

Giada Cotugno

Città immaginaria, *brand city*, città della paura: scrivere/leggere la città camminando, pedalando, sostando

Come si costruiscono le 'città leggenda' per un immaginario catalogo del turista globale. Dalle grandi epopee letterarie eurocentriche dell'Ottocento alla filmografia contemporanea, la 'narrazione' della città e l'edificazione dei suoi 'miti' divengono le reali strategie di marketing urbano – e al tempo stesso, in modo più o meno consapevole, influiscono i modi della città di intervenire su se stessa, le operazioni di trasformazione e cosmesi urbana: la città prospera alimentando la propria leggenda, e il progetto architettonico – realizzato – diventa strumento della città per restare, rinnovandosi, comunque in modo percepibile all'altezza del proprio mito. Il 'percorrere' la città, il 'camminare', il 'pedalare', divengono in questo contesto non più solo strumenti di lettura, ma di vera e propria 'scrittura' delle narrazioni urbane.

Fattore in controtendenza, di livellamento e tendenziale omologazione percettiva delle diverse emergenti specificità di ogni mito, uno spazio pubblico che oscilla fra indebita metastasi del 'pianeta degli slums' e luogo globale dell'insicurezza e della paura. Ma anche la paura è un potente mezzo di narrazione: il discorso sulla città, ciò che la città narra, diviene allora "discorso della paura", esso stesso capace di contribuire, fino alla concretezza dell'intervento fisico, alla costruzione e al mantenimento del mito. In questo caso però è lo stesso mito ad omologarsi: le 'geografie della paura' contemporanee disegnano – e costruiscono – città che, a partire dalla loro unicità e differenza, in contesti fra loro dissimili e remoti, tendono a replicare i medesimi 'antidoti' rassicuranti.

Cinema, arti visive e letteratura sviluppano il "tema della città", come, in maniera altrettanto massiccia, la pubblicità e tutte quelle immagini e discorsi che ogni giorno ri-creano le "città del mito". In certi casi, la mappa mentale delle città può dirsi addirittura creata dall'insieme dei discorsi e delle rappresentazioni che si sono succedute e integrate componendo un'immagine che a volte oscilla tra lo stereotipo e il ritratto sfaccettato. Così riflette Italo Calvino:

Prima che una città del mondo reale, Parigi, per me come per milioni d'altre persone d'ogni paese, è stata una città immaginata attraverso i libri, una città di cui ci si appropriava leggendo. Si comincia da ragazzi, coi *Tre Moschettieri*, poi coi *Miserabili*; contemporaneamente o subito dopo, Parigi diventa la città della Storia, della Rivoluzione francese; più tardi, nel procedere delle letture giovanili, diventa la

Giada Cotugno

città di Baudelaire, della grande poesia da più di cent'anni a questa parte, la città della pittura, la città dei grandi cicli romanzeschi, Balzac, Zola, Proust...¹

Queste "città del mito" sono inevitabilmente anche meta del turismo di massa che proprio su questa forza catalizzatrice non solo del luogo ma anche della sua "leggenda" fa leva. A tal proposito, la riflessione di Marc Augé sul turismo, che trova le sue radici nella ormai imprescindibile nozione di non-luogo da lui definita, risulta illuminante: l'immagine e il discorso, infatti, cancellano pian piano la percezione del luogo fino a trasformare gli appunti di viaggio, fotografici e filmici, in un catalogo o in uno spot di un'agenzia turistica. In questo caso, il mito e il discorso diventano un prodotto del commercio globale e un ostacolo per un approccio "personale" e non condizionato al corpo della città².

Pensare che l'immagine della città influenzi solamente i luoghi dell'altrove sarebbe a dir poco ingenuo, al contrario la percezione e i discorsi sulla città sono dominati fortemente da un approccio ideologico che va ben oltre la realtà dei fatti, la concretezza della vita quotidiana.

Una ricerca sull'immaginario urbano può, perciò, realizzarsi sia attraverso i testi letterari, sia nei temi d'attualità. I discorsi, i desideri e le paure che la città suscita nei testi letterari e nelle descrizioni d'autore così come i dibattiti riguardo alle decisioni condivise, e non, delle varie istituzioni in ambito urbano sono espressioni di questo immaginario. Infatti, lo spazio urbano influenza l'immaginario, e questo trasforma a sua volta la città. Le "declinazioni" di immaginario urbano che prendiamo in considerazione sono: la forma della città e le pratiche che la città ispira.

La forma della città

La forma della città è la sua immagine dal punto di vista estetico e quella più "astratta" che mescola valori simbolici, reti d'immaginario e pratiche consapevoli. Essa è definita da espressioni individuali e temi collettivi che le percorrono, e soprattutto, dalla forma che queste espressioni e temi collettivi prendono:

la città europea ha questa sua intrinseca caratteristica - quasi un marchio genetico - che ogni generazione tende a rinnovare le proprie case, specchio del suo momentaneo esistere, ed a produrre - con le precedenti e con le successive - nuovi temi collettivi³.

