

The Chronotope of the Road as an Interstitial Space for the Development of a Common Anthropocenic Consciousness

Giulia Simeoni

Abstract

The aim of this article is to explore how an anthropocenic consciousness capable of restoring a sense of planetary community emerges through an unusual experience of the (non-)place of the road. Reading some selected extracts from the novels of Pecoraro, Trevisan and Vinci, it is possible to understand how the analysis of a situation of individual depression can lead to a reflection on the general condition of the human being in post-capitalist society.

Keywords

Representation of the road, Social space, Anthropocene, Francesco Pecoraro, Vitaliano Trevisan, Simona Vinci.

Il cronotopo della strada come spazio interstiziale per la costruzione di una coscienza antropocenica condivisa

Giulia Simeoni

Abitare la Terra: la riconfigurazione dello spazio per lo sviluppo di una coscienza condivisa

La crisi climatica e l'avvento della nuova era geologica conosciuta con il nome di Antropocene¹ inducono l'essere umano a riconsiderare la relazione che intrattiene con l'ambiente, sia esso naturale o antropico: per rispondere alle problematiche legate alla questione ecologica, infatti, appare necessario che l'umanità ripensi alle conseguenze che l'attività umana produce e al ruolo che la specie ha all'interno delle dinamiche planetarie. Sembra, cioè, che per preservare la Terra ed evitare il collasso degli ecosistemi, sia necessario che l'essere umano si pensi non tanto come cittadino del mondo (o meglio del globo)², ma si percepisca come terrestre o terraneo (cfr. Latour 2020)³, ossia come creatura tra le creature. Imparare a essere terrestri significa, quindi, reimmaginare la propria identità in qualità di *abitanti* della Terra, espressione con la quale si vuole rimandare all'idea di abitare quale pratica, «un fare coincidente con un farsi: è un darsi forma dando forma alle cose» (Vitta 2008: 12). Allo stesso modo, se abitare significa «radicamento della vita nella realtà quotidiana» (*ibid.*: 8), appare complesso per ogni individuo pensarsi come abitante del pianeta, e cioè proiettarsi al di là della *sfera privata* all'interno della quale l'uomo moderno conduce la propria vita. In particolare, se è vero che attraverso la pratica dell'abitare l'essere umano costruisce la propria immagine identitaria⁴ (e in modo diametralmente opposto, attraverso le rappresentazioni dell'abitare si rende percepibile quella proiezione che l'essere umano ha di sé come parte di una comunità), oggi, a causa della liquidità della società delle reti⁵, tale

⁵ Cfr. Bauman 2002.

operazione non può avverarsi se non in modo parziale e sospeso dal momento che non solo si tende a rappresentare il pianeta nell'ottica del *globo*⁶, ma anche perché «reti globali di scambi strumentali nel frattempo attivano e disattivano in modo selettivo individui, gruppi, regioni e persino paesi» (Castells 2002: 3) definendo così un «senso di sé senza riferimenti» (*ibid.*: 25). Lo spazio pubblico, inteso come luogo in cui sia possibile coltivare la costruzione di un'identità collettiva e ritrovare legami e interconnessioni capaci di evocare il senso di un sé condiviso, potrebbe delinearci come la risorsa necessaria anche per la disamina e la risoluzione delle problematiche ecologiche che stanno attraversando gli ecosistemi terrestri; tuttavia, sono proprio lo spazio sociale e la dimensione pubblica dell'abitare a risultare compromessi dalla frantumazione innescata dai processi di produzione post-capitalistica globalizzata⁷. D'altra parte, proprio la mutevolezza è una delle caratteristiche essenziali dello spazio pubblico⁸, proprio perché esso «è il risultato di una serie e di un insieme di operazioni» (Lefebvre 1976: 91), e dunque, si produce e si configura di volta in volta in modo diverso sulla base delle attività che in esso si realizzano⁹. Sono azione e movimento, dunque, non solo a determinare lo spazio pubblico, ma a rimodellarne i significati, che appaiono sempre inscritti in una «doppia determinazione», in un'irriducibile contraddizione, tale per cui appaiono «spezzati dai grandi movimenti – che produrranno delle interferenze – ma anche attraversat[i], penetrat[i] dai piccoli movimenti» (*ibid.*: 104). In tal senso, lo spazio

⁶ Ci si riferisce soprattutto a quel cambiamento di prospettiva concretizzatosi del tutto soltanto a seguito delle esplorazioni spaziali per cui «la Terra non si estende più a perdita d'occhio, si dà a vedere in tutte le sue facce in quello strano schermo» (Virillio 2000: 16), ossia quel nuovo effetto di (ir)realtà grazie al quale gli umani guardano al pianeta dall'esterno, come un oggetto altro (si veda anche Heise 2008: 17-67).

⁷ Se si considera lo spazio pubblico come «quello in cui si forma l'opinione pubblica», allora si deve rilevare come «il nuovo spazio planetario esiste, ma non esiste uno spazio pubblico planetario» (Augé 2009a: 35).

⁸ Secondo Amin (2008: 9), ogni spazio pubblico ha una sua regolazione d'uso e si modifica nel corso del tempo (sia nel breve che nel lungo periodo) sicché esso non può esistere in senso archetipico, ma soltanto nei termini di spazio-tempo di aggregazione.

