolò da sinistra)

(parte mimata dirigibile: Youssef, Valerio, Edoardo, Elena, Matteo T., Chiara, Sabrina)

NICOLÒ: David Schwarz è un inventore e pioniere dell'aviazione ungherese. A lui si deve la progettazione del primo dirigibile rigido.

NICCOLÒ: Ma è l'imprenditore tedesco conte Ferdinand von Zeppelin che ne acquista i disegni per concretizzarne la realizzazione.

EMMA: Sembra infatti che il nostro caro Conte, dopo la guerra franco-prussiana, si interessi alla fabbricazione di un "pallone dirigibile", avendo assistito all'uso militare di palloni aerostatici durante la guerra.

SARA: Nel 1899 inizia così la costruzione del primo dirigibile rigido. Il prototipo è soprannominato LZ 1.

GIADA: LZ sta per “Luftschiff Zeppelin”, ovvero, più semplicemente “dirigibile Zeppelin”, dal nome del suo ideatore.

SARA: L'LZ 1 ha una lunghezza di 128 m, ed è mosso da due motori a scoppio Daimler.

NICCOLÒ: Il primo volo dello Zeppelin avviene il 2 luglio 1900, ma è costretto ad atterrare dopo solo 18

minuti.

LARA: Ahia! *(forte! Tutti si fermano e la guardano)*

EMMA: L'idea di von Zeppelin ha però una seconda...

NICCOLÒ: ... e una terza...

EMMA: ... possibilità.

NICCOLÒ: Viene costruito così l'LZ 2, che decolla per la prima e unica volta il 17 gennaio 1906; subito dopo il decollo entrambi i motori si rompono.

LARA: Ahia! *(forte! Tutti si fermano e la guardano)*

NICCOLÒ: Ma si può sapere cos'hai?

GIADA: Ti fa male la pancia?

LARA: Soffro per von Zeppelin, poverino...

GIADA: Ma l'LZ 2 fa un atterraggio di fortuna sulle Alpi dell'Algovia.

NICCOLÒ: Ah, quindi viene riparato...

GIADA: No!

ALTRI: *(tutti si guardano)* Come no?

GIADA: No, viene distrutto da una tempesta.

ALTRI: Ahia! *(fortissimo!)*

NICCOLÒ: Il suo successore, l'LZ 3...

SARA: E siamo a tre!

NICCOLÒ: ... che incorpora tutte le parti ancora utilizzabili dell'LZ 2, è il primo zeppelin ad avere reale successo!

ALTRI: Oh, finalmente!

EMMA: Ora... questa nuova tecnologia interessa molto anche all'esercito tedesco...

SARA: *(subito avanza alla destra di Emma)* Oooh!

EMMA: ... che compra l'LZ 3 e lo rinomina Z I.

SARA: *(si sposta alla sinistra di Emma)* Buuuh!

EMMA: Ma vuoi smetterla? Di' qualcosa di interessante, piuttosto.

NICCOLÒ: Esatto!

NICCOLÒ: Giusto!

SARA: Va bene, come volete... *(guadagna il centro)* L'esercito, in effetti, è disposto a comprare anche l'LZ 4, ma solo dopo una dimostrazione pratica. Purtroppo però l'equipaggio dell'LZ 4 va incontro a...

ALTRI: Oh, no!

SARA: Eh, sì... una tempesta!

GIADA: Un'altra?

SARA: Sì.

ALTRI: Ahia!

SARA: Che posso farci io se in Germania è pieno “così” di tempeste... La Germania è tutta una tempesta a perdita d'occhio e...

EMMA: Ma sì, abbiamo capito, vai avanti, racconta cos'è successo poi...

SARA: Oh, calma, non ti scaldare... Dicevo... la tempesta, sì! Ecco, fa schiantare l'LZ 4 contro un albero. Questo prende fuoco e... puf! Tutto in cenere, albero compreso. *(gli altri si tappano la bocca preoccupati)*

NICCOLÒ: Non vi preoccupate, nessuno si è ferito seriamente... anche se due tecnici si sono salvati solamente grazie a un pericolosissimo salto nel vuoto...

