

PARTIRE... FORSE MORIRE

(intervento al convegno “la stazione che cambia” Bologna, Palazzo Re Enzo, settembre 2007)

La riflessione di Flavio Albanese sulla sovrapposizione del concetto di piazza e di centro commerciale spingerebbe ad iniziare con una considerazione piuttosto amara.

La stazione come tipologia edilizia e, forse soprattutto, come espressione di linguaggio architettonico si è definita nel corso della seconda metà dell’ottocento come prodotto di una società che, nel bene o nel male, si riconosceva in un insieme di valori condivisi e si sforzava di tradurli in forma. Anche in questo senso si può leggere la frase di Walter Benjamin poco anzi citata, la ferrovia come infrastruttura che *forma le masse*, ovvero attribuire alla ferrovia il ruolo di costruzione di una identità collettiva.

Esistono alcuni elementi architettonici facilmente individuabili che, introdotti nelle stazioni dell’800 e poi ripresi in tutti i progetti successivi, rendono immediatamente riconoscibile il tipo, distinguendone l’immagine (aldilà dello schema distributivo ovviamente differente) da quella di altri edifici pubblici o collettivi.

Si tratta di elementi funzionalmente legati al movimento ed al viaggio, all’accoglimento al proprio interno di grandi masse di persone ed alla risoluzione dell’interfaccia tra la dimensione dell’infrastruttura, con la sua popolazione di grandi macchine, i mostri sbuffanti partoriti dalla rivoluzione industriale, e quella del tessuto urbano, interfaccia storicamente non priva di frizioni. Pensiline, orologi, grandi coperture vetrate, grandi finestre, ecc. sono elementi che da soli, nell’immaginario di milioni di persone, denotano l’edificio stazione distinguendolo dalle case, dalle scuole, dagli ospedali, sicuramente dalle piazze, ecc.

Per analogia si potrebbe quindi dedurre, seguendo un’idea di Rem Koolhaas, che oggi il sistema di valori condivisi da cui traggono forma i luoghi collettivi prodotti della nostra società sia sintetizzabile perfettamente nel concetto di *shopping*.

Forse per molti apparentemente è così, ma non è detto che tutto sia proprio così semplice. Viene da chiedersi quali siano le ragioni di una risposta così riduttiva.

Forse è pigrizia da parte degli architetti nella sfida ai problemi del nostro tempo che non sono di così immediata soluzione?

Non sarà che, nella nostra società, più articolata e destrutturata che in passato, i valori non sono, o non possono essere, condivisi in maniera così semplice e diretta?

Ha perso forse la forma la sua capacità di parlare in una società dominata dall'immagine?

Non sono domande a cui è facile dare risposte.