⁹ «Chi produce lo spazio sociale? Le forze produttive e i rapporti di produzione, che insieme costituiscono la pratica sociale globale, comprendendo le diverse attività che, fino a nuovo ordine, compongono una società: le attività educative, amministrative, politiche, militari, ecc.» (Lefebvre 1976: 210).

pubblico si configura come una «shifting resource» (Brown 2006: 22), una risorsa mutevole i cui confini cambiano in relazione alle negoziazioni e alle differenti esperienze sociali che lo percorrono. Se appare necessario abbandonare una rappresentazione della Terra in quanto globo, ossia in quanto «punto infimo» (Augé 2009b: 45) dell'universo "esplorabile" dagli schermi dei nostri smartphone o pc grazie alle immagini restituite dai satelliti (cfr. Virilio 2000: 7-17), allora, proprio grazie alla natura cangiante e metamorfica dello spazio pubblico, proprio quegli ambienti che più di altri sono diventati simbolo dell'iperconnessione che caratterizza il mondo globalizzato possono esercitare una funzione rilevante nell'ottica di una ricalibrazione della *Weltanschauung* umana¹⁰. Strade, aeroporti e tutti quei nonluoghi¹¹ che si distinguono proprio perché connotati dall'assenza di un legame relazionale con la sfera soggettiva e di significati culturali a essi associati (e che dunque contribuiscono alla costituzione di «un universo che nella sua diversità è relativamente omogeneo», Augé 2009b; 46) possono, attraverso un processo di risemantizzazione determinato dalla pratica stessa dell'abitare, configurarsi come degli interstizi dove si possa sviluppare una coscienza terrestre (dunque, planetaria) ma radicata in un preciso territorio (ossia, locale, particolare e in tal senso, *pregnante e attiva*)¹². In particolare, esperire il cronotopo della strada – spazio di «accumulazione dromologica» (Iacoli 2008: 45), emblema di quei flussi e di quegli scambi che compongono il fitto reticolo attraverso cui si innesta la società mondializzata¹³ – in modo inconsueto rispetto alla norma sociale (cfr. Lefebvre 1976: 95-102; 324-326) (e cioè, in modi che siano capaci di contrastare il pa-

¹⁰ Infatti, «il termine 'globalizzazione' richiama due ordini di realtà: da un lato corrisponde all'estensione, su tutta la superficie terrestre, del mercato cosiddetto libero e delle reti tecnologiche di comunicazione e informazione; dall'altro rimanda a quella che si potrebbe chiamare coscienza planetaria, o "planetarizzazione", che presenta anch'essa due aspetti», uno ecologico e uno sociale (Augé 2009a: 33 e seguenti).

¹¹ «Se un luogo può definirsi come identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi identitario, relazionale e storico definirà un nonluogo.» (Augé 2009b: 77).

¹² Heise sostiene che la percezione delle spinte globali concorra alla genesi di un «sense of planet» che rivisiti il concetto di cosmopolitismo e oltrepassi quel sentimentalismo ecologico che privilegia il locale (Heise 2008: 32).

¹³ Ci si riferisce ai concetti di «Network Society» e di società 'in movimento', rispettivamente elaborati da Manuel Castells (cfr. Castells 2002) e John Urry (cfr. Urry 2009).

radigma di velocità e ottimizzazione) può rivelare proprio quelle contraddizioni sulle quali è possibile sviluppare un nuovo immaginario. Quindi, mediante la lettura dei passi di *Strada provinciale tre* (2007) di Vinci, *I quindicimila passi* (2002) di Trevisan e *Lo stradone* (2019) di Pecoraro, il presente contributo intende sondare come attraversamenti rallentati (ad esempio, un viaggio non su ruote, ma a piedi) e un'osservazione iterata dello spazio della strada contribuiscano all'individuazione di situazioni marginali, alla riconversione della prospettiva sul luogo (e sul *mondo*) e di conseguenza, alla ricomposizione delle rappresentazioni collettive alla base di una percezione "terrestre" della realtà.

Abitare la strada per abitare il pianeta: per una fenomenologia degli attraversamenti

La strada è stata spesso oggetto di rappresentazione all'interno di opere d'arte¹⁴, assumendo di volta in volta diversi significati e, soprattutto, diventando allegoria di quel concetto di velocità che prende forma con l'avvento della modernità (cfr. Rosa 2015)¹⁵. Essa si delinea da un lato come un luogo di passaggio, regolamentato da una serie di norme che ne prescrivono la destinazione e le modalità d'uso, dall'altro, spazio duttile e mobile, centrifugo e allo stesso tempo capace di aggregare differenti categorie di soggetti, si apre alla possibilità di una riconfigurazione tale per cui è possibile osservare proprio dalla strada come si dispieghino rapporti socio-culturali e istanze anche in antitesi tra loro. È soprattutto nell'atto di camminare che si innesca il processo di trasformazione semantica dello spazio stradale¹⁶, che appare non più solo come luogo di attraversamento, ma di condensazione e ricongiungimento tra soggettività del personaggio e contesto socio-naturale

¹⁴Per quanto riguarda l'ambito letterario, si veda per esempio: Gumbrecht, 2003: 465-493.

¹⁵ Si legga in particolare: «Le strutture temporali moderne mutano in un modo molto specifico e predeterminato, governate come sono dall'ordine e dalla logica di un processo di accelerazione che è legato in misura a stento percettibile al concetto e all'essenza della modernità» (Rosa 2015: VIII-IX).

