

La Terra è un organismo vivo, con una sua anatomia, un metabolismo peculiare, una struttura fisiologica e persino un corredo animico-spirituale. Pertanto, qualunque intervento l'uomo voglia praticare su questo complesso e articolato apparato cosmico, lo metterà in rapporto con una realtà terrestre che non è amorfa né inerte, bensì vivente, in perenne movimento ed evoluzione. Secondo Maître Philippe: «La materia è animata e i corpi più pesanti possono avere una mobilità»⁽¹⁾. «La materia è vivente. Essa vede, ode, è sensibile, ricorda. È intelligente. L'intelligenza della materia viene sempre attratta dalla Luce»⁽²⁾.

Ne consegue che agendo sulla realtà fisica terrestre si finisce con l'accedere alla dimensione metafisica, venendo in contatto con elementi, canoni ed energie posti fuori della portata sensoriale dell'uomo. Viepiù ciò accade allorché l'uomo, per giustificata necessità, apporta modifiche sostanziali al territorio, variandone l'assetto, gli equilibri, immettendovi strutture integrative o sostitutive di quelle preesistenti, o persino creandone delle nuove, che in qualche modo forzano la conformazione sorgiva terrestre, così come l'ordine primordiale l'aveva stabilita.

Nel corso della sua storia, l'uomo ha compiuto un certo numero di questi atti metafisici, benché all'apparenza risultassero operazioni squisitamente tecniche e logistiche, finalizzate a risultati pratici. La storia parla.



Canale di Suez

Il 14 marzo 1869, a un segnale di Charles, figlio e aiutante del visconte Ferdinando Maria di Lesseps, una carica di esplosivo faceva saltare l'ultimo diaframma della diga naturale che divideva le acque del Mediterraneo da quelle del Mar Rosso, all'altezza dei Laghi Amari, il punto dove con molta probabilità Mosè aveva diviso le acque e gli Ebrei avevano così guadato il mare eludendo l'esercito del Faraone.

A quel tempo, 3.500 anni fa circa, l'istmo che separava i due mari era di appena 95 chilometri. Ritirandosi nei secoli il Mar Rosso portò a 120 chilometri la sua ampiezza.

Insieme al segmento di roccia, la carica di esplosivo faceva cadere il mito che aveva dissuaso nel tempo faraoni, re e condottieri dal tagliare l'istmo: una leggenda derivante dalla credenza che le acque del Mar Rosso fossero più alte di quelle del Mediterraneo. Anche gli oracoli, consultati ogni qualvolta i picconi si accingevano a scavare il solco del canale, avevano dato sempre responsi negativi, prefigurando immani catastrofi. E così le merci, dai porti mediterranei, venivano trasportate in nave fino alle rive del Libano e della Palestina, e da qui con carovane prendevano la via dell'Oriente, verso la Persia, la più lontana India e il remotissimo Catai, passando per Samarcanda. Città come Tiro, Sidone, Giaffa, Damasco e Petra vissero e prosperarono per secoli su quei traffici, e con esse i porti mediterranei, tra i quali primeggiarono a lungo le quattro repubbliche marinare italiane, Amalfi, Pisa, Genova e Venezia.

Quest'ordine di cose doveva però mutare, a causa di un'altra azione metafisica: la scoperta del Nuovo Mondo ad opera e fede di Cristoforo Colombo. La traversata con tre gusci di noce di quello che gli stessi scienziati del tempo definivano Oceano Tenebroso, fu in effetti non tanto una prova di capacità marinara, bensì piuttosto il superamento di antichi mitici tabù. Vincere l'ignoto, andare oltre la dimensione fisica, in una contigua, dove vigono regole e condizioni aliene. Eppure il successo fu dovuto a mezzi e virtù apparentemente materiali. La scoperta dell'America comportò comunque grandi cambiamenti nello scenario geopolitico dell'epoca. Decretò l'inizio della decadenza del Mediterraneo a favore delle nazioni che si affacciavano sull'Atlantico: Portogallo, Spagna, in misura minore la Francia, ma soprattutto sancì l'avvio della potenza marittima inglese e, a rimorchio, di quella olandese. La battaglia di Lepanto fu il suicidio rituale delle potenze marittime mediterranee, consapevoli che l'epoca d'oro del loro dominio politico e commerciale volgeva al termine. Il colpo di grazia venne loro inflitto pochi anni dopo, nel 1498, da Vasco de Gama, che doppiò il Capo di Buona Speranza aprendo la via delle Indie per mare. Addio carovaniere, caravanserragli e Samarcanda.

