

Metro-morfosi: mutazioni spaziali nel métro di Parigi

Dania Patassini

Oggetto e metodo

L'identità di Parigi e la sua rappresentazione presso i possibili pubblici sono spesso legate a uno specifico mezzo di trasporto, il métro, che diramandosi capillarmente su tutta la capitale francese contribuisce ad arricchirne la “mitologia urbana”.

Questo rapporto è enfatizzato in alcune stazioni dalla presenza di particolari design, che creano un legame semiotico congruente tra il dentro-rappresentante (métro) e il fuori-rappresentato (quartiere sovrastante). Il linguaggio spaziale, articolandosi in questi spazi in maniera originale, innesca nuovi percorsi di senso, che modificano, è la nostra ipotesi, l'identità del luogo e dei soggetti che lo praticano, determinando una *metro-morfosi*, cioè una mutazione semiotica dello spazio metropolitano. L'ambiente sotterraneo esce, infatti, al di fuori del suo anonimato, riqualificandosi come luogo altro, attraverso scelte di design che riproducono nel sottosuolo, sul piano figurativo, i tratti invariati del quartiere in superficie.

Questo studio di semiotica spaziale muove dalla volontà di indagare la strutturalità del sistema métro, per rintracciare in esso gli elementi invariati e le possibili letture presupposte dal testo. Un ritorno alle pratiche, qui non esaminate, non può che seguire tuttavia uno studio strutturale dell'oggetto, preliminare e necessario.

L'isotopia teorico-metodologica lungo la quale si dispiega il saggio è una particolare concezione dello spazio – che

è sempre sottointesa anche quando non è direttamente esplicitata – secondo la quale lo spazio deve essere considerato allo stesso tempo un mezzo di comunicazione e un veicolo di significazione (Cavicchioli 2002, p. 153).

Gli allestimenti nel métro diventano un pretesto per parlare della città, semiotica inglobante a partire dalla quale si ritaglia un senso del luogo. Lo spazio sotterraneo è parte integrante della città, con cui costituisce un sistema, e i vari interventi culturali, partendo da tale assunto, hanno cercato di armonizzare questa relazione attraverso la riproposizione nel sottosuolo dei tratti distintivi dell'esterno.

Lo studio sperimentale, nell'impossibilità concreta di analizzare la metropolitana parigina nel suo complesso, ha operato dei ritagli lungo la "catena sintagmatica" della città, seguendo le indicazioni che il responsabile dell'unità di design della RATP¹, Yo Kaminagai, ha suggerito nell'analisi dell'articolazione spaziale nel sottosuolo.

Le stazioni presentano una grande varietà di configurazioni; tuttavia è possibile rintracciare degli spazi-tipo, associati a differenti tappe del percorso del viaggiatore:

- accesso;
- accoglienza e biglietteria;
- circolazioni orizzontali (corridoi);
- circolazioni verticali (scale, scale mobili, ascensori);
- mezzanina d'accesso ai marciapiedi;
- marciapiedi;
- treno (il tunnel).

La ricerca è stata circoscritta ai soli marciapiedi, cioè allo spazio che colpisce immediatamente l'attenzione del viaggiatore una volta sceso dal treno, in cui si concentrano gli interventi di design più significativi e spettacolari.

Dopo aver delimitato il testo di pertinenza, si è cercato di individuare il numero di occorrenze-testuali da includere nell'analisi. La fase di osservazione ha portato all'individuazione di tre stazioni, che appaiono esemplificative della nuova strategia della RATP:

- Cluny-La-Sorbonne (ligne 4);
- Arts-et-Métiers (ligne 11);
- Gare-de-Lyon (ligne 14).

Le analisi proposte hanno cercato di dimostrare attraverso gli strumenti della semiotica due ipotesi dominanti:

- che le strategie di riqualificazione culturale del métro seguono una logica di *messa in scena dell'eterotopia nella topia*, cioè di proiezione degli elementi distintivi dello spazio esterno nel sottosuolo;

- che questi interventi manipolano lo stato dei soggetti iscritti nello spazio.

In tutte le stazioni individuate è possibile rintracciare un rapporto iconico-figurativo tra ambiente sotterraneo e superficie esterna, che si fonda su un principio di rappresentazione del quartiere sovrastante nel métro, attraverso la selezione di elementi che ne sintetizzano metonimicamente l'identità, oppure per mezzo di ellissi spaziali che, operando ritagli, ne traducono i tratti distintivi e invarianti.

Siamo in presenza di una messa in scena dell'eterotopia nella topia, di un altrove (lo spazio esterno), che attraverso artifici figurativi, si riflette nel sottosuolo, investendolo di significati nuovi.

Il métro, caratterizzandosi come spazio chiuso, sotterraneo e inglobato, sembra in un primo momento contrapporsi alla città, spazio eterotopico aperto, superficiale e inglobante; tuttavia la scelta di arredi ad alta figurativizzazione determina un dissolvimento delle opposizioni originarie che caratterizzano il rapporto tra i due spazi (qui vs altrove; inglobato vs inglobante; interno vs esterno; chiuso vs aperto).

La contrapposizione disforica tra métro e città è un portato tradizionale dei grandi trasporti di massa, troppo costosi per essere resi anche piacevoli; nell'impossibilità di operare a breve termine una riqualificazione totale del mezzo di trasporto (intenzione questa che tuttavia rientra negli obiettivi a lungo termine della RATP) gli interventi culturali nel sottosuolo hanno interessato essenzialmente il centro della città e dovrebbero, quindi, essere reinterpretati attraverso la cate-

goria centro-periferia, analisi questa che esula dagli interessi del presente studio.

Il corpus delle stazioni scelte, situate tutte nel centro urbano, mostra un'attenuazione dell'opposizione città/métro, sfumata dalla risemantizzazione dello spazio metropolitano, che in una continua tensione verso l'esterno non si presenta più come realtà altra rispetto allo spazio inglobante città.

L'effetto di senso complessivo ricercato dalle scelte strategiche di design è una valorizzazione dello spazio sotterraneo, che da luogo d'attraversamento muta in luogo di stanziamento (temporaneo) nel momento in cui qualche viaggiatore, attratto dalle opere d'arte esposte a Louvre-Rivoli o dai libri proiettati a Saint-Germain-des-Prés, si ferma a osservarlo, modificando il ritmo del suo percorso.

