

qb
65

03 agosto 2003

Visite estive

Cosa rimane dei viaggi estivi, delle nostre peregrinazioni ?

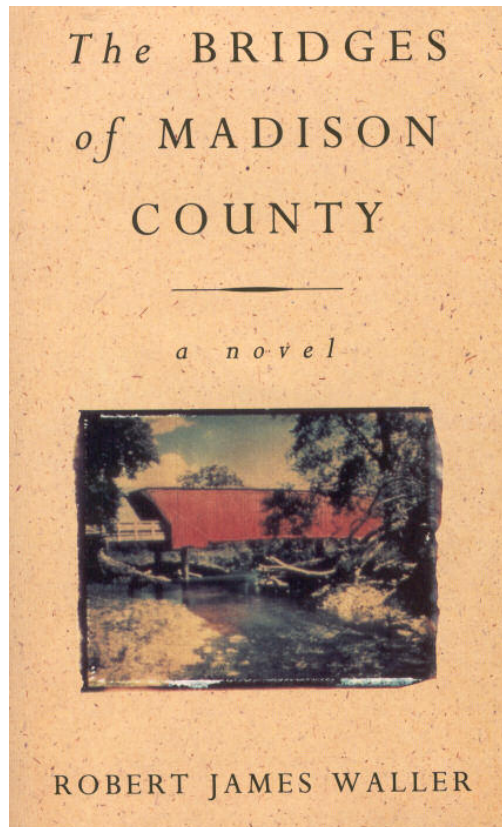
L'architetto ha sempre viaggiato con il suo quaderno degli schizzi.

Bruce Chatwin ci ha insegnato a viaggiare con il taccuino nero, ormai inseparabile compagno, secondo alcuni stereotipo dell'icona intellettual-chic.

La diffusione delle macchine fotografiche digitali ha portato anche alla decuplicazione della fotografia come appunto visivo – se non che ciò obbliga a portarsi in vacanza anche il pc portatile, per avere un luogo ove scaricare, la sera, le decine di foto scattate, in alternativa a lunghi collegamenti per inviarsi a casa le stesse foto.

Ma qual è il rapporto con i luoghi che abbiamo visitato ? Cosa ci portiamo a casa, come ricordo ? Un'atmosfera, una sensazione, o qualcosa di più tangibile ?

ja



Chi ha letto *I Ponti di Madison County* si ricorderà che il protagonista della storia è per l'appunto un fotografo, ambulante attraverso gli USA, alla perenne ricerca di siti da fotografare, pubblicare sul *National Geographic* e incastonare successivamente alla voce *Immaginario Collettivo*.

R. J. Waller, *The Bridges of Madison County*, Mandarin, London, 1993

Don Delillo *Rumore bianco*

Capitolo III

(...)

Diversi giorni più tardi Murray mi chiese notizie di un'attrazione turistica nota come la stalla più fotografata d'America.

Quindi facemmo in auto ventidue miglia nella campagna che circonda Farmington. C'erano prati e orti di mele. Bianche staccionate fiancheggiavano i campi che scorrevano ai nostri fianchi. Presto cominciarono ad apparire i cartelli stradali. LA STALLA PIÙ FOTOGRAFATA D'AMERICA. Ne contammo cinque prima di arrivare al sito. Nell'improvvisato parcheggio c'erano quaranta auto e un autobus turistico. Procedemmo a piedi lungo un tratturo per vacche fino a un lieve sopralzo isolato, creato apposta per guardare e fotografare. Tutti erano muniti di macchina fotografica, alcuni persino di treppiede, teleobiettivi, filtri. Un uomo in un'edicola vendeva cartoline e diapositive, fotografie della stalla prese da quello stesso sopralzo. Ci mettemmo in piedi accanto a una macchia di alberi a osservare i fotografi. Murray mantenne un silenzio prolungato, scribacchiando di quando in quando qualche appunto in un quadernetto.

- La stalla non la vede nessuno, - disse finalmente.

Seguì un lungo silenzio.

- Una volta visti i cartelli stradali, diventa impossibile vedere la stalla in sé.

Quindi tornò a immergersi nel silenzio. La gente armata di macchina fotografica se ne andava dal sopralzo, immediatamente sostituita da altra.

- Noi non siamo qui per cogliere un'immagine, ma per perpetuarla. Ogni foto rinforza l'aura. Lo capisci, Jack? un'accumulazione di energie ignote.

Quindi ci fu un lungo silenzio. L'uomo nell'edicola continuava a vendere cartoline e diapositive.

