

# Pauro del contatto

Richard Sennett



Giacomo Costa, *Aqua 4*, 2007

**C**hiunque si guardi intorno oggi chiedendosi quale tipo di stimoli corporei offrano le città moderne riceverà probabilmente una risposta deprimente: la deprivazione sensoriale sembra essere la maledizione dell'edilizia odierna. Ne riconosciamo facilmente i segni: spazi pubblici vuoti; edifici così standardizzati da rendere difficile la distinzione tra Francoforte e Chicago; spazzatura visiva delle aree progettate per ospitare centri commerciali.

## La deprivazione sensoriale

Nelle moderne forme urbane, in modo forse meno evidente, è assente quell'esperienza che Guy Debord definisce "non rappresentabile", cioè quella mescolanza di popoli e di attività che possono far percepire l'ambiente come sconosciuto, uno spazio problematico che porta una persona a interrogarsi sul suo habitat. La città, al contrario, è diventata una mappa sempre più chiara di funzioni distinte in spazi segregati. Dal momento che queste divisioni, che sono burocratiche, non producono stimoli, la nostra epoca si configura come quella in cui la forma urbana non favorisce la vivacità dell'esperienza dei sensi.

In realtà, questa deprivazione sensoriale dovrebbe sorprenderci, visto che il corpo è diventato un'icona della cultura moderna altamente consapevole di sé. Forse, come sostiene lo scrittore Peter Gay, i nostri antenati dell'epoca vittoriana erano più consapevoli del desiderio corporeo e delle sensazioni fisiche di quanto noi non immaginiamo.

Il corpo, oggi, è costantemente esplorato come chiave per comprendere se stessi: le persone parlano di accettazione del proprio corpo come passo per il raggiungimento della libertà personale. Eppure, il nostro modo di costruire non contribuisce alla cultura della consapevolezza corporea di sé.

Visto come stanno le cose, potremmo essere tentati di mettere sotto accusa quelli che appaio-

no solo come costruttori di strutture asessuate e di spazi pubblici neutri. Gli scrittori che pensano in termini di "corpo politico" dovrebbero piuttosto trattare l'esistenza di spazi morti in una cultura ossessionata dalla sensazione corporea come l'indizio di una più generale dimensione culturale; forse l'ossessione somatica non è esattamente quello che sembra. Pensate al consumo di dolore che riempie i film, la fotografia e la letteratura attuali. Mentre un enorme numero di persone ama guardare sullo schermo corpi devastati a morte, quegli stessi consumatori di dolore odiano vedere il dolore reale nelle strade. Allo stesso tempo, il consumo insaziabile di violenza nei ghetti, che caratterizza il *gangsta rap* arriva a spingere molti adolescenti delle periferie a trasferirsi ad Harlem.

Dare la colpa ai progettisti professionisti per aver realizzato spazi morti è un po' come sparare sul messaggero che porta cattive notizie. In realtà, la cattiva notizia che ci arriva dai portavoce dell'architettura è un'altra: e cioè che un pubblico così avido di corpi fatti a pezzi, e di letture di argomento sessuale – in cui si descrivono atti fino al più piccolo dettaglio anatomico – possa sentirsi appagato da un corpo politico in cui impera la passività.

Uno dei modi possibili di definire la passività dei sensi nella vita di ogni giorno è "fastidio nel contatto". A questo proposito, un paio di incisioni realizzate da William Hogarth nel 1751 possono risultare illuminanti per l'osservatore moderno. In *Beer Street* e in *Gin Lane*, Hogarth cercava di rappresentare l'ordine e il disordine nella Londra del suo tempo. *Beer Street* mostra un gruppo di persone sedute insieme a bere bicchieri di birra in tutta tranquillità. Gli uomini si appoggiano a vicenda le braccia sulle spalle e in alcuni casi compiono lo stesso gesto anche con le donne. L'atto del toccare, in questa incisione, mostra una condizione del vivere nella società: rappresenta l'ordine sociale. *Gin Lane* raffigura invece una scena in cui non c'è contatto fisico tra i corpi, dove ogni persona è catatonicamente ritirata in se stessa e ubriaca di gin, dove la gente

non ha consapevolezza fisica né delle altre persone, né delle scale, né delle panchine o degli edifici presenti nella strada. Questa mancanza di connessione fisica trasmette l'idea hogarthiana di disordine nello spazio urbano.

