

Chiedi alla pioggia

I sottopassaggi fra ripari, squallori quotidiani e aspirazioni artistiche

**Antonello Boschi
& Jacopo Boschi**

A cavallo fra buchi, tunnel e gallerie, i sottopassaggi seguono per certi versi la vicenda dei sistemi distributivi nelle abitazioni e nei musei. Non si è trattato di un vero e proprio distacco dal passato se si pensa all'architetto francese Julien Guadet, capace di sostenere come l'architettura moderna fosse nata nell'Ottocento, e più precisamente in quella specie di rito di "passaggio" della casa — si passi il *calembour* — fra le stanze *en enfilade* e il percorso creato per rendere autonomo ogni ambiente.¹ Si trattava di muri, porte e finestre disposte, allineate e con cadenza regolare che in seguito avrebbero dato vita a spazi fluidi, aperti, tipici della pianta novecentesca. Una delle caratteristiche che distingue il percorso, è la direzione, con i buchi che possono essere verticali od orizzontali — questi ultimi sorta di corridoi con due fori alle estremità — le gallerie fatte di negozi e talvolta di illuminazioni zenitali e, infine, i sottopassaggi quasi sempre privi di aperture a vantaggio di una solidità tecnica ma carenti di attrattività.

Proprio in ragione di questa mancanza, si impone il paragone fra il corridoio della casa, e come detto anche di tanti musei — si pensi agli spazi serventi e agli spazi serviti della Galleria degli Uffizi — e alla città nel suo insieme fatta di case e strade. *In fondo* Le Corbusier quando parlava della *rue corridor* sosteneva che non si trattava di una superficie, ma di un volume la cui sezione era data da una riga che dalla facciata, attraversando la strada, si congiungeva alla facciata opposta. E quei canyon urbani di *Giungla d'asfalto*, tanto cari a William Burnet², erano divenute "condutture che aspirano gli uomini"³ — prima all'aperto e poi sottoterra.

A volte servono per attraversare strade troppo grandi per essere superate a piedi, nei tempi ridotti di un semaforo, a volte sono il collegamento nei tempi veloci delle linee della metropolitana, cambiando se necessario anche le caratteristiche del piano di calpestio che può diventare obliquo a seconda dei dislivelli da superare tra una linea e l'altra. Così se il corridoio di Scola è il luogo della narrazione di ottanta anni di vita di una intera *famiglia*, e quello del Louvre filmato da Godard di *Bande à part*⁴ diviene, con la sua corsa per le lunghe sale espositive, il palcoscenico della ribellione di quegli anni, ecco che la maggior parte delle scene della pellicola *Christiane F. — Noi i ragazzi dello zoo di Berlino* è girata attorno allo Zoologischer Garten, nodo dello spaccio e della prostituzione degli anni Settanta.

Antonello Boschi (1964) si laurea a Firenze con Adolfo Natalini dove consegue il Ph.D in Progettazione architettonica e urbana. Suoi saggi, lavori e recensioni sono state pubblicate sulle più importanti riviste internazionali. Tra gli scritti recenti *Abbandoni e resistenze. Note per una fenomenologia della facciata nel Novecento* (Pisa 2020), *Poetics of Underground Space* (Londra 2021). Attualmente è Professore associato alla Scuola di Ingegneria di Pisa, dove insegna composizione architettonica.

antonello.boschi@unipi.it

Jacopo Boschi (1998) studia a Firenze e nel 2021 si laurea in Storia e Tutela dei Beni Artistici con una tesi su Marco Zanuso. Oltre che di architettura si occupa di fotografia e di arte contemporanea.

jacopo.boschi@stud.unifi.it

¹ Julien Guadet, *Éléments et Théorie de l'architecture, Librairie de la construction moderne*, Paris, 1901-4.

² William Riley Burnet, *The Asphalt Jungle*, Pocket Books, New York, 1949; trad. it. *La giungla di asfalto*, Mondadori, Milano, 1955.

³ Max Picard, *Die Flucht vor Gott, Erlenbach-Rentsch*, Zürich-Leipzig, 1934; trad. it. *La fuga davanti a Dio*, Edizioni di Comunità, Milano, 1948.

