

Sulla mappa o nel mondo, alla scala metropolitana o quella di quartiere, da soli o in gruppo... tutto comincia con un itinerario.

LEZIONE I

COME DISEGNARE UNA TRACCIA

SOMMARIO

Preambolo

1) Principi di composizione

2) Regole pratiche

Bonus. Il nostro «sistema d'attribuzione spaziale»

La pratica fondamentale delle nostre comunità di camminatori metropolitani, quella che definisce la loro originalità e la loro coerenza, è la capacità di proporre itinerari.

Come disegnare una traccia? Grazie a quali strumenti? Da dove cominciare? Su una carta o sul terreno? Quali emozioni deve procurare una traccia? Quali sono i principi compositivi? L'arte di disegnare tracce è spaziale o temporale?

In questa lezione disegnare tracce è considerato come una delle belle arti.

ESERCIZIO

Da inviarmi all'indirizzo contact@metropolitantrails.org

Principiante

Riportare su una mappa (web o cartacea) i percorsi pedonali esistenti (sentieri segnati, Traccia non asfaltate, canali, passaggi...). Questo inventario delinea un prezioso «patrimonio viario». [link verso la carta dei cammini della metropoli bordelaise di Yvan Détraz].

Segna un itinerario di un giorno (± 15 km) su una carta o un GIS (geographic information system) come Google Earth e localizzarlo; invia 2 files con estensione .kml: uno prima e uno dopo l'individuazione.

Esperto

Disegnare il piano generale di un sentiero in una metropoli con una argomentazione di due pagine. [link: esempio di Boston].



Cos'è una metropoli?

Una metropoli è una città che crea delle connessioni, dentro un raggio più o meno grande. Questo legame può essere fisico (scambio di persone e di merci) e/o simbolico (luogo di identificazione, luogo di desiderio). A seconda della sua sfera d'influenza, l'importanza di una metropoli può variare da uno spazio regionale a uno mondiale. Molto spesso, l'influenza è prevalentemente simbolica (Parigi come luogo romantico, Chicago come capitale del crimine, ecc.). Poiché le loro sfere di influenza sono l'elemento costitutivo delle metropoli, la ricerca metropolitana oggi deve essere anche – o deve essere prima di tutto – un'esplorazione delle reti spaziali e simboliche delle relazioni delle metropoli.

Che cos'è un sentiero?

Un sentiero è un cammino. Un cammino pedonale – tutt'al più una pista ciclabile. Il quale non si comporta come un'autostrada o una strada ferrata (con i suoi caratteri sistematici, la sua forma tipica, le sue grandi radiali), ma di una linea sottile e fugace che può cambiare direzione e forma in qualsiasi momento ed in modo inatteso. Un sentiero è idealmente una pura connessione. La sua stessa presenza fisica è dovuta solo al suo utilizzo. È più una traccia che un edificio. L'immagine del «sentiero battuto» è la rappresentazione più forte e più precisa di un sentiero. Un sentiero è agile nei suoi movimenti come un essere umano.

Gli spazi metropolitani, nel senso sopra descritto, sono grandi entità socio-economiche che hanno un'importanza nazionale, talvolta mondiale. Le loro consistenze fisiche sono costituite da grandi e pesanti infrastrutture che ne assicurano la posizione economica e che possono anche diventarne gli emblemi. Quello che invece non offrono è un'esperienza della metropoli nella sua dimensione non fisica, i suoi contenuti emozionali e lo strato sottile delle sue reti di relazioni.

Ed è precisamente questo ciò che fa un sentiero metropolitano. Esso rende percepibile sul piano estetico un ambiente altamente funzionale - ci porta nei luoghi significativi per la comprensione della città in quanto organismo, potendolo sperimentare visivamente e sensualmente. Grazie alla coreografia ed alla drammaturgia del percorso, il sentiero metropolitano offre notevoli possibilità di rendere praticabile tale esperienza.

