

Programmi spaziali, quarta puntata

La qualità dei luoghi

Stefania Consigliere

Dipartimento di Scienze Antropologiche

Università degli Studi di Genova

Via Balbi 4

16126 Genova

email: stefania@disa.unige.it

Nella scorsa puntata abbiamo detto delle forme di organizzazione degli spazi che Hall definisce fissi e semifissi, e delle geometrie che li strutturano, conferendo loro funzioni e sensi specifici: la disposizione dei vani nelle case, gli arredamenti, gli elementi più o meno mobili dell'abitare. Nell'indagare questi elementi ci siamo soffermati sulla loro interpretazione e, in particolare, sull'accettazione inconscia che molto spesso si riserva alle strutturazioni standard, senza interrogarsi sul loro reale valore (sia pratico che simbolico) e sulla possibilità di inventarne altre.

In questa puntata tratteremo invece di spazi che hanno meno a che fare con l'etologia (sia pure un'*etologia culturale* come quella umana) e più con la sociologia e la storia. Si tratta di spazi che, come ben sanno viaggiatori e architetti, sono estremamente variabili a seconda della cultura, del tempo, del luogo; che incidono in modo sostanziale sulla qualità della vita di chi li vive; che interagiscono continuamente con quanto sta loro attorno e con altri spazi dello stesso tipo; che possono manifestarsi sotto molte forme e in diversi modi, non ultimo attraverso una particolare «atmosfera»; e che hanno la capacità di incantare come quella di rendere infelici.

Ab urbe condita

Tratteremo dunque, in queste pagine, dello *spazio urbano*, inteso come disposizione emblematica degli oggetti nello spazio comune di una collettività estesa. Lo spazio urbano agisce come una sorta di bacino per una popolazione che vi gravita intorno e in esso rientra, in sostanza, buona parte dello *spazio pubblico*: le strade e le piazze, per cominciare, ma anche le stazioni e l'ubicazione delle farmacie, la disposizione degli edifici pubblici e la loro accessibilità, la mobilità entro e fuori i confini cittadini – insomma, l'intero tessuto delle relazioni di una collettività, che comprende anche coloro

che, pur non abitando nella città, pure si trovano a transitarci, a usufruire dei suoi spazi e, per qualche ora almeno, a viverci.

La città è un oggetto fisico e concettuale estremamente interessante, la cui definizione ancora fa faticare gli studiosi di urbanistica e i filosofi. In un certo senso, si può dire che la città è l'*ambiente naturale* dell'umanità contemporanea: da quando, a metà Ottocento, scrittori e filosofi hanno cominciato a interrogarsi sulle città, sulle implicazioni della vita urbana e sul genere di umanità che nelle grandi agglomerazioni veniva a formarsi, questa ricerca non è mai terminata, così come non ha avuto termine il processo di *urbanizzazione* dell'intera popolazione mondiale.

Il fenomeno dell'urbanizzazione non può essere pensato solo come questione numerica, definita dal rapporto fra coloro che vivono «in campagna», o comunque in centri piccoli, e coloro che – per amore o per forza – vivono in città. L'urbanizzazione è infatti, soprattutto, un fenomeno *qualitativo*, che chiama in causa l'antropologia come la demografia, l'ecologia come la riflessione sul rapporto fra biologia e cultura. Non è un caso se la maggior parte delle grandi trasformazioni storiche (dalla rivoluzione neolitica a quella industriale, dal medioevo greco a quello dell'occidente, dall'origine del feudalesimo a quella dei comuni) comportano sempre una modificazione nel rapporto fra città e campagna, una diversa interpretazione dello spazio (umano e naturale), degli edifici, delle vie di comunicazione, dei luoghi della vita associativa, delle modalità di relazione.

Nel Medioevo si diceva che «l'aria di città rende liberi», e il detto era un omaggio tanto alle possibilità di *libertà materiale* dalla servitù della gleba quanto alla metaforica *libertà mentale* che l'ambiente urbano consente e protegge. Oggi quasi nessuno, probabilmente, è più disposto a fare delle città un elogio così univoco: i problemi legati al sovraffollamento, all'inquinamento, ai quartieri-ghetto, alla spersonalizzazione, alla mobilità, alla qualità del tempo di vita hanno fatto perdere alle città molta della poesia e della gloria dei loro inizi. È bene, però, in queste cose, andare al di là di quello che si vede in superficie: se è vero che le città sono zeppe di problemi d'ogni genere, è altrettanto vero che il tipo di inculturazione che esse producono sui soggetti che le abitano resta un'esperienza fondamentale dell'intera modernità. Si tratta, beninteso, di un'esperienza molteplice e contraddittoria. Resta vero, comunque, che è lo *spazio urbano* ad accogliere, oggi, le punte più avanzate tanto del degrado quanto dell'elaborazione collettiva della vita comune.

