

Salvatore Rugino

Impact zone

La città dal basso, dalla casa bottega a internet

La trasformazione della città nel quadro delle nuove forme di consumo



Le immagini che corredano il testo vengono pubblicate solo a scopo di studio e documentazione.

In copertina: Alain Delorme, *Totem #15*, (da www.alaindelorme.com).

Copyright © MMXII
ARACNE editrice S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Raffaele Garofalo, 133/A-B
00173 Roma
(06) 93781065

isbn 978-88-548-4973-0

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: luglio 2012

Alla memoria di mio Padre

INDICE

| | |
|--|-----|
| INTRODUZIONE | 9 |
| CONSIDERAZIONI GENERALI | |
| Osservare camminando | 25 |
| TRASFORMAZIONE DEL TIPO | |
| Spazi del consumo: dalla casa bottega a internet | 37 |
| STRADE | |
| La strada come luogo di scambio | 73 |
| Imparando dalla <i>strip</i> commerciale | 83 |
| La strada come spazio urbano del commercio | 91 |
| LUOGHI DEL COMMERCIO | |
| Cambiamento e permanenza della bottega | 115 |
| Centri commerciali | 139 |
| Outlet | 157 |
| SCENARI | |
| Avanti dal passato: nuovi scenari, nuovi spazi del consumo | 169 |
| Il non-luogo E-gora: conclusioni e ulteriori tracce di ricerca | 195 |

INTRODUZIONE



Alain Delorme, Totem #14, Shanghai (da www.alaindelorme.com).

Introduzione

La città contemporanea, oggi, assume un ruolo diverso rispetto al passato. Per esempio essa è un paesaggio complesso formato da diverse sovrastrutture che la rendono in qualche modo affascinante.

I luoghi, narrati dai poeti del passato, sembrano sempre più svanire dall'immaginario collettivo, sostituiti da altri dove si esprimono nuovi comportamenti sociali e nuovi soggetti come, ad esempio, il cittadino dei centri commerciali e del museo metropolitano, ambedue spazi dove si perpetua il rito del consumo delle merci e tutto si simula per sembrare vero.

La sensazione che si ha all'interno di questi luoghi è di estraneità dalla vita quotidiana. Quello che accade dentro i templi del consumo ha qualcosa di emico e di fagico.

In definitiva lo spazio pubblico, delimitato da edifici fortezza senza elementi di aggregazione, quasi un deserto, è un'interpretazione architettonica della strategia "emica", mentre gli spazi del consumo interpretano quella "fagica". Bauman¹ identifica come spazio "emico" uno spazio di interdizione (per esempio gli outlet fuori dalle città), e come spazio "fagico" qualsiasi centro commerciale.

Dal punto di vista architettonico, questi spazi del consumo, sono copia e simulacro delle strutture del passato. Copia in quanto formula che rispetta una struttura architettonica di base, simulacro come simulazione della sicurezza, dove si ritrovano molti aspetti della comunità urbana.

Abbiamo descritto, la città non attraverso la morfologia urbana ma, attraverso aspetti esistenziali. Infatti, non dipende soltanto da come si occupa lo spazio, ma soprattutto da come lo si vive.



*In alto, Alain Delorme, Totem # 8, Shanghai (da www.alaindelorme.com);
in basso, manifesto all'interno del Sicilia Fashion Village, (foto di S. Rugino).*

In periferia, o spesso fuori dalla città, i centri commerciali, le aree industriali, le infrastrutture, creano una mescolanza di estesa conurbazione, dove le categorie classiche di centro e periferia, urbano e rurale, comunità e individuo, sono del tutto superate assumendo nuovi significati, più complessi e articolati.

Nel contesto, appena descritto, il lavoro, lo svago e i consumi degli individui seguono altre regole e valori dati dalla dimensione spaziale, frammentaria e con più centri, di un tessuto urbano generico e senza storia.

Quindi, possiamo affermare che per descrivere la città odierna bisogna farlo attraverso le nuove forme di consumo, strutture che determinano molti centri e vivono all'interno di frammenti di essa, descrivendo i fenomeni attuali che coinvolgono la città. Questi fanno perdere la dimensione spazio-temporale, evidenziando delle problematiche che sono estranee alla rappresentazione della città ideale rinascimentale.

Infatti, da un lato, abbiamo la città come prodotto di consumo, quella pianificata, dall'altro la città reale, luogo dal basso. Il fenomeno del consumo trasforma la città dal basso, sono i piani terra che stanno subendo una completa trasformazione perdendo la loro funzione sociale e commerciale.

