

La città necessaria. Quando occorre ripartire dall'ordinario

Chiara Maggi*, Rossana Misuraca **

Parole chiave: quotidiano, deriva, scoperta, socialità, consapevolezza.

«Quel che ci parla, mi pare, è sempre l'avvenimento, l'insolito, lo straordinario [...] come se la vita dovesse rivelarsi soltanto attraverso lo spettacolare, come se l'esemplare, il significativo fosse sempre anormale [...]. Quello che succede veramente, quello che viviamo, il resto, tutto il resto, dov'è? Quello che succede ogni giorno, che si ripete ogni giorno, il banale, il quotidiano, l'evidente, il comune, l'ordinario, l'infra-ordinario, il rumore di fondo, l'abituale, in che modo renderne conto, in che modo interrogarlo, in che modo descriverlo? Interrogare l'abituale. Ma per l'appunto ci siamo abituati. Non lo interroghiamo, non ci interroga, non ci sembra costituire un problema, lo viviamo senza pensarci, come se non contenesse nè domande nè risposte, come se non trasportasse nessuna informazione».

(Celati, 1989, p.5)

Consideriamo la città come il paesaggio nel quale ci muoviamo, lo sfondo minerale delle nostre vite. Attraversamenti e azioni danno vita a una scenografia formata da un insieme di spazi costruiti e spazi liberi: edifici, strade, piazze, parchi, giardini, che di volta in volta percorriamo o abitiamo. Giorno dopo giorno, *montiamo* i luoghi che fanno parte della nostra esperienza quotidiana. Percepriamo la città sintonizzandoci su un numero limitato di paesaggi, come nel caso del tragitto simmetrico tra la nostra abitazione e un centro commerciale, o della sequenza *a scatti* che ci accompagna quando prendiamo un aereo o un treno. Sono poche ricorrenti sequenze che inglobano porzioni sempre più ampie del nostro tempo (Boeri, 2011).

Fino a poche decine di anni fa la città era il luogo dell'incontro, dello scambio, del passeggio. Per questo doveva essere, ed era, pur con tutte le sue contraddizioni e le ingiustizie sociali, bella, ricca di monumenti, di sorprese, di prospettive sempre nuove. In questa città l'interesse e l'abitudine dei cittadini erano quelli di uscire di casa, di frequentare le strade, le piazze e i luoghi di incontro. La casa era un luogo importante ma legato prevalentemente alle funzioni primarie; tutta la vita sociale, gli interessi, il divertimento si collocavano negli spazi pubblici della città. Oggi sembra tutto rovesciato: il desiderio più forte che i cittadini esprimono è quello di rientrare il più presto possibile a casa. Questa è diventata ricca e confortevole, un luogo difeso verso l'esterno, rassicurante e rilassante verso l'interno. È lo spazio che il cittadino può organizzare, in cui, attraverso le libertà dell'arredamento, esprime la sua creatività, la sua cultura dell'abitare, quella che La Cecla individua come *mente locale*. La città è diventata ostile, la si vive come pericolo da evitare. Si è trasformata intorno alle esigenze dei cittadini produttivi, che hanno una forte motivazione ad uscire e i mezzi per farlo. Hanno bisogno di attraversare grandi spazi in poco tempo e preferibilmente col loro mezzo privato. Il cittadino del territorio industriale o post-industriale è, lo voglia o no, un consumatore di

domicili (La Cecla, 2000). E così passa da un luogo privato (la casa) ad un altro luogo privato (il luogo di lavoro, la scuola, la palestra, il teatro, il supermercato) e per non rischiare i tanti pericoli di un preoccupante attraversamento preferisce utilizzare un mezzo privato come l'automobile. I cittadini più deboli, o semplicemente meno interessati ai grandi spostamenti, finiscono per non poter più uscire di casa o farlo il meno possibile. I luoghi pubblici che caratterizzavano la città vengono, infatti, abbandonati, privatizzati, come luoghi di transito o di parcheggio e considerati pericolosi. L'organizzazione funzionalista, privilegiando il progresso (il tempo), fa dimenticare la sua condizione di possibilità, lo spazio stesso, che diviene l'impensato di una *tecnologia scientifica e politica* (De Certau, 2001).