Ogni essere umano è prodotto, oltreché da un generico programma biologico (che oggi troppo semplicisticamente si identifica con l'azione puntuale e frammentaria dei geni), dalla cultura che per prima lo accoglie, fornendogli una rete di relazioni, un contesto percettivo, una lingua, una dieta, modi particolari di curarsi, di muoversi, di lavorare – in una parola, di vivere. La città è, appunto, uno di questi ampi contesti culturali: essa è ambiente fisico, *milieu* linguistico, sottofondo percettivo, bacino culturale. Le particolari abilità e competenze che essa conferisce agli umani che vi si formano sono in parte differenti da quelle promosse da altri ambienti (rurale, di montagna, desertico

ecc.). Non si tratta, beninteso, di un classifica: ciascun ambiente è specifico, e ciascuno forma; i *modi* di questa formazione sono tuttavia differenti.

L'attenzione (letteraria, artistica, filosofica, antropologica) per la particolare forma di inculturazione che la città permette inizia insieme alla prima manifestazione della città come oggi la conosciamo – ovvero, nella prima metà dell'Ottocento – e prosegue per tutto il Novecento, producendo un vasto *corpus* teorico, ricco di veri e propri capolavori [1]. Non è un caso, poi, se la forma d'arte che meglio di qualsiasi altra simboleggia il Novecento manifesta una predilezione notevole per la città e gli spazi urbani: fin dalle sue origini, il cinema è legato a doppio filo alla dimensione cittadina. La nostra stessa immagine delle città dipende in misura notevole da ciò che il cinema ci ha fatto vedere: l'«atmosfera» delle grandi capitali della cinematografia novecentesca (Parigi, innanzi tutto, ma poi anche Londra, New York, Roma, Los Angeles) è stata in buona misura creata dal cinema; la stessa percezione generale di che cosa sia uno spazio urbano è stata spesso anticipata (e plasmata) dai film: si pensi, per fare un solo esempio celebre, alla distanza che intercorre fra la luminosa e aerea città del futuro descritta in *Metropolis* e quella, cupa e piovosa, di *Blade Runner*.

Elementi di analisi

Uno degli elementi che non finiscono di sorprendere nelle migliaia di città materialmente esistenti è il loro carattere singolare, individuale. Ogni città ha un'«aria» riconoscibile, una particolare fisionomia che la rende unica, a dispetto delle molte caratteristiche che condivide con altre. Come gli esseri umani, così anche le città sono frutto dell'incrocio di un dato di natura (il sito su cui sono costruite, la particolare situazione geografica, ecologica e climatica in cui sono inserite) e di una storia: l'effetto di questi due fattori fa sì che ogni città, alla fine, sia *unica*.

In un vocabolario un po' impressionistico, la *qualità* dei luoghi (nel nostro caso, delle città, ma il «luogo», inteso come porzione significativa dello spazio, può anche essere naturale) è in grado di indurre, in chi li percorre o li abita, sentimenti differenti ed estremamente coerenti. Detto altrimenti, la qualità delle città, il loro incanto o la loro sgradevolezza, non dipendono dall'umore momentaneo di chi le visita, ma da qualcosa di molto più profondo e oggettivo: esistono precise ragioni per cui i posti (siano essi luoghi naturali, configurazioni urbane, piazze, edifici, strade, stazioni e perfino case o stanze) producono effetti precisi sulla gran parte di chi li visita o li abita, e proprio queste ragioni vanno esplorate.

Nell'indagine di ciò che determina l'«aria» delle città può essere utile, per cominciare, una breve rassegna, dall'andamento un po' rapsodico e tutt'altro che esaustiva, di alcuni elementi importanti e facilmente osservabili.

Il *sito fisico* su cui le città sorgono ha grande importanza nella determinazione della loro configurazione spaziale, della loro vocazione economica, della loro possibilità di espansione, del loro tono generale. Le città sono anche l'esito di un ambiente naturale particolare, di uno specifico paesaggio, di una terra. L'«aria di famiglia» che alcuni gruppi di città condividono non dipende solo da invarianti culturali, ma anche da invarianti ecologiche: le città padane si somigliano fra loro anche perché sono simili i siti naturalistici scelti per la loro fondazione, così come i paesi della costa ligure debbono la loro geometria poco euclidea più alla conformazione di speroni e baie che all'opera di architetti genialmente folli. Il colore dominante della terra circostante, quello prevalente del cielo, l'orizzonte aperto o chiuso, la posizione rialzata o infossata, la presenza di vento o il ristagnare dell'aria: tutti questi elementi, dipendenti dal sito fisico, modificano profondamente il «senso» del luogo.