¹⁶ Secondo Micheal de Certeau, la camminata costituisce una forma di organizzazione dello spazio che contribuisce alla costruzione della «trama dei luoghi» (Certeau 2001: 151) e attribuisce alla passeggiata un valore trasformativo dei significati inscritti nel territorio dato che «il pedone trasforma in altra cosa ciascun significante spaziale» (*ibid.*: 152).

in cui è inserito. Il personaggio, immerso nell'atto di vagabondare¹⁷, si attiva nell'esplorazione introspettiva del suo sé e può riflettere sui significati che attribuisce all'ambiente circostante. Così, attraverso un rallentamento del movimento che implica una nuova fenomenologia dell'esperienza rispetto a quella che è normalmente deputata allo spazio in questione, il personaggio può ritrattare quelle che erano le sue convinzioni sul sé e sul mondo. In tal senso, il caso di *Strada provinciale tre* (2007) di Simona Vinci costituisce un esempio emblematico di come la pratica del camminare possa favorire la ri-semantizzazione dello spazio in funzione di una maturazione della coscienza terrestre, ossia di essere abitanti della Terra¹⁸. Vera, la protagonista del romanzo, percorre a piedi la strada provinciale che attraversa la campagna bolognese ed è grazie ai suoi occhi che chi legge analizza la semantica del territorio e i flussi che lo attraversano. La strada descritta non appare solo il cronotopo ideale per la genesi di nuovi incontri e avventure (cfr. Bachtin 1979: 245), ma costituisce anche il simbolo del contesto sociale in cui la donna è immersa e cui lei stessa risponde. Infatti, lo spazio sembra caratterizzarsi per velocità del traffico e quantità dei flussi; il paesaggio antropizzato appare inquinato e danneggiato dall'intervento umano; camion e autovetture che sfrecciano sull'asfalto appaiono come mostruosi (ma legittimi) abitanti; Vera stessa risponde all'imperativo dell'incessante movimento che caratterizza lo spazio, anche quando «non c'è niente verso cui muoversi» perché «è muoversi l'importante. Non conta ormai neanche quello da cui si corre. Da cui si scappa.» (Vinci 2007: 7). Tuttavia, proprio grazie all'esperienza di movimento rallentato garantito dal passo umano e all'attivazione di tutta la sfera sensoriale, Vera può esperire il territorio in modo inedito e osservarne contraddizioni che avrebbe faticato a cogliere se fosse stata immersa nel rapido fluire del traffico (e della vita):

Le strade come questa non sono fatte per venirci a correre. Nessuna strada è fatta per correrci sopra. Neanche per camminarci. Le strade sono fatte per le macchine. L'asfalto, è fatto per le ruote. (Vinci 2007: 8)

Tuttavia, il personaggio di Vera non si limita ad attraversare lo spazio

¹⁷ Un «vagabondaggio» che è sia «mentale, di memoria, di riconoscimento» che di «estraneità» (Enderson 2010: 70), un'immersione che è «fisica», sensoriale e può essere associata alla pratica di abitare nel momento in cui non si produce in modo scostante nel tempo, ma diventa pratica abituale e continuata.

¹⁸ Per una disamina più approfondita del testo di Vinci che consideri le interconnessioni tra ecologia e lavoro si veda Cecchini 2023.

della strada, ma instaura una relazione, un rapporto di corrispondenza con il territorio e la sua configurazione. Tutto il suo corpo è impegnato nell'azione di conoscere e adattarsi al luogo-strada¹⁹ e così, «un piede davanti all'altro», si attivano tutti i sensi corporei in modo che quello spazio diventi dimora, sia cioè identificato e identificabile: non solo la vista registra il paesaggio circostante o la linea bianca sotto i piedi (Vinci 2007: 13), ma si attivano anche olfatto (per esempio «l'odore dell'asfalto» o «l'odore nauseante di una merda di cane», *ibid.*: 11), udito (per esempio «il rumore delle ruote sull'asfalto, la vibrazione dei rimorchi», *ibid.*: 21) e tatto («la mano [...] strappa gli arbusti [...] e di colpo pungono la pelle», *ibid.*: 13)²⁰. Ed è proprio l'esperienza immersiva che Vera saggia che porta la protagonista (e di conseguenza, anche chi legge) a riconoscere lo statuto di luogo alla superstrada, che dunque si manifesta come un mondo ai margini, i cui abitanti sono i camion che «le sfrecciano di fianco, i muscoli larghi e digri-gnanti che passano veloci e sbuffano aliti pestilenziali. Ghigni giganteschi, gli occhi di plexiglass che lampeggiano feroci» (*ibid.*: 7) e in cui la legge che sembra vigere è quella del «movimento incessante»:

Eccola, è di nuovo quella strada, la Provinciale 3, con la lenta agonia dell'asfalto che si corrode sotto milioni di pneumatici, agonia di falene schiantate contro i parabrezza, di nutrie spappolate, gatti, civette, incidenti mortali. E lei è di nuovo lì, parte di questo movimento incessante, questa concrezione di storie e movimenti su un nastro d'asfalto. (*Ibid.*: 53)

Il punto di vista del personaggio indugia e sembra accogliere anche la prospettiva dell'Altro, sia esso una mostruosa autovettura o un insetto schiacciato su un parabrezza ed è proprio attraverso l'attenzione dedicata alle descrizioni dell'alterità non-umana e all'oscillazione della visione che

¹⁹ «Abitare è un sentire per sentirsi, un percepire per percepirsi» dato che tale pratica implica «il dispiegamento dei sensi, la loro instancabile attivazione» (Vitta 2008: 97): nella sua forma più comune, «l'abitare è anzitutto veduto e toccato, ovvero percepito con i due sensi operanti alla massima e alla minima distanza del corpo rispetto agli spazi e agli oggetti», tuttavia, nel momento in cui si attivano i «sensi intermedi – l'udito e l'olfatto» l'esperienza del luogo si fa più profonda e si radica nelle profondità del sé (*ibid.*: 99 e seguenti).

²⁰ La sensazione di fastidio prodotta sulla pelle dagli arbusti che la protagonista strappa lungo la strada è, in realtà, inserita in un enunciato che rievoca un ricordo e tuttavia, non per questo la registrazione della sensazione risulta meno veritiera.