Gli interventi di design realizzati in queste stazioni determinerebbero una manipolazione dell'uso tradizionale dello spazio, che da luogo di transizione si trasforma in museo, biblioteca, sottomarino, chiesa, giardino tropicale, piazza affollata, a seconda delle occorrenze testuali. Il métro si comporterebbe, quindi, come una sineddoche spaziale che, riprendendo elementi metonimici esterni sul piano dell'espressione (es. Gare-de-Lyon) o sul piano del contenuto (es. il vissuto culturale del quartiere a Cluny-La-Sorbonne), ripropone al suo interno gli elementi distintivi del luogo in superficie.

Esso, anziché costruire un'identità propria, svincolata dalla realtà circostante, si lega all'identità della città, che si riflette nello spazio sotterraneo, investendolo di valori euforici.

Le mutazioni spaziali, se da un lato sono il risultato di una risemantizzazione del sottosuolo, dall'altro influenzano anche l'identità semiotica del soggetto iscritto in esso (in questo caso il viaggiatore) che, stimolato dalla potenza immaginifica degli allestimenti spaziali, è spinto ad aumentare la propria soglia di attenzione.

Le osservazioni e le suggestioni proposte in questo saggio si rivolgono, tuttavia, essenzialmente a un tipo particolare di viaggiatore, il turista, il che non toglie che del *decoro ur-*

bano possano beneficiare anche gli altri fruitori del mezzo di trasporto. È a lui, infatti, che si rivolgono i tanti *topoi* urbani, rafforzati ed elaborati attraverso queste operazioni di design nella metropolitana. Non è un caso, d'altronde, se gli interventi di riqualificazione degli spazi di trasporto pubblico si condensano nel centro, città per antonomasia nella percezione del turista, che decodifica lo spazio urbano alla luce della propria enciclopedia di riferimento (la guida turistica). Nell'ambito della tipologia dei viaggiatori del métro e del RER elaborata da Floch (1990)², il turista reattivo agli allestimenti analizzati sembra occupare una posizione incerta, oscillante lungo l'asse della discontinuità/non-continuità; egli è infatti parzialmente assimilabile alle categorie degli "Esploratori" e dei "Bighelloni", in quanto è attento alle fratture e alle variazioni di senso, ricercando però allo stesso tempo situazioni inaspettate in grado di stupirlo ed emozionarlo.

Il viaggio nel métro diventa un percorso capace di stimolare l'attività inferenziale del turista; questi, nel momento in cui si trova a fare congetture sulla rappresentazione che si mostra al suo sguardo, vede trasformato il suo ruolo esistenziale. Nell'*hinc et nunc* della decodifica testuale il soggetto scoprirà di occupare posizioni esistenziali nuove rispetto a quella del semplice viaggiatore; egli si sentirà ora lettore, ora esteta, ora fruitore museale, ora esploratore, a seconda degli effetti di senso attivati dai diversi decori.

La manipolazione dello spazio porta, quindi, a un'alterazione dell'identità del viaggiatore, che ricoprirà ruoli esistenziali nuovi, a seconda della specifica articolazione spaziale che investe i suoi sensi: egli si trasformerà, così, in lettore nella stazione Saint-Germain-des-Prés, dove la simulazione di una biblioteca lo attende, o in fruitore museale scendendo a Louvre-Rivoli, vera e propria anticamera dell'imponente museo. La sua identità puntuale muta, quindi, in funzione dello spazio in cui è iscritto.

Di seguito sono presentate le analisi delle tre stazioni del métro scelte per la loro esemplarità rispetto al rapporto figurativo con il quartiere sovrastante: Cluny-La-Sorbonne, Arts-et-Métiers, Gare-de-Lyon.

1. Cluny-La-Sorbonne

Entrando nella stazione Cluny-La-Sorbonne, diretti ai treni, la vista dello spettacolare arredo attiva il ricordo del luogo eterotopico appena attraversato.

Qui, nella *rive gauche*, in prossimità del quartiere latino, si trova la zona intellettuale di Parigi. I suoi *café*, che confluiscano su *boulevard Saint-Germain* e si estendono lungo *boulevard Saint-Michel* fino a *place de la Sorbonne*, custodiscono la memoria del vissuto storico del quartiere, simbolo della grande produzione culturale francese del Novecento.

Risalendo fino all'antica università, all'incrocio tra i due imponenti boulevard, si incontra la fermata del métro Cluny-La-Sorbonne e, davanti a essa, si scopre il *Musée National du Moyen Age (Thermes de Cluny)*, un palazzo gotico costruito sopra le rovine di terme romane, che ospita oggi una collezione d'arte medievale. Poco lontano, nel *quartier de la Huchette*, sarà possibile ammirare l'*église Saint-Severin*, chiesa medievale in cui si trovano installazioni d'arte contemporanea realizzate dall'artista Bazaine. In questo luogo di misticismo laico, sacro e profano si mescolano insieme sullo sfondo del simbolo istituzionale della cultura francese, l'*Université La Sorbonne*, con la sua elegantissima cupola del XVII secolo.

Se una volta attraversato tutto il quartiere, si scendesse nella fermata Cluny-La-Sorbonne, la sensazione immediata che si proverebbe sarebbe quella di trovarsi in una cattedrale.

L'immensa volta che ricopre i binari della stazione è, infatti, rivestita da un'opera in mosaico dell'artista Bazaine (autore di opere presenti nella vicina chiesa di Saint-Severin) dal titolo *Les oiseaux* (Gli uccelli).

La struttura dell'imponente volta ricorda opere del periodo gotico e il legame è rafforzato dall'utilizzo di caratteri gotici nell'insegna della stazione, mentre lo stile del mosaico è un chiaro esempio di arte contemporanea. Sul soffitto è possibile ammirare quattro uccelli stilizzati, le cui linee morbide sembrano trasformarsi in lingue di fuoco. È il fuoco dell'intelletto quello qui rappresentato, lo stesso fuoco che ha ispirato i più grandi pensatori della cultura francese degli ul-



Fig. 1. Volta di Cluny-La-Sorbonne.



