



## *Camminando attorno alla città-mondo. London orbital e le ossessioni della modernità*

(Iain Sinclair, *London Orbital. A piedi attorno alla metropoli*, Il Saggiatore, Milano, 2008, pp. 576. ISBN 978-88-428-1339-2)

di Francesca Maioli

Se Londra è una città-mondo, i suoi satelliti sono i piccoli centri periferici che gravitano attorno alla sua orbita, quell'autostrada circolare che, in *London Orbital*, Iain Sinclair si propone di costeggiare interamente a piedi con alcuni temerari compagni di avventura. *London Orbital*, recentemente uscito in Italia per il Saggiatore, è la storia di un viaggio a tappe lungo la M25 – il raccordo autostradale londinese inaugurato nel 1986 da Margaret Thatcher – alla scoperta delle aree periferiche collegate a Londra da questa cintura d'asfalto, o forse semplicemente strozzate da un "laccio emostatico [...] che soffocava l'alito vitale della metropoli" (25). È la Londra dei margini sconosciuti quella che racconta Sinclair, una Londra lontana anni luce dal cuore finanziario della city, così come dalle residenze lussuose del centro e dalle case popolari delle periferie "interne", dalla città turistica e da quella raccontata dai narratori britannici degli ultimi anni. Ma è forse proprio per questo che la Londra di Sinclair, *londrofilo* e inesausto cantore della metropoli, è una Londra più vera e disponibile a essere osservata senza lenti deformanti. E per raccontare la Londra dei margini sconosciuti, scoperta attraverso una forma di viaggio del tutto marginale per l'uomo moderno, il cammino, Sinclair si avvale anche di una forma di narrazione-racconto basata sul margine, il ritaglio, il dettaglio insignificante, adottando una scrittura che procede per "polaroid epiphanies", sprazzi di luce su realtà urbane pluristratificate che aspettano solo l'archeologo urbano, o psicogeografo, per emergere e raccontare tutta la loro complessità di palinsesti di "brick and mortar". È una narrazione-collage che combina paesaggi, personaggi, cartelli stradali, graffiti, architetture, avvalendosi di fatti, persone, storie del tutto marginali e irrilevanti, *petits récits* ai margini di una cultura ufficiale che ha spesso tentato di cancellarli, rimuoverli, dimenticarli. Se la narrazione procede per accumulo di dettagli e suggestioni, lo stile di Sinclair è altrettanto stratificato, ricco di vocaboli pregnanti, in grado di raccontare, in tutte le loro sfaccettature, la complessità degli ambienti periferici che l'autore percorre in lungo e in largo alla ricerca di storie. In questo senso, la traduzione italiana di *London Orbital* ad



opera di Luca Fusari si destreggia abilmente tra le pieghe di una lingua, quella di Sinclair, che pur nella sua asciuttezza, gode della propria ricchezza, stratificazione, polisemanticità. La versione italiana rispecchia appieno quella che è la natura di Sinclair, lo psicogeografo, il vagabondo urbano che ha fatto delle immense periferie londinesi il suo paesaggio esistenziale e narrativo, una natura di girovago e 'storyteller', vagabondo delle parole che ama raccontare, viaggiare, percorrere i sentieri della lingua per il gusto di tramandare storie, e di farlo regalando parole, frasi, espressioni che sanno sedimentarsi nella memoria del lettore.

*London Orbital* appartiene a un genere indefinibile, a metà tra il resoconto di viaggio, il saggio, il racconto spinto dalla pura e semplice gioia del raccontare che procede per accumulo di storie, situazioni, personaggi. Si tratta innanzitutto di un resoconto di viaggio perché Sinclair, moderno pellegrino impegnato in un cammino alla ricerca dello spirito dei luoghi, narra una serie di viaggi compiuti a piedi attorno alla tangenziale di Londra, la mostruosa arteria circolare su cui veglia il nume tutelare al rovescio dell'olimpico sinclairiano, quella Margaret Thatcher che ha dato il via alla deturpazione del paesaggio londinese proseguita poi dall'altro bersaglio polemico di Sinclair, il Tony Blair fautore dell'obbroscuro flop architettonico del Millennium Dome. Quest'ultimo è la meta spazio-temporale del viaggio di Sinclair, che si propone di circumnavigare la metropoli prendendo il Dome come punto di partenza e di arrivo, e di farlo entro il 31 dicembre 1999, vigilia dell'inaugurazione dell'edificio inteso a celebrare il nuovo millennio.

