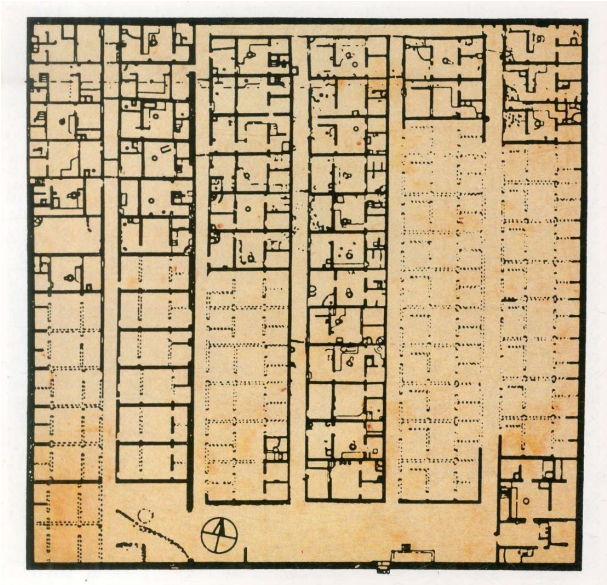
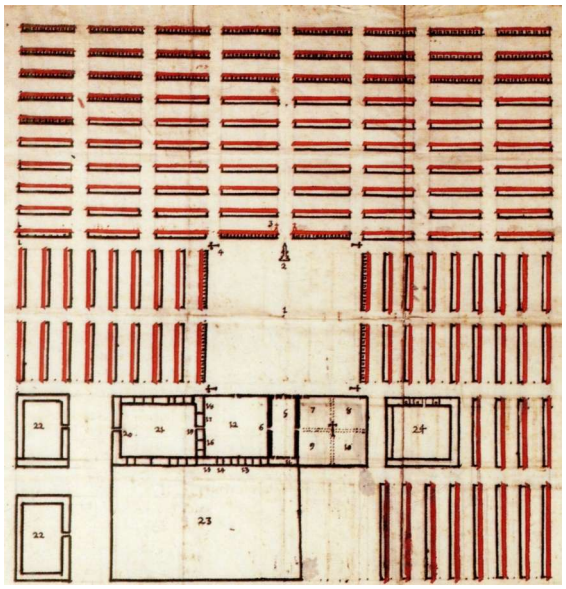
COME LA MERCE CI DERUBA DELLA CITTÀ: ALCUNI MEZZI PSICOLOGICI

«*Una malattia mentale ha invaso il pianeta: la banalizzazione. Ognuno è ipnotizzato dalla produzione e dalle comodità […]. Questo stato di fatto che ha avuto origine nella protesta contro la miseria passa oltre il suo fine lontano – la liberazione dell'uomo dalle preoccupazioni materiali – per diventare un'immagine ossessionante dell'immediato. Fra l'amore e lo svuotarifiuti automatico la gioventù di tutti i paesi ha fatto la sua scelta, e preferisce lo svuotarifiuti.*»

Gilles Ivain (Ivan Chtcheglov), *Formulaire pour un urbanisme nouveau,* 1953





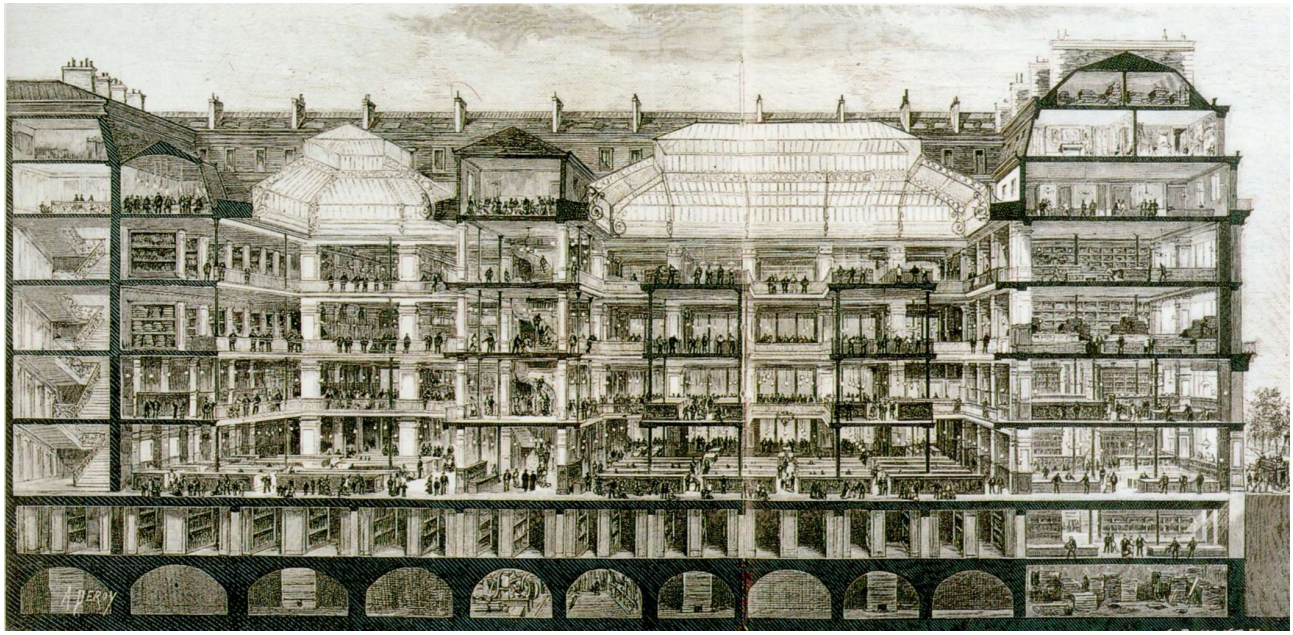
Villaggio operaio del Faraone, Egitto sec. XIV a.C. - *Reduccione* dei Gesuiti in Sudamerica, sec. XVI-XVIII

Dalle rovine non emergono solo possibilità interrotte di città: anche cittadelle protette, anti-città, che catturavano sotto l'ordine fisso del dispotismo o della religione. Quell'ordine è crollato, ma il rinnovamente continuo della circolazione denaro-merci-denaro estende le sue *enclosures* anti-città.

