

Il troppo-pieno e il vuoto

Il XX secolo è stato il secolo delle devastazioni, delle distruzioni e delle ricostruzioni. [...].

L'antropologo degli inizi del XXI secolo è necessariamente molto sensibile ai cambiamenti di contesto e di scala che oggi dominano ogni descrizione dello spazio. L'urbanizzazione del mondo si accompagna a delle modificazioni di ciò che può essere definito «urbano». Queste modificazioni sono ovviamente in rapporto con l'organizzazione della circolazione, le migrazioni e gli spostamenti di popolazione, il confronto fra ricchezza e povertà; ma si possono considerare, con una visione più larga, come un'espansione della violenza bellica, politica e sociale. C'è infatti la violenza all'origine delle ristrutturazioni urbane e soprattutto dei cantieri che in varie parti del mondo testimoniano sia gli scontri che hanno prodotto le rovine, sia il volontarismo che presiede alle ricostruzioni: violenza della guerra civile e internazionale a Beirut, violenza della guerra mondiale e dello scontro Est/Ovest a Berlino, violenza sociale nelle periferie parigine, quando si pensa di risolvere le ineguaglianze sociali e la ghettizzazione con l'implosione dei grandi complessi edilizi. Anche sotto questo aspetto, il crollo delle torri di Manhattan è esemplare: esso esprime un cambiamento di scala (apparteniamo tutti, nel bene e nel male, allo stesso mondo) e nuove forme di violenza; è il frutto della guerra civile planetaria; di più, in un secolo che privilegia lo stereotipo, la copia o il facsimile, diventerà ben presto l'esempio più convincente di quello che potrebbe essere chiamato il paradosso delle rovine. Un paradosso degno di commento: è proprio nell'ora delle distruzioni più massicce, nell'ora della massima capacità di annientamento, che le rovine scompariranno come realtà e come concetto.

Il mondo della globalizzazione economica e tecnologica è un mondo del passaggio e della circolazione – tutto su base consumistica. Gli aeroporti, le catene alberghiere, le autostrade, i supermercati (aggiungerei volentieri alla lista le basi di lancio dei missili) sono nonluoghi, nella misura in cui la loro principale vocazione non è territoriale, non mira a creare identità singole, rapporti simbolici e patrimoni comuni, ma tende piuttosto a facilitare la circolazione (e quindi il consumo) in un mondo di dimensioni planetarie.

Questi spazi hanno tutti un'aria di «déjà-vu». E uno dei modi migliori di resistere al senso di spaesamento in un paese lontano è sicuramente quello di rifugiarsi nel primo supermercato in cui ci si imbatte. Se hanno quest'aria di «déjà-vu», è ovviamente perché si somigliano (quantunque alcuni, grazie all'iniziativa di qualche architetto, si distinguono per originalità), ma anche perché si sono effettivamente già visti, in televisione o nei dépliant pubblicitari: fanno parte di questo mondo colorato, cangiante, confortevole e ridondante la cui immagine viene proposta dalle agenzie turistiche. Oltre che ridondanti, essi sono anche spazi del troppo-pieno: queste due caratteristiche si rafforzano reciprocamente. Un grande aeroporto come Heathrow è un centro commerciale famoso nel mondo. La televisione è onnipresente negli aeroporti (con la notevole eccezione di Roissy). Le grandi catene alberghiere cingono tutt'attorno gli aeroporti ed evitano al passeggero «in transito» di doversi allontanare per raggiungere la città che essi servono. Gli aeroporti sono sempre più dei nodi autostradali e ferroviari. Negli ipermercati più importanti sono presenti tutti i servizi, in particolare le agenzie di viaggio e le banche. La radio e la televisione funzionano ovunque, anche nelle stazioni di servizio lungo le autostrade, che si trasformano anch'esse in complessi turistici, con ristoranti, centri commerciali e spazi per i giochi dei bambini. Gigantesco gioco di specchi che, da un capo

all'altro delle zone più attive del mondo, offre a ogni consumatore un riflesso della sua frenesia.

Negli spazi dell'eccesso, c'è anche un eccesso di esseri umani. Le strade e le piste di decollo rigurgitano di gente. Le file d'attesa si allungano. Le sale d'aspetto, confortevoli o meno (a seconda delle classi) non si svuotano. Il mondo della velocità e della istantaneità fa talvolta fatica a gestire il suo successo, salvo quando un fatto di cronaca di portata mondiale (la guerra del Golfo, l'attentato di New York) getta nello spavento e nella paralisi una parte dei consumatori, con grande disperazione delle compagnie aeree e degli operatori turistici.