I) PRINCIPI DI COMPOSIZIONE

Il cammino può essere percepito o come un peso o come un privilegio. Camminare in un sentiero metropolitano, oggi, deve essere percepito come un privilegio. Il sentiero deve condurre l'escursionista in un'abbondanza di luoghi e passaggi che non potrebbe raggiungere altrimenti. Questo può riguardare la natura stessa del sentiero (per esempio un «sentiero battuto»), ma può anche essere un varco nella recinzione, un sentiero affianco un'autostrada, un sentiero che attraversa un centro commerciale dall'ingresso anteriore a quello posteriore, ecc. Questi sono tutti «privilegi» del pedone.

Ed ecco qualche principio strutturale di un sentiero metropolitano.

I.1) L'orientamento generale

Gli autori di un sentiero metropolitano hanno la responsabilità di una guida esatta, ma non schematica, che tenga i fili degli archi narrativi, grandi e piccoli. Un sentiero metropolitano riuscito è qualcosa di più della connessione di luoghi significativi. È anche una forma importante in sé, in quanto linea nello spazio.

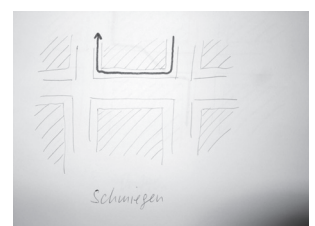
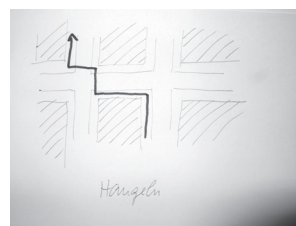
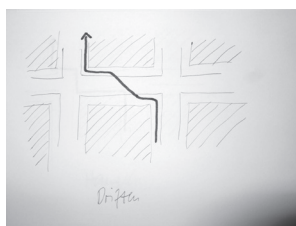
Tale forma non deve necessariamente essere identificabile in quanto tale su una mappa. Può anche «sedimentarsi» presso la persona che percorre il cammino, come un insieme armonioso di cambi di direzione, di curve e di linee dritte, di salite e di discese, di ritmi e cambiamenti d'atmosfera.

I.2) Il cambio di direzione

Un sentiero metropolitano è una coreografia. Contrariamente alla musica, ad esempio, non può tuttavia scegliere liberamente gli elementi a partire dai quali costruire il suo arco narrativo: non può sequenziare le cose che realmente confinano dentro la topografia della città. Il cambiamento d'esperienza che ne risulta è la materia di cui è fatto il sentiero.

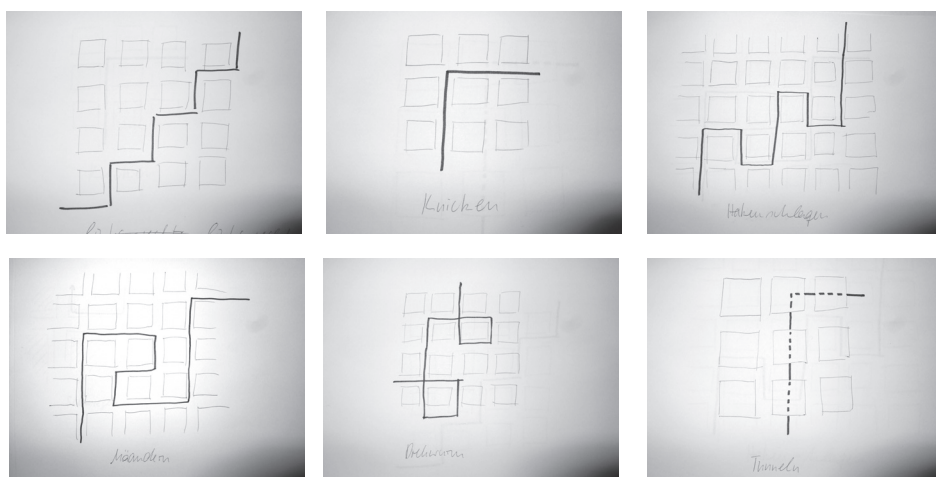
Il mantenimento e il cambiamento di direzione rappresentano determinati sentimenti e contenuti. Un buon cambiamento di direzione è «rigenerante». Promette una nuova prospettiva. Se viene introdotto in questo modo e mantenuto durante il viaggio, non viene percorso e accolto come una deviazione che prolunga il viaggio, ma come un cambiamento gradito.

