

CAPITOLO I

LO SPAZIO DELLA MODERNITA'

La città come spazio

Quando Walter Benjamin scrive le sue “immagini delle città” negli anni Venti,¹ si inserisce idealmente nella lunga tradizione della letteratura di viaggio che aveva descritto fin dal Medioevo le esperienze soggettive di viaggiatori esploratori, culminando nel cosiddetto Grand Tour europeo del diciannovesimo secolo di cui anche Goethe si fa interprete nel 1828 con *Viaggio in Italia*.² Lo sforzo di concentrare l'osservazione e la descrizione dello spazio della città, nelle sue molteplici varianti culturali e architettoniche, si unisce in Benjamin all'atteggiamento baudelaireiano del *flâneur*,³ soggetto immerso nella “phantasmagoria”⁴ della città moderna, allo stesso tempo molto vicino e molto lontano da ciò che vede e ciò che sente.

Se il *flâneur* di Baudelaire, come spiega Benjamin⁵, è un soggetto che si muove ancora sulla “soglia” della società moderna, è pur vero che l'attrazione esercitata dalle luci, i rumori, il movimento della città in trasformazione, lo spingono a cercare un eccitante rifugio nella folla. «The crowd is the veil through which the familiar city lures the *flâneur* like a phantasmagoria. In it the city is now a landscape, now a room».⁶ L'immagine che Benjamin costruisce, così come il meccanismo a catena che utilizza nelle sue descrizioni di esperienze urbane, è il risultato di un processo dialettico e sottilmente onirico, ispirato a sua volta dai passaggi retorici della poesia surrealista,⁷ ulteriore fonte d'ispirazione. «Such an image are the arcades, which are both house and stars. Such an image is the prostitute, who is saleswoman and wares in one».⁸ La costruzione di immagini dialettiche consente a

¹ Le descrizioni di Parigi, Napoli, Marsiglia, Mosca, scritte da Benjamin negli anni Venti, sono state raccolte per la prima volta, insieme a saggi, aforismi e racconti autobiografici, da Hannah Arendt nel libro *Illuminations*, Harcourt, Brace & World, 1968. La raccolta a cui ho fatto riferimento è W. Benjamin, *Reflections: essays, aphorisms, autobiographical writings*, (ed.) Peter Demetz, Schocken Books, New York, 1986.

² Goethe, *Italianische Reise*, Leipzig: Inselverl., 1920; tr. it., *Viaggio in Italia*, Mondadori, Milano, 1993.

³ Attorno al 1850, Baudelaire inizia ad elaborare il concetto di *flâneur*, partendo dall'idea che l'arte tradizionale fosse ormai inadeguata alle nuove e dinamiche complicazioni della vita moderna. I cambiamenti sociali ed economici portati dall'industrializzazione richiedevano che l'artista si immergesse nella metropoli e diventasse, 'un botanico del marciapiede', un conoscitore analitico del tessuto urbano. Vedi C. Baudelaire, *Les fleurs du mal*, Bordas, Paris, 1990; tr. It., *I fiori del male*, Feltrinelli, Milano, 1999.

⁴ Siegfried Kracauer introduce il concetto di phantasmagoria in uno storico saggio del 1927: S. Kracauer, *Das ornament der masse*, Suhrkamp, Frankfurt, 1977; *La massa come ornamento*, Prismi, Napoli, 1982.

⁵ W. Benjamin, “Baudelaire, or the Streets of Paris”, in *Reflections*.

⁶ *Ivi*, p. 156.

⁷ W. Benjamin, “Surrealism”, in *Reflections*.

⁸ W. Benjamin, “Baudelaire, or the Streets of Paris”, in *Reflections*, p. 157.