1. LA *BELLE EPOQUE* DELLE MERCI

Prima che le esigenze della circolazione denaro-merci-denaro arrivino a organizzare tutti gli aspetti della vita quotidiana di tutti, si offrono progressivamente a ciascuno dei nuovi *mondi delle merci*: così i *passages* parigini fino a metà '800 possono essere descritti quale «recente invenzione del lusso industriale […] corridoi ricoperti di vetro e dalle pareti rivestite di marmo, che attraversano interi caseggiati, i cui proprietari si sono uniti per queste speculazioni. Sui due lati di questi corridoi, che ricevono luce dall'alto, si succedono i più eleganti negozi, sicché un *passage* del genere è una città, un mondo in miniatura» (*Guide illustré de Paris*, 1852). Però non essendo concentrati e chiusi, nello spazio come nella sistemazione e nell'utilizzo commerciale, i *passages* diventano piuttosto «luogo prediletto da chi va a passeggio e dai fumatori, nonché campo d'azione di tutte le attività artigianali possibili» (Fernand von Gall, *Paris und seine Salons*, II, 1845), stampatori e librai compresi, e fanno da ricovero a mendicanti e prostitute, oltre a proteggere i difensori delle barricate. Devono essere sostituiti: ma rimangono come *rovine* di quelle «strade [che] sono la dimora della collettività. La collettività è un essere perennemente desto, perennemente in movimento, che tra i muri dei palazzi vive, sperimenta, conosce e inventa come gli individui al riparo delle quattro mura di casa loro. […] Il *passage* è il loro salotto» (W. Benjamin, *Passagenwerk,* bozza di stesura del 1928).

Mentre il grande magazzino è un *panopticon*: «i piani formano uno spazio unico. È possibile per così dire "abbracciarli con un *unico* sguardo"» (S. Giedion, *Bauen in Frankreich*, 1928), come spettacolo delle merci che attira e trattiene una folla di individui a formare un'unica massa, e il moto delle particelle è organizzato dalla *macchina* (E. Zola, *Au Bonheur des Dames*, 1883): «il fervore che riscaldava il magazzino, come fosse un'officina, proveniva soprattutto dalla vendita, dal pigia pigia lungo i banconi, che si percepiva attraverso i muri. C'era il rombo della macchina in moto, che portava dentro i clienti, li ammassava nei vari reparti, li stordiva con mille mercanzie, per poi gettarli alle casse. Tutto questo regolato e organizzato con la precisione di un meccanismo: una folla di donne spinta dalla forza e dalla logica di un ingranaggio». Ma un ingranaggio a molle psicologiche: la tecnica dello shock negli *étalages* (più che esposizione, sfoggio eclatante, colori violenti, cascate di stoffe), lo spostamento continuo delle merci per farne *incontrare* altre, l'adescamento del *buon mercato* e quello dell'amore materno, più un'offerta di comodità e servizi per trattenere le clienti, e ristorare i commessi dalla corsa alle percentuali sulle vendite: così che nessuno avesse più bisogno di uscire a cercare altrove, e più che sostituire la chiesa, la cittadella delle merci sostituisse la città.



Grande magazzino *À la Belle Jardinière*, architetto Henri Blondel, Parigi 1867, *sezione funzionale*.

Questo meccanismo mirava al vendere a meno per vendere di più, riducendo il profitto unitario ma accelerando il passaggio del capitale in merce e di nuovo in capitale, così aumentandone sempre le quantità: e poteva contare sugli effetti del concentrarsi della fabbricazione in opifici fuori città, che rispetto al sistema di commissioni a gruppi di artigiani con 10-15 telai (come i *canuts* di Lione, spesso ribelli), esigeva una continuità di lavoro per macchine e salariati, e il rapido smaltimento di grandi quantità di prodotti, possibile solo nei grandi magazzini e ai loro prezzi. Questo *colpo di mercato* aveva trovato un alleato nel colpo di stato di Napoleone III (1851), che promuove le speculazioni di borsa per l'industria e le infrastrutture, affidando al barone Hausmann le speculazioni edilizie mediante drastiche demolizioni, così da controllare in più modi i *nemici interni*: «Il risultato delle grandi opere architettoniche è in effetti quello di ridurre lo spazio in cui l'artigiano può vivere, di ricacciarlo nei sobborghi per poi farglieli ben presto abbandonare, perché il costo della vita cresce col crescere degli affitti. […] Senza dubbio attorno alla capitale la popolazione operaia sarà immensa […]. [Ma] queste grandi arterie collegheranno innumerevoli caserme...» (Maurice Joly, *Dialogue aux Enfers entre Machiavel et Montesquieu*, 1864).

Parigi al lavoro, illustrazioni del «Magasin Pittoresque», 1883

Anche i nuovi palazzi borghesi sui nuovi viali puntano a fare da cittadelle integrando funzioni, per la buona società così separata dalla strada. Mentre comincia il pendolarismo di centinaia di migliaia di sfollati dai quartieri resi *igienici*. Tuttavia già dopo mezzo secolo si constata lo scadere di qualità di vie, palazzi e monumenti, prodotti di ostentazione senza solidità; e come quei drastici sventramenti non bastino più alla circolazione attivata dalla capitale finanziaria e commerciale, da cui si fugge in villeggiatura (Lucien Dubech e Pierre D'Espezel, *Histoire de Paris*, 1926). Ma queste precoci *rovine moderne* saranno poi religiosamente conservate come *belle epoque*, per rappresentare la città senza *città* ai turisti.