Il cambio di direzione come esperienza fisica. Alla deriva, appesi, abbracciati»: varietà di cambio di direzione tra gli isolati. (Disegni di Boris Sieverts)



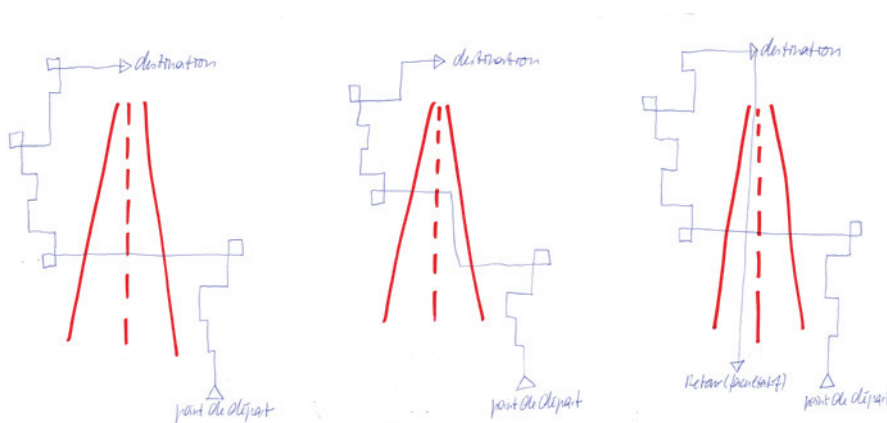
Il buon cambiamento di direzione è allo stesso tempo sorprendente e logico: è uno dei principi base dei media contemporanei (musica, film...) – deve sorprenderci e allo stesso tempo deve farci pensare: «È proprio quello doveva arrivare adesso». (Noi facciamo quest'esperienza in particolare con la musica).

Il cammino segue una logica propria. Nella maggior parte dei casi questo significa che la sua linea ha una struttura frattale, una certa autosimilarità nella dinamica dei cambiamenti di direzione, nella divisione delle sequenze, ecc. Per esempio: se cammino costantemente da destra a sinistra a destra, mi sembrerà sbagliato camminare da destra a sinistra e poi a sinistra, o anche solo continuare ad andare dritto. Ma se io ho camminato per tutto il tempo a destra, mi sembrerà altrettanto sbagliato andare a destra-sinistra-destra, avrò l'impressione di una deviazione forzata. Dipende essenzialmente dall'ambiente e dallo scopo del viaggio se il logaritmo scelto potrà essere percepito come coerente. Analogamente, un cambiamento di questo logaritmo dovrà essere motivato dall'ambiente e dovrà rappresentare allo stesso tempo la transizione verso un nuovo logaritmo.



«in diagonale, agganciato, ripiegato, tortuoso, avvitato, a tunnel»: logiche diverse per l'attraversamento di una griglia.
(Disegni di Boris Sieverts)

Un problema delicato al momento del concepimento della traccia può essere l'esistenza nel territorio di un'infrastruttura lineare (strada, canale, limite di proprietà...), che va nel senso della direzione principale scelta per il sentiero metropolitano. Il tracciato sinuoso non deve superare tale linea più volte, altrimenti darebbe rapidamente l'impressione di "girarci attorno". Anche se in rari casi (ad esempio quando un'autostrada è il tema dell'itinerario) questo effetto può essere ricercato.