Fig. 2. La struttura dell'affresco.

timi ottocento anni; l'opera è, infatti, completata con l'iscrizione di nomi di intellettuali che in epoche storiche diverse legarono la loro esperienza al quartiere latino: Abelardo, Pascal, Marie Curie, Racine, Molière, Baudelaire, Rimbaud, Victor Hugo, Courbet, Robespierre, Pasteur, Paul Valéry, Sartre. Analizziamo schematicamente la struttura dell'affresco che domina l'intera volta.

I quattro uccelli stilizzati si distribuiscono su due linee ideali: A e B sono accomunati dalla dominanza del colore blu (in tutte le sue sfumature), mentre C e D da quella del rosa. È interessante notare come nell'affresco siano presenti in tutte le loro tonalità cromatiche tre colori: il rosa (ottenuto dalla combinazione del colore primario magenta con il bianco), il blu e il giallo, che diventano formanti plastici semi-simbolici all'interno del sottotesto affresco:

rosa/blu: femminile/maschile: caldo/freddo.

Il testo spaziale sfrutta un sistema semisimbolico, caratterizzato dalla correlazione tra categorie dell'espressione di ordine cromatico e categorie del contenuto di natura semantica. Il semisimbolismo all'interno del testo è costruito attraverso una gerarchia di categorie che, per mezzo di rapporti oppositivi, innestano relazioni di conformità categoriale tra piani: una categoria cromatica è correlata a due categorie del piano del contenuto, generando un rapporto semisimbolico complesso (Marsciani, Zinna 1991).

Il colore rosa – analizzato nella sua relazione oppositiva al blu – rimanda connotativamente sul piano del contenuto all'universo femminile, così come il blu può essere associato a quello maschile. Si tratta di due parti della stessa unità, del tutto opposte e, proprio per questo, complementari; la loro opposizione, tuttavia, si risolve in una sintesi, che dal punto di vista cromatico è realizzata dalla presenza, in tutte le figure, del colore giallo.

Come nel mito platonico del Demiurgo l'universo maschile e quello femminile nascono dalla frattura in due parti dell'unità, allo stesso modo nel dipinto di Bazaine gli uccelli di colore diverso sono collocati su piani figurativi differenti, ma si attirano reciprocamente. Se osserviamo, infatti, la composizione delle linee che costituiscono l'opera, possiamo renderci conto della presenza di tratti orientati: le linee della figura B convergono verso C e viceversa, e questo si verifica anche nel rapporto A/D.

Il rosa e il blu sembrano afferire in questa visione a universi valoriali opposti, come se Bazaine li utilizzasse nell'affresco per evocare mondi dicotomici e paralleli, risolvendo poi la contraddizione iniziale in una sintesi, realizzata dalla mediazione cromatica del colore giallo, presente in tutte le figure.

L'utilizzo di tratti spezzati e minimalisti è una costante dello stile dell'artista, rintracciabile anche nelle vetrate della vicina chiesa di Saint-Séverin, da lui stesso realizzate. Si crea, così, un ulteriore legame tra esterno e interno, garantito dall'isotopia stilistica dell'artista, che opera un'ulteriore sintesi tra topia ed eterotopia.

Il gioco di luci proiettate sull'affresco contribuisce a rafforzare l'*effetto cattedrale*, enfatizzando l'ambiguità di questo luogo, a metà strada tra il sacro e il profano. La manipolazione del piano dell'espressione spaziale, infatti, sembra aver trasformato la metropolitana in un luogo celebrativo della produzione intellettuale francese.

Quest'opera vuole essere, dunque, un omaggio alla cultura e per rafforzare tale intento l'autore installa nell'affresco nomi di intellettuali che hanno contribuito a svilupparla. Si tratta di citazioni evocative, meccanismi di attivazione del ricordo che sollecitano l'attività inferenziale del viaggiatore, perché leggere, per esempio, il nome di Baudelaire su una parete significa evocare un mondo possibile che il nome, una volta enunciato, porta con sé. Pensare a Baudelaire significa anche pensare al dandismo, alla crisi culturale di fine Ottocento, alla *vie bohémienne*, all'*ennui* e al bisogno di evasione attraverso l'oppio, il viaggio, la ricerca dell'esotico, del diverso. L'artista manifesta, tuttavia, la sua presenza nel testo attraverso l'apposizione della sua firma sulla parete, una firma diversa dalle altre, ma pur sempre presente ("Bazaine, Silvestri 1987"); così, attraverso un meccanismo di embrayage, si ritorna all'istanza dell'enunciazione, in questo modo enunciata, prendendo coscienza di come tutto quello che si vede sia una rappresentazione.

La configurazione discorsiva della cattedrale, realizzata attraverso l'affresco in mosaico *Les Oiseaux*, evoca l'esterno in maniera duplice, richiamando alla memoria ora l'origine medievale del quartiere, ora la sua connotazione culturale.

In questo modo il ricordo storico del luogo e la sua identità si riversano nel sottosuolo, poiché all'immagine di superficie corrisponde di riflesso un'immagine sotterranea, che evoca la prima e ne costituisce un sottosistema.

Nel sottosuolo si possono rintracciare scelte decorative finalizzate a una coerenza espressiva d'insieme. Le pareti della stazione, infatti, completamente rivestite di maioliche, richiamano lo stile cesellato dell'affresco, attivando un'isotopia plastica che crea un effetto armonico complessivo.

