

# Paesaggio mobile

(bozza provvisoria)

Gabriele Righetto

Centro di Ecologia Umana – Università di Padova

## Abstract

L'obiettivo del lavoro è l'offerta di alcune chiavi interpretative del paesaggio quando è vissuto in movimento.

Si nota inizialmente la distinzione tra veduta e scenario, tra la lettura dell'identità dello skyline e le chiusure di orizzonte prossime ed estreme, soprattutto con la percorrenza orizzontale.

Si introduce e si esplicita il concetto di oggetti paesaggistici (naturali o della biosfera, artificiali, della tecnosfera e geomorfologici e sociali, compresi quelli della sociologia florofaunistica). Con il fenomeno della percorrenza orizzontale si possono cogliere meglio le sequenze di movimento e i paesaggi dinamici, attraverso la comparsa di fenomeni come i nodi simbolici, l'ipnosi paesaggistica. Quando poi si assommano o meglio si mettono a sistema più vedute e più nodi simbolici, in modo da costruire mappe e percorsi dotati di più oggetti paesaggistici collegati fra loro, allora emerge la dimensione dello scenario.

I paesaggi mobili si individuano in modo più forte se il moto avviene con modalità autoprodotte o eteroprodotte.

Tra i moti eteroprodotti quelli più antichi sono quelli legati agli animali da trasporto, in primis, il cavallo. Il paesaggio muta a seconda del mezzo con cui lo si percorre. La situazione è profondamente mutata con l'apparire dei mezzi meccanici di trasporto, di cui il treno è stato il primo fenomeno rilevante.

I paesaggi legati all'uso di mezzi di trasporto meccanici introducono questioni di geometria deformata, per cui si parla di paesaggi elastici, distinguendoli in lineari e mixati. Si fa cenno alla distinzione degli stati emozionali che possono attivarsi, soprattutto allo stupore, trasalimento, serendipità

Nella tipologia dei paesaggi mixati si sottolinea la specificità dei paesaggi marino/fluviali, ciclati, automobilistici e aerei. Il paesaggismo aereo è trattato un po' più diffusamente, mettendo in luce che tratta per lo più di paesaggio elastico lineare a grande scorrimento e all'apparenza lento e leggibile quando lo si osserva dall'alto, attraversando regioni e continenti, idoneo a decifrare fenomeni di portata estesa.

Il paesaggismo aereo è occasione per cogliere fenomeni cospicui relativi alla biosfera, alla tecnosfera e alla sociosfera, anche per i suoi aspetti economici. Facilita la lettura della Terra in modo definitivamente non geocentrico, ma limpidamente eliocentrico.

Una breve attenzione è anche rivolta ai paesaggi dei non-luoghi e ai paesaggi della globalizzazione, nonché ai paesaggi telerilevati, componente significativa del paesaggio esogeo.

## **Veduta e scenario**

Il paesaggio, come **anfratto esteso in cui degli ecoidi umani vivono**, ha un significato diverso se si concepisce come veduta o come scenario.

1 – La veduta riguarda l'insieme dell'habitat vissuto come ricorrente e dotato di simboli territoriali persistenti.

I tratti caratterizzanti del paesaggio come veduta si interpretano su due plafond base:

- a) la demarcazione cielo-terra che costituisce l'identità dello skyline
- b) le chiusure di orizzonte che avvengono nella percorrenza orizzontale.

a – Una montagna che sovrasta dei luoghi, malgrado ci si sposti da un ambito all'altro. Alcuni edifici svettanti che determinano l'identità di un sito mediante torri, coperture di edifici cospicui, grattacieli, palazzi posti in luoghi elevati e quant'altro che dominano la percezione dell'elevazione.

Ecco alcuni esempi di identità di paesaggio da veduta rispetto allo skyline..

b – Ma vi sono anche luoghi della percorrenza orizzontale che determinano la veduta del vissuto. Sono i luoghi dove gli occhi si spostano ad *altezza di persona* e dove congiuntamente l'atto motorio e l'atto visivo sono consonanti, assieme a sinestesie olfattive, tattili, cinestesiche.

In questi contesti l'esperienza primaria è quella *chiusura dell'orizzonte*.

