

# Sulla strada

## STORIE DI VARIA URBANITÀ

In occasione della presentazione del volume curato da Carlo Bertelli «La Città Gioiosa», il quarto della collana «Civitas Europaea» edita dalla Libri Scheiwiller per conto del Credito Italiano, l'architetto Marco Romano, docente all'Università di Genova, è intervenuto con una relazione che qui riproponiamo ai nostri lettori.

di Marco Romano

Nella città contemporanea dovremmo ufficialmente spartire la nostra vita nella casa, nel trasporto, nel lavoro e nel "tempo libero", quest'ultimo finalmente deputato alla nostra festa: per fortuna, si sa, ci divertiamo magari anche nella sfera del lavoro (una tazza di caffè, una tenue molestia sessuale, un pettegolezzo aziendale) in casa, in automobile, ma la città è programmata oggi per separare, non per integrare questi momenti di gioia, come era invece quella che Rabelais evoca fantasticamente proprio nel momento del suo declino.

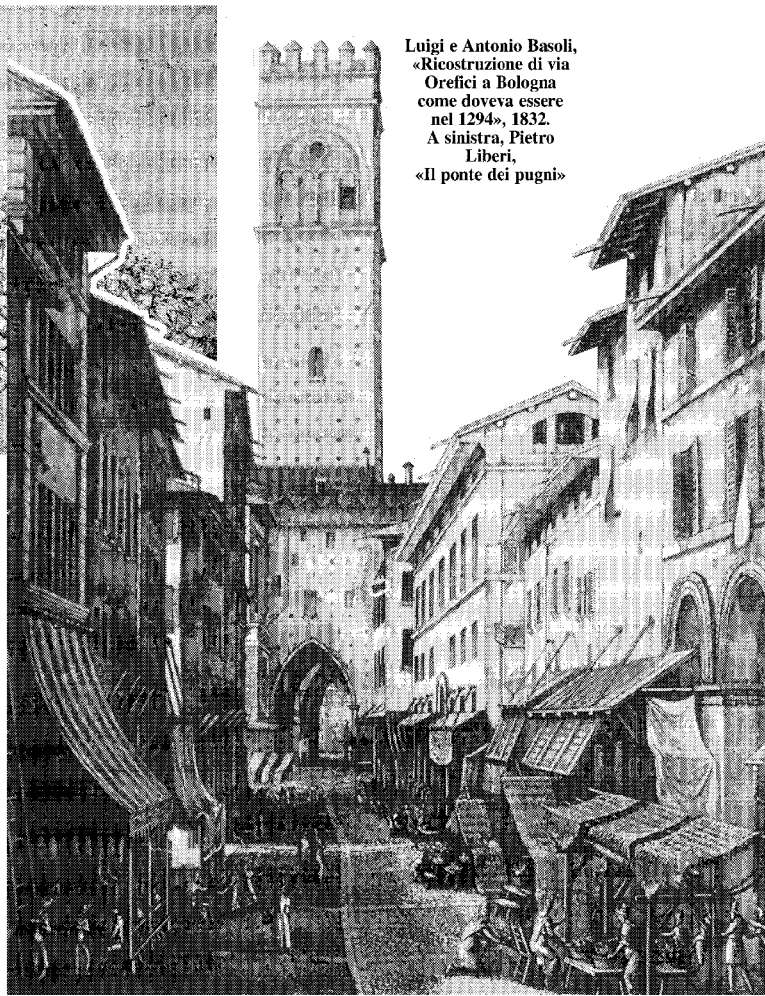
Era la città cresciuta dopo il Millesimo, un agglomerato fittissimo di case appena solcate da strade larghe due o tre metri, dopo uno spazio libero era subito ingombro di legna o di pietre, che né le Cattedrali, prima lontane sulle tombe dei martiri e ora accostate con le loro ossa alle sue mura come a Pisa, né il Mercato, in una strada allungata ai suoi margini — a sua volta spesso murato da altre case — riuscivano a scalfire.

Li dentro ferve una società nuova, il clima entusiasta del cantiere evocato da Le Goff: i comportamenti licenziosi, la libertà dai vincoli feudali, la speranza di ascesa sociale meritata con le forze del proprio lavoro e non solo per diritto di nascita, l'invenzione architettonica del gotico, la trasgressione intellettuale di Abelardo.