La presenza dei due politici britannici più importanti di fine Novecento aleggia sul testo insieme a quella di un illustre abitante della vasta periferia londinese, nonché antenato spirituale dei due: il Conte Dracula, primo speculatore edilizio della capitale britannica e simbolo della politica di dissanguamento delle periferie inaugurata da Margaret Thatcher e proseguita dal New Labour di Tony Blair. E le immagini di sangue, dissanguamento, circolazione sanguigna scorrono di continuo, dall'immagine del Conte Dracula a quelle della circolazione come movimento di tempi, storie, persone, a cui fa desolatamente da contraltare una periferia derelitta, abbandonata a se stessa e a una mercificazione selvaggia ma mai squallida di paesaggi e storie che aspettano solo di essere riscoperti da un occhio che sappia vederli e raccontarli. Cosa che Sinclair sa fare con notevole abilità, in un testo che si legge con grande piacere.

Se dunque la protagonista del libro è Londra, la città-testo che il vagabondo-archeologo deve ripulire dalle scorie e decifrare, riscoprendone storie e voci dimenticate dal e nel tempo, verrebbe spontaneo chiedersi che interesse possa avere, per il lettore italiano non specializzato, la narrazione-viaggio di Sinclair. La risposta è che *London Orbital* ha diversi motivi di interesse per il lettore italiano, motivi che tenterò di articolare in alcuni punti.

L'interesse primario, per il lettore italiano, risiede nel racconto-narrazione di viaggio attraverso le periferie più derelitte e dimenticate, tra le fabbriche e gli ospedali abbandonati, gli insediamenti addormentati, le vestigia di un'età più rosea e le rovine di un passato che non ha lasciato tracce o, se le ha lasciate, è stato mercificato per diventare turismo di consumo. La periferia sinclairiana non ha apparentemente niente in comune con i "casermoni", i capannoni industriali e i mostri architettonici che



caratterizzano le aree suburbane italiane. Ma il metodo di Sinclair, quella psicogeografia che, a partire dal baudelairiano concetto di *flâneur* trova la sua espressione nella figura dello *stalker* e racconta un'umanità al di là degli stereotipi e cerca di riappropriarsi di una storia collettiva dimenticata o cancellata, rimossa o sbiadita, consente un'inedita combinazione di inchiesta sociologica, viaggio alla scoperta di sé e delle proprie radici, analisi culturale di una città come testo e palinsesto di tracce spesso effimere ma per questo tanto più significative. Il metodo sinclairiano si rivela di tutto interesse per il sociologo così come per lo studioso di *Cultural Studies*, dato che consente non solo di studiare il tessuto sociale e sociologico dell'ambiente (sub)urbano, ma soprattutto perché rende possibile una efficace lettura del tessuto urbano come testo e palinsesto sui cui è possibile, anzi necessario, cercare e riscoprire i segni di una storia non ufficiale ma condivisa, in cui si possono rinvenire le tracce di un passato che condiziona il nostro presente nonostante i molti tentativi di rimozione e riscrittura. Sinclair va dunque alla scoperta di un territorio e delle tracce che vi hanno lasciato i secoli, citando leggende che risalgono alla dominazione romana, visitando luoghi dal forte impatto storico-sociologico, come manicomi e ospedali abbandonati, ma anche destinazioni di interesse storico-patriottico studiate per intrappolare il turista – come la residenza di Churchill a Westerham, dove “il travaso di spiccioli dalle tasche dei turisti dei beni culturali (con inclinazioni imperialiste) in transito è la ragione principale dell'esistenza di questa città” (391) –, e interpretando la cultura contemporanea che si iscrive sulla città a partire dai segni che le persone comuni lasciano sul territorio (rifiuti, graffiti, cartelli stradali possibilmente imbrattati da una mano ignota, insegne di pub, ristoranti, negozi, ecc.). Il metodo di Sinclair si avvale infatti del gusto di camminare proprio del *flâneur* di baudelairiana memoria, ma a differenza del poeta francese, lo scrittore inglese non ha uno scopo puramente estetico: Sinclair si sposta con lo scopo di osservare la civiltà al fine di ricomporre il complesso puzzle culturale, storico, economico, e in definitiva umano, per trarne spunti di riflessione e improvvise rivelazioni sul mondo in cui viviamo.

