

Dal turismo “mordi e fuggi” allo *slow tourism*: viaggiando su strade blu negli USA

From fast tourism to slow tourism: travelling on blue streets in the USA

FRANCESCA KRASNA

Università degli Studi di Trieste; francesca.krasna@deams.units.it

Riassunto

Questo contributo ha due scopi. Il primo è presentare alcune riflessioni su un certo tipo di turismo, spesso ricondotto a filoni come quello del turismo sostenibile o a quello di sviluppo più recente e di nicchia di *slow tourism*, un turismo cioè orientato maggiormente alla conoscenza delle persone e delle realtà sociali e culturali, piuttosto che alla superficiale visita di luoghi. Un secondo scopo è quello di mostrare come la cartografia possa essere usata a supporto della scelta, ma anche della “costruzione” e successiva “narrazione” di un’esperienza di viaggio del tipo sopraindicato. Nel caso specifico, si sono prese in considerazione alcune strade secondarie (strade blu americane) rispetto a direttrici principali (ad alta percorrenza) per costruire itinerari alternativi alle proposte del turismo di massa. Ciò ha permesso inoltre di acquisire informazioni relative alle trasformazioni territoriali avvenute nel tempo nei luoghi attraversati da quei percorsi. Infine, si è potuto apprezzare come il valore didascalico e descrittivo delle carte spesso si sposi armoniosamente con l’intento narrativo della letteratura di viaggio in senso lato.

Parole chiave

Slow tourism, place telling, strade blu, USA

Abstract

This paper focuses on two aims. First, it provides a reflection on a certain kind of tourism, related to the main frame of sustainable tourism and to the more recent and niche one, called slow tourism. Especially the last one implies to pay more attention to people and their social reality rather than just visiting places. A second aim is to explain as maps can be helpful in order to organize a personalised tourism track and to support a “place telling” of the selected destinations. More precisely, the analysis has taken into account some secondary streets off the beaten tracks (the so-called “American blue streets”) to design a tourism project alternative to the usual mass tourism proposals. Furthermore, by comparing the same routes as depicted in maps in different years, it has been possible to acquire interesting data related to the territorial changes occurred through time. Least but not last, the investigation has shown as the didactic and descriptive value of maps often harmoniously meets the narrative intent of travel literature, in a broad sense.

Keywords

Slow tourism, place telling, blue streets, USA

1. Introduzione

Possiede una lunga tradizione, ma appare sempre suggestiva la concezione del viaggio come mezzo di arricchimento culturale, di più come esperienza di vita importante e spesso momento di passaggio e formazione di una persona. Forse è proprio per questo motivo che la letteratura di viaggio esercita ancora su gran parte di noi un fascino particolare, quasi misterioso ed esotico. Tuttavia non è facile narrare di viaggi, mantenendo viva l'attenzione del lettore e senza cadere in stucchevoli descrizioni. Non tutti sono Manzoni o Tolstoj. Questi due Autori, ad esempio, all'apparenza così lontani, trattano in fondo entrambi di viaggi, privilegiando spesso proprio la raffigurazione quasi pittorica di luoghi come punto di partenza delle loro narrazioni. I luoghi parlano e raccontano a chi li sa ascoltare. Si tratta dell'essenza e della ragione d'essere del *place telling* ora tanto in voga, sulla scia del forse più noto *story telling*¹.

Umberto Eco scriveva che chi legge libri vive tante vite al contrario di chi non lo fa e ne vive una sola. Si può allora forse azzardare che chi legge di viaggi sia privilegiato da questo punto di vista? Per non parlare di chi ne scrive.

Il *place telling* può offrire non solo un certo coinvolgimento, ma anche una buona dose di partecipazione attiva da parte del suo fruitore, che può limitarsi ad apprendere il prodotto di sforzi altrui o può farsi interprete e creatore autonomo o contributore alla narrazione stessa.

A prescindere da quali siano le condizioni di partenza, le caratteristiche personali, le esperienze, la cultura, in una parola il cosiddetto *background*, è di basilare importanza la disponibilità a immergersi nella realtà locale, la capacità e la volontà di capirla più che di catalogarla ed archivarla in uno scomparto della memoria.

Nonostante siano passati molti anni ormai dalla formulazione di concetti come sviluppo e turismo sostenibile o anche turismo alternativo, del minore, ecoturismo, turismo esperienziale, ecc. troppo spesso ancora l'esperienza del turista rimane principalmente visuale,

nel senso che il risultato del viaggio, anche quando si è mossi dalle più nobili intenzioni, si riduce alla contemplazione più o meno passiva di nuovi e bei paesaggi, monumenti, agglomerati urbani, ecc., magari documentata da innumerevoli scatti o *selfie*, in un'ottica ancora consumistica e accumulatrice che fa sì che l'esperienza di viaggi duri il tempo di un post. Sembra allora prevalere la dimensione quantitativa rispetto a quella qualitativa; siamo ciò che postiamo, quanto postiamo, quanto "selfiamo", quanti *like* riceviamo. Questo tipo di effetto supera d'importanza lo stesso stimolo che lo ha generato. La foto, il concetto passano in secondo piano rispetto ai *follower*, al loro numero, non a chi siano veramente.

Anche se non è certo corretto generalizzare, si deve però riconoscere che spesso la memoria generata da questo tipo di interesse ha una durata effimera. Essa infatti non coinvolge i sentimenti del viaggiatore, se non superficialmente, e viene quindi rimossa molto presto, proprio perché non rappresenta un'esperienza significativa. L'arricchimento culturale, ma anche spirituale, in una parola umano non va perciò confuso con la crescita del proprio bagaglio nozionistico. Le informazioni pure e semplici desunte dai viaggi svaniscono presto se non vengono in qualche modo riprese in un periodo successivo; al contrario le emozioni provate rimangono impresse più a lungo e richiamano in parte le nozioni ad esse collegate, che così vanno ad unirsi in modo durevole al bagaglio culturale dell'individuo.

Ma viaggiare in modo intelligente, *smart*, costruttivo, ovvero in un modo che dia senso all'esperienza stessa del viaggio, rendendola definitivamente diversa e più importante di una qualsiasi forma di divertimento o svago, significa soprattutto perdersi (Passig, Scholz, 2011). E perdersi, nel senso qui inteso, è oggi una delle attività paradossalmente più difficili da praticare. Abbandonare con fiducia o almeno con speranza i nostri approdi sicuri e navigare mari perigliosi, mai tranquilli, verso nuove mete, mai definitive, universi aperti verso l'ignoto. Non solo incontrare la tempesta, ma andare a cercarla ed abbracciarla, sapendo che solo attraversandola si potrà uscire, nuovi e rinnovati e che non si ha altra scelta. Il viaggio diventa in questo modo davvero un rito iniziatico di passaggio, così come ogni iniziazione è un viaggio. Scrive Tolstoj: non c'è mai un ritorno.

