

Editoriale

How Many Roads

Cosa è la strada?

In una sua bellissima poesia, il poeta andaluso Antonio Machado risponde come solo i poeti sanno fare, cogliendo l'essenza delle cose: «Caminante, son tus huellas / el camino, y nada más; / [...] / se hace camino al andar. [...] / y al volver la vista atrás / se ve la senda que nunca / se ha de volver a pisar. / Caminante, no hay camino, / sino estelas en la mar» («Viandante, sono le tue impronte il cammino, e niente più; [...] il cammino si fa andando. [...] e nel rivolgere indietro lo sguardo ecco il sentiero che mai si tornerà a rifare. Viandante, non c'è cammino, soltanto scie sul mare»; Antonio Machado, in Campos de Castilla, Proverbios y Cantares, 1912).

Anche Rassegna si volge dunque indietro; a vedere la strada stavolta, quella percorsa e quella che abbiamo davanti, attraverso le orme del cammino, dei tanti cammini, che andiamo tracciando. Per dire una cosa soprattutto: che essi segnano la qualità della nostra vita urbana; che il tempo percorso a piedi nei tragitti cittadini è un tempo guadagnato alla bellezza di una relazione.

È infatti questo voltarsi indietro che, accendendo la memoria, restituisce senso alla storia personale e collettiva del nostro complesso rapporto con lo spazio urbano. Che ci riporta inevitabilmente alle strade che nella vita abbiamo percorso, attraversato, osservato; pulite e sporche, abitate dalla ricchezza e dalla povertà, trafficate dalle macchine o dalla gente a piedi; centrali o periferiche. Salotti in piazza con sedie, panchine, tavolini; e sconvolgenti dormitori all'aperto come gli infiniti marciapiedi dei senzatetto di Calcutta. In ogni caso esse sono state il luogo di una relazione. Dai canyon urbani, dove si incanala il vento e quasi non si può sostare, alle strade mercato nei Paesi più poveri dove tutti sono in giro a vendere qualcosa, ciò che risalta (magari a volte solo come nostalgia) è la necessità di una connessione a misura d'uomo.

Il numero che presentiamo, curato da Alessandra Capuano, vuole per questo riflettere – attraverso alcuni casi di studio – sul rapporto che la strada ha sia con gli abitanti sia con gli edifici, sul ruolo che essa riveste (come segno e come significato) sia dal punto di vista urbanistico e architettonico sia sociale. Di fronte al rischio che l'idea di percorso perda una parte del senso che la anima, Rassegna vuole porre a livello accademico la questione della possibilità, della opportunità, della necessità di progetti di rigenerazione per restituire le città alle persone; per ridare alla strada quello spessore funzionale e semantico – evocato nel saggio di Cristina Bianchetti e Paola Viganò che prende spunto da una celebre riflessione di Bernardo Secchi pubblicata su «Casabella», trent'anni fa – che dovrebbe nutrire ogni progetto urbano e territoriale.

Ciò che ci ha mosso e che ci muove è dunque il proposito di riportare l'attenzione (innanzitutto degli studiosi, ma anche degli amministratori) sulla necessità di riconsegnare la strada urbana alla sua natura originale di spazio di incontro, alla sua identità iniziale di luogo abitato, vissuto, caratterizzato più dalla qualità di vita che trasmette, dal benessere o dal malessere di chi vi dimora, che dalla quantità del flusso che vi transita, dalla sua funzione di spostamento, di trasporto, di smistamento.

Le strade non sono infatti solo il luogo del movimento, del cammino, esse sono anche il luogo della sosta, della condivisione, del rifugio, del riparo. Sono uno spazio capace di offrire una protezione fondata non sulla separatezza ma sull'accostamento; un luogo non statico ma dinamico.

In questo senso è centrale, nell'ermenutica dei singoli casi di studio presentati, l'intervista che ci ha concesso Jan Gehl, progettista noto per aver dedicato il suo lavoro proprio al riorientamento dei progetti urbani verso le esigenze dei pedoni. In essa l'architetto danese, individuando

nella ricerca del benessere la stella polare della buona strada, afferma icasticamente: «Noi abbiamo cambiato la mentalità, poi è stata la nuova mentalità a cambiare la città».

