

## Farsi spazio. Pratiche di gestione dello spazio e politiche dell'identità in una piccola comunità galleggiante<sup>1</sup>

Giuseppe Mazzarino

### Abstract

Il contributo intende riportare alcune considerazioni circa la capacità dei gruppi marginali di utilizzare le risorse spaziali come linguaggio attraverso cui affermare la propria identità politica all'interno del contesto urbano in cui vivono. Verrà presentato il caso etnografico di Harbor, una piccola comunità galleggiante che sorge tra le acque di un canale di Copenaghen. Il contributo cercherà di discutere delle pratiche di gestione del built environment prendendo in esame alcuni esempi di architettura che mostrano il ruolo che lo spazio costruito ricopre per i processi di costruzione dell'identità dei gruppi marginali delle nostre città. L'attenzione verrà concentrata sulle pratiche di autocostruzione, pensate come pratiche di spazializzazione che permettono ai gruppi marginali di farsi riconoscere dal resto della città.

This work wants to reflect on the importance given to the concept of space within the formation of political identity among marginal groups living in the city. The case study is a small "floating community" called Harbor located in the city center of Copenhagen. The main aim of this work is to analyze the practices of space creation within the tension between urban planning and citizen autonomous dwelling the urban space. We consider space as a language used by Harbor's settlers to communicate with institutions, when performing political actions. In this article we consider the autoconstruction as a practice of spatialization that allow marginal groups to be recognized by the rest of the city.

**Parole Chiave:** antropologia dello spazio urbano; built environment; farsi spazio; autocostruzione.

**Keywords:** urban anthropology; built environment; making space; autoconstruction.

### Introduzione: Una passeggiata nella sera di settembre dal canale di Holmen alla punta nord Est di Amager nell'anno 2016 e 2017<sup>2</sup>

"Con un po' di malinconia lasciai la  
mia stanzetta; non si può mai sapere che cosa  
possa accadere durante un viaggio, anche se breve"  
Hans Christian Andersen, 1929

<sup>1</sup> L'articolo è un estratto della tesi di dottorato dal titolo: "Farsi spazio. Costruzione dello spazio e politiche di gestione del territorio in una piccola comunità galleggiante", discussa presso l'università di Milano-Bicocca il 12 febbraio 2019.

<sup>2</sup> Il titolo è un esplicito riferimento al titolo originale del primo romanzo di Hans Christian Andersen "Fodreise fra Holmens Canal til Østpynten af Amager i Aarene 1828 og 1829" (Una passeggiata dal canale di Holmen alla punta est di Amager negli anni tra il 1828 e il 1829), Forlaget Vandkunsten, København (trad. it., 1987, *Passeggiata nella notte di Capodanno*. Bergamo: Lubrina-LEB).

Verso la fine di giugno del 2016, seduto su un divanetto della sala ricreativa di un ostello nel pieno centro di Copenaghen, presi un libro dallo scaffale alle mie spalle. Il testo faceva parte di una collana che raccontava la storia della città e ogni volume portava il nome di una zona della capitale danese. Il titolo del volume in questione era: Christianshavn.

Christianshavn è un quartiere a sud del centro di Copenaghen, si estende per circa tre chilometri quadrati e accoglie al suo interno tre importanti isole. Il quartiere di Christianshavn, letteralmente 'il porto di Christian', è un isolotto artificiale fondato per volere di Christian IV come barriera difensiva della città. L'area ha una forma particolare che ha mantenuto ancora oggi. I suoi confini sono segnati da sette bastioni, che prendono il nome dei membri della famiglia reale.

Tra la prima metà del 1600 e la seconda metà del 1800 l'isolotto venne esteso verso nord grazie alla costruzione delle isole di Nyholm, Arsenaløen, Frederiksholm e Dokøen: nacque così il quartiere di Holmen<sup>3</sup>.

Chiusi il libro e pensai a come quelle informazioni, acquisite casualmente mentre mi trovavo seduto nell'attesa di ricaricare la batteria della mia camera fotografica, mi abbiano "messo in testa l'idea" di andare a visitare quei posti per comprendere i processi di trasformazione urbanistica subita nel tempo dal quartiere di Christianshavn e dare così inizio al mio 'viaggio'<sup>4</sup>. Sentivo, in quel momento, la necessità di visitare la zona nord di Christianshavn e in particolare il quartiere di Holmen, il quale oggi ospita le nuove attrazioni turistiche della città dopo un'attenta opera di riqualificazione che lo ha trasformato completamente, da sede dei cantieri della Marina militare a sede del teatro Operaen, di Copenaghen streetfood, della scuola nazionale di cinema e della scuola danese di design.

La ragione del mio interesse per il quartiere di Christianshavn era insita nel motivo del mio soggiorno nella capitale danese, ossia dare inizio alla fase di campo del mio progetto di ricerca per la scuola di dottorato in Antropologia culturale e sociale dell'Università di Milano-Bicocca. Il progetto di ricerca aveva

---

3 Il motivo principale della nascita del quartiere di Holmen è legato alla necessità di spostare la sede della marina militare dalla zona centrale di Bremerholm verso una zona più periferica.

4 Anche il termine 'viaggio' per indicare 'la passeggiata' è un riferimento al testo di Hans Christian Andersen.

inizialmente lo scopo di indagare proprio un fenomeno legato alla riqualificazione urbana di una parte importante del quartiere di Christianshavn: la Freetown di Christiania. Il progetto voleva analizzare infatti il rapporto difficile tra le istituzioni e gli abitanti del quartiere alla luce delle attività di riqualificazione urbana che hanno interessato la zona. La Freetown di Christiania è da sempre stata al centro di diverse controversie politiche soprattutto a causa del suo controverso statuto politico.

