

Walking like needles in the city. Sewing new activities

Tiziano Innocenzi

Due anni fa durante un periodo di studio a Bogotá¹, uno studente affittò una stanza in un quartiere sicuro nella periferia Nord, distante circa un'ora di autobus dall'Università. In quell'ora di tragitto quotidiano ebbe modo di osservare le aree suburbane (i grandi *barrios* della classe media, di modello statunitense) e si chiese se una delle cause per cui Bogotá era considerata una città tanto pericolosa (IDH-Bogotá 2008) era data dall'assenza delle persone sulle strade. In questo articolo si indaga come risolvere questo aspetto negativo attraverso l'atto del camminare, secondo il metodo del telaio urbano.

All'inizio del secolo scorso, il sociologo Georg Simmel (1903) scrisse che il singolo individuo ha la pretesa di "preservare l'indipendenza e la particolarità [...] di fronte alle forze preponderanti della società". In tal caso, Simmel si riferiva alle grandi metropoli dell'epoca, dove l'uomo di provincia provava un senso di spaesamento al contatto con la folla, i monumenti, la *grandeur* di una città come Berlino o Parigi: perdeva la sua "particolarità", e ne soffriva, ostentando freddezza e indifferenza. La folla, in particolare, è un punto su cui Simmel e poi Jane Jacobs (1961) insistono: cos'è questa massa, questo gruppo di persone senza identità, di cui tutti noi facciamo parte? La "particolarità" di cui parlava Simmel, è forse l'identità, il bisogno di riconoscersi ed essere riconosciuti – anziché semplicemente conosciuti – di cui scrive Marc Augé (1992)? Si tratta del bisogno primordiale di staccarsi da una massa generica, di essere riconosciuto, di *essere* qualcuno? Perché, se è così, oggi – e forse più di allora - viviamo in città che non ce lo permettono.

Abitiamo in metropoli che non riconoscono il nostro essere diversi, svolgiamo stesse attività in luoghi simili, compiamo le stesse azioni -prendere la macchina, guidare, parcheggiare - quasi allo stesso tempo o allo stesso modo (Sennett 2018). I quartieri delle città sono fatti in serie perché pensati in serie, con le stesse caratteristiche edili. Potremmo dire che sono l'equivalente architettonico della folla: nulla di diverso fiorisce dal piattume residenziale, dove tutto è omologato, monofunzionale. Spesso, l'unico tratto distintivo e caratterizzante è una chiesa, un centro culturale o una biblioteca pubblica, grazie alla capacità che hanno di rendere il quartiere un po' più 'vivace' rispetto alla media, come fossero delle 'particolarità urbane'.

Diviene lecito chiedersi quale sia il senso di creare dei quartieri senza identità abitati da persone senza qualità - parafrasando l'uomo comune di Musil – se non quello del profitto della speculazione edilizia, e della solitudine del singolo uomo come motore della crescita economica (Bauman 2014). Allora, come urbanisti, bisogna avere la volontà di concepire una città molto meno 'piatta', con quartieri con un'identità propria, che si trasmetta anche ai residenti.

Partiamo per questo dal lavoro di Maria Lai, artista sarda, che ha fatto della tessitura della vita e del diverso all'interno della stessa trama la sua ispirazione artistica (Ciusa 2017). Lavorare con la città dovrebbe essere un lavoro di telaio, di telaio urbano: nel telaio, infatti, tutte le aspirazioni, le idee, gli interessi del cittadino si vengono a cucire sull'esistente, sulla trama urbana, arricchendola e legandoci intrinsecamente ad essa. L'opera della Lai è piena di queste suggestioni: da *La casa cucita*, a Selargius, 1979, alla prima opera di arte relazionale italiana, *Legarsi alla Montagna* ad Ulassai, nel 1981. Qui, nell'entroterra sardo, la popolazione lega sé stessa, le case del paese e la montagna sovrastante con un nastro azzurro, rievocando un'antica leggenda locale con un gesto che mette in scena la propria identità, di sé e del territorio, attraverso l'opera d'arte comunitaria e condivisa (Pontiggia 2018, Pietromarchi 2019). L'opera d'arte che esprime la presa di coscienza di sé nel luogo: cosa vuol dire questo?