Si va dalla *chiusura dell'orizzonte nelle panoramiche* in cui il soggetto che cammina e guarda percorre percettivamente tutto lo spazio che gli sta davanti fino al punto in cui la curvatura della

terra determina il limite della distinzione cielo-terra, come nel caso di chi sta davanti al mare in una spiaggia o costa o si inoltra in una pianura senza alberatura consistente o di chi si sposta in una prateria, savana o in una distesa di sabbia. - Ma questa è una condizione limite, si tratta della *chiusura dell'orizzonte estrema*.<sup>1</sup> Molto più spesso ci si sposta all'interno di una città o di un paese o all'interno di un bosco o parco. In questi casi la *chiusura dell'orizzonte è prossima*: basta infatti che una strada sia contornata da case e non abbia un rettilineo prolungato<sup>2</sup> che il fondale percettivo si chiuda in uno spazio limitato.

In questi casi le vedute sono corrispondenti a spazialità circoscritte e per lo più percepite come *interni all'esterno*. Tale ossimoro non rivela una contraddizione, ma semmai una descrizione della complessità del paesaggio: *esso è un fondale esteso che si coglie quando si presenta sotto forma di panoramica o di chiusura di orizzonte estremo*, ma diventa *entrata dentro oggetti paesaggistici* quando ci s'immerge in un insediamento o in una biocenosi florofaunistica come una foresta, un bosco, un parco.

Esistono pertanto *oggetti paesaggistici artificiali* (ossia costruiti dall'uomo) appartenenti alla tecnosfera e oggetti paesaggistici appartenenti al mondo vivente, ossia alla biosfera. Ma in realtà vanno citati almeno altri due oggetti paesaggistici, uno molto importante di tipo geomorfologico e uno sociale.

### **Oggetti paesaggistici**

1 - Quando da una pianura aperta ci s'immerge in una valle o in una gola, l'esperienza è proprio quella di entrare (o uscire) da un *oggetto paesaggistico geomorfologico*, così come accade quando entriamo in una gola e percorriamo l'asta di un fiume, quando dal pedecollinare iniziamo l'erta di un monte, quando da un luogo aperto ci immergiamo in una grotta o in un sottoroccia; quando ci immergiamo in fiume, in un lago o in un mare.

Le entrate e uscite da differenti oggetti geomorfologici ci consentono contestualmente bruschi cambiamenti di chiusura dell'orizzonte.

2 - Esistono inoltre *oggetti paesaggistici di tipo sociale*: essi sono *le folle, i raduni, le manifestazioni, i flussi pedonali, le maratone, le corse ciclistiche e (ahimè) anche i condensati di auto e i fenomeni di traffico e di congestione*. Anche in questi contesti si fa esperienza di oggetti paesaggistici. Infatti si entra e si esce da uno spettacolo, da una folla, da una manifestazione, ma anche si entra e si esce dal traffico, da una colonna, da un ingorgo. E in tutti questi casi si fa l'esperienza della *chiusura prossima dell'orizzonte*.

3 - Semmai bisognerà distinguere tra *oggetti paesaggistici statici e oggetti paesaggistici dinamici*.

I primi sono quello che stanno stabilmente in un luogo e sono per lo più appartenenti alla biosfera, geosfera e tecnosfera e quelli che invece si addensano temporaneamente in un punto o luogo, rivelano una loro dinamica e si dissolvono con ritmi propri.

Gli oggetti sociali sono prevalentemente di questo tipo e siccome sono *'sfuggenti'*, talvolta vengono trascurati nel considerare il paesaggio. In realtà il paesaggio si fa vivo e diventa *atmosfera e aura* quando si immettono o scompaiono variabili incostanti.

---

1

Va ricordato che l'etimo di orizzonte, deriva dal verbo *horizein* che significa delimitare e l'orizzonte è quindi connesso con l'idea di *limite*. Ciò non toglie che proprio il limite sia vissuto talvolta come metafora per prefigurare spazi illimitati. La concezione romantica (presente in molti giardini e parchi dell'epoca) introdusse la *pratica della cattura dell'infinito*, progettando siti che producendo nicchie ridotte consentivano di immaginare al di là spazi senza fine. E' quello che Leopardi esprime stupendamente nell'Infinito:

*Sempre caro mi fu quest'ermo colle/ e questa siepe che da tanta parte/ dell'ultimo orizzonte il guardo esclude./ Ma, sedendo e mirando, interminati/ spazi di là da quella, e sovrumani/ silenzi, e profondissima quietà/ io nel pensier mi fingo* ... Ecc. fino a quell'immensità per la quale *il naufragar m'è dolce in questo mare*.