L'abbattimento delle opposizioni dicotomiche tra interno ed esterno è realizzato non solo a livello figurativo, attraverso

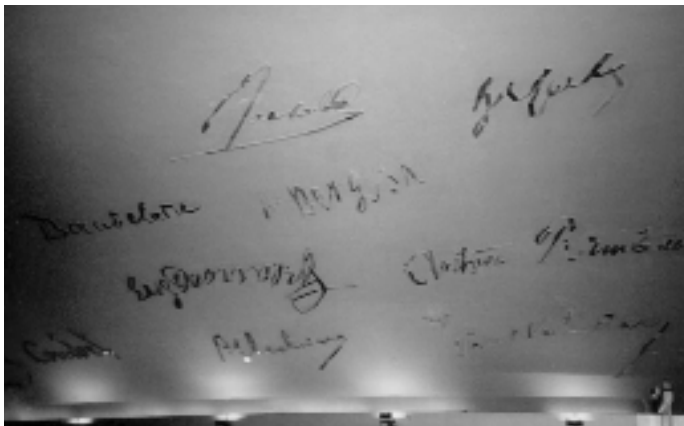


Fig. 3. Firme alle pareti (particolare).

so un design che rinvia allo spazio di superficie, ma anche a livello metatestuale, attraverso l'installazione di istruzioni per l'uso che orientano l'attività interpretativa del lettore. Lungo i marciapiedi, infatti, è possibile leggere nella segnaletica riguardante le uscite indicazioni sul *Musée du Moyen Age*. Si tratta di codici di orientamento all'azione, che istruiscono il viaggiatore/turista, orientando il suo percorso, e che contribuiscono a creare un sistema di interrelazioni tra spazi.

I meccanismi traduttivi tra interno e esterno si realizzano, dunque, anche per mezzo dell'installazione di istruzioni testuali, che indirizzano il lettore verso questo tipo di inferenza. L'ambiente sotterraneo della stazione, infatti, enuncia il luogo esterno e ne fornisce un'anticipazione, ridefinendo la propria identità in maniera analogica rispetto allo spazio inglobante rappresentato.

2. *Arts-et-Métiers*

Supponiamo ora di essere diretti al Museo di Arti e Metieri. Dopo aver preso la linea 11, si arriva alla fermata Art-

et-Métiers, dove un insolito spettacolo ci attende. Scesi dal treno, si è investiti da un fascio di sensazioni stranianti e coinvolti all'interno di percorsi narrativi inattesi: le pareti rivestite di lamiera di rame bullonate, gli oblò contenenti la testimonianza di invenzioni epocali conservate nel museo sovrastante, lo scintillio della luce che si riflette sulle superfici metalliche.

Dopo una prima sensazione di smarrimento, possiamo rintracciare nella nostra memoria semantica possibili mappe interpretative. È allora che assume consistenza l'idea di una possibile localizzazione: ci troviamo all'interno del *Nautilus*. La stazione Art-et-Métiers, infatti, è stata volutamente allestita dalla RATP sul modello dell'imbarcazione nata dall'immaginazione visionaria di Jules Verne, che nel 1869 in *Ventimila leghe sotto i mari* ne fece la dimora del leggendario capitano Nemo.

Il richiamo metonimico all'esterno è costruito in questa stazione in modo complesso, attraverso la citazione spaziale di una macchina a elettricità che nell'opera di Verne, in rapporto anche al suo tempo, rappresenta il simbolo del progresso. Non è un caso che il capitano Nemo sia allo stesso tempo un esploratore degli abissi, un esperto di scienze naturali e un ingegnere, avendo egli stesso progettato e costruito l'imbarcazione, alimentata da un potente sistema elettrico, futuristico per l'epoca. La storia raccontata da Verne diventa il pretesto che permette di creare, attraverso un gioco di allusioni metaforiche, un percorso di senso congruente tra interno ed esterno.

Ancora una volta lo spazio sotterraneo realizza la messa in scena dell'eterotopia nella topia, ma in questo caso la sospensione delle relazioni disgiuntive tra spazio inglobante e spazio inglobato avviene attraverso l'innescò di meccanismi traduttivi tra due semiotiche eterogenee: il testo letterario e quello spaziale. Nell'analisi di questa stazione il richiamo referenziale al quartiere sovrastante può essere ricondotto, quindi, nell'ambito della più ampia problematica della traduzione intersemiotica.

Partendo da quanto sostiene Greimas, si può affermare che è sempre in atto in qualsiasi testo un'attività di tipo tra-

duittivo (Greimas, Courtés 1979, p. 398). Nel corso delle analisi precedenti il rapporto tra metropolitana e città era stato risolto nei termini di una traduzione intrasemiotica dei tratti distintivi dell'esterno nell'interno, attraverso retoriche spaziali di tipo metaforico e metonimico. Si trattava in tutti quei casi di processi traduttivi nell'ambito di una stessa sostanza dell'espressione.

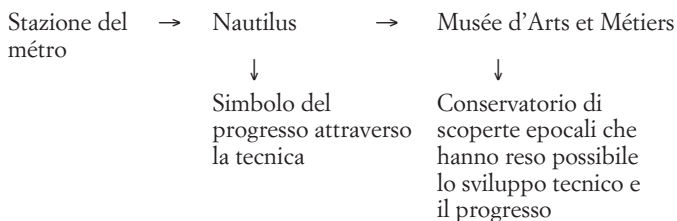


Fig. 4. Interno laminato della stazione

In questa stazione, invece, i rapporti connotativi tra métro e *ville* sono posti in essere da una traduzione intersemiotica di primo livello. Il passaggio dal testo scritto a quello spaziale è reso possibile da un “isomorfismo strutturale” (Dusi, Nergaard 2002, p. 6), che crea un’invarianza sulla quale s’innesta il cambiamento; la traducibilità intersemiotica, infatti, oscilla tra indeterminatezza e manifestazione testuale, comprimendo o espandendo il senso del testo di partenza. Ogni traduzione determinerà un impoverimento dei tratti pertinenti del primo testo e allo stesso tempo un arricchimento; ne risulterà, quindi, un nuovo testo, vicino al primo da cui deriva la sua struttura, ma autonomo, portatore di un senso globale altro.

Questa analisi in un primo momento vuole riflettere sull’isomorfismo strutturale che lega la descrizione del Nautilus in *Ventimila leghe sotto i mari* alla sua messa in scena a livello spaziale nella fermata Arts-et-Métiers. In particolare si focalizzerà l’attenzione sui tratti invarianti che persistono in entrambi i testi.