Questa città così trasgressiva ha i suoi nemici: i semplici conservatori dello status quo (aristocratici e clero nostalgici della società tripartita come Raul Glabert od Ottone di Frisinga) o i primi profeti dell'utopia come Bernardo di Chiaravalle, che vuole smembrarla nella campagna in tanti ascetici monasteri dove i piaceri carnali vengano controllati e il libertinismo intellettuale non abbia più senso.

Quando Abelardo muore stanco a Cluny nel 1142, le abbazie di Bernardo stanno dilagando in tutta l'Europa: a Milano per fondare Chiaravalle ebbe dai cittadini accoglienti trionfi, come se davvero non desiderassero altro che rinchiusersi nei suoi monasteri.

Proprio allora, invece, si consolida irreversibile la civiltà dei mercanti e degli artigiani, che può mettersi sullo stesso piano delle istituzioni feudali sfidando l'imperatore a Legnano, e che nell'*urbs*, la città fisica, apre le strade e le corti delle residenze consortili, costruisce il palazzo municipale e scapitozza le torri gentilizie per lasciar scivolare la sua, soprattutto incorpora il mercato allargando faticosamente una strada esistente (a Strasburgo, a Edimburgo) o



Luigi e Antonio Basoli, «Ricostruzione di via Orefici a Bologna come doveva essere nel 1294», 1832. A sinistra, Pietro Liberi, «Il ponte dei pugni»

# Città gioiosa con mariuoli asini e fango

Nel Duecento la strada diventa teatro di una socialità vitale e promiscua, destinata, però, a durare poco

tracciandola nuova nel mezzo delle città fondate, lunga centinaia di metri e larga dai venticinque di Berna ai quaranta di Cuneo: lì si allineano le botteghe più importanti — presto protette da portici — le *halle* delle corporazioni mercantili più ragguardevoli, i fondaci per i mercanti stranieri.

Alla metà del Duecento viene inventata la piazza — una novità assoluta — con il palazzo municipale a segnare la rilevanza politica, concettualmente distinta dal mercato anche se poi in concreto spesso coincidenti.

I giorni di festa sono più dei giorni feriali, ma anche la lunga giornata di lavoro è intermezzata da una corsa in campagna, a prender due verdure nell'orto, o da un salto in piazza: per spettegolare, per

ascoltare notizie, per vedere un corteo nuziale o un funerale, un saltimbanco, un gruppo di pellegrini, qualche volta un supplizio, mescolati a poveri senza lavoro — soccorsi dal Comune — e a mendicanti cui non far mancare un'elemosina — mai che sotto le loro luride vesti dominassero tenti la nostra carità — forse furfanti matricolati ma sempre parte integrante del popolo cittadino.

L'entusiasmo del vivere l'avventura di una società nel crescere della propria consapevolezza di sé, intrecciando persone e sentimenti con le strade e le piazze, con le chiese e con il municipio, perfino con l'interno delle case dove tutto è aperto — «nulla vedrai di disdicevole anche a frugare nell'intimo di ogni casa» dirà Leonardo Bruni nel 1402 nel suo panegirico di Firenze — rende davvero questa città una città gioiosa, quella che Rabelais rimpiange: ma chi l'avrà cancellata?

I suoi vecchi nemici la serano ora, è vero, più da presso. Nascono gli ordini dei frati mendicanti con i loro conventi cittadini e con le loro piazze per predicare contro l'eresia, contro i vizi comuni ma anche contro lo spreco dei bellissimi palazzi che allora e oggi fanno l'orgoglio dei loro proprietari e della *civitas* intera: da queste campagne moralizzatrici i cittadini prendono per secoli le distanze, irridendo ai frati da vivi ma ricordandosi magari in punto di morte, in testamenti che regalano ai religiosi gran parte dei terreni urbani.

Soprattutto la società urbana non è ora più mobile come

un tempo, le élite (politiche, culturali, professionali, finanziarie) tendono a divenire ereditarie, costituendo una società ristretta contrassegnata in ogni campo da propri gusti, esplicitamente distinti da quelli popolari: sicché la legittima domanda di riconoscimento e di integrazione sociale, che non può venire ora soddisfatta, crea una massa di oziosi (che privi di altre ambizioni lavorano solo lo stretto necessario per vivere), suscita organizzazioni di salariati, delinea una vera e propria società separata, una società di vagabondi, di ciarlatani, di fattucchiere, che diverte i popolani ma della quale gli altri hanno paura.