Vuol dire conoscere a fondo il luogo in cui si vive, in ogni suo aspetto, e farlo proprio.

¹ Periodo di ricerca per tesi di laurea svolto presso Universidad de la Salle, Bogotá, sett. – dic. 2017.

Questo processo di conoscenza del luogo definisce aspetti profondi della “particolarità” di una persona – la persona è influenzata dal luogo in cui vive, il luogo è influenzato dalla persona. Quanti rapporti sullo sviluppo urbano hanno spiegato che le periferie spersonalizzanti generano degrado, perché non danno dignità, una speranza di riscatto agli abitanti? (Sennett 2018).

Se l'uomo migliora il suo ambiente, l'ambiente migliora il suo uomo. Un esempio per tutti, i P.U.I. di Medellín (Urban EAFIT 2015): *Proyectos Urbanos Integrales*, progetti di rigenerazione urbana dei *barrios informales*, i più poveri, che hanno come obiettivo sì lo sviluppo di un quartiere, ma anche e soprattutto il fare un “qualcosa degno di essere abitato” (Sennett 2018). Un “qualcosa degno di essere abitato” è uno spazio o un oggetto architettonico, che gli utenti sono contenti di utilizzare, invitandoli a curarlo e preservarlo. E cos'è che rende un luogo degno di essere abitato?

Risposta: un mix di funzioni, e la capacità di poter raggiungere attività e servizi camminando. Le città preindustriali erano “città adattate ai sensi e alle potenzialità degli esseri umani” (Gehl 2010), con spostamenti a piedi e servizi diffusi a pochi passi di distanza. Ciò accadeva per necessità: senza mezzi di trasporto rapidi, ci si muoveva a piedi. Dopo la rivoluzione del Movimento Moderno e la diffusione dell'automobile, oggi la conoscenza di scala e proporzioni è progressivamente andata persa, con il risultato che le nuove aree urbane sono spesso costruite “a una scala distante da ciò che le persone concepiscono come significativo e confortevole” (Gehl 2010). Al di là di facili nostalgie per *polis* e cittadelle medievali – proprie, ad esempio, delle teorie del Rinascimento Urbano sponsorizzato dal Principe Carlo di Inghilterra - ciò su cui bisogna riflettere è l'importanza della ‘scala umana’ nella progettazione e nella rigenerazione della città, con l'obiettivo di modellare distanze e servizi in proporzione all'uomo e ai suoi reali bisogni. Perché questa scala così ridotta, piccola e poco ‘utile’? Un tempo, questa plasmava la città secondo i dettami della cultura accademica e del sapere artigiano dell'edilizia (Sennett 2013), creando così una città locale, con un'identità propria, piena di luoghi riconosciuti e riconoscibili (Augé 1992) favorendo la sua percezione attraverso tutti i sensi dell'uomo. Per questo dobbiamo pensare la città attraverso la scala umana: per ridare un'identità.

E allora, se paragoniamo ogni singola persona a un ago, e le sue azioni e i suoi pensieri a un filo – il filo della vita? (Ciusa 2017) – vedremo che, a ogni passo, l'uomo cuce qualcosa di sé sulla trama urbana, sull'ordito delle strade su cui passeggia. Sono le sensazioni, le percezioni che ha del contesto urbano che si riflettono sui suoi pensieri, li cambiano e modificano il percorso del suo cammino. Dunque, l'atto del camminare è fondamentale per l'atto del ‘fare propria’ una città.