¹ Entrambi i concetti sono di particolare attualità e molto diffusi non solo negli studi di carattere geografico. Si veda, ad esempio, Pollice 2017 e ancora Pollice *et alii*, 2019.

Se si parte davvero con questo spirito, non si ritorna mai, perché, se anche alla fine si rientra al luogo di partenza, chi torna non è mai la stessa persona che è partita. Lo sanno bene i migranti, quasi degli apolidi per destino, stranieri in terra straniera e anche nella propria di origine, sia perché tornando finiscono per vederla con altri occhi sia perché il tempo trasforma ogni cosa, dentro e fuori di noi.

Scopo di questo contributo è *in primis* quello di presentare alcune riflessioni su un certo tipo di turismo, spesso ricondotto a filoni come quello del turismo sostenibile o quello di sviluppo più recente e di nicchia di *slow tourism*, un turismo cioè orientato maggiormente alla conoscenza delle persone e delle realtà sociali dei posti visitati, piuttosto che alla superficiale visita di luoghi. Si tratta di un turismo variamente declinato, ma sempre in profondità, che favorisce i legami territoriali di tipo verticale rispetto a quelli orizzontali e si perde appunto spesso nelle pieghe del tempo, assaporando le "sfumature" e le tracce di cui quest'ultimo traveste i luoghi.

Un secondo scopo di questo lavoro è quello di mostrare come la cartografia possa essere usata a supporto della scelta, ma anche della "costruzione" e successiva "narrazione" di un'esperienza di viaggio del tipo sopraindicato. Nel caso specifico, si sono prese come spunto strade secondarie rispetto a direttrici principali (ad alta percorrenza). Provando ad usarle per costruire itinerari alternativi alle proposte del turismo di massa, si è visto come possano anche diventare un mezzo per acquisire informazioni relative alle trasformazioni territoriali avvenute nel tempo e nei luoghi attraversati dalle stesse. Infine, si è potuto apprezzare come il valore didascalico e narrativo delle carte spesso si sposi armoniosamente con l'intento narrativo della letteratura di viaggio in senso lato, quasi come un perfetto *topping* a completamento di un dolce.

2. L'evoluzione delle motivazioni turistiche tra scelte personali e condizionamenti esterni

Nonostante un uso piuttosto ampio di termini come turismo sostenibile, ecoturismo, *slow tourism*, ecc., molto spesso le pratiche di fruizione del tempo libero e dei luoghi che si annoverano sotto queste etichette appaio-

no ben più diffuse e affermate di quanto non lo siano in realtà, soprattutto per coloro che appartengono all'osservatorio privilegiato del mondo scientifico o a quello di alcuni illuminati operatori del settore, in entrambi i casi abituati a confrontarsi con questi concetti sotto vari punti di vista, teorici ed applicati.

In proposito, è importante osservare come le motivazioni del viaggio continuino a rappresentare un elemento fondamentale per la specificazione della natura del turista (Bagnoli, 2014). All'epoca del boom economico, tra industrializzazione prima, terziarizzazione dopo, aumento della disponibilità di tempo libero, motorizzazione, crescita del reddito e consumi di massa, Corna Pellegrini (1968) identificava quest'ultimo in un viaggiatore con motivazione "prevalentemente gratuita e scelta ragionevolmente libera". Da allora, lo sviluppo delle strategie del marketing e della comunicazione, a loro volta strettamente connesse con la nascita e l'affermarsi tumultuoso della società dell'informazione, tra progresso digitale e nanoscienze, ha messo seriamente in discussione gratuità e libertà e persino ragionevolezza di molte scelte. Molteplici sono i fattori di influenza, tra cui, *in primis*, la moda, il conformismo e ancora l'anticonformismo conformista, che fa di apparenti diversità e alterità, spesso vuote di significato, ridicole bandiere contro un altrettanto indefinito *mainstream*. In una realtà fatta di *hub*, circuiti, reti gerarchiche, flussi, competizione territoriale, fluidità sociale, ecc. la libertà di scelta e l'anticonformismo sono un lusso nel senso più tecnico del termine in molti settori. Oggi turista alternativo - e forse ancora per poco - è il turista spaziale, perché ancora pochi individui possono permettersi il prezzo del biglietto.

Si può quindi affermare che effettivamente le possibili motivazioni di un viaggio possono essere le più diverse, ma difficilmente saranno anche non previste e programmate o standardizzate in un pacchetto turistico comune pre-confezionato per qualche segmento di mercato, seppur di nicchia. D'altra parte, fra le motivazioni più rilevanti, in letteratura è sempre citata la componente culturale. Lozato-Giotart (1988) ad esempio, identifica a tal riguardo vere e proprie aree turistiche culturali, pur ribadendo comunque che "il turismo culturale è dappertutto nello spazio". Come è noto, si possono infatti ritrovare spunti di tal genere di turismo anche in aree con connotazioni totalmente diverse (ad es. i musei e le pinacoteche

della Costa Azzurra, vicini alle spiagge). Anche Innocenti (1990) sottolinea l'eterogeneità del turismo culturale, che non garantisce, in ogni caso, un effettivo arricchimento delle conoscenze del viaggiatore e dipende dalla *forma mentis* di quest'ultimo.

Appurato che il turismo culturale sia un'espressione molto ampia, in cui si collocano diversi tipi di esperienze, appare evidente che il turismo *slow* (come quello "contiguo", del minore, ecc.) possieda caratteristiche specifiche che lo differenziano da altre forme di fruizione del tempo libero.

Una finalità di tal genere condiziona sensibilmente le modalità di realizzazione dell'attività turistica. I tempi di percorrenza si dilatano, per la necessità di instaurare un rapporto con le persone attraverso il dialogo. Il viaggio diventa quasi il fine stesso dell'attività turistica, e non più il mezzo per arrivare a destinazione. In tale ottica, diventano quasi obsolete le guide turistiche tradizionali. L'esigenza di adeguarsi costantemente all'evolvere dei gusti, delle mode, ma anche delle tendenze strutturali del fenomeno turistico alle varie scale geografiche, si rispecchia nel proliferare di modelli innovativi di guide turistiche sia cartacee che online, arricchite sempre più da collegamenti di vario tipo, tra cui spiccano i link alle recensioni dei turisti stessi e veri e propri blog (spesso *place telling* più o meno all'altezza) in un approccio di turismo condiviso secondo la filosofia del web.

L'impostazione tradizionale, ormai almeno ufficialmente superata, di turismo "mordi e fuggi", destinato a consumare un gran numero di luoghi ed attrattive in poco tempo, può persino aggiungere una componente di stress al viaggio, ridotto ad una continua serie di spostamenti intervallati da immagini da cartolina, il cui significato più profondo il più delle volte sfugge.