Arrivati in questa stazione si ha la sensazione di trovarsi in un’altra dimensione, nel profondo degli oceani, in un mondo marino sconosciuto, che però non turba lo spettatore, protetto dalle superfici lisce e curvilinee delle pareti; la grande volta che sovrasta i binari è interamente rivestita da lastre di rame bullonate, che creano un continuum interrotto soltanto da oblò in vetro sulle pareti, contenenti modelli di scoperte conservate nel Museo di Arti e Mestieri. Il design del métro ripropone fedelmente la descrizione fantascientifica di Verne:

Era evidentemente un corpo duro, impenetrabile (...) Il dorso nerastro che mi sorreggeva era liscio e senza scaglie; urtato da un suono metallico e, cosa incredibile, pareva che fosse fatto di lamiera chiodate (...) una specie di nave sottomarina, che presentava, per quanto potevo giudicare, la forma di un immenso pesce d’acciaio (...) le file dei bulloni, ribattuti solidamente alla congiunzione delle lamiere, erano nette e uniformi (Verne 1869, pp. 40- 41).

Il racconto di Verne continua, analizzando in dettaglio l'imbarcazione, il cui stile rispecchia quello del métro:

Camminai a tastoni e, fatti cinque passi, incontrai un muro di ferro, fatto di lamiera bullonate; poi nel voltarmi urtai una tavola di legno con degli sgabelli. Il pavimento era fatto di una fitta stuoia di formio che attutiva il rumore dei passi. Le pareti nude non rivelavano alcuna traccia di porta o di finestra (p. 44).

La forma allungata della stazione evoca quella del *Nautilus* e insieme alla curva della volta e agli oblò circolari genera un effetto a spirale che avvolge il viaggiatore:

- È un cilindro molto allungato, dalle estremità coniche, che si avvicina molto alla forma di un sigaro (...). La poppa e la prua davano al Nautilus quell'aspetto fusiforme che lo faceva giustamente assomigliare a un lungo sigaro; e io notai che le sue lamiere, leggermente sovrapposte, somigliavano alle scaglie che rivestono il corpo dei grandi rettili terrestri (pp. 75-82).

Occorre evidenziare come la presenza di bulloni alle pareti rinvii idealmente alla Tour Eiffel, prodigio dell'Esposizione Universale del '89 interamente costruito con lastre bullonate, che a sua volta evoca sia il Musée d'Arts et Métiers, contenente le più importanti invenzioni dell'età moderna, sia il métro, meraviglia della tecnica inaugurata anch'essa in occasione di un'Esposizione Universale, quella del 1900. Il testo spaziale costruisce, dunque, un gioco complesso di richiami e allusioni che legano insieme un'opera letteraria (*Ventimila leghe sotto i mari*), l'elemento dominante di un quartiere (il Musée d'Arts et Métiers), il simbolo identitario della città (la Tour Eiffel) e il métro.

Queste traduzioni multiple che il testo crea rispondono a un'intenzionalità della società di trasporti RATP, che negli ultimi anni ha cercato di legare l'immagine del métro all'identità della città attraverso una politica di valorizzazione culturale. In una pubblicità istituzionale su carta stampata, in cui compare come sfondo la stazione Arts-et-Métiers, il body-copy recita:

La RATP al passo con il suo tempo, motore di una città contemporanea umana, vuole stimolare una politica originale affinché, nel sottosuolo come in superficie, trasporto pubblico e cultura possano legarsi intelligentemente.

Un altro possibile parallelismo tra testo letterario e testo spaziale è costituito dalla luminosità: i rifrangendosi collocati nella parte superiore della galleria, rimbalzando sulla superficie liscia del rame, creano un'atmosfera insolita, che sembra echeggiare questo passaggio del libro:

La nostra prigione si rischiarò improvvisamente o, per dir meglio, si riempì d'una materia luminosa così viva che, dapprima, non potei sopportarne il bagliore. Dalla sua bianchezza e dalla sua intensità riconobbi la luce elettrica che aveva prodotto, intorno alla nave sottomarina, quasi un magnifico fenomeno di fluorescenza (p. 44).

La stessa congruenza stilistica persiste nelle sedie in legno, che richiamano il testo letterario, e nei cestini in rame, che si armonizzano all'isotopia cromatica dell'allestimento spaziale.

Il rame rappresenta un ponte tra due dimensioni temporali; se, infatti, insieme all'oro, è uno dei primi metalli lavorati dall'uomo, esso è allo stesso tempo il più attuale, in quanto viene utilizzato nei più avanzati campi tecnologici per produrre, ad esempio, microprocessori per computer, superconduttori, leghe speciali. Verne non lo cita nella descrizione del *Nautilus*, che secondo la fantasia dell'autore sarebbe fatto di ferro, ma la sua presenza nel testo spaziale è giustificata dal fatto che questo materiale è molto usato nel settore navale. La resistenza delle leghe di rame alla corrosione dovuta all'acqua del mare è una delle principali cause dell'impiego di questo metallo nella costruzione di navi e sottomarini e il suo uso nel design della stazione Arts-et-Métiers contribuisce a rafforzare l'effetto di verosimiglianza che l'articolazione del linguaggio spaziale crea: il turista non solo riconoscerà citazioni spaziali che gli faranno ricordare il *Nautilus*, ma forse avvertirà anche la sensazione di esserne all'interno.

Dal soffitto della stazione si staccano due ingranaggi, possibile simbolo dello sviluppo tecnico, ma anche dell'ingegno applicato, la cui presenza costituisce un'ulteriore invarianza tra i due testi: "...un sistema speciale di leve e ingranaggi, che trasmettono il movimento all'asse dell'elica" (p. 73).

Elementi strutturali invarianti:

- Lamiere bullonate
- Forma oblunga, affusolata
- Sedie in legno
- Sistema di leve e ingranaggi
- Gioco di luci

Il continuum di rame che avvolge lo spettatore è interrotto da 11 oblò (sei dei quali in direzione Mairie-de-Lilas e cinque in quello in direzione Chatelêt), che mostrano attraverso il vetro miniature o stampe di invenzioni epocali contenute nel Musée d'Arts et Métiers, oppure commemorano luoghi e persone:

Direzione Mairie-de-Lilas:

1. ritratto dell'abate Henri Grégoire, fondatore del conservatorio di Arti e Mestieri nel 1794;
2. satellite Telstar (1960);
3. sistema idraulico (fine del XIX secolo);
4. curve rullanti (Schroeder, fine XIX secolo);
5. sfera armillaria (Desnos, XVIII secolo);
6. Conservatorio Nazionale di Arti e Mestieri.