Vera riesce a guardare alla realtà in modo straniato. Quasi come fosse un'intrusa in uno spazio regolato da equilibri e dinamiche svincolati dalla sua *Weltanschauung*, ora riesce non solo ad accorgersi che il territorio è segnato da «una distruzione precisa, geometrica» fatta di «campi regolari: quadrati, rettangolari, trapezi di grano», ma può anche interrogarsi su come dovesse apparire l'ambiente circostante prima dell'intervento dell'uomo, ossia una «terra incolta, viva» (*ibid.*: 6). Nel momento in cui la riflessione sul territorio coinvolge la storia dello stesso (e cioè, nel momento in cui si restituisce temporalità allo spazio), allora è possibile ragionare sul fatto che le condizioni che caratterizzano il mondo-strada esperito da Vera siano una diretta conseguenza dell'azione umana e quindi, le osservazioni assumono un carattere universale, grazie al quale si considera la Terra nella sua interezza.

Chissà, forse una volta qui davvero ci si poteva correre, doveva essere una strada che attraversava un territorio completamente diverso, una linea bianca che scivola dritta verso il mare [...] Ora, camminare su questa strada è resistere all'urto dell'aria dei camion, procedere a denti stretti un metro dopo l'altro, la testa incassata nelle spalle e gli occhi socchiusi a evitare la polvere. E d'altra parte, come sfuggire, se la Terra, così ho letto da qualche parte, la Terra è tutta piena, riempita, farcita, congestionata, solo il diciassette per cento della Terra senza l'Uomo, il diciassette per cento del globo non contaminato, diciassette per cento di buio, niente autostrade, niente tangenziali, niente provinciali, niente strade di nessun tipo, nemmeno sterrate, niente case, cemento, villette, niente campi coltivati, niente pascoli per animali allevati, niente energia elettrica, solo i poli e i deserti senza tracce umane, ma il resto, il restante ottantatré per cento del pianeta Terra infestato, invaso [...]. (*Ibid.*: 47-48)

Allo stesso modo di Vera, Thomas il protagonista de *I quindicimila passi* (2002) riflette su come quella che si definisce «gestione del territorio» sia in realtà «sfruttamento», «abuso», «sodomizzazione del territorio» (Trevisan 2002: 80). Anche nel romanzo di Vitaliano Trevisan, la strada diventa simbolo dello sfruttamento capitalistico della natura²¹ e nel flusso di coscienza che coinvolge il personaggio proprio mentre cammina, emerge che «l'idea

²¹ Il discorso riunisce insieme una preoccupazione ambientale e un'esplicita critica alla società dei consumi tanto che si potrebbe inquadrare attraverso la prospettiva di Moore, secondo cui ogni sentimento ecologico deve essere ricondotto a una critica della società del capitale (cfr. Moore 2017).

del cosiddetto *libero movimento delle persone*» e quella del «*libero movimento delle merci*» (*ibid.*: 27) abbiano dato origine a «impensabili distorsioni», i cui aspetti più contraddittori si rendono evidenti proprio osservando il traffico, raffigurato come «piene che travolgono tutto, e tutto piegano» (*ibid.*: 28). La strada diventa il simbolo del controllo esercitato dall'essere umano su tutto ciò che umano non è, sicché il grigio asfalto diventa «contro natura, anzi *contro la natura*» (*ibidem*). Thomas si rende conto che in ogni luogo l'uomo ha costruito delle strade, anche dove sarebbe apparso impensabile costruirle («sopra il mare, sotto il mare addirittura» *ibidem*) così che il groviglio di vie, passaggi, ponti, gallerie può esser visto come un'unica strada:

È sempre la stessa strada, pensavo, non una strada collegata all'altra da un'altra strada, ma sempre la stessa strada, in ogni punto, a ogni passo, con qualsiasi mezzo, sempre e comunque la stessa strada, sempre più o meno lo stesso asfalto. È sempre la stessa strada, pensavo, di continuo percorsa in lungo e in largo in tutti i sensi di marcia, da milioni di autoveicoli, da milioni di esseri umani su quegli autoveicoli, da un posto all'altro per un posto per un altro, tutti sulla stessa strada, tutti, autoveicoli ed esseri umani, per la stessa strada che porta in tutti i posti, che in fondo, a guardar bene, è sempre lo stesso posto, ma questo è un problema di tutt'altra natura, pensai. (*ibid.*: 28-29)

Anche in questo caso, l'immagine della strada riesce a restituire il senso di quell'inarrestabile fluire che caratterizza il globo²². Allo stesso tempo, proprio attraverso il cammino su una via che sarebbe deputata a un altro tipo di circolazione («sono costretto a camminare su questo asfalto, mentre l'asfalto andrebbe solo attraversato» *ibid.*: 29), Thomas riesce ad assumere una prospettiva di specie adattando il suo discorso alla prima persona plurale. Così, Thomas constata che «dovunque ci troviamo, pensavo, siamo circondati da un reticolo di strade asfaltate che portano in ogni dove» (*ibid.*: 28), sentenza il cui soggetto sottinteso è intuibile sia "noi umani". Allo stesso tempo, anche la devastazione che contraddistingue il territorio antropizzato non sembra così dissimile da quel senso di sconforto che caratterizza

²² Si crea, infatti, un vero e proprio «spazio dei flussi in una rete di scambi economicamente, funzionalmente e socialmente interdipendente» (Vegetti 2017: 127) e allo stesso tempo, non solo la mobilità è diventata il paradigma imperante attraverso cui interpretare la contemporaneità, ma attorno al concetto e alle regole della circolazione si strutturano le società (Urry 2007: 52). In tal senso, si veda anche Cresswell 2011, 2012, 2014.