Il senso di rottura con questo ambiente passivo, dove gli spostamenti hanno senso solo se attuati da un luogo verso un altro in funzione di un obiettivo, nasce in assenza di un controllo del tempo e con la tentazione di seguire un sentiero non tracciato: la curiosità esce dai confini del pianificato e segue nuove strade. Francesco Careri definisce questi percorsi erratici *transurbanze* alla ricerca di un «altrove e dello straordinario che nasce accanto alla vita quotidiana» (Careri, 2011, p.129). Lo sbaglio che deriva dal percorso di un tracciato differente dall'abituale, se di solito ha carattere di errore, porta qui a riconoscere il valore e la tensione positiva di un istinto di scoperta. Se mettiamo da parte la logica che vede i navigatori satellitari come unici strumenti che provvedono al nostro orientamento e non ricorriamo alle mappe virtuali prima di avventurarci alla ricerca di un luogo, possiamo aprirci alla *conquista dello spazio*, cioè di nuovi spazi per i nostri movimenti, all'ampliamento della nostra mappa mentale. Perdersi è un'esperienza sempre latente e in questi casi è la condizione di origine, il bisogno ed il terreno su cui si comincia e si ricomincia ad orientarsi (La Cecla, 2000). Un'azione, quindi, che porta con sé alcune valenze positive, tra cui quella di uscire dalla sovrabbondanza delle informazioni derivate della cyber-realtà, che non favorisce la conoscenza, anzi la ostacola; «la grande muraglia dei dati è una diga insormontabile» (Settis, 2012, p.12) per chi voglia tentare di comprendere la struttura e l'identità delle città.

La modalità esperienziale diventa allora l'unica chiave di accesso alla realtà, una «modalità e strumento euristico di conoscenza» (Bocco, 2015, p. 13) legato all'esperienza diretta e alla passeggiata, di cui si ricorderà lo spessore non solo letterario, e che permette di mettere a punto categorie, strumenti che innovano le tecniche tradizionali dell'architettura e dell'urbanistica, le quali talvolta possono ostacolare la comprensione dei luoghi (Izenour, Scott Brown, Venturi, 2010). Tale pratica, quella del camminare, del percorrere fisicamente i luoghi in un rapporto in scala 1:1, come in questo saggio vuole essere intesa, racchiude il gusto per l'investigazione urbana, la sensibilità per le trasformazioni contemporanee e la voglia di comprendere il velo esistente tra lo sguardo e le cose. L'attenzione si ferma sui paesaggi della quotidianità, sugli spazi ordinari, su quel vasto campo di osservazione solitamente precluso allo sguardo delle riviste e dei testi di urbanistica e di architettura. Posti in cui si è sempre stati, dandoli per scontati, di cui ci si comincia a chiedere la ragione, a indagarne la profondità.

Nell'esplorazione artistica e letteraria della città l'immersione nello spazio urbano del *flâneur*, la ricerca del banale di Dada, la città inconscia dei surrealisti e le esperienze sensoriali e ludiche dei situazionisti hanno avuto come filo conduttore la «dimensione dell'esperienza sensibile

e affettiva del camminare» (Tiberghien, 2011, p.10), atto fondativo del nostro rapporto individuale con il mondo e insieme atto di riappropriazione.

Ne *Le conseguenze della modernità* Anthony Giddens fa del *flâneur* il simbolo della modernità avanzata. In un mondo di estranei, altamente impersonale, che sfuma in uno spazio tempo indefinito rispetto alla familiarità della casa e del quartiere, questa figura - che Charles Baudelaire vedeva muoversi nei *boulevards* e la letteratura più recente colloca nelle periferie e nei *malls* - sembra più di altre testimoniare lo smarrimento tipico dei nostri giorni, ma anche il desiderio di dar vita a nuove relazioni con i luoghi frequentati (Giddens, 1992).