In secondo luogo, il libro si legge come un'interessante disquisizione sui cambiamenti urbani nel secondo Novecento, le cui caratteristiche sono simili in tutto i paesi avanzati: la speculazione edilizia, la follia automobilistica, la città diffusa che divora la campagna, la desolazione dei piccoli centri inghiottiti dal nulla dell'essere ormai diventati una sorta di “terra di mezzo” che non è più città ma non è neanche campagna, l'“americanizzazione” di insediamenti urbani mortificati dall'arrivo di grandi centri commerciali e da un consumismo selvaggio che ha ormai inghiottito anche il piacere di ammirare la natura e le testimonianze di altre epoche. E in mezzo a tutto questo, la possibilità di incontrare persone vere, testimoni di un'Inghilterra che fu e non sarà mai più. Il testo è pervaso da alcune ossessioni del mondo contemporaneo, come quella dell'automobile o quella degli *shopping center*, cattedrali in mezzo a un deserto spirituale di parcheggi, asfalto e guard-rail, ma anche l'onnipresenza delle telecamere a circuito chiuso in una società sempre più a misura di grande fratello, o gli inaspettati legami tra le nostre periferie e i paesi in via di sviluppo, tracce di una globalizzazione che non risparmia neanche le zone più marginali e neglette, sotto



l'occhio intorpidito di una politica-immagine in cui le differenze tra i vari partiti sono ridotte a una questione puramente estetica.

La prima e più interessante delle ossessioni di Sinclair, evidente già a partire dalla scelta del tragitto, è indubbiamente quella dell'automobile, evidenziata in maniera ancora più esplicita nel film ispirato al testo, girato dallo stesso Sinclair insieme a Chris Petit e allegato all'edizione italiana. Il film è una sorta di incubo ballardiano dell'automobile, dove la onnipresenza del veicolo a motore si sostituisce alla pervasività della parola in una narrazione in cui il ricorrere della tecnica dello *split screen* funziona come una citazione del grande artista della cultura contemporanea – e non semplicemente pop –, l'Andy Warhol di *Chelsea Girls*. L'uomo moderno, sembra dire il film, non insegue più la parola, la cultura, come metodo di miglioramento, bensì il miraggio di uno shopping center intravisto dall'abitacolo di un'automobile. E l'automobile che corre sull'asfalto è la maledizione di un novello Sisifo condannato a non arrivare mai da nessuna parte, dato che la M25, nella sua circolarità, non ha inizio né fine e per questo diviene simbolo di una civiltà che non ha più mete o aspirazioni.

Nel testo, invece, il tema è affrontato con una certa dose di amara ironia, come quando l'autore si imbatte in una "Guida Shell alle passeggiate in Inghilterra", una sorta di mostro di carta che riesce a fondere l'imperativo dell'automobile alle istanze della globalizzazione (la guida è pubblicata da una multinazionale olandese del petrolio – con tutto ciò che il petrolio comporta – per spiegare l'Inghilterra agli inglesi), senza tralasciare il turismo usa-e-getta ("queste sono passeggiate per non vedenti, visite guidate con l'elenco di flora, fauna e resti archeologici sempre sottomano") e la privatizzazione di un bene come il paesaggio ("il terreno su cui corre il sentiero è proprietà privata", 372). Un disincantato Sinclair non può che concludere che la camminata "vi riporterà al punto di partenza. All'auto" (373). Perché i piedi, ormai, servono solo per azionare i pedali di un'autovettura.

Ma che l'auto abbia cambiato le nostre abitudini e apportato un mutamento antropologico prima ancora che sociologico, è evidente anche in altri episodi, come la ricetta per cucinare un fagiano, simbolo di un'Inghilterra rurale che gli inglesi non hanno mai smesso di rimpiangere, ucciso non durante una battuta di caccia, bensì da un'automobile. O ancora, dal concretizzarsi di quell'aspirazione rurale in una vita di pendolarismo, fatta di villaggi periferici che altro non sono che "campagna per gioco, 'stile di vita'" (378). Una vita che si svolge per la maggior parte del tempo sull'arteria circolare che collega i centri residenziali omologati della periferia, veri e propri non-luoghi in cui può svolgersi solo la non-vita di Dracula, alla città. La campagna, poi, pur essendo ancora meta di quegli escursionisti della domenica con la curiosa e un po' obsoleta passione delle passeggiate, non è ormai altro che un elemento decorativo abbandonato a se stesso e conservato unicamente per dare l'illusione che esista ancora un'Inghilterra rurale. La verità, però è ben diversa: "intrappolata tra M25 e M11, la foresta di Epping è un'isola autostradale dalla vegetazione troppo ambiziosa" (524).