¹Italo Calvino, *Eremita a Parigi*, in *Romanzi e racconti III*, Mondadori, Milano 1994, p. 102.

²"Certi luoghi non esistono che attraverso le parole che li evocano; in questo senso non luoghi o piuttosto luoghi immaginari, utopie banali, stereotipi [...]. La parola [...] crea l'immagine, produce il mito e allo stesso tempo, lo fa funzionare (i telespettatori restano fedeli alla trasmissioni, gli albanesi si accampano in Italia sognando l'America, il turismo si sviluppa)", in Marc Augé, *Non-lieux* (1992); trad. it. *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano 1993 p. 88.

³ Marco Romano, *Estetica della città europea. Forme e immagini*, Einaudi, Torino 1993, p. 134.

Pur mutando l'aspetto della città, le trasformazioni della forma urbana non tendono a tradire l'idea che i cittadini hanno costruito attraverso i loro percorsi e le loro aspettative, poiché l'oggetto urbano modifica e riafferma al tempo stesso l'identità della città e dei cittadini e proietta verso il futuro una sua immagine rinnovata ma fedele. I cittadini continuano a riconoscersi nella loro città, benché questa venga costantemente modificata dagli interventi individuali e collettivi, perché le trasformazioni si inseriscono all'interno delle forme che questa rivendica come proprie:

il principio d'ordine della città, la *ratio* che assicura la coerenza delle trasformazioni tra loro è dunque costituito dalle regole del suo modificarsi, regole non esprimibili *ex ante* in altre norme, scritte o disegnate, ma incorporate nella sua stessa forma fisica, con la quale ogni successiva trasformazione tende a mantenersi coerente⁴.

Lo strumento per dar corpo ai temi collettivi e ai desideri degli abitanti fino a farli diventare una presenza visibile è il progetto architettonico: con la realizzazione del progetto, ovvero la materializzazione di questi temi in una forma fisica, i cittadini possono accostarsi alla forma delle proprie aspettative e, nel contempo, all'alterità dei desideri altrui e della storia.

Questo confronto è pure alla base del lavoro dell'architetto e dell'urbanista: la realizzazione del progetto ha spesso la forma di una mediazione tra le proposte creando uno spazio dove possono convergere nuovi temi collettivi e nuclei tematici, esigenze dei committenti, delle istituzioni e della collettività.

In questa costante "dialettica", il rapporto tra conservazione e rivoluzione, riuso e abbandono è spesso centrale, così, gli spazi urbani si modificano e danno forma a nuove relazioni con gli spazi circostanti, con i contesti istituzionali e con gli usi che in essi proliferano. Tale dialettica fonda pure una nuova "sintassi" che articola gli elementi significanti fino a renderli «leggibili». Così racconta, ad esempio, Rem Koolhaas riguardo al progetto di EuraLille:

a Lille, non avevamo il controllo di molte cose essenziali, reti importanti, elementi residuali. In una situazione segnata dai flussi, abbiamo cercato di instaurare dei cortocircuiti" delle fermate, per così dire. Il nostro maggiore impegno è stato quello di trovare un' espressione simbolica della fermata: ne sono esempio le torri. Si trattava di innestare, accanto a una città antica relativamente intatta e di atmosfera fiamminga, una forte densità di programmi. Ci siamo serviti delle figure di cui sopra come elementi di transizione tra una scala e l'altra. Le abbiamo manipolate con una serie di grandi masse edificate o paesaggistiche, il che ci ha portati, effettivamente, a una composizione per grandi figure⁵.

La forma della città ripropone in maniera sistematica la questione fondamentale dell'identità, poiché la comprensibilità e la condivisione di un progetto dipendono dal riconoscimento collettivo e individuale di certi temi e rappresentazioni negli spazi in cui questi valori

⁴ Ivi, p. 136.

⁵ François Chaslin, *Deux conversations avec Rem Koolhaas et cetera* (2001); trad. it. *L'architettura della tabula rasa: due conversazioni con Rem Koolhaas, ecc.*, Electa, Milano 2003, p. 16.

Giada Cotugno

collettivi si materializzano. Nel momento in cui, poi, la città deve far fronte non solo all'evoluzione della sua popolazione, ma anche ai continui cambiamenti, la diversificazione di usi e funzioni degli oggetti urbani e la una moltiplicazione dei centri d'interesse e dei percorsi diventano una situazione quotidiana che influisce direttamente e indirettamente sulle modalità di definizione dell'identità dell'individuo:

quello che la città offre, è uno spazio pubblico aperto allo scambio anonimo, come anche la possibilità di trovare un'attività che permetta di sopravvivere. Questo spazio pubblico si differenzia dallo spazio privato prima di tutto come superficie di percorso, ma assume tutto il suo valore come superficie di esposizione nei termini di un commercio con l'altro⁶.