In generale gli orizzonti valoriali e le condotte concrete del *flâneur*, che predilige il muoversi a piedi al di sopra di tutti gli altri mezzi, sembrano rispondere alla volontà di moltiplicare le proprie esperienze di vita e, dunque, di attingere a un maggior cosmopolitismo a cui fa riscontro un aumento esponenziale dei luoghi frequentati, e alla necessità di rivalutare o consegnare senso anche ai contesti locali o a quelli più marginali, all'interno del, se non in relazione al, processo di globalizzazione che segna l'epoca attuale. Propensione all'erranza che ritroviamo, peraltro, nei normali abitanti di una città che si concedono di tanto in tanto di andare *a zonzo*, o nei turisti che cercano sempre più di personalizzare la propria vacanza. Il modo di viaggiare del *flâneur*, il suo stile nel rapportarsi con i luoghi, determinano però un nuovo ordine gerarchico che nega le pratiche consumistiche di massa ed esalta la dimensione intellettuale come elemento regolatore del rapporto tra individuo e luogo visitato. L'esclusività e la superiorità del *flâneur* rimandano a una straordinarietà della sua esperienza fondata, paradossalmente, sulla normalità-quotidianità, anziché sull'occasionalità degli eventi e delle situazioni (Nuvolati, 2006). Si può assumere questo atteggiamento come un bisogno di emancipazione e di crescita che non comporta esclusivamente una fruizione in chiave spettacolare e momentanea della città, ma presuppone un'elevazione legata al rapporto intimo e unico che si genera tra l'individuo, i luoghi e le persone che li abitano. Camminare la città è infatti un atto di solitudine e di libertà che rifiuta la velocità e i percorsi imposti dal ritmo urbano massificato, è la scelta di tempi e pause personali ma, contemporaneamente, rappresenta un'apertura verso gli altri. Ripudiare l'involucro protettivo dell'automobile non è tanto una rivendicazione del soggettivismo, di primato dell'individuo sul mezzo prevaricatore, quanto una disponibilità all'incontro con gli altri. Proprio il ricorso diffuso all'automobile «segna la morte degli spazi pubblici e con essi l'impovertimento delle esperienze relazionali» (Nuvolati, 2006, p. 110). Già la psicogeografia, disciplina di matrice situazionista, condannava il ricorso all'automobile e individuava nel camminare e nel perdersi le circostanze più favorevoli alla costruzioni di legami tra l'ambiente da un lato, le emozioni e i comportamenti degli individui dall'altro.

I grandi teorici urbani del primo Novecento, Patrick Geddes, Lewis Mumford, Louis Wirth, tendevano a vedere la città come un organismo dotato di una propria identità. Negli ultimi cinquant'anni la maggior parte degli urbanisti e sociologi urbani contemporanei, pur riconoscendo la crescente complessità dell'urbano nelle sue innumerevoli contraddizioni, non hanno comunque rinunciato ai tentativi di generalizzazione. Solo più recentemente ha preso corpo un approccio dell'analisi urbana definito come *everyday urbanism* (Amin, Thrift, 2001). Esso si fonda sull'idea che l'elemento teorico e analitico non è sufficiente per cogliere il senso delle città, e che occorre

accreditare altre modalità di individuazione e interpretazione, di carattere sia letterario sia sensoriale dei contenuti urbani.

Perché, se è vero che nella città contemporanea tutto sembra essere progettato e regolato in nome di una pianificazione razionale, e questo modello sembra essere divenuto indifferente «per il cittadino medio, quello che non ha il potere di mettere le mani sulla città e di mutare il volto dell'ambiente in cui vive» (La Cecla, 2000), ci sono luoghi che narrano le tensioni, la vitalità e la continuità dei passaggi da vecchi a nuovi ordini. E non è forse vero che la vitalità non è insita nello spazio stesso, ma prende forma dalle pratiche sociali di chi i luoghi li abita? Di chi trasforma lo spazio urbano in paesaggio, «intendendo con il termine paesaggio l'azione di trasformazione simbolica, oltre che fisica, dello spazio antropico» (Tiberghien, 2011). Diventa così imprescindibile un percorso interpretativo fondato sulle intuizioni e le emozioni, sull'elaborazione empatica dei segni e dei simboli, anziché semplicemente sulle informazioni e sui dati. E se ogni questione territoriale è in primo luogo una questione di conoscenza locale (La Cecla, 2000), tornare alla tangibilità del mondo diviene una esigenza, per «uscire dagli astratti furori delle analisi dove le persone e i luoghi sono diventati invisibili, superflui» (La Cecla & Zanini, 2004, p. 5).