E questi non-luoghi sono tanto più inquietanti quanto più sepolti dietro un anonimo nulla a cui si contrappone il "tutto" degli shopping center, l'altra ossessione di questa contemporaneità, "l'inoculazione del virus americano dei centri commerciali, consumismo paesaggistico, discariche vendute al dettaglio" (26). Gli abitanti di queste



periferie, infatti, non possono che ricercare altrove la vita e, più precisamente, in “città dello shopping fatte di irrealtà virtuale” (33), come “il pozzo dello shopping di Bluewater” (404), dove trionfano un’architettura e uno stile di vita e di consumo che sono uguali in tutto il mondo e lasciano le medesime tracce dappertutto, in un mix mortifero di consumismo sfrenato e disprezzo per l’ambiente e il bene pubblico. Impossibile, infatti, non riconoscere in questa descrizione le periferie italiane, ma presumibilmente anche quelle francesi, tedesche, americane, e così via:

La distanza dalla rotonda era calcolabile leggendo la spazzatura depositata sul ciglio della strada. Lattine solitarie di Foster’s (“birra ufficiale delle Olimpiadi di Sidney”), Stella Artois, Carlsbergs Special Brew e Tango. Due pacchetti di patatine Walzer (formaggio e cipolla), uno all’aceto. Cinque lattine di McDonald’s/Coca Cola. Un pacchetto di sigarette Lambert and Butler (King Size). Due Marlboro. Un Silk Cut. Un Bounty. Smilers (Caramelle Tropicali). Quattro lattine di Red Bull (“bevanda gassata taurina con caffeina”). Tre scatole di panini; un cartone di latte (grasso 2%). Diet Cola. Dr Pepper. Bucce d’arancia. Preservativi annodati. Un orologio da polso d’acciaio (LB417, Giappone). Un’auto carbonizzata: INDAGINI IN CORSO. Un motore di motocicletta. Ecco gli anelli periferici della civiltà che si irradiano dall’Old Orleans Roadhouse (“Il gusto del profondo sud”). Un cumulo pagano per archeologi del futuro. E per le creature silvane del presente: una volpe, tre scoiattoli grigi. (525)

Il metodo dello psicogeografo sta tutto qui, nel registrare le tracce di una civiltà e delle sue ossessioni: il mito della “rotonda”; il degrado della periferia colto nel dettaglio della spazzatura; il vizio del tabacco; la dieta (il latte scremato, la cola diet); l’iperconsumismo (patatine e panini, snack consumati in fretta nei luoghi più impensabili, ma anche l’orologio gettato via o dimenticato come una cartaccia); il sesso usa-e-getta (preservativi annodati), ma al tempo stesso il senso di una cultura ormai globale, dove l’orologio viene dal Giappone, il gusto “dal profondo sud”, le bibite da un McDonald’s, la birra e le prostitute dai paesi più diversi. Le tracce della globalizzazione, però, si avvertono in un flusso bidirezionale, dato che non sono solo le marche dei negozi dei centri commerciali, le sigarette e un’alimentazione ormai livellata sul *fast food* globale a testimoniare il trionfo di una cultura del consumo globalizzato. La globalizzazione, infatti, emerge a tratti anche e soprattutto come processo di sfruttamento e “consumo” di un terzo mondo ridotto a mercato per le auto rubate, ma anche a scarica e dell’Occidente:

Automobili “etichettate e impacchettate come sardine” giacevano su due lunghi autoarticolati. Trecentoventicinque Peugeot, prese senza permesso, stavano per essere spedite nello Zambia – luogo in cui la fame per il marchio francese è insaziabile. L’immortalità del taxi zambiano, capace di trasportare fino a sette persone in condizioni relativamente agevoli, è garantita dal flusso costante di pezzi di ricambio esportate dalle terre desolate dell’est londinese. [...] L’operazione di cannibalismo automobilistico mantenne vivo lo spirito d’impresa, utilizzando depositi



che alla Ford non servivano più. Questa, nel XXI secolo è la natura del capitalismo: piccolo e furbo, agile e cattivo; ruba su ordinazione. Punta al terzo mondo. Proprio come Thatcher e Ken Clarke, ambasciatori erranti delle concentrazioni cancerogene, con la valigia piena di sigarette da smerciare nelle zone depresse (503).