Allora a volte è forse meglio fermarsi e "respirare" l'aria del posto, scambiare qualche parola con le persone che ci vivono e non correre via per fotografare velocemente un altro bello scorcio. Probabilmente in questo modo, alla fine del viaggio, si saranno visti meno "luoghi", ma forse, una volta a casa, si ricorderà di più e più a lungo, ci sarà stato insomma un reale arricchimento culturale.

Al di fuori dell'ambito scientifico, in narrativa, sono diversi gli scrittori che sono stati sedotti da questo tipo di viaggio e hanno scritto della loro esperienza. Non si pretende certo qui di essere esaustivi in merito, ma

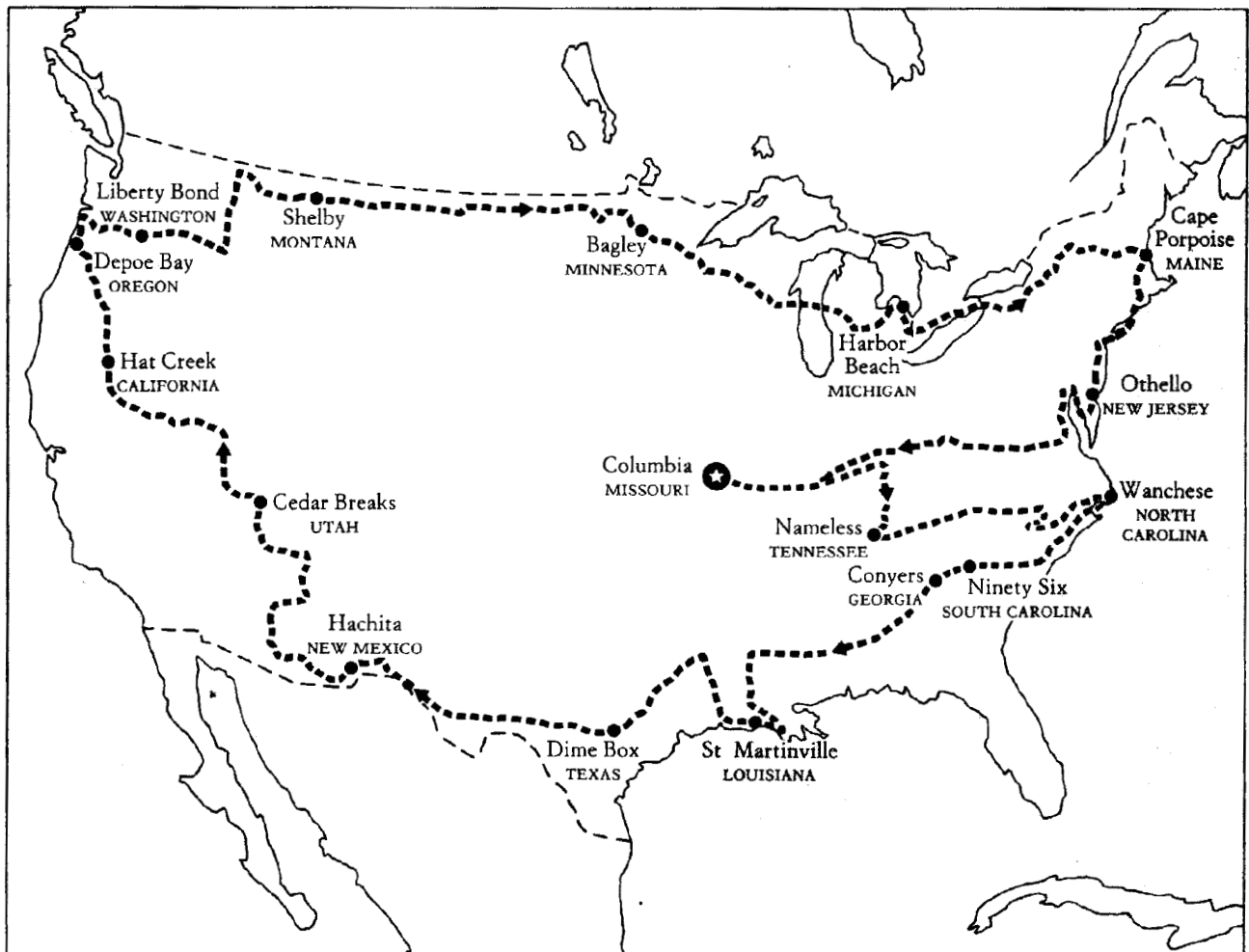
si possono ricordare, tra gli altri e in ordine sparso, i lavori di Verne, Chatwin, Magris, Kerouac, Cacucci, Pirsig, Terzani, ecc. per non dimenticare tra i primi esempi proprio la stessa Odissea di Omero.

3. Le strade blu americane: un'alternativa "off the beaten tracks"

Lo spunto per questo articolo nasce dall'incontro casuale con un libro di viaggi e dalla scoperta quasi altrettanto involontaria di una vecchia carta stradale. *Blue Highways* è il titolo di un volume pubblicato nel 1983, scritto da *William Least Heat-Moon*, di *Columbia, Missouri*, figlio di un nativo americano. Nel 1978, l'Autore, il cui nome inglese è *William Trogdon*, dopo aver lasciato il suo lavoro come insegnante di inglese presso un *college*, decise di compiere un lungo viaggio attraverso gli Stati Uniti d'America a bordo di un furgone. Il progetto prevedeva, tra l'altro, di approfittare di tale opportunità anche per raccogliere lungo la strada racconti, "chats", ricordi ed impressioni della gente incontrata, materiale grezzo utile per futuri articoli per riviste in epoca pre-web. Il libro è essenzialmente la storia di questo viaggio, che, nel suo evolversi, segna quasi il perimetro degli USA (fig. 1), e che inizia e si conclude a Columbia. Uno degli aspetti più originali, considerando anche il contesto storico dell'iniziativa, è che il percorso si snoda sulle cosiddette "strade blu" ovvero strade secondarie, che devono il loro nome al fatto che, nelle vecchie carte stradali americane, venivano disegnate proprio con quel colore, mentre quelle principali erano segnate in rosso.