Era il 4 settembre del 1971 quando alcuni abitanti del quartiere di Christianshavn sfondarono la recinzione che circondava la base militare abbandonata di Bådsmandsstræde, per utilizzare l'area come spazio verde per far giocare i propri bambini. Da quel momento si sono susseguiti una serie di tentativi di occupazione dello spazio. Grazie all'aiuto di alcuni gruppi, legati ai movimenti autonomi per il diritto alla casa<sup>5</sup>, vennero occupate le caserme abbandonate. Il 26 settembre 1971 fu proclamata, sulla rivista anarchica 'Hovedbladet' ('La carta principale') da parte del noto giornalista e attivista Jacob Ludvigsen l'apertura del Fristaden (Freetown) di Christiania. Come ricorda Hakån Thörn, «*what distinguished Christiania in the context of the 1970s squatter movements and counterculture, was the declaration that an autonomous Freetown had been constituted in the center of a European capital*» (Thörn, 2011: 68).

Pur apparentemente confusa e poco organizzata (Ludvigsen, 2003), questa azione fu ritenuta una delle più grandi proteste contro lo stato danese per l'assenza di alloggi a prezzi accessibili a Copenaghen. La proclamazione venne accolta da molti giovani attivisti che decisero di muoversi verso la Freetown per contribuire alla costruzione di una comunità autonoma e indipendente dal "sistema danese" (*Ibidem*).

Da quello stesso giorno del settembre 1971 iniziarono lunghe trattative col Comune di Copenaghen e col parlamento danese, che trovarono un lungo periodo di calma solo a partire dal 1989, anno dell'approvazione della legge Christiania (*Christiania law*). Questa sanciva il riconoscimento del diritto d'uso dello spazio da parte dei cittadini dietro corresponsione del pagamento di tasse per acqua, rifiuti ed elettricità. Le condizioni della legge

---

5 A prendere parte all'occupazione di Christiania vi furono differenti gruppi autonomi della città, tra questi i più influenti furono gli Slumstormere, gruppo autonomo per il diritto alla casa che dagli anni '60 fino ai primi anni '70 ha dato vita a diversi esperimenti abitativi occupando stabili abbandonati della città.

Christiania si sono interrotte nel 2004, quando, il nuovo governo liberale di centro destra guidato da Anders Fogh Rasmussen, modificò i termini della legge Christiania fino ad annullarla e propose la normalizzazione del quartiere (Coppola e Vanolo, 2015). La normalizzazione della Freetown ha avuto inizio ufficialmente nel 2011 a seguito di un accordo tra il Comune di Copenhagen, il ministro delle infrastrutture e gli abitanti del quartiere riuniti formalmente in una fondazione, la Fondazione Christiania. L'accordo prevede l'acquisto della zona urbana, da parte dei residenti, il censimento degli abitanti e il pagamento dell'affitto della restante zona (la zona 'rurale').

La passeggiata ispirata dalla lettura casuale di quel libro sul quartiere di Christianshavn mi ha portato, però, in breve tempo, a riformulare il progetto di ricerca e a riconsiderare il mio campo e lo stesso oggetto di studio del mio progetto iniziale. Il mio principale obiettivo di ricerca, inizialmente, doveva trattare il ruolo che le abitazioni autocostruite presenti nella Freetown avevano avuto durante la trattativa con lo Stato per la normalizzazione. Il ministro delle infrastrutture, divenuto responsabile formale della zona dopo le modifiche apportate alla legge Christiania del 1989, ha minacciato la demolizione delle abitazioni autocostruite abusivamente sul territorio di Christiania e per evitare la perdita delle abitazioni gli abitanti accettarono le condizioni dell'accordo. Quella sera di settembre però cambiò completamente gli obiettivi della ricerca. La passeggiata mi diede la possibilità di incontrare luoghi e persone che sarebbero poi state oggetto di principale interesse del mio studio. Passeggiare lungo la zona nord est di Christianshavn significa toccare con mano alcuni problemi causati dall'accordo del 2011.

Se oggi si percorre Refeshalevej, partendo da Princessesgade fino all'inizio Refshaleøen e all'incrocio in cui la strada devia verso sud in direzione di Amager, non sembra nemmeno di trovarsi nel centro di una delle città più moderne d'Europa. Seguendo il canale che accompagna Refeshalevej, ci si trova catapultati in un'atmosfera quasi rurale. La città sembra lontana e il silenzio delle barche attraccate e delle automobili parcheggiate lungo almeno il primo tratto si integrano bene con la natura indisciplinata che domina molta parte del bordo strada.

Sulla destra, per un tratto nascosta da un muro di cinta in legno e per il resto scoperta e verdeggianti, vi è la parte nord della Freetown di Christiania. Dall'altra, verso sud, il piccolo

e stretto fiumiciattolo di Tømmergraven diventa un canale in grado di ospitare imbarcazioni di grandi dimensioni: il canale di Erdkehlgraven. Una volta arrivati all'altezza di Blu Karamel, zona che segna il confine tra Christiania e la zona di Refshaleøen nella punta a nordovest di Christianshavn, è possibile avere una vista chiara della sponda opposta del canale: i palazzi recentemente costruiti in ferro e vetro seguiti da una serie di strutture perfettamente simmetriche con i muri neri e i tetti rossobruno. Dalla parte di Refshalevej, invece, l'asfalto della strada pare essere caduto a terra per sbaglio, presenta infatti enormi buche e lascia intravedere un vecchio pavè che emerge con prepotenza e non permette un manto stradale regolare. In più gli alberi e la vegetazione paiono avere il dominio su tutto, sulle piccole abitazioni di legno che s'intravedono a mala pena e sulle stradine sterrate che s'immettono all'interno della Freetown. E poi, pochi metri più avanti, dopo aver attraversato il Fredredik Bastion, sulla sinistra, nel pieno centro del canale di Erdkehlgraven, sorge Harbor, una comunità galleggiante nata dopo la normalizzazione di Christiania. È proprio qui, in una piccola realtà galleggiante nel pieno centro del quartiere Christianshavn, a ridosso del neo riqualificato quartiere Holmen e la "normalizzata" Christiania, che per undici mesi ho condotto la mia ricerca di campo.