⁴ La scena ha avuto degli epigoni, se non addirittura citazioni letterali, come in *The Dreamers* di Bernardo Bertolucci, Regno Unito-Francia-Italia, 2003.

La tetra fermata, i binari, i sottopassaggi e i vicoli tratteggiati nel libro e svelati nella pellicola, hanno finito per incarnare il degrado delle grandi città europee: “andammo in un locale che era già aperto della stazione della metropolitana, fermata Zoo . . . Mi colpì subito lo squallore. Era la prima volta che ero al *Bahnhof Zoo*. Era una stazione enormemente squallida. C'erano barboni buttati nel loro vomito e ubriachi dappertutto”⁵

Gli eredi del *flâneur* benjaminiani, hanno preso ben altre strade rifugiandosi in “pratiche di vita alternative, solitudini dolorose, forme di esclusione sociale”⁶ Non parliamo solo di coloro che sono costretti

Non è ancora ben chiaro il motivo per cui svariate amministrazioni comunali scelgano di ornare tunnel e sottopassaggi con performance più o meno a tema

a vivere per strada da difficoltà economiche, e quindi barboni, clochard, *homeless* – parole che alludono a luoghi, tempi e modi di vivere solo apparentemente simili – ma anche situazioni familiari, perdita del lavoro, fragilità psicologiche, né camminavano “con passo cadenzato e sguardo

leggermente inclinato verso l'alto, in modo da portare al centro del campo visivo l'architettura e lasciare il piano stradale al margine inferiore della vista”⁷

Così, un poco alla volta, i *passages* parigini sprofondati nelle viscere della terra sono divenuti non solo luoghi di passaggio, ma luoghi abbandonati (senz'altro, spaccio, prostituzione), luoghi di vendita (bacheche, vetrine, negozi), luoghi d'arte (vera o presunta).⁸

Pensiamo a quell'autentico groviglio di percorsi che si dipanano fra la stazione di Santa Maria Novella e Piazza dell'Unità d'Italia a Firenze. Vi si possono leggere addirittura i passaggi temporali fra un'epoca e l'altra con alcuni tratti rimasti come in origine – sestini di cotto a terra, mattonelle in klinker marrone alle pareti, bacheche in alluminio anodizzato oro e soffitto in intonaco – percorsi segnati da vetrine più o meno datate e controsoffitti lamellari, per non parlare dei tentativi di riecheggiare nella pavimentazione dell'atrio il capolavoro di Michelucci e Gruppo Toscano, mescolandola con pilastri in alluminio dal vago sapore “egizio”, talmente riusciti da necessitare un *restyling*. E se certe aree non sono poi così attraenti, c'è tutta una serie di tunnel e sottopassi che sono divenute terre di nessuno. Di giorno si finisce per camminare al centro evitando le richieste di denaro, sigarette, o la vendita di cianfrusaglie in cerca solo di una via di fuga⁹; di notte, come tutte le zone avvolte dall'oscurità appaiono i *writer*, ombre che si impossessano non solo di palazzi, contatori, cartelli, ma anche di sottopassi, luogo fisico ma anche sorta di tela bianca da riempire con tag, graffiti, colori.

Accanto a questo esempio che riunisce molti dei luoghi comuni sull'argomento, c'è poi la tendenza a evitare il recupero di certe porzioni sotterranee con operazioni spesso ambigue, servendosi dell'ala protettrice del mondo dell'arte. Non è ancora ben chiaro il motivo per cui svariate amministrazioni comunali scelgano di ornare tunnel e sottopassaggi con performance più o meno a tema. Per quanto

5 Christiane F. [Vera Felscherinow], *Wir Kinder Vom Bahnhof Zoo*, Hamburg, 1978; trad. it. *Noi, i ragazzi dello zoo di Berlino*, a cura di Kai Hermann e Horst Rieck, BUR, Milano, 2021.

6 Gianpaolo Nuvolati, *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*, Firenze University Press, Firenze, 2013.

7 Guy Debord, “Théorie de la dérive”, in *Les Lèvres nues*, 9, novembre 1956, poi in *Internationale Situationniste*, 2, dicembre 1958; trad. it. “La teoria della deriva”, in *Internazionale Situationnista 1958-1969*, a cura di Mario Lippolis, Nautilus, Torino, 1994.