Tenteremo di leggere, in prima battuta attraverso le immagini scattate da Alain Delorme² a Shanghai, che riassumono perfettamente i fenomeni, in atto, della città dal basso, la città contemporanea per poi capire, attraverso le recenti teorie, come potrà essere nel futuro.

In queste immagini è pienamente descritto quello che si vuole dimostrare.

Sicuramente rappresentano una parte di periferia di qualunque città del mondo, nel caso Shanghai, visto che si somigliano tutte, potremmo dire alla maniera di Koolhaas sono "città generiche". Gli elementi che primeggiano sono le infrastrutture, nel caso una strada, e una parete che delimita questa, le botteghe che non esistono più e sullo sfondo la città pianificata. L'elemento più importante che emerge da questa immagine non è tanto l'infrastruttura, l'uomo o il mezzo di trasporto, ma l'ambiguità. Cosa si intende per ambiguità?

Nel paesaggio urbano, appena descritto, esiste una perdita spazio temporale. Gli eventi in primo piano, raccontano di un'epoca senza tempo: le merci trasportate con vecchi mezzi ma, nel contempo lo sfondo ci ricorda



Ronald Lampitt, The Ideal City, in Illustrated Magazine del 17 Febbraio 1951.



Sovrapposizioni, Il Cairo (da www.flickr.com).

che siamo nel XXI secolo. Questo, per appunto, determina la perdita della dimensione spazio-temporale. Difatti, ritornando alle immagini prese come esempio per il nostro discorso, la rappresentazione della città è ibridata dal tempo e dallo spazio ma, invece, mette in evidenza delle problematiche che sono estranee alla rappresentazione della città ideale rinascimentale.

A tal proposito, facendo un salto nel passato, nel 1951 Ronald Lampitt³ provò a disegnare una mappa della città ideale descritta sul periodico *Illustrated*⁴, nello stesso anno, da John Sleigh Pudney⁵.

La città descritta, attraverso le pennellate, da Lampitt è un paradiso situato su un terreno ondeggiante costruito da monumenti vagamente familiari. Perché questi monumenti sono là? Perché sono icone architettoniche provenienti da varie parti del mondo. Un paesaggio urbano ricco di memoria, ma sterile; non vi è la presenza di un negozio, nessuna baracca, nessun cumolo di spazzatura, nessun cartellone pubblicitario, non vi è la perdita spazio-temporale sopra descritta.

La città descritta da Pudney e interpretata da Lampitt, attraverso la sua mappa, non ha tutti quegli elementi che invece caratterizzano oggi il paesaggio contemporaneo.

Pudney, nell'articolo summenzionato, non predilige la città ideale umanista, ma la sua descrizione è quella di una città controversa. Perché la sua realtà non deve essere costruita solo per chi l'ha pensata, ma per tutta l'umanità. Qui decade la metafora biblica della Torre di Babele, dove la struttura dello spazio abitativo assume una carica utopica e ideale. Secondo questa allegoria l'intera umanità deve essere unita, anche negli intenti utopici, affinché non si disperda. Questo ideale ha avuto un catastrofico insuccesso, perché l'uomo comune non si riconosce più nelle "gabbie per carcerati", per dirla alla Pudney, di conseguenza vi è una forte perdita di riconoscibilità dello "spazio ideale".

L'uomo, lungo tutta la sua storia, ha avuto l'ambizione di poter vivere in una città che rispecchi pienamente gli ideali socio-politici. Sono proprio questi che strutturano una città ideale. In mancanza di elementi che qualificano la città, si può finire semplicemente per riflettere, riprodurre, o perpetuare i rapporti di forza e gli assetti sociali espressi dalla società.

Ed è proprio in questi rapporti di forza che è possibile collocare la strut-



Sebastiano Serlio, La scena tragica, dal Secondo Libro di Perspetiva, 1545, Parigi.



La scena tragica con auto (da R. INGHERSOLL, p. 109).

tura del paesaggio contemporaneo della città.

Uno scenario abbastanza complesso che rispecchia pienamente questa struttura è la città del Cairo. La città con le sue fragili abitazioni fisicamente sovrastate dalla solida monumentalità delle piramidi, non fa altro che esprimere, in maniera quasi simbolica, la natura dispotica e ierocratica di quella antica civiltà.