3 modi per affrontare una traccia dominante parallela al proprio percorso.
(Disegni di Boris Sieverts)

1.3) La dinamica degli ambienti

Questi due principi coreografici («seguire un orientamento generale» e «cambiamento di direzione sorprendente e logico») dipendono sempre dalla natura dell'ambiente e dal percorso medesimo. In caso di dubbio, un cambiamento di direzione che conduce ad un ambiente noioso non è una buona scelta. Il che ci introduca al punto seguente.

Un sentiero deve rendere interessanti tutti i luoghi nei quali passa, in modo che li si attraversi con i sensi vigili. Che un ambiente sembri interessante o noioso dipende da tre cose: a) come noi vi accediamo (porta, custode, passaggio...), b) secondo quali prospettive esso si presenta a noi (direzione dello sguardo), c) da dove veniamo, cioè che cosa ha precedentemente risvegliato i nostri sensi.

Questo approccio permette di percepire ogni tipo di ambiente come stimolante. Tuttavia, alcuni ambienti rendono le cose più difficili di altri. Un sentiero accetta la sfida di «integrare» dentro un flusso di percezioni estetiche questi ambienti generalmente considerati inestetici – l'inestetico non significa qui il contrario di bello, ma piuttosto l'invisibilità estetica. (In un certo senso, le zone industriali e i parcheggi, per esempio, sono considerate come inestetiche).

Gli scarti in rapporto al rigore del percorso, al suo ritmo e alla sua attrattiva, possono avere un senso anche retroattivamente. Una meta molto desiderabile (come un punto d'interesse particolare) farà apparire certi «errori» come parte integrante della coreografia per il raggiungimento – in modo analogo alla dissoluzione di un accordo atonale alla fine di una lunga cadenza in musica. Un obiettivo forte come punto d'arrivo di una sequenza di certo facilita il lavoro, ma il trucco non può essere ripetuto troppo spesso.

La grande arte sta nel lavoro di sottili sequenze di atmosfere senza motivi reali che circondano un tono di base in modo così sensuale e complesso che non c'è bisogno di tematizzarlo. In un certo senso, un percorso riuscito è sempre il risultato di un coinvolgimento erotico con l'ambiente.

I tre principi strutturali sopra descritti di un sentiero metropolitano sono interdipendenti sotto molti aspetti. A causa della sua struttura complessa, un sentiero metropolitano non può essere sviluppato in più tappe successive. Il suo sviluppo è piuttosto un processo iterativo, dentro il quale bisogna andare e venire dal singolo passo alla visione globale, attraverso sequenze di differenti andature.

2) REGOLE PRATICHE

Esistono comunque regole e consigli di progettazione importanti e semplici.

a) Provate a non dividere il mondo in oggetti e sequenze intermedie.

Un buon sentiero metropolitano non conosce «in-mezzo-a»: molti dei giri convenzionali della città non sono che dei giri «a catena», cioè che portano da un oggetto all'altro (secondo una certa logica, i luoghi diventano essi stessi degli oggetti). Il percorso tra i due è spesso considerato solo per gli aspetti funzionali, come la lunghezza, la facilità d'uso per i pedoni, ecc. Queste visite guidate ignorano la proprietà originale del mezzo, che è quella di muovere i corpi dei partecipanti attraverso il tempo e lo spazio.