### **Vivere sull'acqua: nuove forme di abitare lo spazio urbano.**

Harbor<sup>6</sup> è una piccola realtà galleggiante che nasce intorno al 2011. La comunità ospita un gruppo di persone in condizioni di povertà abitativa, molte delle quali hanno volontariamente scelto di vivere a contatto diretto con l'acqua e dare vita ad un modello di abitare che si fa portavoce di una protesta nei confronti dei processi di riqualificazione che stanno trasformando la città negli ultimi anni.<sup>7</sup> Alcuni degli abitanti di Harbor sono ex cittadini di Christiania,

---

<sup>6</sup> La scelta da parte mia di utilizzare il nome Harbor deriva da un dibattito avuto con gli abitanti della comunità, in cui si è discusso dei differenti modi con cui viene indicata la comunità da diversi attori. Formalmente la comunità è riconosciuta col nome di Fredens havn (Porto della pace) dal Comune di Copenhagen. Fredens havn è infatti il nome di un'associazione che coinvolge però solo una piccola parte della comunità. Dagli abitanti della città di Copenhagen il luogo viene spesso definito con l'appellativo di 'Pirate Bay' o 'Pirate Harbor'. Gli abitanti della comunità, poiché non tutto lo spazio occupato è formalmente parte del progetto Fredens havn e poiché la maggior parte degli abitanti non è di lingua danese, utilizzano il termine Harbor.

<sup>7</sup> Si fa riferimento al piano Greater Copenhagen, progetto che ha modificato

allontanatisi dopo l'accordo del 2011. La normalizzazione della Freetown è infatti uno dei motivi principali della nascita e della crescita demografica del gruppo.

Harbor è composta da diversi moli, cinque in tutto, e ogni molo ha un nome e uno specifico ruolo all'interno della comunità. Harbor conta circa cinquanta abitanti di età, sesso e nazionalità differenti<sup>8</sup>. Nei mesi estivi il numero di abitanti tende ad aumentare. Non tutti i residenti di Harbor hanno un'occupazione, molti non lavorano e dedicano il proprio tempo alla manutenzione dei moli e delle barche, altri trascorrono le loro giornate a Christiania raccogliendo materiali nella discarica o facendo spettacoli di strada per i turisti. Altri, invece, girano per la città alla ricerca di lattine e bottiglie da cambiare nei supermercati, grazie al sistema del vuoto a rendere, oppure in cerca di cibo nei bidoni dei grandi supermercati. Alcuni giovani si dividono tra Harbor e un'altra comunità galleggiante presente a Copenaghen, dedicando del tempo alla costruzione di nuovi modelli di *floating house* sempre più innovativi. I pochi ad avere un lavoro svolgono la propria attività in diverse zone di Copenaghen, prevalentemente nei cantieri navali o nell'edilizia. Il livello d'istruzione media è molto basso: solo tre abitanti sono in possesso di una laurea, mentre gli altri, anche i più giovani, non hanno completato il loro percorso di studi.

Molti degli abitanti sono giovanissimi, il tasso di giovani presenti nella comunità è del 65%. Tutti gli abitanti sono in condizioni di estrema vulnerabilità, o perché privi di abitazione o perché stranieri privi dei documenti necessari per poter vivere legalmente sul territorio.

L'inaccessibilità ai servizi della città e le difficoltà di vivere a Christiania hanno portato allo sviluppo della comunità e all'accrescimento di un senso di contrasto nei confronti delle scelte politiche dei christianiti. Christiania è tuttavia molto importante per Harbor, in quanto unico luogo in cui poter soddisfare dei bisogni primari, come lavarsi, poiché ad Harbor non sono presenti docce o sistemi idraulici, procurarsi del cibo e trovare materiali per la costruzione delle abitazioni.

Esben B., uno dei primi ad occupare lo spazio di Harbor, durante

---

i confini della città estendendoli fino alla vicina Svezia. Per maggiori informazioni: <http://www.greatercph.com/> (Consultato in data 13 giugno 2019).

<sup>8</sup> L'età degli abitanti varia da 19 a 61 anni. Non sono presenti famiglie né bambini per via, soprattutto, della mancanza di una rete idrica ed elettrica e di servizi igienico-sanitari efficienti.

una conversazione mi ha spiegato così il significato del loro stile di vita:

«Copenaghen è un porto (*is an harbor*). Ci sono molti porti in questa città. Noi usiamo il nome Harbor perché, in danese, harbor [in danese: *havn*] significa che sei a casa. Noi vogliamo solo creare qui la nostra casa e sentirci a casa. Non è illegale quello che facciamo. Il nostro progetto è quello di costruire qui il nostro spazio per vivere. Noi chiediamo solo che venga rispettata e riconosciuta la nostra scelta. Quello che sta succedendo nelle nostre città è inaccettabile, nessuno può più scegliere il proprio modo di vita e molti sono costretti a vivere in condizioni poco dignitose perché non hanno i soldi per avere una casa. Noi accettiamo tutti. Tutte le persone che hanno bisogno di un posto in cui vivere, anche solo per poco tempo. Quando i nostri antenati partivano con le navi, appena vedevano un porto si sentivano a casa. Noi vogliamo essere una casa. Ho costruito questo molo con le mie mani e voglio vivere qui. Ho deciso che questa è la mia casa» (Intervista a Esben B. del 24 gennaio 2017).

Il mio interesse principale per lo studio del caso qui riportato riguarda due aspetti fondamentali: 1) le ragioni politiche della comunità e 2) il modo attraverso cui gli abitanti riescono a comunicare con le istituzioni per affermare la propria identità. Questi due punti di interesse hanno segnato tutto il mio periodo di ricerca, durante il quale ho avuto modo di rispondere alle domande collaborando con la comunità ad alcune azioni di 'resistenza' avvenute successivamente a un'ordinanza di sgombero notificata successivamente al mio ingresso ad Harbor. Questo evento ha inciso notevolmente sul mio posizionamento, influenzando il mio ruolo di ricercatore e assegnandomi un ruolo ben preciso all'interno della comunità. Dopo la notifica è stato infatti deciso, durante una delle assemblee comuni che si svolgono a cadenza settimanale, che ogni membro della comunità, o meglio ogni persona in possesso di un'imbarcazione attraccata nello spazio occupato da Harbor, doveva assumere un ruolo per le attività di 'resistenza' allo sgombero. Il mio ruolo, data la posizione di ricercatore e antropologo sul campo, è stato quello di aiutare gli abitanti nella realizzazione di un dossier sulla vita del gruppo e di una mappa per delineare il reale spazio occupato dalla comunità. Se questo tipo di intervento da un lato ha facilitato il mio ingresso al campo di Harbor, dall'altro ha complicato i rapporti con alcuni membri, che non hanno mai compreso fino in fondo il mio ruolo. Nonostante qualche conflitto, che ha costretto a rinegoziare continuamente la mia posizione all'interno del gruppo, grazie al rapporto di amicizia e fiducia instaurato con alcuni membri