Al pari dell'impresa del grande Genovese, anche la circumnavigazione dell'Africa compiuta dal capitano portoghese si era svolta in un'aura di sfida ai tabù, e quindi al limite del metafisico. Non a caso il re Giovanni II del Portogallo aveva finanziato i viaggi prima di Diego Cam, poi di Bartolomeo Diaz e infine di Vasco de Gama, perché esplorando le coste africane scoprirono, oltre il Capo Tormentoso, o delle Tempeste, ribattezzato poi di Buona Speranza dopo l'impresa di de Gama, un passaggio marittimo verso il regno del favoloso Prete Gianni.

Lo scavo del Canale di Suez si rese quindi necessario per ridare ossigeno ai porti e alle economie dei Paesi mediterranei. Consapevoli che l'apertura del canale avrebbe rovesciato la situazione dei traffici marittimi di nuovo a favore degli scali mediterranei, gli inglesi si videro costretti a inventare qualcosa, un tipo di naviglio che dimezzasse i tempi di durata della navigazione tra i loro porti e quelli dell'India e della nuova e ricca colonia d'Australia. Fu allora che la Dea Necessità, aguzzando l'ingegno degli uomini, ispirò ai progettisti navali del Regno Unito la barca più bella e veloce che sia stata mai realizzata: il clipper. Il 17 novembre di quell'anno 1869, veniva ufficialmente inaugurato il Canale di Suez. Assente alla cerimonia, perché da poco scomparso, l'ingegnere italiano Luigi Negrelli, autore del progetto base del taglio. Pochi giorni più tardi, il pomeriggio del 22 dello stesso mese, nei cantieri navali di Scott e Linton a Dumbarton, in Scozia, prendeva il primo contatto con l'acqua marina il Cutty Sark. Più che un



veliero, una leggenda. Trasportava tè e sogni. In sessanta giorni poteva raggiungere l'Australia, in cento la Cina, in trenta l'India. Una vera macchina naturale, tutta in legno di teak e olmo, con costole di ferro e rame. Silenziosa e veloce, quella sagoma lunga 64 metri e larga 11, con 34 grandi vele quadre, governata da un equipaggio di 28 uomini, veniva avvistata come un fantasma sulla linea dell'orizzonte dalle navi più lente, per svanire poi inghiottita dalla vastità marina.

Il Cutty Sark fu l'ultima macchina interamente romantica, ecologica, gestibile in autonomia dall'equipaggio. Niente scarichi combustivi, niente fumi, nessun rumore, assolutamente in armonia con le leggi naturali, assecondando e non contrastando le quali ricavava la sua potenza propulsiva. Con la velatura del-

l'altezza di 47 metri, era in grado di sfruttare la minima energia del vento in ogni condizione climatica. Una nave anche metafisica, se si volesse dare credito alle testimonianze di alcuni marinai del clipper Thermopylae, mentre i due velieri, in gara di velocità, si accingevano a doppiare il Capo di Buona Speranza in una burrascosa giornata del marzo 1872, dirette in Australia. A un salto dell'onda, il Cutty Sark fu visto staccarsi dall'acqua e letteralmente volare. Per un istante, un lampo. O forse si trattò dell'eterno sogno di ogni marinaio, di allora e di sempre, materializzatosi in un inganno visivo.

Ma siffatti sogni declinavano, e l'epopea dei grandi velieri veloci si avviava alla fine. Così come si estinguevano gli ultimi ardori romantici. Wagner volle immortalare quell'epopea e quei sogni sconfinanti nel mito, con il suo *Olandese Volante*. Incombevano le macchine che, per sviluppare il moto, divoravano la natura e le sue risorse. I primi piroscafi a vapore solcavano timidamente i mari, ma già lasciavano capire che di lì a poco avrebbero del tutto esaurato l'energia naturale pulita e gratuita, e sostituito i veicoli e i congegni che ne facevano uso per attivare le loro funzioni. Già sbuffavano le locomotive dei treni che, sferragliando, fischiando e serpeggiando attraverso il paesaggio idillico e per certi versi ancora selvaggio dell'Italia e dell'Europa, si spingevano fino ai Balcani e Costantinopoli, assecondando la loro arrogante supremazia tecnologica e facendo intravedere alle anime più sensibili il rischio che la materia venisse in qualche modo piegata dall'uomo a un processo inesorabile di snaturazione.