TUTTI: Geronimoooo! *(saltano giù dal palco)*

EMMA: Ma è l'LZ 6 il primo zeppelin che nel 1909 è usato per il trasporto commerciale di passeggeri.

GIADA e NICCOLÒ: Che meraviglia!

NICCOLÒ: Il progresso della Belle Époque è inarrestabile!

GIADA: Nulla può più fermare l'evoluzione del genere umano.

(rapidamente il gruppo del III quadro si posiziona in scena nella formazione dell'aeroplano)

SARA: Sì, peccato che poi sappiamo tutti come è andata a finire... Successivamente, con lo scoppio della prima guerra mondiale, i dirigibili non trasportano più passeggeri... ma trovano largo impiego come bombardieri... e...

TUTTI: ... e sappiamo tutti come è andata a finire...

(Giada, Sara e Nicolò escono a sinistra; Emma, Lara e Niccolò a destra, sottopalco)

III Quadro

(Chiara, Hilda e Youssef entrano da destra; Edoardo, Vincenzo e Matteo M. da sinistra)

(parte mimata aereo: Eugenio, Emma, Giada, Lara, Christian, Nicolò, Niccolò)

EDOARDO: Il primo velivolo interamente italiano è il triplano progettato da Aristide Faccioli, nel 1908.

CHIARA: Ma le origini del primo aeroplano risalgono a qualche anno prima, e più esattamente al periodo in cui i fratelli Wilbur e Orville Wright...

YOUSSEF: Due ingegneri e inventori statunitensi.

CHIARA: ... ripercorrono i passi del pioniere dell'aviazione tedesco Otto Lilienthal e di suo fratello Gustav, adottando la loro stessa strategia...

MATTEO M.: Ovvero «saltare prima di volare»... *(gli altri saltano su un piede, con le braccia spalancate, in equilibrio fino a quando Matteo non ha finito)* cioè quella di studiare con attenzione i problemi di aerodinamica.

EDOARDO: I fratelli Wright terminano la costruzione del loro primo aliante a grandezza naturale nel corso dell'anno 1900.

MATTEO M.: L'aliante è privo di coda. Il pilota deve stare sdraiato in posizione prona per minimizzare la

resistenza aerodinamica.

HILDA: Comodo!

VINCENZO: Altroché.

CHIARA: Wilbur e Orville costruiscono nel 1901 un secondo aliante, con una superficie alare quasi raddoppiata e di dimensioni complessivamente molto aumentate.

YOUSSEF: Con i suoi 7 metri di apertura alare questo risulta il più grande aliante mai costruito!

TUTTI: Complimenti! Complimenti! *(si stringono le mani congratulandosi a vicenda, poi subito Matteo riprende)*

MATTEO M.: Tuttavia... l'aliante del 1901 non ha successo.

VINCENZO: Hhii! Una tempesta?

EDOARDO: No, ma che tempesta... e poi non siamo mica in Germania...

CHIARA: Comunque sia i Wright decidono di costruire un terzo aliante prima di procedere al tentativo di volare con un aereo motorizzato.

MATTEO M.: L'aliante del 1902 ha un'apertura alare di 9,8 metri... Ah, e viene finalmente aggiunta una coda.

HILDA: Oh! Era ora...

VINCENZO: *(avanza in proskenio)* Io lo dicevo che mancava la coda...

YOUSSEF: Ma come si può volare senza una coda, dico io...

EDOARDO: Wilbur e Orville aggiungono inoltre un vero e proprio timone di direzione.

CHIARA: Così modificato, l'aliante del 1902 diviene il primo velivolo completamente controllabile sui tre assi mai costruito.

YOUSSEF: Il loro primo velivolo motorizzato è battezzato col nome di "Flyer".

MATTEO M.: Purtroppo però le case automobilistiche a cui i fratelli Wright si rivolgono non sono in grado di mettere loro a disposizione un motore a scoppio soddisfacente... Ma sapete i Wright come sono...

YOUSSEF: *(corre al centro tra Chiara e Hilda)* Sono come Icaro... incapaci di intendere e di volare!

CHIARA: La tua battuta è pessima, e tu non sei divertente. Quello che intende dire è: cosa fanno allora i fratelli Wright?