- Trovarsi qui è una sorta di resa spirituale. Vediamo solamente quello che vedono gli altri. Le migliaia di persone che sono state qui in passato, quelle che verranno in futuro. Abbiamo acconsentito a partecipare di una percezione collettiva. Ciò dà letteralmente colore alla nostra visione. Un'esperienza religiosa, in un certo senso, come ogni forma di turismo.

Seguì un ulteriore silenzio.

- Fotografano il fotografare, - riprese.

Poi non parlò per un po'. Ascoltammo l'incessante scattare dei pulsanti degli otturatori, il fruscio delle leve di avanzamento delle pellicole.

- Come sarà stata questa stalla prima di venire fotografata? - chiese Murray. - Che aspetto avrà avuto, in che cosa sarà differita dalle altre e in che cosa sarà stata simile? Domande a cui non sappiamo rispondere perché abbiamo letto i cartelli stradali, visto la gente che faceva le sue istantanee. Non possiamo uscire dall'aura.

Ne facciamo parte. Siamo qui, siamo ora.

Ne parve immensamente compiaciuto.

Marc Augé

Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità

Capitolo III

DAI LUOGHI AI NONLUOGHI

(...)

La mediazione che stabilisce un legame degli individui con il loro ambiente nello spazio del nonluogo passa attraverso parole, ovvero testi. Sappiamo che ci sono parole che «fanno immagine»: l'immaginazione di tutti coloro che non sono mai andati a Tahiti o a Marrakech può dispiegarsi liberamente non appena questi nomi sono letti o sentiti. Alcuni concorsi televisivi derivano una parte del loro prestigio dalla ricca disponibilità di premi, in particolare viaggi e soggiorni («una settimana per due in un albergo a tre stelle in Marocco», «quindici giorni a pensione completa in Florida») la cui evocazione basta ad appagare gli spettatori che non ne sono e non ne saranno mai i beneficiari. Il «peso delle parole», di cui si inorgoglisce un settimanale francese che l'associa allo «choc delle foto», non è solo quello dei nomi propri; una quantità di nomi comuni (soggiorno, viaggio, mare, sole, crociera...) possiedono, in certi contesti, la stessa forza evocativa. Inversamente, è facile immaginare l'attrazione che hanno potuto e possono esercitare altrove parole per noi meno esotiche come America, Europa, Occidente, consumo, circolazione. Certi luoghi non esistono che attraverso le parole che li evocano; in questo senso nonluoghi o piuttosto luoghi immaginari, utopie banali, stereotipi. Essi sono il contrario del nonluogo secondo Michel de Certeau. La parola, qui, non scava uno scarto fra la funzionalità quotidiana e il mito perduto: essa crea l'immagine, produce il mito e, allo stesso tempo, lo fa funzionare (i telespettatori restano fedeli alla trasmissione, gli albanesi si accampano in Italia sognando l'America, il turismo si sviluppa).

Ma i nonluoghi reali della surmodernità, quelli che frequentiamo quando viaggiamo sull'autostrada, quando facciamo la spesa al supermercato o quando aspettiamo in un aeroporto il prossimo volo per Londra o Marsiglia, hanno questo di particolare: essi si definiscono anche attraverso le parole o i testi che ci propongono; insomma attraverso le loro modalità d'uso, che si esprimono a seconda dei casi in modo prescrittivo («mettersi in fila sulla destra»), proibitivo («vietato fumare») o informativo («state entrando nel Beaujolais») e che a volte ricorrono a ideogrammi più o meno espliciti e codificati (quelli del codice della strada o delle guide turistiche) e a volte alla lingua naturale. Così, si organizzano condizioni di circolazione, in spazi entro i quali si sa che gli individui interagiscono solo con dei testi, senza altri enunciatori che persone «moralì» o istituzioni (aeroporti, compagnie aeree, ministero dei Trasporti, società commerciali, polizia stradale, municipi) la cui presenza si indovina vagamente o si afferma più esplicitamente («la Provincia finanzia questo tratto di strada», «lo Stato lavora per migliorare le vostre condizioni di vita») con ingiunzioni, consigli, commenti, «messaggi» trasmessi dagli innumerevoli «supporti» (cartelli, schermi, manifesti) che fanno parte integrante del paesaggio contemporaneo.

