
Lo smembramento metropolitano e la città futura

pubblicato in AA.VV. *Spazi Nuovi per la Città Contemporanea*,
Medina ediz., Palermo, 1999 - p.87 e ss.

SPAZI NUOVI
PER LA CITTÀ CONTEMPORANEA
Atti del Seminario



L'oggetto delle riflessioni che seguono è il progetto di trasformazione dell'autostrada Cefalù-Partinico, lunga 120 km, in viale urbano. Non nascondo che, sulle prime, l'idea mi è sembrata azzardata. Un'autostrada, infatti, è un percorso che si attraversa generalmente ad alta velocità e, dunque, chi lo percorre è concentrato sulla guida e ha attenzione solo per segnali forti, immediati. Per tutto il resto non è assolutamente ammesso che vi sia spazio. Quanto vi è, in questo modo di coprire la distanza tra due punti e di percepire lo spazio circostante, in comune con il "passeggiare" che avviene lungo un viale? Un viale lo immaginiamo come un largo boulevard, scandito dal ritmo degli alberi e dei negozi pieni di luci.

Un viale è una dimensione vicinissima all'umano, ammette distanze che si possono abbracciare in poco tempo, ha pieno significato quando la fine della strada è visibile dal punto di partenza e non si perde oltre l'orizzonte, all'infinito. E, allora, questo accostamento tra un'autostrada e un viale che senso potrebbe avere? Poi, ascoltando con attenzione le parole dei colleghi di Palermo, le loro relazioni ho capito che si trattava di un ragionamento "forte", quelli ai quali siamo ormai diventati poco avvezzi e che, soprattutto, non sono più di moda; ragionamenti di questo tipo non fanno più presa, essendo la ragione speculativa accademica "ufficiale" del tutto perduta nella "debolezza" di sottili arzigogoli intellettuali il cui principale effetto è stato, da un lato, quello di raccogliere le ceneri del "moderno" e, dall'altro, quello della contemplazione e l'esaltazione della frammentazione infinita connessa ai dialetti, alle piccole ragioni "locali", alla perdita complessiva, insomma, d'una volontà ordinatrice in grado di procedere al riassetto complessivo del territorio culturale della nostra epoca. Ciò che sembrava irrimediabilmente perduto era la capacità di prevedere, proiettare la propria volontà verso il futuro e, dunque, il senso proprio del progetto. Al contrario, nel caso del progetto della trasformazione dell'autostrada in viale urbano, spuntano alcuni ragionamenti "forti" perché hanno la forza di proporre, nonostante tutto, previsioni complessive, di grande respiro, che riguardano grandi aree, grandi estensioni, che hanno per oggetto la città e le sue nuove dimensioni.

Mi è sembrato che un progetto come questo avesse, pienamente, la forza della tradizione utopistica, che, in alcuni momenti della storia dell'architettura, ha fortemente segnato la ricerca progettuale. Utopia intesa, non tanto nella sua banale riduzione a "fantasticheria" irrealizzabile, sogno ad occhi aperti, metafora spaziale del desiderio di evasione dalle spire asfittiche del quotidiano, quanto piuttosto nel pieno significato di capacità che alcune idee progettuali possiedono di mettere a giorno istanze, motivazioni, tensioni, flussi, pulsioni che si rimescolano immediatamente al di sotto della superficie del presente e, ribollendo, tendono a prefigurare il futuro.

Del complesso campo di relazioni che intercorrono tra il progetto e l'utopia, com'è noto, ha già parlato a suo tempo, Manfredo Tafuri e ad un suo saggio del 1969 tutta la generazione di architetti cui appartengo deve molto sul piano dell'interpretazione dei fenomeni urbani ed archi-

tettonici¹; ma se a quell'epoca il tempo sembrava maturo per "passare dall'utopia alla scienza", ora sembra che ci si stia avvicinando alla stagione delle grandi formulazioni anticipatorie, delle previsioni a lunga scadenza, atteso il cambiamento radicale di prospettiva che sembra caratterizzare l'assetto della città e del territorio. Ma su questi ultimi aspetti tutta una serie di riflessioni mi aiuteranno ad essere più chiaro. Chiedo in anticipo scusa al lettore se quelle che seguono potranno apparire come divagazioni di natura vagamente letteraria e filosofica ma tutto ciò mi servirà per tentare di chiarire quanto ho detto e giungere, poi, a delle conclusioni. Si tratterà, comunque, di collegamenti interdisciplinari o, forse, meglio sarebbe definirli in-disciplinati ma utili, spero, allo scopo che mi prefiggo. Inizierò allora con tracciare una specie di percorso di collegamento tra due film.

I due film cui intendo riferirmi hanno per argomento principale proprio la città futura: il primo è *Metropolis* di Fritz Lang e l'altro è *Blade Runner* di Ridley Scott. Si tratta, com'è noto, di due prodotti sostanzialmente diversi per appartenenza culturale e collocazione storica; il primo appartiene al "cinema dell'espressionismo" degli anni '20; l'altro, pur nella sostanziale ambiguità della definizione, può essere identificato come un prodotto del postmodernismo, con l'aggiunta di ingredienti vari ed eclettici come la fantascienza, un non ben precisato concetto di tecnologia, un assieme di riferimenti spuri e lati al barocco come stile di "composizione" della forma della città e così via. I due film, nonostante questa distanza, sono, sotto certi aspetti, molto simili e pongono temi estremamente interessanti alla riflessione critica. Questi schematicamente possono così suddividersi:

1. La città del futuro (o quello che a questa sarà assimilabile)
2. L'uomo del futuro (o quello che eventualmente ne potrà restare)

Sofferamoci sul primo e, cioè, sulla città del futuro.