2. IL *MIRACOLO ECONOMICO*

Probabilmente Napoleone III, come aveva trovato lavoro al popolo nella distruzione dei suoi stessi quartieri, avrebbe pensato di «costruire per il popolo vaste città» fuori città: «trappole per topi!» (M. Joly). Ma questo diventa necessario nel secondo dopoguerra perché i bassi affitti consentano la diffusione in massa di automobili e elettrodomestici: svuotarifiuti in omaggio (finché non risulterà una risalita per topi) in ogni abitazione dei quartieri-dormitorio fuori città, dove anziché perdere tempo e denaro nei *salotti di strada* (Benjamin), li si sarebbe dedicati ad acquistare una sopravvivenza aumentata di comodità. Tuttavia l'afflusso continuo di nuovi "nomadi" (come li chiamava Haussmann) dalle province e dall'estero, oltrepassa nelle neo-città popolari la proporzione del 75% della Parigi tardo '800, che giustificava allora il regime d'eccezione imposto alla capitale e ne faceva una *città*: «Se a Parigi ci fossero solo dei parigini, non ci sarebbero dei rivoluzionari» (Maxime Du Camp, *Paris, ses organes, ses fonctions, sa vie*, 1869-1875; *Les convulsions de Paris*, 1878).

Perciò il non sentirsi *a casa propria* né tra persone simili e note, ripropone anche nelle neo-città la condizione urbana che stimola a *far proprio* un ambiente che resta estraneo, ed incontrare *estranei* (anziché colleghi o vicini *crumiri*). Le merci accessibili non monopolizzano tutta la vita quotidiana: anzi la carenza di servizi, pubblici o privati, lascia il *tempo libero* di bambini e giovani alla ricerca e riuso degli spazi residui tra case, parcheggi e strade, e porta gli abitanti a coalizzarsi per esigere dei collegamenti con la grande città. Così i quartieri-dormitorio popolari diventano talvolta vivibili come *città*, depauperate ma coscienti di esserlo e non appagate da merci: quando non funziona una

ghettizzazione più omogenea di *esclusi e sorvegliati*, così che loro stessi devono voler distruggere la propria gabbia. Non a caso è dove si sono fatti parte-di-citta che diventa conveniente la sostituzione di simili *errori* (dichiarati *ora* "non a misura d'uomo"): con demolizioni e/o "riqualificazioni" fatte per non lasciare rovine, e rimpiazzare gli abitanti con altri *poveri più illusi*, ad esempio alla Duchère o a Vaulx-en-Velin, nella periferia di Lione (www.internationale-utopiste.org). Dove il valore aggiunto delle abitazioni non è più lo svuotarifiuti "automatico" ma la *prevention situationnelle*: dal "sentirsi comodi" al "sentirsi sicuri", per via di abolizione di spazi e passaggi aperti a tutti, securizzando i percorsi obbligati fino a casa mediante badge più videocitofoni, perfino per consentire l'apertura dell'ascensore... E questa offerta pare incontrare una domanda sociale, che sceglie *volontariamente* l'anti-città, al contrario degli sfollati dalla città.