Se oggi uno sconosciuto con una bottiglia di birra in mano vi si avvicinasse per la strada e provasse a toccarvi l'avambraccio, probabilmente fareste un balzo indietro per la paura – e così del resto farei anche io. Il toccare è percepito più come una violazione che non come un atto generatore di ordine. Questa paura del contatto fisico trova espressioni diverse nell'ambiente costruito che ci circonda. Nel decidere il percorso delle strade, per esempio, gli urbanisti cercano di incanalare il traffico in modo da isolare la comunità residenziale dal quartiere degli affari, oppure, se il traffico attraversa zone residenziali, fanno in modo da separare le aree ricche da quelle povere o etnicamente diverse.

Nello sviluppo della comunità, i progettisti prevederanno la costruzione di scuole o di edifici residenziali nel cuore della comunità stessa, piuttosto che ai margini dove le persone possono entrare in contatto fisico con gli estranei. Sempre di più, le comunità recintate e sorvegliate 24 ore su 24 sono presentate agli ipotetici acquirenti come modello di vita ideale.

Dal punto di vista urbanistico, la paura del contatto si traduce in paura del contatto fisico con gli estranei. È facile sentir parlare di quanta capacità di sopportazione sia necessaria per gestire il contatto con esseri umani "esterni". Un modo più mirato per comprendere questa paura è quello di risalire alle sue origini, rintracciabili nell'evoluzione di un'altra esperienza corporea nello spazio: il movimento.

## Circolazione sanguigna, circolazione urbana

Un importante punto di partenza per questa storia congiunta del contatto e del movimento è stata l'apparizione, nel 1628, del *De motu cordis* del fisico William Harvey, un lavoro che

**Chiunque si guardi intorno oggi chiedendosi quale tipo di stimoli corporei offrano le città moderne riceverà probabilmente una risposta deprimente: la deprivazione sensoriale sembra essere la maledizione dell'edilizia odierna. Ne riconosciamo facilmente i segni: spazi pubblici vuoti; edifici così standardizzati da rendere difficile la distinzione tra Francoforte e Chicago; spazzatura visiva delle aree progettate per ospitare centri commerciali.**



Giacomo Costa, *Plant 5*, 2011

analizza il cuore presentandolo come una gigantesca macchina che pompa sangue in tutto il corpo. Secondo Harvey, il meccanismo della circolazione è ciò che permette al corpo di crescere e di rimanere sano fino alle sue estremità inferiori – una visione che ha sfidato sia le vecchie credenze mediche sul calore innato del sangue che quelle religiose sul cuore come sede dell'anima. Questa nuova comprensione del corpo si è rivelata rivoluzionaria, modificando non solo le pratiche dei medici ma anche quelle di altre figure professionali.

Prima fra queste, la progettazione urbanistica. Gli urbanisti hanno infatti adottato le scoperte di Harvey sulle virtù del movimento, ritenendo che la circolazione desse vita al corpo politico urbano così come al corpo umano. Tali convinzioni si sono quindi espresse nei piani delle *villes circulatoires* del XVIII secolo, come Karlsruhe in Germania e, in particolare, nel piano L'Enfant per Washington, DC, elaborato da Samuel Elliott. Per descrivere le strade, i progettisti parlavano di vene e arterie. La scoperta di Harvey che la circolazione del sangue unifica il corpo in un sistema totale è stata adattata a una visione di coerenza sistematica della città: l'insediamento più lontano lungo il perimetro deve essere collegato al centro città attraverso ciò che l'urbanista Manuel Castells chiama "lo spazio di flussi".

