

Venezia, Mestre e la questione identitaria: esperienze per la metropoli futura

di MICHELE CASARIN

Che cosa facciamo dipende da chi siamo o pensiamo di essere. Dipende, in altre parole, dal modo in cui scegliamo di rapportarci con gli altri, dal luogo che abitiamo e dalle questioni che l'abitare quel luogo sollecita in noi (Lorenzo, 1998). Questo tipo di riflessione si colloca in una fase che sembrerebbe voler affermare il superamento dell'apparente primato della *pensée unique* (Bauman, 2001) – una sorta di “pensiero unico” del mondo occidentale – che caratterizzerebbe le nostre società di mercato deregolamentato e globalizzate, nelle quali la comunità viene spesso separata dai suoi connotati spaziali diventando – con una espressione divenuta comune nei paesi anglosassoni – *community without propinquity* (per esempio: comunità accademica, comunità scientifica, comunità ebraica, comunità cristiana, ecc.). Nel passato – e in molti casi tuttora – questo tipo di approccio ha inciso fortemente sulle politiche di gestione e sviluppo delle aree urbane e in alcune di queste, particolarmente complesse, ne ha modellato la struttura socio-economica con effetti durevoli anche sulle generazioni a venire. Ad esempio, rafforzando la convinzione della validità di consolidati processi decisionali cosiddetti *top-down*, di imposizione dall'alto: molti interventi urbani a grande scala (infrastrutture, siti dell'industria pesante e inquinante, ecc.) ma anche importanti scelte amministrative a forte impatto sociale, sono state spesso decise e condotte da soggetti che non facevano parte della collettività legata al territorio sul quale si stava progettando. Desideri e necessità, sentite come tali, ma anche identità culturali e senso d'appartenenza ai luoghi venivano emarginati, non considerati in un rapporto di partecipazione allo sviluppo e alle trasformazioni (*community participation*).

Già nel 1979, ponendo in discussione le ragioni dell'architettura moderna funzionalista, Norberg-Schulz aveva introdotto una prima riflessione sulla necessità di tenere in forte considerazione ciò che ha chiamato *genius loci*, vale a dire la qualità dello

spazio capace di trasmettere familiarità e la sensazione, conosciuta da tutti, di sentirsi a casa. In particolare, intendeva riferirsi a luoghi in grado di trasmettere un forte senso di identità attraverso immagini ad alto potere di rappresentazione e al rapporto di relazione tra quei luoghi e i suoi abitanti. Contemporaneamente, però, nel secolo del moderno, si è assistito spesso a una crociata, più o meno silenziosa, contro *les pouvoirs intermédiaires* – letteralmente “i poteri intermedi” – indicati come responsabili di parrocchialismo e di limitatezza di orizzonti (Tönnies, 1965); e ancora oggi, buona parte delle posizioni antiglobalizzazione sembrano pervase dalla paura di pensare le comunità, o se si preferisce un termine meno impegnativo, i gruppi di persone, con una loro connotazione spaziale. Così, troppo spesso, l'approccio alla questione comunitaria e globale/locale ha finito per polarizzarsi attorno alle rispettive estreme manifestazioni.

Nel nostro caso, l'uso dei termini *comunità* e *identità*, ai quali si farà spesso ricorso, è metaforizzato, assolutamente *relaché* (Candau, 1998) – letteralmente “rilassato” – e fa riferimento soprattutto ai noti studi di Anderson (1996) e Halbwachs (1996): in questo modo, l'identità – culturale, storica o collettiva – viene intesa come rappresentazione. L'interesse si concentra allora sulle *rappresentazioni* e in particolare sulle *memorie collettive*, sui modi, cioè, che i membri di una comunità vanno a produrre a proposito di una memoria che viene supposta comune a tutti. Naturalmente, ciò non significa che quanto viene immaginato corrisponda a una realtà rilevabile scientificamente ma il solo fatto che esistano come prodotto di immaginazione, costruzione, manipolazione od oblio è sufficiente a indurci a occuparcene. Si tratterà, comunque, di comunità immaginate, rispetto alle quali si cercherà di mettere in evidenza le questioni identitarie che interagiscono maggiormente con i processi di gestione della città e del territorio intesi in tutta la loro articolata complessità. Un'analisi declinata al caso di Venezia

e Mestre sarà utile riferimento a prossime e probabili forme di interazione nell'ambito dell'area metropolitana Centro Veneta.

