





Acrilico su stampa digitale su tela> KARIN ANDERSEN

GIOVANNA PACI

LO SPAZIO-EVENTO DEI FLUSSI

Non c'è architettura senza evento,
non c'è architettura senza azione,
senza attività, senza funzione.
Ho sempre considerato l'architettura
come una combinazione di spazio,
eventi, movimento,
al di fuori da gerarchie o precedenze.¹

B. TSCHUMI, 1996

Spazio-evento-movimento. Con l'introduzione del movimento – e dunque del paradigma tempo - nella riflessione sul moderno Tschumi scardina la vecchia triade vitruviana che ravvisava in firmitas-utilitas-venustas i modelli cui la costruzione della città doveva tendere, ratificando un cambiamento che di fatto in Occidente era già avvenuto in tutte le discipline ed i settori della vita pratica con l'avvento della società industriale: l'organizzazione scientifica del lavoro, la necessità della precisione nella scansione degli orari, l'accresciuta mobilità, infatti, rispondono ad esigenze di efficienza e produttività da soddisfare in tempi sempre più brevi e veloci.

In seguito il passaggio dalla società fordista a quella post-fordista o post-industriale realizza l'intellettualizzazione del lavoro e lo deterritorializza, accelerando in tal modo i processi di globalizzazione.

Le nuove tecnologie informatiche consentono scambi di informazioni in tempo reale e relazioni virtuali e finanziarie con ogni angolo del globo. E' l'utopia dell'ubiquità che si realizza.

Si frantuma l'unità di tempo e di spazio del tradizionale luogo di lavoro per conseguire una gestione flessibile e soggettiva della propria attività. Anche i rapporti personali subiscono i cambiamenti indotti dalle nuove tecnologie di comunicazione: all'incontro nella piazza del paese viene sostituito l'incontro nelle piazze telematiche o nei fori virtuali, alle strade reali si preferiscono le autostrade informatiche.

Ma il territorio e la città come reagiscono sotto la spinta di queste mutate condizioni immateriali?



Le modificazioni del paesaggio in passato erano lente,
erano rapportate al ritmo dell'intervento manuale, paziente,
prolungato nel tempo e quindi facilmente assorbibili
sia dalla natura che dagli uomini:
l'elemento nuovo gradualmente si inseriva
nel quadro psicologico della gente.



Ma quando l'inserimento,
come è accaduto negli ultimi decenni,
è rapido, violento,
l'assorbimento avviene con difficoltà
o è rimandato alla successiva generazione.²

(E. TURRI, 1998)



Foto> DANILO COGNIGNI



Il paesaggio, la cui identità e tipicità si fonda sulle due dimensioni fondamentali del tempo e dello spazio, subisce trasformazioni irreversibili, dovute all'impatto che su di esso produce la velocità dell'evoluzione dei tempi storico-culturali: quelli che, infatti, erano i tempi lunghi dell'organizzazione della geografia, i quali, ad esempio, avevano dato vita al "bel paesaggio" agrario italiano, che si esprimeva nell'equilibrio secolare tra *ager* e *saltus*, tra permanenza di segni antichi (come la centuriazione, ad esempio) e organizzazione della struttura agraria, sono sottoposti ad un'improvvisa accelerazione ad opera, innanzitutto, del mutato ambiente immateriale, e cioè socio-economico e politico, generando importanti ripercussioni sul paesaggio. La prima sugli aspetti fisiografici, sulla struttura del territorio. L'alterazione dei caratteri del paesaggio è dovuta ad una serie di cause, tra cui la più evidente è la pressione antropica, che porta alla cementificazione del territorio, ma c'è anche il degrado conseguente a mutamenti delle tipologie produttive. La meccanizzazione agricola, l'impiego massiccio di prodotti chimici, il predominio della monocoltura, l'esodo dalle campagne e la conseguente fine del presidio umano delle zone extraurbane, producono effetti visibili: dissesti idrogeologici e calancazioni, disboscamenti, perdita di biodiversità e policolture, eliminazione di siepi, alberate e querce che sono di ostacolo alla lavorazione intensiva e meccanizzata del terreno. Ma le modificazioni di cui sopra imprimono i loro effetti negativi anche sul quadro fisiognomico.