importanti per la comunità sono riuscito a portare a termine il mio percorso di ricerca, concentrandomi prevalentemente sul rapporto tra gli abitanti e lo spazio da loro occupato, nonché il modo attraverso cui la gestione e l'organizzazione dello spazio risultano degli elementi utili per l'affermazione dell'identità politica del gruppo nel contesto urbano della città di Copenaghen. Il focus della mia indagine verte sul ruolo del *built environment* e delle pratiche di organizzazione e gestione del territorio occupato come linguaggio utilizzato dagli abitanti per affermazione la propria presenza nello spazio urbano della città di Copenaghen. In questo articolo, riportando un particolare esempio etnografico, cercherò di parlare della pratica dell'autocostruzione come strumento attraverso cui gli abitanti di Harbor affermano la propria identità politica all'interno dello spazio della città. Lo spazio costruito diviene il mezzo attraverso cui gli abitanti della comunità affermano la propria presenza, un vero e proprio linguaggio grazie al quale migliorare le condizioni di dialogo con le istituzioni e con la città<sup>9</sup>.

Come affermano Gupta e Ferguson in *Culture, Power, Place. Explorations in Critical Anthropology*:

«The idea that space is made meaningful is of course a familiar one to anthropologists; indeed, there is hardly an older or better established anthropological truth. East or West, inside or outside, left or right, mound or floodplain-from at least the time of Durkheim, anthropology has known that the experience of space is always socially constructed. The more urgent task, [...] is to politicize this uncontested observation. With meaning making understood as a practice, how are spatial meanings established? Who has the power to make places of spaces? Who contests this? What is at stake?» (Gupta, Ferguson, 1997:40).

Le domande poste dai due antropologi sono state utili a focalizzare il nuovo obiettivo del lavoro di ricerca, il quale intende problematizzare la nozione di spazio costruito politicizzandone i confini e le pratiche di produzione. Ciò che rende Harbor un caso interessante riguarda il modo attraverso cui, grazie alla sua particolare architettura, la comunità sia riuscita a farsi riconoscere (Appadurai, 1988, 1996) dal resto della città.

---

<sup>9</sup> Dalla sua fondazione nel 2013, Harbor ha subito numero minacce di sgombero da parte del Comune di Copenaghen anche a causa di alcuni gruppi di residenti che reputano la presenza della comunità dannosa per la sicurezza del quartiere.

### Architetture galleggianti: il linguaggio del luogo

L'autocostruzione è la pratica attraverso cui gli abitanti di Harbor danno forma al proprio spazio abitato, sia per la costruzione degli spazi privati, sia per gli spazi di uso pubblico. Il fenomeno dell'autocostruzione diviene un'attività attraverso cui esprimere i propri modelli estetici all'interno della città moderna (Holston, 1991), ma è anche una pratica attraverso cui veicolare valori etici e politici.

Le case galleggianti, esempio paradigmatico dell'autocostruzione locale, oltre a esprimere desideri estetici o progettuali, manifestano anche la scelta di un modello di vita in cui i cittadini si presentano come titolari di diritti. Un diritto ad abitare lo spazio della città, occupando un suolo pubblico apparentemente non abitabile. La costruzione diviene così uno strumento per intessere un dialogo ampio che investe sia aspetti privati e domestici, sia valori pubblici di proclamazione di una soggettività politica (Corsín Jiménez, 2017).

Harbor viene pensata dai suoi abitanti come una casa, come una vera e propria abitazione. Tutto lo spazio occupato della comunità è vissuto e considerato come un'unica abitazione.

Nella comunità sono presenti differenti tipologie di case galleggianti autocostruite o ristrutturare con tecniche differenti. Normalmente le costruzioni galleggianti si suddividono in *houseboat* e *boathouse* o *floating house*. Le prime sono imbarcazioni dotate di tutti i servizi per essere abitate, mentre le seconde sono vere e proprie case galleggianti. A queste si aggiungono degli ibridi, ossia delle case galleggianti che prendono forma a partire da scafi, oppure sono delle *floating house* costruite col design di un'imbarcazione. Maarten Kloos e Yvonne de Korte nel testo *Mooring Site Amsterdam: Life on Water*, dedicato alle *houseboat* della capitale olandese, individuano almeno tre tipologie di architettura galleggiante: Schip, Ark e Schark.

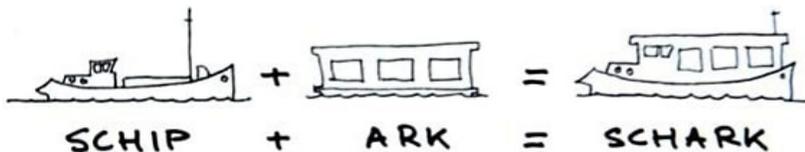


Fig. 1. Le tre tipologie di architettura galleggiante individuate da Kloos e de Korte (2007)

Ad Harbor anche normali barche da navigazione o da pesca vengono utilizzate a scopo abitativo, spesso modificandone di poco la struttura interna e aggiungendo funzioni utili come ad esempio impianti di riscaldamento, spesso stufe di ghisa a legna o stufe alimentate a gas o petrolio, wc chimici o a secco, angoli cottura e sistemi elettrici con impianti eolici o fotovoltaici.

Essendo una comunità dedita al riciclo e al riuso, le strutture architettoniche autocostruite acquistano un particolare design dettato dal materiale. La cultura del progetto è fortemente influenzata dal materiale utilizzato. A questo proposito durante un'intervista A., uno studente di urbanistica dell'università di Copenaghen, che ha scelto di vivere sull'acqua a causa della difficoltà di trovare un'abitazione a costo sostenibile nella città, mi ha parlato del particolare design della sua *floating house* affermando di averla costruita seguendo 'il linguaggio del materiale'<sup>10</sup>.