Invece, nella città contemporanea, nei trasporti pubblici o nella bolla sensoriale di una macchina, le sensazioni che modellano in noi l'immagine della città (Lynch 1960), sono attutite. Gli ‘aghi’ che cuciono sé stessi sulla trama urbana tendono a legarsi meno al tessuto, non potendovi camminare dentro. Parafrasando la Lai: con questa trama urbana ‘piatta’, dove i quartieri sono ridotti a una funzione prevalente – il dormitorio – e le persone accostate ad una massa di macchine – una matassa – anziché a una moltitudine di singoli fili diversi, quale vita, quale città migliore potremmo costruire?

Risposta: nessuna. Bisogna ripartire dall'uomo, dal singolo filo, e ragionare ad una scala urbana più piccola – la ‘scala umana’ – per poi estendersi a tutta la città. Dunque, il primo passo che la Pubblica Amministrazione dovrebbe compiere è quello di partire dalla porzione urbana più significativa, più vicina all'uomo: ovvero dal *barrio*, dal quartiere.

Il quartiere è infatti comparabile, per caratteri socioeconomici o antropici, alla concezione del borgo medievale, senza però riproporlo come esercizio storicistico. Nel quartiere attività e servizi sono in genere distanti pochi passi dalle residenze; ciò incoraggia la volontà di camminare o andare in bicicletta, evitando così il tedio della macchina e del suo parcheggio – ed incoraggiando indirettamente una ‘vita di quartiere’.

La 'vita di quartiere', già decantata da Jacobs e Gehl, è un *modus vivendi* che trascende la realtà locale: ogni quartiere, se non ha mera funzione di dormitorio, è un luogo dove i residenti si conoscono; è un luogo in cui, vivendoci a lungo, si instaurano tutta una serie di rapporti umani e cognitivi che fanno scattare l'affetto, o quantomeno l'interesse, per l'area urbana in cui si vive, arrivando a definirla come 'propria' (Jacobs 1961). Inutile dire che in questo 'affetto' si ritrova la volontà di appartenenza a un luogo, che è anche desiderio di essere conosciuti e riconosciuti (Augé 1992, Gehl 2010) come una parte distinta e chiara della società.

A questo punto, si osserva l'importanza di almeno uno spazio pubblico per quartiere: lo spazio comune è infatti un luogo di incontro, espressione della vita di quartiere e fattore determinante per la coesione sociale e l'identità locale. Inoltre, è punto di partenza, sosta ed arrivo di tutti i percorsi pedonali della zona, ed è uno snodo fondamentale per la percezione del luogo. Dovrebbe essere accessibile a tutti – senza barriere architettoniche – e di dimensioni ridotte, non dispersive. La sua funzione è quella di rendere un quartiere degno di essere abitato, non solo di arricchirlo con attività e ingentilirlo esteticamente, ma anche di stimolare quell'interesse, quell'affetto per il proprio luogo che è alla base di ogni volontà di rigenerazione e buon mantenimento di un'area urbana.

Il metodo del telaio urbano è la nostra proposta per rigenerare la città. Come Maria Lai dichiara più volte, "essere è tessere" (Pietromarchi 2019), e se vogliamo tessere funzioni, dobbiamo partire da un'analisi di un quartiere come prima cellula da rigenerare, per poi espandersi – *barrio por barrio* – a tutta la città. Tale metodo è vicino alle idee espresse dal movimento del New Urbanism nato negli USA – si ricorda il modello di Seaside del 1981 – per contrastare i suburbi infiniti delle periferie statunitensi (Sennett 2018). Alla base del metodo del telaio urbano, che lavora su quartieri esistenti e non per nuove città, c'è la volontà di variare la monofunzionalità del quartiere residenziale e di superare il distacco di attività e funzioni al di fuori dell'area in cui si vive; c'è il porsi a confronto con la città contemporanea 'piatta' e volta esclusivamente al profitto e, di riflesso, alla solitudine del singolo cittadino, in un'ottica di maggiore consumismo (Bauman 2014).