Le strade, sottolinea Alberto Ferlenga, sono «l'espressione materiale più persistente della colonizzazione umana del pianeta». La Nevsky Prospect a San Pietroburgo o la Strip di Las Vegas; la salita all'Acropoli ateniese progettata da Pikionis, con la meraviglia che essa suscita nello svelare la grandezza del luogo, o i passages parigini, con il loro carattere quasi domestico di ritrovo, raccontano la persistenza di un segno che unisce due opposti: la voglia di spostarsi, di scoprire, propria dell'essere umano – cioè il suo nomadismo di fondo – e il desiderio di sostare, di fermarsi; la spinta a muoversi con quella a lasciare comunque una traccia, per ricordare la nostra vita trascorsa e i luoghi attraversati, collegando pensieri e ricordi.

Sono l'espressione storica di una cultura, di un'estetica, di una filosofia della vita. In questo senso – come diceva Gio Ponti – «possono essere dritte o capricciose». Ma ciò che fa davvero la differenza riguarda il loro essere o meno a misura del cittadino pedone. Riguarda cioè il tipo di relazioni che esse sono chiamate a innescare.

Le strade sono poi sostanzialmente democratiche, a differenza dei Paesi che attraversano, che possono esserlo o non esserlo; e anche delle architetture che vi si affacciano o che in alcuni casi le usano come elemento costruttivo. Interessante è da questo punto di vista il capovolgimento che può avvenire ad esempio negli spazi interstiziali, marginali, sotto i viadotti o le sopraelevate. Su questo aspetto ci invita a riflettere Margherita Vanore. Le foto che illustrano il suo saggio raccontano l'appropriazione, in Cina, Austria, Gran Bretagna e Paesi Bassi, di spazi la cui copertura è data da elementi infrastrutturali, chiamati a svolgere una doppia funzione. In questi casi (il viadotto Le Corbusier a Euralille di François Deslaugiers e Béal & Blanckaert, il Centro di controllo autostradale di Nanterre di Odile Decq e Benoit Cornette, il McCormick Tribune Campus Center dell'IIT progettato da OMA e Rem Koolhaas) la strada diventa un tetto, declinando in altro modo la propria funzione unitiva.

Il carattere sociale della strada, il suo essere elemento connettivo di ciò che altrimenti sarebbe diviso, è al centro anche del saggio di Gianni Celestini sulle «Streets-in-the-sky» le strade distributive in quota che gli Smithsonian hanno proposto nel progetto del Golden Lane Housing e realizzato nei celebri e sfortunati Robin Hood Gardens, simbolo di una idea di rapporto fra casa e città, interpretazione in un certo senso futurista della sopraelevata. Di questo complesso, demolito nel 2017, ciò che si vuole qui sottolineare è il tema della strada pedonale come cardine. Un tema che in modo completamente diverso ritroviamo anche nel progetto URBINAT, per la creazione di percorsi capaci di unire la periferia al corpo della città, di cui parla il saggio di Gonçalo Canto Moniz e Isabel Ferreira; e nella Supermanzana a Barcellona di Salvador Rueda immaginati per liberare dalle automobili lo spazio pubblico, e consentire un miglioramento della qualità urbana attraverso una nuova rete verde.

Nella sezione Ricerche vengono presentati casi di studio su situazioni particolari, alcune di straordinario interesse. Francesco Tonucci descrive come a Pontevedra, in Galizia, sia stata adottata una serie di misure affinché i bambini possano tranquillamente «uscire di casa da soli per vivere quelle esperienze di esplorazione, avventura, gioco necessarie alla loro crescita». Fabio Di Carlo illustra la promenade du Paillon a Nizza, progetto dello studio di Christine e Michel Péna, che – collocata sul sedime di un preesistente corso d'acqua – ricostruisce un sistema lineare unitario e congiunge, tramite un parco ininterrotto, il lungomare centrale alla città. Fabrizio Toppetti delinea un'acuta analisi dell'Avenida 9 de Julio a Buenos Aires: uno «spazio assoluto», che – scrive – come il Central Park di New York riesce a conferire con evidente chiarezza una dimensione contemporanea alla città oramai storicizzata. Manuele Sansica e Claudia Zucca, insieme a chi scrive, raccontano la doppia vita della sopraelevata del Minhocão intitolata al presidente Artur da Costa e Silva a San Paolo in Brasile: via carrabile e intasata nei giorni lavorativi e area pedonale, di passeggio e di svago nei giorni festivi.

E alla fine ritorna la domanda iniziale. Cosa è una strada? Quante strade dobbiamo percorrere per coglierne e restituire alle persone, cioè a noi stessi, il significato più profondo: unire non dividere, abitare non attraversare.