Benjamin di muoversi nello spazio urbano moderno, legittimando percorsi mentali, simmetrie oniriche, percezioni sensibili. Ecco come racconta Napoli nelle “images of cities”:

«In reality it is grey: a gray-red or ocher, a grey-white. And entirely gray against sky and sea. It is this, not least, that disheartens the tourist. For anyone who is blind to forms sees little here. The city is craggy. [...] As porous as this stone is the architecture. Building and action interpenetrate in the courtyards, arcades, and stairways. In everything they preserve the scope to become a theatre of new, unforeseen constellations. The stamp of the definitive is avoided. No situation appears intended forever, no figure asserts its “thus and not otherwise.” This is how architecture, the most binding part of the communal rhythm, comes into being here [...].»⁹

Questo è solo uno dei racconti urbani di Benjamin, che mette in scena una “narrazione in movimento” dello spazio, in cui esiste già la percezione di un processo di modernizzazione tecnologica in corso. Nelle sue narrazioni Benjamin assume uno sguardo in movimento la cui origine è indubbiamente nella nascita e nel primo sviluppo dei mezzi di trasporto e, quindi nell’esperienza del movimento *della* città. La sua attenzione quasi ossessiva per le strade, luoghi di transito e connessione, lo portano per esempio a discutere della ristrutturazione urbana di Parigi attuata dal Barone Haussmann tra il 1853 e il 1869, dicendo che «Streets, before their completion, were draped in canvas and unveiled like monuments».¹⁰ I passaggi mentali che le linee disegnate nello spazio urbano autorizzano, sono l’occasione per Benjamin di creare connessioni fra termini appartenenti ad aree semantiche diverse, cosicché le strade si fanno veri e propri monumenti. Se prima definisce l’architettura di Napoli “porosa come la pietra”, attribuendo un aggettivo che dice di una qualità labile come la porosità, all’immobilità di una pietra su cui si fonda un’intera costruzione, più tardi riesce letteralmente a trasferire il movimento nell’essere dell’architettura. Associando “building” ad “action”, Benjamin interseca la pesante, immanente stabilità del manufatto architettonico, con la leggerezza e l’agilità dell’azione del soggetto in movimento *tra* cortili, arcate, scale. La mutevole trasformazione cui Benjamin fa riferimento - The stamp of the definitive is avoided - diventa, nella sua riflessione, condizione stessa dell’architettura urbana, una sensibile percezione della metamorfosi a cui lo spazio è continuamente sottoposto. La descrizione delle alternanze tra pieni e vuoti architettonici, diventa la visualizzazione narrativa di una mappa di percorsi dispiegata tra

⁹ W. Benjamin, “Naples”, in *Reflections*, p. 165.

¹⁰ W. Benjamin, “Baudelaire, or the Streets of Paris”, in *Reflections*, p. 159.

ostacoli e transiti. Uno degli elementi su cui Benjamin focalizza la sua osservazione è il cosiddetto *passage*, gallerie che collegavano quartieri della città, coperte da tetti di vetro e con pareti rivestite da pannelli di marmo, che davano forma ad una sorta di luogo a metà tra esterno e interno, via privilegiata per le passeggiate del *flâneur* parigino che subisce così il fascino di molte architetture di transito, dai ponti alle ferrovie, dalle scale ai pavillion.

La sensibilità di guardare allo spazio della modernità come uno spazio in movimento e in trasformazione consente a Benjamin di fare del *flâneur* un vero e proprio atteggiamento, uno stato mentale, ma si rivela anche un argomento di intensa riflessione filosofica e sociologica per altri suoi contemporanei. Primo fra tutti Georg Simmel¹¹ che già all'inizio del Novecento nel saggio "La metropoli e la vita spirituale", attua una riflessione sulla condizione dell'individuo metropolitano alle prese con «l'intensificazione della vita nervosa»,¹² immerso in uno spazio, quello urbano, che favorisce i conflitti ed in cui è sempre più complicato esprimere la propria soggettività, schiacciata dal dominio dello "spirito oggettivo". Simmel descrive quindi un ulteriore atteggiamento, questa volta difensivo, che l'individuo mette in atto attraverso l'uso dell'intellettualismo come «mezzo per preservare la vita soggettiva dalla violenza della metropoli».¹³ *Blasée* è il termine che Simmel usa per identificare un fenomeno psicologico che fa dell'intelletto l'unico organo in grado di rispondere alla sovrastimolazione metropolitana attraverso l'indifferenza e il disincanto nei confronti di qualsiasi altro individuo o esperienza, ed instaurando rapporti distaccati. La conseguenza di un tale meccanismo di difesa è l'abitudine alla stimolazione, cui subentra l'incapacità di reagire se non con scetticismo. L'aumento di attrazioni e di sollecitazioni percettive, il diffondersi di situazioni che stimolano il divertimento, il velocizzarsi degli spostamenti e il moltiplicarsi dei mezzi di trasporto, sono alcuni dei primi effetti che la città subisce tra Ottocento e Novecento, in seguito a quel processo tecnologico che ha portato al modernismo.