Vaulx-en-Velin, demolizione-*foudroyage*, 06/02/2016

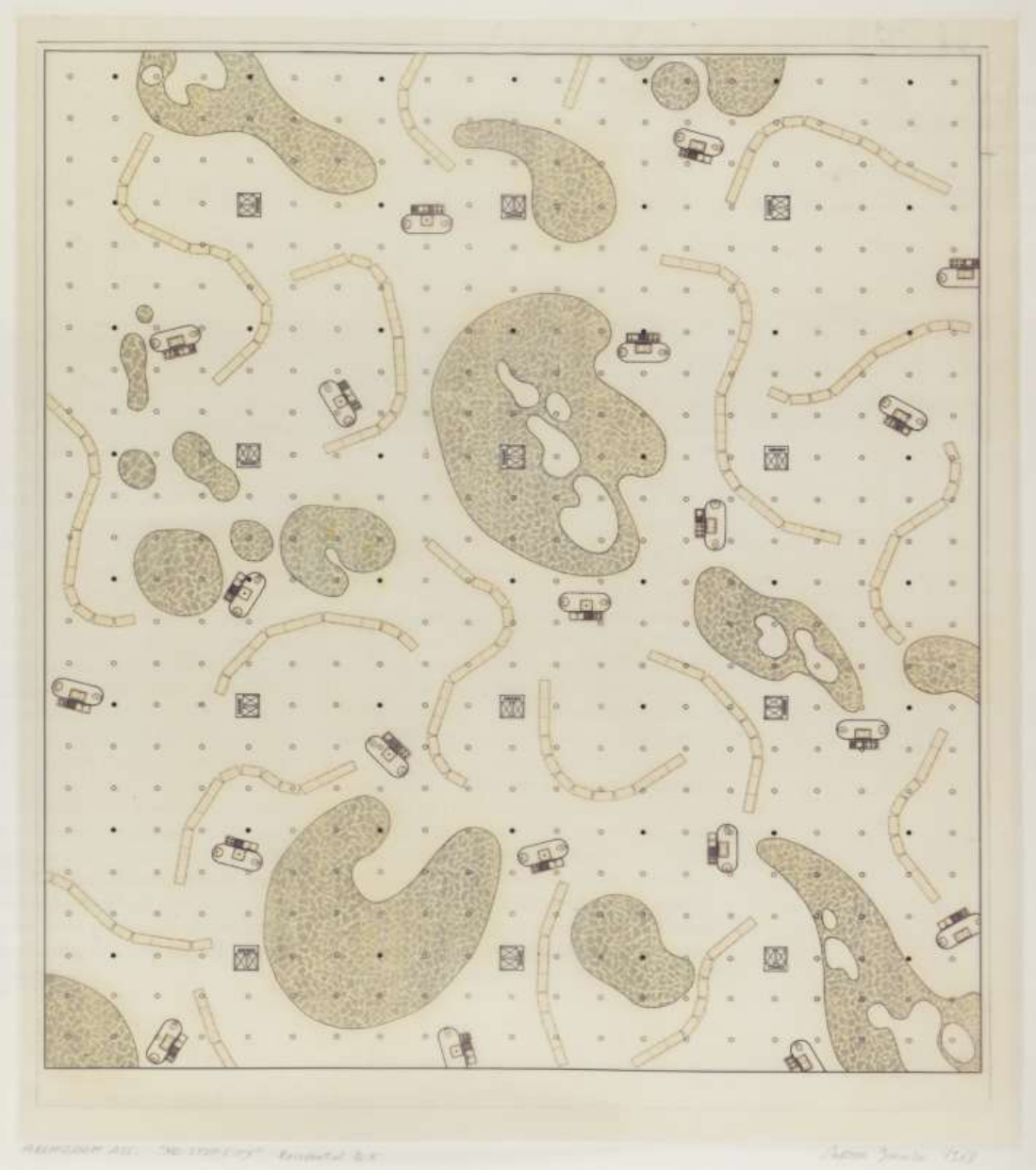
3. LA *GESTIONE DI CRISI*

Che le *comodità* offerte dal "miracolo economico" perdessero così rapidamente il loro *appeal*, con le rivolte del '68-'69, così come il lavoro che le produceva e permetteva di comprarle, non era stato previsto. Solo dopo che queste merci hanno fallito nel controllare i *nemici interni*, quando il loro mercato si è esaurito (gli elettrodomestici) e la loro funzionalità smentita (le auto nel traffico), sono stati sviluppati i servizi per consumare il *tempo libero*: cittadelle per tutta la famiglia, dove lo sfoggio di scelte ne nasconde la mancanza, e il posizionamento strategico rende *conveniente* abitare fuori città ma presso raccordi e tangenziali. Però ultimamente la delusione prevedibile viene anticipata: si diffonde la paura dell'*estraneo* e di ogni percorso o incontro imprevisto negli spazi della città, cominciando con i bambini, ragazzi, giovani, da addestrare a circolare in auto tra poli, "comunità" e *routine* prefissate (salvo promettere rimedi per l'obesità infantile, la depressione precoce, e gli incidenti post-discoteca). Così si arriva a vendere soprattutto la sicurezza della reclusione volontaria, in complessi residenziali, auto *connesse* (la pubblicità ora promette ogni servizio per lavorare, divertirsi, comunicare, in cambio del *passare la vita* in automobile), e pure in "centri storici", "rioni tradizionali", sterilizzati sul modello Disney per *viverli* come Pompei.

Rione Rinascimento Primo, presso centro commerciale, sportivo, e raccordo anulare, “Roma”

“self-driving car”

Così l'accettazione di una qualsiasi delle diverse offerte compensative e di *prevenzione situazionale*, non comporta solo la perdita della città per gli aderenti, ma una sostituzione allargata dei precedenti errori, e una trasformazione in scenografia delle vecchie parti di città per niente ideali, però reali. Quindi con l'ipnosi della *protezione totale*, che ora anticipa le delusioni invece di rincorrerle, si rischia di non trovare più al risveglio nessun'altra scelta: quando non si lasciano più neanche le rovine degli errori né delle possibilità, è più facile costringere tutti a sopravvivere in un incubo. Perciò il disincantamento intrapreso contro lo svuotarifiuti è ancor più necessario contro i nuovi rifugi, che estendono a tutto lo spazio di vita il modello *bunker*.



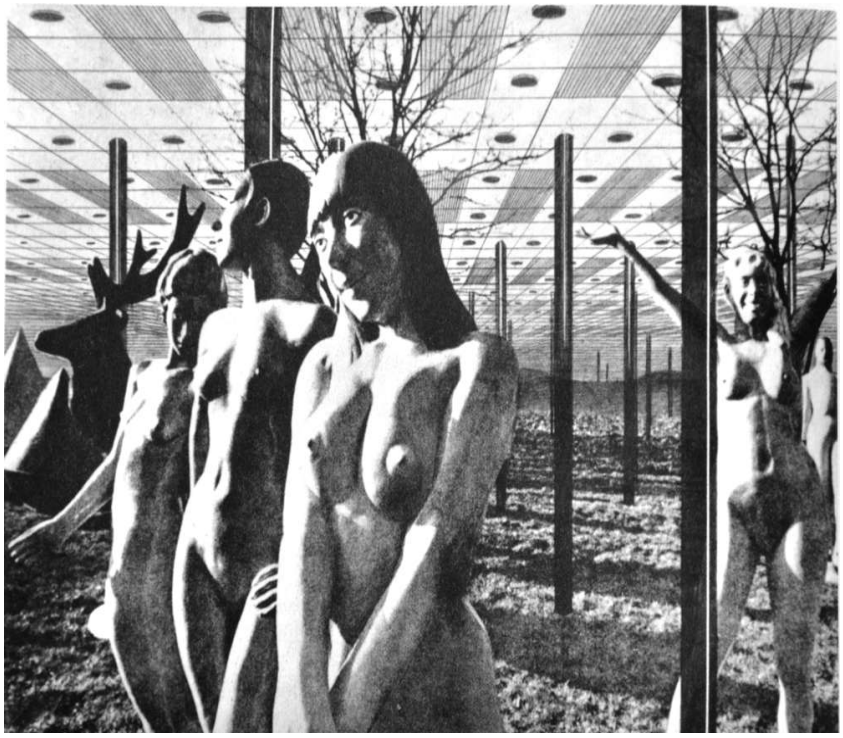
Archizoom, *No-stop city*, diagrammi residenziali, 1970

4. CATASTROFE, SALVEZZA, O RICERCA

Questo disincantamento è stato intrapreso per tempo, mediante diversi stimoli al risveglio: le distopie che rappresentano la fine della città come destino catastrofico del progresso, o della gestione delle sue crisi; le utopie che propongono di salvare la città rifacendola ex-novo secondo modelli globali; o le ricerche nelle rovine di città esistenti ed esistite, volte a deviare il corso della storia spezzandone il presunto determinismo, per riaprire molteplici possibilità di sperimentare città.