8 Walter Benjamin, *Das Passagen-Werk*, a cura di Rolf Tiedemann, Suhrkamp, Frankfurt am Main, 1982; trad. it., *«passages» di Parigi*, a cura di Enrico Ganni, Einaudi, Torino, 2002.

9 A volte la vendita di oggetti inutili può essere sinonimo di socialità come lo erano le grida di ambulanti, arrotini, pescivendoli, venditori di carbone, nelle strade di Londra. Cfr. Richard Sennett, *Building and Dwelling: Ethics for the City*, Penguin, London, 2018; trad. it. *Costruire e abitare: etica per la città*, Feltrinelli, Milano, 2018.

l'intento appaia lodevole — la riqualificazione di queste aree dovrebbe passare attraverso anni di politiche urbane e interventi mirati — nella maggior parte dei casi non bastano quattro passate di vernice, o di bomboletta spray, per cambiare il volto di un'area. Soprattutto in Italia, sono innumerevoli i tentativi di creare degli spazi "artistici" che materializzano l'incapacità di restituire dignità ai luoghi. L'arte contemporanea, si sa, è materia sfuggente, talvolta complessa, spesso incomprensibile ai più. Sembrano passati secoli dal terzo episodio delle *Vacanze intelligenti*¹⁰ nel quale i coniugi Remo e Augusta Proietti non capiscono il significato dei buchi di Charles Simonds¹¹, un'installazione della Biennale di Venezia creata rompendo il muro di una sala e lavorandola dall'interno con la creta. *Dwellings* è per loro solo una crepa in una parete che poco ha a che fare con l'abitare e il paesaggio, tanto da affacciarvisi dal lato sbagliato, ovvero dall'esterno.

E a proposito di buco, il termine è sinonimo di rifugio tanto quanto lo è di pericolo. Nel primo caso Leanne Wijnsma¹², alla ricerca della libertà, scava letteralmente la terra e ne filma la progressione, l'andamento, la profondità raggiunta. Nel secondo, lontano dalla tradizione artistica come linguaggio, ma non concettualmente distante, la *Descent into Limbo* di Anish Kapoor¹³ è la dimostrazione tangibile di questo fatto. Probabilmente, la disavventura occorsa a un malcapitato turista italiano nel 2018¹⁴ — Alberto Sordi avrebbe commentato "non vi fate conoscere da tutti per quelli che siamo!"¹⁵ — deriva anche dal particolare colore usato dall'artista angloindiano, il *Vantablack*, una tonalità di nero in grado di assorbire quasi interamente la luce.¹⁶ L'occhio umano non è così in grado di percepire lo spazio e la profondità, rendendo lo spazio bidimensionale, e lasciando solo un cerchio nero sul pavimento. Capitomboli a parte, l'intento è veramente quello di riprodurre una discesa agli inferi, riprendendo l'idea da un'opera omonima quattrocentesca di Andrea Mantegna¹⁷ in cui Cristo porta con sé in Paradiso gli "abitanti" del Limbo, i non battezzati, tirandoli fuori proprio da un buco.

Tutto questo per dire che la strada può essere sì quella dell'arte, ma a patto che chi interviene sul tema del corridoio, del sottopasso, del tunnel¹⁸ lo faccia con spirito critico e non banalizzando i contenuti: artisti come Bruce Nauman¹⁹, Marina Abramovic²⁰, Ilya Kabanov, Joseph Kosuth²¹ o James Turrell²² — solo per citarne alcuni — pur nei diversi linguaggi, materiali, tecniche, esprimono tutti questo spirito. Quello che è certo è che i risultati appaiono migliori quando le arti, intendendo tra queste ovviamente anche l'Architettura, lavorano di concerto. È il caso della stazione Toledo della metropolitana di Napoli, firmata da Oscar Tusquets e impreziosita dalle opere di William Kentridge, Achille Cevoli ma soprattutto da un etereo paesaggio a pannelli luminosi di Robert Wilson²³, o del

