

MARTINA LOI

INTERSTIZI URBANI: SPAZI DI POSSIBILITÀ?  
ESPLORAZIONI URBANE E PRATICHE INFORMALI  
ATTORNO ALLA SS 554 «CAGLIARITANA»

*Premessa. Verso gli interstizi come spazi di possibilità.* – Le infrastrutture urbane possono essere considerate tra le basi fondative e strutturali dei processi di urbanizzazione, per il ruolo che assumono nell’indirizzare e consentire flussi di risorse, persone, informazioni e merci e quindi nel facilitare o ostacolare processi di produzione spaziale (Addie, 2016). Rappresentano una combinazione relazionale di elementi materiali e tecnologici, ma anche economici, politici, culturali e sociali (Larkin, 2013). Amin (2014) le considera pertanto «assemblaggi socio-tecnici<sup>1</sup>», un concetto che tiene in considerazione anche tutti gli intrecci umani e più-che-umani alla base dell’urbanizzazione contemporanea.

All’interno del complesso insieme delle infrastrutture, mi concentro qui sulle strade periurbane ad alto scorrimento. Non esistendo una definizione ufficiale per legge, mi riferirò a queste come “superstrade urbane”. Con superstrade urbane intendo i maggiori assi che circondano, chiudono o intersecano le città, così come tutte le arterie che re-indirizzano il traffico più intenso all’esterno del tessuto urbano più denso.

Le strade rappresentano un vero e proprio oggetto simbolico (Merriman, 2014), per tutti i significati storicamente associativi (Masquelier, 2002), per la rilevanza nel paesaggio urbano e la centralità nell’esperienza quotidiana (Urry, 2004). Storicamente, le strade sono sempre state sinonimo di possibilità, frontiera, connessione (Campbell, 2012; Harvey, Knox, 2012), ma possono anche essere strumento di separazione, frammentazione e segregazione (Dalakoglou, 2010; Dalakoglou, Harvey, 2012).

Nonostante le superstrade urbane possano essere considerate elemento

---

<sup>1</sup> Le traduzioni delle citazioni riportate di testi in lingua inglese sono a cura dell’autrice, salvo nei casi di citazioni da edizioni già tradotte.

fondativo dell'urbanizzazione contemporanea, minima attenzione (con alcune notevoli eccezioni provenienti soprattutto da lavori letterari o filmici, cfr. Bassetti e altri, 2013; Biondillo, Monina, 2010; Sinclair, 2003) è stata rivolta verso quello che succede “attorno” alle superstrade urbane, negli spazi residuali, o in quegli «spazi vuoti» (Katz, 2021) che sono parimenti esito della costruzione di questi grandi oggetti. Sebbene una grande varietà di definizioni per questo tipo di spazi è stata elaborata, quella di “interstizi urbani” nell'interpretazione di Mubi Brighenti (2013a) è funzionale alle finalità di questo articolo, grazie alle prospettive critiche e politiche che assume. Nell'ipotesi di Mubi Brighenti, l'apparente vuoto e inutilità degli interstizi urbani è infatti un invito alla sperimentazione di pratiche spaziali differenti. A partire da questo assunto, voglio “ri-leggere” (Gibson-Graham, 2020) gli interstizi urbani attorno alle superstrade urbane come “spazi di possibilità” e di manifestazione di forme urbane alternative.

La ri-lettura degli interstizi urbani come spazi di possibilità emerge da un lavoro di terreno sugli spazi attorno alla superstrada urbana SS 554 «Cagliaritana». Tramite il racconto dell'esplorazione incorporata di due spazi della SS 554, voglio presentare una interpretazione delle pratiche quotidiane che vi hanno luogo come rivendicazioni politiche, non conflittuali, affermanti una diversa modalità di produrre spazio urbano al di fuori delle cornici di piano.

*Ri-leggere gli interstizi urbani come spazi di possibilità.* – Gli interstizi urbani possono essere considerati come il negativo della città (Stalker, 1996), paesaggi non intenzionali (Gandy, 2016) che – per il loro essere apparentemente insignificanti – faticano ad attirare l'attenzione di investimenti e piani (de Solà Morales, 2014), risultando così spazi negletti, secondari o marginali. Nell'ambito di questo articolo sugli interstizi attorno alle superstrade urbane, l'imponente materialità della infrastruttura può essere considerata responsabile della formazione di spazi interstiziali che vengono così dominati (cfr. Lefebvre, 2018) dalla sua massività. Possiamo considerare interstizi ad esempio gli spazi sotto le strutture di sovrappassi, piloni, rampe; le fasce di rispetto tra la strada e gli insediamenti, riconquistate dalla vegetazione; ma anche i grandi campi periurbani, vacanti o in attesa di trasformazione.

Nella concezione di Mubi Brighenti (2013b), l'interstizialità non è una questione di dimensione, ma piuttosto una condizione di subordinazione

all'interno di una ipotetica gerarchia spaziale. Infatti, gli interstizi urbani sono spazi minoritari rispetto ad altri spazi che sono più "potenti" perché più istituzionalizzati, più noti e più economicamente e socialmente rilevanti. Ciononostante, il fatto di essere in una posizione minoritaria o marginale porta a una maggiore libertà nella sperimentazione di usi diversi. Si tratta di spazi in cui gli interessi politici ed economici sono più rarefatti, e questo pone le fondamenta per favorire usi e pratiche al di fuori dei convenzionali circuiti di valore, come «parte di un esplicito discorso contro-utilitario» (Gandy, 2016, p. 3). Gli interstizi urbani integrano quindi la possibilità di dinamiche sociali più fluide grazie alla loro diversa visibilità, che porta a minori tentativi di normalizzazione da parte di attori istituzionali.