Foto: DANILO COGNIGNI

Alla fisionomia di un luogo corrispondono le signature del passato, i segni impressi dal lavoro dell'uomo: è un palinsesto complesso e sensibile di azioni, memorie, identità.

Con l'erosione del rapporto tra città e campagna sul quale si era costruita la fisionomia di tante regioni locali si sta però compromettendo proprio quell'identità storica, culturale e strutturale. Buona parte del paesaggio agricolo e rurale ha perso la sua fisionomia originaria: le nuove tecniche agricole lo hanno banalizzato e reso monotono, conducendo ad una omologazione delle superfici e alla conseguente perdita di elementi strutturali caratterizzanti.

Anche le nuove figure dell'edificazione costituiscono un modello insediativo estraneo alle tipologie tradizionali, un modello che consuma il suolo in maniera insensata. Tale mutamento segnica suggerisce la fine del paesaggio prodotto dall'uomo, in una perenne attività protrattasi per secoli. La ripercussione, infine, si avverte anche dal punto di vista dello spazio: la rottura dell'equilibrio città-campagna modifica lo schema dell'armatura urbana tradizionale e trasforma l'habitat insediativo, che ora si interseca con le forme territoriali della produzione. Lo spazio antropizzato trova inediti baricentri insediativi. I processi di cambiamento economico e sociale introducono nuove esigenze e stili di vita, che danno luogo ad aree di formazione recente, sospese tra persistenza di tracce rurali e nuove forme di sviluppo: strade mercato, urbanizzazione di aste fluviali, nascita di consistenti aree industriali, parchi a tema, snodi autostradali ed aeroportuali. Spesso sono proprio le infrastrutture a costruire e configurare i nuovi paesaggi: ferrovie, autostrade, strade statali. La trasformazione dello spazio fisico è determinata dal consumo crescente di territorio, dovuto all'aumento esponenziale della domanda di mobilità, ma anche al sorgere di materiale urbano eterogeneo (villette, cinema multisala, capannoni...), esito di una poliarchia che riflette la pluralità di soggetti sociali compresenti. Ciò che nel territorio contemporaneo rimane negli interstizi "tra" queste nuove figure spesso assume la connotazione di non-luogo, spazio non relazionale, senza identità né storia.

Esso è una sorta di time-out, che non si coniuga né al passato né al futuro, ma unicamente nel presente dello sguardo di chi, transitandovi, lo inserisce in una narrazione di senso. Il non-luogo condiziona l'identità di chi lo attraversa ed in questo senso costituisce un'occasione di ridefinizione continua di usi, tempi e relazioni della città come pure della propria coscienza. Si tratta di una parentesi spaziale dove, vagando alla deriva in cerca di eventi aleatori e inaspettati, è possibile cercare quell'evento di cui parla Tschumi o quella situazione che consenta davvero di "abitare le differenze".

¹ B. TSCHUMI [1996], *Architetture and Disjunction*. MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

² E. TURRI [1998], *Il paesaggio come teatro*, Marsilio, Padova, pag. 58.

³ R. SOLNIT [2002], *Storia del camminare*. Mondadori, Milano.



Se c'è una storia del camminare, allora deve anche arrivare al punto dove la strada si disintegra, al luogo dove non esiste spazio pubblico e il paesaggio viene pavimentato, il tempo libero si accorcia ed è schiacciato dal peso dell'ansia che produce, i corpi non vivono nel mondo, ma solo in un interno di auto e di edifici, e un'apoteosi di velocità fa apparire quei corpi anacronistici o deboli. In questo contesto, camminare è una deviazione sovversiva, è la strada panoramica che attraversa un paesaggio semiabbandonato di idee e di esperienze.³

R. SOLNIT, 2002



Foto> DANILO COGNIGNI







Foto> VINCENZO PACI

Il tema della velocità nell'ambito della riflessione architettonica ed urbanistica può acquisire diverse declinazioni di senso: una di queste concerne l'analisi cinetica nella fruizione dello spazio e la conseguente percezione dello stesso, che varia in relazione alla velocità usata. Una cosa è un paesaggio vissuto attraverso i finestrini di un'auto in corsa, altra in bicicletta.