10 Trattasi del terzo episodio del film, *Dove vai in vacanza?* di M. Bolognini, L. Salce, A. Sordi, Italia, 1978.

11 Charles Simonds, *Dwelling*, scultura in argilla, XXXVIII Esposizione internazionale d'arte, Venezia, 1978.

12 Leanne Wijnsma, *Escape*, performance, 2013-.

13 Anish Kapoor, *Descent into Limbo*, cemento e pigmento, 600,0 x 600,0 x 600,0 cm, Kassel, 1992.

14 Il turista, precipitato in una cavità sferica del diametro di quattro metri e affiorante nella sala attraverso una apertura di due metri nel pavimento, se la cavò con una serie di contusioni.

15 *Fumo di Londra*, di A. Sordi, Italia-Regno Unito, 1966.

16 Brevettato dalla Surrey NanoSystem, il *Vantablack* è il nome commerciale di una serie di rivestimenti neri capaci di assorbire la quasi totalità dello spettro dei colori, circa il 99%, oltre a resistere a temperature estreme e condizioni climatiche avverse.

17 Andrea Mantegna, *Discesa al limbo*, tempera su tavola, 38,8 x 42,3 cm, 1492.

18 Cfr. Lili Zarzycki, "Tunnel vision", *The Architectural Review*, 1480, giugno 2021: 68-72.

19 Bruce Nauman, *Performance Corridor*, legno e cartongesso, 243,8 x 609,6 x 50,8 cm, Guggenheim, New York, 1969.

20 Marina Abramovic e Ulay, *Imponderabilia*, performance, Bologna, 1972.

21 Ilya Kabanov, Joseph Kosuth, *Corridor of two banalities*, installazione di 112 tavoli, Centro per l'arte contemporanea, Ujazdowski Castle, Varsavia, 1994.

22 James Turrell, *The light inside*, neon, 624,8 x 335,3 x 3596,6 cm, Museum of Fine Arts, Houston, 1999.

23 Robert Wilson, *By the sea... you and me*, stampa digitale su pannello lenticolare, retroilluminata con sistema LED, 195,0 x 2400,0 cm, Napoli, 2012.

Cuyperspassage di Amsterdam di Benthem Crouwel Architects con Irma Boom²⁴. Entrambi di ispirazione marina utilizzano materiali diversi per rappresentare il movimento dell'acqua: il sottopasso olandese usa lungo la parete toni più tradizionali proseguendo con le piastrelle in ceramica un'opera di Cornelis Bouwmeester²⁵ che raffigura la nave Rotterdam in acque tempestose, mentre il corridoio del piano intermedio della fermata partenopea si avvale, nell'epoca della sua riproducibilità tecnica²⁶, di pannelli lenticolari stampati digitalmente e retroilluminati a formare un mare appena increspato.

E se proprio non si hanno le idee chiare, perché non ricorrere a installazioni provvisorie, capaci di ricostruire il senso del passaggio come fa Steve Massam a l'Aia sulla Buitenhof: quella che un tempo era la prigione più famigerata d'Olanda, la Gevangenpoort, viene in qualche modo ricreata attraverso grandi bulbi gonfiabili che stringono d'assedio l'edificio, abbracciandolo con il solo contatto di aria e tela. *Tunnel*²⁷, questo il nome dell'opera, non fa altro che esprimere un giudizio sulla durezza degli eventi accaduti fra queste mura, generando una autentica *bubblelecture*. Rimovibile.

24 Irma Boom, *Warship Rotterdam and the Herring Fleet*, piastrelle in ceramica, 300,0 x 11000,0 cm, Amsterdam, 2015.

25 Cornelis Bouwmeester, *Tegeltableau met's Lands schip Rotterdam en de haringvloot*, pannello di piastrelle, 155,0 x 194,0 x 5,5 cm, Rijksmuseum, Amsterdam, circa 1700-25.

26 Cfr. Walter Benjamin, *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit*, Suhrkamp, Berlin, 1936; trad. it. *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*, a cura di Francesco Valagussa, Einaudi, Torino, 2011.

27 Steve Messam, *Tunnel*, poliestere, 950,0 x 400,0 x 400,0 cm, l'Aia, 2022.

