

GUY_DE_MAUPASSANT (1850- 1893)- LE NOVELLE

Fra le novelle di Maupassant ne troviamo una che forse la critica letteraria potrebbe dire essere insignificante. La novella ha per titolo: **Ricordo**. Si tratta del piacevole ricordo di un facile adulterio occorso al protagonista narrante, nelle vesti di un giovane impiegato in un ministero a Parigi. Ciò che appare implicito, e narrato solo di sfuggita, è l'ambiente naturale che circondava Parigi. Era domenica ed il protagonista ha sei franchi da spendere.

Sulla città si stendeva il cielo tutto azzurro, pieno di sole e di rondini. Il protagonista prende il battello sulla Senna e sbarca a Saint-Cloud, circondata da boschi che arrivano sino a Versailles, dove vorrebbe recarsi per cenare. Sceso dal battello il protagonista dice: *Incominciai a camminare lentamente, sotto le foglie nuove, bevendo quell'aria gustosa, profumata dalle gemme e dalle linfe. Procedevo a piccoli passi, dimentico delle scartoffie, dell'ufficio, ...*

In quegli anni la vita media dei lavoratori dell'industria era scesa a 22 anni e molti bambini venivano mandati in fabbrica a sei anni. L'industria stava costruendo le macchine e tra queste anche quella che consentiva al nostro protagonista di andare a spasso lungo la Senna con un battello a vapore.

Lo vedevo apparire, il battello, laggiù, laggiù, sotto l'arco del secondo ponte piccolissimo, col pennacchio di fumo, poi più grosso, più grosso, sempre più grande; e nella mia immaginazione prendeva un'andatura da piroscifo.

Ma i treni, le navi e poi gli aerei possono esistere senza distruggere la natura attorno alle città? Il disastro venne poi con la progressiva riduzione del trasporto pubblico e con la crescita di quello privato. Prima venne l'innocua bicicletta seguita dall'automobile, che invece avrebbe trasformato e poi distrutto l'ambiente e stravolto i rapporti umani.

Verso la fine del XIX secolo i mezzi di trasporto pubblici erano realizzati ad un livello di efficienza tale da poter garantire (per pochi) il lavoro e lo svago. La vita quotidiana poteva già essere considerata accettabile secondo le necessità e le richieste di una società "moderna". Inoltre gli spostamenti potevano essere consentiti a masse di popolazione molto superiori a quelle consentite dall'impiego dell'automobile. Ma il sistema capitalistico ha scelto l'impiego di massa dell'automobile. Questa scelta devastante per tutto il pianeta è difficilmente giustificabile.

In Francia le antiveggenti idee per riorganizzare la società ebbero in pratica scarso seguito sul piano delle realizzazioni concrete. Dal 1812 al 1827 in Francia la durata media della vita passa da 26 a 22 anni. Eppure nel 1812 si era ancora nel periodo delle guerre napoleoniche. Ma la "pace industriale" faceva più vittime della guerra! L'età media per entrare in fabbrica era sei anni e tuttavia un'inchiesta, condotta nel 1837, accertò che anche bambini di appena quattro anni venivano impiegati per lavori semplici nell'industria tessile, che richiedeva moltissima manodopera.

Eppure il grido di sconforto più autorevole non venne dai religiosi o dai nuovi socialisti, ma dagli organi militari di arruolamento. Si dovette constatare con preoccupazione che la razza stava decadendo! L'economista Dupin, alla Ca-

mera del Deputati francese, affermò che: "*Per arruolare 100 uomini abbastanza robusti per portare il fucile si debbono respingere e scartare come deboli, malati o deformi, 170 giovani di ventun anni a Rouen, 200 a Elbeuf, 500 a Bolbec.*"

Si può dire che si cominciò a prendere coscienza della tragedia più per spontanea conversione dei padroni delle fabbriche a criteri meno disumani, che non per l'azione concreta di qualche movimento politico. Inoltre si cominciava a richiedere manodopera sempre più qualificata, perché le macchine si venivano lentamente svincolando dall'intervento manuale diretto e continuo dell'operaio. A partire dal 1841 si succedettero progetti di legge per regolare e limitare il lavoro dei bambini nelle fabbriche.

Ma filosofi come Victor Cousin e scienziati come Gay-Lussac si opposero con ogni mezzo all'approvazione di queste leggi. Essi si prodigarono per fornire giustificazioni ideologiche all'ostilità del padronato, che non voleva fossero minimamente ridotti i suoi profitti. Fino a che le leggi non furono applicate, le condizioni di lavoro per i bambini-operai restarono quelle di un'autentica schiavitù, più odiosa e feroce delle precedenti forme di schiavitù nelle quali lo schiavo, essendo di proprietà di un padrone, questi aveva almeno l'interesse a mantenerlo in vita. Ma in quegli anni per tutti esisteva il miraggio del progresso, che avrebbe portato il benessere per tutti!

La brutalità della nuova tecnica e della nuova industria contro l'uomo ed il suo mondo, venne accettata come prezzo da pagare per andare avanti nella strada del progresso. Tuttavia il consenso cominciò a scendere ed altri movimenti rivoluzionari si sarebbero affermati come ribellione ad una situazione di vita insostenibile. Questo non arrestò il progressivo declassamento della condizione umana di fronte alla megamacchina industriale, che diventava tutt'uno con le finalità degli Stati nazionali. Nel 1851 finalmente venne approvata in Francia una legge che fissava a 12 anni l'età minima per entrare in fabbrica ad iniziare l'apprendistato.

E' in questo contesto, che potremmo definire società schiavista, il luogo in cui si sviluppa e cresce in forme organizzate di massa la sinistra socialista e comunista. Il comunismo in particolare non poteva non rivolgersi a questa massa di diseredati proletari, che viveva più del lavoro dei bambini e delle donne che non di quello degli uomini, stremati già a vent'anni, non più utilizzabili in una struttura produttiva che aveva in gran parte cancellato il lavoro manuale con caratteristiche di professionalità. Questa massa, divenuta proletaria ed anonima, reietta dal mondo civile, che essa sosteneva con il suo lavoro alienante e disumano, era già stata abbandonata dalle Chiese prima di cadere nell'ateismo, unico disperato sbocco possibile. Ma il social-comunismo di Marx civettava anche con le classi alte ed ingenuamente autodefiniva scientifico il suo socialismo, cercando una contrapposizione con il socialismo saint-simoniano definito utopistico. Il contenuto scientifico del marxismo sarebbe tutto nelle leggi evolutive della società, leggi che dovrebbero stare alla base di una ben definita Scienza della società umana. Il comunismo nei riguardi della

Scienza parte da una posizione di partecipazione e di guida, perché ritiene di aver fondata la principale fra tutte le Scienze: quella sociale.

"L'invenzione dell'auto è una delle grandi sciagure che si è abbattuta sul genere umano". L'affermazione è dell'economista E. J. Mishan. Noi viviamo da mezzo secolo nella dittatura mondiale dell'auto, una dittatura che *"ha una diabolica abilità a rivoltare a proprio favore i disastri che genera: il traffico è un pretesto per costruire sempre nuove strade, l'inquinamento una scusa per spingere l'automobilista a cambiare la propria macchina con una nuova"*. Questa è l'opinione dei ciclamatori internazionali. In Italia la dittatura dell'auto sembra molto potente, poiché ha spinto il nostro paese al primo posto in Europa per numero di automobili: 30 milioni di vetture sui 200 milioni di tutta la UE. - FIAB (Federazione Italiana Amici della Bici)