Non c'era paura per le continue sommosse che punteggiavano la vita delle città: ciò che i poveri volevano era chia-

risimo (potere o grano che fosse) e la loro rivendicazione gestibile, con maggiore o minore successo; ma ora non è più chiaro chi siano e che cosa vogliano questi vagabondi, questa società parallela e misteriosa, e l'incertezza di questo popolo oscuro e fluttuante genera l'incontrollabile ondata di paura che monta in Europa a partire dal Quattrocento, e che rende così malinconici l'autunno del medioevo e lo stesso fiorire dell'umanesimo.

Nasce il desiderio di sapere: un celebre processo a Norimberga e molti libri dei vagabondi ne indagano gerghi e gerarchia; Erasmo immagina, in uno dei suoi *Colloqui*, che vogliano vivere nella più piena libertà — che anzi la loro vita rischiosa sia essa stessa un elogio alla libertà —; Mo-

ro nell'*Utopia* suggerisce alle élite spaventate che la libertà condurrebbe comunque agli stessi principi razionali di ogni buona società, propriamente un lager senza vagabondi e dove tutti lavorano; «il lavoro rende liberi», sarà scritto sul cancello di Auschwitz.

Questa bizzarra idea che la città sognata consista dopotutto in un lager affascina molti (Doni, Campanella, Andrea, Cabot); e molti altri, da Leonardo a Babeuf a Noward, riprenderanno la vecchia idea ciceroniana di smembrare le città più grandi in cittadine minori — tutte più o meno universi corazzati — ed è proprio contro l'irrompere del lager moreano che Rabelais, appena trent'anni dopo la pubblicazione di *Utopia*, glorifica con la furia della disperazione la moribonda città gioiosa: perché già,

oltre la filigrana delle strategie culturali, emergono rudi quelle *tout-court* repressive.

Successivi decreti cercano di stanare i vagabondi — vietando di accoglierli nelle osterie, riformando (Valencia e Milano ne daranno l'esempio) l'assistenza sanitaria e l'assistenza sociale, entrambe direttamente gestite dalle città con un apposito budget dove è d'obbligo far confluire le elemosine private — in modo da distinguere i malati e i poveri veri da quelli falsi, che vanno internati in case di lavoro: saranno dal Cinquecento le *workhouse* parrocchiali inglesi, il programma di trasformare il Colosseo in una filanda, la Grande reclusione raccontata da Foucault, i giganteschi Alberghi dei poveri a Genova, a Napoli, a Palermo, dove rinchiusere al lavoro coatto le

vagabonde masse degli indigenti, l'oscura radice dell'alterità sociale.

In secondo luogo, la repressione contro l'avanzare del diavolo: quando alla metà del Quattrocento Nicolò Cusano, vescovo di Bressanone, sa di una vecchierella che asserisce d'essere stata posseduta dal diavolo, sorride; cinquant'anni dopo i colti pontefici del Rinascimento emanano circolari mobilitando la Chiesa contro il demone, suggerendo di stanare e bruciare streghe ed eretici.

Ma soprattutto saranno le strade e le piazze della città gioiosa a venire rastrellate e ripulite da ogni disordine, rinchiusendo con un processo secolare ogni forma del divertimento pubblico e popolare in suoi propri circoscritti recinti: gli spettacoli nei teatri, i combattimenti di cani e di galli nelle sale e quelle cori tori nelle arene, balestrieri e archibugieri nei campi di tiro, il gioco del calcio nei campi. L'*homo ludens* verrà sempre segregato in uno spazio apposito: il campo per la pallamaglia, la sala per la pallacorda, il Christal Palace per sterminati pranzi sociali, il casinò, il music-hall, lo sferisterio, il bordello, il cinematografo, la discoteca, ogni comportamento appena disordinato viene individuato, separato, sezionato in trattati d'architettura sempre più simili alle raccolte anatomiche.

Oggi la grande pulizia è vicina a essere compiuta: i piani urbanistici assegnano e distinguono posti appropriati per ogni comportamento, per ogni momento della vita. La città moderna è l'ossessivo monumento alla separatezza: non importa se, come in un altro film, *La haine*, questi luoghi così accuratamente circoscritti per precise funzioni non servono spesso a nulla, perfetti monumenti al superfluo perché appunto la gioia di vivere riesce talvolta a sfuggirli.

La città gioiosa, quella dove i cittadini visibilmente e festosamente vivevano la loro socialità è sostanzialmente scomparsa, ma non è scomparsa la paura: prima sarà stata quella delle folle operaie, che amerà i cannoni di Bava Beccaris contro innocue sigarette, oggi la paura per gli immigrati che soltanto i lager delle città socialiste, loro sì, avevano dissipato, o la paura per il popolo dei drogati, i cui gerghi e i riti sono, come nel Quattrocento, tema d'inquietudine — vedi *Train-spotting* — anche loro rigenerati dal lavoro nei reclusori.