Le *piante* delle città sovrappongono agli accidenti del sito fisico un reticolo razionale, che tuttavia non resta mai intatto e che a ogni angolo, a ogni curva di strada, deve fare i conti con le esigenze sociali, economiche, fisiche, materiali, demografiche entro cui si trova preso. Il piano della città è di tre tipi fondamentali: a scacchiera, a raggi concentrici, irregolare. Essi conferiscono alle città non solo andamenti differenti, ma anche sensi spaziali del tutto diversi. La pianta a scacchiera, tipica del *castrum romanum*, che spartisce lo spazio innanzi tutto secondo cardo e decumano, e poi secondo le rette a questi parallele, ha un andamento molto logico che tuttavia, in assenza di punti di riferimento, diventa facilmente labirintico. Esso è tipico delle città dell'America del nord e della Cina (l'esempio più celebre di «crescita labirintica» dell'impianto a scacchiera è senz'altro Los Angeles). La struttura radiale, in cui diversi "raggi" convergono verso un punto centrale (solitamente una piazza) e sono connessi fra loro da cerchi concentrici di strade o canali, si trova raramente allo stato puro; essa è però spesso leggibile nelle città storiche, in cui gli anelli successivi delle cinte murarie raccontano l'espansione della città e gli ostacoli che, di volta in volta, questa incontrava; questa stessa storia è talora leggibile anche nel piano dalle grandi arterie viarie che hanno preso il posto delle antiche mura; sono a piano radiale diverse città olandesi, in cui i raggi sono uniti da canali d'acqua, e la Parigi del barone di Hausmann. La città irregolare, infine, è tipica della civiltà musulmana, ma di frequente la si trova anche nel medioevo europeo (Genova, Marsiglia, diverse città spagnole, la *old town* di Edimburgo, Praga); essa dispone le strade, gli edifici e le intersezioni secondo un ordine apparentemente casuale, che oggi risulta per noi fortemente straniante perché divergente dalla regolarità cartesiana in base al quale siamo abituati a orientarci [2].

I *mezzi di trasporto*, seppure raramente considerati come elemento fondamentale dell'urbanistica, determinano il valore economico delle aree edificate e la separazione netta di zone che, pur trovandosi assai vicine le une alle altre, pure possono essere percepite come geograficamente lontane perché difficili da raggiungere. Un eccellente esempio europeo è senz'altro Parigi, dove le linee della metropolitana determinano tanto gli assi degli spostamenti dei cittadini, quanto le delimitazioni simboliche e materiali di quartieri adiacenti. Ma, ancora più importante, è proprio ai mezzi pubblici che si deve l'estensione delle moderne metropoli [3]. È stato calcolato che, dal punto di vista

psicologico, si percepisce come facente parte della città tutto ciò che giace a circa 15-20 minuti di spostamento dal suo centro. Quando questo spostamento era fatto a piedi, le città avevano un raggio massimo di circa un chilometro e mezzo; da quando invece i mezzi pubblici permettono di coprire, nello stesso arco di tempo, diversi chilometri, le città hanno iniziato una rapida fase di espansione. Ancora per quanto attiene ai trasporti, ha rilievo anche la presenza di *acqua*. Molto spesso le città dispongono di un porto, oppure sono edificate vicino a un fiume. I trasporti via acqua erano (e spesso sono tuttora) molto economici ed efficienti per le lunghe distanze, ciò che ha permesso alle città costiere o fluviali di sviluppare attività il cui bacino di riferimento può essere anche molto ampio.

La «città leggibile» di Kevin Lynch [4]

L'articolazione dello spazio delle città dipende da precise convenzioni culturali o anche, allargando un po' il tiro, da diverse «visioni del mondo». La disposizione degli edifici, l'andamento delle strade, la coerenza degli elementi determinano una precisa leggibilità (culturale) che, a sua volta, determina la piacevolezza (o al contrario, la sgradevolezza) dei luoghi.

Negli anni Sessanta Kevin Lynch [5] ha condotto un'analisi, giustamente divenuta famosa, sugli elementi che rendono gradevoli o sgradevoli le città e, più in generale, i contesti urbani. Al termine della sua ricerca cinque funzioni principali erano state isolate: (1) gli *assi* (in inglese, «path») sono le strutture che canalizzano il movimento: i marciapiedi, le strade, i canali, le ferrovie, le linee metropolitane ecc.; (2) i *nodi* (ingl. «node») sono i punti di giunzione degli assi (piazze, fermate degli autobus, trivi e quadri ecc.) e rappresentano punti strategici per la definizione degli spostamenti (solitamente, ad esempio, si accede alle città attraverso un nodo); (3) i *margini* (ingl. «edge») sono tutto ciò che isola uno spazio da un altro, confini fra due elementi (i muri, le barriere, ma anche, ad esempio, la linea del bagnasciuga sulla spiaggia o i cancelli di un giardino); (4) i *distretti* (ingl. «district») sono porzioni di città e rappresentano aree dotate di una specifica funzione (un parco, oppure un quartiere residenziale, o un centro commerciale); (5) i *punti di riferimento* (ingl. «landmark»), infine, sono elementi naturali o artificiali, facilmente riconoscibili in quanto spiccano dal contesto circostante, che rendono facile l'orientamento (statue equestri, l'unico albero in un'area industriale, torri ecc.).

La composizione di questi elementi determina le «dimensioni prestazionali» delle città [6]. Con questa definizione un po' pesante, Lynch denota le qualità dei luoghi che risultano avere effetti benefici sulle persone. Naturalmente, poiché non tutti i soggetti e non tutte le culture condividono gli stessi gusti e le stesse valutazioni, è impossibile definire tali qualità in termini assoluti; nondimeno, almeno per quanto attiene alle città

occidentali, Lynch individua quattro dimensioni prestazionali: la vitalità, il significato, la leggibilità e l'accessibilità.