Con l'obiettivo di migliorare la comprensione della complessità della vita urbana contemporanea e, attraverso di essa, promuovere un maggiore impegno civile tra le comunità, nel 2005, in collaborazione con Jane Jacobs, un piccolo gruppo di urbanisti e attivisti ha fondato il *Center for the living city* di New York costruito sul lavoro di Jacobs. Tra le attività promosse, le *Jane Jacobs Walks*, una serie di libere escursioni a piedi nei quartieri, aiutano le persone a mettersi in contatto con l'ambiente e con chi vive nella loro stessa comunità. Passeggiate che consentono ai membri di una comunità di scoprire e rispondere alla complessità della loro città e dell'ambiente attraverso l'osservazione personale e condivisa. Camminare si fa quindi pratica conoscitiva e relazionale che consente la socializzazione nei luoghi pubblici, la condizione preliminare dell'essere cittadini, dell'abitare la città anziché esclusivamente gli spazi privati (Nuvolati, 2006).

«Le strade non conducono più soltanto a luoghi, sono esse stesse dei luoghi» (Jackson, 1994, p.190) scriveva Jackson. Il marciapiede, la strada chiusa al traffico riservata ai pedoni, quella frequentata assiduamente, con continuità a tutte le ore, diventano terreno dell'incontro, «i più importanti luoghi pubblici di una città e i suoi organi più vitali» (Jacobs, 1961), luoghi dove persone sconosciute possono incontrarsi, luoghi di socialità informale, dove si producono i rapporti umani, che rispondono quindi a bisogni fondamentali dell'individuo.

La divisione funzionale della pianificazione urbanistica moderna da un lato e lo *sprawl* urbano dall'altro hanno però portato alla creazione di città senza confini, sparse nel territorio, composte da una moltitudine di isole disinteressate al funzionamento dell'organismo geografico e antropologico a cui pur appartengono. Realtà dove fanno capo lo spazio privato e l'automobile e dove gli spazi pubblici maggiormente riconosciuti sono i centri e le piazze commerciali, le stazioni di rifornimento di benzina, e le stazioni ferroviarie¹.

Decidere di deambulare nella *città senza indirizzi* (Barthes, 1984) può far emergere nuove categorie interpretative. Ci si accorgerà che i punti di riferimento ordinari, che solitamente si riferiscono a quelli che si trovano nella città storica, vengono messi alla prova da una mappa

indecifrabile, entrando in relazione con un città inclassificata: «gli spazi che la compongono nei dettagli sono innominati» (Barthes, 1984, p. 43). Ci si inserisce in un sistema ramificato che permette di collegare tra loro diverse strutture urbane, di diversa scala e di diversa natura, entrate in comunicazione dall'abbandono e da nuovi tracciati formati dall'erranza dei *diffusi* che abitano questi ambiti. Questi tracciati probabilmente non finiscono in nessun luogo, non conoscono frontiere o collettività². Constant definisce questa città fluttuante *New Babylon*, una città-labirinto che favorisce i contatti e gli incontri fortuiti, in cui il carattere di scena lascia lo spazio alla creatività, al possibile e all'utopia concreta. Sono spazi pubblici, anche se non appartenenti alle categorie di piazza, viale, strada, che identifichiamo immediatamente, che si distinguono inoltre per il sistema spazio-temporale: a vocazione nomade, vivono e si trasformano tanto velocemente da superare di fatto i tempi di progettazione delle amministrazioni; entropici, caldi³, differiscono dal congelamento dei centri storici, e accolgono un certo dinamismo vitale, grazie al quale le trasformazioni sono più probabili e più veloci: «sono i luoghi che più di ogni altro rappresentano la nostra civiltà nel suo divenire inconscio e molteplice» (Careri, 2011, p. 133). Infine, incorporando un certo grado di disordine creativo incoraggiano gli esseri umani a sviluppare una maggiore sensibilità verso gli altri e verso l'*altro urbano*, stimolandoli a prendere in mano le sfide della vita urbana contemporanea. Spazi rigidi, frammentati, *super-specificati*, oltre ad essere incapaci di innovazione e sviluppo (Nuvolati, 2011), inducono le persone ad atteggiamenti rigidi che soffocano la crescita personale.