Memoria

L'approccio alle complessità di governo e di *governance* di un'area metropolitana non può sottrarsi a una dialettica costruttiva con le comunità che vi insistono. Un territorio, insomma, non potrà ragionevolmente essere letto soltanto attraverso i suoi numeri, e la sua funzionalità non potrà essere ridotta a una sola, pur importante, questione di servizi e attività economiche.

Tale tipo di approccio sembra particolarmente pertinente al caso qui in questione di Venezia e Mestre, rispetto al quale il discorso si arricchisce di complicazioni derivanti dalla natura strutturale della città amministrativa creata per annessioni nel 1926. Come noto, in quell'anno il Comune di Venezia allargò per *regio decreto* i suoi confini attraverso le acquisizioni dei comuni di Chirignago, Favaro, Mestre e Zelarino, dando così vita a quella *aggregazione paleometropolitana*, iniziata nel 1883 con l'annessione di Malamocco, che venne designata come *Grande Venezia*. Da quel momento l'amministrazione politica, le politiche economiche e sociali, i piani urbanistici, gli indirizzi culturali e ogni altra scelta inerente al territorio comunale divennero materia di un unico soggetto istituzionale-amministrativo, di una classe dirigente comune; ma, per tutto il XX secolo, restarono aperte le ferite di un atto compiuto senza la ricerca del consenso – anche per il periodo storico in cui avvenne – e le questioni identitarie si caratterizzarono per una eccessiva sottovalutazione di ciò che poteva essere, invece, una stimolante dialettica tra le comunità e le politiche culturali, economiche e sociali del centro che ne doveva rappresentare e garantire il riferimento coesivo.

Il percorso novecentesco di Venezia e Mestre si svolge lungo un terreno particolarmente fertile per le questioni che abbiamo appena abbozzato nella parte introduttiva e, anzi, può risultare incomprensibile se non viene analizzato anche secondo l'ottica che interessa le comunità immaginate, le memorie collettive e le rappresentazioni. È evidente che quella che abbiamo chiamato *aggregazione paleometropolitana* ha aggiunto un importante valore di relazione – quello amministrativo e giuridico – al complesso rapporto, comunque esistente e preesistente, tra le tante isole

dell'arcipelago (Cacciari, 1997). La comunità immaginata di VeneziaMestre (con questo termine di soccorso si intende colmare il vuoto lessicale che insiste sulla denominazione complessiva della città in tutte le sue articolazioni territoriali metropolitane) necessitava di un confronto aperto e serrato con le problematiche poste dalle tante memorie, ma anche con esigenze di rappresentazione e *nomination* (quest'ultimo, termine francese che sta a indicare l'atto di attribuire un nome; in italiano dovrebbe essere tradotto con il poco corrispondente 'nomina' o con un neologismo del tipo 'nominazione').

Abbiamo detto prima che cosa si intenda per memoria collettiva ma, riferendoci a una comunità, non possiamo non considerare anche quella che è stata definita *memoria sociale incorporata* (Connerton, 1982) o *mémoire-habitude* (Bergson, 1939) – la memoria che si manifesta nei comportamenti d'abitudine – in cui il passato non viene rappresentato ma resta presente e agisce attraverso le disposizioni che produce (Bourdieu, 1995). Questa forma di memoria lavora gli individui senza tregua, a loro insaputa; è una forma di alienazione che contribuisce a modellare l'identità (Muxel, 1996).

L'invenzione di VeneziaMestre, la costruzione di una città nuova e moderna con molti pezzi usati e spesso antichi, ha messo in moto dei meccanismi dall'enorme forza propulsiva ma difficilmente controllabili: differenti *mémoire-habitude* e differenti immaginazioni di sé le cui dinamiche sono state immerse nel nuovo liquido amniotico dell'unificazione amministrativa. Dopo oltre settant'anni (1926-2003) quali segni, quali tracce sono oggi visibili di quel percorso novecentesco? E quali *luoghi della memoria* possono consentirne il riconoscimento? Già, i luoghi della memoria, i luoghi dove la memoria lavora, direbbe Pierre Nora (1984), dove il tempo si ferma bloccando il corso dell'oblio. Ma la metafora più efficace è quella di Mario Isnenghi (1997) che si immagina il viaggio delle memorie molto simile a quello dei bagagli su un nastro trasportatore: "proprio come valigie e borse, le memorie di un popolo vengono caricate dagli addetti, messe in movimento e poi spariscono per tunnel misteriosi, ricompaiono, compiono tratti dritti, traiettorie e curve visibili o segrete: magari – se non le afferriamo al volo – tornano a sparire, per riaffiorare in un altro punto, dove qualcuno ne anticipa la riapparizione e altri, meno esperti, non se le aspettano".