Ma questa dinamica si può osservare anche in spazi “irregolari”, spazi che pur appartenendo alla città sono considerati “oltre confine” in quanto, ad esempio, abbandonati e ripopolati abusivamente. Quello che osserva infatti Paolo Cottino, nella sezione de *La città imprevista* dedicata agli insediamenti di immigrati clandestini a Milano riguardo alla discarica a cielo aperto tra la tangenziale est e l'ultima cerchia di Milano è infatti uno spazio che è luogo di percorso trasformato in luogo di sopravvivenza:

se da un lato è indice dell'abbandono della zona, e di conseguenza caratteristica propria dei contesti dove risulta più facile potersi insidiare “abusivamente” con una baracca, è anche per certi versi una risorsa cui coloro che si vedono costretti a convivere possono attingere per la propria attività costruttiva⁷.

In realtà, la strada che si trasforma in discarica di dimensioni variabili non è certo un fenomeno isolabile: gli elettrodomestici ammassati in prossimità dei cassonetti dei rifiuti, e non solo, sono un esempio emblematico del confine tutt'altro che netto tra i luoghi d'abbandono e quelli di “commercio con l'altro”. Lo spazio pubblico “come superficie di percorso” si afferma in maniera ancora più netta come luogo “non proprio” e perciò considerato spazio minaccioso in quanto luogo a rischio:

Il camminare riguarda l'essere all'aperto, in un luogo pubblico, e anche nelle città più antiche lo spazio pubblico è abbandonato ed eroso, eclissato dalle tecnologie e dai servizi che non ci chiedono di uscire di casa, e in molti luoghi è oscurato dalla paura (i luoghi sconosciuti incutono sempre più timore di quelli noti, così che, meno si vaga per la grande città, più essa ci appare allarmante, e là dove vi sono meno passanti, le vie diventano effettivamente più solitarie e pericolose)⁸.

Questo emerge anche dal rapporto sulla percezione della sicurezza nella Provincia di Bologna del 2005: l'inquietudine per l'individuo abbandonato a se stesso, “isolato fuori di

⁶ Pierre Pellegrino, *Les sens et l'espace, livre I, L'époque et le lieu*, Anthropos, Paris 2000, p. 132 (trad. mia).

⁷ Paolo Cottino, *La città imprevista. Il dissenso nell'uso dello spazio urbano*, Elèuthera, Milano 2003, p. 38.

⁸ Rebecca Solnit, *Wanderlust. A history of walking*, (2000); trad. it. *Storia del camminare*, Bruno Mondadori, Milano 2002, p. 11.

casa” di notte nelle zone periferiche della città, aumenta benché “la delittuosità e il senso d’insicurezza” siano “generalmente più contenuti”, mentre le strade *abitate*, quelle in cui si è “sempre in compagnia, anche a costo di dover interagire con presenze sgradevoli”, in cui gli usi, anche se impropri, proliferano, diventano un fattore di rassicurazione. L’analisi di alcune pratiche considerate “devianti” o “sovversive”, di alcune derive fantastiche dell’immaginario urbano possono mostrare sotto una nuova luce questa complessa dinamica che attraversa la forma della città e che, a sua volta, ne influenza la fruizione. Tra queste, camminare, produrre discorsi, pedalare, in uno spazio pubblico considerato come “un vuoto tra i luoghi del lavoro, i negozi e le abitazioni”⁹.

Scrivere e camminare

È allora dal camminare che bisogna fare il primo passo, dal trascorrere il tempo in un percorso spaziale, dallo svolgimento dell’esperienza nelle strade della città: “il camminare è soltanto l’inizio dell’essere cittadini, ma camminando il cittadino conosce la propria città e i propri concittadini e abita realmente la città e non soltanto una piccola porzione privatizzata di essa. Camminare per le vie è ciò che connette il leggere una cartina stradale al vivere la propria vita, il microcosmo individuale con il macro cosmo pubblico; dà un senso al dedalo che c’è intorno”¹⁰.

Mentre i segmenti significanti si succedono, si offrono alla vista e creano sequenze nello spazio architettonico, una sintassi collega gli elementi significanti, attraverso la loro successione e la loro articolazione nella struttura e nelle gerarchie della sequenza, ma soprattutto attraverso le pratiche quotidiane, gli elementi che occupano un certo spazio tendono a legarsi fino a prendere la forma di un «racconto visivo» e questo perché l’immagine della città «è parziale, costruita a partire da sequenze sia topografiche sia temporali (soprattutto le sequenze di spostamento), diversa e inegualmente ampia a seconda dei gruppi»¹¹. La parola si intreccia allo spazio di continuo, senza pietrificarsi in forme immobili, dalla denominazione alla descrizione, dalle microstorie alle saghe urbane: in tal caso, l’affabulazione è una «narrazione di superficie» che segue le facciate e le strade. I principali enunciatori di questa narrazione sono i passanti, «il cui corpo obbedisce ai pieni e ai vuoti di un “testo” urbano che essi scrivono senza poterlo leggere»¹².