La *vitalità* di un ambiente è la sua capacità di sostenere le caratteristiche vitali degli individui, permettendo lo svolgimento delle azioni e contribuendo al mantenimento di una condizione di benessere fisico ed emotivo. Gli ambienti vitali sono quelli *sicuri* e *armonici*. Per quanto attiene alla prima caratteristica, la sicurezza non è solo quella fisica o materiale (che coincide con l'assenza di pericoli), ma anche quella emotiva: il giusto equilibrio di privacy e di comunicazione con gli altri, il senso che la propria emotività e il proprio corpo non sono a rischio, contribuiscono grandemente alla sicurezza. L'armonia si riferisce invece all'insieme delle caratteristiche ambientali che assecondano la struttura percettiva degli esseri umani, evitando le caratteristiche spiacevoli e il sovraccarico sensoriale. Per fare qualche esempio, gli odori sgradevoli, le luci eccessive, i colori affaticanti, un costante rumore di sottofondo o la presenza forzata di immagini o di musica sono elementi che diminuiscono l'armonia, e quindi la vitalità, dei luoghi, sottoponendo chi vi transita o vi risiede a sovraccarichi percettivi che, alla lunga, diventano faticosi e sgradevoli [7].

Il *significato* di un ambiente è la misura in cui esso può essere chiaramente percepito, mentalmente letto e strutturato nel tempo e nello spazio secondo uno schema stabile collegato a valori e concetti. Il significato di un luogo dipende soprattutto dalla sua identità e dalla possibilità di orientamento. L'identità è la proprietà che ha uno spazio di farsi riconoscere o ricordare come un'entità distinta da altri luoghi. Vediamo due esempi contrapposti: piazza della Signoria a Firenze è immediatamente riconoscibile come un luogo particolare, dotato di un'identità molto forte e con confini precisi; place de la Concorde a Parigi, invece, è troppo ampia per risultare unitaria alla percezione di chi vi transita, e finisce quindi col confondere: dopo essere transitati da un lato all'altro, non si è affatto sicuri di trovarsi ancora nello *stesso* luogo. L'identità determina quindi anche l'orientamento, ovvero la possibilità di muoversi entro uno spazio senza sentirsi smarriti e senza perdere troppo tempo (in alcune situazioni – l'ipermercato, ad esempio – il disorientamento è un effetto accuratamente ricercato: esso induce infatti a vagare per i corridoi, e quindi a «trovare», come per caso, merci che, all'inizio, non si era pensato di acquistare).

La *leggibilità* indica la presenza di informazioni in grado di facilitare la comprensione dell'ambiente, specie in relazione ai fini di chi in quell'ambiente si trova ad agire. Le informazioni che determinano la leggibilità devono essere congruenti e puntuali, ovvero, essere presenti dove necessario e veridiche: per fare un esempio banale, i cartelli che indicano le direzioni devono essere presenti a tutti gli incroci e segnalare la direzione corretta.

L'*accessibilità*, infine, non indica solo la possibilità fisica di accedere a un ambiente (questione che, nel nostro paese, resta comunque cruciale: si pensi alla quantità di edifici che, nonostante la legge, sono di fatto irraggiungibili ai disabili), quanto piuttosto il livello di accoglienza di un ambiente.

Secondo Lynch le città facilmente leggibili (ovvero, quelle in cui il senso dell'orientamento si mantiene saldo attraverso le peregrinazioni per strade, piazze, ponti e siti monumentali) sono anche quelle più gradevoli, quelle che danno il maggior senso di sicurezza e, pertanto, quelle che garantiscono meglio le *funzioni* (siano esse vitali o lavorative) per espletare le quali ci si muove in città.

Il *genius loci* secondo Norberg-Schulz

Se è vero che le città «facili» mettono a proprio agio dal punto di vista dell'orientamento, quelle «difficili», in grado di spiazzare e di sorprendere, se pure creano nel visitatore qualche tensione, sono però anche in grado di affascinarlo regalando momenti di autentica, inaspettata «poesia urbana». Il paragone con l'ambiente naturalistico è inevitabile: la pianura è, quasi per definizione, leggibile e agevolmente percorribile; nondimeno, i paesaggi più affascinanti sono quelli mossi, di collina o di montagna, in cui gli ostacoli e le barriere naturali costringono a modificare il tragitto e si aprono, inaspettatamente, in squarci mozzafiato.

L'analisi pionieristica di Lynch nel territorio della psico-urbanistica può quindi essere criticata sotto un profilo importante: essa si basa sopra un assunto utilitaristico, secondo cui il parametro più importante nell'analisi dell'atmosfera delle città è la loro *funzionalità spaziale*, ovvero la possibilità che esse danno a chi vi è immerso di *orientarsi*. Secondo Lynch, in sostanza, quanto più una città permette ai chi ci vive di muoversi senza errori, ovvero di sbrigare *rapidamente* le proprie faccende, tanto più essa è ben progettata e accogliente. In questo modo, tuttavia, si perde di vista un elemento che, nella vita complessiva degli individui, ha un'importanza fondamentale: la storia declinata al quotidiano (che è fatta anche di giri a vuoto, di incontri fortuiti, di scoperte inattese, di fascinazione per l'ambiente e via così).