Modernism designates the high-culture critique and ultimate rejection of what modernisation stood for: technologically-driven, capitalist modes of consumption and pleasure, responsible for creating a mass culture whose outwardly most striking sign was cinema [...]¹⁴

¹¹ George Simmel (1858-1918) è stato un sociologo attivo prima nell'Università di Berlino, poi a Strasburgo, che si è occupato di moltissimi argomenti: dal capitalismo alla morte, dal tempo allo spazio urbano. Fu molto influente anche sulla filosofia del primo Novecento.

¹² G. Simmel, "La metropoli e la vita spirituale", in *Eterotopia*, Mimesis, Milano, 1994, p. 105.

¹³ *Ivi*, p. 106.

¹⁴ T. Elsaesser, "City of light, gardens of delight", in *Cities in transition*, (ed.) Andrew Webber and Emma Wilson, Wallflower Press, London, 2008, p. 88.

E se la città è in grado di trasformare la sua struttura fisica, di deformarsi e riadattarsi in continuazione, prestandosi ai bisogni sociali, lo spazio urbano del primo Novecento mette in scena un processo molto intenso e sensibile di cambiamenti strutturali e architettonici, sotto la spinta dei nuovi mezzi di trasporto e rispondendo all'esigenza di programmare un habitat urbano. Benjamin e Simmel la descrivono come un luogo di alterazione mentale, rispetto alle condizioni abituali del cittadino, la definiscono un vero e proprio "stato mentale": vivere nella città significa assumerne le caratteristiche intrinseche, percorrendola, diventandone abitante, e così aderire alle sue proprietà specifiche. Le loro riflessioni stabiliscono per la prima volta la congiunzione tra *metropoli* e *modernità* includendo nei cambiamenti strutturali dello spazio, anche le variazioni subite dalla coscienza, dalla mente e dai meccanismi di percezione, individuando nella mobilità dello sguardo la forza trainante del rapporto tra architettura e individuo moderni. In questo snodo nasce il concetto di "società" nel diciannovesimo secolo, riuscendo a trovare identificazione nella corrispondenza tra la materialità e la funzionalità delle strutture architettoniche e i rapporti che esse definiscono con le nuove masse urbane attraverso lo sviluppo dei flussi di movimento e l'attivazione di processi di costruzione di identità collettive. «Alla base del rinnovamento moderno preme la questione sociale»,¹⁵ spiega Bruno Zevi riferendosi ai processi di incremento demografico che interessano gli agglomerati urbani a fine Ottocento, e che sono preludio a quell'impegno urbanistico che contribuirà fortemente alla formulazione del «linguaggio moderno». Questo significa che mai come nella fase di passaggio tra Otto e Novecento, il processo tecnologico in atto ha indirettamente modificato strutture, dimensioni, connessioni, percorsi, paesaggi, modi di vedere e di vivere.

Fermiamoci per un momento e torniamo alle riflessioni di chi si è accorto che la città in trasformazione avrebbe modificato necessariamente le abitudini dell'individuo, immergendolo in un continuum di stimolazioni. Sigfried Kracauer parla della città come di un luogo in cui viene messo in scena il "culto della distrazione" o del "divertimento", riferendosi in particolare all'invasione di sale cinematografiche a Berlino nei primi decenni del Novecento, punti di attrazione che raccolgono la *massa* intorno ad immagini e forme

¹⁵ B. Zevi, *Storia dell'architettura moderna*, Vol. I, Einaudi, Torino, 1975, p. 25.