sia il personaggio di Vera sia quello di Thomas. Nel primo caso, sono l'ordine e l'organizzazione con cui si esercita violenza su ambiente e persone a creare un'esplicita correlazione: come quei «campi regolari» con cui si è organizzato il territorio per metterlo a profitto, così anche le vite delle persone da cui scaturisce una «tristezza siderale» appaiono «ordinate, precise, studiate e organizzate come un progetto steso su carta millimetrata» (Vinci 2007: 126-127). Nel secondo esempio, invece, proprio il possesso di proprietà terriere e immobiliari guarisce come una medicina dalle infelicità della vita: se i campi sono «come pillole, le case come sciroppi, affitti come endovenose e fuori busta come stimolanti cardiaci», allora ci si può tenere «*in vita attraverso le [mie] proprietà*» (Trevisan 2002: 73). Allo stesso tempo, una condizione di sofferenza accomuna una moltitudine non meglio specificata, così che di nuovo nel discorso interiore si ricorre al plurale: «usciamo perché non sopportiamo la nostra casa, che è un sepolcro [...] usciamo per salvarci da noi stessi e dalla nostra solitudine» (*ibid.*: 74). Quella che gli umani della società del capitale si trovano a vivere è un'esistenza intollerabile e tuttavia, «ci abituiamo a qualsiasi cosa, perché siamo più malleabili e deformabili di quanto siamo disposti ad ammettere» (*ibid.*: 86): come «la gente si adatta a vivere in posti assolutamente invivibili, come del resto si adatta a respirare un'aria irrespirabile e a mangiare del cibo immangiabile» (*ibid.*: 85), così noi in quanto specie umana ci abituiamo al mondo che «è sull'orlo della catastrofe» o che anzi, «trasmette in diretta la sua catastrofe, che è già in atto ed è esattamente catastrofica» (*ibid.*: 86).

Anche nel romanzo *Lo stradone* (2019) di Francesco Pecoraro il cronotopo della strada ricopre un ruolo fondamentale, come si evince già dal titolo: una parte considerevole delle riflessioni che l'anonimo protagonista imbastisce è dedicata al quadro paesaggistico, sociale e culturale del quartiere tagliato dallo Stradone, identificabile con la zona di Valle Aurelia a Roma. La strada si profila come il simbolo distintivo della borgata e assume fin dall'inizio del romanzo sostanziale rilevanza. In un primo momento, si evoca lo spazio dello Stradone attraverso vedute paesaggistiche che ne enfatizzano paradossalmente una componente statica, un'assenza quasi di movimento. Come l'uomo che presta la voce al racconto è caratterizzato dall'immobilità tipica di chi è in pensione²³, così anche le descrizioni non

²³ «Adesso sto bene/male sullo Stradone e appartengo alla categoria degli Inutili. Anzi dei Dannosi. Il Sistema mi concede una pausa pre-morte, non si sa quanto lunga, con una pensione [...] Sono fuori dei giochi, per fortuna, *vivo nella stasi*, mi dedico all'osservazione e alla storia di questi luoghi che, ogni giorno che

sono realizzate “in movimento” (come avviene nei casi di Vinci e Trevisan), ma Valle Aurelia è osservata da un punto fisso, ossia dal terrazzo da cui il protagonista senza nome s’affaccia per osservare il sobborgo con l’aiuto del suo «binocolo comprato dai cinesi» (Pecoraro 2019: 204). Non solo il personaggio è segnato dalla stasi e guarda alla città dallo stesso punto d’osservazione, ma si accinge anche a sfruttare il mezzo della descrizione digressiva e a procedere attraverso elenchi per creare un resoconto della realtà circostante. Attraverso questa modalità, il processo diegetico subisce un rallentamento e si amplifica, così, la percezione del tempo a zero creato dalla pausa²⁴: si genera uno spazio testuale in cui il personaggio analizza quanto vede e riflette anche sulla società che vive nel quartiere romano, ripercorrendone la storia. Infatti, è proprio in senso diacronico (ossia, grazie alla rievocazione del passato del luogo) che si rendono temporalità e movimento. Il protagonista ha uno sguardo quasi archeologico o stratigrafico (cfr. *ibid.*: 28) perché ricostruisce la storia del quartiere dello Stradone a partire dalle materie prime presenti nel terreno della *Città di Dio* e, in particolare, a partire dall’argilla blu, materiale che unisce la storia degli uomini che hanno vissuto nel territorio nelle diverse epoche: per esempio, la storia di un uomo primitivo che è stato «trovato sepolto da queste parti» (*ibid.*: 21-22) con un corredo funerario comprendente anche un vaso di terracotta; la storia dell’«era della produzione artigianale» e dei «fornaciai quattrocenteschi» (*ibid.*: 26); la storia degli «uomini-forza-lavoro» (*ibid.*: 150); la storia dell’anonimo protagonista.

Vivo anch’io sotto il Monte di argilla blu, ormai molto ridotto rispetto alle dimensioni che doveva avere ai tempi del vasaio preistorico di cui ho immaginato il monologo. [...] Per molti secoli questo fu luogo di estrazione della creta e di fornaci per la cottura di laterizi, che [...] sono serviti alla costruzione dell’Urbe. Ma solo di recente, cioè da poco più

passa, mi sembrano sempre meno insignificanti.» (Pecoraro 2019: 40, corsivo mio).