La funzionalità e la bellezza non sono necessariamente proporzionali. Molto spesso accade, ad esempio, che le parti più belle delle città siano i loro centri storici, dove le vie sono raramente a perpendicolo e dove il tessuto urbano ha un andamento al contempo discontinuo (strade strette e curve che si aprono su piazze irregolari, alternanza di edifici alti e bassi, di decorazioni delle facciate, di merli e di bugnati) e sorprendentemente unitari; le parti più moderne, perfettamente leggibili nella loro pianificazione a *castrum romanum*, sono invece di solito quelle più monotone e noiose. Proprio lungo queste linee furono avanzate, nel corso degli anni Settanta, critiche sostanziali all'urbanistica funzionalista, che finisce spesso col costruire città perfettamente leggibili e mortalmente noiose (in Gran Bretagna, la cittadina di Milton Keynes divenne allora l'emblema delle «nuove città» terribilmente monotone *proprio perché* completamente pianificate a tavolino).

Bel al di là della funzionalità, pur intesa in senso ampio, il senso di un luogo dipende da una molteplicità di fattori. Nell'analisi di questi elementi il testo ancora insuperato è

Genius loci, pubblicato nel 1976 dallo storico dell'architettura Christian Norberg-Schulz [8]. Con «luogo» Norberg-Schulz intende

un insieme, fatto di cose concrete con la loro sostanza materiale, forma testura e colore. Tutte insieme queste cose definiscono un «carattere ambientale», che è l'essenza del luogo. In generale, il luogo è definito dal suo carattere o «atmosfera». Un luogo perciò è un fenomeno «totale» qualitativo, che non può essere ridotto a nessuna delle sue singole caratteristiche, come ad esempio quella delle relazioni spaziali, senza perdere di vista la sua natura concreta.[9]

Lo *spazio* indica quindi «l'organizzazione tridimensionale degli elementi che compongono il luogo», mentre il *carattere* denota «"l'atmosfera" generale, che rappresenta la proprietà più comprensiva di qualsiasi luogo» [10]. Esso varia in funzione dello spazio, ed è determinato dall'insieme di molti fattori: la posizione geografica, la geologia, il tipo di luce, la storia, la valenza simbolica (sociale o personale), e via così. *Ogni luogo ha un carattere*: esso cambia in funzione dell'ora, delle stagioni, del tempo meteorologico e di quello storico, dell'occhio dell'osservatore; in ogni caso, non esistono luoghi neutri. L'operazione fondamentale dell'architettura è, secondo Norberg-Schulz, quella di *tradurre* le qualità dei luoghi, simbolizzandole e rendendole, per così dire, materiali e tangibili.

La qualità distintiva dei luoghi artificiali è la chiusura, intesa come distinzione rispetto a quanto sta attorno. Essa può assumere forme e gradi diversi e, abbinandosi all'orientamento del percorso, tradursi in esiti assai differenti. I luoghi artificiali, comprese le città, sono quindi il prodotto di una dialettica fra *centralità* (chiusura / apertura) e *longitudinalità* (asse / percorso). Nelle città, le piazze sono centri e le strade percorsi; in entrambi i casi, si tratta di porzioni chiuse di spazio, delimitate con precisione e relativamente continue e omogenee nella loro struttura. Al concetto di centro e a quello di asse occorre poi aggiungerne un terzo, quello di *dominio*: si tratta dell'amplificazione dell'effetto di un centro a un campo circostante (ad es., piazza del Campo a Siena, circondata da un sistema di strade concentriche, agisce sia come centro che come dominio). Su queste basi è possibile analizzare tanto le città quanto i quartieri e perfino i singoli edifici.

Al termine della parte analitica, per esemplificare gli effetti della composizione dei diversi elementi Norberg-Schulz propone tre idealtipi di città: quella *romantica*, quella *classica* e quella *cosmica*. La città romantica, che l'autore esemplifica con Praga, è caratterizzata da molteplicità e varietà, non è immediatamente intelligibile in termini logici o di orientamento, e presenta un'atmosfera che l'autore definisce «intensa», «intima», «fantasiosa» o «idilliaca». La città classica, per cui è prescelta a esempio Roma, «si distingue per figurabilità ed ordine articolato, la cui organizzazione è intelligibile in termini logici, mentre la sostanza richiede empatia» (p. 74). Infine la città metafisica, che Norberg-Schulz esemplifica con Khartoum, è caratterizzata da un'uniformità e un ordine assoluti, che intessono un sistema logico altamente integrato;

essa è povera di atmosfera, uniforme, basata su pochi caratteri essenziali e mira più alla necessità che all'espressione.