In verità, la città gioiosa sarebbe oggi infrequente. Col calar del sole bisognava chiudersi stretti coi chiavistelli, perché nelle strade buie circolava ogni sorta di mariuoli; di giorno poi queste strade erano affollate all'inverosimile di asini, di cavalli, di maiiali, con mezzo metro di fango e di escrementi depositati nel tempo, con il voci assordante dei carrettieri, dei venditori ambulanti, con l'odore acre degli uomini — puzzano come capre, dirà Leonardo senza eufemismi — delle bestie, dei mangiari.

Avremmo davvero voglia di abbandonare le nostre strade pavimentate e pulite? Forse ha ragione Rabelais, dando alla fiammata nostalgia per la città gioiosa, l'alternativa dell'abbazia di Thelème, un elegante club privato dove ciascuno fa quel che desidera.

## — MEDIOEVO ITINERANTE —

# E sulla via, banditi e gabelle

La strada è stata uno dei cavalli di battaglia della medievistica di stampo positivista. Le strade erano le vene attraverso cui pulsava la cultura e il commercio, si trasmettevano modelli e influenze, si incontravano gli uomini, circolavano le notizie si diffondevano le creazioni artistiche o letterarie. I filologi romani, gli storici dell'arte o della letteratura, i sociologi rincorrevano i geografi. Joseph Bédier e Pio Rajna seguivano sulle strade il nascere, il circolare e diffondersi della *chanson de geste*. Un geniale americano Arthur Kingsley Porter percorre-

va in macchina le antiche *routes de pèlerinage* fotografando copiosamente, e talora correndo il rischio di sovrapporre i tracciati moderni a quelli antichi assai più mutevoli, per preparare quel mitico libro che fu *Romanesque Sculpture of the Pilgrimage Roads*. Si arrivò a una ipostasia della strada a un determinismo della strada e ricordo addirittura due volumi di tale Edmond Demolins usciti all'inizio del secolo che si intitolava *Com-*

*ment la route crée le type social*.

Lungo la strada, prodotti dalla strada, nascevano i castelli, fatti per proteggere la strada, per controllarla, per esigere gabelle o addirittura per fornire un nido ai signori-avvoltoi che rapinavano e razziavano impunemente i viandanti. In certi punti deputati, nelle gole più strette, le strade erano bloccate dalle chiese che dal periodo del tardo impero dovevano permettere di difendersi contro

gli invasori (chi non ricorda come Carlomagno aggirò le chiuse longobarde). C'erano luoghi di assistenza e di ospitalità gestiti da enti religiosi, c'era insomma un mondo che oggi diremmo dell'indotto, che viveva della strada e per la strada.

Il modello un po' determinista che si era venuto affermando ha subito qualche salutare scossone, qualche revisione, ci si è accorti che i ruoli non erano così fissi, che la funzione dei castelli poteva mutare nel tempo e che in molti casi la loro erezione aveva avuto poco a che fare con le strade.

Alcune certezze cominciarono a vacillare, alcune immagini mentali dovettero essere riviste, a partire proprio da quella della strada che nel medioevo non era quel percorso chiaramente tracciato che era la via romana ma piuttosto doveva essere inteso, l'aveva notato Marc Bloch, come una «moltitudine di piccoli canali». La Via chiamata Francigena o Romea copriva in tutti i sensi realtà ben diverse della Aurelia o della Cassia. E oggi che nel segno dell'Europa si vuole ricordare e celebrare la Via Francigena esce una raccolta di scritti (*Luoghi di Stra-*

*da nel Medioevo. Fra il Po, il mare e le Alpi occidentali* a cura di Giuseppe Sergi, Torino Scrittori 1996, pagg. 288, L. 35.000) in cui appaiono alcuni dei contributi della scuola torinese che hanno infranto certe immagini e certe idee troppo rigide.