Direzione Chatelêt:

1. motore vulcano d'Ariane 5 (nella cappella del museo);
2. Pont Antoniette (fine XIX secolo);
3. Convertitore Thomas (fine XIX secolo);
4. Aerostato L'Avisol (Landrevilles, circa 1880).

Gli oblò, se da un lato svelano mondi possibili, passati, allo stesso tempo mettono a distanza il lettore, imponendo tra il suo vedere e il suo poter toccare il sottile confine di un ve-

tro: “(...) Il vetro è ciò che permette di vedere (...) crea la distanza dello spettatore: tu non potrai toccare; più vedi, meno afferrirai (...)” (de Certeau 1990, p. 171).

Si tratta in tutti questi casi di citazioni del museo attraverso oggetti valorizzati, la cui esposizione rafforza il percorso plurisotopico rintracciato:

- lo sviluppo tecnico/esplorazione scientifica;
- il viaggio esplorativo.

Si crea così nel testo un percorso plurisotopico, in cui coesistono due percorsi di senso possibili, perfettamente congruenti. L'isotopia, in quanto struttura semantica inerente al testo, rende conto di una lettura uniforme del discorso; con il termine plurisotopia s'intende, invece, la presenza in uno stesso discorso di possibili letture differenti, che si legano ai fenomeni di polisemia.

Nel testo analizzato il *Nautilus* diventa un espediente figurativo per lo sviluppo delle due isotopie; il leggendario sottomarino rappresenta, infatti, nell'opera di Verne il simbolo del progresso, metafora meccanica di uno sviluppo tecnico continuo, ed è con questo intento che viene ripreso nell'ambito dell'allestimento della stazione Arts-et-Métiers. Allo stesso tempo, però, esso evoca esplicitamente il tema del viaggio, richiamando l'attività esplorativa del turista nella città.

3. Gare-de-Lyon

Il viaggio esplorativo nel métro di Parigi continua lungo la linea 14 Météor (*Métro-Est-Ouest-Rapide*), simbolo d'avanguardia dello sviluppo tecnico del trasporto urbano nazionale. In questa linea automatizzata, realizzata dall'équipe dell'architetto Bernard Kohn e inaugurata nel 1998, con l'apertura del primo tratto percorribile tra Madeleine e Bibliothèque, l'assenza di un conducente umano evoca scenari futuristici, sensazione rafforzata dalla scelta di uno stile hi-tech che crea un percorso isotopico lungo le otto stazioni di questa linea. Attraversandole tutte, si sarà probabilmente at-

tratti in particolar modo dall'insolito design di uno spazio singolare, unico nel suo genere: la stazione *Gare-de-Lyon*.

I nove metri dell'unico marciapiede presente in questa fermata ospitano, infatti, sul lato destro, scendendo verso i treni, un'enorme serra contenente un giardino tropicale. Palme, edere rampicanti, canne di bambù, percorsi attraversabili, sassi, tutto nell'allestimento contribuisce a rafforzare l'effetto di verosimiglianza che la simulazione realizza:

(...) il treno passa in una vasta sala prevista inizialmente per essere la base di un museo del trasporto urbano. Grazie a questa organizzazione della costruzione, si crede che la luce del giorno possa entrare, in realtà è un'illusione generata da sistemi a illuminazione molto intensa atti a favorire la crescita di piante verdi nel sottosuolo della Maison della RATP. È una straordinaria serra unica nella storia del métro (Braunstein 1998, p. 53).

Il testo-occorenza è caratterizzato dall'isotopia tematica della natura, materializzata a livello figurativo da questa configurazione sui generis, inusuale e straniante se comparata alle caratteristiche strutturali del testo inglo-



Fig. 5. Allestimenti nella stazione ferroviaria.

bante: chiusura claustrofobica, profondità, assenza di luce naturale.

In questa analisi l'abbattimento dell'opposizione dicotomica tra topia ed eterotopia si realizza in maniera compiuta, in quanto, come ricorda anche Hammad (2003a, pp. 159-167), il giardino rinvia etimologicamente al cielo, al paradiso, altrove per antonomasia. Si tratta, quindi, di un luogo altro installato nello spazio topico analizzato, ma che allo stesso tempo se ne allontana affermando la sua identità estranea. Il giardino tropicale, infatti, è riparato da un muro di vetro, che se da un lato autorizza un poter vedere, dall'altro nega un poter toccare:

(...) la parete in vetro enuncia di fronte a colui che vi si avvicina l'interdizione alla congiunzione somatica e l'autorizzazione alla congiunzione visiva... (...) La dissimmetria creata dalla parete in vetro s'inscrive sulla dimensione del senso altrettanto bene che sulla dimensione fisica (pp. 214-216).

Il giardino, creando un confine tra dentro e fuori all'interno dello stesso spazio sotterraneo, sembrerebbe funzionare come un sottotesto nel testo-métro, portatore di specifici significati.

Il confine spaziale, operando una separazione, fonda la natura eterotopica di questo luogo de-funzionalizzato e de-localizzato, sottratto all'ambiente in cui è inglobato:

(...) il giardino è un luogo delimitato, selezionato, rinchiuso, marcato da cure regolari che ne contengono l'identità malgrado il variare delle stagioni e il passaggio del tempo. L'effetto di senso di queste operazioni spaziali e temporali è un'operazione di estrazione aspettuale che sottrae il giardino al suo ambiente (p. 166).

Nel giardino è presente una sospensione delle categorie spazio-temporali, responsabile della sua de-funzionalizzazione in rapporto al contesto e del suo conseguente effetto di de-localizzazione straniante. Siamo in un luogo dell'altrove, eterotopia per antonomasia, in rapporto oppositivo costante con quanto lo circonda, e in questa prospettiva assu-

me a tutti gli effetti caratteristiche testuali, in quanto si mostra come una porzione di realtà significante, un testo nel testo, responsabile di innescare nel macrotesto che lo ingloba significati altri rispetto a quelli di partenza.

Quanto detto finora ci permette di individuare i tratti invariati del testo-giardino:

- immobilità (in quanto spazio de-funzionalizzato e de-localizzato);
- chiusura, isolamento;
- ordine o, quanto meno, disordine controllato.