Una visione, quest'ultima, preferibile perché lascia più spazio all'immaginazione, figurando il rapporto tra memoria e oblio in maniera più dinamica: in questo modo, anche l'oblio concorre a dare corpo alle rappresentazioni divenendo esso stesso una forma di memoria, in quanto non-memoria. Questa insistenza nell'utilizzo del termine *memoria* potrebbe apparire qui una squalificante distinzione rispetto a un orizzonte di riferimento che si presume più scientifico e che si identifica con la storia. Ma, in realtà, sono in pochi ormai a non riconoscere che ogni narrazione storica si struttura anche su un indispensabile lavoro di ricostruzione basato sulla memoria, quindi, legato alle condizioni dell'interpretazione, alla parzialità e all'identità (Assmann, 2002).

Nel 1965, Tönnies mise in evidenza quella che a suo parere costituisce una essenziale caratteristica delle società moderne, vale a dire la ricerca sistematica e pragmatica di una comprensione reciproca tra gli individui che la costituiscono attraverso un continuo lavoro di costruzione, mantenimento e rafforzamento. Dove ciò non avviene – aggiungiamo noi – e l'assenza di riferimenti, la vaghezza degli obiettivi condivisi, l'opacità dei progetti impediscono l'emergere di una *memoria organizzatrice*, provocando la fine dell'illusione comunitaria e un disincantamento generale, le identità divengono inquiete, fragili e frammentate. Dicendo questo, stiamo, di fatto, sostenendo che le attuali debolezze strutturali del sistema Venezia sono proporzionali anche – e sicuramente non in modo marginale – alla misura in cui nel corso del secolo appena trascorso sono stati trascurati gli aspetti culturali innescati dall'aggregazione territoriale e inerenti le dinamiche identitarie relative all'esistenza, non sempre riconosciuta, di una complessa articolazione del senso d'appartenenza comunitaria. Non è un caso, ad esempio, che esista una incredibile sproporzione tra la produzione moderna di una letteratura storica riferita al Novecento, quantitativamente modesta rispetto a quella che si riferisce alla Venezia Serenissima e persino al diffuso interesse per le 'origini della terraferma'. La storia novecentesca della città è oggi pressoché sconosciuta e ignorata dalla maggior parte dei cittadini e ancora meno si conosce rispetto alle sue forme attuali, alle dimensioni fisiche e demografiche, alla sua collocazione socio-economica nel contesto nazionale e internazionale. Sebbene oggi sembri esserci, da parte dell'amministrazione, una

differente percezione del problema rispetto al passato, rimane urgente l'elaborazione di efficaci politiche di marketing urbano interno in grado di instaurare tra città e cittadinanza un rapporto attivo basato su costruttive dinamiche di partecipazione mirate alla condivisione degli obiettivi e di una immagine comune di sé. In questa direzione non andrebbero trascurate nemmeno le interessanti e consolidate esperienze, svolte in paesi come l'Olanda, di promozione di iniziative pedagogiche, atte a far conoscere la propria città e il proprio territorio, che coinvolgano studenti e insegnanti delle scuole primarie e secondarie (Vis, 1995). Quali possono essere, nel caso di VeneziaMestre, quei punti di condensazione e di orientamento attorno ai quali iniziare a costruire una mappa della città del Novecento, della città moderna? All'interno dello *spazio dei possibili* rientrano date, piazze, quartieri, commemorazioni, mestieri, utopie, pratiche sociali... In uno studio recente (Casarin, 2002) ne sono state individuate trentaquattro: Actv, barcaioli, casinò, centri commerciali, Cita, città giardino, città metropolitana, esodo, expo, feste e ricorrenze, Fusina, futurismo e necrofilia, Gazzettino, legge speciale, Marghera, metropolitana, 1926, piani regolatori, piazza Ferretto, piazzale Roma, Pitura Freska, ponte, porto, referendum, San Giuliano, San Marco, sinistra, tangenziale, Tronchetto, turismo, Unione, università, Veneto, Venice Marathon.