Distopie

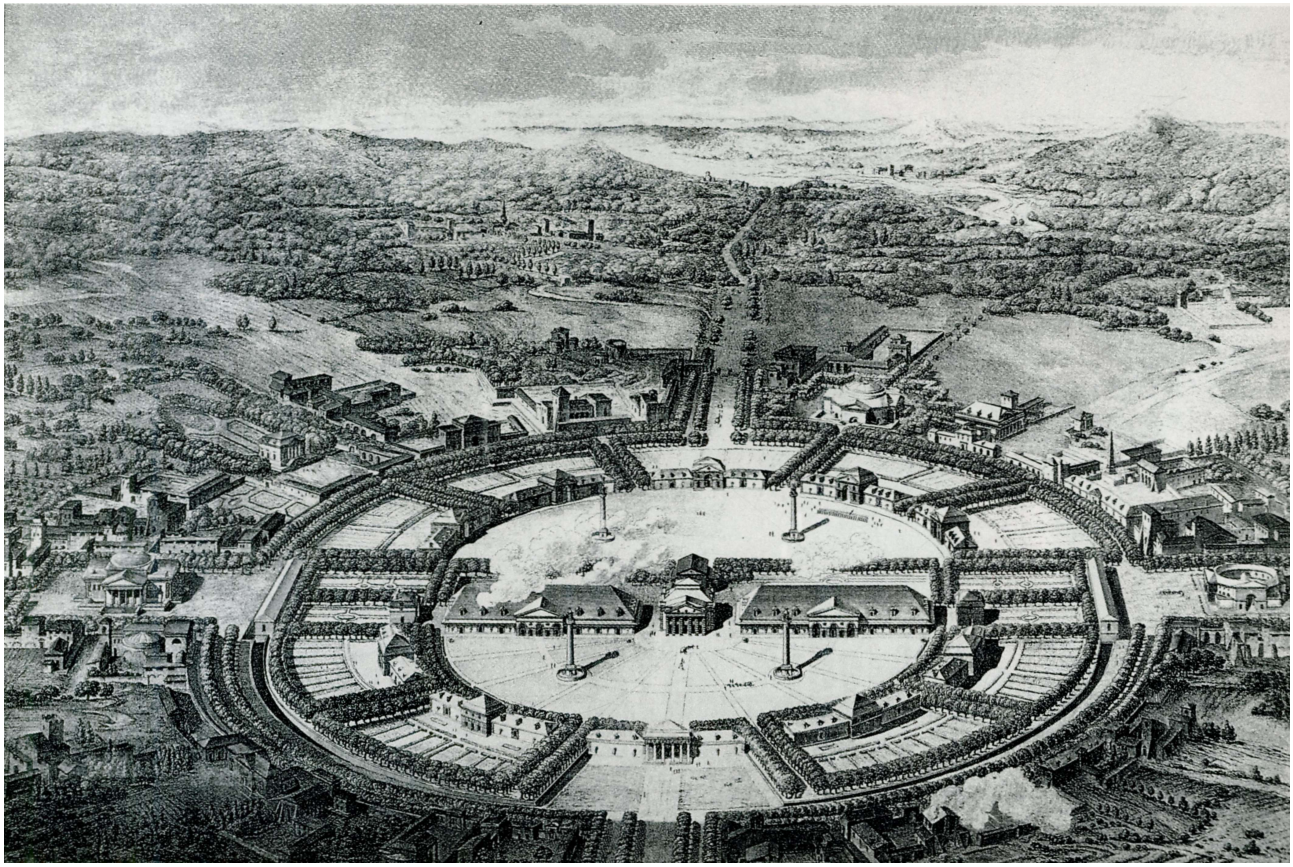
Il modello-bunker è stato letteralmente evocato come ultima *chance* della merce (Ph. Dick, *Foster, sei morto*, 1955) e del controllo dei *nemici interni* (Ph. Dick, *La penultima verità*, 1964): la paura di una guerra mondiale minacciata, oppure continuata per finta, spinge ad acquistare rifugi o produrre armi sottoterra come schiavi per essere protetti dal "fuori". Queste distopie avvertono degli inganni che già allora operavano per eliminare l'esperienza della città come possibilità di eventi imprevisti. Più radicale appare il mondo di celle sotterranee autosufficienti e connesse (E.M. Forster, *The Machine Stops*, 1909), macchina globale in cui ci si dedica solo a rapporti spassionati e a distanza, con gli altri individui e con le conoscenze umane accumulate: ritrovandosi così impotenti quando la macchina si guasta. Ma questo destino di catastrofe avverte solo del rischio di affidarsi al dominio della "macchina" per essere liberati dal lavoro, dalla merce e dal dominio di esseri umani: perfino dalla morte, come in un patto faustiano, in una *graphic novel* recente (A. Ponticelli, *Blatta*, 2014). Nelle distopie, comprese quelle cinematografiche (come *THX 1138* di George Lucas, 1971), è l'incidente imprevisto che apre per singoli *disadattati* la scoperta di un "fuori" ancora vivibile, ma dove società e città devono ripartire da Adamo ed Eva: come hanno prefigurato gli Archizoom con *No-stop city* (1970), utopia di *ritorno alla natura* entro cellule artificiali, l'origine è l'ultimo ideale.