La loro condizione ambigua rende gli interstizi urbani difficili da inquadrare, definire e in definitiva conoscere. Ci sono infatti principalmente due approcci divergenti verso gli interstizi urbani (Sousa Matos, 2014; Tonnelat, 2008). Da una parte, le teorie urbane più orientate alla pianificazione, forniscono una lettura di questi spazi come non attraenti e in bisogno di risignificazione in senso operativo (tramite investimenti, piani o progetti). Questa lettura è talvolta riflessa anche nelle terminologie connotate negativamente utilizzate per definire questi spazi<sup>2</sup>. Dall'altra parte, un approccio più critico ed esplorativo guarda a questi spazi come terreno di sperimentazione e come spazi che possono avere una funzione e delle qualità distintive in sé stessi. Alla luce di questa frizione tra il desiderio di ordine e trasformazione e l'invito all'esplorazione e alla scoperta (Tonnelat, 2008), gli interstizi urbani destabilizzano i processi di produzione spaziale di cui sono essi stessi un prodotto (Gandy, 2016), così come i sistemi di pianificazione che cercano di inquadrare ogni porzione di spazio in un uso o funzione.

Non sono pertanto spazi carenti in valore e significato, anche quando apparentemente vuoti, ma sono componenti attive nella produzione dell'urbanità contemporanea (Phelps, Silva, 2018; Silva, 2022). Senza voler reiterare la narrazione che vede gli spazi vuoti come carenti di qualcosa, mi riferisco nuovamente a Mubi Brighenti quando afferma che «il vuoto vuol dire anche possibilità» (Mubi Brighenti, 2013b, p. 27):

---

<sup>2</sup> Si veda Mahmoudi Farahani, Maller, 2019 per una revisione dei termini utilizzati in letteratura.

La relazione tra l'assenza di uso, di attività, e il senso di libertà, di aspettativa, è fondamentale per comprendere il potenziale evocativo del *terrain vague* della città. Il vuoto, l'assenza, ma anche la promessa, lo spazio del possibile, delle aspettative. (de Solà Morales, 2014, p. 26)

Con l'obiettivo di superare le narrative che connotano gli interstizi negativamente, ho sviluppato il concetto di "spazio di possibilità" come lente attraverso cui interpretare gli interstizi urbani come spazi di sperimentazione contemporaneamente creativa, politica e performativa. La mia idea di spazi di possibilità viene dalla reinterpretazione delle "politiche di possibilità" che Gibson-Graham teorizza in *A Postcapitalist Politics* (2006): l'ipotesi che esistano e siano immaginabili altre forme di produzione economica fuori dalla cornice capitalista, insieme all'impegno epistemologico e performativo di farle emergere (Gibson-Graham, 2008). Propongo qui un passaggio dal campo economico a quello urbano/spaziale. Con spazi di possibilità intendo quei nodi di rottura e frizione all'interno delle catene del valore urbano, in cui altre forme e dinamiche spaziali si rendono visibili, concepibili e quindi possibili. Nel caso degli interstizi urbani, il loro essere al di fuori degli interessi politici e di piano li rende terreno per la sperimentazione di condizioni e significati spaziali fuori dalle logiche politiche e di mercato, rendendoli così spazi di possibilità.

Nella letteratura sugli interstizi urbani è presente un'enfasi sulle possibilità spaziali. Per fornire alcuni esempi, Tonnelat riflette su come gli abitanti vedano gli interstizi come «spazi di opportunità» (2008, p. 303); de Solà Morales si riferisce a uno «spazio del possibile» (2014, p. 26) nella sua definizione di *terrain vague*, e lo stesso Mubi Brighenti (2013b) enfatizza come negli interstizi urbani ci sia margine per altre possibilità spaziali. In un recente articolo, El-Husseiny (2022) sviluppa l'idea di «spazi del forse» in relazione alle possibilità offerte da un mercato ai margini di una *gated community* al Cairo. Per quanto rilevanti per la concettualizzazione di spazi di possibilità, in queste definizioni manca l'approccio femminista e radicalmente trasformativo di Gibson-Graham che, per il suo essere anti-essenzialista e attento alle differenze, permette di costruire una altrettanto anti-essenzialista e situata lettura dello spazio e con questa generare «figurazioni alternative» (Gibson-Graham, 1996, p. 147).

Per concludere la ricerca di riferimenti alle possibilità spaziali degli interstizi urbani, Pignarre e Stengers forniscono una definizione di interstizio visionaria e profondamente politica, che riprende il posizionamento di Gibson-Graham: «un interstizio è definito né contro né in relazione al blocco a cui comunque appartiene. Crea le sue proprie dimensioni a partire da processi concreti che gli conferiscono una sua propria consistenza» (Pignarre, Stengers, 2011, p. 110). Quello che destabilizza, fornendo contemporaneamente lo stimolo per la sperimentazione, è il fatto che «l'interstizio non dà nessuna risposta, ma genera nuove domande» e che «cosa sia in grado di fare un interstizio è un'incognita, eccetto che la nozione stessa di interstizio richiede pluralità» (*ibidem*, p. 111). In questa lettura, gli interstizi invitano a «non rispondere la domanda dall'esterno ma imparare a produrla in termini minoritari al cuore dell'interstizio» (*ibidem*, p. 112).

In questo senso, l'idea dell'interstizio come generato da una frattura all'interno di un sistema, e allo stesso tempo come un elemento che scioglie tra le definizioni e richiede altre risposte, riprende il progetto di Gibson-Graham delle politiche di possibilità. Dietro a una politica di possibilità c'è infatti la convinzione che

Il mondo non è governato da alcune astratte forze o forme globali di sovranità. [...] Si tratta, piuttosto, di mettere in questione le pretese di verità e universalità che accompagnano ogni rigidità ontologica e rendere queste assunzioni progetti per investigazioni empiriche e re-visioni teoretiche. (Gibson-Graham, 2006, p. 33)

Come l'interstizio nella definizione di Stengers e Pignarre, una politica di possibilità è un invito e un impegno a cercare le differenze al di là delle griglie imposte dal sistema (urbano) che produce categorie essenzializzate e naturalizzate. L'approccio orientato alla ricerca di *diverse economies* fuori dai convenzionali circuiti di valore (Gibson-Graham, 2008) è precisamente quello che sta alla base delle politiche di possibilità e anche della lettura degli interstizi urbani come spazi di possibilità. Gli interstizi urbani infatti integrano proprio queste dinamiche di flessibilità e fluidità tra i concetti, le definizioni e le strutture. Sollecitano e incoraggiano inoltre una loro ri-lettura, mettendo in discussione l'idea che l'attuale ordine (capitalista) delle cose sia l'unico possibile (Gibson-Graham, 1996).