Le successioni di passi sono una forma di organizzazione dello spazio, costituiscono la trama dei luoghi. Da questo punto di vista, le motricità pedonali formano uno di quei «sistemi reali la cui

⁹ Ivi, p. 200.

¹⁰ Ivi, pp 200-201.

¹¹ Marcel Roncayolo, *La città. Storia e problemi della dimensione urbana*, Einaudi, Torino 1978, p. 118.

¹² Michel de Certeau, *L’invention du quotidien. I Arts de faire* (1990); trad. it. *L’invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma 2001, p. 145.

Giada Cotugno

esistenza crea effettivamente la città», ma che «non hanno alcun ricettacolo fisico». Non si localizzano: sono esse stesse a costituire uno spazio¹³.

Il discorso che la città crea permette di elaborare sequenze, successioni, percorsi visuali che tendono a diventare percorsi di lettura e di scrittura, poiché

Il paesaggio è un frammento del mondo che ne dà una rappresentazione condensata; ma è anche la disposizione dell'occhio con il quale bisogna vederlo, il simbolo di un certo modo di cogliere la realtà delle cose, di un'arte di vivere, di una cultura¹⁴.

Lo spostamento dello sguardo e del corpo è all'origine dello scivolamento dall'architettonico al verbale, dall'urbanistico al letterario. Questo slittamento è indice di una compenetrazione profonda tra gli spazi e i suoi discorsi come confermano i frequenti spostamenti metaforici che coinvolgono gli spostamenti letterali, i transiti urbani che diventano percorsi di lettura e scrittura:

si ha uno *spazio* dal momento in cui si prendono in considerazione vettori di direzione, quantità di velocità e la variabile del tempo. Lo spazio è un incrocio di entità mobili. [...] insomma, *lo spazio è un luogo praticato*. Così la strada geograficamente definita da un'urbanistica è trasformata in spazio dai camminatori. Allo stesso modo la lettura è lo spazio prodotto attraverso la pratica del luogo che costituisce un sistema di segni - uno scritto¹⁵.

Questo possiamo notare quando l'osservatore urbano è anche uno scrittore, quando l'esperienza quotidiana di percezione, conoscenza e orientamento si trova al centro di un testo, come avviene, ad esempio negli scritti su Parigi di Georges Perec. La descrizione dello spazio «e, più precisamente la descrizione di ciò che non si guarda mai perché vi si è, o si crede di esservi, troppo abituati e per il quale non esiste abitualmente discorso»¹⁶ è il punto di partenza di Perec in *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*¹⁷, *Espèces d'espaces*¹⁸ e nel progetto estremamente articolato dei *Lieux*. Per far ciò, il luogo è una questione in sospenso, poiché - per vedere ciò cui l'abitudine ha negato consistenza e visibilità, per riscoprire il reale nella sua concretezza e dargli una nuova definizione, lasciando spazio ai possibili che questa attiva - occorre «interrogarlo, o, più semplicemente ancora, leggerlo; poiché quello che noi chiamiamo quotidiano non è evidenza, ma opacità: una forma di cecità, una specie di

¹³ Ivi, p. 150.

¹⁴ Pierre Pellegrino, *Les sens et l'espace, livre I, L'époque et le lieu*, cit., p. 101 (traduzione mia)

¹⁵ Michel de Certeau, *L'invenzione del quotidiano*, cit., p. 176.

¹⁶ Georges Perec, *Entretien avec Jean-Marie Le Sidanier*, in «L'Arc», n. 76 (Georges Perec), Paris 1979, pp. 3-10; ora in Georges Perec, *Entretiens et conférences 1965-1981*, Joseph K., 2003, vol. 2; trad. it. Georges Perec, *Conversazione con Jean-Marie Le Sidanier*, in «Riga», n° 4, cit., p. 91.

¹⁷ Georges Perec, *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien* (1982); trad. it., *Tentativo di esaurire un luogo parigino*, Baskerville, Bologna 1989.

¹⁸ Georges Perec, *Espèces d'espaces* (1974); trad. it. *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, Torino 1989.

anestesia»¹⁹. Il lavoro sul quotidiano in *Espèces d'espaces* si manifesta così come una forma di resistenza all'abitudine:

Lavori pratici

Osservare a strada, di tanto in tanto, forse con un impegno più sistematico. Applicarsi. Concedersi tempo.

Annotare il luogo: i tavolini di un caffè vicino all'incrocio Bac-Saint-Germain

l'ora: le sette di sera

la data: 15 maggio 1973

il tempo: bello stabile

Annotare quello che si vede. Quello che succede di notevole. Sappiamo vedere quello che è notevole? C'è qualcosa che ci colpisce?

Niente ci colpisce. Non sappiamo vedere.