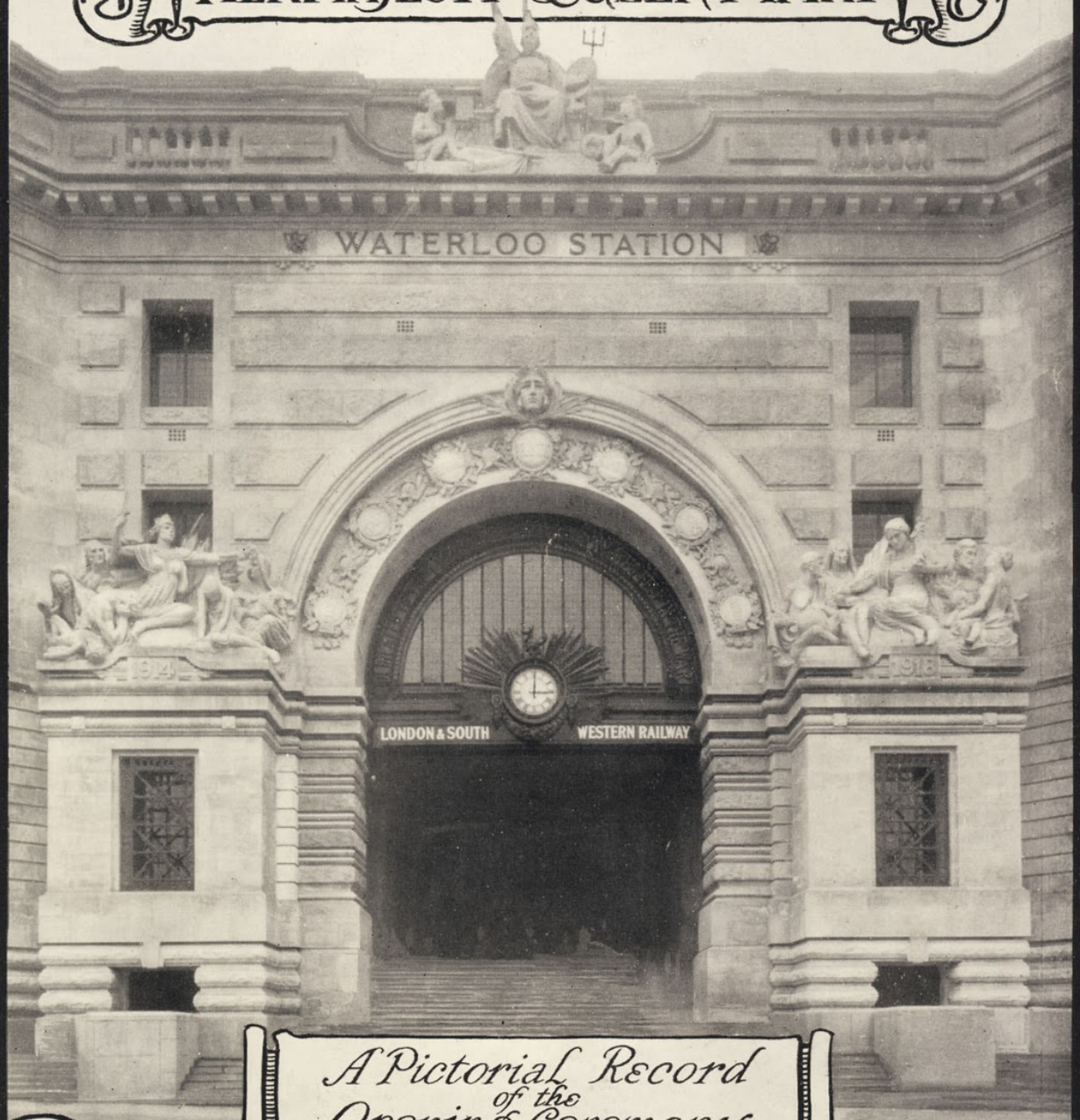


Per cercare qualche spunto in quella direzione partendo dal tema della stazione, vorrei iniziare il mio intervento proponendovi proprio un'immagine, ma di tipo letterario: è tratta dal romanzo "Austerlitz" di W.G. Sebald. La scena si svolge a Londra, Liverpool Station, circa a metà degli anni '80. Il protagonista del libro è uno storico dell'architettura, cresciuto orfano di entrambi i genitori ed è alla ricerca della propria identità perduta. Egli racconta:

(...) stavo seduto sulla panca di un marciapiede particolarmente desolato, dove arrivavano da Harwich i treni per il traffico continentale, ed ero rimasto lì per un pezzo a guardare un uomo che, sulla logora divisa da ferroviere portava un turbante immacolato e, con una ramazza, raccoglieva qua e là parte dei rifiuti sparsi a terra. In questa operazione, tale da evocare nella sua inutilità le pene eterne che (...) ci toccheranno dopo la morte, quell'uomo, sprofondato nell'oblio di sé e intento a compiere sempre gli stessi movimenti, impiegava, in luogo di una paletta vera e propria, una scatola di cartone privata di una delle sue facce e che lui, un po' alla volta, spingeva davanti a sé con il piede, su e giù per la banchina, finché non ebbe riguadagnato il punto di partenza, ossia una porta bassa nel recinto del cantiere, tirato su fino al secondo piano davanti alla facciata interna della stazione...



The New
WATERLOO STATION
opened by
HER MAJESTY QUEEN MARY



*A Pictorial Record
of the
Opening Ceremony
on Tuesday 21st March 1922.*



La stazione è descritta come luogo mesto di desolazione, di degrado umano e sociale, ma anche incontro di culture differenti, come simboleggiato dal turbante bianco dello spazzino.

Come tutti i luoghi di partenza, di arrivo e di scambio, la stazione è il catalizzatore di un'umanità variegata, di cui una quota sufficientemente visibile, anche, esula da quelli che potremmo definire, borghesemente, parametri di rispettabilità. Ma tutte queste persone, tutti noi che frequentiamo le stazioni, condividiamo qualche cosa e potremmo essere accomunati da una sensazione di disagio, a livelli di intensità variabile.