Tra gli esempi che possono essere richiamati a titolo illustrativo c'è *barcaioli* perché insiste su un mestiere che richiama pratiche sociali che costituiscono esse stesse, in modo dinamico, rinnovandosi, manifestazioni di quelle memorie sociali incorporate di cui si diceva precedentemente. Il barcaiolo è mestiere antico di un tessitore di relazioni quotidiane tra molte delle isole dell'arcipelago urbano di cui ci stiamo occupando; ma è anche mestiere moderno e contemporaneo pur nel mutamento degli strumenti di lavoro, delle destinazioni e delle norme giuridiche che ne regolano l'attività. Oppure, *centri commerciali* come occasione di studio delle mentalità, delle pratiche sociali e dell'evoluzione del sistema delle centralità urbane che coinvolge da vicino il tema dei trasporti (metropolitana) e della percezione. O ancora, di particolare pertinenza al contesto di questo scritto, *città metropolitana e referendum*, questioni, eventi, ricorrenze, e ancora mentalità attorno alle quali si costruiscono le memorie della città ma soprattutto la sua storia.



Il ponte della Libertà

Percezioni, rappresentazioni

Un altro aspetto importante, non disgiunto dalla questione identitaria e dalle rappresentazioni collettive, è quello del nominare (*nomination*). Il nome proprio, e più in generale l'azione del dare un nome a un individuo o a un insieme di individui è una forma di controllo sociale dell'*alter* ontologico del soggetto o dell'*alter* rappresentato da un gruppo. L'importanza primaria del nome è quella di mantenere nel tempo un'identità assegnata, una risorsa essenziale del proprio senso di esistere (Candau, 1998). Le annessioni del 1926 privarono di colpo alcune comunità dell'ufficialità del loro nome collettivo riunendole forzatamente in una denominazione – Venezia – che non è mai andata a sostituire le rappresentazioni precedenti. Il controllo sociale, in questo modo, non è stato realizzato: attraverso la scelta/non-scelta – ipotizzabile – di non ri-nominare la città inventata, è per molti versi regredito anche rispetto alle forme precedenti. Ancora oggi, gli oltre cinquanta toponimi ai quali si ricorre per indicare la propria cittadinanza, residenza e provenienza (Lido, Venezia, Murano, Marghera, Mestre...) – solo in

piccola parte corrispondenti agli ex comuni – evidenziano il parossismo con cui si manifesta la frammentazione delle rappresentazioni. La maggior parte compare spesso negli indirizzi, in volantini e manifesti pubblicitari o alla televisione seguita dall'indicazione (*VE*) che normalmente significa 'in provincia di' ma che, evidentemente, nel linguaggio locale corrente ha acquisito, per così dire, un valore aggiunto: "io sono di 'tal luogo' e questo luogo si trova, assieme a molti altri, all'interno di (*VE*)", che significa 'in provincia di' ma senza accento sulla subordinazione o su una ipotetica gerarchia delle località. Venezia sta all'interno di (*VE*) come ci stanno Sant'Elena, il Lido o Marghera; è interessante la collocazione di quell'entità che sta sullo sfondo, non definita, non classificata, non rappresentata, che si fatica a nominare. Sembrerebbe (*VE*) – si badi bene, non Venezia ma la sua sigla tra parentesi – una idea virtuale, a uso semplificativo e di sintesi, di una realtà complessa non ancora decodificata e storicamente accettata.

Rispetto a tale problema appare centrale la questione delle gerarchie e forse – come suggerisce Corboz –, in futuro, la città "sarà costituita da una

moltitudine di reticoli e apparirà, a occhi retrogradi, come una sorta di non-luogo generalizzato, perché le sue gerarchie intrecciate non saranno forse cumulative e nemmeno evidenti” (1998, p. 218). Dovremo, allora, cominciare a immaginare la città come una maglia invisibile di confini: rovesciandola, ne vedremo gli intrecci dei tessuti di cui è composta, le cuciture – in qualche punto allentate – che tengono assieme i pezzi. Come linee tracciate su una carta, infatti, i confini attraversano i quartieri, le case, strade e ferrovie, i parchi e i vuoti, definendo per tracce la struttura delle enclavi del territorio, inteso come spazio sociomorfologico (Benjamin, 2000).