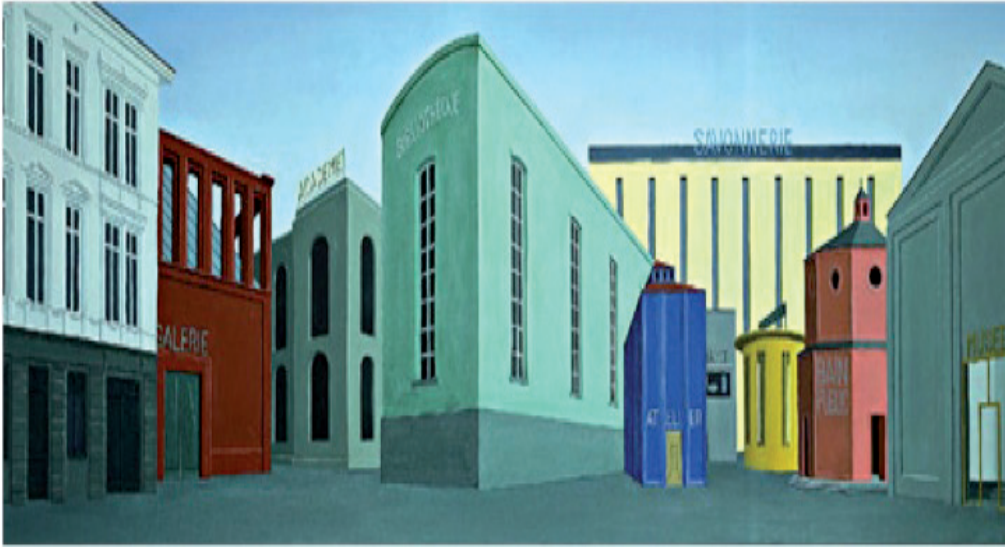
Sicuramente la città del Cairo non rispecchia le aspettative della città ideale rinascimentale, luogo per antonomasia della rappresentazione. La scena tragica di Serlio è concentrata sulla strada pedonale, la città pre-industriale è concentrata sulla scena laterale alle strade, sulle facciate degli edifici che la caratterizzano, quasi una scena teatrale, tutto in fuga prospettica. Lo spazio e il tempo sono determinati dai codici della prospettiva rinascimentale, da uno spazio ordinato e misurato nel tempo. Tutto si rifà alle proporzioni del corpo umano. La strada urbana diviene teatro della vita, luogo della rappresentazione delle azioni quotidiane.

Essa è simbolica, misurata e ordinata nello spazio dove, però, non esiste, nelle varie rappresentazioni di città, la presenza dell'uomo. È una città che rappresenta se stessa, il potere degli ideali.

La città entra in crisi quando a invadere gli spazi della rappresentazione sono le macchine, le infrastrutture, lo spazio viene sconvolto, in alcuni casi la macchina non entra nella strada, ne rompe le proporzioni armoniche e lo stesso fa l'infrastruttura nel territorio. Lo spazio teatrale, rappresentativo della città, viene frammentato, spezzato dalla velocità tutto diviene sfuggente, si dissolve nello spazio. Non assume più un ruolo di monumentalità ma di dissolvenza. In questo modo torniamo all'immagine iniziale dove l'uso del nuovo materiale determina questo effetto di velocità, esiste, come per l'uomo contemporaneo, la possibilità di guardare da più punti di vista, davanti e dietro con lo specchietto retrovisore.

Vedremo, più avanti, l'esperienza di un'attore protagonista, in un film di Wim Wenders, che ha un principale obiettivo: accrescere e sviluppare la sensibilità verso quelle zone inesplorate, dove i rapporti tra i fenomeni assumono nuove forme all'interno del paesaggio contemporaneo.

Si sente oggi il bisogno di dilatare i nostri orizzonti esplorando e sperimentando attraverso le differenze e le incongruità dei sistemi culturali. La



Città pre-industriale.



Ecstacy, città nelle città (da N. COATES).

città perde la sua forza rappresentativa, ma ne acquista una nuova che è narrativa, relazionale.

Anche il tentativo di Nigel Coates nella sua *Ecstacity*⁶ è quello della ricerca di una città ideale. Esso non fa altro che mettere insieme città storiche del mondo come elementi di riconoscibilità. A differenza di Lampitt, che costruisce la città attraverso monumenti, elementi di riconoscibilità di una società, Coates costruisce una vera e propria mappa di città possibile.

Questo lo realizza attraverso un collage di pezzi di mappe di differenti città. Nella presentazione Nigel Coates dice:

Ecstacity: metà reale e metà immaginaria, Ecstacity si fonda sulla globalizzazione delle città esistenti... essa associa il mondo dell'informazione nel quale viviamo ad un'architettura fluida di ibridi... investe la vita d'ogni giorno con combinazione di scala, di storia, di emozione, sostituendo il potere istituzionale con terreni comuni di identità e desiderio...?