Archizoom, *No-stop city*, paesaggio interno, 1970

Utopie

Abbandonare le città esistenti al loro destino per sostituirle con modelli ideali, è stato oggetto di studio già nel primo '800, per risolvere le contraddizioni igienico-morali ed economico-sociali rese evidenti soprattutto a Parigi dalla rivoluzione francese: poco prima delle opere di Charles Fourier (dal 1808), l'architetto Claude-Nicola Ledoux pubblica il suo progetto di una *Ville de Chaux* col titolo di *L'architecture considérée sous le rapport de l'art, des moeurs et de la législation* (1804), per fare dell'architettura la soddisfazione psicoattitudinale di tutte le esigenze per tutti i ruoli umani e sociali. Questi modelli utopici intendono agire sul corso della storia stimolando a sperimentarli, come per Fourier è accaduto: ma si propongono come approdo definitivo a un'armonia prestabilita, entro comunità chiuse, quindi trovano oggi sviluppo nei gruppi identitari che si isolano fuori dalle città, come gli ecologi dell'abitare che applicano la progettazione *organica* di Christopher Alexander (http://www.livingneighborhoods.org/ht-0/bln-exp.htm). Distopie e utopie sono per la *tabula rasa*.



Claude-Nicolas Ledoux, *Vue perspective de la Ville de Chaux*, 1804

Ricerche

Mentre per Piranesi la ricerca nelle rovine dimostra il non-determinismo della storia della città, né continuo progresso né catastrofe finale, e l'assenza di un modello unico perfino nella classicità (*Parere su l'Architettura*, 1765), servendo così a contrastare il presunto *destino* della città reale, e riattivare dalla storia, come stimolo, molteplici possibilità. Soprattutto col *Campo Marzio* (1762), dove quella parte di Roma che nell'antichità era stata più *città*, aperta a tutti gli usi al di là delle funzioni di sopravvivenza e di potere, diventa un montaggio simultaneo di tutti gli elementi architettonici attestati in ogni tempo, collocati ad incastro e sviluppati solo in pianta fino a esaurire ogni tipo di *passaggi*, così da farne un labirinto aperto a forme, usi, percorsi, e incontri imprevisti.
Mappe urbane fatte di *passaggi* tra nuclei in sé densi di altri passaggi, sono pure quelle che Debord ha tratto dalle ricerche *psicogeografiche* nella Parigi degli anni '50 (Debord 1957), esplicitamente rivolte al superamento delle funzioni obbligate per fare dell'ambiente urbano il terreno della ricerca di eventi: sapendo che la *deriva* cambia la città per i soggetti al momento, cioè caducamente, però è uscir fuori da una libertà esercitata entro un circolo chiuso, per sperimentarne ostacoli e possibilità.
Quando niente sembrava poter cambiare, come nel '700 e negli anni '50, Piranesi e Debord non hanno trovato sufficiente la critica sola per spezzare l'incantesimo della merce-spettacolo sui comportamenti: così pure Walter Benjamin, quando il cambiamento sembrava portare a una catastrofe finale (nell'era nazista come altrimenti oggi), ha ricercato nelle rovine della *belle epoque* le possibilità dialettiche dei *passages* e delle strade, per far agire l'esperienza della storia come stimolo a svegliarsi sia dall'ipnosi della soddisfazione immediata che dall'inganno dell'incubo predeterminato.
Queste ricerche non danno soluzioni, né metodi da ripetere oggi, ma riaprono la storia della città.