Ma le credenze e le pratiche basate sull'idea del corpo in movimento nello spazio si sposano soprattutto con le convinzioni e le politiche economiche. In *La ricchezza delle nazioni*, Adam Smith paragonava il mercato al cuore umano così come lo aveva concepito Harvey, descrivendolo come un motore che pompa beni e servizi fino ai confini della società. Medicina e urbanistica hanno aiutato a legittimare il nuovo capitalismo di libera circolazione e di scambio illimitato.

Queste credenze sul movimento sistematico nell'ambiente costruito hanno determinato una rottura significativa con le vecchie credenze barocche sulle virtù del movimento. Quando Papa Sisto V pianifica la Roma barocca, immagina il movimento lungo le strade della città come se si trattasse di percorsi verso destinazioni precise: le strade diventano vie di pellegrinaggio in direzione dei sette luoghi sacri della Roma cristiana. Il Piano L'Enfant per Washington, al contrario, non è pensato solo in termini di pellegrinaggio verso i luoghi del potere. Non tutte le strade principali sfociano infatti in edifici monumentali. Si tratta invece di una visione più democratica, in cui le persone sono libere di muoversi nell'intera città e non sono costrette a dirigersi ineluttabilmente verso i luoghi e i santuari del potere.

È stato durante l'esplosione urbanistica del XIX secolo che i progettisti hanno elaborato la discontinuità tra il movimento e lo spazio e hanno continuato a usare il vecchio immaginario harveyiano delle strade come arterie e vene. A poco a poco, però, il movimento ha assunto una forma più direzionale: l'allontanamento dal centro è diventato più importante del movimento verso il "cuore" della città. La direzionalità è apparsa, ad esempio, nel grande piano stradale del barone Haussmann, elaborato tra il 1850 e il 1860 per la città di Parigi. Quando Robert Moses concentrava la sua pianificazione stradale sul modo in cui lasciarsi alle spalle New York City con tutti i suoi problemi, faceva leva sull'impulso tipico della grande espansione urbanistica avvenuta all'epoca del grande capitalismo: quello di fuggire dai centri di diversità della città, densi e incontrollati.

Velocità significava che la gente "perdeva il contatto" con il luogo: questa non è solo una metafora. Perché in effetti le tecnologie della

velocità hanno de-sensibilizzato e placato il corpo in movimento. Nella guida di un'automobile, il piede compie micro-movimenti, gli occhi si spostano solo a tratti dalla strada che si ha davanti allo specchietto retrovisore. La stessa velocità diminuisce la stimolazione sensoriale dei luoghi che si vedono passare. Guidare è come guardare la televisione, perché le rappresentazioni scorrono rapide davanti a un corpo immobile, o in una posizione fissa per ore e ore come davanti allo schermo del computer. In questa condizione, il contatto con gli altri, in particolare il contatto con l'ignoto, il non programmato, si affievolisce, e viene sostituito dalla mera visualizzazione dello schermo. Il moderno corpo politico è segnato dalla perdita delle capacità sensoriali causata dalla circolazione sempre più rapida di beni, di servizi e di informazioni.

*Traduzione di Francesca Anzelmo*

**Richard Sennett**, sociologo statunitense, si occupa di teoria della socialità e del lavoro, dei legami sociali nei contesti urbani, degli effetti sull'individuo della convivenza nel mondo moderno urbanizzato. Insegna Sociologia presso la London School of Economics, Sociologia e Storia alla New York University. Tra i suoi saggi principali: *Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione* (Feltrinelli, 2012); *How I write: Sociology as Literature* (Rhema-Verlag, 2009); *L'uomo artigiano* (Feltrinelli, 2008); *Autorità. Subordinazione e insubordinazione: l'ambiguo vincolo tra il forte e il debole* (Bruno Mondadori, 2006); *La cultura del nuovo capitalismo* (Il Mulino, 2006); *Rispetto. La dignità umana in un mondo di diseguali* (Il Mulino, 2004); *L'uomo flessibile. Le conseguenze del nuovo capitalismo sulla vita personale* (Feltrinelli, 2000). Tra i romanzi ricordiamo *Palais Royal* (Feltrinelli, 1988).