L'immagine che *Metropolis* rimanda del futuro territorio urbanizzato è quella di una struttura i cui limiti cadono molto al di là della linea dell'orizzonte e, comunque, al di fuori di ogni possibile vista. La stessa immagine della città del futuro ci è suggerita da *Blade Runner*, un'entità anch'essa illimitata. Sia nell'uno che nell'altro caso, la nostra fantasia è sollecitata in maniera pressoché identica. L'impressione generale che se ne ricava è che la città del futuro sia inevitabilmente destinata a perdere qualsiasi forma e delimitazione diventando una sorta di territorio sconfinato, completamente meccanizzato e dominato dalla tecnologia.

In particolare, la città di *Blade Runner*², un'infinita proliferazione edilizia, ci appare come un colossale pasticcio stilistico, una sorta di immenso, enorme budino trafitto da una maledetta pioggia acida senza fine. In questa città sterminata gli uomini, più che essere i meccanismi di un complesso ingranaggio produttivo, sono la degenerazione bio-cibernetica dell'immenso sottoproletariato urbano che circola, oggi, per le strade suburbane delle grandi metropoli americane, pallida parvenza dell'umanità perduta, grossolani residui di una spiritualità definitivamente tramontata che, al contrario ed inaspettatamente, sembra, a tratti, risorgere nei replicanti, complesse creature-robot, costituite di innesti biologici, a metà strada tra l'aspirazione ad uno stadio di umanità "idealizzata" e l'automazione completa dei sentimenti.

Si tratta di figure molto frequenti nell'immaginario dell'uomo moderno occidentale, presenti non soltanto nei due film qui brevemente ricordati ma in ogni luogo culturale nel quale ci si sia provati a ragionare della città futura, del suo destino e di quello dei suoi abitanti. Ma, a questo punto chiediamoci: quali le origini di questi elementi immaginari che, per la loro persistenza, possono definirsi dei veri e propri temi fondativi del "moderno" in generale e, in particolare, in architettura?

Questa storia, gli elementi che la compongono, ha molte e profonde radici nella cultura di fine Ottocento, molto più numerose di quanto non possa apparire ad una prima superficiale ricognizione. Una serie di esempi chiariranno quest'idea.

Il primo è un libro scritto da Alfred Kubin nel 1907 dal titolo *Die andere Seite*³. Il lavoro vide la luce sotto la spinta di una sollecitazione personale drammatica, la morte del padre, che aveva scagliato l'autore in una profonda crisi spirituale e produttiva. Il personaggio cardine del libro, che ha lo stesso Kubin come Io-narrante, è, infatti, un tal Patera, proteiforme essere, fratello di sangue e di animo del Klamm del *Castello* di Kafka⁴ o del dottor Mabuse dell'omonimo film di Lang, che sfugge continuamente e sistematicamente all'identificazione, al dialogo, al confronto. Il nome di Patera, poi, rispecchia a pieno l'ambiguità del personaggio. Pare, infatti, che Kubin abbia veramente avuto un compagno di scuola che si chiamasse in questo modo. Ma è anche possibile interpretare il nome nel significato di patera e, cioè, "coppa sacrificale" o come derivazione piuttosto evidente del termine latino pater, padre. Patera impersona, nella storia, la figura del tiranno-padre-padrone-scienziato pazzo, una figura di primo piano in tutta la letteratura espressionista. Una storia, L'altra parte, che è stata, successivamente, interpretata come allucinata anticipazione dei disastri del nazismo. Ma non è per tutte queste caratteristiche che attira. Per un architetto, infatti, è degna di interesse la singolare operazione che Kubin effettua nel descrivere un viaggio in una terra promessa d'utopia - esperienza comune a tanti scrittori dell'Ottocento e non solo, ad iniziare da Thomas More⁵ - e, in particolare, in una città che ha tutti i tratti della costruzione utopistica.

Fin qui niente di nuovo, per l'appunto: ingredienti antichi come la figura dell'artista-intellettuale che si sposta alla ricerca della felicità e della perfezione in una città di utopia, lontana nel tempo e nello spazio o la descrizione allegorica di futuribili sistemi politici innovativi o non.

La cosa particolare che contraddistingue l'operazione intellettuale e letteraria di Kubin è che la città Perla, tale il suo nome, capitale del "Regno del Sogno", costruita da Patera è, a tutti gli effetti, il "doppio" - in senso propriamente artaudiano⁶ - di Praga, città natale di Kubin. Egli ne fornisce una planimetria dettagliata che non permette, al proposito, alcun dubbio. L'interesse dell'operazione sta anche nel fatto che, essendo l'autore un grande disegnatore, i due livelli letterario-narrativo e grafico-illustrativo si fondono in maniera esemplare fornendo più piani di lettura della storia che tra loro si intrecciano e si scambiano continuamente.

Kubin finisce per raccontare Praga e, nel far ciò, disegna gli elementi fondativi della sua forma urbana come il Ponte di Carlo, la Torre delle polveri, il fiume Moldava, Mala Strana, il castello e così via, trasfigurando tutto

quest'assieme di reali elementi urbani in una sorta di macerazione onirica ed ipnotica. Perla, città disegnata, acquista compiutamente il significato di substrato simbolico di una città realmente esistente. Quest'ultimo aspetto è, come facilmente si può intuire, di grande interesse per il discorso che si sta qui tentando di tratteggiare. In realtà Kubin richiama alla mente molto da vicino quell'operazione, tutta intellettuale non priva di forti accenti poetici, che Aldo Rossi compie quando si dilunga nel definire il concetto di "città analoga". Perla è una specie di substrato immaginifico (e culturale) nel quale tutti gli elementi ridondanti della città concreta, inutili e superficiali che intervengono nella definizione della forma urbana, vengono eliminati, mettendo così in opportuno risalto, come veri e propri simboli forti - con grande carica di significato ed un pieno ruolo fondativo dal punto di vista mitopoietico - monumenti, strade, piazze e così via, che assumono, nel racconto, il ruolo proprio di generatori di eventi, di catalizzatori delle vicende significative della storia.