Questi elementi collidono con le caratteristiche del testo inglobante (stazione del métro), che presenta tratti dominanti diametralmente opposti, poiché si caratterizza in quanto luogo dinamico (spazio di transizioni continue) e affollato.

L'analisi del micro-testo (giardino), una volta ricollocato e ridimensionato in funzione del macro-testo di riferimento (métro), porta a una rielaborazione dei suoi tratti distintivi invariati:

- immobilità nel mutamento;
- isolamento nell'affollamento;
- ordine nel caos circondante.

La messa in scena dell'eterotopia nella topia in questa stazione è realizzata attraverso un processo complesso di rinvii di senso, non immediatamente espliciti. In questo caso, infatti, non abbiamo dei riferimenti semantici evidentiall'esterno: nulla nell'analisi delle isotopie tematiche e figurative dominanti rinvia inequivocabilmente alla connotazione storica e culturale dell'ambiente sovrastante.

Quello che apparentemente sembrerebbe invalidare la tesi proposta rappresenta invece una risorsa capace di rafforzarla. La stazione *Gare-de-Lyon* costituisce un esempio emblematico dell'intenzionalità rappresentativa del métro, o meglio, di come in una città come Parigi cerchi di legare lo spazio interno allo spazio esterno, lungo un continuum di lettura coerente.

Nelle stazioni finora analizzate il richiamo all'esterno era evidente e verteva sulla memoria storica legata all'identità del quartiere sovrastante.

In questa stazione, invece, ogni legame con l'esterno sul piano del contenuto si perde, in quanto questa zona di Parigi nell'immaginario dei parigini e dei milioni di turisti che ogni anno visitano la città non assume una connotazione distintiva, da sfruttare come elemento strutturante lo spazio interno della stazione.

Le scelte di design realizzate ci dimostrano che, anche quando sono assenti elementi caratteristici esterni da utilizzare come pretesto per il decoro degli spazi interni, un *principium repraesentationis* dell'eterotopia nella topia è sempre ricercato. In questo caso, però, il rapporto iconico con il quartiere superficiale non investe direttamente il piano del contenuto (il vissuto del luogo), ma muove dalla dimensione plastico-figurativa degli allestimenti esterni. Il giardino tropicale interno, sviluppandosi in verticalità, richiama, infatti, le enormi palme che allestiscono la Gare-de-Lyon, spazio sovrastante.

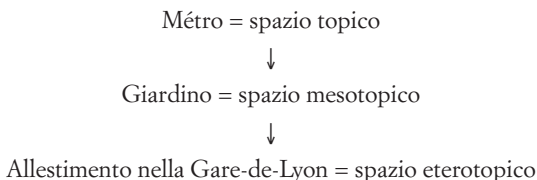
L'isotopia di lettura verte, quindi, in questo caso su una congruenza stilistico-plastica tra spazio inglobante e spazio inglobato, che ci permette di interpretare la stazione del métro come sotto-testo integrato al testo sovraordinato (la stazione ferroviaria):

[La costruzione della linea 14] è stata anche l'occasione per la RATP di condividere con la città di Parigi le questioni che si pongono intorno a un progetto di trasporto in comune nel sottosuolo. Questa necessaria collaborazione ha contribuito a rafforzare i legami indispensabili tra mondo sotterraneo e le logiche degli arredi di superficie (Bernard³, Kaminagai 1996, p. 61).

Anche quando non immediatamente esplicitata, la rappresentazione dell'eterotopico nel topico all'interno delle stazioni tematiche è sempre sottointesa e questo svela l'intenzionalità della politica della RATP, orientata a un'integrazione percettiva e valoriale del sistema di trasporto metropoli-

tano con il tessuto urbano: “Due approcci, l’uno proveniente dal sottosuolo, l’altro dall’ambiente di superficie, hanno cercato di ricongiungersi per favorire un buon inserimento della nuova linea nella città” (p. 62).

Nella stazione Gare-de-Lyon il richiamo all’altrove è costruito su due livelli:

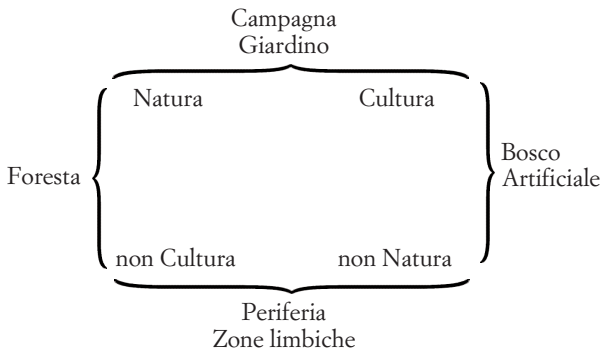


Il giardino è un luogo di mezzo, un altrove che rimanda a un altrove, in un gioco plastico di evocazioni e richiami: così le colonne di sostegno all’interno del giardino, estendendosi lungo l’asse della verticalità, seguono l’orientamento delle palme e, ripercorrendo l’opposizione tra alto e basso, interno ed esterno, ricordano anche la verticalità delle palme presenti nella *Gare*.

Questo particolare allestimento, interrompendo l’opposizione aperto/chiuso, opera una sintesi tra i due spazi, generando nel viaggiatore effetti distensivi. Il programma narrativo dell’attante-soggetto, teso verso il raggiungimento dello spazio esterno desiderato, suo oggetto di valore, viene artificialmente realizzato nel métro, in quanto la sensazione immediata che colpisce il viaggiatore una volta sceso dal treno è quella di trovarsi già in un luogo esterno, il luogo dell’altrove verso cui aveva orientato la sua progettualità motoria.

Il giardino dal punto di vista semiotico rappresenta una categoria complessa, derivante dall’articolazione sul quadrato semiotico del semema natura/cultura.

Esso sintetizza il rapporto oppositivo tra i due semi contrari, dicotomia labile e incerta, in quanto il concetto stesso di natura si costruisce a partire da una semiosfera data e, per questo, assume un contenuto relativo e variabile a seconda della macrosemiotica di riferimento.