Le autostrade in Francia sono state ben progettate e fanno vedere paesaggi, a volte quasi aerei, molto diversi da quelli che può cogliere il viaggiatore che percorre le strade statali o provinciali. Con esse si è passati dal film intimista ai grandi orizzonti del western. Sono i testi disseminati sul percorso ad enunciare il paesaggio e a spiegarne le segrete bellezze. Non si attraversano più le città, ma i punti importanti sono segnalati dai cartelloni che recano scritti veri e propri commenti. Il viaggiatore è in qualche modo dispensato dal fermarsi e anche dal guardare. Così, sull'autostrada del sud è pregato di prestare un po' di attenzione ad un qualche villaggio fortificato del XIII secolo, o ad un rinomato vigneto a Vezelay, «collina eterna», oppure ai paesaggi dipinti da Cézanne (ritorno della cultura in una natura sottratta alla vista ma sempre commentata). Il paesaggio prende le sue distanze e i suoi dettagli architettonici o naturali costituiscono l'occasione per un testo, a volte ornato da un disegno schematico allorché il viaggiatore di passaggio non è in grado di vedere il punto importante segnalato alla sua attenzione e si trova perciò condannato a gioire per il solo fatto di saperlo vicino.

Il percorso autostradale è dunque doppiamente significativo: esso evita, per necessità funzionale, tutti i luoghi importanti cui ci avvicina, ma li commenta. Le stazioni di servizio amplificano questa informazione e si danno sempre più un contegno da case della cultura regionale proponendo prodotti locali, carte e guide utili a colui che si fermasse. Ma, per l'appunto, la maggior parte di coloro che passano non si fermano; anche se prima o poi ripassano, ogni estate o più volte l'anno. In questo modo lo spazio astratto che sono portati regolarmente a leggere più che a guardare alla lunga diviene loro stranamente familiare, proprio come ad altri più fortunati il venditore di orchidee dell'aeroporto di Bangkok o il duty-free di Roissy I.

In Francia, una trentina di anni fa le strade nazionali e provinciali e le ferrovie penetravano nell'intimità della vita quotidiana. Da questo punto di vista, il percorso stradale e quello ferroviario si opponevano come il dritto e il rovescio e questa opposizione resta parzialmente attuale per coloro che oggi frequentano ancora le strade provinciali e le linee ferroviarie locali e regionali, per quante ne restano. Non a caso sono i dolci locali o le linee di interesse locale a sparire, Le strade provinciali, anch'esse condannate oggi ad essere circonvallazioni di agglomerati, si trasformavano una volta in vie di città o di villaggio, fiancheggiate ai due lati dalle facciate delle case, Prima delle otto del mattino, dopo le sette di sera, il viaggiatore al volante traversava un deserto di facciate chiuse (imposte socchiuse, luci che filtravano attraverso le persiane o addirittura assenti, in quanto le camere da letto e i salotti davano spesso sul retro della casa). Egli era il testimone dell'immagine degna e compassata che i francesi amavano dare di se stessi, che ogni francese ama dare di se ai propri vicini. L'automobilista di passaggio osservava qualche cosa delle città che oggi sono solo nomi su di un itinerario (La Ferté-Bernard, Nogent-le-Rotrou); i testi che gli poteva succedere di decifrare (insegne di negozi cittadini, ordinanze municipali) grazie ad un semaforo rosso o ad un rallentamento del traffico non erano destinati prioritariamente a lui. Dal canto suo, il treno era più indiscreto e lo resta ancora. Spesso tracciata dietro le case che costituiscono l'agglomerato, la strada ferrata sorprende la gente di provincia nell'intimità della sua vita quotidiana, non più dal lato principale ma dal retro, il lato del giardino, della cucina o della camera da letto e, la sera, il lato della luce, là dove, in assenza dell'illuminazione pubblica, le strade sarebbero il dominio dell'ombra e della notte. E il treno, una volta, non era così rapido da impedire al viaggiatore curioso di decifrare al passaggio il nome della stazione - ciò che è oggi impedito dalla velocità troppo alta dei treni, come se alcuni testi fossero divenuti obsoleti per il passeggero. Ne vengono proposti altri in quel «treno-aereo» che è un po' il TGV, dove si può consultare una rivista molto simile a quelle che le compagnie aeree mettono a disposizione dei clienti. Attraverso i suoi servizi, questa rammenta, con foto e pubblicità, la necessità di vivere in scala (o ad immagine) del mondo di oggi.

(...)

Marc Augé, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 1993, pagg. 87-91
(*Non-liuex*, Seuil, Parigi, 1992)

teoria in pillole - a cura di Julian Adda e Claudio Panerari
numero 65, a cura di Julian Adda

questa e-mail viene inviata, a richiesta, a tutti coloro che entrano in contatto con le persone sopracitate, in accordo con le norme in vigore sulla privacy, L. 675/1996. Per qualsiasi informazione e/o rettifica dei dati personali, ovvero qualora intendesse richiedere la cancellazione dalla newsletter, la preghiamo di scrivere direttamente a qb2002@libero.it