²⁴ Sebbene la strada sia associata all’idea di movimento, la serie di sequenze attraverso cui è rappresentato lo Stradone ne restituiscono un’idea di immobilità. Allo stesso tempo, si vedano le pagine che Genette dedica all’analisi e la percezione della temporalità della pausa descrittiva riassunta nella formula «TR = n, TS = O. Quindi: TR ∞> TS» (Genette 1976: 144) e all’effetto contrastante prodotto dalle descrizioni proustiane i cui meccanismi si possono riscontrare anche nelle pause descrittive costruite da Pecoraro, meccanismi per cui la «descrizione, in ultima analisi, è un racconto come un altro» e «si riassorbe in narrazione», riproducendo il movimento temporale che è tipico della storia (*ibid.*: 155).

di cinquant'anni, questo territorio di lavoro è diventato qualcosa che non riesco a definire come un quartiere urbano in tutto e per tutto, perché in mezzo alle case ancora sussistono brani del precedente paesaggio e di quello ancora più antico, millenario, profondamente manomesso e de-costruito dai cavatori di argilla, a partire dall'assetto prodotto dall'ultima glaciazione. (*Ibid.*: 23-24).

I materiali estratti e il lavoro a essi legato scandiscono quasi una periodizzazione (si potrebbe operare una distinzione tra un'epoca dell'argilla-terracotta, una del mattone, una del cemento armato...) e allo stesso tempo, rendono percepibile un certo grado di continuità, quella dello sfruttamento del territorio a causa del quale si avvertono «le radiazioni di un *sensu di colpa fossile*» (*ibid.*: 29 corsivo mio). E proprio grazie alla menzione dei materiali usati nel corso del tempo per la costruzione degli edifici della città che si riescono a coniugare natura e cultura, superando il dissidio che caratterizza il binomio. Inoltre, il racconto del tessuto urbano dello Stradone si rinnova nei termini di un progressivo coinvolgimento: se all'inizio il protagonista conserva un certo distacco nei confronti del luogo – distacco che è dovuto al fatto che osserva la città dall'alto e da una postazione fissa –, nel corso della narrazione, man mano che egli si appresta ad avventurarsi fuori casa, il lettore scopre come in realtà il personaggio sia a tutti gli effetti un *abitante* del quartiere. Non solo l'uomo registra quei dati sensoriali che contraddistinguono la pratica dell'abitare (cfr. Vitta 2008: 97), ma egli si sente parte integrante di quella comunità umana che popola la borgata dato che «Noi dello Stradone» è un'espressione che ricorre plurime volte all'interno del testo. Anche nel romanzo di Pecoraro, la riflessione intima e particolare della voce narrante si apre alla dimensione comunitaria attraverso l'uso della prima persona plurale il cui referente oscilla all'interno del testo: «Noi dello Stradone», noi inteso in senso generazionale, noi italiani (o «peninsulari»), ma anche noi occidentali e noi esseri umani²⁵. Nelle

²⁵ In tal senso, si potrebbe leggere in filigrana le considerazioni di Nancy rispetto al *Da-sein/Mit-sein*: «è nel momento in cui, in via più generale, non c'è più, per così dire, una 'città' o una 'società' di cui si possa proporre un modello regolativo, è in questo momento che l'essere-in-tanti, sottratto a ogni intuizione, a ogni rappresentazione e a ogni immaginazione, s'impone come questione, in tutta la sua gravità [...] La questione e l'esigenza sono destinate dalla costituzione dell'essere-in-tanti in quanto tale, cioè dalla costituzione della pluralità nell'essere. Il concetto di "co-esistenza" ne viene acuitizzato e complicato in maniera straordinaria.» (Nancy 2020: 95 ebook). Invece, per un approfondimento rispetto

riflessioni che si estendono in senso universale, l'argomentazione finisce per abbracciare in modo più strutturato anche il problema ecologico, cui spesso si allude lungo tutto l'arco della narrazione. Così, lo Stradone è deliberatamente descritto come un nonluogo – «non un luogo dove andare, ma solamente da attraversare» (Pecoraro 2019: 434) – e allo stesso tempo, in una società post-postmoderna come quella del romanzo in cui lo spazio pubblico è inesistente²⁶, quello della strada è uno dei pochi punti che restituisce un senso di collettività.

Da questa mia casa al settimo piano per la quale è indispensabile l'ascensore e ogni volta che esco e rientro mi mangio un po' di quell'energia per la quale stiamo fottendo il pianeta, osservo come dicevo *una piccola, piccolissima porzione di mondo*, luogo di micro-accadimenti le cui cause si dice siano altrove, in immensi ribollenti indicibili calderoni globali, dove miliardi di uomini aspirano al nostro tipo protetto di vita, lo stesso che *noi* stiamo invece buttando via. [...] ora che le *nostre vite*, salvaguardate e quasi affogate in decenni di doppiezza e falsa coscienza, volgono al termine, vediamo arrivare queste ondate distruttive, segno di gravi turbamenti planetari, a sconvolgere e modificare quello che ci sembrava di aver imparato del mondo, del suo farsi e disfarsi, a distruggere o quantomeno erodere le nostre convinzioni, o quelle che credevamo essere convinzioni, incrollabili non discutibili non negoziabili. Anche come persone, come uomini e donne, ci sembrava di essere non negoziabili e invece siamo stati negoziati, in un dissenso di superficie, ma con un sostanziale consenso a un agio relativo, più che individuale, di civiltà, un agio che è ormai solo di *noi pochi anziani* a perdere, un agio che non possiamo condividere coi nostri figli e coi loro figli, persi in un mondo diverso, che muta in continuazione, le cui perturbazioni arrivano quotidianamente qui, sulle rive dello stupido e brutto Stradone dove vivo e da dove decifro. (*Ibid.*: 434-435 corsivo mio).