Il numero di idealtipi, così come la classificazione proposta, non sono evidentemente da considerarsi come definitivi o intoccabili. L'opera di Norberg-Schulz è pionieristica nella definizione di possibili "famiglie" di città e nell'analisi degli elementi che, nel contesto urbano, provocano determinati effetti percettivi che a loro volta si traducono, nell'osservatore, in emozioni e sentimenti particolari.

L'uso (e la percezione) degli spazi

Sulla scorta delle opere di Lynch e di Norberg-Schulz, studi analoghi sono stati tentati lungo i decenni seguenti, seppur con risultati meno notevoli. Entrambi gli approcci hanno patito, negli epigoni, di una specifica deriva: verso una tassonomia degli elementi del benessere nel caso delle analisi di Lynch, verso una sorta di «prosa poetica» nel caso di Norberg-Schulz.

L'elemento più importante che si ricava dall'insieme di questi testi è probabilmente la difficoltà nel tradurre l'esperienza in termini al contempo oggettivi e non riduttivi. Si tratta comunque di un *fallimento interessante*, in grado di rivelare in controtela un fatto rilevante: l'analisi dei singoli elementi delle città, considerati al di fuori del tempo e delle circostanze, non porta lontano e, anzi, minaccia non portare proprio da nessuna parte. Se è vero che ogni luogo ha la sua qualità (il suo *genius loci*, per dirla con Norberg-Schulz), l'idea di uniformare tutti i luoghi a una generica «piacevolezza media» standardizzandone gli elementi equivale, nei fatti, a sfrondarli di qualsiasi reale vitalità, privando chi li abita (per poche ore come per interi decenni) della possibilità di essere sorpreso o di inciampare in qualcosa che sia davvero *nuovo*.

Per l'impatto che ha sulla vita quotidiana dei cittadini, la pianificazione urbana è questione cruciale, con troppa leggerezza delegata ai tecnici. In essa vengono a incrociarsi diverse forze e differenti orientamenti, la cui risultante può determinare la vita di un'intera provincia per molti decenni a seguire.

A livello macroscopico, l'articolazione delle città adempie a funzioni diverse, spesso non immediatamente evidenti e la cui pianificazione dovrebbe essere oggetto di riflessione pubblica. Cominciamo con un caso storico assai noto. Nel 1853 il barone di Hausmann fu incaricato da Napoleone III di elaborare e dirigere un ampio piano di rinnovamento del centro di Parigi e dei quartieri periferici. Il piano di Hausmann era grandioso e terrificante: si trattava di rifare completamente l'intera capitale passando, in un arco di tempo di appena 15 anni e in un'unica soluzione, da una città d'impostazione medievale-rinascimentale a una città pienamente moderna. Le ragioni per attuare una simile trasformazione rispondevano a istanze diverse. In primo luogo, a seguito della rivoluzione industriale e delle successive modificazioni dei flussi economici, mercantili

e demografici, il sistema viario aveva bisogno di una drastica ristrutturazione; oltre a ciò, tuttavia, l'allargamento delle strade consentiva anche, in caso di rivolta, un migliore controllo militare dei quartieri. In secondo luogo, le norme igieniche che in quegli anni si andavano diffondendo mal tolleravano la presenza di quartieri reputati «insalubri» (per via della situazione abitativa, fognaria, di promiscuità, ecc.); dall'altro lato, tuttavia, la ristrutturazione dei quartieri popolari fu accompagnata dall'innalzamento immediato delle rendite fondiari che, unito al coinvolgimento degli istituti di credito nel finanziamento dei lavori, causò la «gentrificazione» della capitale, facendo affluire la borghesia e spingendo gli operai e il sottoproletariato verso i quartieri periferici.

Più di recente, il controllo degli spazi pubblici ha iniziato a servirsi dei mezzi di telesorveglianza: le telecamere si sono moltiplicate nella stessa misura in cui le aree urbane, dedite nella loro parte più bella alle transumanze del turismo di massa, sono divenute inospitali per la comune vita urbana dei cittadini. Nella Firenze rinascimentale i signori che costruivano i loro palazzi in città erano tenuti a far correre, tutt'attorno alle pareti dell'edificio, un gradino o un sedile, di modo che i cittadini, incontrandosi per strada, potessero chiacchierare stando comodamente seduti. Questa pratica civile e urbana, di chiacchierare seduti per strada, è oggi impensabile: fra il traffico delle automobili, la ristrettezza dei tempi di lavoro e le masse umane che vogliono poter transitare senza ostacoli, le città non offrono ai loro abitanti alcuno spazio dove esercitare le virtù civiche. Per stare comodi in città occorre cercare un parco, un giardino, un lungomare: occorre, cioè, trovare una *porzione isolata* di tessuto urbano, ciò che finisce col frammentare gli spazi delegando la parte maggiore delle aree urbane al più grigio funzionalismo.