YOUSSEF: *(avanza in proskenio)* Appendono le ali al chiodo e si danno alla pesca d'altura.

VINCENZO: Ma no...

EDOARDO: Progettano un motore in modo completamente autonomo e ne affidano la realizzazione al meccanico Charlie Taylor, un loro stretto collaboratore.

HILDA: Finalmente qualcuno che dice una cosa sensata...

EDOARDO: Grazie!

VINCENZO: Questa era facile, la sapevo anch'io...

(subito gettano i copioni e inizia la formazione delle mani. Sguardo in avanti e mano indietro!)

CHIARA: *(detta lentamente)* Il 17 dicembre 1903, pronto per un altro giorno di prove, Wilbur prende i comandi del Flyer... *(inizia l'effetto fionda x3 volte. Alla terza si bloccano e restano in posizione)* Il velivolo decolla...

TUTTI: È incredibile!

(la formazione delle mani si scioglie dopo che tutti hanno parlato e rapidamente c'è un cambio di posizione. Vincenzo recupera subito il copione e riprende)

VINCENZO: Le prime centinaia di piedi sono tutte un su e giù... ma dopo aver coperto trecento piedi...

HILDA: Circa 90 metri.

VINCENZO: ... la macchina torna finalmente sotto controllo.

TUTTI: Tuttavia / all'improvviso / la macchina comincia a beccheggiare di nuovo / e picchiando improvvisamente / colpisce il suolo.

YOUSSEF: *(velocissimo salta al centro. Forte)* BOOOM!

(nell'esplosione si allargano tutti. Altro cambio di posizione)

MATTEO M.: *(che si è spaventato)* Ma che cavolo fai?

YOUSSEF: Scusami, pensavo di esserti d'aiuto con qualche onomatopea.

CHIARA: Dlin Dlon! Comunicazione di servizio: non sei divertente!

VINCENZO: Io mi sono anche spaventato.

HILDA: Ma... scusate, alla fine Wilbur si è schiantato oppure no?

EDOARDO: La struttura viene gravemente danneggiata, ma la parte principale del velivolo non subisce alcun danno... e ovviamente nemmeno Wilbur.

VINCENZO: Proprio così!

MATTEO M.: I fratelli Wright stimano di rimettere il Flyer in condizioni di volare al massimo in un giorno o due.

YOUSSEF: Invece il Flyer non sarà riparato, e non volerà mai più.

HILDA: Ma ci saranno altri Flyer... non è vero?

CHIARA: Sì, e la tecnica progredirà rapidamente...

(dal basso il gruppo del IV quadro inizia la catena di montaggio che li porta sottopalco)

EDOARDO: E anche la teoria, se è per questo... tanto che nel 1909 l'impiego dell'aereo come fattore dominante di superiorità in guerra sarà teorizzato dall'italiano Giulio Douhet ma...

TUTTI: Ma sappiamo tutti poi com'è andata a finire...

(Hilda, Matteo M. e Vincenzo escono a sinistra; Chiara, Edoardo e Youssef a destra.)

Il gruppo del IV quadro intanto sale in scena e velocemente guadagna la posizione e inizia)

IV Quadro

(Sabrina, Christian e Giulia entrano da destra; Nicolò e Matteo T. da sinistra)

(parte mimata: Sara, Hilda, Giorgia, Matteo M., Vincenzo, Josef)

CHRISTIAN: Gli antenati delle moderne automobili risalgono alla Belle Époque.

NICOLÒ: Ma andiamo per ordine. Partiamo dal 1900, Dublino: la Dunlop, fondata nel 1889 da John Boyd Dunlop, inaugura la prima produzione in serie di pneumatici per automobili.

GIULIA: Proseguiamo fino al 1902: Henry Ford, meccanico di Detroit, realizza artigianalmente la sua prima autovettura. Si dice che vinse persino una gara, stracciando gli avversari con questa macchinetta costruita con le sue abili mani.

MATTEO T.: Le banche, viste le sue capacità, gli concedono un prestito per avviare una produzione industriale.

SABRINA: E non dimentichiamoci che già qualche tempo prima a Torino, per l'esattezza nel 1899, viene fondata la FIAT, il cui primo stabilimento è inaugurato soltanto l'anno dopo.