Non è una città costruita, ma una città teorica realizzata per capire, attraverso la sovrapposizione di immagini ed esperienze, come sarà la città del futuro. Non è altro che la costruzione mentale di una realtà che proviene dalle sue idee di architettura e di città. Potremmo dire che *Ecstacity* non è il trionfo dell'immagine o dell'immaginario collettivo, ma incoraggia una lettura multipla e non lineare dei fenomeni della contemporaneità. Dove l'elemento principe è l'esperienza che diviene linea guida per l'architettura dove, le nozioni di estetica e qualità diventano eventuali e non principali come nelle esperienze della città ideale.

In tutte le immagini che rappresentano o la città ideale, o quella pre-industriale o post-industriale, lo spazio della città non si misura mai con due attori fondamentali per la comprensione della dimensione dello spazio. Questi sono: l'uomo e la macchina. Se inseriamo questi due attori, le quinte sceniche, le architetture perdono il ruolo di rappresentare lo spazio.

Oggi, lo spazio della strada è rappresentato da un insieme di relazioni che interagiscono tra uomo, macchina, infrastruttura e architettura. Si passa, come si era accennato prima, da uno spazio iconico e rappresentativo ad uno spazio relazionale. L'attore principale diviene l'essere umano che con le sue esperienze costruisce lo spazio e le relazioni con esso.

In definitiva potremmo dire che l'organizzazione relazionale della città ruota intorno alla riforma del concetto e uso dello spazio. Le relazioni hanno bisogno prima di tutto di buoni spazi, di alta qualità, e di buone architetture.

L'architettura è la presenza fisica dello spazio esibito racchiuso, mentre con processo apparentemente violento essa definisce due spazi, due mondi: uno pianificato e uno casuale, ma conseguenza dell'altro [...] l'uno non può esistere senza l'altro e nessuno dei due può esistere senza l'architettura⁸.

La conseguenza dei due tipi di spazio genera un'azione e una reazione all'interno dello spazio della città. L'oggetto architettonico è inserito attraverso la sua forma nel contesto della città. Vive in esso, lo influenza e ne viene influenzato. Lo spazio collettivo, tra gli oggetti architettonici è uno

spazio relazionale, casuale che viene fuori dal nulla.

L'oggetto architettonico relazionale, è un'architettura basata non solo sulla topologia, ma anche sull'uso dei media per connettere la gente agli edifici e agli spazi in una relazione continua. Gli edifici sono resi attivi così che l'*input* della gente nella strada può provocare dei coinvolgimenti narrativi oltre a quelli previsti dagli architetti, dai costruttori e dagli abitanti. L'azione del muoversi, tra gli oggetti architettonici, prepara il fruitore a nuove esperienze che non appartengono solo al mondo dell'architettura e della città, ma alle relazioni che si attivano nella città dal basso. Questo scenario si prefigura soprattutto nella periferia della città, ma da pochi anni anche all'interno dei centri storici.

In passato, le forme di commercio erano ben diverse: ci si spostava in centro città per le grandi compere e per la sopravvivenza si andava nelle piccole botteghe che molte volte erano stanze di una abitazione al piano terra. Il latte si comprava dal signore che passava con la bicicletta, che aveva le mucche, e così via. Oggi gli interessi commerciali si sono spostati nelle periferie, ma non coinvolgendole bensì penalizzandole, costruendo dei grandi non luoghi, come li definisce Marc Augè, dove tutto è possibile. Il rapporto cordiale e interpersonale della casa bottega non esiste più, non esiste più la possibilità di raccontare e raccontarsi. All'interno di queste mega-strutture le storie si annullano, tutti sono nessuno, per portare un esempio di memoria pirandelliana "uno nessuno centomila".

In estate, soprattutto nelle abitazioni al piano terra, la sera ci si appropriava del marciapiede per incontrarsi e per dilatare lo spazio del soggiorno all'aperto. Le strade, costruite da pochi anni, erano immense, quasi sproporzionate rispetto alla vita quotidiana, passavano poche macchine.

Oggi avviene un'inversione le stesse strade sono piccole: non si riesce a camminare, non si distinguono più i marciapiedi. Invece di dilatare lo spazio del soggiorno all'esterno, questa volta la macchina entra dentro casa. Eppure lo spazio della città non è cambiato, è sempre quello di trenta o venti anni fa. Cosa è successo? Cosa è cambiato? Sicuramente il benessere economico ha permesso grandi trasformazioni; sicuramente i pianificatori hanno avuto l'illusione che disegnando una città dall'alto, tracciando linee, potessero dare ordine al disordine. La macchina invade le strade e i

marciapiedi, luoghi dell'interazione, e le abitazioni, non utilizzando lo spazio della città dal basso, cominciano a salire verso l'alto per allontanarsi dal caos.