nuove. Quel «caleidoscopio ottico e acustico»¹⁶ di cui parla descrivendo gli spazi delle sale cinematografiche in cui si trova immerso il soggetto, si riflette nell'esperienza del muoversi in città dove da una parte architettura e urbanistica sono costrette a modificare il proprio assetto per creare le condizioni favorevoli al processo tecnologico, e dall'altra parte lo stesso modernismo costringe il soggetto a modificare il proprio rapporto con lo spazio urbano, a codificarne le variazioni. Il passaggio che compie Kracauer, ma che motiva anche le riflessioni di Benjamin, è di stabilire un confronto tra movimento fisico e movimento dell'immaginario. Questa è la sottile connessione attraverso cui Benjamin e Kracauer fondano in un unico individuo lo spettatore cinematografico e lo spettatore urbano. Un individuo che viene spostato altrove dalle immagini della macchina cinema, e un individuo che attraverso i mezzi di trasporto si fa spostare da un luogo all'altro. In qualche modo il cinema si fa mezzo di trasporto e pone il soggetto in una condizione di *flânerie* immaginaria. Il punto d'incontro tra i due è sì il movimento, ma soprattutto l'affinità tra cinema e città sta nell'essere intrinsecamente luoghi di passaggio, transiti attraverso cui le coordinate spazio temporali di cui l'uomo è stato finora perno centrale ed unico parametro, si dissolvono.

«As travel by train both reduced the time it took to cover the space between known points on a map and drew remote places of the world into closer proximity, it thus created a new panoramization of space. The landscape through which the train traveller was projected suddenly turned into a vast screen unrolling its fleeting tableaux. [...] Space simply became a series of continuously changing scenes».¹⁷

Il treno diventa il mezzo di trasporto più facilmente accostabile al cinema, perchè consente di assistere allo “srotolamento” di immagini fisse una dietro l'altra, simulando la sequenzialità delle scene di un film, attraverso un vetro che si fa schermo oltre il quale non scorrono immagini impresse su una pellicola, ma spazi veri che vengono “panoramizzati”, inquadrati, frammentati. Ciò che cambia è il modo di guardare, meglio ancora possiamo dire che il punto di origine dello sguardo non è più fisso, centrale, unico, ma molteplice, frammentato, dispersivo, mobile.

«Mobility in space thus enabled a juxtaposition – even a collision – of disparate but sequential images. So too the city was no longer seen from a static frontal perspective,

¹⁶ S. Kracauer, *La massa come...*, p. 80.

¹⁷ C. Boyer, *The city of collective memory*, MIT Press, Cambridge-London, 1996, p. 41.

or as a centred and composed picture, but as a multidimensional travelling view that was itself a new spatialization of time».¹⁸

Insomma le linee prospettiche cambiano, rispondendo alle esigenze di un nuovo spettatore, assecondando le sue posizioni e i suoi movimenti. La comparsa di mezzi di trasporto rivoluzionari costringe il soggetto a ri-conoscere lo spazio, attuando un'analisi del rapporto tra il proprio corpo, le proprie dimensioni e gli ambienti in cui si trova. La velocità e l'altezza diventano due nuovi vettori spaziali con cui il soggetto deve fare i conti per contenere le nuove spinte architettoniche. Le Corbusier, individuerà nelle prime visioni aeree, la capacità di motivare l'esigenza di una nuova coscienza dello spazio, che a sua volta dovrà necessariamente essere riorganizzato non solo sul piano meramente strutturale, ma anche ad un livello rappresentativo. Ecco che i palazzi si elevano, aprendo prospettive inaspettate e dal canto suo, l'architettura stessa inizia ad aggredire lo sguardo, articolando percorsi in cui il soggetto deve districarsi in spazi sempre più complessi.

«The stately square, that quiet oasis in the traditional city acting as a theatrical stage set for monumental architectural views, became transformed in the modern city into ramps, stairways, and elevators, points of exchange between public and private space».¹⁹

La differenza tra spazio pubblico e privato inizia ad essere messa in discussione, riuscendo a svincolarsi dalla tradizionale connessione con giustapposizioni tra esterno ed interno, aperto e chiuso. Muoversi per la città su un mezzo di trasporto significa attraversare spazi comuni, pubblici, godendo di una dimensione inaspettatamente intima e privata, chiusa. I *passages* di Benjamin giocano sulla medesima dicotomia: vie di transito che collegano spazi aperti, vere e proprie strade coperte da tetti di vetro. La trasparenza diventa, infatti un elemento fondamentale dell'architettura di inizio secolo. Basta pensare alla costruzione, alla fine dell'Ottocento, della Tour Eiffel, monumento alla trasparenza, in cui il continuo alternarsi di pieni e vuoti, accentua la tendenza alla dissoluzione dei confini tra esterno ed interno, spingendo l'osservatore ad assumere nuove categorie percettive. E' il momento in cui «the architectures of transit prepared the ground for the invention of the moving image, the very epitome of modernity».²⁰

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Ivi*, p.42.