Harvard University, Houghton Library, pga_63_368_tab_v_map_of_rome

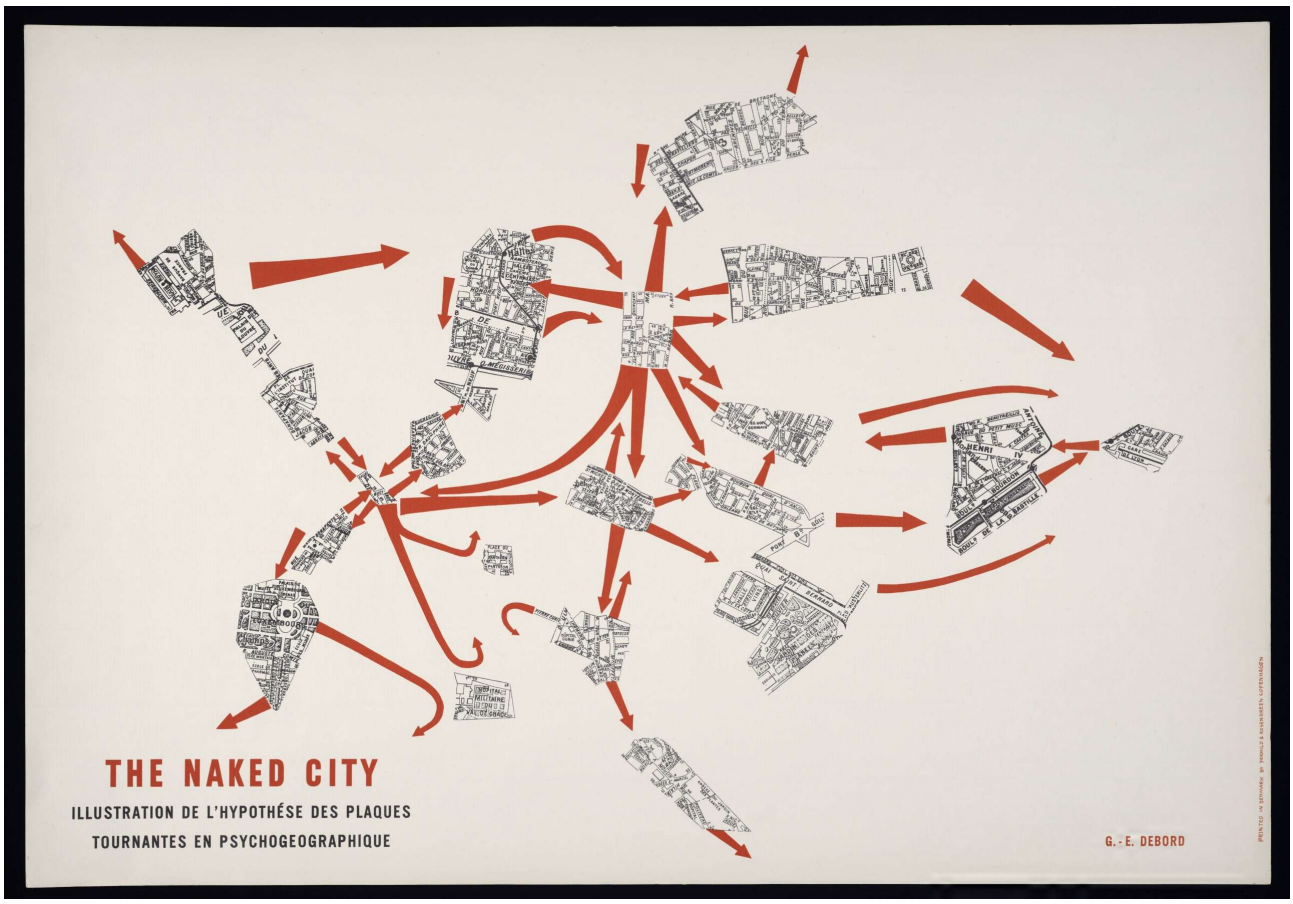
Bibliografia

BENJAMIN, W. (1927-1940), *Das Passagenwerk*, ed. postuma 1982; trad. it. *I «passages» di Parigi*, Einaudi, Torino 2000 (in *Opere complete*) e 2002.

BENJAMIN, W. (1937), *Eduard Fuchs, der Sammler und der Historiker,* in Zeitschrift für Sozialforschung, Jg. 6; trad it. in L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica, Einaudi, Torino 1966.

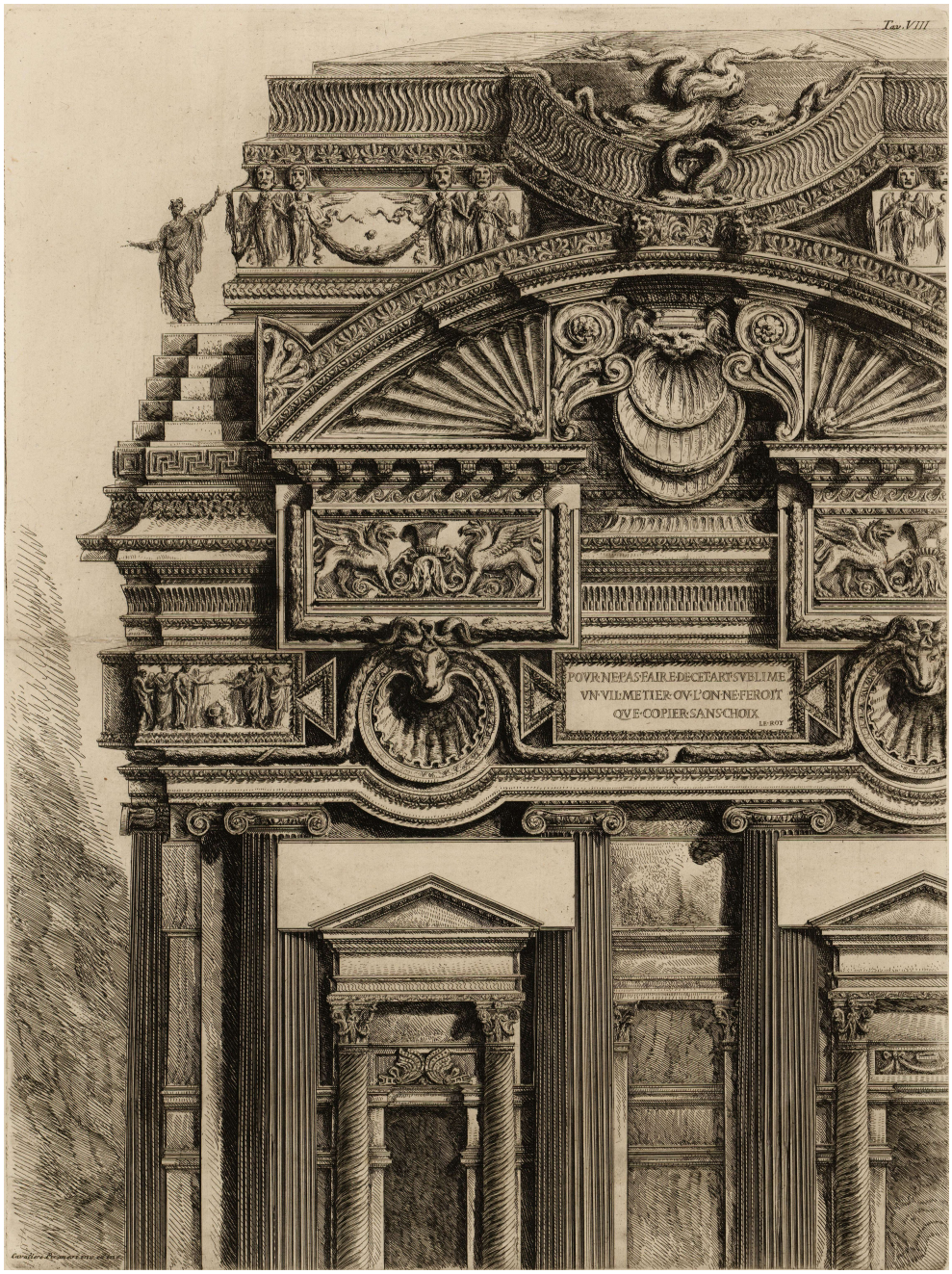
CONNORS, J. (2011), *Piranesi and the Campus Martius: the missing Corso - Piranesi e il Campo Marzio: il Corso che non c'era*, Unione Internazionale degli Istituti di Archeologia Storia e Storia dell'arte in Roma, Jaca Book, Milano.