Ma, bisogna chiedersi a questo punto, che cosa accade, in definitiva, in Perla?

Il sogno, ben presto, si rivela come una colossale truffa e la promessa felicità si trasforma, al di fuori di ogni dubbio, in un incubo senza fine. Si verificano, inoltre, situazioni che sono caratteristiche del clima dell'espressionismo. Nottetempo, infatti, la città Perla mostra la sua vera anima, una sorta di lurida sostanza metafisica che, trasudando dalle mura delle case, trasborda nelle strade e nelle piazze. Accade, insomma, come se la città si manifestasse compiutamente nella sua reale natura di corpo vivente, concreto organismo pulsante, attraversato da un'immensa malattia, un'entità quasi-biologica, un'entità golemica, frammista di argilla e fango, che, come il Golem⁷, è fatta di terra, argilla e pietre ma che realmente vive, ad un tempo sofferente ed aggressiva, e che corrode e corrompe tutto ciò con cui entra in contatto⁸.

Tralasciando le interne articolazioni di tutta la complessa vicenda che viene narrata nel libro, alla fine la città di Perla è travolta - e come non potrebbe essere? - da un immane disastro nel quale ogni cosa, ogni essere vivente perisce fondendosi in un unico, colossale accatastamento di rottami, corpi, muri sconnessi, oggetti, i tetti degli edifici ridotti in briciole, le strade ricolme di macerie di ogni tipo, tutto in un ammasso informe. I sogni sono così distrutti. Il miraggio di una terra felice, di un "Regno del Sogno" per l'appunto, naufraga miseramente in un baratro senza fondo. Passiamo, ora, al secondo esempio: "Walter Benjamin e il suo angelo". L'operazione che Benjamin effettua leggendo e decodificando il famoso acquerello di Paul Klee raffigurante un angelo, paragonando quest'ultimo all'interpretazione progressiva e rivoluzionaria della storia, contiene una tesi molto più complessa ed affascinante che non la lettura banalizzata che, in tempi recenti, è stata più volte proposta.

Si tratta, come ha scritto Renato Solmi nell'Introduzione alla traduzione italiana della raccolta di saggi benjaminiani, di un'interpretazione schiettamente allegorica del quadro. Quello che Benjamin "...formula come ideale di ogni traduzione è, mutatis mutandis, anche l'ideale della sua critica. E come i commentatori medioevali distinguevano gradi diversi e successivi di interpretazione (letterale, allegorica, anagogica) così fa, in qualche modo, anche Benjamin: dove l'interpretazione allegorica sembra costituire, anche per lui, un grado legittimo e superiore di comprensio-

ne⁹.

La lettura critica è dunque, sul piano metodologico, del tutto simile all'interpretazione dei testi antichi (Bibbia); essa è ermeneutica¹⁰. L'immagine dell'Angelus, di conseguenza, è una sorta di "scrittura" da leggere, interpretare secondo i gradi stabiliti dai commentatori medioevali. Il senso più profondo sta, quindi, in come leggere il "passato".

La visione benjaminiana della storia presuppone che sia avvenuto un colossale disastro; in esso sono ancora sospese le speranze delle passate generazioni. Gli uomini del passato hanno fidato in noi che siamo comparsi successivamente. Concetto, questo, straordinario che collega gli uomini in una sorta di spazio "metafisico", trans-storico (filosofico, poetico-creativo, culturale, ideologico) sincronico nel quale, cioè, il passato si attualizza e fa avvertire la sua presenza nel tempo presente. Si tratta di una convinzione comune a molti intellettuali moderni; ad esempio a Renè Daumal che, giunto alla fine della sua rapida esistenza, scrive le pagine straordinarie de *Il Monte analogo*, descrivendo una via di accesso ad un'umanità superiore che può, deve esistere materialmente, "altrimenti- egli sostiene - la nostra situazione sarebbe senza uscita", ed è il cammino compiuto a tappe da gruppi di scalatori della montagna i quali lasciano, per quelli che verranno, tracce della loro esperienza nei rifugi alle diverse quote.

Questa visione della storia e del "debole spirito messianico" che caratterizza le generazioni future rispetto al passato accomuna Benjamin a filosofi come Ernst Bloch. Bloch e Benjamin furono allievi di Georg Simmel ed al loro maestro devono gran parte dei tratti fondativi delle loro impostazioni teoriche di fondo. Ai fini del nostro discorso di Simmel va qui ricordato il lavoro più importante e significativo che è rappresentato dal fondamentale saggio *Die Grossstädte und Geistesleben*¹¹ che contiene, in nuce, la gran parte dei temi teorici affrontati, successivamente, dai sociologi della grande città moderna occidentale.

Partendo dalla constatazione che la metropoli è il luogo per eccellenza della circolazione delle merci e della piena affermazione dell'economia monetaria, Simmel mette a fuoco uno schema interpretativo assai convincente dei rapporti - e soprattutto delle conseguenze - che si stabiliscono tra la realtà fisica urbana e l'animo del cittadino che la vive. Scrive tra l'altro che "la base psicologica del tipo di personalità caratteristico della società metropolitana, consiste nella *Steigerung des Nervenlebens* (intensificazione delle stimolazioni nervose). Si scorge, in quest'affermazione, il tentativo di mettere a fuoco uno dei processi fondamentali della vita metropolitana che, nonostante sia un effetto secondario della concentrazione del denaro e dei servizi, diviene predominante nei riguardi della vita psichica dei cittadini. L'"intensificazione delle stimolazioni nervose", in quest'ottica, perde la sua natura di effetto indotto e si trasforma in processo che definisce la qualità della vita metropolitana ed agisce direttamente sui cittadini.