La costruzione dell'ibrido è la tecnica più diffusa ad Harbor. Per non appesantire lo scafo e per permettergli di reggere il peso della struttura che verrà costruita sopra, si utilizzano materiali leggeri come legno, plastica, lana di vetro per coibentare e vetro. Non sempre i progetti sono efficaci e spesso il peso della struttura è maggiore rispetto alle possibilità dello scafo: in questo caso le conseguenze possono essere dannose per l'abitazione che nella maggior parte dei casi affonda, per poi essere recuperata e smontata, oppure viene modificata riducendo lo spazio abitabile.

Durante il mio soggiorno ad Harbor ho potuto assistere alla costruzione di diverse *floating house*. Una di queste è stata la casa di A.. L'obiettivo dello studente, come da egli stesso affermato durante un'intervista, è portare avanti il progetto per intraprendere un nuovo modello di progettazione urbanistica che pensi al rapporto tra uomo e ambiente<sup>11</sup> e che tenga conto dell'importanza che il contatto diretto con la natura ha con la vita quotidiana dei cittadini delle metropoli. La costruzione di questa *floating house* ha visto diverse fasi: una prima fase di progettazione e realizzazione della struttura e della piattaforma, avvenuta in un laboratorio attrezzato, una

<sup>10</sup> Questa espressione è emersa durante l'intervista ad A. del 20/01/2017.

<sup>11</sup> Questa idea di progettazione è emersa più volte durante le conversazioni con gli abitanti della comunità.

seconda fase di completamento degli interni e una terza fase in cui la *floating house* è stata smontata in pezzi e rimontata direttamente sul canale.

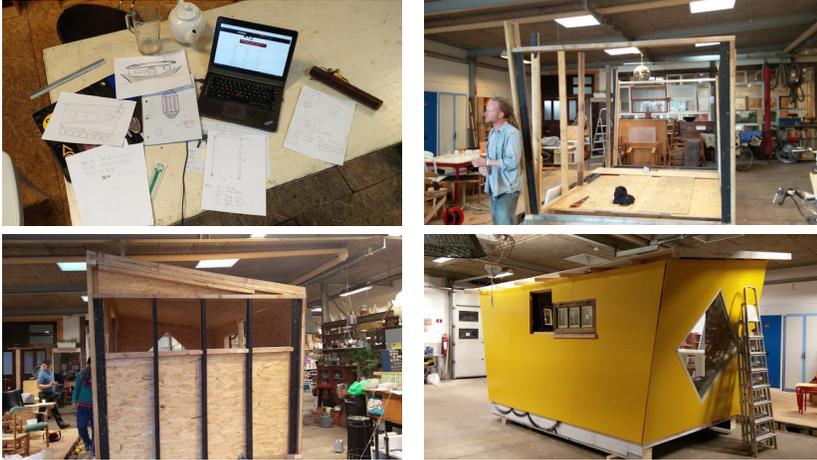


Fig. 2, 3, 4, 5. Fasi della costruzione su terra di *The Meditation house* (foto dell'autore)

Anche se ridotta nelle dimensioni, la casa di A. presenta tutte le funzioni di una normale abitazione. Lo spazio interno è ben gestito e grazie a una serie di componenti d'arredo multifunzione la *floating house* presenta tutte le comodità per potere essere vissuta. A. ha progettato la casa grazie all'aiuto di un familiare che lo ha supportato nel disegno del progetto, il quale è poi stato realizzato interamente con materiali di riuso. L'*houseboat* è dotata di motore esterno, fissato alla piattaforma, e di un'ancora. Dato lo spessore dei bidoni utilizzati come base per la piattaforma, la *floating house* è stata ancorata a una certa distanza dalla riva per evitare che in periodi di bassa marea possa ribaltarsi o danneggiarsi. Pertanto, è accessibile solo tramite l'uso di una piccola imbarcazione di supporto.

L'idea iniziale era quella di creare un'abitazione galleggiante che desse la possibilità di ospitare sedute di meditazione collettiva, e proprio per questa ragione l'abitazione prende il nome di *Meditation house*. A. ha scelto di costruire una struttura particolare con delle forme che, orientate in una certa direzione, riescano a 'tagliare i venti' in modo da non essere spazzata via durante le tempeste. La struttura poggia su una piattaforma esagonale, un po' allungata per permettere uno spazio percorribile intorno alla struttura. La particolare forma della casa permette anche una gestione efficace

dello spazio interno. Procedendo all'analisi descrittiva dello spazio interno è possibile suddividere la casa in due zone: una zona giorno, alla sinistra della porta d'ingresso, caratterizzata dalla presenza di una grossa finestra di forma romboidale, che permette una discreta luminosità, e dalla presenza di una cucina; e una zona soggiorno/notte, alla destra, caratterizzata dalla presenza di piccoli punti luce di forma quadrata, i quali richiamano le forme della struttura della casa, posizionate in alto, e una struttura letto che, attraverso l'uso di rotelle e corde, si trasforma in un divano, oppure, in caso si necessiti di molto più spazio, aderisce interamente alla parete. La conformazione interna della casa suggerisce la possibilità di svolgere le due azioni volute da A.: da una parte ospitare le attività quotidiane che permettano all'abitante di vivere il suo spazio domestico, dall'altra aprirsi al pubblico ospitando le sedute di meditazione collettiva.

La casa è dotata di un sofisticato impianto idraulico che presenta due pompe a pedale e una serie di bidoni che hanno il compito di contenere l'acqua potabile o l'acqua di scarico. Una delle pompe è invece collegata con dei tubi che raccolgono l'acqua dall'esterno, direttamente dal canale, che passa attraverso un filtro per essere ripulita. Il sistema a doppio pedale permette di utilizzare acqua potabile per bere e cucinare, mentre acqua del canale filtrata per lavare stoviglie e corpo. Non sono presenti servizi igienici idraulici come wc, o doccia, ma è presente un wc a secco per le feci e un orinatoio costruito con dei bidoni e tubi di gomma che scarica direttamente nel canale.