In questa situazione siamo in presenza di una *panoramica a cannocchiale*, perché la chiusura dell'orizzonte si colloca nell'estremo punto di fuga, percependo una panoramica che però è molto limitata ai lati, da qui la percezione del fenomeno a fuga prospettica. Inoltre la demarcazione ai lati consente di individuare il rapporto edificato e cielo, per cui è pure possibile una lettura bilaterale dello skyline.

4 -Tra gli oggetti paesaggistici di tipo sociale andrebbero considerati anche elementi di *sociologia animale e talvolta vegetale*.

Si pensi ad uno *stormo di uccelli* che segna l'aria di un paesaggio; ad una *mandria di animali o gregge* che siglano una collina o un lungo fiume; alla *colonna canora* di volatili che dà forza identitaria a dei luoghi costituendo il paesaggio sonoro.

Ma non si dovrebbe trascurare anche la sociologia vegetale: una *vallata fiorita* di mandorli, peschi o meli; uno scorcio di larici e faggi che *si infiammano in autunno*; un viale alberato *scosso dal vento* con le foglie che penzolano e danzano nell'aria nel tardo autunno; un albero che si piega e ondeggia colpito da folate ventose. E si pensi ancora ad una macchia di lavanda in fiore che inonda di profumo il *paesaggio odoroso*.

Le esperienze più ricorrenti di chiusura prossima dell'orizzonte si hanno però quando si manifesta *percorrenza orizzontale in contesti antropici*.

Appartengono alla veduta della percorrenza orizzontale gli assi viari principali, le piazze, gli slarghi, i corsi dei fiumi e le riviere, i sentieri in parchi e foreste. Essi offrono pratiche di sequenze in movimento. Quando in un punto della chiusura dell'orizzonte si pone un elemento di eccellenza come un palazzo prestigioso, un giardino pregevole, una scultura, un brano di tessuto insediativo di qualità, una chiesa significativa, ecc., allora quelle emergenze diventano *nodi simbolici* che danno identità ad una sequenza che avviene durante la percorribilità in orizzontale.

*Le città d'arte* si caratterizzano per una *eccezionale densità di nodi simbolici*, per cui la percorribilità orizzontale è così ricca di eventi che in taluni casi scatta un meccanismo di *ipnosi da sovraccarico* e la gente percorre siti significativi senza più leggere i fenomeni, a meno che non si fermi e voglia osservare attentamente.

La sindrome della *ipnosi paesaggistica* è molto diffusa, tant'è che succede talvolta che un fruitore attento e gratificato del paesaggio urbano può constatare che nell'indicare ad alcuni suoi concittadini una sottolineatura di elementi significativi posti al di sopra dei due metri e mezzo dal piano stradale, questi gli rispondano, magari in modo grato: "Ma guarda, sono passato per anni in questo posto, e non mi sono mai accorto di questa cosa interessante che la mia città metteva a disposizione sopra la mia testa!"

Quando si assommano o meglio si mettono a sistema più vedute e più nodi simbolici in modo da costruire mappe e percorsi dotati di più oggetti paesaggistici collegati fra loro, allora emerge la dimensione dello *scenario*.

## ***Lo scenario***

Lo scenario è *un fatto culturale*, ossia una costruzione cognitiva, emozionale, performativa, connettiva, comportamentale e valutativa che ogni persona può elaborare vivendo o persistendo in alcuni luoghi.

Lo scenario pertanto è *una risultante transitoria*, perché viene continuamente rivisitato, ristrutturato e riproposto con l'evolversi di esperienze di vedute e di nodi simbolici. Lo scenario è il risultato dei molti percorsi che si sono elaborati in un sito esteso, ma è anche il carico di memorie ed azioni che in quei percorsi si sono attivate.

Lo scenario pertanto non può essere oggettivato, ma vissuto e semmai espresso in modo parziale, attraverso una molteplicità di codici e segni più di tipo pragmatico e comportamentale che di tipo solo percettivo.