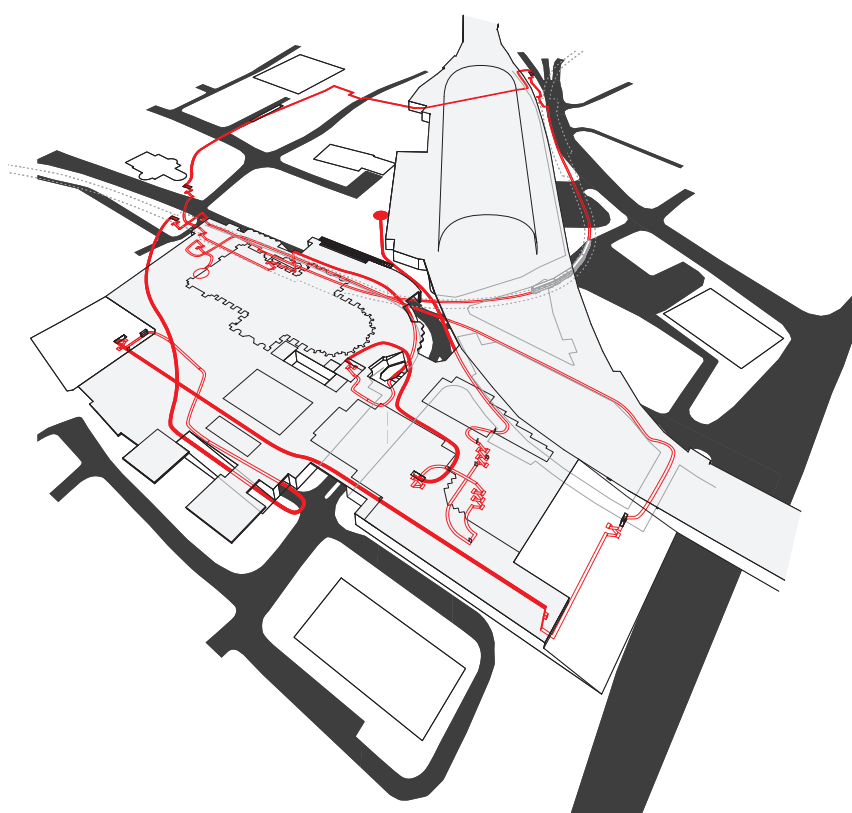
b) Il punto di partenza di un sentiero metropolitano deve tener conto dei trasporti pubblici, preferibilmente un mezzo di trasporto istituzionale, come un treno o un aereo. Camminare da una stazione ferroviaria (provinciale) o anche più da un aeroporto nei dintorni permette di familiarizzare rapidamente con la logica di un sentiero metropolitano, diverso dalle nostre modalità di mobilità quotidiana.

c) Non uscite mai da un luogo attraverso lo stesso accesso dal quale siete entrati. Questa importante regola assicura la fluidità del cammino. Essa permette allo stesso tempo di integrare nel cammino luoghi che non si sarebbero «visitati» nei tempi normali. Essa vi porterà anche a dei luoghi che non avreste mai scoperto altrimenti.

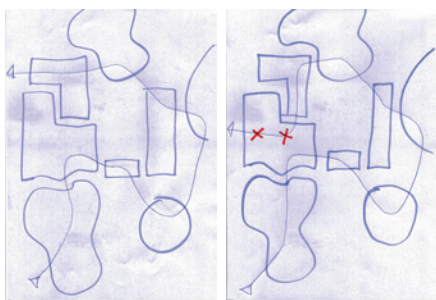
Se non può essere evitato, questo ritorno dovrebbe avvenire da un'altra direzione, preferibilmente in modo tale che il luogo non venga immediatamente riconosciuto. Naturalmente, ci sono anche casi particolari che costituiscono un'eccezione alla regola; un percorso può anche consistere in una serie di loop (come nel caso del Sentier des Terres communes a Bordeaux).

Per quanto possa sembrare inelegante tornare in un luogo già attraversato, il

fatto di tornare nello stesso punto di coordinata ma a un'altezza differente è di grande eleganza. Questo amplia notevolmente le possibilità di proget-



Percorso «Carambolage» attorno alla cattedrale di Colonia, un cammino di 5 ore su un perimetro di 400 metri, dove si attraversano più volte le stesse coordinate senza mai passare dallo stesso luogo (Immagine tratta dalla rivista Arch+).