Dietro tutti questi fermenti di innovazione, si coglieva infatti quasi un intento sacrilego, un'antica congiura che si riaffacciava e imprimeva il proprio crisma nefasto sulla nascente civiltà delle macchine azionate dal fuoco. E chi era, agli occhi del poeta, il Signore del fuoco, il padrone della materia plasmata in strumento immanente, desacralizzato? Il Carducci, nel suo Inno a Satana, così descrive il mostro ferroviario:

Un bello e orribile
mostro si sferra,
corre gli oceani,
corre la terra:
corusco e fumido
come i vulcani,
i monti supera,
divora i piani;



sorvola i baratri;
poi si nasconde
per antri incogniti,
per vie profonde;
ed esce; e indomito
di lido in lido
come di turbine
manda il suo grido.

Carbone, petrolio e poi l'elettricità sconfissero il vento nella contesa energetica. Le turbine delle navi e dei treni, i motori delle auto diedero all'umanità assetata di progresso la droga che più le si confaceva: la velocità. Ma mentre i 20 nodi dei clipper significavano rispetto ambientale e silenzio, le alte velocità dei mezzi di locomozione a propulsione meccanica entravano in conflitto con la natura. Rumore, scorie, distruzione delle risorse, incapacità dell'uomo a gestire la supremazia della macchina, diventandone da padrone schiavo, e a caro prezzo. Ma l'acme del vilipendio non spettava al treno, ai transatlantici, ai sottomarini e ai più recenti e sofisticati aliscafi e *hydrofoil*. In un altro verso del suo Inno, il Carducci, per veggenza poetica, così annuncia l'ultima metamorfosi della materia, il salto di qualità (o negatività?), ovvero il distacco dal suolo:

Gitta i tuoi vincoli,
uman pensiero,
e splendi e folgora
di fiamme cinto;
materia, inalzati:
Satana ha vinto.

Ed ecco, l'aereo: la materia satanica che, giustificando l'immaginazione poetica, ha messo le ali, svincolandosi dai legami condizionanti della terra e compiendo l'ultima malìa, il sortilegio estremo col quale irretire l'uomo in cerca di assoluto. Veicolo eminentemente arimanicò, l'aereo è la quintessenza della materia piegata dall'uomo (o dal suo cattivo consigliere?) alla sublimazione *ex adverso*. È infatti una sfida a tutte le leggi della fisica, della statica, della gravità. Il cielo dei continenti è solcato ogni ora del giorno e della notte da questi congegni alati che, oltre ad assordare l'habitat frantumandone gli equilibri sonori, ne irrorano l'atmosfera e la superficie di una pestifera coltre di sostanze combuste, un perenne phön che la natura non riesce più a smaltire. E la gente non viaggia, viene catapultata, come l'uomo-bomba, da un luogo a un altro, ignorando tutto ciò che esiste in mezzo ai due estremi della parabola aerea.

Parrebbe così che il treno sia del tutto sconfitto. Nemmeno per sogno. Il Signore della Terra, agitatore inesausto di conflitti e contese, ha riattizzato la gara di velocità creando la TAV. Convogli ferroviari sfreccianti a 400 chilometri l'ora si avviano a solcare il territorio europeo, come già da qualche anno fanno in Giappone. Ciò consentirà ai cittadini della UE di ampliare il raggio di estensione del loro pendolarismo, per ora confinato alle tratte locali. In un prossimo futuro, un abitante di Lisbona potrà recarsi in ufficio a Lione e ritornare a casa la sera. Del resto, è tipico della dimensione infera, secondo Dante, condannare le anime alla frenesia della corsa, quando non le interisce in una stasi pietrificata. Ai nostri gironi tocca per adesso il moto soggetto a un'incalzante accelerazione. Transitare nella realtà del mondo senza fermarsi, senza apprezzarne la qualità, evitando ogni relazione e scambio: è questo forse che mette in ansia gli abitanti della Val di Susa, più che le ipotetiche offese che traforo e viadotti arrecherebbero agli esseri elementari e alle aure magiche della loro regione. Se questo fosse verosimile, da tempo le avrebbero irrimediabilmente pregiudicate i mostri che percorrono la loro valle correndo e strombazzando non su binari ferrati ma su treni di gomme. La velocità in sé non è un problema se agevola traffici e rapporti tra i popoli. Il vero e unico problema risiede semmai nella inadeguatezza della scienza nell'elaborare prodotti e ritrovati capaci di promuovere la civiltà umana, evitando di farle pagare un prezzo troppo alto in termini di guasti ambientali, rarefazione delle risorse, attentati alla salute. Una scienza che dovrebbe essere in grado di aiutare l'umanità ad evolvere animicamente e spiritualmente. È invece avvenuto che non sempre essa abbia imboccato il canale giusto. Ce lo dice Maître Philippe: «La nostra razza è malata, perché portiamo un fardello di scienza troppo pesante per noi. Abbiamo preso una scorciatoia. Se avessimo atteso, il Cielo ci avrebbe forse dato ancor più di quanto ne sappiamo ora»⁽³⁾.