## **Moti autoprodotti ed eteroprodotti**

Fino a qui abbiamo parlato di esperienze con paesaggi da skyline e di percorrenza orizzontale. Essi sono strutturali alla condizione del bipede. E sono legati ad una dimensione propria del paesaggio del camminare.

L'esperienza dell'ecoide umano però non è legata solo al camminare, cioè al moto *autoprodotta*.

Esistono moti anche *eteroprodotti*, cioè supportati da mezzi o esseri ai quali ci si affida e che inducono l'ecoide umano a trasformarsi in soggetto mobile anche se il suo apparato motorio rimane inattivo o si sposta in modo modesto e in luogo limitato.

L'esperienza di *movimento eteroprodotta* più classica è quella legata al *trasporto animale*.

- Esistono *trasporti animali lenti*, come i buoi, gli asini, i muli, i lama e allora l'esperienza della veduta non cambia moltissimo perché la velocità della percezione visiva non si discosta troppo da quella dell'ecoide umano, anche se l'animale ha una sua modalità nel gestire lo spazio e quindi privilegia alcuni percorsi e ne scarta altri, come l'esperienza 'di D.Abbondio e il suo mulo' è nota a molte persone.

- Quello che cambia in modo più sostanziale è *l'altezza della veduta*, per cui i parametri di riferimento si fanno diversi e molto diversi se lo spostamento avviene con animali di altezza cospicua come gli elefanti.

- Il contesto paesaggistico muta considerevolmente se lo spostamento avviene a *velocità maggiore dell'uomo*, come nel caso dei cavalli, dei cammelli e dei dromedari da corsa o con cani e renne da slitta.

In questo stato la percezione tra movimento e veduta subisce un'accelerazione in talune situazioni anche assai cospicua. E questo incide sull'esperienza di scenario.

Se intendiamo scenario come *la risultante composita e complessa dell'esperienza di più vedute in sequenza e in contesti di maturazione di esperienze*, è chiaro che si hanno esperienze di scenario molto diverse quando si esperisce movimento in percorsi autoprodotti o in percorsi eterosupportati.

- Fra le esperienze di percorsi eterosupportati una lunga e affascinosa storia è legata al *vissuto su natanti* per fiume e per mare. Certamente gli scenari e il paesaggio costruiti da questi punti di vista sono assai diversi da quelli dei terrestri ed hanno non poche volte rappresentato una filosofia specifica del vivere. Il marinaio e il barcaro hanno sempre avuto immaginari e incentivato immaginari non consonanti con quelli dei terragni.<sup>3</sup> E' significativo che la lingua inglese abbia la doppia accezione di *landscape* e di *seascape*, è ovvio che per un popolo marinaro il paesaggio di mare sia diverso da quello di terra e che 'le bianche scogliere di Dover' siano paesaggisticamente comprensibili solo se si dispiegano davanti venendo loro incontro dal mare.

Tutte le città di mare hanno 'una facciata' che è godibile e comprensibile solo se si entra in esse provenendo dal mare. Quando una città di mare decade e regredisce la mobilità attraverso i natanti, il primo ad essere compromesso è il suo seascape.

- Ovviamente tutto assume una configurazione diversa con la comparsa degli *animali meccanici semoventi*, il treno in primis<sup>4</sup>.

---

3

Può essere un tema di grande suggestione condurre un'indagine sulle esperienze di viaggio eteroespresse, facendo ricorso alla diaristica, ai rapporti scientifici, ai racconti dei grands tours, alle documentazioni di esplorazione. Le questioni sono presenti certamente in autori classici come Omero poeta dei grandi transiti (con l'Odisseo che è divenuto un *topos dell'animo occidentale*), l'esperienza dell'oltre negli Argonauti, i percorsi naturalistici di Plinio, Luciano narratore dei transiti nell'immaginario, Ovidio, Cesare celebratore di transiti militari, le storie dei romei e dei pellegrinanti per Compostela, Dante e la sua Commedia come attraversamento e viaggio di paesaggi dell'al-di-là-e-di-quà, le narrazioni di percorso in Boccaccio, la straordinaria lettura del percorso al Monte Ventoso di Petrarca, tutte le grandi narrazioni islamiche per andare alla Mecca, i viaggi dei grandi navigatori, gli straordinari racconti dei missionari e dei conquistadores con l'apertura dei nuovi mondi, il paesaggismo da spostamento in Shakespeare, il Gulliver di Swift, le Candide di Voltaire come narrazione di percorsi e scenari, Le passeggiate di J.J.Rousseau, il camminare di Thoreau, lo Jules Verne dei molti viaggi estremi, i flaneurs di Baudelaire e Benjamin, ecc. ecc.