Il libro è scritto in un modo molto piacevole a leggersi e riporta un gran numero di storie raccontate all'Autore, a volte corredate da fotografie scattate ai narratori. Dopo essere stato rifiutato da nove editori, *Blue Highways* ha avuto un successo strepitoso; è stato più volte ristampato e distribuito in tre continenti ed ancora oggi rappresenta una fonte di ispirazione per molti turisti *on the road*, come testimoniato, ad esempio, dalla citazione entusiastica dello stesso in un blog di turisti motociclisti². Esso

2 Si veda il sito dal titolo "Pianificare un viaggio solo per strade secondarie - Esperienze personali, Guida Sicura" <https://www.motoclub-tingavert.it/t440500s.html>

FIGURA 1 - Itinerario compiuto da William Least Heat-Moon nel suo libro *Blue Highways*. (Fonte: Least Heat-Moon, 1988)

indubbiamente delinea molto bene il tipo di turismo cui si è brevemente fatto cenno cioè quello lento, riflessivo e rilassato del viaggiatore, che spesso si sofferma con le persone che vivono nei luoghi visitati. Inoltre, si inserisce nella scia di altri esempi di letteratura di viaggio, anche più conosciuti a livello internazionale.

Come si è osservato in precedenza, un aspetto caratterizzante del libro in questione è dato dal fatto che l'intero progetto di viaggio si basa sulle strade secondarie blu delle vecchie carte geografiche americane, le cui immagini talvolta appaiono in suggestive fotografie sulle riviste o vengono riprese, soprattutto nei vecchi film.

Un po' di anni fa, negli USA, presso un libraio specializzato in vecchi volumi, è capitato di imbattermi proprio

in una di queste carte, quasi sepolta da varie masserie, in un polveroso angolo del suo negozio. È subito nata la curiosità di vedere cosa ne fosse stato di quelle strade, se esistessero ancora come vie secondarie o magari si fossero trasformate in arterie viarie più importanti o ancora fossero state abbandonate per effetti di gravitazione che avessero privilegiato altri centri e altre zone. La speranza era quella di scoprire delle vie blu, capaci di condurre il viaggiatore attraverso itinerari inaspettati e poco battuti dai più intensi flussi turistici (*off the beaten track*).

Il risultato di questo "rovistare" è stato il ritrovamento di una carta del 1957 della *Imperial Esso Dealer*, riportante sui due lati gli Stati canadesi del *Manitoba* e del *Saskatchewan*. La scala della carta, fatte le dovute tra-

sformazioni numeriche, è circa 1:1.800.000. Dalla legenda della fig. 2 si può desumere una classificazione delle strade in: provinciali (rosse) e secondarie (blu). Inoltre, a seconda della pavimentazione, ambedue le categorie sono segnate in grassetto rosso e blu (strada asfaltata, I classe); tratteggio rosso e blu (strada con ghiaia, II classe); contorno rosso e blu su trasparente (strada bianca, III classe). Dall'analisi della fig. 2, che riporta l'area vicina a *Winnipeg*, si può osservare che nel 1957, nello Stato canadese in oggetto, c'era una marcata prevalenza di strade blu, pavimentate e non, con l'eccezione delle arterie principali est - ovest e nord - sud (verso gli Stati Uniti).

Al fine di confrontare la situazione cartografica dell'epoca con qualcosa di più recente, si è esaminata la stessa zona nella versione del *Rand Mc Nally Road Atlas* (edizione 1996). La scala della carta dedicata al *Manitoba* è in questa versione leggermente diversa (1:2.300.000), per cui la carta è un po' meno particolareggiata a causa della scala più piccola. Nella fig. 3 si può vedere ancora la zona di *Winnipeg*, nella versione 1996. In questo caso, dalla legenda, si può desumere che le strade sono suddivise in *four lane highway* e *two lane highway*, ovvero strade a quattro e a due corsie. All'interno di questa principale classificazione, si possono identificare poi strade a quattro corsie a pagamento e gratuite. Inoltre, fra le strade a due corsie, si possono distinguere le strade principali (porpora), quelle classificate come *other through highway* (porpora più chiaro); le non meglio identificate *other road* (grigio); le *unpaved road* (contorni grigi su trasparente); e infine le *scenic route* (pallini verdi), che però non specificano le caratteristiche principali della strada (per es. il tipo di fondo stradale). Volendo ritrovare sulla carta del 1996 le vecchie strade blu, bisogna quindi considerare le strade a due corsie: a questo punto si possono ancora scegliere tre gradi di importanza per le strade asfaltate oppure optare per le strade bianche.

Operando un confronto fra le fig. 2 e 3, si può osservare che:

1. gran parte delle strade secondarie non asfaltate nel 1957, nel 1996 sono divenute strade a due corsie asfaltate;
2. le strade che nel 1957 erano segnate come provinciali (assi est - ovest e nord - sud) sono successivamente divenute strade a quattro corsie.

A parte queste differenze abbastanza prevedibili, dovute al progressivo miglioramento della rete stradale, l'al-

trettanto scontata impressione che si trae dal confronto delle due carte è che, tutto sommato, nel Manitoba del 1996 come in quello del 1957, era ancora possibile compiere un viaggio seguendo itinerari alternativi su strade secondarie. Attualmente il Web ha reso obsoleti gli atlanti stradali e in generale poco diffuso l'uso delle carte. Questa è l'epoca dei navigatori, dei browser cartografici come Google Maps (GM), comodamente visualizzabili su cellulari e altri dispositivi elettronici. Ciò ha, inoltre, determinato la scomparsa della legenda sulla carta, rimpiazzata dall'interattività della mappa digitale, realizzata sugli schermi cosiddetti "touch".

La Fig. 4 mostra, ad esempio, proprio l'area attorno a *Winnipeg*, visualizzata su GM ad un livello di ingrandimento paragonabile alla scala delle carte del 1957 e 1996³. In questo caso, le strade appaiono tutte di color giallo e possono essere arricchite da eventuali simboli interattivi, da cui ricavare informazioni aggiuntive sui luoghi. Tramite lo schermo *touch*, basta, infatti, aprire delle finestre di dialogo in sovraimpressioni sulla mappa stessa, associate a ciascun simbolo. Data la natura dell'applicazione, generalmente le informazioni maggiormente presenti sulle mappe di questo tipo sono relative ad esercizi commerciali.

Possiamo quindi concludere che le strade blu appartengano al passato, almeno su GM, che però ormai rappresenta forse lo strumento più diffuso tra i viaggiatori che si avvalgono delle moderne tecnologie. Tuttavia nulla preclude il ricorso alle "vecchie carte" ed alle strade blu, in particolare per chi voglia costruirsi degli itinerari personalizzati, rispondenti a esigenze specifiche. Ne sono un esempio proprio alcuni dei motociclisti del blog, cui si faceva riferimento in precedenza, che dichiaravano esplicitamente la loro preferenza per le vecchie carte come base per le escursioni su due ruote. È anche possibile pensare ad un'integrazione tra le due modalità in un'ottica complementare; le esperienze e conoscenze acquisite in un viaggio costruito su strade blu o comunque percorsi secondari, impiegando vecchie carte stradali, possono poi essere condivise su GM o su altri strumenti online, arricchendo il corredo di informazioni già presenti, proprio secondo l'approccio del *place telling*.