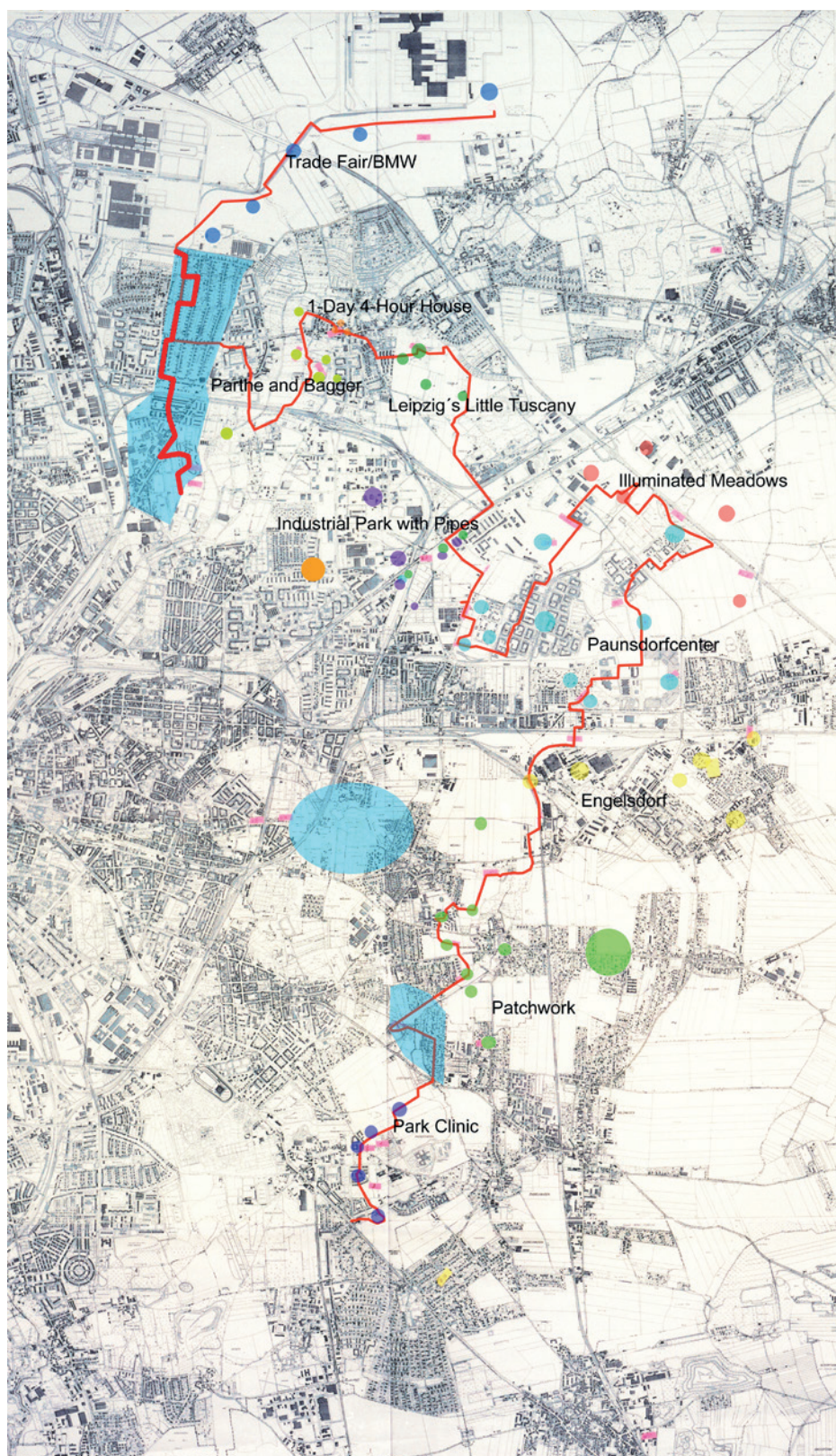


Come attraversare i settori: esempio e controesempio.

(Disegni di Boris Sieverts)

tazione, in particolare per quanto riguarda le sequenze di percorsi nelle aree urbane con le loro gallerie, gli ascensori, i vani scala, ecc. Il ritorno in un luogo già attraversato a partire da un altro itinerario offre anche libertà di interpretazione: ad esempio in treno, in barca o sulla pista ciclabile, dove si è già seguito il percorso pedonale.