Ma il processo non si arresta a questo stadio. Lo choc, interiorizzato, lascia dei segni profondi, provoca sostanziali mutamenti. Nella continua assimilazione degli stimoli imprevedibili ed inopinatamente potenti, la predisposizione empatico-affettiva naturale dell'individuo viene man mano spegnendosi, in una sorta di autodifesa, e lo spirito (*Gemüt*) si dissolve, sostituito da una sempre maggiore facoltà di intellettualizzazione: al *Gemüt* si

sostituisce il *Verstand* (intelletto). Tanto più forte è la violenza con la quale la realtà della *Grossstadt* penetra all'interno dell'individuo che la percorre ed in essa vive, tanto più, di conseguenza, la sensibilità si appiattisce, tanto più le cose finiscono per confondersi tra di loro, tanto più la violenza dello choc esterno viene sentita come "normale" se non addirittura sembra scomparire.

A questo punto non v'è difficoltà a comprendere come, quell'originaria sensibilità dell'uomo, la sua spiritualità deve di fatto essere confinata nel più profondo del "rimosso", nelle pieghe nascoste dell'Io. Il *Gemüt* diventa faccenda misteriosa e lontana dalla coscienza e l'intelletto subentra al suo posto come difesa, come schermo, protezione contro la violenza dello choc metropolitano. La conseguenza più immediata è che, partendo da questo schema interpretativo, la vita nella *Grossstadt* non è più vita spirituale come nei piccoli centri urbani e nella campagna dove ancora sopravvive un barlume di affettività e di contatto tra gli uomini che non sia puro calcolo. Ma l'altra conseguenza del discorso giunge immediatamente dopo, quando Simmel si chiede quale possa essere la risposta che a questo stato di fatto può giungere da parte degli uomini sensibili in cui la *Steigerung des Nervenlebens* ha provocato il totale disincantamento rispetto all'effettiva presenza, nel tessuto metropolitano, del *Gemüt*.

Il consolidamento del *Verstand* comporta la nascita di un nuovo tipo di coscienza metropolitana, ad un tempo cinica e decadente, il blasè. Siamo così giunti al secondo punto che ci interessava qui affrontare e portare a chiarezza riguardante il futuro dell'uomo metropolitano o, il che è lo stesso, quale siano le caratteristiche ragionevolmente prevedibili - una volta date queste premesse - del cittadino metropolitano del futuro: suo tratto fondamentale sarà quello che dall'eccessiva eccitazione si svilupperà un grigio meccanismo di sopportazione ed impotenza, di totale prostrazione o del totale rifiuto e, quindi, della violenza cieca, dell'aggressività senza fine diretta contro tutto e tutti. Quelle che in un tempo ed in un luogo diverso da quello metropolitano erano altrettante possibilità di affetto, quindi di reale comunicazione e, proprio per questo, anche vie per dar luogo ad una reale comunità urbana, divengono ora, nella metropoli, luogo dell'immobilità e del totale disincanto o della reazione cieca e brutale contro i propri simili: se a fine ottocento questo comportava che l'intellettuale metropolitano, blasè, si realizzasse compiutamente nello spleen e nell'aristocratico rifiuto del mondo da un lato e, dall'altro, nell'esaltazione del maledetto e dell'emarginazione-costruzione di un atteggiamento culturale del disprezzo nei confronti del grande ciclo borghese di produzione e riproduzione del mondo e della vita, nella ipermetropoli del duemila il cittadino medio è il diseredato senza fissa dimora, il suo cervello è fuso dagli allucinogeni e la ragione ridotta a puro istinto di sopravvivenza, il suo stato è quello di non possedere nulla se non una carica esplosiva senza fine - a volte alla lettera - diretta contro chi, lui ritiene, lo abbia spossessato di tutto, dei beni ma anche della sua interiorità, della sua anima.

Proseguendo con gli esempi, l'immagine della metropoli e della folla che la abita è descritta in maniera esemplare da Edgard Allan Poe ne *L'uomo della folla*¹². Ai nostri fini torna utile, in particolar modo, la lettura che ne fornisce Walter Benjamin. *L'uomo della folla*, egli ci dice, atterrisce Poe per la sua spersonalizzazione e per il suo vuoto interiore che è lo specchio dell'assoluto vuoto metropolitano. *L'uomo della folla* è l'anima stessa della sterminata massa di individui che circolano nella *Grossstadt* perché rappresenta la perdita di qualsiasi identità. Egli, sperso nella moltitudine,

perde significato fino a confondersi con il nulla, con la massa sterminata dalla quale il *Gemüt* è stato definitivamente separato.

La lettura fornita da Benjamin è sostanzialmente marxiana. La folla, in Poe, simboleggia la circolazione delle merci, la sostituzione dell'anima della città¹³ con l'anima del mercato.

La città vissuta e descritta in questo tipo di letteratura anticipa di molto le contraddizioni che caratterizzano l'architettura contemporanea. Intellettuali ed artisti come Poe e Benjamin riescono ad intuire, fin dalla fine del secolo scorso, le terribili incoerenze e i grandi pericoli della città del futuro. In maniera molto sintetica si può dire che il risultato della loro indagine è nient'altro che questo: la grande città post-ottocentesca non è più città. Quella cosa sconfinata che essi si trovano a percorrere, osservare, descrivere e vivere non è più la città della storia, non ammette più le regole della città del passato. In particolare, poi, i comportamenti degli uomini in questo tessuto non sono più gli stessi. Nulla di più distante del tessuto metropolitano, dunque, dalla città occidentale all'epoca della sua fondazione descritta in termini così precisi da Max Weber¹⁴.