*Esplorare gli interstizi attorno a una superstrada urbana come spazi di possibilità.* – Il concetto di spazio di possibilità è potenzialmente molto esteso e può essere declinato secondo diverse linee a seconda della cornice interpretativa adottata. Mi concentro qui su alcuni interstizi urbani intorno alla SS 554 con cui ho interagito osservando le pratiche spaziali quotidiane, in cerca di elementi per una possibile rilettura critica di questi spazi. Ho ragionato su come pratiche di controllo, gestione e normalizzazione tipiche di aree urbane più consolidate, negli spazi che gravitano sulla strada sono apparentemente assenti o quantomeno carenti. A partire da questo vuoto normativo emerge la possibilità per una diversa politicizzazione dello spazio, più strettamente legata alle pratiche degli abitanti e la risignificazione performativa che forniscono allo spazio (Keil, 2019). Nelle pratiche quotidiane è infatti possibile individuare il terreno per una ri-lettura degli interstizi urbani come spazi di sperimentazione di urbanità che non devono rispondere alle logiche della pianificazione.

Lo studio del quotidiano come terreno tramite cui comprendere la vita urbana e come punto di partenza per una nuova urbanità non è un ambito di studi inedito. Lefebvre è stato tra i primi (Goonewardena, 2008; Lefebvre, 1977; 2019) a identificare nel quotidiano il campo per la comprensione delle forze e delle dinamiche che plasmano la vita urbana. Non solo, il quotidiano è anche il piano attraverso cui è possibile realizzare e costantemente rinnovare un effettivo progetto di diritto alla città (Butler, 2012; Lefebvre, 2014; Mitchell, 2003), inteso come la «libertà di fare e rifare le nostre città e noi stessi» (Harvey, 2008, p. 23). Negli interstizi urbani è ancora più evidente come l'appropriazione dello spazio tramite pratiche non normate mette in dubbio le dinamiche capitaliste, sottolineando la priorità del valore d'uso sul valore di scambio (Bain, Peake, 2022; Wiley, 2010).

De Certeau nel suo “L’invenzione del quotidiano” (2010) arriva a simili conclusioni. Secondo de Certeau, l’idea di spazio urbano basata sulle pratiche quotidiane e una lettura della città come luogo di azione politica, pratiche incorporate ed emozioni, permette di avanzare delle letture alternative che mettono in discussione la pianificazione modernista, intesa come uno sguardo dall’alto statico e distaccato (Beebejaun, 2017). Questa tesi è particolarmente valida per quei gruppi, o spazi come nel caso degli interstizi, che sono solitamente marginalizzati nelle dinamiche urbane. Il quotidiano è quindi il campo tramite cui mettere in evidenza

come differenti gruppi e pratiche possono costruire un più ampio progetto di appartenenza spaziale (Dovey, 2010; Fenster, 2007).

Tra le diverse pratiche, di particolare importanza per il caso degli interstizi sono le pratiche informali. Non essendo in questa sede possibile affrontare il ricco dibattito sulla dicotomia formale/informale (Koster e Nuijten, 2016), intendo con pratiche informali tutte le pratiche attuate in spazi non progettati o pensati per tali usi. Considero le pratiche informali «spontanee, tacite e affettive» (McFarlane, Waibel, 2016, p. 3) e creative per i significati inediti che possono dare agli spazi.

I lavori di Lefebvre e de Certeau hanno sicuramente aperto il campo per lo studio del potenziale trasformativo delle pratiche, ma è da evidenziare (pur senza poter approfondire ulteriormente il discorso in questa sede) come un importante apporto e rinnovamento sul discorso delle pratiche e dell'informalità urbana è arrivata da studiosi del sud globale o da gruppi subalterni (Roy, 2011; Schindler, 2017) che hanno decostruito e ribaltato la prospettiva dell'urbanistica informale come di serie B, proponendo piuttosto un'idea di informalità come propria di determinati contesti e non solamente risultato di attività illecite da regolamentare.

Le pratiche informali che trovano difficoltà a emergere in contesti più normati, controllati e istituzionalizzati nel caso degli interstizi urbani possono essere lette come tentativi di riappropriazione dello spazio da parte dei suoi abitanti (Shaw, Hudson, 2009). Negli spazi considerati “abusivi” o marginali dalle amministrazioni, gli abitanti possono costruire una loro forma di legittimazione dal basso, auto-producendo condizioni urbane e così una propria forma di cittadinanza (Chiodelli, Grazioli, 2021), attraverso queste forme di riappropriazione dello spazio. In questo senso, la quotidiana produzione e riproduzione dello spazio attraverso le pratiche informali può «essere intesa come una fonte di potenziale per la produzione del cambiamento» (Pink, 2012, p. 3).

*Due interstizi e pratiche quotidiane di riappropriazione dello spazio attorno a una superstrada urbana.* – La SS 554 è una superstrada urbana di circa 15km che circonda e chiude la prima corona di centri direttamente connessi alla città di Cagliari (Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu), un'area che conta circa 300.000 abitanti. È stata costruita nei primi anni Sessanta a supporto dello sviluppo industriale sardo. È stata infatti progettata per connettere la appena costruita area industriale a ovest della città, i centri

dell'area metropolitana in espansione e la costa sud-est. Era in sostanza una promessa (Anand, Gupta, Appel, 2018) verso una modernizzazione della regione. La strada, costruita al tempo in aperta campagna, ha sancito il limite ultimo della crescita urbana per anni, rappresentando un forte segno territoriale e in questo senso un confine materiale e simbolico. La città è cresciuta all'interno di questo bordo, che è stato ormai raggiunto e superato con frammentari tentativi di espansione ancora in corso. Le aree attorno alla strada comprendono ora un complesso *pattern* di diverse situazioni urbane: case auto-costruite e ora regolarizzate e in attesa delle urbanizzazioni mancanti; sobborghi di case unifamiliari; distretti produttivi con piccole imprese; alcuni dei principali servizi dell'area metropolitana (l'aeroporto, il campus universitario con annesso policlinico, un *hub* logistico in espansione, ecc.); una *strip* commerciale lungo l'asse stradale; aree ancora legate alla dimensione agricola; e svariate altre dimensioni intermedie e ibride (si ricorda, a titolo di esempio, il campo Rom autorizzato nel 1995 e sgomberato nel 2012). Ad ogni modo, queste situazioni non sono confinate in distretti tipologici, ma sono mescolate in un complesso e ibrido *multilayered patchwork* (Schmid e altri, 2018).