Occorre suggerire che nei grandi viaggiatori del Tours (Montaigne, Goethe) sarebbe interessante scovare i racconti nella condizione bipede e nella condizione eterotrasportata (cavallo, nave, natante)

<sup>4</sup> Considerazioni sulla nuova letteratura da motore e sulla veduta da 'strappo' che compare con la fotografia. Veduta che ritaglia un'immagine, non necessariamente tutta composta dentro il riquadro. Evidenziare i problemi di Daguerre e i bisogni di eliminazione del movimento nei fratelli Alinari con l'effetto metafisico, perché la velocità è l'implosione del movimento, pertanto futurismo e metafisica sono narrazioni visive concomitanti e complementari.

*Il treno* introduce un paesaggio molto innovativo. E non solo perché in genere i treni scorrono in linee ferroviarie dai contesti poco edificati e quindi è possibile avere maggiori esperienze di chiusure dell'orizzonte estreme, ma perché il paesaggio 'scorre' e dissolve la chiarezza della veduta che si configura come persistenza di percezione del luogo, mentre compare un accavallarsi di *luoghi in flusso*. Il paesaggio in movimento è incentrato sull'esperienza di *geometrie deformate e sequenziali*. Si potrebbe allora parlare di *paesaggismo da scorrimento* o meglio *paesaggismo elastico*.<sup>5</sup>

- Il paesaggio elastico può essere di *tipo lineare*: esso si rivela quando il mezzo che corre (es. il treno) viaggia parallelo ad uno *scenario isocrono e isomorfo*, in cui una struttura e alcune sequenze morfologiche si ripetono, sviluppandosi ricorsivamente secondo morfologie allungate come filari, aree boscate su fonte complanare allo spostamento lineare, corsi fluviali paralleli, catene di colline o montagne, insediamenti con ricorrenza di case in linea e a schiera, estensioni monoculturali, appoderamenti consonanti con la direttrice del mezzo in movimento, ecc.

- Il fenomeno si complessifica quando gli *episodi paesaggistici sono contratti* e appaiono e scompaiono in tempi brevi (1 -1,5 minuti al massimo). In questo caso è facile si affacci l'esperienza del paesaggio elastico molto complesso, ben diverso da quello lineare che sembra appartenere ad una geometria euclidea caratterizzata da una ortogonalità esplicita.

- Se gli episodi paesaggistici si susseguono con *cambi bruschi* di forma e composizione, si potrebbe parlare di *paesaggio mixato*. Per comprenderlo forse è facilitante il riferimento al cinema.

Il paesaggio lineare corrisponde alla *panoramica*, mentre quello *mixato* corrisponde alle sequenze esito di un montaggio composito con *campi e controcampi, dettagli, campi lunghi, dissolvenze, primi piani, alternanze compositive, ecc.* ossia con *materiale di ripresa discontinuo*, messo insieme per dare il ritmo alla sequenza. Nel paesaggio mixato la discontinuità è molto forte ed è difficile da focalizzare.

## ***Lo stupore, trasalimento, serendipità***

Il paesaggio lineare e il paesaggio mixato si distinguono anche per un diverso ruolo ed intensità dello *stupore*.

- Lo *stupore* è lo stato di repentino accoglimento di una differenza che per lo più non è cercata, anche se ci si era messi nella condizione e nell'atteggiamento che "qualcosa" potesse accadere.

- Quando invece accade un evento senza alcuna attesa e predisposizione e questo cambia radicalmente l'assetto cognitivo è più pertinente parlare di *trasalimento*. Il trasalire propriamente significa 'saltare al di là'.

Il *trasalimento* nel paesaggio elastico è dato da eventi rapidissimi che giungono inaspettati e provocano sussulto e forte emozione, come ad esempio quando due treni si incrociano e superano con grande e subitaneo clamore.