La scorciatoia imboccata dall'umanità è stata quella del pensiero prigioniero dei sensi, dell'azione finalizzata alla strumentalizzazione della materia in chiave essenzialmente utilitaristica, quasi a volerla rendere in qualche modo complice dei nostri istinti venali e spesso amorali.

Alla luce di tali considerazioni, risulterebbe quindi esatta la previsione del Carducci, di una finale vittoria del Signore della materia. Ma non è così, poiché la materia stessa contiene un codice di deterrenza del male. C'è una saggezza latente nell'ordine delle cose, una risorsa salvifica che sfugge alla cecità dell'Ostacolatore. La cronaca ne dà qualche incoraggiante segnale. Leggiamo che le navi del futuro, nemmeno tanto lontano, verranno trainate da un maxi-aquilone che, sospeso a un'altezza di 100 metri, il doppio dell'albero maestro del Cutty Sark, sfrutterà al massimo le correnti aeree. Questo congegno integrativo agirà da forza sussidiaria, consentendo un risparmio di carburante del 50 per cento rispetto a una nave spinta solo da motori convenzionali. Si chiamerà "Beluga Sky-Sails" la nave che adotterà questo duplice sistema di propulsione. Sarà varata a Brema, in Germania, nei prossimi mesi. E non è una soluzione metafisica anche questa?



A detta di Massimo Scaligero, la metafisica risulta infatti essere la soluzione ultima di ogni problema umano: «Dietro ogni pensiero opera comunque un impulso metafisico, tendente a dare forma razionale o rappresentazione ad un qualsiasi contenuto, interiore o sensibile»⁽⁴⁾. E per assurdo, oggetto finale della metafisica è la materia: «Mai un metafisico nel passato aveva palpato la metafisica. Questa volta egli la tiene in mano: perché infine l'ha scoperta: si è accorto di percepirla. Ha scoperto infine il fondamento: la materia»⁽⁵⁾. E ancora: «Mai immanenza è stata più immediata ed evidente. Perché tutti siamo fatti di materia e ci nutriamo di materia, e tutto quanto vi è di più bello ed armonico nella natura sino alla forma umana, non è che elaborazione di materia. ...In effetto, la materia è lo Spirito»⁽⁶⁾.

E Maître Philippe conferma: «È lo Spirito che comanda tutta la materia»⁽⁷⁾. Intanto l'uomo lotta per realizzare la propria autonomia. Finora si è servito di ogni mezzo a sua disposizione, e ciò era previsto. Spesso però, in corso d'opera, ha scelto il consulente sbagliato cui rivolgersi per consiglio e aiuto.

Quale dunque la via per il futuro, a chi indirizzarsi per acquisire le giuste linee guida, e come procedere? Fino a quando dovremo pagare lo scotto per la nostra incapacità di operare le giuste scelte morali e materiali? Scaligero ce ne dà un avviso eloquente: «Almeno fino a che [l'umano] non riacquisisca coscienza della sua reale natura: che non è animale. È animale soltanto al livello in cui si sono arrestate filosofie e ideologie, incapaci di riconoscere al pensiero l'autorità metafisica, a cui pur ricorrono per affermare il proprio contenuto antimetafisico. Non esiste normatività del pensiero, che non sia momento trascendente, metafisico»⁽⁸⁾.

Tutto ci riconduce quindi all'opzione metafisica, la sola che possa accordare giustificazione al nostro operare nella realtà fisica e immanente. Che è tale solo nella *maya* dell'apparenza. Dietro di essa è la trascendenza, la vittoria dello Spirito sulla materia: non per annientarla, ma per trasformarla in pura Luce.

Leonida I. Elliot

(1) Alfred Haehl, *Vita e parole di Maître Philippe*, Edel, Roma 1988, p. 113.

(Vedi anche www.maitrephilippe.it).

(2) *Ibid.*

(3) *Ibid.*, p. 124.

(4) M. Scaligero, *Il pensiero come antimateria*, Perseo, Roma 1978, p. 16.

(5) *Ibid.*, p. 137.

(6) *Ibid.*, p. 138.

(7) Alfred Haehl, *op.cit.*, p. 114.

(8) M. Scaligero, *op.cit.*, p. 8.