Mondo della ridondanza, mondo dell'eccesso, mondo dell'evidenza. Gli spazi del paesaggio, del transito, sono quelli nei quali si mostrano con maggiore insistenza i segni del presente. Si mostrano con la forza dell'evidenza: cartelloni pubblicitari, nomi delle ditte più conosciute scritti a lettere di fuoco nella notte delle autostrade che portano all'aeroporto (pensiamo alla tangenziale nord parigina), appariscenti palazzi dello spettacolo, dello sport, del consumo, che all'uscita dell'aeroporto si agglutinano alla città, ne fanno cedere le difese e la penetrano attraverso i varchi ferroviari, autostradali o naturali (i fiumi). Il «generico» caro a Rem Koolhaas, il generico che sovverte la città storica è uno spazio del troppo-pieno: come stupirsi che straripi sulla città, la modelli a sua immagine e somiglianza e la conformi in tal modo alla sua vocazione globale?

Gli spazi del vuoto sono strettamente mescolati a quelli del troppo-pieno. Sono talvolta gli stessi, ma in ore diverse: l'aeroporto di notte o al mattino, poco dopo l'apertura, i parcheggi sotterranei quando l'affluenza è minore, le lastre che ricoprono la Gare Montparnasse o le autostrade della Défense quando la pioggia o il vento le rendono impraticabili. Il nonluogo viene percepito, secondo i momenti, come un eccesso di passeggeri o come un vuoto di abitanti.

Più sottilmente, il pieno e il vuoto si fiancheggiano. Terreni incolti, abbandonati, aree apparentemente prive di una destinazione precisa circondano la città, nella quale si infiltrano scavando delle zone di incertezza che lasciano senza risposta la domanda di dove la città cominci e dove finisca. [...]

Vi sono vuoti diversi da questi vuoti residuali. Lo spazio urbano, quanto più difficilmente riesce a definirsi, tanto più si estende (e viceversa). La città si copre di cantieri che rispondono a una volontà di espansione (come nella Plaine-Saint-Denis, verso Aubervilliers), di saldatura o di riunificazione, come a Berlino nei dintorni di Potsdamerplatz, o di ricostruzione, come a Beirut. Nei cantieri urbani l'evidenza del troppo-pieno è sfumata, foderata (nel senso in cui si foderà un vestito) dal mistero del vuoto. Il fascino dei cantieri, dei terreni incolti in attesa ha sedotto cineasti, romanzieri, poeti. Oggi quel fascino dipende, mi sembra, dal suo anacronismo. Contro l'evidenza, esso mette in scena l'incertezza. Contro il presente, sottolinea la presenza ancora palpabile di un passato perduto e al tempo stesso l'imminenza incerta di quanto può accadere: la possibilità di un istante raro, fragile, effimero, che si sottrae all'arroganza del presente e all'evidenza del «già qui». I cantieri, eventualmente a costo di un'illusione, sono spazi poetici nel senso etimologico della parola: vi si può fare qualcosa; la loro incompiutezza contiene una promessa. [...]

L'architettura contemporanea non mira all'eternità ma al presente: un presente, tuttavia, insuperabile. Essa non anela all'eternità di un sogno di pietra, ma a un presente «sostituibile» all'infinito. La normale durata di vita di un edificio può essere oggi stimata, calcolata (come quella di un'automobile), ma è solitamente previsto che a un certo momento un altro immobile lo sostituirà (che potrà avere l'aspetto di quello di prima, come nel caso di alcuni caffè parigini, o che potrà intrufolarsi dietro la facciata, conservata, di una costruzione più antica). La città attuale è così l'eterno presente: edifici sostituibili gli

uni con gli altri ed eventi architettonici, «singolarità» che sono anche avvenimenti artistici concepiti per attirare visitatori da tutto il mondo.

Ora, almeno per qualche tempo, i terreni incolti e i cantieri oltrepassano il presente da due lati. Sono spazi in attesa che, talvolta un po' vagamente, risvegliano anche ricordi. Ridestano la tentazione del passato e del futuro. Fungono per noi da rovine. Oggi queste non sono più concepibili, non hanno più - per così dire - un futuro, proprio perché gli edifici non sono più costruiti per invecchiare, in conformità alla logica dell'evidenza, dell'eterno presente e del troppo-pieno. La ricostruzione perfettamente identica all'originale (immaginata, dopo la guerra, per città come Saint-Malo e Varsavia) e, più in generale, le sostituzioni sono agli antipodi delle rovine. Ricreano una funzionalità presente ed eliminano il passato.