Se la categoria giardino, in quanto natura culturalizzata, sussume i semi oppositivi cultura/natura, il métro, in quanto artificio, è il luogo del non naturale ed è caratterizzato dal semema cultura/non natura.

L'allestimento di un giardino tropicale all'interno del métro modifica, però, gli effetti di senso originari, in quanto manipola l'identità stessa dello spazio sotterraneo, che assume tratti naturalizzanti. L'artificiale, lasciando il posto alla rappresentazione del giardino, potrebbe generare un effetto euforico di naturalezza associato alla percezione di questo spazio esterno simulato attraverso una sospensione del tratto distintivo non-naturale, derivante dal verde della vegetazione e rafforzata dal suono artificiale degli uccelli e dal profumo di fiori diffuso nell'aria.

L'allestimento, quindi, vuole colpire attraverso la vista, l'udito e l'olfatto il viaggiatore, che nel suo percorso spaziale è modalizzato da un poter fare (in questo caso poter vedere/ascoltare/annusare); tuttavia la sua competenza modale non è completa perché egli non può toccare ciò che si mostra alla vista. La visione esclude ogni possibilità di un congiungimento tattile con il giardino e la sospensione della realtà dura solo un attimo, l'attimo fugace dell'attraversamento. Il viaggiatore è, quindi, in uno stato di disgiunzione tattile con il giardino, che, nel sottrarsi a un contatto fisico con il soggetto, impone un limite invalicabile.

L'effetto di verosimiglianza è rafforzato dal gioco della luce emessa dai farette sulle pareti che, investendo di fasci luminosi il giardino, crea un'illusione referenziale. La luce artificiale sotterranea, infatti, simulando quella solare, suggerisce un senso di apertura e di naturalezza. Il viaggiatore in arrivo esce dall'oscurità della galleria per ritrovarsi avvolto dalla luminosità artificiale dei proiettori, luce ingannevole di una giornata estiva all'aria aperta:

L'illuminazione naturale stabilisce una relazione con ciò che accade al di sopra, è sempre piacevole avere un raggio di sole che arriva nel sottosuolo (...) quello che noi avremmo voluto fare con l'illuminazione naturale, l'abbiamo fatto con la luce artificiale, che abbiamo curato. L'illuminazione non è costituita semplicemente da un certo numero di fasci luminosi, né da una luce diretta che crediamo agisca sui comportamenti della gente. Ci si può sentire aggrediti da un'illuminazione diretta. Nelle stazioni di Météor una grande parte della luce è di origine indiretta, addolcita, addensante, contrariamente a quella emessa da bande di illuminazione a neon (Kohn, Vaysse⁴, in Fressoz 1998, p. 60).

Se da una parte si dissolve la dicotomia tra spazio inglobante e spazio inglobato, si rafforza invece quella tra oscurità e luminosità, la prima associata al movimento tensivo del viaggiatore nel vagone del treno, la seconda al raggiungimento distensivo del luogo desiderato, l'arrivo.

La luce in tutte le stazioni del métro, e in particolare sulla linea 14, gioca un ruolo cruciale, in quanto contribuisce alla definizione dell'identità delle stazioni stesse attraverso una messa in valore degli spazi. Potremmo ipotizzare che il risultato complessivo ricercato sia un effetto di distensione che cerca di alleviare lo stress degli spostamenti urbani.

4. Conclusioni

L'analisi ha portato all'individuazione di alcuni elementi distintivi per ciascun testo-occorrenza. Ognuna delle tre stazioni è caratterizzata da:

1. Un'isotopia tematica distintiva;
2. Una configurazione discorsiva specifica;
3. Un determinato rapporto tra interno ed esterno (a livello plastico, iconico e/o figurativo).

CLUNY-LA-SORBONNE

Isotopia tematica	Intelletto
Configurazione discorsiva	Cattedrale
Rapporto interno/esterno	Antica zona medievale nel cuore del quartiere latino, ospita l'Université Sorbonne ed è oggi il centro della vita studentesca Lo spirito del quartiere è sintetizzato da un affresco astratto che copre l'immensa volta, simbolo del fuoco dell'intelletto

ARTS-ET-MÉTIERI

Isotopia tematica	Il progresso tecnico Il viaggio
Configurazione discorsiva	<i>Nautilus</i>
Rapporto interno/esterno	Nel quartiere sovrastante si trova il Conservatorio di Arti e Mestieri, elemento metonimico che catalizza i tratti distintivi del luogo

GARE-DE-LYON

Isotopia tematica	Natura
Configurazione discorsiva	Foresta tropicale
Rapporto interno/esterno	In questo caso il raccordo tra interno ed esterno è costruito sulla base di un'isotopia plastico-figurativa; l'allestimento naturale, infatti, richiama l'installazione di palme e fiori nella sovrastante stazione ferroviaria (Gare-de-Lyon).

Dalle analisi emerge come la vocazione culturale del métro nasconda la volontà della RATP di appropriarsi dei tratti identitari del tessuto urbano per rafforzare il proprio rapporto con la città. L'intenzionalità dichiarata sottende, quindi, una volontà latente di legittimare lo spazio sotterraneo attraverso un ancoraggio all'esterno, alla ricerca di una valorizzazione euforica che la particolare articolazione del linguaggio spaziale sembra realizzare.

¹ La sigla RATP sta per *Régie Autonome des Transports Parisiens*, società gestoria dei trasporti pubblici in tutta la regione parigina.

² Nel saggio sulla metropolitana di Parigi dal titolo *Esploratori o sonnambuli? Elaborazione di una tipologia comportamentale dei viaggiatori della metropolitana*, Floch, attraverso un'analisi semiotica del percorso arriva all'individuazione di quattro idealtipi di viaggiatore: esploratore, sonnambulo, bighellone e professionista. Queste categorie rappresentano la lessicalizzazione di differenti modalità di fruizione dello spazio, ottenute attraverso la proiezione sul quadrato semiotico del semema continuità/discontinuità.

³ Didier Bernard è architetto all'unità di design della RATP.

⁴ Bernard Kohn e Jean-Paul Vaysse sono gli architetti di sei delle sette stazioni della linea 14 (Madeleine, Pyramides, Châtelet, Gare-de-Lyon, Bercy, Cour-Saint-Emilion).