Ma altre due esperienze letterarie ci conducono ancora al secondo tema dell'uomo del futuro (o di quello che ne resta). L'uomo del futuro in *Blade Runner* è, infatti, il replicante, non certamente lo sterminatore di androidi con i suoi discutibilissimi residui di umanità. Si tratta dell'uomo del futuro ma si potrebbe meglio specificare identificandolo con il tema delle reazioni che vengono a crearsi nel singolo, nel soggetto quando questi venga messo a confronto con il territorio alienato della grande città del futuro. Due citazioni letterarie ci faranno comprendere meglio quanto si sta qui tentando di mettere in luce.

Franz Kafka scrisse, nel 1923, un racconto dal titolo *La tana* nel quale riprese, in maniera congiunta, due temi per lui assai frequenti: animali e costruzioni.¹⁵ Questa, in breve, la trama: un imprecisato animale è il protagonista della storia. Sua caratteristica di fondo è quella di essere tutt'uno con la sua tana, una complessa costruzione sotterranea - vera e propria protesi-prolungamento del suo corpo - che si estende ramificandosi nel terreno. L'assieme molto articolato di cunicoli, corridoi, stanze e depositi che la compongono sono come le parti di un complesso meccanismo vivente, arterie e organi interni attraverso i quali l'aria fresca che proviene dal mondo esterno circola come una vera e propria linfa vitale. Gli slarghi, le piazze ed i cunicoli di collegamento, la grande rotonda centrale, il complesso labirinto d'ingresso che ha lo scopo di depistare gli eventuali malintenzionati provenienti dal mondo esterno, i magazzini nei quali sono accatastate le provviste per l'inverno, tutto questo complesso di elementi che intervengono nel definire l'intricata struttura architettonica dell'assieme sono, insomma, gli elementi interni e vitali di un grande corpo, una sacca amniotica che vive e sembra respirare, annusare, riposare, mangiare, dormire, riprodursi.

I due organismi - quello dell'animale e quello della costruzione sotterranea - sono entità complementari, simbioticamente connesse che si scambiano continuamente umori vitali e si assicurano reciproco affidamento. L'ingrediente fondamentale del quale Kafka si serve per costruire la sua atmosfera è il silenzio. Che, ben presto, si trasforma, per il protagonista, in una vera e propria persecuzione. Ogni rumore che lo infrange, infatti,

può annunciare la visita d'un predatore affamato. La paura è che ci sia, nel piano di costruzione della tana, nonostante gli sforzi continui di perfezionamento e di previsione, una qualche dimenticanza, un'inezia della quale l'eventuale predatore possa approfittarsi per penetrare ed aggredire, magari nottetempo, nel sonno. Il giorno in cui un rumore reale s'insinua nel quotidiano tutta la tranquillità crolla e la casa si trasforma, di conseguenza, nel suo contrario speculare: da luogo di sicurezza, grande ventre materno della terra, diviene strumento, ancorchè del tutto involontario, di autopersecuzione.

Un altro grande della letteratura mittleuropea d'inizio secolo che da uno studioso come Ladislao Mittner¹⁶ è collocato molto vicino a Kafka, non soltanto per la comune origine praghese ma anche, e soprattutto, per l'affinità spirituale e culturale e per la stessa, a volte disperata, condizione esistenziale, è Rainer Maria Rilke. Come Kafka, Rilke è stato definito, da Mittner, un "uomo senza casa".

Il senso del rimpianto del protagonista del *Malte Laurids Brigge*¹⁷ - e, attraverso le sue parole, di Rilke - è quello di non appartenere ad una storia e ad una città, è, insomma, la disperata ed inconsolabile ammissione di non aver più radici, un luogo familiare nel quale abitare. Questo non aver radici, questo non-abitare è, poi, uno dei temi di fondo affrontati, sul piano teorico-filosofico, da Martin Heidegger; proprio questa circostanza, tra l'altro, è quella che giustifica e motiva la sua ossessiva ricerca del luogo originario delle parole, del loro ultimo significato¹⁸.

Un'ultima citazione letteraria ci è fornita da Louis Aragon, autore de *Le paysan de Paris*¹⁹ libro nel quale viene messo in evidenza l'operazione compiuta dall'avanguardia nel tentare di comprendere e possedere la città dell'Ottocento nel momento della sua più radicale trasformazione in metropoli. Aragon parla del Passage de l'Opéra che è l'ultima struttura che rimane in piedi prima dello sventramento previsto da Hausmann²⁰. Il passage, a dispetto della sua origine commerciale, si viene delineando come un luogo nel quale può accadere, con maggiore facilità, lo smantellamento surrealista della realtà reificata della metropoli. La realtà commerciale del Passage de l'Opéra viene dall'autore sottoposta ad un'analisi minuziosa, letteralmente dissezionata in tutte le sue più intime piegature e completamente sconvolta, sovvertita.

Tutte le attività che si trovano nel passage sono come le stazioni d'un lungo viaggio all'interno di se stessi, la mappa del proprio spirito disseminata di desideri, di esitazioni, di slanci, di fantasticherie; sono, afferma Aragon, come "delle vedute ideali che ho delle mie leggi, dei miei modi di pensare e che il diavolo mi porti se questo passage è altra cosa che un metodo per liberarmi da certe costrizioni, un metodo per accedere al di là delle mie forze in un ambito ancora vietato"²¹.

Nel passage, insomma, c'è un residuo di significato proprio della città storica - quell'autoidentificazione dell'io grazie alla presenza di luoghi urbani comprensibili - che, nonostante tutto, permane nel tessuto metropolitano avanzato.