³ Lo zoom, in ambiente GM si comanda mediante una barra che ha agli estremi un + ed un - e nessun altro riferimento numerico.

FIGURA 2 - Area attorno a Winnipeg della carta: Manitoba e Saskatchewan (Imperial Esso Dealer, 1957)

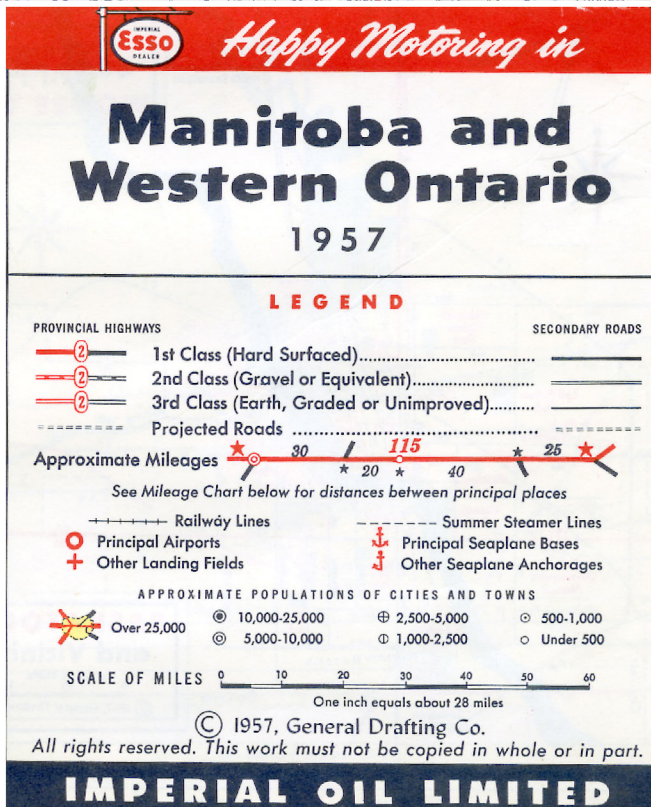
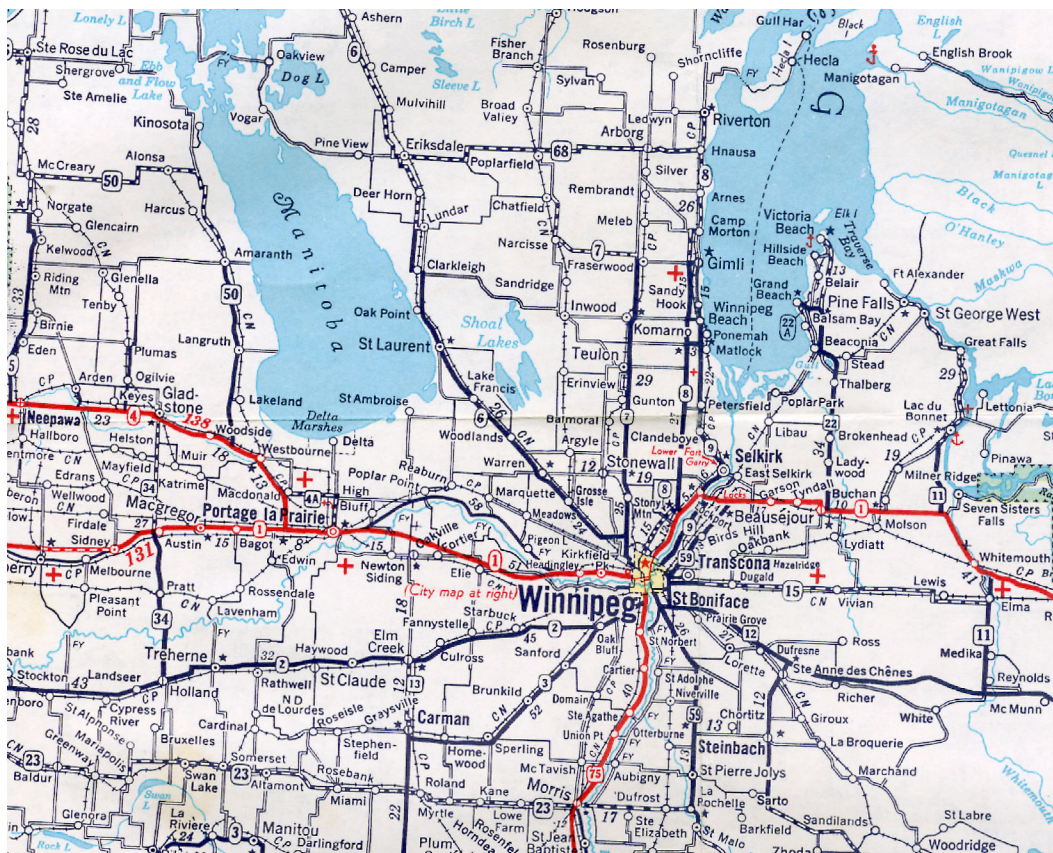
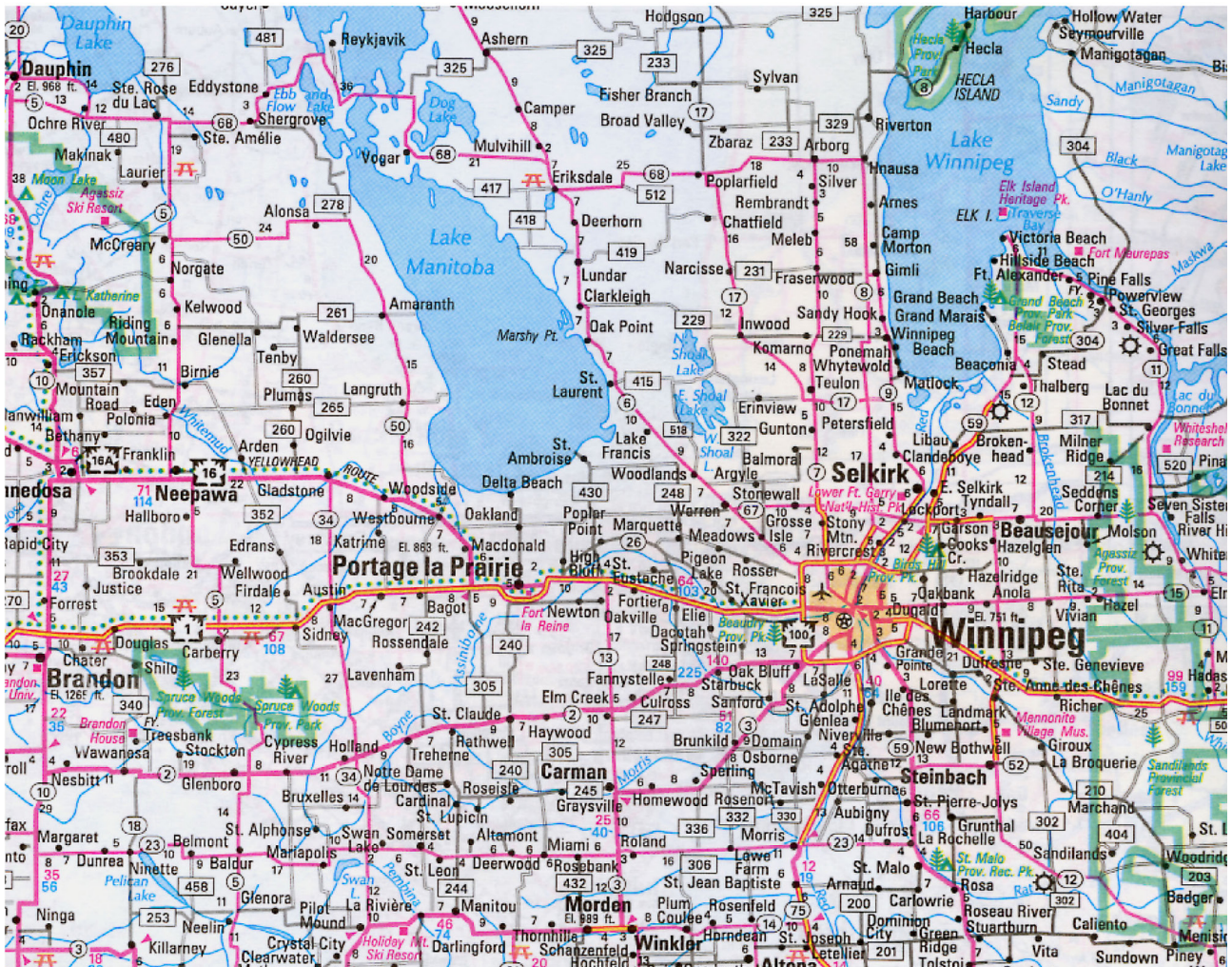