Fig.6. Foto *Meditation House* dopo la ricostruzione sul canale di Erdkehlgraven (foto dell'autore)

La *Meditation house* è la *floating house* col design più ricercato presente in Harbor. Il colore giallo della struttura crea un forte contrasto con il grigio e il rosso pastello del quartiere Holmen, così come con i colori spenti del legno delle imbarcazioni adiacenti. Durante le conversazioni A. si è mostrato sempre ben determinato nelle sue scelte e nelle sue intenzioni, ha sempre instaurato un legame tra il design scelto e le ragioni politiche che lo hanno portato a quelle particolari scelte stilistiche e cromatiche:

«Quello che stanno facendo nelle nostre città mi spaventa. Costruiscono palazzi immensi, con colori scuri che fanno paura. Durante i miei studi di urbanistica mi sono reso conto che oggi il controllo dello spazio vale più della vita delle persone che ci abitano. Sono sempre stato contrario all'idea che non siamo liberi di scegliere il nostro modello di vita. [...] Ho deciso di vivere qui e autocostruire la mia casa per sentirmi libero di agire, di dare il mio contributo alla città. Ho vissuto per molto tempo in un appartamento poco fuori dal centro, ma non mi sentivo a mio agio. Era come vivere dentro una scatola, non c'è condivisione, ognuno vive nella dimensione senza interagire con gli altri. E questo non mi andava bene, volevo fare qualcosa, lanciare un messaggio alla città. [...] Ho colorato la mia casa di giallo perché volevo costruire qualcosa con una forte personalità, che comunicasse qualcosa, un sentimento, un'emozione. Volevo una casa che risaltasse all'occhio in mezzo al grigiore di questo paesaggio. Volevo qualcosa che fosse nello stesso tempo bello e utile (*beautiful and useful*) e credo di esserci riuscito. Vivere qui non è facile ma è un forte messaggio» (Conversazione con A. del 23 gennaio 2017).

Ad Harbor sono presenti vari stili di costruzione, ognuno dei quali differisce dall'altro per design, stile o materiale scelto per la realizzazione. I diversi stili orientano valori estetici i quali rispecchiano le idee e i bisogni degli abitanti. La *Meditation house*, come già detto prima, è la casa col design più ricercato ed entra in contrapposizione con altre *floating house* presenti nella comunità. Questo contrasto rispecchia gli ideali personali degli abitanti delle rispettive abitazioni e la libertà di poter scegliere il design della propria abitazione.

L'architettura di Harbor è in costante sviluppo e trasformazione. Si cerca sempre di costruire abitazioni diverse e sempre più resistenti e innovative, pur utilizzando materiale di riuso.

Durante un'intervista con S., il più anziano degli abitanti di Harbor, è stato preso in esame il discorso sulle fasi di sviluppo che l'architettura di Harbor ha avuto negli anni. S. ha sostenuto che lo sviluppo architettonico della comunità implica non solo questioni legate strettamente alla struttura delle abitazioni

galleggianti, ma si intreccia ad alcune riflessioni riguardanti la dimensione socio-politica delle strutture e della presenza di queste nello spazio occupato dalla comunità nel contesto della città di Copenaghen. S. infatti, ha più volte fatto un collegamento tra le questioni architettoniche e il discorso sulla marginalità delle realtà informali. La riflessione nasceva da una domanda posta dallo stesso S.: «How does elements of 'water architecture' change the definition of marginality?».

Per S. l'architettura galleggiante può cambiare la definizione di marginalità in quanto produce un nuovo modo di intervenire sullo spazio urbano che ridisegna i confini tra "centrale" e "periferico". S. durante l'intervista ha sostenuto che l'abitare sull'acqua non è mai stata presa in considerazione nella cultura europea come modello abitativo innovativo. S., inoltre ha più volte affermato che l'architettura galleggiante ha un gran vantaggio rispetto all'architettura tradizionale delle nostre città, dovuto alla possibilità di potersi spostare, di essere mobile:

«La città ci ha escluso, il Sistema ci vuole fuori dalla città. Harbor è fuori dalla città pur trovandosi nel centro. Noi vogliamo essere una cosa diversa dalla città che vuole il Sistema. Come Christiania: una volta voleva essere "la città nella città" e farsi riconoscere come "città libera" (come *Freetown*), ma adesso è stata inglobata nel Sistema.

[...] Noi siamo riusciti ad inserirci nella città grazie all'architettura delle nostre case. Lo sviluppo delle nostre *houseboat* arriverà al punto da poter sfruttare la mobilità (the mobility). Le barche possono spostarsi e muoversi all'interno dello spazio urbano. La nostra condizione, che molti vogliono "marginale", in realtà non lo è affatto, perché grazie alle nostre case galleggianti noi possiamo spostarci in vari posti della città. L'architettura di Harbor sta raggiungendo dei risultati eccezionali. La *Meditation house* è un esempio forte di questo. I nuovi progetti tengono conto di molti fattori naturali che prima sono stati sottovalutati. I nuovi progetti pensano alla mobilità: pensano alla possibilità di spostarsi e una volta che posso spostarmi allora non vivo ai margini, perché i margini così non esistono. Il Sistema vuole imporci i suoi modelli di vita e crede che noi non siamo parte del centro della città, siamo la periferia. Noi invece ci siamo e siamo parte della città». (Conversazione con S. del 29 aprile 2017)

La riflessione di S. inserisce il progetto Harbor all'interno di una dimensione ampia, che abbraccia l'intera città di Copenaghen. La marginalità acquisisce un ruolo politico che non si riferisce alla sua posizione all'interno dello spazio della città, ma al modo che gli "abitanti dei margini" hanno di concepire la propria dimensione spaziale, politica e identitaria. La categoria della "mobilità" emerge come marcatore identitario del gruppo.

È proprio dietro questa categoria che si cela l'importanza del progetto Harbor, il quale è in grado non solo di ridisegnare il territorio occupato, ma anche di permettere un ripensamento generale dell'identità del gruppo in quanto "marginale". La ri-articolazione della categoria "centrale-periferico" a partire dal concetto di "mobilità" promuove politiche di spazializzazione volte ad affermare una certa identità politica. Pensare l'architettura come strumento di affermazione politica e come marcatore identitario, sottolinea l'importanza di un'agentività spontanea messa in atto dagli abitanti di Harbor, per *farsi spazio* nella città contemporanea.