Si va dalle condizioni certo non entusiasmanti di chi in quei luoghi lavora, alla fretta di chi deve partire, alla rabbia per i ritardi (siamo pur sempre in Italia), alla stanchezza dei pendolari ancora intorpiditi dal sonno al mattino e spossati dopo una giornata di lavoro o di studio alla sera, alla frenesia di chi deve raggranellare spiccioli dai passanti con le finalità più disparate, alla disperazione di chi, non avendo altro posto, vi si rifugia per trovare scampo dal freddo in inverno e dal caldo in estate. Difficilmente insomma ci capita di vivere le stazioni come posti allegri.

La condizione di disagio è, banalmente, quasi sempre anche disagio fisico. Curiosamente la stazione, luogo di attesa per eccellenza, si è progressivamente trasformata in un posto dove è quasi impossibile stare comodi: le panchine vengono utilizzate come bivacchi dagli homeless e quindi vengono tendenzialmente abolite o confinate nei settori accessibili ai soli partenti, il più in fondo possibile ai marciapiedi. Non parliamo delle toilette.

Molto democraticamente, per non far stare troppo comodi i più disagiati, si sceglie di far stare un po' scomodi tutti. In realtà con questa strategia, per tentare di risolvere un problema che non si capisce bene se sia di decoro o di ordine pubblico, la stazione, intesa come architettura, rinuncia ad assolvere ad una delle funzioni primarie per cui avrebbe senso che venisse costruita, ovvero far stare bene le persone che si trovano al suo interno.



Per proseguire il ragionamento mi servirò di una seconda immagine, questa volta di origine cinematografica: New York, Grand Central Terminal, Al Pacino, diretto da Brian De Palma, è l'ex spacciatore portoricano Carlos Brigante. E' braccato e deve riuscire ad attraversare la stazione e prendere un treno che lo porterà in salvo fuori città. Sdraiato sulla scala mobile che dal mezzanino scende verso la grande hall, elimina a colpi di pistola automatica almeno quattro killer della mafia siciliana che gli stanno dando la caccia. Questo mentre sullo sfondo un gruppo di turisti si fa fotografare davanti al famoso orologio, prima dell'ovvio fuggi fuggi generale.

Il film, "Carlito's way" è del 1993, per chi non l'avesse visto non svelo il finale...



In questo caso la stazione emerge chiaramente come punto di incontro/scontro (in questo caso letteralmente) tra mondi differenti.

La vicenda di Carlito che, avendo scontato una pena piuttosto lunga in carcere, vorrebbe uscire dal giro e dedicarsi ad un'attività onesta, ma non riesce a scrollarsi di dosso i fantasmi del passato (per quanto obesi ed ansimanti) se non a colpi di calibro 9, scivola accanto a quelle personali di migliaia di passeggeri ignari e indifferenti. Solo nell'attimo topico della sparatoria i due mondi entrano in contatto, in modo dirompente e *memorabile*.

La stazione è un luogo di passaggio, di arrivo e di partenza, ma rimane soprattutto, come già accennato precedentemente, il luogo dove diverse categorie di spazi, fisici e mentali, si incontrano e si compenetrano e questo non può che essere il punto di partenza per il suo progetto.





Osserviamo Grand Central, che è l'icona cinematografica della stazione. Sostanzialmente è una grande sala vuota in grado di riempirsi ed essere attraversata da folle di gente, con un sistema di percorsi ben visibili che connettono, a diversi livelli, le strade di Manhattan con il sistema ferroviario. Vi è un sistema di aperture che permette alla luce di penetrare all'interno creando effetti molto suggestivi, il soffitto decorato riproduce la volta celeste con le costellazioni dello zodiaco. Al centro dello spazio vi è un orologio. Poi ci sono la food court e lo shopping, sopra è stato costruito addirittura un grattacielo (anche negli Stati Uniti –dove altrimenti?- le ferrovie devono massimizzare la rendita delle loro proprietà immobiliari), ma rispetto alla stazione ciò è, per assurdo, piuttosto irrilevante, mentre non si può dire che lo spazio non funzioni sia dal punto di vista pratico che espressivo.

Anche superando le caratteristiche del tipo/stazione (e del viaggio) sviluppato nell'800, che è una necessità ovvia, la stazione dovrebbe rimanere comunque un luogo "memorabile", ovvero degno di essere ricordato, quindi formalmente connotato, come luogo in cui si dipana l'esperienza del passaggio tra due condizioni diverse del movimento. In quanto luogo di incrocio/incontro, dovrebbe sempre di più essere anche formalmente aperto all'uso, ai flussi, alla sosta, anziché minuziosamente predeterminato e funzionalizzato in ogni sua parte.

(Andrea Balestrero 2007)