Il dramma è che oggi noi applichiamo alla natura lo stesso trattamento che infliggiamo alle città: ne «preserviamo» certi settori, per lo spettacolo; pretendiamo di sostituire una natura a un'altra (con i rimboschimenti, per esempio), ma la natura, come dimostrano i fatti, è testarda: maltrattata, reagisce. Vi sono ghiacciai che si ritirano, mari che si prosciugano, deserti che avanzano, specie che scompaiono. Soprattutto, quando avviene un incidente (per esempio, quello di Černobyl), essa si incarica di moltiplicare e di diffondere gli effetti dell'imprudenza umana: l'uomo scopre di appartenere alla natura quando deve fuggire dai siti che aveva ideato per dominarla. [...]

Solo una catastrofe, oggi, è in grado di produrre effetti paragonabili alla lenta azione del tempo. Paragonabili, ma non simili. La rovina, infatti, è il tempo che sfugge alla storia: un paesaggio, una commistione di natura e di cultura che si perde nel passato ed emerge nel presente come un segno senza significato, o, per lo meno, senza altro significato che il sentimento del tempo che passa e che dura contemporaneamente. Le distruzioni operate dalle catastrofi naturali, tecnologiche o politico-criminali appartengono all'attualità. [...]

Le macerie pongono subito dei problemi di gestione: come sbarazzarsene? Che cosa ricostruire? Così, a New York ci si è ben presto chiesti se bisognava rifare le Twin Towers com'erano prima, o sostituirle con qualche altra cosa (conservando, ovviamente, qualcosa del passato, un'allusione, una citazione, un po' come a Berlino il campanile spezzato della Gedächtniskirche vuol essere una rievocazione del passato). In ogni caso, le distruzioni, terroristiche o d'altra natura, sono datate e la funzionalità perduta (per la quale si cercano «d'urgenza» delle soluzioni di ricambio) deve ritrovare il suo posto. Siamo lontani dal tempo puro che si insinua fra i molteplici passati e questa funzionalità perduta, ma meno lontani dalla spettacolarizzazione che recupera sia gli eventi sia le rovine.

Abbastanza logicamente in un'epoca che sa distruggere, e lo fa anche in modo massiccio, ma che privilegia il presente, l'immagine e la copia, alcuni artisti sono stati sedotti dal tema delle rovine. Non più come i pittori di rovine del Settecento, per giocare - malinconicamente o edonisticamente - con l'idea del tempo che passa, ma per immaginare il futuro. [...]

Alcuni grandi fotografi di città (penso soprattutto a Jean Mounicq in Francia e a Gabriele Basilico in Italia) hanno cercato di coglierla come una rovina, sorprendendola quando essa è disabitata. Parigi, Milano, Roma, Venezia diventano, agli occhi di questi fotografi, città deserte come Pripjat; ma, sapendole vive, noi vediamo in esse piuttosto delle anticipazioni o dei fantasmi: città uscite dalla storia, ma non dal tempo, che potrebbero essere nate dalla visione di Proust o di Thomas Mann, di Freud quando si aggira per le stradine di una città italiana o ancora di qualche futuro romanziere della nostra surmodernità urbana.

Tutto avviene come se l'avvenire non potesse essere immaginato che come il ricordo di un disastro di cui noi avremmo oggi solo il presentimento. Ma questi giochi col tempo si prestano a letture diverse. [...]

A dire il vero, sia che rappresenti un falso passato (una colonna romana in acciaio) o un'utopia nera (una rovina futura), l'opera gioca col tempo, deliberatamente, così come fa senza volerlo l'opera «d'epoca». La percezione che avrebbero avuto o che avrebbero potuto avere i contemporanei dello stato iniziale della rovina costruita dall'artista ci sfugge, tanto più che quei contemporanei non sono mai esistiti o non esisteranno mai – al pari di quello stato iniziale. La mancanza che esprime allora l'opera d'arte non è più quella di uno sguardo scomparso che non arriveremo mai a restituire completamente, ma quella di uno sguardo inesistente. La mancanza diventa assenza. Hubert Robert e i pittori di rovine del Settecento immaginavano un passato fittizio, fantasma che si aggirava amabilmente in un paesaggio bucolico. Gli artisti odierni immaginano un futuro non ancora avvenuto. Gli uni e gli altri hanno il presentimento (e i secondi in modo ancora più intenso) che spetta all'arte salvare quanto vi è di più prezioso nelle rovine e nelle opere del passato: un senso del tempo tanto più stimolante ed emozionante perché irriducibile alla storia, perché coscienza della mancanza, espressione dell'assenza, puro desiderio.