Gli abitanti di Harbor infatti non si limitano a utilizzare lo spazio progettato e regolato da altri, ma, attraverso le pratiche di autocostruzione e di gestione degli spazi, creano la propria casa e la propria dimensione urbana a partire dalle risorse che hanno a disposizione (Caldeira, 2016). Attraverso la costruzione fisica della propria casa, della propria sfera domestica prendono parte alla costruzione delle città, promuovendo la 'presa del diritto alla casa' e rimarcando una posizione politica attiva per la conquista del «diritto alla cittadinanza» (Holston, 2009, 2008; Caldeira, 2008, 2016).

Le pratiche di costruzione delle *houseboat* tengono conto di molti fattori interconnessi fra loro. La progettazione delle future abitazioni di Harbor prevede un design molto più ricercato e forme aerodinamiche che possano facilitare lo spostamento e favorire l'attracco. I progetti sono pensati in modo da poter creare una comunità galleggiante ecosostenibile e autosufficiente, ma anche mobile, in grado di spostarsi facilmente nelle varie zone della città in base alle esigenze dell'abitante. Le risorse attuali della comunità non mettono gli abitanti nelle condizioni di poter realizzare i progetti, i quali prevedono dei costi di realizzazione e costruzione non sostenibili. La fase di progettazione di nuovi modelli di *houseboat* è comunque in crescita e l'autocostruzione resta uno degli strumenti principali di cui dispongono gli abitanti per affermare la propria presenza.

L'autocostruzione, infatti, è un'azione che implica non solo delle scelte architettoniche ma anche delle visioni politiche precise: è il modo attraverso cui gli abitati di Harbor possono comunicare il proprio modello di vita alla città, un atto politico, *una presa della parola* (de Certeau, 1994).

## Conclusioni

L'autocostruzione è la pratica attraverso cui gli abitanti di Harbor danno forma al proprio spazio abitato, sia per la costruzione degli spazi privati, sia per gli spazi di uso pubblico. Per la sua capacità di manipolazione del territorio e di proiezione di valori all'interno di una dimensione spaziale ben definita e circoscritta, possiamo definire l'autocostruzione come una pratica utile a *farsi spazio* nella città. Con questa espressione intendo una pratica di spazializzazione che mette l'organizzazione spaziale al centro di un discorso che serve ad affermare in maniera chiara un'identità politica precisa che prende inizio dall'esperienza personale e soggettiva di un gruppo di individui che aspirano a essere riconosciuti nello spazio urbano in cui vivono ed esercitano le loro attività quotidiane.

Le realtà informali, comunità, piccoli centri, spazi ricreativi spesso nascono dalle esigenze di alcuni gruppi, prevalentemente composti da persone in condizioni svantaggiate o gruppi marginalizzati, di avere accesso agli spazi della città e di esercitare il proprio diritto a *manifestarsi* (Sassen, 2015: 141). La presenza di forti politiche di esclusione dei gruppi in condizioni di povertà economica o abitativa non permette un uso paritario delle risorse spaziali della città. Le politiche urbane oggi, legate sempre più a un ideale neoliberista che trasforma i modi di produzione e di consumo della città, ridisegnano i confini degli spazi creando fenomeni di segregazione sociale che favoriscono la nascita di zone esclusive o escludenti. La povertà, in questo modo, viene a concentrarsi in zone periferiche o degradate, assumendo una spazialità spesso gestita e controllata dagli organi statali. Gli spazi informali sono un esempio di come certi gruppi reagiscono alle politiche di esclusione: sono luoghi in cui è possibile individuare forme di cittadinanza alternativa che prendono vita da particolari azioni di resistenza alle politiche di controllo dello spazio urbano. Azioni che servono a facilitare il dialogo tra cittadini e istituzioni, pratiche di gestione dei conflitti che danno vita a nuove forme di diritto e a nuovi modi di abitare lo spazio urbano. Le città oggi si presentano piene di marginalità e di «noncitizens who contested their exclusion» (Holston, 2009).

Harbor è un esempio particolare di come azioni quotidiane di gestione degli spazi possano essere il punto di inizio per la costruzione di nuove forme di cittadinanza. Questo tipo di realtà ci

permette di riscrivere i rapporti di potere e mettere in crisi alcuni concetti chiave che reggono l'idea di città oggi e che fanno da perno alle politiche urbane contemporanee. Ogni azione che prevede la richiesta di riconoscimento di nuovi diritti è di fatto un'azione politica. Gli abitanti di Harbor attraverso l'organizzazione dello spazio da loro occupato e abitato rivendicano un riconoscimento ed esercitano il loro diritto a vivere lo spazio della città. Essi investono il territorio occupato del loro sentimento identitario e della loro presenza in quanto soggetti culturali e comunicato questo sentimento e questa presenza grazie all'architettura.

Il caso di Harbor può essere annoverato come un caso in cui gli abitanti reagiscono ad una politica urbana che tenta di privare i cittadini stessi della loro soggettività individuale creando sistemi sempre più sofisticati di gestione del territorio. Il ruolo di Harbor nel quadro politico della città di Copenaghen conferma la presenza all'interno dell'area metropolitana di diversi modi di interpretare lo spazio. Allargando lo sguardo verso una prospettiva comparativa, questa riflessione scuote non solo il quadro politico e sociale specifico dei singoli contesti urbani, ma anche la lettura complessiva della città alla luce dei cambiamenti che le realtà urbane affrontano quotidianamente.

Il caso etnografico presentato ha mostrato come, sia nella pratica quotidiana di "vivere uno spazio", come è stato per la costruzione della *Meditation house*, sia nelle rappresentazioni verbali dello spazio riportate dagli abitanti di Harbor durante le interviste, lo spazio costruito acquisisce un ruolo indispensabile nel processo di affermazione politica del gruppo nella città. Lo spazio comunica alla città i valori e le intenzioni del gruppo e nello stesso tempo agevola il processo di riconoscimento del progetto e della sua utilità sul territorio. Come veniva ricordato nei primi paragrafi, le politiche urbane oggi danno poca importanza alle classi in condizioni svantaggiate e creano sistemi sempre più sofisticati di repressione ed esclusione di queste dal territorio occupato dalla città. L'esercizio di tale potere incita alla ricerca di nuove forme di azione per tentare di *farsi spazio* nella morsa delle politiche urbane.