Bisogna procedere più lentamente, quasi stupidamente. Sforzarsi di scrivere cose prive d'interesse, quelle più ovvie, più comuni, più scialbe.

[...]

La strada: cercare di descriver la strada, di cosa è fatta, a cosa serve. La gente nelle strade. Le macchine. Che tipo di macchine? I palazzi: notare che sono piuttosto confortevoli, piuttosto ricchi; distinguere i palazzi d'abitazione dagli edifici pubblici.

I negozi. Cosa si vende nei negozi? Non ci sono negozi d'alimentari Ah sì, c'è una panetteria. Chiedersi dove la gente del quartiere fa la spesa.

I bar. Quanti bar ci sono? Uno, due, tre, quattro. Perché aver scelto questo bar? Perché lo si conosce, perché è al sole, perché è un bar-tabacchi. Gli altri negozi: antiquari, abbigliamento, Hi-Fi, ecc. non dire, non scrivere «ecc.». sforzarsi di esaurire l'argomento, anche se sembra grottesco, o futile, o stupido. Non si è ancora guardato nulla, si è solo scoperto quanto era già stato scoperto da tempo.

Costringersi a vedere più piattamente²⁰.

L'esautività va di pari passo con la perdita di selettività dello sguardo, poiché la descrizione neutra e idealmente onnicomprensiva è la conseguenza di una rieducazione dello sguardo che permette di percepire ciò che solitamente passa inosservato. Questo addestramento dello sguardo all'attenzione è anche un'operazione di scardinamento dell'abitudine e, per questo, esercizio criticò: dalla apparente piattezza iniziale si cerca, infatti, di cogliere la forza latente, le forme mimetizzate che la presenza scontata e l'abitudine sembrano neutralizzare. Diventa allora necessaria un'attitudine da curioso, per porsi davanti ad oggetti e situazioni quotidiane come se fossero nuove e sconosciute:

Sono arrivato a una certa abitudine di descrizione. Quando si descrive, si finisce sempre col dire che non si va fino in fondo alla descrizione ed effettivamente si potrebbe continuare ancora più avanti, andare fino agli atomi. Ma non ci è chiesto tanto! Occorre comunque che la descrizione continui fino a che è talmente precisa che diventa irrealista²¹.

¹⁹ Georges Perec, *Prière d'insérer* di *Espèces d'espaces* (traduzione mia).

²⁰ Georges Perec, *Specie di spazi*, cit., pp. 61-62.

²¹ Georges Perec, *Entretien avec Gabriel Simony*, «Jungle», n° 6, février 1983; ora in Georges Perec, *Entretiens et*

Giada Cotugno

L'estremizzazione dell'effetto di reale sconvolge la verosimiglianza e nei «lavori pratici» di *Espèces d'espaces*, in cui si può osservare proprio questo scivolamento nel fantastico, è possibile rilevare la carica perturbante dell'osservazione puntuale come della scrittura dello spazio urbano:

Continuare

Finché il luogo diventi improbabile

Fino a provare, per un breve istante, l'impressione di essere in una città straniera, o meglio ancora, fino a non capire che cosa succeda e che cosa non succeda, finché il luogo intero divenga estraneo, e non si sappia neanche più che tutto questo, si chiama città, strada, palazzi, marciapiedi...²²

Ma se questo può essere l'effetto causato dall'irrompere della finzione letteraria, non è detto che i “discorsi della paura” non possano creare scompensi e trasformazioni urbane di portata altrettanto grandiosa

L'esistenza della paura nella città non è un semplice riflesso della realtà sociale, ma è esito di una complicata produzione di quella “realtà” attraverso il potere del discorso [...]. In tutti noi vive la possibilità di essere trascinati dalla paura urbana: che siamo tutti vulnerabili all'essere sconvolti dalla presenza di Altri che sono diversi. [...] tali paure tendono ad essere mobilitate collettivamente come risposta a momenti storici di cambiamento radicale strutturale/sociale/culturale/demografico. Questi momenti o epoche producono trasformazioni urbane, ri-configurazioni della città che suscitano nuove contestazioni sulle seguenti questioni: di chi è la città, a chi appartiene un certo luogo della città, quali sono i gruppi che stanno traendo beneficio, quali quelli che si stanno cacciando²³.

La paura urbana e la forma che questa crea rende anche evidente chi sono gli esclusi, chi porta nella proprio pratica una dose di imprevedibilità tale da essere relegato ai margini:

quello che un tempo era spazio pubblico ora è destinato a dare accoglienza e protezione alle automobili, i centri commerciali sostituiscono le vie principali, le strade non hanno marciapiede [...] La paura ha generato uno stile di architettura e di disegno urbano [...] dove essere un pedone in molte ripartizioni e “comunità” cintate, vuol dire essere una persona sospetta²⁴.