Per la Cecla è nel carattere dei luoghi perduti e del perdersi che nasce il presupposto per cui le aree marginali sono il luogo in cui si «cova il futuro delle città, dove si plasma ciò che darà significato in seguito al resto pianificato o spento» (La Cecla, 2000, p. 138).

L'attraversamenti di questi luoghi può prendere il nome di *transurbanze* o *walkscapes* ed è stato ripreso dalle azioni del laboratorio romano Stalker - Osservatorio Nomade⁴ e recentemente dalle derive sperimentate dal Laboratorio Zip+ di Torino⁵, attraverso delle esplorazioni suburbane alla ricerca di un *altrove*, misurandosi con gli spazi con una modalità dinamica, «con un movimento capace di sezionare il disegno articolato di questo paesaggio in mille percorsi possibili, tutti diversi tra loro, senza mai passare per il centro»⁶, e con spirito d'avventura.

Questa è la sensazione che si può provare, descritta da Stalker, che ha compiuto il primo itinerario attraverso i *Territori Attuali* nel 1995 e, da allora, continua a proporre le iniziative di osservatorio nomade e l'esperienza del camminare come pratica estetica, in Italia e all'estero: «La sensazione più forte nelle nostre transurbanze era quella di essere sempre dove non saremmo dovuti essere, sia che fossero terreni agricoli, pascoli o industrie abbandonate. Un po' come prolungare per diversi giorni quella sensazione che tutti hanno probabilmente vissuto per durate di tempo più brevi, quando da ragazzini il pallone va a finire di là dal muro, lo si rincorre, si scavalca e si scopre di essere in uno spazio nostro, disponibile, da esplorare, libero, dove è possibile fare tutto ciò che ci viene in mente» (Careri, 2011, p. 43). Il risultato di questa operazione è quello di rintracciare e sperimentare nuove forme conoscitive, alla ricerca di *identità liquide* e di riformulare le categorie di descrizione tradizionali per capirne l'evoluzione: «nei *Territori Attuali* si intende tracciare una rete di percorsi, delle porte di accesso, delle stazioni di scambio, attraverso cui penetrare la realtà mutante

del pensiero e del territorio, fino adesso rimossa ma allo stesso tempo alimentata da un incredibile quantità di scarti materiali, immateriali e umani» (Careri, 2011, p. 137).

Il Laboratorio Zip+ ha assunto tali pratiche di investigazione dello spazio urbano per inserirle in un discorso più ampio che riguarda la disciplina architettonica, assumendo la transurbanza e l'attraversamento come strumenti conoscitivi, attraverso cui immaginare nuove modalità per intervenire negli spazi urbani. Modalità che mirano a coinvolgere i cittadini, chi i territori li abita, ma non indaga più, dandoli per scontato e avendo perso curiosità. Le attività promosse dal collettivo stimolano la conoscenza territoriale e lo spirito critico e creativo delle persone, per una maggiore frequentazione di quegli spazi metropolitani che presentano spesso una natura che deve ancora essere compresa e riempita di significati, piuttosto che progettata e riempita di cose.

Le esperienze indagate nel saggio, passando tra pratiche e letteratura, sembrano indicarci che quando il cittadino riesce a ri-connettersi all'ambiente e alla comunità, re-interpretando e ri-acquistando lo spazio urbano e le sue dinamiche sociali, la città cessa di essere sfondo e diventa vera protagonista.

Note

1 SETTIS, S. (2012). *Paesaggio, Costituzione, Cemento*. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile. Settis fa notare come nella città storica vi sia attualmente un capovolgimento di ogni gerarchia; piazze medievali, cattedrali, palazzi comunali stanno per diventare una sorta di quartiere dei giochi o di shopping center artificiale, attraverso un processo di disneyficazione ormai giunto a maturazione.