Sospendiamo, a questo punto, l'incursione nel campo letterario e ritorniamo all'argomento principale che qui ci interessa discutere. Dai frammen-

ti di discorso fin qui esposti emergono alcuni temi di natura generale. Ma prima di analizzarli conviene innanzitutto chiedersi per quale necessità si sia stati spinti ad invadere il campo della letteratura e se questa, intendendo parlare dell'architettura e del futuro della città, sia un'operazione lecita: la letteratura è certamente un dominio disciplinare autonomo da analizzare con specifiche strumentazioni critico-analitiche. Il fatto è che la letteratura - come ha messo in mostra Gaston Bachelard - può essere considerata come luogo nel quale è possibile rintracciare i "liberi" pensieri degli uomini, un territorio, insomma, in cui le tensioni culturali che attraversano una ben determinata epoca storica, prendono, anche se molto spesso sotto l'aspetto di metafore, una forma compiuta e si manifestano come fantasie, tentativi di evasione dal mondo reale. Per dirla in breve, i sogni - ma, soprattutto gli incubi - finiscono per confluire, sub specie artistica, in questo luogo e possono assumere forma intelligibile. Ed allora, transitando, anche se in maniera frammentaria ed imprecisa, per questo territorio, abbiamo potuto rintracciare almeno due direzioni tendenziali lungo le quali l'immaginario urbano "moderno" si è incamminato: da un lato, la città si è sempre più trasformata in un territorio senza fine, una proliferazione senza forma e confini nella quale ogni principio ordinatore si è andato, a mano a mano, decomponendo per far posto ad un'unica immagine "forte", quella di una colossale forma-tecnologia, che tutto divorora, tutto fagocita, un'immensa travatura reticolare, un sandwich composto di tiranti e puntoni, pieno di nulla proiettato verso l'infinito della volta celeste, forma che, successivamente, in pieni anni sessanta, Yona Friedman avrebbe teorizzato e trasformato in vero e proprio progetto urbano, in città "moderna" tout court; dall'altro lato, l'uomo, il cittadino metropolitano, sempre più costretto nello spazio minuscolo del suo Io isolato dal resto del mondo, sempre più assimilabile all'animale kafkiano abitante della "tana" sprofondata nel sottosuolo, intento a costruire la sua casa come vera e propria "trappola metafisica", guscio duro ed impenetrabile nel quale rinchiudere la sua allucinata solitudine, in una linea di tendenza sempre più di totale implosione in se stesso, assolutamente assorto al rimpicciolimento del suo "guscio" interiore ed alla costruzione della sua solitudine senza fine, proprio come sostiene Bachelard: "Si sa che bisogna essere soli per poter abitare un guscio: vivendo l'immaginazione, si sa di acconsentire alla solitudine"²².

Tra queste due linee divergenti, la città come macrosmo e l'individuo come infinitesimo microcosmo, si è, venuta costruendo, come possibile ed unica mediazione, l'idea, l'immagine d'un tecnica assoluta ed onnipresente, una enorme concrezione metallica che sempre più acquisiva la dimensione dell'unicum, unico principio vitale ed esistenziale capace di innescare il processo palinogenetico per tutta l'umanità dolente, per la natura tradita e violata, mentre lo spazio "storico" veniva annullato. Quest'assoluto della tecnica non ha, però, convinto la maggior parte degli intellettuali - ivi compreso un certo numero di architetti - che, all'inizio di questo secolo, non hanno creduto a chi sbandierava un facile ottimismo riposto nell'indiscutibile onnipotenza della "macchina"; essi, pur senza rifiutare l'epoca nuova, hanno ritenuto che le strade percorribili dovessero essere altre. Una lettura attenta del moderno in architettura, che, per ovvi motivi di spazio, non è qui possibile effettuare, ci permetterebbe di riaggregare questi luoghi di "resistenza" sparsi qua e là, ricomponendone il rifiuto opposto nei confronti di uno statuto "ufficiale" dell'architettura "moderna" sostanzialmente basato sull'ottimismo positivista, sulla fede indiscussa nel progresso e l'esaltazione di alcuni materiali rispetto ad altri. In sintesi possiamo dunque affermare che il "moderno" in architettura non

è nato modulando una sola tonalità di colore ed insistendo in una sola direzione di ricerca progettuale. Per tutta una serie di vicissitudini la linea prevalente è stata quella del cosiddetto "razionalismo", corrente culturale nell'ambito della quale alla "ragione" è stato assicurato un sol colore ed una sola tonalità, individuando quella che, più correttamente, dovrebbe chiamarsi "ragione funzionale" la quale, paradossalmente, ha finito, proprio per la limitatezza dei suoi assunti iniziali, per tradire l'idea stessa di "funzionalità". Affossando la grande tradizione di ricerca e di soluzioni stratificate proprie dell'architettura del passato ed annullando la componente utopica che, per sua stessa definizione, è stata sempre indissolubilmente connessa al progetto, si è decretato la morte della ragione vitale e profonda dell'architettura, si è troppo semplicisticamente e precipitosamente rinunciato ad una posizione critica che, da sempre nella storia della cultura, ha accompagnato qualsiasi produzione artistico-architettonica per abbracciare, in tutto e per tutto, il progresso "scientista", la logica positivista fondata da Benjamin Franklin sulla massima "time is money", l'unilaterale identificazione della razionalità con il funzionalismo e la condanna, senza appello, dell'estetismo²³.

Ciò facendo, abbracciando in tutto e per tutto le ragioni di fondo della produzione industriale, si è consentito che la forma della città "nuova" fosse totalmente avvilita, pianificando l'assoluto vuoto formale-strutturale delle periferie, consentendo che il linguaggio formale massificato che ha contraddistinto la nascita e la crescita della maggior parte dell'edilizia - fosse segnato ossessivamente dall'uso - peraltro assai scorretto - di un solo materiale, il cemento, così vanificando qualsiasi tradizione diversa avesse attraversato significativamente il moderno, come quella delle costruzioni in leghe metalliche, dell'acciaio, della ghisa, dell'accoppiamento ferro-vetro, dell'uso innovativo di materiali antichi come il legno, materiali i quali hanno concretizzato procedimenti costruttivi che, almeno per il primo periodo di affermazione dei nuovi linguaggi spaziali collegati al moderno, hanno permesso la realizzazione di esempi di notevolissima efficacia formale-strutturale.