Proprio per la sua natura multiforme, ho scelto di approcciare il campo utilizzando il metodo della deriva facendo del mio corpo socializzato donna, che cammina un mezzo di conoscenza di un contesto potenzialmente inospitale e ostile. Tra l'estate del 2021 e l'estate del 2022 ho compiuto una serie di derive che mi hanno permesso di cogliere una grande mescolanza di presenze: la città, la campagna, la strada, la natura, me stessa come materia perturbante, pratiche spontanee che lasciano tracce visibili nella riorganizzazione spaziale, intrecci socio-ecologici non altrimenti evidenti, ecc.

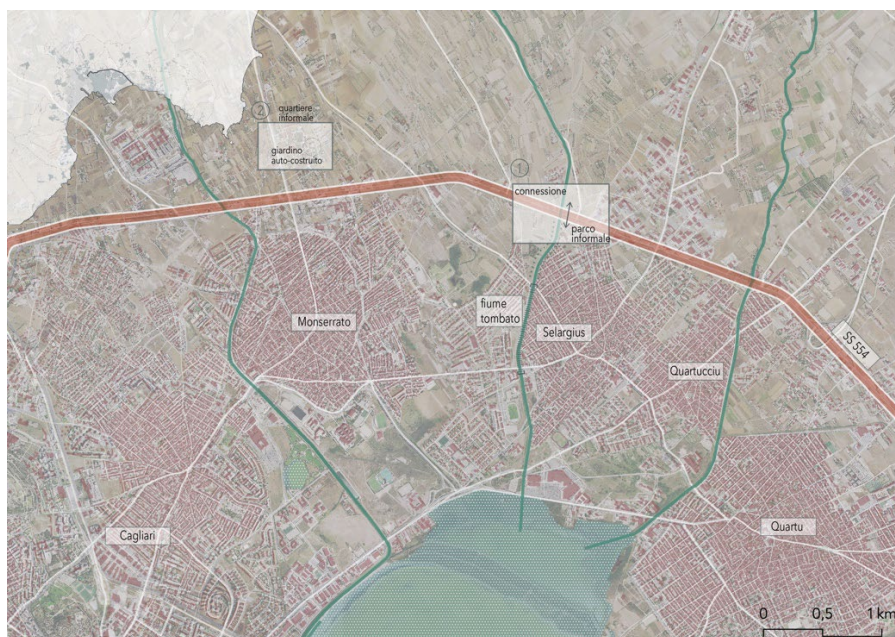
A partire dalle derive ho selezionato alcuni frammenti spaziali, individuati per particolari condizioni socio-ecologiche o per impreviste pratiche d'uso, su cui ho concentrato un'indagine etnografica più approfondita, tramite osservazioni e interviste informali con gli abitanti e i fruitori dell'area.

Voglio qui approfondire il caso di due spazi in particolare (fig. 1). Il primo è un ponte costruito per oltrepassare un fiume che scorre dalla città di Selargius (centro direttamente connesso a Cagliari di quasi 30.000 abitanti) verso le campagne. Qui, sotto la strada, gli abitanti hanno individuato un passaggio imprevisto e usano questo spazio come parco linea-



re informale. Il secondo spazio è un piccolo giardino auto-costruito dagli abitanti di un insediamento informale nell'area nord di Monserrato (comune di quasi 20.000 abitanti storicamente parte del comune di Cagliari).

Fig. 1 – Mappa dell'area di studio con indicazione degli spazi analizzati (in alto a destra il tracciato della SS 554 nel contesto della città metropolitana di Cagliari).



Fonte: elaborazione dell'autrice su dati della Regione Autonoma della Sardegna

Il primo spazio si sviluppa attorno a un fiume che attraversa la città di Selargius prima di incrociare l'infrastruttura della SS 554 al di fuori del tessuto urbano più denso. Il loro punto di incontro costruisce un particolare intreccio socio-ecologico e anche un interessante spazio per pratiche d'uso spontanee.

Incontro questo spazio in una calda mattina di gennaio, durante una passeggiata lungo la strada che comprende il fiume. Il fiume all'interno dell'area urbana di Selargius è stato tombato per realizzare un viale che, ironicamente, è stato chiamato Via Venezia. Un ponte sancisce la fine della tombatura del fiume e contemporaneamente la fine del centro urbano più compatto che lascia spazio alle ultime case e a quello che mi sembra essere un parco lineare spontaneo che segue il corso del fiume fino a incontrare la barriera della 554. L'argine, che si espande verso i vi-

cini campi periurbani, infatti viene utilizzato come sentiero per passeggiate e permette anche di passare sotto la 554 a piedi o in bici. Avevo studiato la mappa dell'area e pensavo che nel punto di incontro con la strada mi sarei scontrata con una importante barriera fisica che avrebbe determinato la fine simbolica di Selargius e, più prosaicamente, la fine della mia esplorazione di quel giorno. Al contrario, questo incontro si rivela come una "soglia", un elemento di divisione, ma permeabile che permette l'attraversamento e un certo grado di porosità tra i due fronti della strada (fig. 2).