FIGURA 3 – Area attorno a Winnipeg della carta: Saskatchewan/Manitoba (Rand Mc Nally Road Atlas - edizione 1996)



How to Determine Distance

0 10 20 Mi
0 10 20 30 Km

Mileages in red (kilometers in blue) between red arrowheads; mileages are in black between intersections.

Explanation of Symbols

	Information Center		Campsite		Free Limited - Access Highway		Other Through Highway
	Port of Entry		Airport		Toll Limited - Access Highway		Other Road
	State Park (with Camping Facilities)		Point of Interest		Other Four-Lane Divided Highway		Unpaved Road
	State Park (without Camping Facilities)		Service Area		Principal Highway		Scenic Route
	Wayside, Roadside Park		Rest Area (Toilets)				
			Rest Area (No Toilets)				

For an explanation of all map symbols, see page 1.

FIGURA 4 - Area attorno a Winnipeg su Google Maps

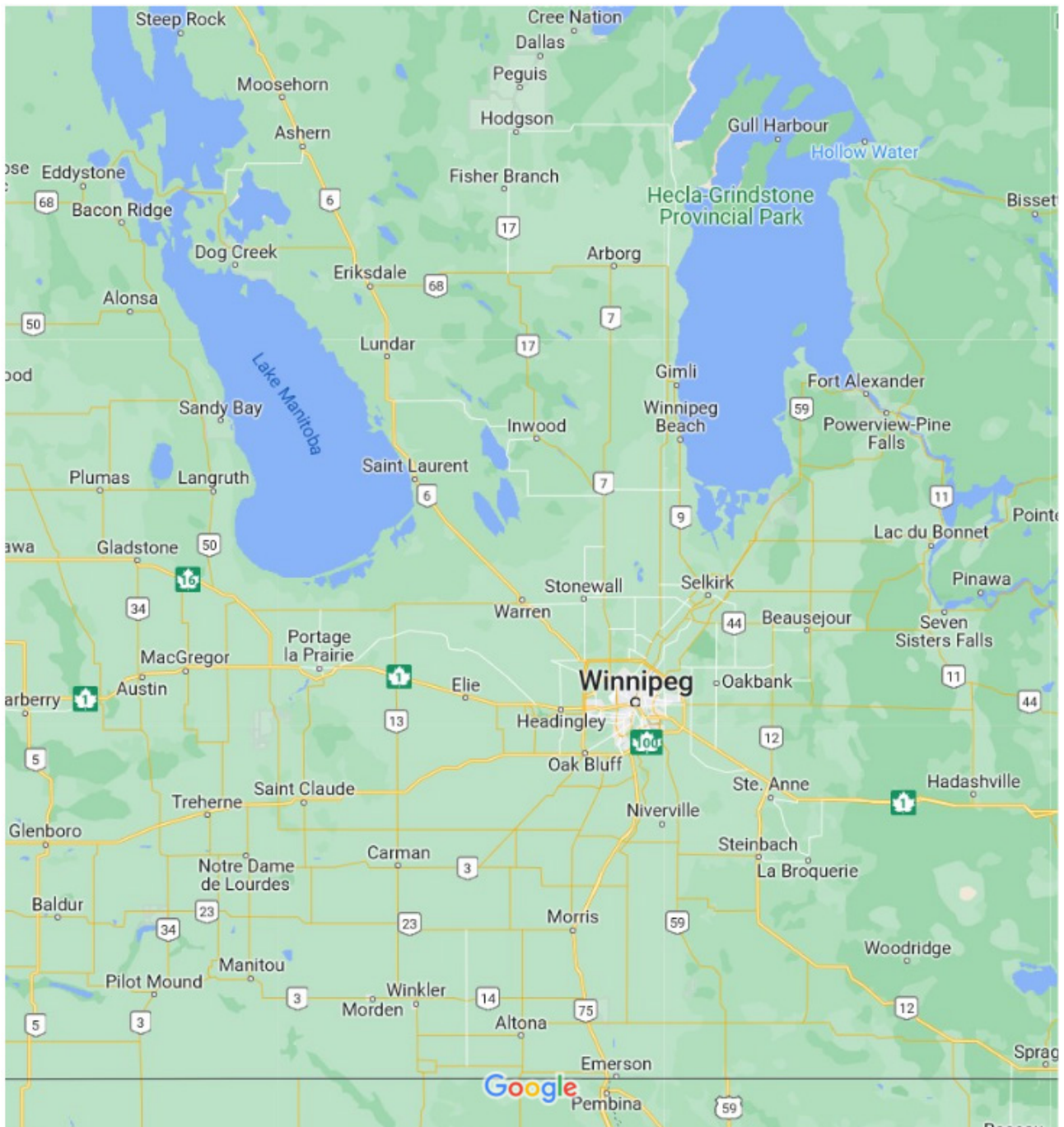
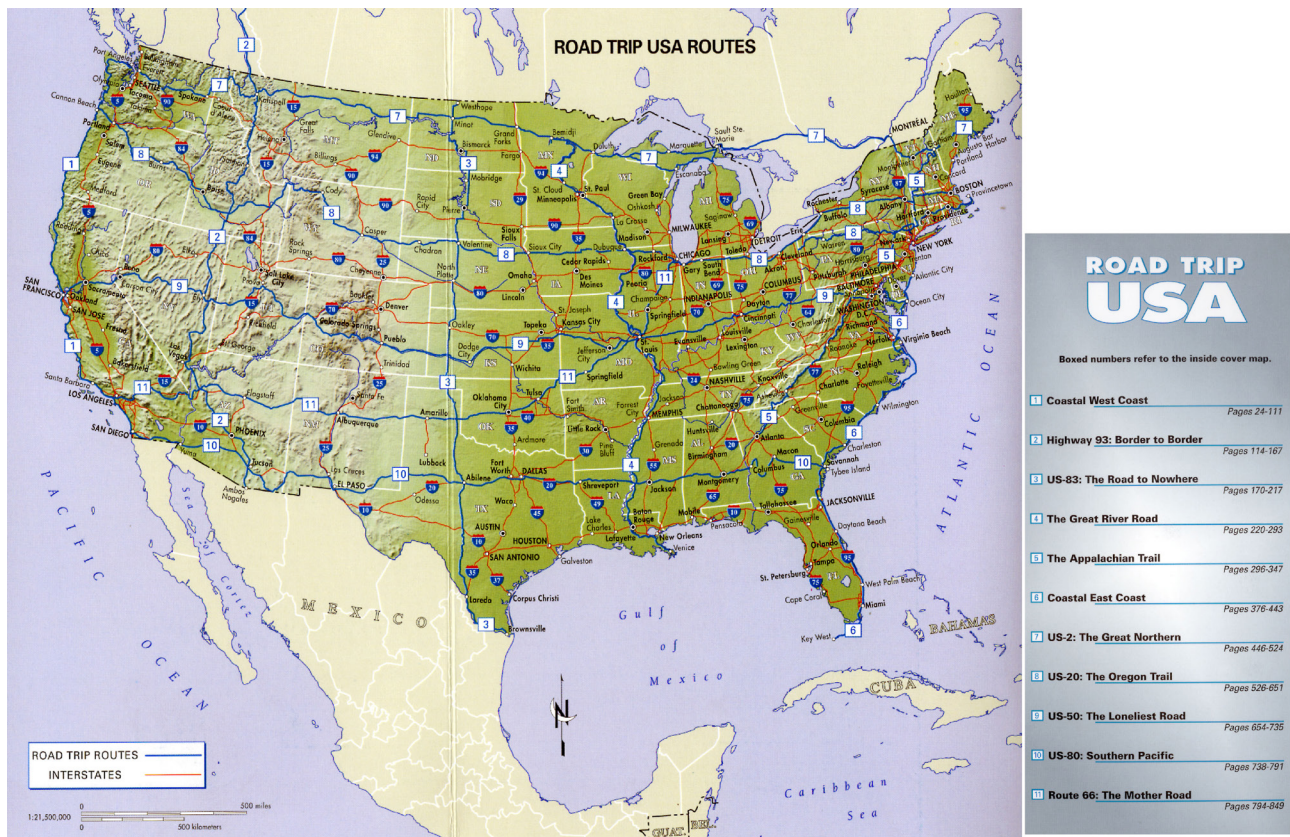


FIGURA 5 - Le Road Trip Routes della guida: Road Trip USA. Cross-Country Adventures on America's Two-Lane Highways (Fonte: Jensen, 1999)



4. Road Trip Routes USA: il fascino di un intramontabile tipo di turismo slow

A questo punto, la ricerca alla riscoperta e valorizzazione delle vecchie strade blu e di ciò che esse potevano raccontare sulla storia e trasformazione di alcuni luoghi geografici e quindi anche della gente e dei costumi o tradizioni magari persi o solo dimenticati sembrava arrivata ad un punto di stallo, quando un'altra pubblicazione, trovata anche questa un po' per caso, mi ha suggerito nuovi possibili e interessanti sviluppi. Si tratta di *Road Trip USA. Cross-Country Adventures on America's