NICOLÒ: Una macchina che si rispetti, però, ha bisogno di accessori... pensate che il 23 Agosto del 1904 Harry De Weed inventa le catene antineve per automobili.

ALTRI: ... *(tutti si guardano)* ad agosto?!

NICOLÒ: Probabilmente non aveva niente di meglio da fare sotto l'ombrellone...

GIULIA: Ma torniamo al nostro fortunato amico Ford, che il primo ottobre 1908 lancia sul mercato la Ford «T», la prima auto fabbricata con il metodo della catena di montaggio...

GIULIA: Immessa sul mercato, la Ford «T» è definita “l'auto per tutti” per la sua semplicità ed economicità. Il successo è tale che ne vengono venduti 15 milioni di esemplari, anche se le possibilità economiche della popolazione non sono affatto sufficienti a equilibrare domanda e offerta...

MATTEO T.: *(viene avanti, al centro, vicino Sabrina)* Insomma tanto bella e tanto carina la macchinina, ma solo in pochi se la possono permettere. “L'auto per tutti” un paio di...

SABRINA: ... *(caccia via Matteo, interrompendolo)* Gomme! Abbiamo già parlato di pneumatici?

CHRISTIAN: Sì, qualche battuta prima...

GIULIA: E allora andiamo avanti che è meglio.

NICOLÒ: Nella catena di montaggio ogni operaio fa un solo lavoro; in questo modo si va più veloci e si producono più automobili, con grande risparmio di tempo e denaro.

GIULIA: Ma non dimentichiamo la praticità: nel 1910 l'insegnante americano Charles Kettering realizza l'avviamento elettrico per auto, con cui per la prima volta viene sostituita la manovella... primo esempio di come la pigrizia del genere umano aguzza l'ingegno.

NICOLÒ: Insomma, possiamo dire che il lancio dell'automobile sul mercato è una vera bomba! Di anno in anno la produzione cresce e si pensa che niente possa cambiare quest'epoca di progresso e prosperità...

TUTTI: ... Peccato che poi sappiamo tutti come è andata a finire!

(subito tutti salgono sul palco e si schierano per il V quadro)

V Quadro

ELENA: Il Titanic è una nave di lusso inglese di fabbricazione irlandese.

EUGENIO: È il simbolo della Belle Époque perché è una nave grande, moderna e veloce.

EMMA: È anche una nave per persone molto ricche.

NICOLÒ: Per esempio, all'epoca, un biglietto costava 3.100 dollari.

YOUSSEF: Circa 70.000 dollari di oggi.

HILDA: È la nave più grande mai costruita.

MATTEO T.: Lunga 269 metri...

CHRISTIAN: Larga 28 metri...

VINCENZO: Alta 53 metri...

JOSEF: E pesa 50.052 tonnellate.

(Tutti tirano fuori dei fazzoletti bianchi di tasca e cominciano a salutare gioiosi verso il pubblico)

SARA: Il 10 aprile 1912 parte dall'Inghilterra per il viaggio inaugurale...

MATTEO: A bordo ci sono 2223 persone; destinazione: America.

EDOARDO: È il primo viaggio del transatlantico: da Southampton a New York.

(Pausa)

GIULIA: Ma sappiamo benissimo che il primo viaggio fu anche l'ultimo.

(Sempre più tristi a ogni notizia. A gruppi di sette iniziano a formare piccole piramidi umane)

NICCOLÒ: Il 14 aprile 1912, alle 23.40 – ora della nave – il Titanic colpisce un iceberg nel bel mezzo dell'oceano atlantico...

LARA: Dopo 2 ore e quaranta minuti dall'impatto... la nave affonda...

SABRINA: Portando con sé 1600 persone.

CHIARA: Delle venti scialuppe di salvataggio scampate alla tragedia, solo una viene recuperata...

VALERIO: Salvando quei tredici fortunati che non sono ancora morti assiderati.

GIADA: La nave più grande e moderna del mondo... affonda.

GIORGIA: E con questa, affondano per sempre le speranze e i sogni della Belle Époque.

TUTTI: Perché poi / sappiamo tutti com'è andata a finire.

(Colpo di cannone, le piramidi collassano. Buio)