

Informazione bibliografica

- Guy Debord, *Ecologia e psicogeografia*, a cura di Gianfranco Marelli. Milano, Elèuthera, 2020.

Il volume curato da Gianfranco Marelli raccoglie tredici saggi scritti da Guy Debord in ventitré anni, tra il 1955 e il 1988, pubblicati originariamente su riviste francesi come *Potlatch*, *Les Lèvres nues*, *Internationale situationniste* e poi inclusi nell'opera della casa editrice Gallimard di Parigi (G. Debord, *Oeuvres*, 2006). I saggi sono disposti in ordine cronologico: dal testo sull'Architettura e il gioco, espressione della primissima fase 'lettrista' dell'autore, fino ai Commentari sulla società dello spettacolo nel quale affiorano le preoccupazioni per il disinteresse generale nei confronti della 'questione ambientale': "lo spettacolo non nasconde il fatto che l'ordine meraviglioso che ha istituito sia circondato da alcuni pericoli. [...] Lo spettacolo ne conclude solo che tutto questo è senza importanza" (p. 129). La disposizione cronologica dei saggi ha il merito di guidare lentamente chi legge nel ragionamento di Debord e di far conoscere le differenti fasi che hanno portato alla maturazione della sua teoria. Conoscere i passi, e non solo la meta, necessari per articolare una teoria complessa, come quella dell'autore, consente di riflettere sull'importanza della 'lentezza' in tutti i percorsi di ricerca.

I due termini – ecologia e psicogeografia – scelti da Gianfranco Marelli per intitolare il volume possono essere considerati il punto di partenza (nel presente) e quello di arrivo (nel futuro) del ragionamento di Debord. Attraverso l'ecologia, infatti, l'autore fotografa la condizione dell'ambiente urbano, sottolineandone limiti e criticità; utilizza la psicogeografia, invece, per proporre delle alternative metodologiche, degli strumenti, per superare l'immobilismo e la frammentazione degli spazi urbani. Per recensire il volume, si è scelto di partire proprio dall'interpretazione di questi due concetti, e dalle loro differenze.

Il termine 'ecologia' compare per la prima volta nel quarto capitolo del libro per indicare "la complessità dell'ambiente cittadino trasformatosi a seguito dell'irruenza con la quale la società dell'abbondanza ha omologato il territorio

urbano, distruggendone le particolarità e le unicità” (Marelli, p. 147). Debord critica quell’ambiente urbano che non è riuscito a preservare se stesso, a mantenere la propria identità, lasciandosi trasformare dalle spinte capitaliste del secondo dopoguerra, in primis dall’abbondante circolazione delle merci. In *Introduzione a una critica della geografia urbana* (1955) la banalizzazione della città, risultato dell’unificazione dello spazio di matrice capitalista, viene esasperata da un esempio calzante: “Un amico, di recente, mi diceva che aveva appena attraversato la regione dello Harz in Germania, con l’aiuto di una pianta della città di Londra della quale aveva seguito ciecamente le indicazioni” (pp. 16-17). L’autenticità degli spazi è stata sottratta agli abitanti della città, ma anche ai turisti che si spostano – impiegando numerose risorse, non solo economiche – per visitare un luogo artificiale, un centro commerciale, un parco tematico: “Sottoprodotto della circolazione delle merci, la circolazione umana considerata come un consumo, il turismo, si riconduce fondamentalmente al tempo disponibile per andare a vedere ciò che è diventato banale. [...] la stessa modernizzazione che ha sottratto il tempo dal viaggio, gli ha anche sottratto la realtà dello spazio” (p. 102).

Nonostante l’autore accenni anche alle condizioni di vita in campagna, le sue analisi hanno come focus l’ambiente urbano. L’urbanismo, per Debord, dovrebbe essere unitario e cioè includere/considerare tutto quello che viene ideato e prodotto negli spazi della città e non solo quello che è utile ad alcuni: ai progettisti, all’economia o alla maggioranza. L’autore, inoltre, individua un’eccessiva parcellizzazione degli spazi urbani che si dividono in unità settoriali, collegate alle attività lavorative, che possiedono funzioni specifiche: “questa società che sopprime la distanza geografica, raccoglie internamente la distanza, in quanto separazione spettacolare” (p. 102). Le persone possono spostarsi tra Paesi, prendendo un aereo di linea, ma la loro mobilità quotidiana appare limitata e rigida; anche quando pensano di spostarsi liberamente, ad esempio nel tempo libero, sono in realtà influenzate da alcuni schemi mentali che le portano a percorrere i soliti tragitti e a frequentare i medesimi luoghi: “L’ecologia procede sempre dal punto di vista della popolazione stabilita nel suo quartiere – dal quale essa può uscire per il lavoro o per alcune attività ricreative – ma dove rimane basata, radicata. Cosa che produce una visione particolare del quartiere dato, dei quartieri che lo delimitano e della maggior parte dell’insieme urbano che è letteralmente ‘terra incognita’” (p. 68).