- Un caso particolare di stupore è invece la *serendipità*: *si va alla ricerca di qualcosa e ci si accorge inaspettatamente che si trova altro o 'anche' dell'altro*. Ovviamente la *serendipità* non è caratteristica solo del sondaggio del paesaggio elastico, ma è *una componente generale degli atti dell'esplorare ed è un misto di stato emozionale positivo e di vivacità razionale*.

Un itinerario verso paesaggi insondati è aperto alla serendipità se intanto è affrontato come proposta non rigidamente monotematica. E' insomma non solo artistico o solo naturalistico o architettonico o urbanistico o commerciale o qual'altro, ma è orientato a fare *connessioni varie* e presuppone la condizione di incontrare *esperienze meticciate*.

---

Poi le cose cambiano quando il cinema introduce lo sguardo in movimento e in tal modo si ha un'altra dimensione dell'eterotrasporto, con il rischio di passivizzazione dello spettatore, ma anche di dilazione straordinaria dei suoi paesaggi.

Citare anche Zannier, contesti aggiornati dalla Feltrinelli

<sup>5</sup> Preferisco l'accezione *paesaggismo elastico*, non solo perché *elatòs* significa duttile e trasformabile, ma anche perché il campo semantico del verbo *elàuno* significa anche *spingo innanzi, metto in moto, avanzare, navigare, spingersi, andar oltre, cacciarsi in avanti, inseguire..*

Fra i paesaggi mixati vanno segnalati anche quelli effettuati in bicicletta e in auto. Eccetto le situazioni caratterizzate da piste ciclabili molto semplificate e rettilinee e le autostrade per i mezzi su gomma, per lo più non si attiva la condizione dei paesaggi lineari, ma più facilmente quella dei mixati. Certamente la bicicletta (e per certi aspetti anche le moto, seppur in forma minore) permette un contatto più diretto e coinvolgente con i paesaggi elastici, introduce ad un rapporto intimo con i luoghi ed ha un procedere temporalmente soft.

L'auto offre interessanti occasioni per il paesaggismo mixato (*a parte i seri problemi di inquinamento indotti sul nostro ambiente, per cui, per la salute del paesaggio e nostra, occorre che il mezzo venga drasticamente ridotto nell'uso, quando è possibile l'alternativa con i mezzi pubblici meno impattanti*).

L'auto si rivela invece un mezzo interessante non appena si desidera visitare oggetti paesaggistici sparsi e disseminati in molti luoghi fra loro poco o difficilmente collegati. Quando si vuol costruire un *dis-corso paesaggistico* l'auto rivela il suo lato migliore. Il dis-corso paesaggistico si compone nel caso in cui si voglia costruire una mappa di comunanze e significatività correlate, soprattutto se queste sono minori e non sostenute da percorsi di trasporto funzionali alla costruzione dell'itinerario paesaggistico. Questo approccio al paesaggio automobilistico è maggiormente giustificato quando si voglia far emergere una mappa culturale, un campo di ricerca, una rete di fenomeni paesaggistici fra loro congruenti, una mappatura di fenomeni economico-produttivi sconnessi e che hanno invece bisogno di disvelarsi come insieme coerente, ecc.

## **Paesaggismo aereo**

Fra tutte le esperienze di paesaggismo in movimento va citato, per la sua specificità, il *paesaggismo aereo*. Per vivere il paesaggismo aereo ovviamente occorre avere la possibilità di guardare da un finestrino, altrimenti si prova soltanto l'esperienza di un interno in quota e con condizioni molto vincolate.

La visione da finestrino aereo è caratterizzato da una *percezione a scorrimento lento*, una volta superata la fase di decollo e distinguendo parimenti la fase di atterraggio.

- Una volta raggiunta la *quota standard del corridoio di volo*, la distanza tra l'aereo e il suolo si stabilizza, per cui la scala di visione diventa omogenea. Da quella quota si ha per lo più un *paesaggio elastico di tipo lineare*. Su morfologie e conformazioni terrestri estese.

Il paesaggismo aereo consente di leggere (sempre che ci sia la visibilità) la conformazione delle catene montuose, la scansione tra pianure ed elevazioni e lo snodarsi delle coste.