La realizzazione di tale proposta parte dal ripensamento della posizione di attività e funzioni all'interno della trama urbana, con l'obiettivo primario di diffonderli il più possibile all'interno del quartiere, anziché separarli dall'area residenziale e renderli raggiungibili solo attraverso l'uso dell'automobile. Ulteriore obiettivo è il nuovo disegno della mobilità urbana, con lo scopo di sostituire la maggior parte del trasporto su gomma con un tipo di mobilità dolce, con percorsi a piedi o in bicicletta.

Infatti, il traffico delle ore di punta è generato dalla distanza tra residenza e luogo di lavoro, e pur sostituendo tutte le automobili con un efficiente servizio di trasporto pubblico, difficilmente si riesce a vivere il proprio quartiere durante le principali ore di luce (Gehl 2010). Inoltre, non si deve dimenticare l'enorme impatto ambientale dell'uso quotidiano dell'automobile: la riduzione del traffico automobilistico ha anche una finalità strettamente ecologica, necessaria in un mondo sempre più inquinato.

Ripetiamo allora che l'atto dell'andare in bicicletta, o meglio ancora del camminare, è fondamentale sia dal punto di vista ambientale che da quello urbano, in qualità di atto di conoscenza del luogo: camminando, si percepisce e si conosce, si 'fa proprio il luogo' e ci si mette in continua relazione con esso. Se partiamo dal quartiere come principio per la rigenerazione della città, diventa allora necessario partire da due domande: cosa manca al quartiere per renderlo degno di essere abitato? Perché i residenti non camminano per le sue strade?

Sono queste le domande fondamentali – come possiamo migliorare il quartiere, perché le sue strade non sono frequentate – su cui dobbiamo impennare il lavoro di telaio. Dato che l'urbanista in questo caso lavorerebbe a una scala piccola, diviene importante il contributo diretto della popolazione che vive quotidianamente il quartiere. Le due domande soprascritte sono volutamente intuitive, e possono essere distribuite fra la popolazione per ricevere le sue proposte, secondo l'approccio *bottom up*.

L'urbanistica partecipata a volte può scoraggiare, ma è un fatto assodato che, nei quartieri dove la popolazione è stata invitata a dire la sua, il livello di interesse per il proprio quartiere è salito, riflettendosi in una cura rinnovata (Sennett 2018; Urbam EAFIT 2015).

È anche bene ricordare che la maggior parte dei quartieri è spesso dotata di un'associazione locale, in genere con una forte presa sul territorio, che può collaborare attivamente al miglioramento della sua area. E poi, c'è anche il lato meramente umano: anche nei quartieri più poveri o degradati, c'è sempre qualche abitante che rimane a casa e che ha cura del proprio davanzale, con l'interesse a che non succeda nulla di equivoco nella propria strada o nel cortile del proprio palazzo. Come diceva già sessant'anni fa Jane Jacobs (1961), questo è già di per sé un deterrente alla diffusione del crimine nel quartiere, dato il controllo curioso e costante operato dai residenti sulle proprie strade. Le 'proprie' strade: si legge quel sottile senso di proprietà, di interesse, che si trasforma nell'orgoglio di appartenenza e nella volontà di una possibile riqualificazione.

Ricordiamo che una città dove si cammina o si prende la bicicletta con maggiore facilità si può trasformare nella cosiddetta in una "città vivace", cioè la "città sicura, sostenibile e sana" (Gehl 2010). Ma una "città vivace" non esisterebbe, se non fossero prima ridotte le trame urbane piatte e i tessuti monotematici. È il problema della città pensata a zoning: questo, caratterizzato da una volontà ordinatrice - e spesso caratterizzato da "un uso amministrativo e discriminatorio" (Gabellini 2018) - è oggi soppiantato dalla mixité, funzionale e sociale (Gabellini 2018). La mixité costituisce un carattere fondante per la "città vivace" di Gehl, e per la visione del gesto d'arte relazionale della Lai (Pontiggia, 2018): la città è vivace se è differenziata. Dunque, partendo dal nucleo base del quartiere, è necessario concepirlo come un'area funzionalmente differenziata, con piccole attività commerciali, una scuola, una biblioteca, uno spazio aperto verde, misti a uffici e spazi di lavoro. Anzi, sugli spazi di lavoro seguono alcune considerazioni sulle sue modalità contemporanee, dovute a impieghi digitali sempre più specializzati, e dunque sempre più solitari (Bauman 2014; Sennett 2018).