²⁰ G. Bruno, "Motion and emotion: film and the urban fabric", in (a cura di) Andrew Webber e Emma Wilson, *Cities in transition*, Wallflower Press, London, 2008, p. 14.

Moderne percezioni

Nel tardo Ottocento, le nuove forme di modernizzazione tecnologica costringono il soggetto ad adattarsi a nuove configurazioni sociali, architettoniche, economiche, determinando una sensibile trasformazione della percezione e, conseguentemente una diversa considerazione del concetto di attenzione. Jonathan Crary ha approfondito il problema dell'attenzione in relazione all'emergere della modernità in due lavori di fondamentale importanza *Suspension of Perception*²¹ e *The Techniques of the Observer*.²² Crary parte dall'idea che dalla metà dell'Ottocento in avanti, le modalità percettive siano state continuamente sottoposte a trasformazioni dovute alle esperienze di frammentazione e shock apportate dal modernismo tecnologico. In qualche modo la modernità avrebbe, secondo Crary, modificato profondamente le tendenze percettive dei soggetti, mettendo in crisi il concetto di "attenzione" che diventa un vero e proprio "problema della modernità", tanto da motivare la gran parte di esperimenti sulla psicanalisi e l'ipnosi.²³ In realtà, dalle osservazioni di Crary si carpisce che ciò che viene definito un "problema" di attenzione, altro non è che una forma di adattamento ad una quantità e ad un tipo di sollecitazioni inusuali per il soggetto della fine del diciannovesimo secolo:

«Attention was not part of a particular regime of power but rather part of a space in which new conditions of subjectivity were articulated, and thus a space in which effects of power operated and circulated».²⁴

Il processo che Crary definisce di "modernizzazione della soggettività", altera i livelli di attenzione, introducendo delle pause, sospensioni in cui la distrazione si impone come condizione indispensabile all'esperienza della modernità satura di stimoli.

Le osservazioni di Crary mettono in luce un sotteso collasso dei modelli classici di visione e la perdita di un soggetto stabile e frontale come quello che questi modelli richiedevano. Mobilità del soggetto da una parte e crollo del modello di visione monoculare (tipico della camera oscura) dall'altra, sono le due variabili che permettono all'attenzione e alla distrazione di diventare due facce coesistenti della stessa medaglia. Se lo spettatore della camera oscura è un soggetto precostituito, costretto ad assumere una posizione fissa,

²¹ J. Crary, *Suspensions of perception*, MIT, Cambridge, 1999.

²² J. Crary, *The techniques of the observer*, MIT, Cambridge, 1990.

²³ Per un approfondimento sulle relazioni tra cinema e psicanalisi tra fine Ottocento e inizio Novecento, vedi il lavoro di Ruggero Eugeni, *La relazione d'incanto*, Vita e Pensiero, Milano, 2002.

²⁴ Crary, *Suspension of...*, p. 24.

consumando l'esperienza individuale in uno spazio isolato e privato, con l'avvento della tecnologia fotografica e cinematografica, si impongono nuovi modelli di visione in cui non è solo più l'occhio l'origine dello sguardo, ma l'intero corpo, nelle sue posizioni e nei suoi movimenti, come mezzo di trasporto dello sguardo. Si tratta di una vera e propria riconfigurazione della visione sulla base di un'organizzazione spaziale che ha necessariamente bisogno di uno spettatore mobile e produttivo e che può solo prendere forma nell'acquisizione delle pratiche di percezione mobile e distratta della modernità. Si stabilisce una diretta corrispondenza con l'esperienza urbana in cui il corpo del soggetto si amalgama, si confronta con dispositivi in cui percezione ed oggetto non coincidono più e crolla la rigorosa distinzione tra esterno ed interno che la camera oscura strutturalmente imponeva.

Alla luce della rilettura di Crary, diventa ancora più doverosa ed immediata la connessione teoretica tra la nascita del cinema, alla fine del diciannovesimo secolo e la contemporanea trasformazione dello spazio urbano in ciò che si può definire a tutti gli effetti una metropoli.