Insomma, dalle poche tracce visibili sul territorio è possibile ricostruire il funzionamento di un intero sistema economico in cui tutto è interconnesso e i furti d'auto destinati ai paesi in via di sviluppo sono frutto della stessa mentalità speculativa dimostrata dal grande capitalismo finanziario. Non a caso, il primo speculatore immobiliare e dissanguatore della storia londinese, secondo Sinclair, è quel conte Dracula che "annuncia la maturazione definitiva dell'immobiliarista" (485), e lo fa arrivando dalla lontana Transilvania, a testimoniare la nascita di quel capitale globalizzato che ormai trionfa.

Inoltre, la globalizzazione è intesa anche come livellamento: questa periferia londinese di insediamenti edificati attraverso speculazioni edilizie, costruiti ai margini dell'autostrada e venduti solleticando l'ambizione rurale dell'uomo moderno, che desidera sfuggire alla confusione della metropoli per passare metà della sua vita nel traffico dello spostamento da e per la metropoli, è la stessa periferia per colletti bianchi che sta colonizzando i margini delle nostre città, dai paesi dormitorio che spuntano come funghi ai confini di Milano ("immersi nel verde, a due passi dalla città"), alle speculazioni edilizie che hanno ormai conquistato gli svincoli del Grande Raccordo Anulare:

una colonia per pendolari non più obbligati a vivere accanto al posto di lavoro. Il villaggio non è nuovo, la comunità non è nuova, l'isola non è nuova. La vera novità sono gli affitti, i mutui, le condizioni del contratto sociale. La novità è che le macerie industriali siano improvvisamente 'alla moda' (89).

Oltre alle speculazioni edilizie, tuttavia, vi è anche un altro modo di "riqualificare" la periferia degradata e dissanguata dall'autostrada, quello basato su spregiudicate operazioni di marketing che nascondono una pulizia esclusivamente linguistica: "fingere, nel più classico stile New Labour, che non esistesse. Non è mai accaduto. Noi non c'entriamo. La colpa è dei secoli di cattivo governo conservatore. Mettiamole un marchio nuovo. D'ora in poi, la M25 sarà la *Green Way*, la Strada verde" (57). Questo, ci spiega il libro, è tutto quello che il potere fa per le periferie: rinominarle, ripulirle con una patina di edonismo (le proliferazioni di *shopping center*, cinema multisala e palestre, infatti, si sostituisce a dei veri progetti di riqualificazione sociale), allo scopo di far credere ai cittadini ma anche agli stessi abitanti di quelle periferie, che esse siano quello che non sono: insediamenti vivibili e vivaci, con la propria identità e una qualità della vita da fare invidia ai quartieri residenziali più prestigiosi della Londra 'vera'. Nel nulla di questa periferia anonima e omologata che probabilmente si presenta sempre uguale a se stessa dal Texas alla Germania, lo psicogeografo non si perde



d'animo. Anzi, questo è il suo *habitat* ideale. Sa di essere una 'forma di vita antiquata', ma proprio per questo riesce a godersi le tracce di un passato nascosto in ex ospedali, manicomi, dimore storiche, atmosfere letterarie, un passato che riaffiora se si sa scavare nella ferma convinzione che non tutto sia perduto: nel nulla suburbano sopravvivono ancora storie e testimonianze che aiutano a ricostruire lo spirito di un luogo, il suo afflato vitale e individuale nascosto sotto le stratificazioni consumistico-speculative e l'indifferenza del potere ma anche dei suoi intorpiditi abitanti. Come a dire che l'umanità e l'individualità possono sopravvivere anche in questo mondo omologato e iperconsumista perché, dopotutto, non sempre gli imperativi del potere coincidono con quelli dei cittadini, e il fallimento del progetto del Millennium Dome ne è la migliore dimostrazione.

*London Orbital*, in conclusione, è un testo utilissimo per capire il nostro tempo perché non si limita a spiegarcelo con gli occhi dell'autore, ma ci propone un metodo di analisi che tutti possiamo applicare per andare a scoprire i segreti, le storie e le culture delle città in cui viviamo. Infine, si tratta di una lettura godibilissima che tocca gli argomenti più vari con una lingua sempre fresca e precisa, dotata di una incredibile capacità di addensarsi in trovate ed espressioni di grande presa sul lettore.

---

Francesca Maioli  
Università degli Studi di Milano  
[francesca.maioli@unimi.it](mailto:francesca.maioli@unimi.it)