Parlavamo, prima dei passage e della loro particolare valenza urbana di spazi di mediazione tra l'esterno e l'interno. Spazi nei quali, sostiene Aragon - ma, più di lui, Walter Benjamin - le relazioni tra gli uomini metropolitani cambiano segno e, mentre questi riescono ad uscir fuori dal loro isolamento esistenziale, la città-metropoli, nel loro ambiguo interno-esterno, sembra assumere nuovamente le tinte tenui del piccolo paese e gli spazi si restringono alla dimensione della piazzetta dove le attività economiche perdono il loro ossessivo, monomaniaco riferimento al danaro ed al profitto per diventare pre-testo (tutto quello che precede il testo o esula da questo ed è, quindi, rumore, sapore, odore, tatto, vista, scrutarsi negli occhi) per gli uomini per comunicare tra loro. E' come se, per ricorrere nuovamente ai termini propri di Simmel, il *Gemüt*, sopravvisuto non si sa come tra le crepe apertes nel quotidiano malato della ipermetropoli, riaffiorasse e animasse nuovamente i rapporti tra gli uomini. E questo, c'è da crederci, lo può fare uno spazio con la sua configurazione, con la sua "bellezza" strutturale, spaziale, architettonica.

Ed allora ecco una prima possibile conclusione: la proposta di trasformare un'autostrada in "viale" ha cessato, a mio parere, di perdere qualsiasi absurdità. E' da intendersi esattamente in questo senso. Un'autostrada è esattamente un prodotto ipermetropolitano, affondata com'è nel territorio per chilometri e chilometri tesa a "connettere" spazi tra loro diversi, scon-

nessi, estranei. Un viale è, al contrario, uno spazio umano, vive una dimensione vicinissima all'umano, perché ammette distanze percorribili a piedi ed acquisisce significato pieno quando la fine della strada non si perde oltre l'orizzonte. Il senso del progetto acquista, dunque, il sapore "forte" dell'utopia come proiezione-ribaltamento di senso. Se il tecnicismo e lo scientismo hanno strappato qualsiasi significato alle città trasformandole in spersonalizzate estensioni territoriali, pretendere per un'autostrada il significato e la forma architettonica urbana di strada-viale significa pretendere che il progetto di architettura riconsegna forma ed ordine al territorio attraversato dall'autostrada trasformandolo in un'unica grande città o, meglio, un insieme armonico di piccole città dotate di equilibrio e significato proprio e gerarchicamente scandite intorno alla grande strada-viale territoriale.

Certo, questa volontà non basta per cambiare il senso oggettivo di un'autostrada. Anche il modo di farne uso debba cambiare. Ma la forza formidabile di un'utopia sta proprio nell'intuire ciò che può cambiare e in relazione a che, e fare in modo di governare, per quanto possibile, la forma del cambiamento. In altre parole, il progetto-utopia architettonico tenta di governare fenomeni ancora in nuce dando loro una forma, un valore, fornendo l'inizio per lo svolgersi del fenomeno e facendo in modo che questo si svolga in maniera armonica, ordinata, equilibrata. Il cambiamento potrà avvenire quando la maggior parte degli spostamenti che avvengono quotidianamente tramite un'autostrada non sarà più necessario, perché altre tecnologie - ad esempio i trasferimenti di notizie e di servizi tramite la rete informatizzata territoriale che si suppone debba in un futuro piuttosto recente realizzarsi - renderanno inutile, superfluo ricorrere ad essa. Con questo non si vuol sostenere che l'avvento e la creazione dei collegamenti informatici ed il trasferimento di notizie e servizi tramite il flusso "immateriale" di dati digitalizzati porterà all'abolizione delle autostrade e all'inutilità dei collegamenti territoriali fisici e del trasferimento di beni materiali da un punto all'altro del territorio. Al contrario si vuol dire che la convergenza di questi importanti fattori vedrà ridefinito sul piano quantitativo il peso del vecchio sistema e, soprattutto, vedrà ridefinito anche il ruolo progettuale dell'architettura. L'architettura, in queste prospettive diverse, dovrà inventare nuovamente - e in maniera necessariamente "forte" - il suo ruolo nella produzione della forma urbana e territoriale. L'intelligenza architettonica si troverà, a questo punto, ad un bivio: seguire la tradizione del "moderno" più recente abdicando al suo tradizionale ruolo di agente fondamentale nella determinazione della forma della città oppure abbandonare l'attuale sterile ruolo di second'ordine che è stata costretta ad assumere e parlare nuovamente di forma urbis, declinando un discorso chiaro, "forte", nel quale vi sia la piena conoscenza delle tecnologie "moderne" più avanzate ma anche la saggezza e la lucidità dell'antico mestiere di Dedalo.

Il progetto che ha per obiettivo quello di trasformare un'autostrada in viale urbano, come dicevo all'inizio, è una proposta espressa in un linguaggio "forte" e, per questo, mi sembra chiaramente collocabile. Di conseguenza il "viale urbano" da Partinico a Cefalù è potentemente ancorato alla "lucida visionarietà" forte propria della nuova utopia architettonica che sta per nascere.

NOTE

1 Manfredo TAFURI, *Progetto e utopia*, Laterza, Bari, 1969

2 Com'è noto, il soggetto del film è derivato dal romanzo di Philip Kindred DICK, *Do Androids dream of electric sheep?*, 1968, t.i. di Riccardo Duranti, *Blade Runner*, Fanucci, Roma, 1996.