Il transito veloce non comporta più l'attraversamento e la conoscenza delle località urbane, ma la circonvallazione delle stesse che sopravvivono solo nelle indicazioni toponomastiche e turistiche. Ecco quindi che le autostrade, le strade-mercato ed i corridoi della percezione dinamica diventano teatro di un conflitto semiotico, nel quale cartelloni pubblicitari, codici della segnaletica, insegne luminose, edilizia commerciale si susseguono cercando di catturare l'attenzione di chi li percorre. Il paesaggio qui rimane sullo sfondo, talvolta occultato da barriere visive o anti-rumore.

Ma esiste un diritto alla visione del paesaggio da parte del viaggiatore? e l'estetica del paesaggio può coniugarsi con l'estetica del movimento?

La dromologia insegna che l'esperienza della velocità amplifica il campo di significati che uno spazio può acquisire e consente di accordarlo al nostro stato d'animo e alla destinazione del nostro viaggio: il medesimo territorio ci appare, infatti, diverso se siamo diretti al lavoro o, al contrario, in vacanza.

La percezione è, cioè, un atto creativo, non un'accettazione passiva e lo sguardo è selettivo.

Un'ulteriore riflessione può essere sviluppata sul fatto che nella città contemporanea viene privilegiata su tutte le altre la dimensione della velocità. Il progetto urbano non è più a misura di pedone, ma di automobile che è divenuta l'estensione della propria identità di cittadino.

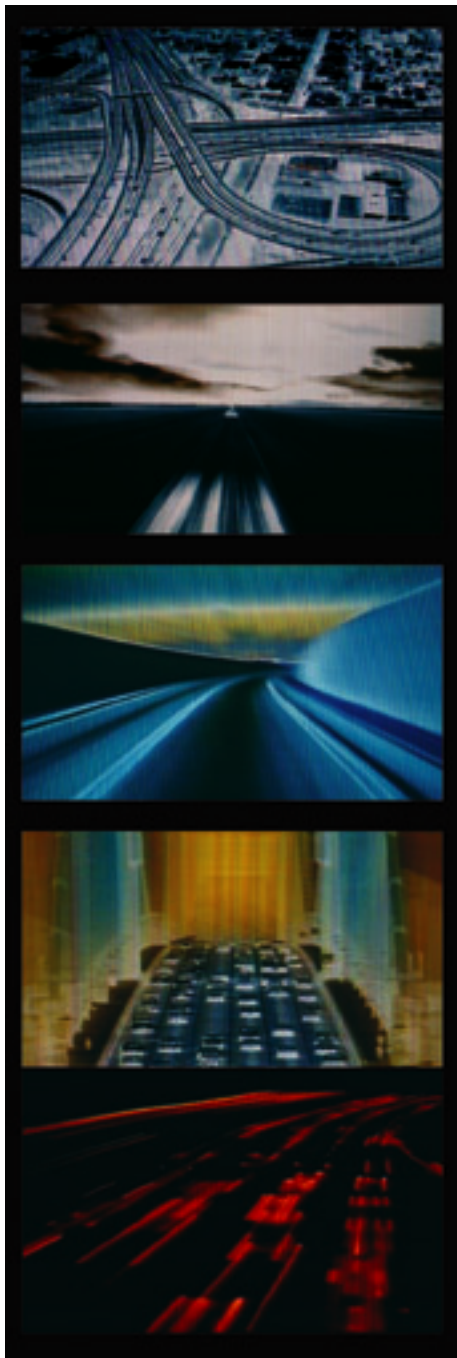
Gli acquisti vengono effettuati negli ipermercati periferici o, in modo ancora più veloce, via Internet e attraverso molti servizi informatizzati che ci evitano di uscire di casa.