Sebbene sia difficile e imprudente affermare che l’avesse concepito ispirato dalla situazione veneziana, il pensiero dell’arcipelago, elaborato da Massimo Cacciari (1997), appare particolarmente declinabile a questo territorio: “lo spazio dell’Arcipelago è per sua natura insofferente alla subordinazione e alla successione gerarchica; nessuna isola ne costituisce l’asse fermo, capace di strutturarne l’insieme nella forma di uno Stato. Nello spazio mobile e cangiante del coordinarsi e del coabitare – che è anche il senso di *polemos!* – le singolarità dell’Arcipelago s’appartengono l’un l’altra perché nessuna dispone in sé del proprio Centro, perché il Centro non è in verità che quell’impeto, che obbliga ciascuna a ‘trascendersi’ navigando verso l’altra e tutte verso la Patria assente”.

Se il nominare – e in eguale misura l’atto opposto, il non nominare – rappresenta una forma di controllo sociale, rappresentare il territorio significa impadronirsene: “la mappa si rivela strumento demiurgico. Essa restituisce lo sguardo verticale degli dei e la loro ubiquità. Il paesaggio, in compenso, si offre agli occhi degli uomini, che non possono essere che in un luogo alla volta, si lascia vedere in orizzontale ed essi non hanno sul mondo che una visuale defilata” (Corboz, 1998, pp. 185-186). La carenza di rappresentazioni cartografiche a uso corrente (non tecniche, dunque) del territorio metropolitano di VeneziaMestre ha un peso influente sulla vita quotidiana delle comunità perché ne condiziona in modo distorto l’immaginario del sé e dell’intorno al sé. La nota immagine del ‘pesce’, della tradizionale *forma urbis* di Venezia, è assolutamente predominante in tutte le rappresentazioni ufficiali della città esposte o pubblicate da parte delle istituzioni locali come il Comune, l’Università, l’Actv, la Telecom, ecc. Queste rappresentazioni, spazialmente limitate,

comunicano un messaggio che trasmette significati differenti a seconda di chi lo percepisce: gli abitanti della terraferma, ma anche delle isole e dei litorali, non si riconoscono per la semplice ragione che ‘non si vedono’; gli abitanti del cosiddetto ‘pesce’ rafforzano il loro senso di insularità e in molti modi di specialità, ‘città senza le macchine’, ‘città problematica’, ‘città piccola’, ecc. Figurazioni che si trasmettono per osmosi anche all’esterno. Questa ‘politica’ dell’immagine, che insiste su un’immaginaria frattura geografica tra Venezia e Mestre, viene poi rafforzata – quasi sempre inconsapevolmente – dai media, ma anche, come si diceva, da importanti aziende locali dotate di grande visibilità ed elevato impatto comunicativo come l’Actv, che pubblica orari separati per mezzi acquei e mezzi terrestri, una cartografia esclusivamente riferita al diagramma del ‘pesce’ o ancora con l’utilizzo del termine ‘Venezia’ come destinazione dalla terraferma o dalle isole: la motonave da Punta Sabbioni o da Burano e Murano non è per il Lido, San Marco o le Fondamenta Nuove ma per Venezia; lo stesso dicasi per gli autobus urbani che non portano la dicitura piazzale Roma ma Venezia. Ulteriori elementi di complicazione sono poi dovuti a una elevata presenza dei cosiddetti *city user* – i turisti, gli ospiti di passaggio nella città, coloro che ne utilizzano i servizi più sofisticati (Nuvolati, 2002) – di pendolari e altre atipiche tipologie urbane, che introducono a VeneziaMestre le varianti percettive derivanti da frequenti situazioni di multiappartenenza, da una mobilità zigzagante e da affezioni tipiche da *jet-lag* (La Cecla, 2002) – sindrome da viaggio.