Quello che accade è che dopo secoli di modelli prospettici cartesiani, tra diciannovesimo e ventesimo secolo la modernità sovverte l'ordine visivo abituale, come dire che «a rapporti sociali nuovi corrisponde un nuovo spazio, e viceversa».²⁵ Da una parte mette in movimento il soggetto, alterandone i riferimenti temporali: nella modernità il tempo scompare, non si vede, ma si consuma. Dall'altra ribalta il rapporto tra le dimensioni, esplodendo in una riconfigurazione visiva dello spazio di vita urbano. La *messa in scena* della modernità rimette in discussione la quotidianità, di fronte all'impatto tecnologico, alla riproducibilità dell'opera d'arte che si fa oggetto, alla ridefinizione del mondo e delle sue rappresentazioni.

Il cittadino si trova immerso in un'epoca in cui l'immagine e la folla sono gli ingredienti basilari per la realizzazione di uno spettacolo che racconta la quotidianità *del qui e ora*,²⁶ di cui lui stesso diventa spettatore. Ecco che il cinema, con la sua capacità di rappresentare il mondo nel suo divenire, si fa subito mezzo privilegiato per la narrazione della vita

²⁵ H. Lefebvre, *La production de l'espace*, Anthropos, Paris 1974; tr.it., *La produzione dello spazio*, Moizzi, Milano 1978, p. 77.

²⁶ Benjamin approfondisce il concetto del *hic et nunc* in relazione ai processi di riproducibilità tecnica che coinvolgono le opere d'arte a partire dal Novecento, da quando l'opera perde la sua aura di unicità per diventare oggetto di pura mercificazione. Vedi W. Benjamin, *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit*, in *Zeitschrift für Sozialforschung*, Ubers, 1936; tr. It., *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*, Einaudi, Torino, 2000.

moderna, ma anche strumento di contenimento di un mondo le cui dimensioni iniziano a straripare dal campo visivo dell'uomo.

“Prendiamo infatti gli anni in cui [il cinema] nasce e poi si sviluppa e pensiamo ai fenomeni che vi intervengono e alla vastità dei cambiamenti connessi: alle scoperte scientifiche e alla loro applicazione all'industria, all'allargamento del mercato e all'imporsi di nuovi prodotti, agli sconvolgimenti demografici e all'irruzione sulla scena di nuovi ceti e di nuove classi sociali, al costituirsi di una fitta rete di trasporti e di comunicazioni e all'intensificarsi dei trasferimenti e dei contatti ecc. Ciò che muta è un intero sistema di vita: e con esso il tradizionale quadro di riferimenti. Ecco appunto che emerge il bisogno di disponibilità, di vicinanza, di efficienza segnalato da Benjamin.”²⁷

La difficoltà di controllare il gioco tra velocità di spostamento e altezze moltiplicate, tra immagini dello spazio che scorrono rapide e frammentate e vertiginosi sguardi dall'alto, costringe il soggetto, affascinato da accelerazione e grandezza, a rimodulare le proprie coordinate. Benjamin e Kracauer parlano di “shock” e “distrazione”, così come Simmel attribuisce all'intensificazione degli stimoli il sopraggiungere dell'abitudine alla percezione distratta e distaccata.

“La ricezione nella distrazione, che si fa sentire in modo sempre più insistente in tutti i settori dell'arte e che costituisce il sintomo di profonde modificazioni dell'apercezione, trova nel cinema lo strumento più autentico su cui esercitarsi.”²⁸

Il cinema sembra essere il mezzo per eccellenza in grado di rappresentare, con il flusso di immagini, lo stesso shock visivo che il soggetto affronta nella fantasmagoria dello spazio urbano. Nell'era del movimento, il cinema riesce a offrirsi come luogo della riduzione del mondo moderno e allo stesso tempo come luogo della creazione di mondi in movimento, in un reciproco scambio tra l'uno e l'altro. La capacità di contenere, rappresentare, presentificare e offrire la realtà come vicina e disponibile è il risultato di una combinazione reciproca tra medium e modernità.

²⁷ F. Casetti, *L'occhio del Novecento*, Bompiani, Milano, 2005, p. 42.

²⁸ W. Benjamin, *L'opera d'arte...*, p. 46.