Ciò comporta una progressiva erosione dello spazio pubblico, che è sempre meno progettato e, di conseguenza, una "geografia della paura" che si sovrappone alla mappa dei luoghi meno frequentati. In alcuni Paesi ad alto tasso di benessere economico e basso tasso di socialità la figura del pedone sta scomparendo e viene vissuta come una minaccia.

Nelle nuove città statunitensi cintate e sorvegliate da implacabili sistemi di security – sorta di ghetti per la middle class agiata – il pedone è una persona sospetta e non è infrequente che sia fermata per essere sottoposta a controlli.

Camminare diventa un'azione sovversiva.





Elaborazione da video> DANILO COGNIGNI

Forse quella attuale potrebbe essere considerata l'epoca dello spazio.

Viviamo nell'epoca della giustapposizione, nell'epoca del vicino e del lontano, del fianco a fianco e del disperso. Viviamo in un momento in cui il mondo si sperimenta, credo, più come grande percorso che si sviluppa nel tempo, come un reticolo che incrocia dei punti e che intreccia la sua matassa.⁴

M. FOUCAULT, 1985



Il geroglifico egiziano che rappresentava la città era costituito da una croce inscritta in un cerchio, simbolo dell'incrocio delle strade principali racchiuse nel perimetro urbano. In epoca contemporanea quell'icona perde la chiarezza cartesiana del contorno: la città si espande alla conquista della campagna e ciò che rimane sono solamente gli assi, simbolo di accessibilità e connessione. Il territorio acquisisce una nuova aggettivazione: si tramuta in "territorio della rete", percorso da flussi i cui nodi di interconnessione sono i gangli del sistema funzionale e sociale, che, differenziandosi e specializzandosi sempre di più hanno la funzione di proiettare il territorio su cui insistono nei circuiti della competizione globale. In tal modo essi concentrano innovazioni ed eccellenze fungendo da punti di condensazione di funzioni centrali e servizi, iperluoghi, e la città può essere attraversata come un ipertesto, una struttura aperta e rizomatica con diverse possibilità di lettura. E' qui che si consuma la frattura tra urbs e civitas: la globalizzazione implica istantaneità e appiattimento dei tempi su un unico presente. Da un punto di vista meramente riduzionistico sembra possibile dividere lo spazio dei luoghi da quello dei flussi e le città (come Zoe nel racconto di Italo Calvino⁵) si banalizzano, perdendo la loro caratterizzazione come pure il riferimento al territorio, per inserirsi nel network virtuale a carattere economico, sociale, culturale, di servizio. Grazie alle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione le relazioni che attraversano questa rete, smaterializzandosi, acquistano velocità. Si passa dall'ottica geometrica di piccola scala, dove lo spazio è postulato come isotropo ed euclideo, all'"ottica ondulatoria" di grande scala, dove lo spazio è a geometria variabile. Il bit, minuscolo elemento del DNA dell'informazione, si è sostituito all'atomo come mezzo di comunicazione. Ma anche qui la rete pone problemi di accessibilità: al cyberspazio accede solo chi ha un codice e chi è veloce nella connessione. La velocità, come afferma Paul Virilio, è l'ultimo assoluto, è ciò che regola anche l'esistenza umana, con il rischio – considerando la tecnologia come fine anziché strumento – di omologare luoghi e comportamenti e di impoverire la nostra capacità progettuale.

⁴ M. FOUCAULT [1985], Spazi altri. I principi dell'eterotopia, in "Lotus International" n. 48-49. Electa, Milano.

⁵ Nelle Città invisibili [1972] Calvino narra di Zoe, una città i cui segni non caratterizzano, bensì uniformano, tanto da non consentire di distinguere i diversi brani urbani. Il viaggiatore resta confuso e stenta persino a ricordare l'idealtipo di città che porta in mente.



Foto> DANIELE MAURIZI

[...] uomini e frettolosi e affaticati che, presi nell'urgenza della loro vita quotidiana, sognano vetture vuote e banchine deserte, e che sulla mappa del metrò nelle stazioni che sfilano individuano solo lo scorrere più o meno rapido del loro percorso individuale valutato in termini di anticipo o ritardo.

M. AUGÉ [1992], Un etnologo nel metrò Elèthera, Milano.