Si comincia a dimenticare che lo spazio della città è formato dalle sue architetture e dalle relazioni che essi stabiliscono con il suolo, con la vita sociale di ogni giorno. Si preferisce tracciare lunghe rette su carta, si preferisce chiamare grandi pianificatori venuti da altre realtà, che decidono e prevedono cose che non costituiscono lo spazio della città dal basso.

Nel frattempo avviene un fenomeno, che negli anni va sempre più crescendo, e cioè quello dell'immigrazione. I centri storici, abbandonati dai facoltosi e da coloro che vengono con forza spostati in grandi aggregazioni chiamate "città giardino", si spopolano e vengono totalmente occupati dai ceti meno abbienti. Questi cominciano ad organizzarsi e ad aggregarsi in piccole comunità, questo discorso è valido solo per alcune città, e ad occupare i piani terra degli edifici trasformandoli in botteghe. In queste si vende di tutto, ma quello che più a noi interessa è il completo arretramento architettonico delle stesse.

Se oggi camminiamo lungo le vie rappresentative della città, ci accorgiamo che molte delle piccole botteghe locali vengono sostituite con grandi catene internazionali, che trasformano lo spazio della città con progetti a volte altamente tecnologici. Svoltando l'angolo tutto si inverte, esiste una inversione dello spazio, sembra quasi tornare indietro di molti anni, le botteghe sono spoglie, con poca luce, anonime, tutte uguali, si fa fatica a riconoscerle, le merci invadono lo spazio pubblico della città. Ma se spostiamo lo sguardo e guardiamo alle capitali di provenienza di questi commercianti, notiamo immediatamente che non hanno fatto altro che ricreare nelle nostre città l'atmosfera delle loro città.

Gli extracomunitari, arrivati dal sud del mondo, cominciarono a colonizzare le città partendo dai marciapiedi con i loro lenzuoli bianchi pieni di mercanzie dei propri luoghi o molto spesso contraffazioni di *griffe*.

Il processo è inverso a quello della casa-bottega, in quel caso l'azione è dall'interno all'esterno, in questa circostanza l'azione è al contrario, dal marciapiede alle botteghe abbandonate per crisi economica. Così nascono, in ogni città del mondo, le varie *Chinatown* etc.

Nel frattempo i vecchi proprietari si trasferiscono o all'interno dei nuovi

luoghi, i centri commerciali, o nelle zone deputate allo shopping, le vie “in” dei centri storici. Ma se giriamo l'angolo ci accorgiamo di una trasformazione della città. Da un lato abbiamo le nuove realtà con vetrine iper-tecnologiche, schermi al plasma, luci, soluzioni di interni di grande qualità, e in molti casi firmate dai grandi dell'architettura mondiale. Dall'altro abbiamo, dietro l'angolo, non molto distante, un'inversione, un impoverimento del linguaggio e della tecnologia.

La città diventa un luogo alieno, straniero, dove le informazioni esterne, segno di identità, si fondono dalla interferenza alla comunione.

Quindi una città, dal basso, capace di riorientare e captare continuamente, in funzione dei flussi creati dai cambiamenti (costituendo una nuova relazione con lo spazio), i nuovi significati del dominio pubblico.

NOTE

- 1- Z. BAUMAN, *Liquid Modernity*, Polity Press, Cambridge, e Blackwell Publishers Ltd, Oxford 2000, trad. it. di S. Minacci, *Modernità Liquida*, Editori Laterza, Roma-Bari 2002, p. 102.
- 2- Alain Delorme, fotografo (1979), vive e lavora a Parigi. Diplomato presso il Gobelins, l'école de l'image, Parigi, ed ha un Master in fotografia presso l'Università Paris VIII.
- 3- Ronald Lampitt è il protagonista di molti libri informativi per bambini. Ha disegnato paesaggi, paesaggi urbani come luoghi reali per persone reali.
- 4- *Illustrated* è un periodico britannico.
- 5- John Sleight Pudney era un giornalista e scrittore britannico. Era conosciuto per racconti brevi, poesia, saggistica e narrativa per ragazzi.
- 6- N. COATES, *Guide to Ecstasy*, Laurence King Publishing Ltd, London 2003.
- 7- Ivi, p. 11.
- 8- G. ORWELL, *Nineteen Eighty-Four*, trad. it. di G. BALDINI, 1984, Arnoldo Mondadori Editore, Milano 1983, p. 101.