Fig. 2 – L'area dell'incontro tra il fiume Riu Nou di Selargius e la SS 554: Via Venezia, il sentiero lungo il fiume, il passaggio sotto la strada



Fonte: fotografia dell'autrice (febbraio 2022)

In questo nodo particolare, la strada modifica la sua conformazione sollevandosi su piloni per il solo specifico motivo di permettere al fiume di proseguire il suo corso verso le campagne, ma allo stesso tempo, inaspettatamente, dà forma a un interstizio di cui gli abitanti di Selargius si sono appropriati e hanno risignificato come sentiero per le campagne, o

luogo per la socialità e il tempo libero. È una consapevolezza che il razionale e zenitale sguardo delle mappe non ha potuto fornire, mentre il fatto di essere lì con la mia materialità e soggettività, è un fatto che costruisce buona parte dell'incantamento legato alla scoperta e ri-lettura di questo spazio solo apparentemente marginale e secondario.

Decido di passare del tempo a godermi lo svolgersi di pratiche non pianificate di uso di quell'interstizio. Nel tempo passato lì ho incontrato una coppia che passeggiava con i loro cani, diversø sportivø in bici o facendo *jogging*, un anziano signore di ritorno dalle campagne su una vecchia bici arrugginita carica di frutta, una signora che attraversava il sottopasso con un carrellino per la spesa e un gruppo di adolescenti con le loro bici attrezzate di *speaker Bluetooth*. Tuttø sembravano conoscere bene il posto e farne un uso veramente spontaneo, come se quello spazio fosse profondamente parte delle loro geografie mentali. Ed è uno spazio non pensato a questi scopi, o per nessuno in particolare, nato semplicemente per permettere al fiume di proseguire il suo corso senza interruzioni. È la 554 che si modella in funzione delle esigenze dell'acqua. Come se l'elemento ambientale del fiume avesse la priorità sull'infrastruttura, più nuova, più flessibile, meno radicata nella storia territoriale di queste aree. E in questo particolare nodo, gli abitanti hanno trovato un terreno per costruire la loro propria relazione con lo spazio.

Il secondo spazio appartiene a una piccola area residenziale nei sobborghi della zona nord di Monserrato, al di là del "confine" della SS 554. Il quartiere potrebbe sembrare ancora in formazione, anche se le prime case risalgono agli anni Ottanta. Ad un primo sguardo sembra semplicemente un piccolo gruppo di case singole e strade sterrate. Le case hanno tutte dei giardini ben recintati e sono protette da telecamere e cani da guardia. È un'area in cui la dimensione privata non solo prevale, ma è anche l'unica possibile: fuori dai recinti ci sono solo strette stradine bianche, alcuni orti ancora coltivati e campi abbandonati.

In questa modesta suburbanità, quello che mi ha colpito è un piccolo giardino informale costruito e mantenuto da uno degli abitanti di fronte alla sua casa (fig. 3). Il piccolo "parco" è giusto un vecchio fico, con alcune panchine sotto la sua ombra, piante in vaso e decorazioni da giardino. Mi ha fatto pensare a un piccolo gesto di cura e affezione verso lo spazio, in vece di un'amministrazione che non si cura di quello spazio periferico. Ma può anche essere letto come un tentativo di dare all'area alcune qualità da spazio

pubblico, come il renderlo idoneo alla socialità e agli scambi di quartiere. Inoltre, mi ha fatto pensare anche a come in questi spazi incerti tra usi territoriali storici e nuove urbanità ci sia un inconscio bisogno di riportare quella forma (proto)urbana verso elementi riconoscibili come intrinsecamente urbani. In questo caso, il piccolo giardino attrezzato potrebbe essere letto come il tentativo di riprodurre una piazza, o quantomeno il “simulacro” di una (Baudrillard, 1981; Loi, Memoli, 2022), laddove non ce ne sono.

Fig. 3 – *Il giardino informale nei sobborghi di Monserrato*



Fonte: fotografia dell'autrice (gennaio 2022)

Ma questo non è solo un tentativo di riprodurre l'idea di una piazza, con l'obiettivo di innescare qualche forma di comunità. È anche e soprattutto una dichiarazione politica di esistenza e di diritto a qualche forma di cittadinanza attualmente mancante. Il quartiere è infatti ancora privo di alcune urbanizzazioni di base (acqua, fognature, strade, ecc.) e per tutti i principali servizi è necessario fare riferimento a Cagliari o Monserrato e quindi all'automobile privata. Le persone che vivono lì sono semplicemente lasciate indietro dall'amministrazione, in uno stato di costante attesa e promesse non mantenute.

*La quotidiana (ri)produzione della vita urbana negli interstizi.* – A partire dal racconto dei due spazi è ora possibile affrontare la ri-lettura di questi due interstizi urbani come spazi di possibilità. Anche se apparentemente ordinari e non conflittuali, una riflessione più approfondita può portare a una ri-politicizzazione di questi spazi come *loci* per la sperimentazione di forme differenti di produzione e significazione spaziale.

I due spazi sono fuori dal controllo municipale più stretto e per questo rientrano perfettamente nella definizione di interstizi urbani. Nonostante questo, sono stati diversamente caricati di significati a partire dagli usi quotidiani dei loro abitanti. Nel caso di Selargius, il nodo tra fiume e strada è una risposta tecnocratica alle necessità della gestione idrica e infrastrutturale, senza alcun pensiero sistemico su come quello spazio possa integrare altre dimensioni urbane, configurandosi come uno spazio di risulta poco interessante. Ma nonostante questo, gli abitanti l'hanno incorporato nelle loro geografie mentali, risignificandolo come luogo di transito, di connessione e di socialità. Hanno in questo senso soddisfatto loro stesso il bisogno di un parco urbano, scavalcando i tradizionali strumenti di piano che l'amministrazione non ha adottato.

A Monserrato, con modalità differenti, ma complementari, l'auto-produzione di un'idea di spazio pubblico e l'appropriazione materiale di un pezzo di terra a questo scopo suggerisce un desiderio e un tentativo di auto-legittimazione e di rappresentazione di uno statuto "urbano". Gli abitanti sono infatti collocati in una posizione di abusivismo (per quanto ormai sanata) da parte dell'amministrazione e stanno faticando a ottenere riconoscimento come vera e propria cittadina. Quello che ho osservato mi ha portato a pensare che questo possa essere un tentativo di costruire questo statuto di cittadinanza dal basso, iniziando con la produzione di forme spaziali urbane note e riconoscibili come tali (Chiodelli, Grazioli, 2021).