Si tratta di undici saggi in parte già pubblicati su riviste, atti di convegni o specifiche pubblicazioni non facilmente reperibili, in parte inediti, raccolti e articolati in tre sezioni: *Fortificazioni e poteri* (in cui sono riuniti i saggi sui castelli e le "chiuse" di Aldo Settia, Emanuela Mollo, Renato Bor-

done ed Enrico Lusso), *Religiosità e assistenza*, dove Gianpiero Casiraghi, Bernardino E. Gramaglia, Piercarlo Pazé e Grado G. Merlo parlano di ospizi, monasteri, fondazioni religiose, *Il paesaggio e gli uomini*, in cui Rinaldo Comba, Giuseppe Sergi, Claudio Bertolotto e Adriana Solano Fissore affrontano questioni di strade, viabilità, valichi, pellegrinaggi e insediamenti urbani. Ne esce un'immagine dinamica dei rapporti tra luoghi, strade e istituzioni tra Piemonte occidentale e Provenza, un quadro dialettico in cui, tra *peregrinato e stabilitas*, radicamento locale e proiezione europea, si incontrano, si accostano e convivono mercanti e religiosi, aristocratici e pellegrini. (*Enrico Caselluovo*)

## STREET PHOTOGRAPHY

# Immortalando un passo dopo l'altro

posto alla catastrofe. Siamo passati dalla strada-avventura alla strada-incidente. Da una poetica dell'incontro a una statistica dei rischi. Per il nostro sistema nervoso di occidentali è il contro-effetto della "contrazione tellurica" del XX secolo. Le vittime di questa triste e inesorabile metamorfosi, che al brivido ha preferito lo sbadiglio, sono illustri: fine del Grand Tour, del pellegrinaggio, del viaggio in Italia, in Grecia, in Oriente. Fine del viaggio come rito di passaggio. Eppure in un clima così nefasto, esaurita la carica emotiva dell'Ottocento romantico, che si era spinto a ricercare le vie di accesso alle regioni sconosciute della Terra e dell'io, inferno compreso, il potere simbolico della strada, persiste.

Fin dagli esordi la fotografia ha seguito il cammino dell'uomo. Lo ha accompagnato nei suoi viaggi, confermando la conquista della meta. Ha esaltato la velocità dei

mezzi di trasporto: ha sottolineato l'evoluzione di una volontà prometteica che si è progressivamente imposta, prima adattandosi alla natura accidentata del paesaggio nello svolgersi sinuoso delle vie di comunicazione, poi obbligando il terreno a rispettare nella linea retta delle autostrade il rigore dell'economia moderna. La strada è un segno duro, forte. Il latino "rupta", da *rumpere*, è all'origine del termine francese, "Rad", incursione violenta nella lingua anglosassone, la genesi dell'inglese *road*. Se l'immagine fotografica indica a sua volta il desiderio di dominio e comprensione della vita reale, è tuttavia nella natura doppia che ammette l'andata e il ritorno sulla stessa via, l'arte e la documentazione nello stesso gesto, che si celebra il gemellaggio con la strada. «Niente libertà senza strade: sono la fuga, l'erranza, il "diritto di andarsene invocato da Baudelaire" — annota François-Bernard Huyghe nel saggio "Le

médium ambigu" —. Niente dominazione senza strade: altrimenti come lanciare ordini e truppe e come controllare il territorio? Niente innovazioni senza strade, né regolarità, né amministrazione, né approvvigionamento, né relazioni permanenti, né sicurezza del ritorno». Se il contrasto è genetico, quale è l'esigenza primaria che spinge l'uomo a "farsi strada" e a raccogliere immagini lungo il percorso? Secondo Lucien Febvre, che negli anni Venti segna con i suoi studi il primato della storia sulla geografia, la risposta è la forza della volontà umana, il bisogno di lasciare ricordi della propria e altrui esistenza.

Consapevole della ricchezza del tema — «la strada è archetipo, simbolo, rituale, ossessione, sogno, emblema», sottolinea Debray — l'esposizione parigina suggerisce solo alcune ipotesi di percorso. Tracce, transiti, cantieri, viaggi sono le categorie entro cui organizzare le infinite declina-