Oltre alla capacità farsi spazio e affermare l'identità dei gruppi marginali, attraverso l'analisi della pratica di autocostruzione si cerca di esaltare anche un'altra grande capacità umana, che si manifesta in differenti modi e in tutti i contesti sociali e culturali e che riguarda la possibilità dei soggetti di esprimere i propri

bisogni, i propri voleri e i propri diritti attraverso la capacità di produrre significati e proiettare, grazie a questi, la propria soggettività nel mondo esterno, garantendo a quest'ultimo di essere quello straordinario luogo in cui le diversità trovano il proprio spazio.

### Bibliografia

Andersen H.C. (1829). *Fodreise fra Holmens Canal til Østpynten af Amager i Aarene 1828 og 1829*, København: Forlaget Vandkunsten (trad. it., 1987, *Passaggiata nella notte di Capodanno*. Bergamo: Lubrina-LEB).

Appadurai A. (1988). «Introduction: Place and voice in anthropological theory». *Cultural Anthropology*, 3(1): 16-20. Doi: 10.1525/can.1988.3.1.02.02.00020.

Appadurai A. (1996). *Modernity at large: Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis: University of Minnesota press (trad. it., 2001, *Modernità in polvere. Dimensioni culturali della globalizzazione*. Roma: Meltemi).

Caldeira T. (2016). «Peripheral urbanization: Autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south». *Environmental and Planning D: Society and Space*, 35(1): 3-20. Doi: 10.1177/026377581665879.

Clifford J. (1997). *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Oxford: University of Oxford Press (trad. it., 1999, *Strade. Viaggio e traduzione alla fine del secolo XX*, Torino: Bollati Boringhieri).

Coppola A., Vanolo A. (2015). «Normalising autonomous space: Ongoing transformations in Christiania, Copenhagen». *Urban studies*, 52(6): 1152-1168. Doi: 10.1177/0042098014532852.

de Certeau M. (1994). *A prise de parole et autres écrits politiques* (trad. it., 2007, *La presa della parola e altri scritti politici*, Roma: Meltemi).

Gupta A., Ferguson J. (1997). *Culture Power Place. Explorations in Critical Anthropology*. London: Duke University Press.

Holston J. (1991). «Autoconstruction in working-class Brazil». *Cultural Anthropology* 6: 447- 465. Doi: 10.1525/

can.1991.6.4.02a00020.

Holston J., Caldeira T. (2008). «Urban peripheries and the invention of citizenship». *Harvard Design Magazine*, 28: 18–23. Doi: 10.1177/0042098016649323.

Holston J., (2009). «Insurgent Citizenship in an Era of Global Urban Peripheries». *City & Society*, 21(2): 245-267. Doi: 10.1111/j.1548-744x.2009.01024.x.

Kloos M., de Korte Y. (2007). *Mooring Site Amsterdam: Living on water*. Amsterdam: ARCAM/Architecture & Natura Press.

Low S.M. (2011). «Claming space for an engaged anthropology: Spatial inequality and social exclusion». *American Anthropologist*, 113(3): 389-407. Doi: 10.1111/j.1548-1433.2011.01349.x.

Low S.M. (1996). «Spazializing Culture: The social production and social construction of public space». *American Ethnologist*, 23(4). 861-879. Doi: 10.1525/ae.1996.23.4.02a00100

Low S.M. (1999). *Theorizing the city: the new urban anthropology reader*. New Brunswick: Rutgers University Press.

Low S.M. (2000). *On the plaza: the politics of public space and culture*. Austin: University of Texas Press.

Low S.M. (2009). «Toward an Anthropological Theory of Space and Place, Special Issue on Signification and Space». *Semiotica*, 175(1–4): 21–37. Doi: 10.1007/978-3-3-319-52214-2\_28.

Low S.M., Lawrance-zuniga D. (1990). «The Built Environment and Spatial Form». *Annual Review of Anthropology*, 19: 453-505. Doi: 10.1146/annurev.anthro.19.1.453.

Low S.M., Lawrance-zuniga D. (2003). *The anthropology of space and place: Localiting culture*. London: Blackwell.

Ludvigsen J. (2003). *Christiania: Fristad i Fare (Christiania: the Freetown Threatened)*. København: Extrabladets.

Ludvigsen J. (2003). *Christiania: fristad i fare*. København: Ekstrabladets forlag.

Marcuse G. E., Fisher M. M. J. (1986) *Anthropology as Cultural Critique. An experimental moment in the human sciences*. Chicago: University of Chigaco Press.

Thörn H. (2011). *Governing Freedom – Debating the Freetown in the Danish Parliament*. In: AA.VV, a cura di, (2011). *Spaces for Urban Alternatives? Christiania 1971-2011*. Vilnius: Gidlunds Förlag.

**Giuseppe Mazzarino**, antropologo e semiologo, dottore di Ricerca in Antropologia Culturale e Sociale (Università di Milano-Bicocca). Si occupa di Etnosemiotica, Antropologia dello spazio, antropologia politica applicata ai contesti urbani. Laureato alla magistrale in Semiotica presso l'Università di Bologna nel 2014, è Cultore della materia in Semiotica presso Il Dipartimento di Arti Visive di Bologna. Collabora attivamente col C.U.B.E. Centro Universitario Bolognese di Etnosemiotica dal 2014 occupandosi di teoria dell'etnosemiotica. Fondatore del Laboratorio di Etnosemiotica e dell'Associazione Fare Ricerca. Ha pubblicato nel 2015 "Il potere dell'ipnosi. Proposte teoriche per un'etnosemiotica", nel 2017 "Tra etno e semiotica. Affinità e divergenze ai margini di due discipline. vol I" e "Tra etno e semiotica. Conversazioni tra antropologia e teoria della significazione. Vol II". [g.mazzarino@campus.unimib.it](mailto:g.mazzarino@campus.unimib.it)