È proprio il costante produrre e ri-produrre lo spazio dal basso, in opposizione al consueto rigido controllo normativo, che rende gli interstizi significativi e percepibili come spazi ripoliticizzati. Basandosi sul concetto lefebvrino di diritto alla città, Shaw e Hudson spiegano precisamente questo processo. L'occupazione dello spazio con modalità alternative ha la capacità di sovvertire il determinismo dello spazio pianificato, facendo così emergere uno spazio «contro-pubblico». Così facendo, gli abitanti «mettono in discussione chi ha il diritto alla città, mostrando versioni alternative di abitare lo spazio» (Shaw, Hudson, 2009, p. 9).

Sempre a partire da Lefebvre, Chiodelli (2013) fornisce un'interpretazione simile di come le pratiche collettive possano trasformare la città da semplice "prodotto" (*produit*) a "opera" (*œuvre*). Per Lefebvre, la città-prodotto è semplicemente il risultato di uno schema mono-direzionale proposto da un gruppo dominante, mentre la città-opera è il luogo in cui è effettivamente possibile arrivare a una forma completa di cittadinanza, contemporaneamente «urbana, spaziale e attiva» (Chiodelli, 2013, p. 490) e che sia non solo legata all'appartenenza a una nazione, ma «definita *de facto* dall'appartenenza a una città» (Chiodelli, Grazioli, 2021, p. 187). L'appartenenza alla città-opera può e deve essere ottenuta attraverso azioni auto-organizzate che possono rovesciare la narrazione del gruppo dominante.

La distinzione tra prodotto e opera riecheggia anche la distinzione che sempre Lefebvre fa tra spazi "dominati" e "appropriati" (Lefebvre, 2018). Gli spazi dominati sono quegli spazi mediati e trasformati dalla tecnologia, risultato di un progetto dominante, e solitamente «chiuso, sterilizzato, svuotato» (Lefebvre, 2018, p. 169). Per spiegare l'idea di spazio dominato Lefebvre fa riferimento esplicito allo spazio delle autostrade come esempio di dominazione: «l'autostrada brutalizza il paesaggio e il paese: taglia, come un coltello, lo spazio» (*ibidem*). A contrappunto di questa idea, «un gruppo si "appropria" uno spazio, quando da spazio naturale lo modifica secondo i propri bisogni e le proprie possibilità» (*ibidem*), ponendo su un piano leggermente diverso la dicotomia tra città prodotto/opera, ma mantenendo la stessa enfasi sulla capacità delle azioni collettive di modificare lo spazio, trasformandolo dall'essere un prodotto (o dominato) all'essere un'opera (o appropriato).

In sintesi, lo svolgersi delle pratiche quotidiane negli interstizi qui raccontati va letto non solo come combinazione relazionale di particolari condizioni spaziali e pratiche d'uso, ma come la messa in campo di vere e proprie tattiche spaziali volte a produrre una differente urbanità a partire dai frammenti di scarto del processo urbano.

*Conclusione. Interstizi urbani come spazi di possibilità.* – Una superstrada urbana come la SS 554 è un caso studio privilegiato per praticare le teorie di Gibson-Graham, per l'estrema normatività che la caratterizza e i vincoli che pone al movimento e alle pratiche dei corpi (Dalakoglou e Harvey, 2012). Allo stesso tempo, paradossalmente, è proprio la massiva materialità dell'infrastruttura e le relazioni che stabilisce (o meno) con il

contesto che rende possibile l'emergere di interstizi urbani. In questa spazialità contraddittoria, ho trovato che gli abitanti si sono appropriati degli interstizi, performando politicamente forme di abitare alternative (Gutiérrez Sánchez, 2022). Precisamente nella frizione tra l'estrema normatività dell'infrastruttura e la possibile libertà dei suoi interstizi ho trovato un campo per rileggere gli interstizi attorno alla strada come *loci* per altre modalità di produrre urbanità, fuori dalle catene del valore e dalle norme di piano, come spazi di possibilità.

Affrontare una lettura degli interstizi urbani informata dalle politiche di possibilità, e quindi come spazi di possibilità, invita a ripensare e rileggere lo spazio cercando «la differenza piuttosto che la dominanza» (Gibson-Graham, 2006, p. 31). Questo approccio ha lo scopo di portare alla luce la grande varietà di pratiche e immaginari, talvolta antagoniste, talvolta semplicemente nascoste, che rimangono ai margini delle dimensioni più rappresentate, ma che parimenti producono l'urbano. La stessa esplorazione degli interstizi attorno a una superstrada urbana, rappresentata in questo senso una dichiarazione politica contro lo spazio urbano capitalista, inteso come di apparente razionalità (Middleton, 2010). L'interazione situata con gli spazi contemporaneamente simbolica, politica ed estetica (Wiley, 2010) permette di far emergere le contraddizioni dell'urbanizzazione contemporanea, sovvertendo «l'ordine urbanistico fatto di blocchi e direzioni imposte, per proporre *détournements* improvvisi, smarrimenti» (Nuvolati, 2019, p. 25).

I due interstizi raccontati hanno permesso di sottolineare come nuove performatività politiche possano emergere negli spazi lasciati indietro dall'urbanizzazione più normativa. Le pratiche individuate hanno mostrato come sia possibile produrre idee spaziali al di fuori dei vincoli urbani, e senza dover rispondere a logiche di mercato o interessi politici. Al contrario, è una diversa modalità di produrre spazio urbano proprio perché le componenti normative sono meno insistenti che su, riprendendo Mubi Brighenti, aree più "potenti". Gli interstizi urbani qui devono solo rispondere ai bisogni dei loro abitanti, che possono rimodellare lo spazio in base alle proprie esigenze e proprio nella costante (ri)produzione dello spazio dal basso, anche quando non conflittuale, sta il potenziale trasformativo e politico delle pratiche informali.