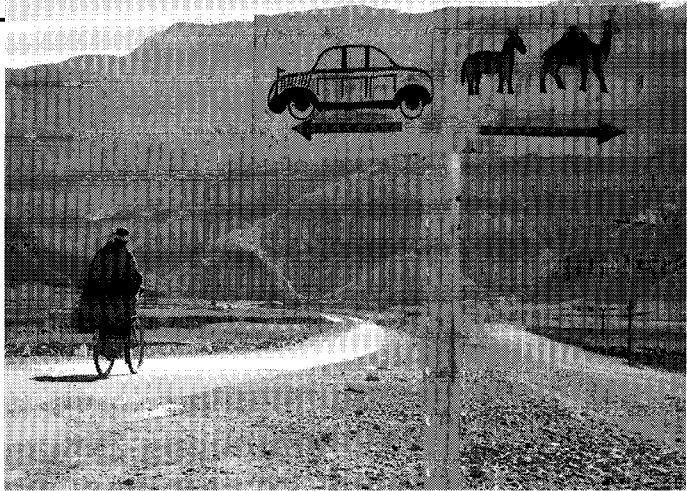
zioni della "street photography" che spazia dalla vitalità quotidiana della città al deserto, dalle auto in corsa di Lartigue alle marce dei repubblicani spagnoli di Capa, dai panorami di Gernell, alla fuga dei rifugiati etiopi di Salgado. Ma una volta in cammino, fermarsi è difficile. Se il quaderno di Gallimard chiude con una ricca antologia da Rabelais a McLuhan, passando attraverso le vie di Internet — guarda caso l'autobiografia di Bill Gates si intitola *The Road Ahead* — la memoria non può far meno di elencare altre esperienze: le strade solitarie sospese nel tempo di Atget, la Fifth Avenue di Berenice Abbott, *l'on the road* americano di Robert Frank, le scorribande di Danny Lyon, la *Sunset Strip* di Ed Ruscha e le sue *Twenty-six Gasoline Stations*, l'itinerario di William Eggleston negli Stati del Sud, la B1 di Paul Graham, la via Emilia dei nuovi fotografi di paesaggio italiani, la Transmanche di

Koudelka, la strada napoleonica di Guido Guidi, le piste africane di Raymond Depardon.

Se oggi le grandi arterie autostradali privilegiano il punto di partenza e di arrivo, impedendo nella velocità la percezione delle zone intermedie, così importanti allo svolgimento narrativo, l'immagine fotografica reclama ancora e soltanto il diritto di fissare alcune pietre miliari, anche piccole, che indicino nel dispiegarsi di ogni viaggio/racconto un momento di pausa. E facendo ciò, lasciando che per un attimo l'uomo riconsigli i ritmi di una visione più naturale e quindi più lenta e parziale, la fotografia rivela la sua natura perdente, vecchia e antistorica. Ma non è detto che per tornare a vivere a volte non ci si debba guardare indietro.

«Qu'est-ce qu'une route?», Parigi, *Maison de la photographie*, fino al 26 gennaio. Catalogo *Cahiers de médilogie*.

Marc Riboud, «Pakistan», 1956



di Laura Leonelli

Si comincia sempre dai piedi, da ciò che essi sfiorano e calciano. Si comincia sempre da questo principio logico, stare coi piedi a terra, da questa gravità così tristemente ineludibile, a cui possiamo fuggire solo lontani dal nostro pianeta. Bisogna guardare in basso, e non alle stelle per capire chi siamo, dove siamo, dove andremo. Sotto le suole delle scarpe scivolano la sabbia, la terra battuta, l'asfalto e con essi la storia che ha scritto il suo corso lungo le pietre miliari. Saggio è l'uomo che cammina, che misura il tempo a passi, che lascia lo sguardo libero di contemplare. «Viaggiare a piedi — ricordava Rousseau — è viaggiare come Talete, Platone, Pitagora. Un filosofo non può fare altrimenti». Se la strada è il destino dell'*homo viator*, che segna l'ingresso alla vita e il suo svolgersi come pensiero, es-

sa, nella duplice natura di luogo e metodo di ricerca, invita a riflettere sulle modalità di questo apprendistato che, pur nelle diverse declinazioni geografiche e storiche, artigianali e tecnologiche, sembra non conoscere la parola fine.

Una mostra a Parigi, aperta alla Maison de la Photographie nel quadro del Mois de la Photo, e soprattutto il numero speciale dei *Cahiers*

*de médilogie*, edito da Gallimard, catalogo che supera per ampiezza e qualità di interventi l'ambito espositivo, offrono l'occasione di ripercorrere attraverso varie sollecitazioni, dall'antropologia alla religione, dalla chimica all'informatica, uno dei temi centrali della storia dell'uomo e della fotografia. La riflessione si apre con una nota dolente, malinconica come la scoperta di un

territorio completamente catalogato, da cui, per eccesso di reticolazione stradale, è bandito lo scarto dalla norma, l'antico "delirare", l'uscita dal solco, per affidarsi alle incognite di una via inesplorata. «Quando la cartografica raggiunge il limite, l'emozione si spegne» — scrive Régis Debray, direttore dei Cahiers nel saggio d'apertura, "Rhapsodie pour la route". Il caso lascia il