Chi si è occupato molto del rapporto tra rappresentazione, percezione e gestione delle aree urbane – in particolare di pianificazione – è stato Kevin Lynch le cui analisi e il cui metodo d’indagine sono ancora, dopo molti anni, esempi eccellenti di *community participation* perché si pongono come obiettivo la comprensione di come i cittadini vedono e immaginano la loro città, il loro quartiere, i loro percorsi quotidiani. Informazioni dalle quali si possono desumere, tra l’altro, aspetti di eventuali conflittualità e aspettative. In un affascinante studio dal titolo *Managing the sense of a Region* (1976) Lynch si soffermava su quelli che a suo giudizio sono gli elementi che se rappresentati concorrono efficacemente alla figurazione di una regione metropolitana e a maggior ragione di una città o di una metropoli. Ad esempio, riuscire a percepire la natura e i segni del passaggio del tempo, attraverso



Venezia centro

una più facile identificazione degli edifici (fabbriche, forti, palazzi antichi, centri commerciali, ecc.) e una maggiore visibilità dei cambiamenti del paesaggio, potrebbe consentire di mitigare le note ansietà generate dalle forme – qui nel significato più esteso del termine – della città contemporanea, di ‘impadronirsi’ del territorio, di acquisire consapevolezza. Elementi come strade – differenti tipi di strade – infrastrutture e piazze possono ‘parlare’ del tempo anche in un altro modo comunicando cioè alcune informazioni relative al suo scorrere, ai suoi tanti ritmi: una tangenziale o una autostrada comunicheranno velocità, frenesia, mobilità, mentre una strada dalla sezione più ridotta inserita in una maglia più fitta comunicherà messaggi come quiete, passeggio, lentezza. Attraverso una rappresentazione cartografica è inoltre possibile trasmettere informazioni a proposito della qualità e della tipologia dell’ambiente (acqua, spiagge, fiumi, parchi, ecc.), oppure, segnalare la presenza di punti panoramici o di più semplici viste che consentano differenti figurazioni della città. Tutte queste informazioni sono indispensabili per una più efficace pratica del viaggio urbano qui inteso come una delle esperienze più importanti ai fini della figurabilità: a Mestre,

nella città di terraferma, non è attualmente possibile intraprendere un viaggio dotati di minimi strumenti di orientamento.

I meccanismi di percezione e di identificazione sono influenzati anche dalla cultura e dalle rappresentazioni mentali memorizzate e si realizzano attraverso un’elaborazione guidata dai concetti (Rookes, Willson, 2000); si inseriscono, cioè, nella questione più generale del riconoscimento della città contemporanea complessa da parte di società e culture ancora in larga parte legate alla città moderna, esperienza che è ancora difficile considerare completamente conclusa e metabolizzata.

Anche le parole che usiamo per descrivere invecchiano rapidamente, e allora bisogna cambiarle, rimetterle a nuovo a scadenze ravvicinate (Braudel, 2001). Termini come città, campagna, centro, periferia, certo, li utilizziamo comunemente, ma hanno qualcosa che non funziona, che suona male come uno strumento non perfettamente accordato e che genera confusione. L’utilizzo di soccorso di parole dotate di una grande latitudine semantica come frammento, eterogeneità, discontinuità, disordine, caos, oppure di immagini evocative come quelle del *puzzle*, del *patchwork*,

dell'ibridazione, dello *zapping*, dell'ipertesto o dei frattali non è ancora sufficiente a favorire una piena percezione del contemporaneo. Potrebbe allora essere utile, come suggerisce Secchi (2000), riflettere maggiormente sull'evoluzione della composizione sociale della città, sugli spazi della sociabilità e sull'uso degli spazi pubblici e privati. In conclusione, la questione assai complessa dell'identità nelle aree metropolitane – a VeneziaMestre e, a maggior ragione, se si pensa a progetti di coordinamento più ampio e coinvolgenti un grande numero di comunità con proprie rappresentazioni identificanti – dovrà tenere conto anche delle problematiche connesse all'uso e all'esistenza delle memorie collettive e delle possibili conflittualità. Walter Benjamin (2000) scrisse che “un nuovo territorio ha inizio come un passo nel vuoto, come se si inciampasse in un gradino di cui non ci si era accorti”. Ampliare il proprio territorio – il territorio della progettualità e della costruzione – significa allora stare più attenti a dove si mettono i piedi, imparare ad avere uno sguardo più sensibile alla percezione