È allora agli spazi “dello straniero” che occorre rivolgersi per ritrovare uno spazio pubblico in cui il corpo è visto “come mezzo adeguato” per portarci in giro²⁵:

conférences 1965-1981, Joseph K., 2003, vol. 2; trad. it. Georges Perec, *Conversazione con Gabriel Simony*, «Riga», n° 4, cit., p. 106.

²² Georges Perec, *Specie di spazi* cit., p. 65.

²³ Leonie Sandercock, *Toward Cosmopolis. Planning for Multicultural Cities* (1997); trad. it. *Verso Cosmopolis. Città multiculturali e pianificazione urbana*, Dedalo, Bari 2004, pp. 215-216.

²⁴ Solnit *Storia del camminare*, cit., p. 12.

²⁵ Ibid.

nella maggior parte del mondo [...] i pedoni contendono ancora il loro esile spazio agli autobus, alle auto, alla miriade di veicoli a due ruote. In Asia, in America latina, in Africa, anche sulle strade più frequentate, veicoli di ogni genere convivono in permanenza con i pedoni, oltre che con le greggi e i relativi pastori²⁶.

Pedalarare

Un' altra pratica che disegna lo spazio urbano – incurante dei sensi vietati, delle corsie preferenziali e dei posti auto a pagamento – è la pratica del ciclista cittadino. Per una città come Bologna in cui quasi la metà della popolazione, secondo le statistiche, senza distinzione di sesso, età e classe sociale, utilizza la bicicletta questa pratica è ormai entrata nella tradizione, ciò nonostante la figura del ciclista resta legata ad un immaginario di libertà e autodeterminazione. Se, da una parte, l'utilizzo della bicicletta risponde ad esigenze di spostamento individuale, allo stesso tempo, esso valorizza la socialità e facilita le relazioni fra le persone, oltre a ridurre il consumo di petrolio, rispettare l'ambiente e produrre “gioia e rivoluzione”.

Dall'alto della bicicletta il mondo è diverso. Innanzitutto, proprio grazie all'innalzamento del punto di vista. Il ciclista è indiscutibilmente fuori dalla mischia²⁷.

Il suo sguardo “al di là dell'immediato” può “abbracciare (che bella parola!) tutti i possibili itinerari a venire (ricordiamo che nessun senso gli è vietato), senza mai sentirsi prigioniero”²⁸. Ed è forse dalla postura differente, che è anche differente percezione del mondo, dalla predilezione per le rotte contromano e per le svolte improvvise, che il ciclista, anche a livello simbolico, assume il ruolo di inventore di mondi possibili, a venti centimetri da terra, di funambolo fra automobili e marciapiedi, mina vagante dell'ora di punta.

Icaro, personaggio finzionale del romanzo di Raymond Queneau, che del suo omonimo mitico ricalca il destino – anche se in mongolfiera, questa volta – è ciclista pioniere e meravigliato, colui che con maggior levità del pedone, gode delle strade e della velocità, delle visioni cangianti e degli scorci dello spettacolo urbano²⁹.

Se di spettacolo si può certamente parlare, rievocando Marc Augé, occorre però ricordare come le sequenze visive e sensoriali del ciclista facciano più parte dell'arte dell'improvvisazione, piuttosto che dello spettacolo che la città offre ai turisti trasportati nei bus turistici o che emergono al Louvre passando tra riproduzioni delle bacheche nei corridoi della stazione metropolitana corrispondente. Nel primo caso, infatti, la variazione e la

²⁶ David Le Breton, *Eloge de la marche* (2000); trad. it. *Il mondo a piedi. Elogio della marcia*, Feltrinelli, Milano 2001, p. 68.

²⁷ Didier Tronchet, *Petit traité de vélosophie* (2000); trad. it. *Piccolo trattato di ciclosofia. Il mondo visto dal sellino*, il saggiatore, Milano 2004, p. 35.

²⁸ Ibid.

²⁹ Raymond Queneau, *Le vol d'Icare* (1968); trad. it. *Icaro involato*, Einaudi, Torino 1969.

Giada Cotugno

percezione dell'attimo e del cambiamento (nel percorso, nella luce, nell'umore) crea un racconto urbano di corsi e ricorsi; nel secondo, invece, la fruizione del testo urbano resta pietrificata nel cliché del capolavoro.

Le narrazioni non possono che seguire il ritmo del ciclista come avevano seguito in precedenza quello del camminatore e sono soprattutto il disegno e le possibilità degli itinerari a liberare dal "senso comune": il racconto del ciclista e delle sue traiettorie, come per il camminatore, si lega ad odori e atmosfere, ma rispetto ad esso, sono gli "accidenti" dello spazio percorso, e i loro effetti "sulle gambe", sulle ruote o sul telaio, a emergere come caratteristico: le buche, le portiere aperte all'improvviso, le cadute e le volate, la salita, il falsopiano, le curve a gomito, le discese. Allo stesso modo, vengono percepite le variabili del tempo, legate all'ora, alla stagione, come alle fatalità della meteorologia. Lo spirito di adattamento e la valorizzazione degli eventi casuali a livello narrativo creano un contesto ludico in cui l'ironia permea lo sguardo sul mondo, come avviene nel *Piccolo trattato di ciclosofia* di Didier Tronchet, oppure sollevano pieghe di lirismo soprattutto di fronte a narrazioni autobiografiche, di fronte all'attimo della rivelazione come emerge dai testi delle mailing list "locali e nazionali di C[ritical]M[ass], bicig8, Dadaciclo, dai siti di Velocità. Fiab, Firenzeinbici, Arteinbici, Legambiente"³⁰ selezionati e raccolti nel *Manuale di sopravvivenza ciclica urbana*.