Two-Lane Highways* (1999), una guida focalizzata su una serie di itinerari negli USA (i cosiddetti *Road Trip Routes*), che, partendo da alcuni assi di trasporto, guidano il turista verso le principali attrattive dislocate lungo quegli assi stessi.

Anche in questo caso, le strade descritte nella guida sono strade a due corsie. Quindi il libro si presenta

come uno strumento di consultazione per viaggiare *on the road* e gustare in questo modo alcuni aspetti minori, ma tipici del paesaggio americano, come le piazze dei piccoli centri (*town square*), le scritte al neon dei motel e le squadre di *baseball* delle serie inferiori. Viene fornita una chiave d'accesso a quello che è indicato come "il mondo delle due corsie", rilassata e amichevole alternativa alle frenetiche *freeway* a quattro e più corsie.

La guida in esame si articola in 11 lunghissimi percorsi che tagliano verticalmente o orizzontalmente gli Stati Uniti. Questi si snodano lungo le *Road Trip Routes*, rigorosamente a due corsie e colorate in blu sulla carta d'insieme nella seconda pagina della guida. La fig. 5 riporta queste ultime, insieme con le principali *interstates* degli Stati Uniti (segnate in rosso). Le strade a due corsie sono marcate da un numero progressivo da ovest ad est (1- 6) e poi da nord a sud (7 - 11). Come si è detto, sono itinerari molto lunghi, in quanto, per lo più,

tagliano verticalmente ed orizzontalmente gli USA. Ad ogni itinerario sono dedicate diverse pagine, riferite di volta in volta allo Stato attraversato, in modo da permettere una rapida consultazione e percorrenze parziali da parte del turista.