Un metodo di approccio: dopo un'accurata ricerca e prima ancora di iniziare a tracciare un percorso, dividere l'area in zone percepite (questo passaggio rappresenta un passo importante nel processo di chiarimento e di smistamento delle innumerevoli informazioni raccolte). Il sentiero non



Mappa di Lipsia con un itinerario che collega diverse aree. Le attrazioni di ogni zona sono indicate da punti dello stesso colore. Grandi aree blu segnano anche le zone.

C'è una (unica) eccezione alla regola nella zona dei «prati illuminati»: il percorso collega i punti blu, i punti rossi e poi ritorna ai punti blu.

(Mappa di Boris Sieverts)

dovrebbe mai tornare indietro in una zona. La regola è la seguente: entrare, attraversare, uscire, assicurandosi che l'uscita da una rappresenti esattamente l'entrata in un'altra. Le eccezioni a questa regola sono le stesse che permettono il ritorno in luoghi già attraversati.

d) In molti casi un sentiero metropolitano eviterà il centro storico della città. I centri storici nelle metropoli nella maggior parte del tempo funzionano come il «salotto buono» dell'appartamento borghese del 19° secolo, vale a dire quelle stanze che non erano praticamente abitate nella vita quotidiana (e quindi non riscaldate) e dentro le quali la mobilia migliore e il vasellame erano coperti, e non erano messi in risalto che nelle occasioni speciali (per esempio visitatori d'alto rango o giorni di festa). Dentro il «salotto buono», la famiglia borghese non metteva in scena la sua realtà, ma l'idea che essa aveva di sé stessa. Al fine di avere un'immagine realistica della vita familiare, era preferibile esaminare tutte le altre parti della casa. Lo stesso vale per la metropoli e il suo centro storico. Il modo migliore per comprenderla in quanto organismo è quello di visitare la sua lavanderia.

D'altra parte, il concetto ideale che una metropoli fa di sé stessa è naturalmente una parte essenziale della sua identità. Ma il visitatore non può in questo senso comprendere il centro città (soprattutto se viene da fuori) se non avvicinandosene partendo dalla periferia. Al contrario, una visita a partire dal centro storico della città porta illusione e confusione quando si visita la periferia in un secondo momento. È quindi del tutto possibile integrare la visita al centro storico come tappa avanzata di un percorso metropolitano, ma nella maggior parte dei casi non si dovrebbe partire da lì! Una visita al centro storico può essere anche una semplice raccomandazione alla fine di un'escursione.

e) Una tappa giornaliera deve stare tra i 15 ed i 20 km a piedi. Possiamo arrivare al doppio in bicicletta. Se i due mezzi di trasporto sono combinati, le distanze devono essere calcolate di conseguenza.

In rari casi, parti di un sentiero metropolitano possono essere fornite anche con i mezzi pubblici. Tuttavia, questa combinazione deve basarsi sulla logica del percorso e sull'importanza e la bellezza del mezzo di trasporto nel contesto del paesaggio attraversato.

f) Se c'è un punto d'acqua dove si può fare un bagno, è consigliabile farci passare il sentiero. Niente crea letteralmente più contatto, e una tale opportunità di immergersi nel paesaggio, di un tuffo in un lago, un fiume, ecc.

g) Creare opportunità ed inviti a incontrarsi di nuovo con coloro che si impegnano nel sentiero metropolitano e quelli che vivono e lavorano nel suo ambiente (vedi Lezione 2)

h) Infine, ma non ultimo: **le eccezioni confermano la regola.**

Un percorso metropolitano «costringe» il suo «autore» a cogliere la città a tutte le sue scale, a considerarla nel suo insieme e nelle sue parti, nelle relazioni tra le sue parti così come nelle loro relazioni con l'insieme, nella misura in cui tali relazioni sono eloquenti. In questa eloquenza si trova il punto di partenza di ciò che rende un sentiero metropolitano un progetto politico - al di là di un'offerta di svago per l'escursionista interessato alla geografia.