Esattamente come Gibson-Graham cerca forme economiche alternative alla cornice capitalista, l'approccio qui presentato ha permesso di in-

traprendere un progetto simile, in cerca di forme alternative di produzione spaziale. La scelta di lavorare su spazi così minimali e nascosti è funzionale a questo progetto perché ha permesso di aprire singole finestre su dinamiche urbane più ampie, e generare consapevolezza a partire dalla auto-rappresentazione quotidiana di chi vive questi spazi. Inoltre, lavorare negli interstizi del sistema urbano contemporaneo è un posizionamento epistemologico che nasce dalla stessa attitudine performativa alla base del progetto di Gibson-Graham (2008) di ricerca di altre economie. Da questa posizione femminista e trasformativa è stato quindi possibile scavare dentro le ontologie sociali degli interstizi urbani per fornirne una lettura come spazi di possibilità.

## BIBLIOGRAFIA

- ADDIE J.P.D., “Theorising suburban infrastructure: a framework for critical and comparative analysis”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 2016, 3, pp. 273-285.
- AMIN A., “Lively Infrastructure”, *Theory, Culture & Society*, 2014, 7-8, pp. 137-161.
- ANAND N., GUPTA A., APPEL H. (a cura di), *The promise of infrastructure*, Durham, Duke University Press, 2018.
- BAIN A.L., PEAKE L., “Introduction. Global Urbanization and Urban Futures”, in BAIN A.L., PEAKE L. (a cura di), *Urbanization in a Global Context*, Don Mills, Oxford University Press, 2022, pp. 1-22.
- BASSETTI N. E ALTRI, *Sacro romano GRA: persone, luoghi, paesaggi lungo il Grande Raccordo Anulare*, Macerata, Quodlibet, 2013.
- BAUDRILLARD J., *Simulacres et simulation*, Parigi, Galilée, 1981.
- BEEBEEJAUN Y., “Gender, urban space, and the right to everyday life”, *Journal of Urban Affairs*, 2017, 3, pp. 323-334.
- BIONDILLO G., MONINA M., *Tangenziali: due viandanti ai bordi della città*, Parma, Guanda, 2010.
- BUTLER C., *Henri Lefebvre: spatial politics, everyday life and the right to the city*, New York, Routledge, 2012.
- CAMPBELL J.M., “Between the Material and the Figural Road: The Incompleteness of Colonial Geographies in Amazonia”, *Mobilities*, 2012, 4, pp. 481-500.



- CHIODELLI F., “Planning and urban citizenship: suggestions from the thoughts of Henri Lefebvre”, *Planning Perspectives*, 2013, 3, pp. 487-494.
- CHIODELLI F., GRAZIOLI M., “Global self-urbanism: Self-organisation amidst regulatory crisis and uneven urban citizenship”, in LANCIONE M., MCFARLANE C. (a cura di), *Global urbanism: knowledge, power and the city*, New York, Routledge, 2021, pp. 183-190.
- DALAKOGLU D., “The road: An ethnography of the Albanian-Greek cross-border motorway”, *American Ethnologist*, 2010, 1, pp. 132-149.
- DALAKOGLU D., HARVEY P., “Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility”, *Mobilities*, 2012, 4, pp. 459-465.
- DE CERTEAU M., *L'invenzione del quotidiano*, Roma, Lavoro, 2010 [ed. orig. *L'Invention du Quotidien. Vol. 1, Arts de Faire*, Parigi, Union générale d'éditions, 1980].
- DE SOLÀ MORALES I., “Terrain Vague”, in MARIANI M., BARRON P. (a cura di), *Terrain vague: interstices at the edge of the pale*, New York, Routledge, 2014, pp. 24-30.
- DOVEY K., *Becoming places: urbanism/architecture/identity/power*, Londra, Routledge, 2010.
- EL-HUSSEINY M., “Spaces of the maybe: fragments as new urban possibilities in Cairo's extended urbanization”, *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2022, pp. 1-21.
- FENSTER T., “Gender and the City: The Different Formations of Belonging”, in NELSON L. e SEAGER J. (a cura di), *A Companion to Feminist Geography*, Oxford, Blackwell, 2007, pp. 242-256.
- GANDY M., “Unintentional landscapes”, *Landscape Research*, 2016, 4, pp. 433-440.
- GIBSON-GRAHAM J.K., *The end of capitalism (as we knew it): a feminist critique of political economy*, Oxford, Blackwell, 1996.
- GIBSON-GRAHAM J.K., *A postcapitalist politics*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2006.
- GIBSON-GRAHAM J.K., “Diverse economies: performative practices for «other worlds»”, *Progress in Human Geography*, 2008, 5, pp. 613-632.
- GIBSON-GRAHAM J.K., “Reading for economic difference”, in GIBSON-GRAHAM J.K., DOMBROSKI K. (a cura di), *The handbook of diverse economies*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2020, pp. 476-485.
- GOONEWARDENA K., *Space, difference, everyday life: reading Henri Lefebvre*, New York, Routledge, 2008.