Nell’*Introduzione a una critica della geografia urbana* (capitolo due) viene introdotta la psicogeografia: pratica che si propone di studiare le leggi e gli effetti dell’ambiente geografico sul comportamento affettivo degli individui (p. 12). L’urbanismo unitario non dovrebbe occuparsi solo di affrontare questioni tecniche come, ad esempio, il problema di una “buona circolazione di una quantità rapidamente crescente di automobili” o di trovare soluzioni efficienti per la circolazione rapida di merci, ma dovrebbe ascoltare e considerare – a partire dalla progettazione della città – le necessità di chi frequenta e usa gli spazi.

Per comprendere le articolazioni psicogeografiche di una città moderna è necessario andare alla deriva. Il comportamento umano e sociale, il vagare, non senza una meta, ma forse senza finalità e obiettivi precisi, si contrappone alla struttura fortemente organizzata dello spazio urbano. Solo giocando in questo modo è possibile conoscere la città. Solo in questo modo è possibile fare poi delle proposte per cambiare l'architettura e l'urbanismo che vengano pensati finalmente per i bisogni delle persone e secondo i loro affetti (p. 42).

La deriva viene definita come “una pratica di spaesamento passionale attraverso il cambiamento repentino di ambienti” (p. 49); pratica, individuale o collettiva, che può comportare “la soppressione di margini e confini” (p. 42) che definiscono le unità abitative e gli usi abituali dell'ambiente urbano. Andare alla deriva significa abbandonarsi al ritmo lento della scoperta fino a superare i margini, fisici e percettivi, dell'ambiente costituito e costruito: ‘smarginare’ per uscire fuori dagli schemi imposti dal ‘progetto’.

Oggi esistono numerose attività urbane che praticano la ‘deriva’; penso, ad esempio, alle camminate urbane del soggetto collettivo stalker, a Roma, ma anche alla pratica del parkour o arte dello spostamento. Queste attività consentono di sperimentare modalità alternative di attraversamento urbano: muri e recinti, costruiti per separare in modo netto due spazi, possono diventare ostacoli da superare e/o limiti da oltrepassare. I confini della città si modificano continuamente attraverso le ‘tracce’ realizzate, spesso improvvisate da praticanti e imprevedibili per gli abitanti. Per Debord l'imprevedibilità è una caratteristica fondamentale della deriva perché garantisce la possibilità di perdersi in una situazione nuova e consente alle persone di disegnare una personale mappa della città, basandosi su sensazioni ed emozioni provate in un determinato momento, in un luogo specifico. Anche l'arte, in particolare quella situata negli spazi pubblici, secondo l'autore, può essere utilizzata come strumento per emozionare e ‘sconvolgere’ le persone che si trovano di fronte a situazioni impreviste.

Negli ultimi saggi presentati nel volume, Debord affronta alcune questioni dell'attualità. Parla di immigrazione, come di un movimento naturale che viene falsato e trasformato in problema dall'economia, e di inquinamento come fatto che dimostra l'impossibilità della continuazione del funzionamento del capitalismo. In queste pagine trapela un profondo pessimismo nei confronti di possibili cambiamenti futuri: la società ha preso una direzione che non può essere modificata.

I temi affrontati da Debord sono attuali, al passo con i tempi – e questo rappresenta, a mio avviso, uno dei punti di forza del volume. Parla di pianificazione territoriale attenta alle necessità delle persone, di turismo insostenibile, inquinamento, rapporto tra centro-periferia, tra città e campagna, di gerarchie spaziali e di migrazioni. Affronta molte delle questioni ancora oggi care alla geografia e, proprio per questa ragione, merita di essere letto e riletto.

(Giulia Oddi)