Lo spazio dello Stradone, attraverso il discorso del protagonista che ne ricostituisce i legami recisi e i significati perduti e che mette in luce quali che siano le contraddizioni e i conflitti sottesi alla fauna sociale della Città

all'uso della prima persona plurale nelle narrazioni dell'Antropocene, si veda: James 2022: 156-166.

²⁶ «Lo spazio pubblico, vale a dire quel sistema di luoghi urbani dove si va per partecipare della civitas, per osservare gli altri e farsi osservare, almeno qui nella Zona non esiste» (Pecoraro 2019: 297).

di Dio, si rivela il luogo privilegiato per lo studio e la comprensione della società contemporanea.

Conclusioni

Il cronotopo della strada si configura come uno spazio *snaturato*, che ha perso, cioè, le sue caratteristiche primigenie a causa dell'intervento dell'uomo e allo stesso tempo, in qualità di nonluogo sempre attraversato, ossia di spazio anonimizzato e regolato dal rapporto di velocità dei flussi che lo percorrono, diviene simbolo della società del capitale e la sua rappresentazione disvela la portata globale delle nostre esistenze. Attraverso le esperienze particolari dei personaggi dei romanzi citati, non solo se ne coglie la dimensione planetaria e globale (*sic et simpliciter*: non c'è posto nel mondo in cui non ci siano strade; è sempre la stessa strada), ma si attiva anche una componente soggettiva che ridisegna i significati del luogo, proprio perché lo si riconsidera in senso diacronico e interspecie²⁷. Evidenziate, cioè, le conseguenze del capitalismo e della globalizzazione sul territorio e sugli esseri che lo abitano, la strada si delinea come un *terzo spazio* dove soggetto e oggetto, reale e immaginato, locale e globale entrano in contatto (cfr. Soja 1996: 56-57) formando un conglomerato di relazioni che non possono essere davvero disgiunte. In particolare, attraverso la pratica dell'abitare, la strada si rivela come spazio all'interno del quale diventa possibile percepire l'interdipendenza del natural-culturale. Proprio attraverso il ritorno al riconoscimento dell'appartenenza a un mondo comune e grazie alla permeabilità semantica che contraddistingue i nonluoghi (il cui valore è determinato dalla funzione d'uso), si crea la possibilità per la costituzione di un'identità collettiva. Così, attraverso i discorsi monologici dei tre protagonisti, si osserva come la riconversione esperienziale connessa allo spazio stradale (spazio non più soltanto attraversato ma vissuto) dia origine a riflessioni di specie in cui spicca l'uso frequente della prima persona plurale. Se è vero che la caratterizzazione polimorfica del territorio (globale-locale, naturale-culturale) appare più riconoscibile lungo l'asse stradale e dunque se dall'osservazione del *net* si passa alla percezione

²⁷ Il concetto di translocalità ideato da Buell riesce a descrivere il carattere quasi antinomico delle relazioni e dei significati locali e globali che attraversano uno stesso spazio: da una parte persiste un legame intimo con il luogo, dall'altro si avverte la necessità di considerarlo attraverso un'astrazione che tenga conto delle sue interconnessioni globali (cfr. Buell, 2005).

del *mesh* (cfr. Morton 2019: 51), è possibile che si attivi un processo di trasformazione semantica che induca i soggetti a ripensarsi in quanto *abitanti della Terra*: in tal senso, potrebbe dimostrarsi proficuo ricostruire in modo sistematico i rapporti tra esperienza dei nonluoghi (intesi come prodotto simbolo della globalizzazione) e sviluppo di una coscienza planetaria (concepita come riconfigurazione della percezione che il soggetto ha della dimensione globale della propria vita). Dunque, se non sembra ancora plausibile riconoscersi pienamente e agire come *terrestri-terranei* (cfr. Latour 2020: 68-69, 343), non di meno, proprio sperimentando la tensione tra il luogo e la sua astrazione globale, si riesce a sospendere la predominanza di quella prospettiva individuale (e individualistica) che sembra ostacolare la costruzione di una vita e di uno spazio pubblici.

Bibliografia

- Amin, Ash, "Collective Culture and Urban Public Space", *City*, 12.1 (2008): 5-24, <https://doi.org/10.1080/13604810801933495>.
- Augé, Marc, *Où est passé l'avenir?*, Paris, Éditions du Panama, 2008, trad. it. *Che fine ha fatto il futuro? Dai nonluoghi al nontempo*, Milano, Eleuthera, 2009a.
- Augé, Marc, *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Editions du Seuil, 1992, trad. it. *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*, curatela di D. Rolland e con una nuova prefazione dell'autore, Milano, Eleuthera, 2009b (I ed. it.: Milano 1993).
- Bachtin, Michail, *Voprosy literatury i estetiki*, Moskva, Chudožestvennaja literatura, 1975, trad. it. *Estetica e romanzo. Un contributo fondamentale alla scienza della letteratura*, curatela di C. Strada Janovič, Torino, Einaudi, 1979 (I ed. it. 1975).
- Bauman, Zygmunt, *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press, 2000, trad. it. *Modernità liquida*, Roma, Laterza, 2002.
- Bonneuil, Christophe, Fressoz, Jean-Baptiste, *L'événement anthropocène: la terre, l'histoire et nous*, Paris, Editions du Seuil, 2013, trad. it. *La Terra, la storia e noi: l'evento Antropocene*, Roma, Treccani, 2019.
- Brown, Alison, (ed.) *Contested Space: Street Trading, Public Space, and Livelihoods in Developing Cities*, Bourton on Dunsmore, ITDG, 2006.
- Buell, Lawrence, *The Future of Environmental Criticism: Environmental Crisis and Literary Imagination*, Malden, Blackwell, 2005.
- Castells, Manuel, *The Rise of the Network Society*, Oxford, Blackwell, 1996, trad. it. *La nascita della società in rete*, Università Bocconi, 2002.
- Cecchini, Irene, "Mobilità e ritmo: la raffigurazione del lavoro e del paesaggio in Strada Provinciale Tre di Vinci", *Between*, XIII.26 (2023): 47-67 <https://doi.org/10.13125/2039-6597/5716>.
- Certeau, Michel de, *L'invention du quotidien, Arts de Faire*, vol. 1, Union générale d'éditions, 1980, trad. it. *L'invenzione del quotidiano*, Roma, Edizioni Lavoro, 2001.
- Cresswell, Tim, "Mobilities I: Catching up", *Progress in Human Geography*, 35.4, 2011: 550-558, <https://doi.org/10.1177/0309132510383348>.
- Cresswell, Tim, "Mobilities II: Still", *Progress in Human Geography*, 36, n. 5, 2012: 645-653, <https://doi.org/10.1177/0309132511423349>.
- Cresswell, Tim, "Mobilities III: Moving on", *Progress in Human Geography*, 38, n. 5, 2014: 712-721, <https://doi.org/10.1177/0309132514530316> (ultimo accesso: 28 ottobre 2024).