3 Alfred KUBIN, *Die andere Seite, Ein phantastischen Roman*, (1908); trad.it. di L. Secci, *L'altra parte*, 1965, Adelphi, Milano. Per alcuni aspetti della lettura che qui si propone mi permetto di rimandare al mio *L'altra parte, un romanzo fantastico di Alfred Kubin*, in AA.VV., *La città e l'immaginario*, Officina, Roma 1985, p.49 e ss.

4 Cfr., in part., Angelo Maria RIPELLINO, *Praga magica*, Einaudi, Torino, 1973, p. 61 e ss.

5 Thomas MORE, *Utopia*, 1516, ed.it. a cura di L.Firpo, Guida, Napoli, 1979.

6 Antonin ARTAUD, *Le Theatre et son double*, Gallimard, Paris 1964; trad.it. di E. Capriolo, *Il teatro e il suo doppio*, Einaudi, Torino, 1968; cfr., in particolare, *Il teatro e la peste*, p. 114 e ss. e *Il teatro alchimistico*, p. 138 e ss.

7 Gustav MEYRINK, *Der Golem*, Lipsia, 1915, trad.it. di G. Pilo. Newton Compton, Roma 1994.

8 Per questo accostamento mi permetto di rimandare al mio *Città golemiche e territorio dell'utopia* in "Nord e Sud", 1983, ottobre-dicembre, n.4.
9 Renato SOLMI, Introduzione a BENJAMIN, op.cit., p.X.

10 Ricordo, per chiarezza la definizione di Ermeneutica = arte d'interpretare il senso di antichi testi e documenti (dal greco hermeneutikè (tékhne)) in G.DEVOTO, C.OLI, *Dizionario della lingua italiana*, Le Monnier, Firenze, 1971.

11 Georg Simmel, *Die Grosstädte und Geistesleben*, saggio che entra a far parte del più ampio lavoro *Philosophie des Geldes* (filosofia del denaro), München und Leipzig, 1900. Di questo saggio esistono più traduzioni in italiano: in AA.VV., *Immagini dell'uomo*, Milano 1963, in AA.VV., *Città ed analisi sociologica, i classici della sociologia urbana*, (a cura di Guido Martinotti), Marsilio, Padova 1968 e AA.VV., *Sociologia urbana, testi e documenti*, (a cura di Gian Franco Elia), Hoepli, Milano 1971, si consiglia, inoltre, la lettura effettuata da Massimo CACCIARI, *Metropolis, saggi sulla grande città di Sombart, Endell, Scheffler e Simmel*, Officina, 1973.Cfr., inoltre, Gianfranco BETTIN, *I sociologi della città*, il Mulino, Bologna, 1979.

12 Edgard Allan POE, *The Man of the Crowd*, in *I racconti* trad. it. di Giorgio Manganelli, Einaudi, Torino 1983, vol.I, p. 315 e ss.

13 Sul concetto di "anima della città" cfr. Carlo CATTANEO, *La città considerata come principio ideale delle storie italiane*, in *La letteratura italia-*

na, *storia e tesi*, vol.68, Ricciardi ed., Napoli 1957, pp.997-1015 ora in estratto in AA.VV. *Sociologia urbana*, cit., pp.45-58. Sul significato che gli studi di Cattaneo assumono nei riguardi della progettazione urbana cfr. Aldo ROSSI, *L'architettura della città*, Marsilio, Padova, 1966.

14 Max WEBER, *Wirtschaft und Gesellschaft*, Tubingen, 1922; trad.it. a cura di P.Rossi, *Economia e società*, ed. di Comunità, Milano, 1974, *Sezione VII. Il potere non legittimo, 2. La città dell' Occidente*, p.553 e ss.

15 Franz KAFKA, *La tana* in *Racconti* (trad.it. di E.Pocar, Mondadori, Milano, 1970, p.509 e ss.).

16 Ladislao MITTNER, *Storia della letteratura tedesca*, Einaudi, Torino, 1979.

17 Rainer Maria RILKE, *Die Aufzeichnungen des Malte Laurids Brigge*, 1910; trad.it. a cura di Furio Jesi, *I quaderni di Malte Laurids Brigge*, Garzanti, Firenze, 1974.

18 Per il senso di ricerca del luogo originario in Heidegger cfr. *Il linguaggio e Il linguaggio della poesia, il luogo del poema di Georg Trakl* in Martin HEIDEGGER, *In cammino verso il linguaggio*, (a cura di A. Caracciolo, 1979, Mursia, Milano, pp.27-44 e pp.45-81.

19 Louis ARAGON, *Le paysan de Paris*, Paris 1926; trad.it. a cura di F.Rella, Il Saggiatore, Milano, 1982.

20 Riprendo qui, anche se in maniera sintetica, alcuni dei temi da me precedentemente trattati. Mi permetto di rimandare, per questo, a *Fourier e i passages, ovvero la logica del doppio salto paradossale apparso* in "Nord e Sud", gennaio-marzo 1985, n.1, p. 167 e ss.

21 Ibidem, p.80

22 Gaston BACHELARD, *La poetique de l'espace*, Presses Universitaires de France, 1957, trad.it. di Ettore Catalano, Dedalo, Bari, 1975, p. 147. Per un approfondimento di questi temi mi eprmetto di rimandare al mio *Casa, dolce casa, Teorie e poetiche dell'abitazione "moderna"*, CLEAN, Napoli, 1988, p.187 e ss.

23 Su questi temi è opportuno leggere con attenzione le splendide pagine scritte da Rosario ASSUNTO in *La città di Anfione e la città di Prometeo*, Jaka Book, Milano, 1985.