Oggi si assiste infatti a una diffusione di spazi di *coworking* condivisi, di aule studio comuni, di luoghi in cui riunirsi non solo per lavorare, ma anche per dialogare ed incontrarsi (Gehl 2010, Sennett 2018). Questo perché chi lavora spesso al computer può avvertire un maggiore senso di isolamento rispetto ad impieghi più tradizionali; e ciò spiega la richiesta di spazi di lavoro comuni, in cui è possibile scambiare quattro chiacchiere oltre che svolgere i propri compiti (Bauman 2014). Questa domanda si riflette anche sulla richiesta di più aule studio comuni in biblioteca, o di spazi pubblici con sedute e stazioni di carica per smartphone e pc; si tratta di fatto di una cultura del lavoro differente, più "liquida" (Bauman 2014), ma anche più umana.

Ciò sottolinea l'importanza odierna degli *shared spaces and places* all'interno della nostra città - e, auspicabilmente, anche all'interno del nostro stesso quartiere. È infatti consigliabile ripensare i nostri quartieri non solo nell'ottica della mixité, ma anche e soprattutto guardando al nuovo panorama del lavoro, alle nuove generazioni e alle loro richieste di spazio pubblico.

Solo così riempiremo le strade con le persone: dando loro ciò che cercano, in proporzione ai loro bisogni, non a quelli dell'economia o del modo tradizionale di pensare la città. Torna alla mente la metafora della Lai sul cucito, sull'atto della tessitura di ambizioni e di idee: una trama riccamente intessuta è di per sé composta da molti fili diversi, ognuno con il suo cammino, ma tutti parte dello stesso tessuto. Più il tessuto è ricco di funzioni, più fili diversi vi cammineranno: avremo un tappeto ricco e colorato, vivace, specchio delle ambizioni di una società più giusta e sostenibile.

Bibliografia

- Augé M. (2018), *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano (ed. or. 1992).
- Bauman Z. (2014), *La solitudine del cittadino globale*, Feltrinelli, Milano.
- Ciusa M.E. (2017), *Maria Lai. Il filo dell'esistere*, Carlo Delfino, Sassari.
- Gabellini P. (2018), *Le mutazioni dell'urbanistica*, Carocci, Roma.
- Gehl J. (2010), *Città per le persone*, Maggioli, Rimini.
- IDH-Bogotá (2008), *Bogotá, una apuesta por Colombia – Informe de Desarrollo Humano para Bogotá*, UNDP Colombia.
- Lynch K. (2006), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia (ed. or. 1960).
- Jacobs J. (2009), *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino (ed. or. 1961).
- Lerner J. (2014), *Urban Acupuncture. Celebrating pinpricks of Change than Enrich City Life*, Island Press, Washington.
- Pietromarchi B. et al. (2019), catalogo mostra *Maria Lai. Tenendo per mano il sole*, MAXXI – Museo Nazionale delle arti del XXI secolo, Roma, 19 June 2019 – 12 January 2020, 5 Continents Editions, Milano.
- Pontiggia E. (2018), *Maria Lai. Arte e relazione*, Ilisso, Nuoro.
- Sennett R. (2013), *L'uomo artigiano*, Feltrinelli, Milano.
- Sennett R. (2018), *Costruire e abitare. Etica per la città*, Feltrinelli, Milano.
- Simmel G. (2012), *Le metropoli la vita dello spirito*, Armando, Roma (ed. or. 1903).
- Urban EAFIT (2015), *Medellín modelo de transformación urbana – Proyecto Urbano Integral PUI*, Issuu Inc., Palo Alto.