- Enderson, Tim, "Walking in Rhythms: Place, Regulation, Style and the Flow of Experience", *Visual Studies*, 25.1 (2010): 69-79. <http://dx.doi.org/10.1080/14725861003606902>.
- Genette, Gérard, *Figures III*, Paris, Éditions du Seuil, 1972, trad. it. *Figure III. Discorso del racconto*, Torino, Einaudi, 1976.
- Gumbrecht, Ulrich H., "La strada", in Moretti, Franco (ed.), *Il romanzo*, vol. IV, *Temi, luoghi, eroi*, Torino, Einaudi, 2003: 465-493.
- Heise, Ursula K., *Sense of Place and Sense of Planet: the Environmental Imagination of the Global*, Oxford, Oxford University Press, 2008.
- Iacoli, Giulio, *La percezione narrativa dello spazio: teorie e rappresentazioni contemporanee*, Roma, Carocci, 2008.
- James, Erin, *Narrative in the Anthropocene*, Columbus, The Ohio State University Press, 2022.
- Latour, Bruno, *Face à Gaïa: huit conférences sur le nouveau régime climatique*, Paris, La Découverte, 2015, trad. it. *La sfida di Gaia: il nuovo regime climatico*, Milano, Meltemi, 2020.
- Lefebvre, Henry, *La production de l'espace*, 2 voll., Paris, Anthropos, 1974, trad. it. *La produzione dello spazio*, 2 voll., Milano, Moizzi, 1976.
- Moore, Jason W., *Anthropocene or Capitalocene? Nature, History, and the Crisis of Capitalism*, Oakland-Kairos, PM Press, 2016, trad. it. *Antropocene o Capitalocene? Scenari di ecologia-mondo nella crisi del pianeta*, Verona, Ombre Corte, 2017.
- Morton, Timothy, *The Ecological Thought*, Cambridge, Harvard University Press, 2010, trad. it. *Come un'ombra dal futuro. Per un nuovo pensiero ecologico*, Sansepolcro, Aboca, 2019.
- Nancy, Jean-Luc, *Être singulier pluriel*, Paris, Galilée, 1996, trad. it. *Essere singolare plurale*, Torino, Einaudi, 2020 ebook (I ed. it.: Torino, 2001).
- Nancy, Jean-Luc, *La création du monde, ou La mondialisation*, Paris, Galilée, 2002, trad. it. *La creazione del mondo o La mondializzazione*, Torino, Einaudi, 2003.
- Pecoraro, Francesco, *Lo Stradone*, Milano, Ponte delle grazie, 2019.
- Rosa, Hartmut, *Alienation and Acceleration: towards a Critical Theory of Late-Modern Temporality*, Malmö, NSU Press, 2010, trad. it. *Accelerazione e alienazione: per una teoria critica del tempo nella tarda modernità*, trad. it. di E. Leonzio, Torino, Einaudi, 2015.
- Soja, Edward W., *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*, Oxford, Blackwell, 1996.
- Trevisan, Vitaliano, *I quindicimila passi*, Torino, Einaudi, 2002.
- Vegetti, Mario, *L'invenzione del globo: spazio, potere, comunicazione nell'epoca dell'aria*, Torino, Einaudi, 2017.

Giulia Simeoni, *Il cronotopo della strada come spazio interstiziale*

- Vinci, Simona, *Strada Provinciale Tre*, Torino, Einaudi, 2007.
Virilio, Paul, *La bombe informatique*, Paris, Galilee, 1998, trad. it. *La bomba informatica*, Milano, Cortina, 2000.
Vitta, Maurizio, *Dell'abitare: corpi, spazi, oggetti, immagini*, Torino, Einaudi, 2008.
Urry, John, *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2009.

The Author

Giulia Simeoni is a PhD candidate in Italian Studies at Ca' Foscari University of Venice with a study on narratives of climate change. Her research interests focus primarily on the evolution of the novel form, the interconnections between modernism and hyper-contemporary literature, and the narrative transposition of Anthropocene issues.

The Article

Date sent: 30/05/2024
Date accepted: 31/08/2024
Date published: 30/11/2024

How to cite this article

Simeoni, Giulia, "Il cronotopo della strada come spazio interstiziale per la costruzione di una coscienza antropocenica condivisa", *The Public Dimension of Dwelling*, Eds. Clotilde Bertoni - Massimo Fusillo - Giulio Iacoli - Marina Guglielmi - Niccolò Scaffai, *Between*, XIV.28 (2024): 299-316, <http://www.between.it/>