- GUTIÉRREZ SÁNCHEZ I., “Dwelling as politics: An emancipatory praxis of/through care and space in everyday life”, *Environment and Planning D: Society and Space*, 2022, 3, pp. 549-566.
- HARVEY D., “The right to the city”, *New Left Review*, 2008, 53, pp. 23-40.
- HARVEY P., KNOX H., “The Enchantments of Infrastructure”, *Mobilities*, 2012, 4, pp. 521-536.
- KATZ C., “Splanetary Urbanization”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 2021, 4, pp. 597-611.
- KEIL R., “Paved paradise: The suburb as chief artefact of the Anthropocene and terrain of new political performativities”, in ERNSTSON H., SWYNGEDOUW E. (a cura di), *Urban political ecology in the anthropo-obscene: interruptions and possibilities*, Londra, Routledge, 2019, pp. 165-183.
- KOSTER M. e NUIJTEN M., “Coproducing urban space: Rethinking the formal/informal dichotomy”, *Singapore Journal of Tropical Geography*, 2016, 3, pp. 282-294.
- LARKIN B., “The Politics and Poetics of Infrastructure”, *Annual Review of Anthropology*, 2013, 1, pp. 327-343.
- LEFEBVRE H., *Critica della vita quotidiana*, Bari, Dedalo, 1977 [ed. orig. *Critique de la vie quotidienne*, Parigi, Grasset, 1947].
- LEFEBVRE H., *Il diritto alla città*, Verona, Ombre Corte, 2014 [ed. orig. *Le droit à la ville*, Parigi, Anthropos, 1968].
- LEFEBVRE H., *La produzione dello spazio*, Milano, PGreco, 2018 [ed. orig. *La production de l'espace*, Parigi, Anthropos, 1974].
- LEFEBVRE H., *Elementi di ritmanalisi: introduzione alla conoscenza dei ritmi*, Venezia, LetteraVentidue, 2019 [ed. orig. *Éléments de rythmanalèse*, Parigi, Syllepse, 1992].
- LOI M., MEMOLI M., “Cercando la via Gluck. Narrazioni visuali da una *critical zone* (di Cagliari)”, in LATINI G., MAGGIOLI M. (a cura di), *Sguardi green: geografie, ambiente, culture visuali*, Roma, SGI, 2022, pp. 229-256.
- MAHMOUDI FARAHANI L., MALLER C., “Investigating the benefits of ‘left-over’ places: Residents’ use and perceptions of an informal greenspace in Melbourne”, *Urban Forestry & Urban Greening*, 2019, 41, pp. 292-302.
- MASQUELIER A., “Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger”, *American Ethnologist*, 2002, 4, pp. 829-856.
- McFARLANE C., WAIBEL M., “Introduction: The Informal-formal Divide in Context”, in McFARLANE C., WAIBEL M. (a cura di), *Urban Infor-*

- malities: Reflections on the Formal and Informal*, Londra, Routledge, 2016, pp. 1-12.
- MERRIMAN P., “Roads”, in ADEY P. (a cura di), *The Routledge handbook of mobilities*, Londra, Routledge, 2014, pp. 196-204.
- MIDDLETON J., “Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking”, *Social & Cultural Geography*, 2010, 6, pp- 575-596.
- MITCHELL D., *The right to the city: social justice and the fight for public space*, New York, Guilford Press, 2003.
- MUBI BRIGHENTI A. (a cura di), *Urban interstices: the aesthetics and the politics of the in-between*, Farnham, Ashgate, 2013b.
- MUBI BRIGHENTI A., “Introduction”, in MUBI BRIGHENTI A. (2013b), pp. 15-23.
- NUVOLATI G., *Interstizi della città: rifugi del vivere quotidiano*, Bergamo, Morretti & Vitali, 2019.
- PHELPS N.A., SILVA C., “Mind the gaps! A research agenda for urban interstices”, *Urban Studies*, 2018, 6, pp. 1203-1222.
- PIGNARRE P., STENGERS I., *Capitalist sorcery: breaking the spell*, New York, Palgrave Macmillan, 2011.
- PINK S., *Situating Everyday Life: Practices and Places*, Los Angeles, SAGE, 2012.
- ROY A., “Slumdog Cities: Rethinking Subaltern Urbanism: Rethinking subaltern urbanism”, *International journal of urban and regional research*, 2011, 2, pp. 223-238.
- SCHMID C., KARAMAN O., HANAKATA N.C., KALLENBERGER P., KOCKELKORN A., SAWYER L., WONG K.P., “Towards a new vocabulary of urbanisation processes: A comparative approach”, *Urban Studies*, 2018, 1, pp. 19-52.
- SCHINDLER S., “Towards a paradigm of Southern urbanism”, *City*, 2017, 1, pp. 47-64.
- SHAW P., HUDSON J., “The Qualities of Informal Space: (Re)appropriation within the informal, interstitial spaces of the city”, in *Occupation: Negotiation with Constructed Space. Proceedings of the Conference (2-4 luglio 2009)*, Brighton, University of Brighton, 2009, pp. 1-13.
- SILVA C.A., *The interstitial spaces of urban sprawl: geographies of Santiago de Chile's Zwischenstadt*, New York, Routledge, 2022.
- SINCLAIR I., *London Orbital: a walk around the M25*, Londra, Penguin, 2003.
- SOUSA MATOS R., “Urban Landscape: Interstitial Spaces”, *Landscape Review*, 2014, 13, pp. 61-71.

- STALKER, “Stalker attraverso i territori attuali”, 1996, (<https://digilander.libero.it/stalkerlab/tarkowsky/manifesto/manifest.htm>).
- TONNELAT S., “‘Out of frame’: The (in)visible life of urban interstices - a case study in Charenton-le-Pont, Paris, France”, *Ethnography*, 2008, 3, pp. 291-324.
- URRY J., “The ‘System’ of Automobility”, *Theory, Culture & Society*, 2004, 4 -5, pp. 25-39.
- WILEY D., “A Walk About Rome: Tactics for Mapping the Urban Periphery”, *Architectural Theory Review*, 2010, 1, pp. 9-29.

*Urban Interstices as Spaces of Possibility. Urban Explorations and Everyday Practices around the SS 554 «Cagliaritana».* – In this paper, I explore the hypothesis that the interstices around urban motorways could be intended as spaces of creative, political, and performative experimentation outside planning and market logic. Urban interstices can be thought of as the negative of the city and part of a counter-utilitarian discourse, leading to great flexibility in the production of different urban forms.

Re-interpreting Gibson-Graham’s politics of possibility I re-read urban interstices around motorways as spaces of possibility, in which other spatial forms and dynamics are made visible, conceivable, and thus possible. In the literature on interstices, the emphasis on spatial possibilities is present but never posed in Gibson-Graham’s feminist, performative, and transformative terms.

The reading of urban interstices as spaces of possibility arises from the exploration of the interstices around the SS 554 “Cagliaritana”. In particular, I will provide an understanding of the informal practices taking place in it as non-conflictual political claims towards a different way of producing urban space, that makes the interstices spaces of possibility.

*Keywords.* – Urban infrastructure, Urban interstices, Ethnography, Practices.

*Università degli Studi di Cagliari, Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura*  
*martina.loi93@unica.it*