di quei confini invisibili che costituiscono la struttura della nostra quotidianità. È un po' come provare a leggere ciò che non è mai stato scritto. Molti sociologi – a ragione – mettono in guardia dal prevalere di quelle che Zygmunt Bauman ha chiamato ‘comunità-gruccia’ dove si troverebbero appese le identità (immaginate) chiuse e immobili, rifugio dove nascondersi dalle insicurezze della società contemporanea (Bauman, 2001). Le identità, però, possono essere pensate anche in modo differente da quello verticale e immutabile definito da Rosenberg il *cerchio caldo* (cit. in Bauman, 2001) della reciproca comprensione naturale, chiuso al freddo mondo esterno che richiama di continuo all'obbligo delle relazioni con i tanti *alter*, con le tante differenze.

Il caso qui preso ad esempio di Venezia e Mestre lo dimostra ampiamente. Le identità, come le metropoli contemporanee, *palinsesti*, impasti, più che stratificazioni, di tracce e di segni del passato e del presente, possono essere pensate come affascinanti intrecci di percorsi verticali ma soprattutto di segni orizzontali delle relazioni.

Bibliografia

- B. Anderson, *Comunità immaginate*, Manifestolibri, Roma 1996.
 A. Assmann, *Ricordare. Forme e mutamenti della memoria culturale*, Il Mulino, Bologna 2002.
 Z. Bauman, *Voglia di comunità*, Laterza, Bari 2001.
 W. Benjamin, *I passages di Parigi*, Einaudi, Torino 2000.
 H. Bergson, *Matière et mémoire*, PUF, Paris 1939.
 P. Bourdieu, *Ragioni pratiche*, Il Mulino, Bologna 1995.
 F. Braudel, *Scritti sulla Storia*, Bompiani, Milano 2001.
 M. Cacciari, *I frantumi del tutto*, in “Casabella”, 684-685, 2001.
 M. Cacciari, *L'arcipelago*, Adelphi, Milano 1997.
 J. Candau, *Mémoire et identité*, PUF, Paris 1998.
 M. Casarin, *Venezia, Mestre. Mestre, Venezia. Luoghi, parole e percorsi di un'identità*, Nuova Dimensione, Portogruaro 2002.
 M. Casarin, *Sulla coscienza della città*, in “Nexus”, marzo 2002.
 M. Casarin, *A proposito di identità*, in “Quaderno n. 4” dell'Osservatorio Veneto, a cura di P. Brunello e L. Pes, Venezia 2002, pp. 68-73, atti del convegno “Identici a chi?”, Mestre 31 marzo 2001.
 P. Connerton, *How Societies Remember*, Cambridge University Press, Cambridge 1989.
 A. Corboz, *Ordine sparso*, Franco Angeli, Milano 1998.
 M. Halbwachs, *La memoria collettiva*, Unicopli, Milano 1996.
 M. Isnenghi, *I luoghi della memoria*, 3 voll., Laterza, Bari 1997.
 F. La Cecla, *Jet-lag. Antropologia e altri disturbi da viaggio*, Bollati Boringhieri, Torino 2002.
 R. Lorenzo, *La città sostenibile, Partecipazione, luogo, comunità*, Elèuthera, Milano 1998.
 K. Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 1985.
 K. Lynch, *Managing the sense of a Region*, The MIT Press, London 1976.
 A. Muxel, *Individu et mémoire familiale*, Nathan, Paris 1996.
 P. Nora, *Les lieux de mémoire. La République*, Gallimard, Paris 1984.
 C. Norberg-Schulz, *Genius loci. Paesaggio, ambiente, architettura*, Electa, Milano 1979.
 G. Nuvolati, *Popolazioni in movimento nella città in trasformazione: abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari e flâneurs*, Il Mulino, Bologna 2002.
 P. Rookes, J. Willson, *La percezione*, Il Mulino, Bologna 2000.
 B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari 2000.
 F. Tönnies, *Comunità e società*, Edizioni Comunità, Milano 1965.
 A. Vis, *City marketing in Nederland*, Ribes, Rotterdam 1995.