Un buon itinerario è anche e soprattutto interessante per gli abitanti, perché mette in moto il sistema delle nostre attribuzioni spaziali. La percezione del nostro ambiente può essere considerata «totale»: abbiamo un quadro completo del nostro ambiente - il che non significa che sia un quadro corretto della «realtà» (nel senso di una mappa topografica, per esempio), ma piuttosto che la nostra immagine interiore del nostro ambiente rappresenta un quadro completo e senza lacune. Non c'è quindi modo di sfuggire al nostro sistema di attribuzione spaziale. Ogni luogo che scopriamo è integrato in esso, e i luoghi che non conosciamo sono semplicemente assenti. Non ci si può liberare di questa totalità aggiungendo spazi che le sarebbero sfuggiti ma solo mettendo costantemente in moto questo sistema di attribuzione. È nel momento in cui mi accorgo che il mio sistema di attribuzione spaziale comincia a mutare che mi sono temporaneamente liberato dalla totalità di questo sistema.

Ed è un grande momento. Considero addirittura questa esperienza come un'esigenza umana fondamentale, che troppo raramente viene soddisfatta dai nostri moderni modelli di mobilità all'interno dei sistemi di trasporto (ferrovia, strada, ecc.). È il vero «dono» che una guida fa a chi lo segue, ed è la ragione profonda della felicità che scatena un viaggio sorprendente. Anche se un sentiero contrassegnato e mappato è meno libero di un'escursione guidata (come performance o evento), deve avere l'ambizione di trasmettere parte di questo sentimento.

RISORSE

Le risorse online per questa lezione sono elencate di seguito. Potete consultarle a vostro piacimento nella sezione «Risorse» del sito web della Metropolitan Trails Academy.

>> **Nostri articoli e interviste**

A Guide to visiting Cities (EN) - Boris Sieverts
Travel to the zero points of the city (CZ/EN) - Boris Sieverts
DEHORS #1 - Bureau des guides du GR2013 (FR) - Paul-Hervé Lavessière
DEHORS #2 - Bureau des guides du GR2013 (FR) - Collectif SAFI
DEHORS #3 - Bureau des guides du GR2013 (FR) - Nicolas Mémain

>> **Estratti dai nostri libri**

Topoguide du GR2013 (FR) - Le cercle des marcheurs
Le guide du sentier du Grand Paris (FR) - Denissen, Lavessière, Lanaspèze, Moreau Zone Sweet Zone (FR) - Yvan Detraz

>> **La Masterclass di Milano**

Traccia n°01 : De la quête du calme dans les sentiers métropolitains - Nicolas Mémain
Traccia n°02 : La ville du futur - Nicolas Mémain
Traccia n°04 : La porosité des circulations - Jordi Ballesta
Traccia n°05 : Le sentier transforme la ville - Boris Sieverts
Traccia n°07 : Retrouver les sentiers perdus - Fivos Tsaravopoulos
Traccia n°11 : Piattaforma di pietra - Gianluca Migliavacca
Traccia n°17 : Chorodiversité dans le Grand Athènes - Jordi Ballesta
Traccia n°18 : Principes de composition du sentier d'Athènes - Jordi Ballesta
Traccia n°19 : Trois remarques - Boris Sieverts
Traccia n°20 : Des sentiers grand public pérennes - Fivos Tsaravopoulos
Traccia n°22 : Vers des sentiers non directifs - Jordi Ballesta
Traccia n°29 : Emanciper le réel de sa représentation - Boris Sieverts

>> **I nostri video**

Voyage en Google Earth - Paul-Hervé Lavessière
Comment les sentiers fabriquent la ville? - Pavillon de l'Arsenal

>> **Nostri risorse esterne**

Atlas cartographique du Provence Express - Agence des Sentiers Métropolitains
Inventaire des sentiers existants d'Avignon - Agence des Sentiers Métropolitains
Inventaire des sentiers existants de Bordeaux - Yvan Detraz
Inventaire des sentiers existants du Grand Paris Sud Est Avenir - Sentier du Grand Paris