Una nota particolare va a *Il ciclista* di Viken Berberian in cui un approccio sanguigno e sensuale alla vita s'innerva sul leitmotiv delle ruote che scorrono sull'asfalto, le gambe che pompano sui pedali, le marce che tintinano:

la corsa di domani parte dalle montagne libanesi e scende verso la costa. Mi hanno chiesto di correre senza fretta [...] Le istruzioni sono di muovermi alla velocità dello sciroppo d'acero. Dopo un'ora resterò in fondo a tutti gli altri corridori. Poi mi staccherò dal gruppo e resterò solo con i cedri di cui è punteggiata la montagna. Per me è una concessione difficilissima da fare. È da quando avevo undici anni (quando i miei mi hanno regalato la mia prima bicicletta) che ho sempre desiderato vincere una gara.[...]Una volta liberatomi dai posti di blocco dell'esercito lungo la costa, dovrò dirigermi verso l'hotel. Lì consegnerò il bambino, un po' sgualcito a Sadjj, che mi aspetterà nell'atrio. Poco dopo i telex daranno notizia dei particolari spaventosi della tragedia: "Il Summerland scosso da un'esplosione. 357 morti, compreso lo chef". È un piano delicato e ci sono molti rischi lungo il cammino³¹.

Il ciclista trasporta una bomba ed è addestrato alla distruzione, ma vi è addestrato con la carne: la bomba è "il bambino", "il figlio di Ghaemi", "il nostro maschietto" che "pesa sette chili"³²; l'addestramento intreccia i sapori e gli odori del cibo e del sesso alle pedalate come in questo brano:

³⁰ AA.VV., *Manuale di sopravvivenza ciclica urbana*, Terre di Mezzo, Milano 2004.

³¹ Viken Berberian, *The cyclist* (2002); trad. it. *Il ciclista*, minimum fax, Roma 2005, pp. 127-128.

³² Ivi, P 79.

Tutto il mio corpo è un pistone gigante; una pompa perenne; un ingranaggio gigantesco che gira in cerchio proiettandoci oltre l'enorme ruota panoramica sul lungomare, oltre la Corniche e la risacca. [...] “Montami, ma va’ lento”, grida Ghaemi. Ho sempre avuto problemi a essere lento. Sono stato rapido persino a guarire (sia lode a tutti i profeti). Mi immagino di essere di nuovo in sella alla mia bicicletta e di passare davanti agli alberghi lungo la costa, accanto a donne devote che fanno jogging avvolte in un velo nero: una razza a metà fra la pesante tradizione e una leggiadra trascendenza. Poco oltre un predicatore sta parlando al cellulare. Ci vorrebbe una granata per polverizzargli le ossa. Un mercante vende *shaffeh*, un potente caffè amaro servito in tazzine. Un altro vende pannocchie di granturco. Con la mia bici immaginaria giro a sinistra, seguendo gli ordini di Ghaemi. “Tieni duro, ancora un poco”, dice. Avanti, verso il Summerland!³³

In questo passaggio osserviamo una fusione totale tra corpo e bicicletta, sotto forma di sostituzione, mentre emergono la violenza distruttiva e la forza pervasiva dei sapori. Ne *Il ciclista* tutto è declinato in funzione della bicicletta che diventa alter ego, mezzo di trasporto sensoriale ed emotivo, corpo di transizione tra la vita e la morte. Ad accentuare ulteriormente questo aspetto si aggiunge l'incidente introdotto dal leitmotiv del casco³⁴ che apre e chiude il romanzo, imprimendogli un fatale andamento circolare. Sensi e appetiti seguono il destino della bicicletta e ne fanno una figura dell'immanenza, dell'attimo e della svolta.