Si tratta di una esplorazione che ha una costante quasi zenitale e quindi un modo di vedere le cose del tutto inusuale per l' "ecoide umano" pre-volante. E' un'esperienza che neppure le aquile, in termini di estensione, possono avere con i loro mitici voli.

Il paesaggismo aereo consente di leggere, come in nessun altro modo, le *strutture viarie di una regione, le forme delle città, le modalità di gestione dell'agricoltura e lo stato di maturazione dei prodotti coltivati*. E' anche possibile intuire la *forma di proprietà terriera* più diffusa cogliendo le perimetrazioni di demarcazione tra un campo coltivato e l'altro e la loro estensione più ricorrente. Ma è proprio *la cultura del paesaggio* che maggiormente emerge: l'articolazione tra zone dove si manifestano la forestazione (se compatta o sparsa) e i sistemi agricoli, intensivi o estensivi, mono o pluriculturali, con la possibilità di cogliere se prevale ancora il latifondo e la grande proprietà. Sono ben leggibili l'articolazione degli insediamenti, se polarizzati sui *villaggi e centri minori* o se incentrati *nelle città* e se queste appaiono radiocentriche o policentriche o se hanno la complessificazione dei conurbi e della città diffusa.

Consente inoltre la lettura delle *reti di trasporto*, percependo non nettezza se sovrabbonda il trasporto su gomma o su rotaia, talora è facilmente leggibile anche il carico di traffico.

La *valutazione di impatto ambientale* delle grandi opere è comprensibile anche per i non addetti ai lavori: le reti degli elettrodotti, le dighe e i laghi artificiali e, non poche volte, il tasso di inquinamento di alcune aree con la foschia di colore vagamente ocrea.

Ma sono anche leggibili le *aree protette*, a bassa presenza antropica, altre volte, su postazioni altimetriche idonee, è possibile capire lo *stato dei ghiacciai* leggendo se sono in regressione rilevando la collocazione delle cortine di depositi morenici sui fronti.

In taluni casi è dato leggere anche lo *stato delle acque*, percependo la profondità dei fondali e, dove questi sono minori, si possono cogliere le presenze di alghe dal differente colore che assumono in prossimità delle coste. Ma è anche possibile cogliere fenomeni macroscopici di inquinamento, soprattutto nei punti in cui i fiumi confluiscono nei mari, dove è visibile *il conoide di afflusso* che si estende verso il largo e la differenza cromatica tra il mare circostante e il punto in cui fuoriesce la foce. La *politica di gestione del territorio* è talvolta macroscopicamente interpretabile e addirittura si colgono i confini amministrativi, perché al di là di una linea la conformazione è, ad esempio, ad alta densità edilizia e oltre quella linea netta gli insediamenti diventano radi o inesistenti. Questo aspetto è macroscopico ad esempio nel confine tra Stati Uniti e Canada.

- Il paesaggismo aereo è ovviamente anche *paesaggismo atmosferico*: si colgono le conformazioni delle nuvole, si percepisce talvolta (e ahimè) lo stato di densità dell'aria e i suoi vuoti e perturbazioni ed è possibile leggere i *macrofenomeni del cielo* come l'alba e il tramonto e l'entrata nel denso buio della notte. Forse soltanto nel paesaggismo aereo si può essere consapevolmente copernicani: mentre a terra impropriamente e tolemaicamente il sole nasce e tramonta, in cielo la terra gira la faccia al sole e noi entriamo nel cono d'ombra oppure ne usciamo roteando.

*Il paesaggismo aereo insomma è una notevole occasione per cogliere fenomeni di vasta scala relativi alla biosfera, alla tecnosfera e alla sociosfera, anche per i suoi aspetti economici. E collocare la terra definitivamente non in modo geocentrico, ma limpidamente eliocentrico.*

- Non vanno trascurati i *voli notturni* che permettono visioni molto meno dettagliate che in ore solari (e comunque non poche volte di grande suggestione), ma in compensazione danno l'occasione per leggere le 'forme dell'energia'. *Le illuminazioni* infatti rendono palesi gli innervamenti di uso dell'energia ed è possibile cogliere le gerarchizzazioni delle zone urbane dalle differenti intensità delle luci a terra. Lo stato di impiego energetico e anche di gestione economica è inducibile rilevando le quantità di territorio al buio o gli insediamenti dotati di poca illuminazione.