Il passo successivo è stato procedere per un tratto lungo la *Highway 1*, (denominata sulla guida: *Coastal West Coast*) per verificare le caratteristiche della guida, ma soprattutto per capire se il modo in cui sono proposti e descritti gli itinerari rispecchia, almeno in parte, quello che potremmo chiamare il "turismo delle chiacchiere" ovvero *chat tourism*, inteso come un viaggiare lento ed aperto all'ascolto delle voci delle persone e dei luoghi incontrati. Come si può vedere dalla fig. 5, la *Highway n. 1* discende gli USA seguendo quasi interamente la costa pacifica, grosso modo da *Seattle* (a nord) sino a *San Diego*, al confine con il Messico. L'itinerario sulla *Coastal West Coast* doveva iniziare da *Los Angeles* e concludersi a *San Francisco*, sulla cosiddetta *Scenic Highway*, via turistica della California famosa per la bellezza dei paesaggi marini da essa direttamente osservabili. La *Scenic Highway* non è celebre solo per questo aspetto, ma anche per i centri da essa toccati, significativi da un punto di vista storico e culturale. Ci si riferisce, fra gli altri, a *Monterey*, la capitale storica della California all'epoca ispano-messicana, ove si trova la *Cannery Row*, descritta da *Steinbeck* in alcuni suoi libri; alla spiaggia di *Big Sur*, a cui *Kerouac* dedicò l'omonimo libro; alle Missioni, costruite fra il 1769 e il 1823 sulla costa Californiana da missionari francescani ispano-messicani.

Purtroppo il viaggio sulla *Scenic Highway*, seguendo le indicazioni della nuova guida, non si è rivelato all'altezza delle aspettative, differenziandosi poco o nulla nei suoi contenuti rispetto a quanto descritto in una guida turistica qualsiasi. L'invito ad una visita di *Carmel*, cittadina poco distante dalla penisola di *Monterey*, motivato dalla frequentazione abbastanza assidua del posto da parte della sua *leading light* Clint Eastwood (in grassetto!), che ne fu a lungo sindaco, non sembrava rappresentare proprio un esempio pertinente di quel turismo autentico (Dallen, Boyd, 2003), cui ci si riferiva in precedenza. Probabilmente, la stessa *Scenic Highway* si presenta come un itinerario "difficile" da esplorare sotto questo punto di vista e, allo stesso tempo, una sfida,

che forse si può raccogliere solo accettando anche l'idea di abbandonare guide preconfezionate e organizzando il proprio viaggio da soli, selezionando o meglio preparando con attenzione e impegno le esperienze che si desidera vivere e sperimentare.

5. Conclusioni

In conclusione, con questo contributo si sono presentati alcuni spunti di riflessione particolari per favorire un avvicinarsi ai temi del viaggio in senso lato, che possa portare a nuove prospettive sul turismo. La cornice di riferimento è quella della sostenibilità verso l'ambiente naturale e sociale, e l'auspicio è che si dia sempre più spazio ad attività che possano concretizzarsi in un'esperienza arricchente sotto diversi aspetti. Si è voluto inoltre suggerire di provare a concepire il viaggiare come un progetto autentico da costruire il più possibile in modo autonomo e personalizzato, liberando la propria fantasia in modo creativo e mescolando stimoli di diversa origine. Itinerari secondari, lontani dalle "piste battute" possono diventare l'occasione per scoprire o riscoprire luoghi e territori, come "narratori" di storie, che raccontano processi di trasformazione e adattamento, di evoluzione sociale e culturale. Le strade blu americane diventano così un pretesto per un invito a ricercare questi percorsi minori ovunque si vada, anche in prossimità dei luoghi che si frequentano abitualmente. Si tratterebbe di cercare nuovi criteri di lettura degli spazi e dei tempi; viaggiare in profondità, viaggiare lentamente per assaporare, quasi degustare nuovi profili e nuove combinazioni.

Ecco allora anche servita l'occasione di integrare stimoli di diversa provenienza, come la letteratura di viaggio, ma anche la letteratura senza aggettivi, la poesia, la musica, il cinema, in una parola l'arte, che tratta pur sempre di esseri umani ed emozioni, per noi davvero difficili da concepire se non inseriti in uno spazio e in un tempo. Questa sorta di contaminazione senza limiti alla propria fantasia si può avvalere del supporto di uno strumento più tecnico, come la rappresentazione cartografica, da utilizzare in vari modi, spaziando dalle vecchie carte stradali alle mappe di luoghi immaginari, sognati dalle menti degli scrittori fino al Web di Google Maps, ecc.

Contaminazione, integrazione, creatività, declinate di volta in volta in modo personale, possono sicuramente contribuire a presentare e a condividere diverse e nuove chiavi di lettura di luoghi e territori, che, proprio nell'ottica della *sharing society*, che la digitalizzazione diffusa e spinta oggi ci offre, potrebbero a loro volta contribuire ad una migliore conoscenza e comprensione dell'altro e dell'altrove.

Bibliografia

- Bagnoli L. (2014), *Manuale di geografia del turismo*, Utet, Torino.
- Cacucci P. (1999), *Camminando*, Feltrinelli, Milano.
- Chatwin B. (2005), *In Patagonia*, Vintage, London.
- Corna Pellegrini G. (1968), *Studi e ricerche sulla regione turistica* Società Editrice Vita e Pensiero, Milano.
- Dallen J.T., Boyd S.W. (2007), *Heritage e turismo*, Hoepli, Milano.
- Innocenti P. (1990), *Geografia del turismo*, Nis, Roma.
- Jenkins P. and B. (1985), *The Road Unseen*, Ballantine Books, New York.
- Jensen J. (1999), *Road Trip USA. Cross-Country Adventures on America's Two-Lane Highways*, Moon Travel Handbooks, Chico (Ca).
- Kerouac J. (1959), *Sulla strada*, Mondadori, Milano.
- Least Heat-Moon W. (1988), *Strade Blu*, Einaudi, Torino.
- Least Heat-Moon W. (1994), *Prateria*, Einaudi, Torino.
- Lozato Giotart, J. P. (1988), *Geografia del turismo*, Franco Angeli, Milano.
- Magris C. (2005), *Dell'infinito viaggiare*, Mondadori, Milano.
- Passig K., Scholz A. (2011), *Perdersi m'è dolce... Piccolo manuale per perdere l'orientamento e imparare a vagabondare senza meta*, Feltrinelli, Milano.
- Pirsig R. M. (1981), *Lo zen e l'arte di manutenzione della motocicletta*, Adelphi Edizioni, Milano.
- Pollice F. (2017), "Placetelling® per lo sviluppo di una coscienza dei luoghi e dei loro patrimoni", in *Territori della Cultura*, 30, pp. 106-111
- Pollice F., Rinella A., Rinella F., Epifani F. (2019), "C'era una volta... e c'è ancora": la narrazione dell'autenticità nel progetto «Comunità Ospitali» dell'Associazione «Borghi autentici d'Italia»", *Geotema*, AGEI, pp. 129-142.
- Terzani T. (1995), *Un indovino mi disse*, Longanesi & C., Milano.
- Tolkien J.R.R. (2000), *Il signore degli anelli*, Bompiani, Milano.