Ciò che troviamo sintetizzato a livello di immaginario letterario può essere altresì ritrovato a livello di immaginario legato al reale: la carica esplosiva del ciclista, a dir poco letterale, in Berberian, diventa immaginazione creativa e capovolgimento dei luoghi comuni, critica costruttiva dello spazio urbano o provocazione goliardica e sovversiva:

Le nostre città sono costellate di pratiche, azioni e comportamenti che, contraddicendo le consuetudini d'uso dello spazio e le regole date per l'accesso alla fruizione delle risorse spaziali urbane, propongono nuovi modi di rapportarsi al territorio, nuove vie per usufruire della risorsa città. Rifiutando per necessità o per scelta di sottostare alla disciplina imposta e orientandosi ad autogestire il processo di costruzione della territorialità, ossia del rapporto sociale con il territorio, i soggetti che ne sono protagonisti contribuiscono in maniera leggera, e tuttavia radicalmente agganciata alla concretezza della quotidianità, a rimettere in discussione codici e norme ma anche abitudini e usanze che, radicatesi nel modo di pensare al territorio, sono divenute senso comune e vengono guardate dal resto della cittadinanza, ancorata a una rappresentazione unitaria della vita sociale urbana, come unico legittimo modo di vivere in città³⁵.

Il ciclista, il pedone, lo scrittore, il curioso, sono altrettante figure di fruizione dello spazio urbano. Dalla coincidenza organizzata di Critical Mass ai raduni ottocenteschi delle suffragette, dalle staffette partigiane ai viaggi verso Genova o tra i vigneti antimafia di bicig8, dalle peregrinazioni urbane di Benjamin e Baudelaire, dagli scorci di Perec agli ingorghi

³³ Ivi, p. 97.

³⁴ “Bisognerebbe sempre portare il casco quando si va in bici. Il casco dovrebbe stare aderente. Il sottogola dovrebbe essere ben stretto. La fibbia dovrebbe essere allacciata in modo da non aprirsi”, ivi, p. 13, p. 52, p. 181.

³⁵ Paolo Cottino, *La città imprevedibile. Il dissenso nell'uso dello spazio urbano*, cit, p.112.

Giada Cotugno

parigini di Didier Tronchet, le pratiche ricontestualizzano lo spazio e lo ricollocano in un differente immaginario, dando vita a possibili alternativi.
Resta da dare spazio e legittimità a tali pratiche.

Riferimenti bibliografici

- AA.VV., *Manuale di sopravvivenza ciclica urbana*, Terre di Mezzo, Milano 2004.
- Marc Augé, *Non-lieux* (1992); trad. it. *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano 1993.
- Viken Berberian, *The cyclist* (2002); trad. it. *Il ciclista*, minimum fax, Roma 2005.
- Italo Calvino, *Eremita a Parigi*, in *Romanzi e racconti III*, Mondadori, Milano 1994.
- Chris Carlsson (a cura di), *Critical mass. Bicycling's defiant celebration* (2002); trad. it. *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano 2003.
- Michel de Certeau, *L'invention du quotidien. I Arts de faire* (1990); trad. it. *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma 2001.
- François Chaslin, *Deux conversations avec Rem Koolhaas et cetera* (2001); trad. it. *L'architettura della tabula rasa: due conversazioni con Rem Koolhaas, ecc.*, Electa, Milano 2003.
- Paolo Cottino, *La città imprevista. Il dissenso nell'uso dello spazio urbano*, Elèuthera, Milano 2003.
- David Le Breton, *Eloge de la marche* (2000); trad. it. *Il mondo a piedi. Elogio della marcia*, Feltrinelli, Milano 2001.
- Georges Perec, *Entretien avec Gabriel Simony* in *Entretiens et conférences 1965-1981* (2003); trad. it. Georges Perec, *Conversazione con Gabriel Simony*, «Riga», n° 4, cit., p. 106.
- Georges Perec, *Entretien avec Jean-Marie Le Sidanier*, in Georges Perec, *Entretiens et conférences 1965-1981*, (2003); trad. it. Georges Perec, *Conversazione con JeanMarie Le Sidanier*, in «Riga», n° 4, cit., p. 91.
- Georges Perec, *Espèces d'espaces* (1974); trad. it. *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, Torino 1989.
- Georges Perec, *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien* (1982); trad. it., *Tentativo di esaurire un luogo parigino*, Baskerville, Bologna 1989.
- Pierre Pellegrino, *Les sens et l'espace, livre I, L'époque et le lieu*, Anthropos, Paris 2000.
- Raymond Queneau, *Le vol d'Icare* (1968); trad. it. *Icaro involato*, Einaudi, Torino 1969.
- Marco Romano, *Estetica della città europea. Forme e immagini*, Einaudi, Torino 1993.
- Marcel Roncayolo, *La città. Storia e problemi della dimensione urbana*, Einaudi, Torino 1978.
- Leonie Sandercock, *Toward Cosmopolis. Planning for Multicultural Cities* (1997); trad. it. *Verso Cosmopolis. Città multiculturali e pianificazione urbana*, Dedalo, Bari 2004.
- Rebecca Solnit, *Wanderlust. A history of walking*, (2000); trad. it. *Storia del camminare*, Bruno Mondadori, Milano 2002.
- Didier Tronchet, *Petit traité de vélosophie* (2000); trad. it. *Piccolo trattato di ciclosofia. Il mondo visto dal sellino*, il saggiatore, Milano 2004.