DEBORD, G. (1954), *Exercise de la psychogéographie*, in Potlatch, 2, 29 giugno, in Potlatch (1954-1957), Éditions Gerard Lebovici, Paris 1985; Gallimard, Paris 1996.



DEBORD, G. (1957), *Guide psychogéographique de Paris. Discours sur les passions de l'amour*; *The Naked City. Illustration de l'hypothése des plaques tournantes en psychogéographie*; *Axe d'exploration et échec dans la recherche d'un Grand Passage situationniste*, mappe-collages, in *Oeuvres*, Gallimard, Paris 2006.
DICK, Ph. (1955), *Foster, You're Dead!*, in «Star Science Fiction Stories », n° 3; trad. it. in *Tutti i racconti 1955-1963*, Fanucci, Roma 2009
DICK, Ph (1964), *The Penultimate Truth*, Belmont Books; trad. it. *La penultima verità*, Mondadori, Milano 1999.
FORSTER, E. M. (1909), *The Machine Stops*, http://archive.ncsa.illinois.edu/prajlich/forster.html ; trad. it. *La macchina si ferma*, Portaparole, Ariccia 2012.
FOURIER, Ch. (1808), *Théorie des quatre mouvements et des destinées générales : prospectus et annonce de la découverte*, Leipzig; in http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k106139k
KOOLHAAS, R. (1995a), *Bigness or the Problem of Large*; trad. it. in R. Koolhaas, *Junkspace*, Quodlibet, Macerata 2006.
KOOLHAAS, R. (1995b), *The Generic City*; trad. it. in R. Koolhaas, *Junkspace*, 2006.
KOOLHAAS, R. (2001), *Junkspace*; trad. it. in R. Koolhaas, *Junkspace*, 2006.
INTERNATIONALE SITUATIONNISTE (1957-1969), nn. 1-12; trad. it. Edizioni Nautilus, Torino 1994.
IVAIN, G. (1953), *Formulaire pour un urbanisme nouveau*, in «*Internationale situationniste»*, I, 1958.
JOLY, M. (1864) *Dialogue aux Enfers entre Machiavel et Montesquieu ou la politique au XIX° siecle*; trad. it. *Dialogo agli inferi tra Machiavelli e Montesquieu*, ECIG, Genova 1995.
LEDOUX, C.-N. (1804), *L'Architecture considérée sous le rapport de l'art, des moeurs et de la législation*, Paris; in http://gallica.bnf.fr
LYNCH, K. (1972), *What Time Is The Place?*, MIT; trad. it. *Il tempo dello spazio*, Il Saggiatore, Milano 1977.
LOMBARDO, S. (1982), *Arte e psicologia del tempo*, RPA, Anno IV, n. 6/7.
MARLETTA, A. (2011), *L'arte del contemperare. Storia e progetto nell'opera* Il Campo Marzio dell'antica Roma *di Giovanni Battista Piranesi*, tesi di dottorato, Università degli Studi di Catania, http://hdl.handle.net/10761/944
NIETZSCHE, F. (1874), *Vom Nutzen und Nachteil der Historie für das Leben*, Fritzsch Verlag, Leipzig; trad. it. *Sull'utilità e il danno della storia per la vita*, Adelphi, Milano, 1974.
PIRANESI, G.B. (1756), *Le Antichità Romane*; in http://arachne.uni-koeln.de

PIRANESI, G.B. (1761), *Della Magnificenza e architettura de' Romani*; in G.B. Piranesi, *Scritti di storia e teoria dell'arte*, SugarCo, Carnago 1993; con le tavole in http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/piranesi1761
PIRANESI, G.B. (1762), *Il Campo Marzio dell'antica Roma*, edito dall'autore, Roma; tavole complete in http://foto.biblhertz.it/exist/foto/obj08079559 , icnografia totale e ulteriormente ingrandibile per parti in http://ids.lib.harvard.edu/ids/view/14729372?buttons=y
PIRANESI, G.B. (1765), *Parere su l'architettura*; in G.B. Piranesi, *Scritti di storia e teoria dell'arte*, SugarCo, Carnago 1993; tavole annesse in http://arachne.uni-koeln.de , http://digi.ub.uni-heidelberg.de/
PIRANESI, G.B. (1769), *Ragionamento apologetico in difesa dell'architettura Egizia, e Toscana*; in G.B. Piranesi, *Scritti di storia e teoria dell'arte*, SugarCo, Carnago 1993.
PONTICELLI, A. (2014), *Blatta*, grafic novel, Lineachiara, Novara.
VAN KESSEL, F. (2012), *The Piranesi Variations. Peter Eisenman and associates*, Eindhoven University of Technology; http://issuu.com/frankvankessel/docs/piranesi_variations_layout_final
VERCELLONI, V. (1994) *Atlante storico dell'idea europea della città ideale*, Jaca Book, Milano.
ZOLA, E. (1883), *Au Bonheur des Dames*, Paris; trad. it. *Al Paradiso delle Signore*, Newton Compton 2015.



Giovan Battista Piranesi, *Parere su l'Architettura*, 1765, tav. VIII