In questo contesto di controllo, suonano di particolare interesse le ricerche sul diverso uso dello spazio pubblico da parte delle differenti classi sociali e del tentativo, da parte dei marginali e degli emarginati, di rendere abitabili spazi che spesso sono stati pensati tendendo a mente solamente le esigenze della popolazione «normale». In un volume in cui analizza dal punto di vista fenomenologico «l'esperienza dei posti», Hiss [11] menziona uno studio di Pfeiffer sugli utenti delle grandi stazioni ferroviarie:

L'accurato esame delle fotografie mostrò che molti dei presunti viaggiatori non erano viaggiatori affatto, ma gente che non aveva altro da fare del proprio tempo e passava i propri giorni, settimana dopo settimana, camminando dentro e fuori le stazioni ferroviarie. Pfeiffer chiamò queste persone «profis», e cioè utenti professionali delle stazioni ferroviarie. Nessuno – né un viaggiatore, né gli attendenti delle stazioni, né gli ufficiali delle stazioni – si era mai accorto dei profis, poiché questi continuavano a muoversi, esattamente come fanno i veri viaggiatori.

Il comportamento privo di scopo dei «profis» mima quello funzionale dei viaggiatori per non dare nell'occhio, e certo c'è un'intera tragedia sociale, e innumerevoli tragedie personali, dietro quest'uso degli spazi. Ma, anche, se ne può trarre una conclusione interessante: molti dei punti nodali delle nostre città, anziché luoghi di vita comune, sono ridotti ad adempiere, in modo sempre più ossessivo, a un'unica funzione: viaggiare

nel caso delle stazioni, far giocare i bambini nel caso dei giardinetti, transitare nel caso delle strade, e via così. Questa specializzazione funzionale delle zone è foriera di frammentazione del tessuto urbano e, soprattutto, di separazione fra gli individui. Chiunque faccia un uso appena un po' diverso dei luoghi pubblici rischia subito di essere esposto al sospetto: un uomo che andasse abitualmente a sedersi da solo ai giardinetti sarebbe probabilmente guardato dagli altri utenti come pericoloso, possibile pedofilo; un gruppo di studenti che decidesse di portarsi un tavolino e mettersi a studiare in piazza richiamerebbe presto l'intervento della polizia; dei genitori che lasciassero giocare i bambini in piazza si troverebbero ben presto a fronteggiare altri cittadini, indispettiti dalla «cagnara».

Per concludere, ancora – come d'uso – un invito alla ricerca: *ricerca di strada*, questa volta. Negli anni Sessanta i situazionisti francesi avevano teorizzato una tecnica psicoartistica, detta *détournement*, come mezzo per tornare a riappropriarsi – almeno sotto il profilo psicologico – delle città. Il *détournement* consiste nell'andare a zonzo senza meta per le vie cittadine, seguendo solo il proprio estro e lasciando che la qualità urbanistica di ciascun quartiere «riempia di sé» le percezioni. Sembra una pratica semplice, sulla carta, ma praticarla nella propria città è tutt'altro che banale. Se da un lato è difficile sganciarsi dai soliti percorsi noti, dall'altro la scoperta di quello che, a nostra insaputa, ci sta attorno nella città che abitiamo può rivelarsi un'esperienza davvero notevole. Si tratta, in sostanza, di imparare a vedere i luoghi noti con gli occhi di qualcuno che li vede per la prima volta, tornando a sentire quelle qualità che l'abitudine, progressivamente, ha reso opache: andare in giro per le strade, le piazze, i vicoli, i quartieri; esplorare, facendosi guidare dal puro e semplice «fiuto», tutti gli angoli nascosti, i portoni, le corti, i cul-de-sac; possibilmente perdersi, oppure andare sistematicamente a mettere il naso nei quartieri meno, o per nulla, noti (chi abita in una grande città tende di solito a vederne sempre gli stessi luoghi, mentre la maggior parte del territorio urbano gli resta del tutto ignota).

Ma perché l'esperimento, e la ricerca, abbiano un senso non impressionistico, in questo andarsene a zonzo senza meta occorre praticare un'arte speciale, spesso negletta dagli abitanti urbani: l'attenzione sensoriale. Gli odori delle città sono diversi, così come lo sono quelli dei quartieri. La luce cambia non solo a seconda dell'ora del giorno, ma anche per via del materiale da costruzione utilizzato, della dimensione degli edifici e delle strade, della presenza di verde, dalla posizione geografica. L'orientamento dipende dall'esistenza di precisi punti di riferimento centrali o direzionali. La piacevolezza dipende dal senso che si attribuisce all'insieme dei segni che incontriamo: la quantità di automobili, le scritte sui muri, il numero di persone in giro, il *décor* degli edifici, l'aria rilassata o frenetica delle attività, e via così.

L'attenzione all'insieme di questi segnali permette di determinare, in modo estremamente preciso, che cosa, di un luogo, sia piacevole e che cosa sia spiacevole; quali posti diano sensazioni di benessere (e perché) e quali mettano voglia di fuggire a gambe levate; quali spazi siano amabile e accoglienti e quali avrebbero bisogno di

interventi; in breve, quali parti della città siano luoghi felici e quali siano, invece, luoghi infelici.