Le illuminazioni notturne inoltre consentono di percepire *le aree industriali* in modo più esplicito e le luci interne a tali aree rendono più evidenti le densità dei fumi che si alzano dalle zone produttive.

- Il paesaggismo aereo comunque ha due momenti in cui il linguaggio si differenzia: il *decollo e l'atterraggio*.

In quei momenti si può cogliere lo *stato di sicurezza degli aeroporti*, si colgono le distanze e la conformazione degli spazi circostanti l'aeroporto fino agli insediamenti più prossimi.

Si va da aeroporti che decollano e atterrano in cuori urbani densi, ad aeroporti che stanno in territorio aperto. Dalla qualità delle auto parcheggiate presso gli aeroporti si può anche cogliere la natura e l'efficienza dei mezzi di trasporto pubblici e su rotaia o i sistemi metropolitani esistenti o non esistenti.

Gli aeroporti sono dei *paesaggi-biglietti da visita*, per cui dagli aeroporti di un paese si può intuire lo stato complessivo del paese o lo stato con cui il paese ambisce o simula di porsi.

## Paesaggi dei non-luoghi

Fra tutti i *paesaggi di non-luoghi*<sup>6</sup> (aeroporti, stazioni, porti, ipercommercialità) i paesaggi aeroportuali sono di particolare efficacia per comprendere fenomeni ampi e complessivi, per cui li possiamo anche cogliere come *paesaggi traccia o paesaggi indizio*.

L'attenzione ai paesaggi dei non-luoghi è particolarmente importante per intuire la conformazione e l'evoluzione del *paesaggio della globalizzazione*. Soprattutto le parti di transito sono luoghi di

---

6

ovviamente il riferimento fa fatto ai lavori di Marc Augé e in particolare:

- *Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*. Elèuthera, Milano 1993
- *Un etnologo nel metrò*. Eléutera, Milano, 1992
- *Il senso degli altri* Anabasi, Milano 1995

avvistamento palese della *mobilità mondiale*, come pure i *paesaggi commerciali dei suk aeroportuali e delle megastazioni*: qui è possibile leggere i prodotti trasversali, ubiquitari e dei nonluoghi in senso più stretto, come pure i prodotti di etnicità e tipicità che rafforzano gli *stereotipi della 'individuazione'* dei luoghi.

## Paesaggi telerilevati

Tra i *paesaggi mobili* va annoverato almeno un altro fenomeno, oltre alla estesa gamma dei *paesaggi multimediali*<sup>7</sup>, ed è la questione dei *paesaggi telerilevati*.

Di per sé i paesaggi telerilevati non sono che un caso molto particolare di paesaggi multimediali, ma di specifico presentano la capacità di introdurre nuove modalità di pensare, concepire e vivere *l'eliospazio*. Essi consentono di 'farci delle *immagini esplorative*' di parti della terra che i voli aerei non ci offrirebbero e permettono semmai di avere approcci nuovi verso pratiche di controllo dello stato di salute del pianeta e per la ricerca di fenomeni del sottosuolo.

Con il telerilevamento la Terra è divenuta un 'oggetto', qualcosa da indagare 'prendendo le distanze' e quindi avendone una concezione 'più oggettiva'.

Estensivamente i paesaggi telerilevati hanno cominciato anche a farci conoscere e rappresentare *altri corpi celesti*, soprattutto dell'*eliospazio*.

In tal modo sta entrando nel conoscere comune pure un altro fenomeno, tipico dell'era digitale, e cioè il *paesaggio esogeo*, quello che sta oltre l'atmosfera.

Tutti i fenomeni di paesaggio che abbiamo qui considerato sono possibili perché la specie degli ecoidi umani 'va veloce come il treno'. Anzi, molto molto di più.

Padova 18 novembre 2002

---

7

anche la televisione, il cinema, i CD Rom e i siti Web veicolano un apporto di paesaggi, ma si tratta di paesaggi per lo più eterodiretti e quindi pongo tutta una serie di problemi specifici sulle pratiche di esplorazione, fruizione, comprensione ed azione in 'tali paesaggi'. Ma il problema è troppo vasto e sovrabbonda rispetto al tema che qui si voleva trattare.