2 «Ogni luogo è accessibile da uno e da tutti. L'intera terra diventa una casa per i suoi abitanti. La vita è un viaggio infinito attraverso un mondo che sta cambiando così rapidamente che sembra un altro»: così Careri descrive New Babylon in CARERI, F.(2001). *Constant. New Babylon, una città nomade*.

3 Per un maggiore approfondimento si veda il concetto di entropia in SMITHSON, R. *A Museum of language in the vicinity of art*, in HOLT, N. (1979). *The Writing of Robert Smithson*. University Press, New York.

4 Si tratta di un laboratorio di arte urbana che comprende architetti, artisti, grafici, storici dell'arte e dell'architettura. Prende il nome di Stalker in prestito dal film di Tarkowsky che si svolge all'interno della zona, un territorio mutante di cui solo gli Stalkers conoscono i segreti e le modalità di accesso.

5 Il Laboratorio Zip+ dal 2013 fa ricerca e sperimenta azioni di sensibilizzazione per una trasformazione collettiva e condivisa dell'ambiente costruito in alcune zone periurbane della città di Torino. Le esplorazioni sono state assunte dal collettivo come una metodologia di rilievo per compiere ricerche sulla città contemporanea e per rintracciare i segni materiali delle modificazioni del territorio. Il Laboratorio Zip+ ha condotto nell'arco degli ultimi tre anni degli attraversamenti nei territori delle Circoscrizioni V e VI della città di Torino. In particolare nel 2015 le attività esplorative sulle aree in trasformazione sono proseguite nell'ambito del Festival Architettura in Città 2015 nel quartiere Barriera di Milano, attraversando la trincea ferroviaria abbandonata di via Sempione-Gottardo e lo Scalo Vanchiglia.

6 Citazione tratta da Stalker (1995), *Manifesto: Stalker, attraverso i Territori Attuali*.

Bibliografia

- Amin, A. Thrift, N. (2001). *Città. Ripensare la dimensione urbana*. Bologna: Il Mulino.
- Barthes, R. (1984). *L'impero dei segni*. Torino: Einaudi.
- Bocco Guarnieri, A. (2015). *Introduzione*, in Maggi, C. Giachino, G. Ribotta, C. (cur.). *Walkscapes Lucento. Studi, pratiche, periferia e spazio urbano*. Città di Torino - Centro di Documentazione Storica, Torino.
- Boeri, S. (2011). *L'anticità*. Roma: Laterza.
- Careri, F. (2011). *Walkscapes, Camminare come pratica estetica*. Torino: Einaudi.
- Celati, G. (1989). *Commenti su un teatro naturale delle immagini*, in: *Il profilo delle nuvole. Immagini di un paesaggio italiano*, Milano: Feltrinelli.
- De Certeau, M. (2001). *L'invenzione del quotidiano*. Roma: Edizioni Lavoro.
- Giddens, A. (1992). *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio. Sicurezza e Pericolo*. Bologna: Il Mulino.
- Izenour, S. Scott Brown, D. Venturi, R. (2010). *Imparare da Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*. Roma: Quodlibet.
- Jackson, J.B. (1994). *A Sense of Place, A Sense of Time*. New Haven and London: Yale University Press.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- La Cecla, F. (2000). *Perdersi. Uomo senza ambiente*. Bari: Laterza.
- La Cecla, F. Zanini, P. (2004). *Lo stretto indispensabile*. Milano: Mondadori.
- Nuvolati, G. (2006). *Lo sguardo vagabondo. Il flâneur e la città da Baudelaire ai postmoderni*. Bologna: Il Mulino.
- Nuvolati, G. (2011). *Lezioni di sociologia urbana*. Bologna: Il Mulino.
- Settis, S. (2012). *Paesaggio, Costituzione, Cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*. Torino: Einaudi.
- Tiberghien, G. (2011). *Introduzione*. In Careri, F. *Walkscapes, Camminare come pratica estetica*. Torino: Einaudi.

* Dottore in Architettura

** Dottore in Architettura