Questo tipo di analisi può sembrare troppo soggettivo per produrre risultati attendibili; alla prova dei fatti, tuttavia, le cose stanno altrimenti. Il carattere stabile e oggettivo delle caratteristiche urbane emerge chiaramente dalle ricerche condotte in gruppo, né il *détournement* è necessariamente esercizio solitario. Se poi, oltre a condividere le proprie impressioni con altri, ci si prende anche il tempo di discutere insieme di ciò che si è provato (descrivendo l'effetto degli odori, dei suoni, dei rumori, dei colori, della luce, della disposizione degli oggetti ecc.) e del perché, si finisce di solito con lo scoprire che quasi tutti i partecipanti hanno registrato le stesse impressioni, causate da un insieme precisabile di elementi oggettivi. Si tratta, peraltro, di uno scambio esperienziale assai ricco: ciascuno di noi, in base al proprio modo di «fare attenzione» e alla propria storia individuale, tende infatti a essere più sensibile verso certi elementi, e a registrarne altri solo in modo inconscio. La discussione collettiva serve a rendere coscienti tutti i partecipanti riguardo a tutti gli elementi di analisi; in un certo senso, permette a ciascuno di allargare ed affinare il proprio campo sensoriale passando attraverso le esperienze degli altri. Al termine della discussione, la conoscenza e la comprensione della zona osservata sono, per ciascuno, infinitamente più ricche di quelle di partenza. E sarebbe davvero interessante poter disporre per ciascuna città – oltre alle piante catastali, a quelle viarie e alle cartine per turisti – anche di una mappa degli spazi felici e di quelli infelici. (Questo, certo, porrebbe un nuovo, interessante problema ai cartografi: quale colore utilizzare, nelle mappe, per indicare la piacevolezza dei posti?).

Note e bibliografia

[1] Per gli appassionati di letteratura, il primo, irrinunciabile rimando è allo splendido racconto Edgar A. Poe intitolato *L'uomo della folla*; l'uomo della folla, personaggio repulsivo e ambiguo che inquieta e incuriosisce il protagonista, altri non è se non l'incarnazione della folla delle grandi città, «il genio tipico del delitto profondo». L'ambiguità delle città percorre poi tutta la poesia di Baudelaire, profondamente debitrice della Parigi metropolitana di metà Ottocento. In anni più vicini ai nostri, *Le città invisibili* di Italo Calvino è un tributo davvero straordinario alle qualità delle città e alle forme in cui esse s'incarnano. Per chi si diletta di filosofia, il primo rimando è all'opera di Walter Benjamin, e in particolare a *I «passages» di Parigi* (Einaudi, Torino 2000 e 2002); ma sono letture assai interessanti anche NANCY Jean Luc, 1999. *La città lontana*. Ombre Corte, Verona 2002, e ILARDI Massimo (ed), 1990. *La città senza luoghi. Individuo, conflitto, consumo nella metropoli*. Costa & Nolan, Genova 1990.

[2] Per un esempio paradigmatico del contrasto fra la pianta irregolare e quella a scacchiera è sufficiente procurarsi una pianta della città di Bari: il dedalo di viuzze del centro storico, labirintico e spesso senza uscita, si contrappone in modo chiarissimo all'adiacente reticolo ortogonale della città moderna.

[3] RONCAYOLO Marcel, 1978 e 1988. *La città. Storia e problemi della dimensione urbana*. Einaudi,

Torino 1978 e 1988.

- [4] Per quanto riguarda le opere e le teorie di Kevin Lynch menzionate in questo paragrafo sono debitrice al lavoro bibliografico a Enrico Russo, laureatosi nell'anno 2002-2003 presso l'Università degli Studi di Genova con una tesi su *La comunicazione iconica nei distretti sociali di Genova*.
- [5] LYNCH Kevin, 1960. *The image of the city*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1960.
- [6] LYNCH Kevin, 1981. *A theory of good city form*. MIT Press, Cambridge (Mass.) 1981
- [7] Gli effetti fisiologici del sovraccarico percettivo hanno un andamento diverso a seconda del tempo di esposizione; come sanno bene i pubblicitari e coloro che progettano supermercati o decidono come disporvi la merce, il sovraccarico di colore, suono, luce e odore provoca, a breve termine, un blando effetto allucinatorio, che induce i soggetti all'acquisto di merce; a medio termine, invece, il sovraccarico si traduce in «stanchezza percettiva», che può manifestarsi con mal di testa o giramento di capo.
- [8] NORBERG-SCHULZ Christian, 1976. *Genius loci. Pesaggio ambiente architettura*. Milano: Electa, 1979.
- [9] Norberg Schulz, *op. cit.*, p. 7-8.
- [10] Norberg-Schulz, *op. cit.*, p. 11.
- [11] HISS Tony, 1990. *The experience of place*. New York: Vintage Books.

Questo documento è pubblicato sotto licenza **Creative Commons Attribuzione-Non commerciale 2.5**; può pertanto essere liberamente riprodotto, distribuito, comunicato al pubblico e modificato; la paternità dell'opera dev'essere attribuita nei modi indicati; non può essere usata per fini commerciali. I dettagli legali della licenza sono consultabili alla pagina <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.5/it/deed.it>

