

Margherita Cisani*

*A ride on the wild side. Il ruolo della natura
nei paesaggi della ciclabilità*

Parole chiave: mobilità, paesaggi delle mobilità, cicloturismo, bicicletta, natura, natura sociale.

La natura assume un ruolo centrale nella costruzione, nella promozione e nella fruizione dei paesaggi della ciclabilità. Facendo riferimento ai più recenti approcci alle mobilità – intese come pratiche in grado di concorrere alla creazione di paesaggi, luoghi e identità – così come a quelli dedicati alla natura sociale, il testo si concentra sul fenomeno del cicloturismo, offrendo un inquadramento degli studi ad esso dedicato e affrontando il rapporto tra bicicletta e natura. In particolare, l'articolo individua ed esplora tre modalità con cui la natura entra a far parte del cicloturismo (natura concettuale, elementale e infrastrutturale).

A ride on the wild side. The role of nature in cycling landscapes

Keywords: mobility, landscapes of mobility, bicycle tourism, cycling, nature, social nature.

Nature plays a central role in the construction, promotion and enjoyment of cycling landscapes. Referring to the most recent approaches to mobility – understood as practices contributing to the creation of landscapes, places and identities – as well as to those dedicated to the social nature, the text focuses on the phenomenon of bicycle tourism, on the scientific literature dedicated to it, addressing the relationship between bicycle and nature. In particular, the article identifies and explores three ways in which nature participates in cycling tourism (conceptual, elemental and infrastructural nature).

* Università degli Studi di Padova, Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità (DiSSGeA), Via del Vescovado 30, 35141 Padova, margherita.cisani@unipd.it.

Questo articolo è stato pubblicato nell'ambito del progetto Mobility & Humanities del Dipartimento di Scienze Storiche Geografiche e dell'Antichità (DiSSGeA) dell'Università degli Studi di Padova. Il progetto Mobility & Humanities è finanziato come Progetto di Eccellenza (2018-2022) dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR).

Saggio proposto alla redazione il 6 ottobre 2020 accettato il 24 marzo 2021.

1. PROSPETTIVE GEOGRAFICHE SUI PAESAGGI DELLA CICLABILITÀ. – Il ruolo della mobilità come fattore di costruzione materiale e immateriale dei luoghi è, da tempo, al centro di una riscoperta nell’ambito degli studi geografici (Cresswell e Merriman, 2011; De Vecchis, 2014). Tra le forme di mobilità, i processi migratori e il turismo sono i due fenomeni che, negli ultimi decenni, hanno per lo più catturato le attenzioni dei geografi, i quali si sono spesso concentrati su cause ed effetti dello spostamento di persone da un punto all’altro e sugli effetti di questo spostamento nelle località di partenza e di arrivo. Il recente *mobility turn* (Sheller e Urry, 2006) ha criticato queste letture in quanto pongono poca attenzione nei confronti di cosa accade durante il tragitto, e, secondariamente, per la scarsa considerazione delle cosiddette ‘mobilità minori’, ossia quelle di breve raggio e che riguardano mezzi di trasporto diversi dall’automobile privata. Nel solco di questa costruttiva critica, si sono sviluppate negli ultimi decenni numerose ricerche (Spinney, 2009; Middleton, 2010; Vannini, 2014) dedicate alla mobilità definita a vario titolo come lenta, dolce, a basso impatto, sostenibile, attiva e che riguarda i mezzi di trasporto collettivi (treni, autobus, tram, metropolitane, ecc.) e quelli a trazione muscolare (piedi, biciclette, monopattini, ecc.).

In questo articolo si è scelto di concentrarsi sull’uso della bicicletta, sul particolare ruolo assunto dalla natura nella costruzione, materiale e immateriale, dei paesaggi delle mobilità ciclabili e su come tale natura sia, appunto, socialmente costruita. Con il termine natura si intende qui far riferimento contemporaneamente a due dei tre significati che più comunemente vengono associati al termine, così come sintetizzati da Castree (2005, p. 8): ossia la natura come il mondo non-umano e la natura come forza intrinseca che riguarda tutte le cose, umane e non. Il termine paesaggio è invece utilizzato per indicare il contesto materiale, simbolico e politico, co-costruito anche attraverso la pratica del movimento (Cisani, 2020). Dopo un inquadramento dei principali approcci che caratterizzano il dibattito attorno alla geograficità della bicicletta, l’articolo mette a fuoco in particolare il fenomeno del cicloturismo proponendosi di decostruire la naturalità di questa pratica, dimostrando come l’apparente *wilderness* di cui è permeata sia in realtà determinata da dinamiche sociali e culturali. L’intento è difatti, in linea con gli obiettivi di questo numero speciale, di adottare e mettere all’opera gli assunti propri della *social nature geography* (Castree, 2001; Demeritt, 2001) e dimostrare, attraverso alcune riflessioni sul tema del cicloturismo, il superamento del dualismo cultura/natura in favore di una concezione costruzionista, per la quale la natura è costruita socialmente sia in termini epistemologici (la costruzione sociale dell’idea di natura nel cicloturismo) ma anche ontologici (la costruzione sociale dei fenomeni materiali che vengono considerati naturali nell’ambito del cicloturismo).

In Italia, l’avvento della bicicletta risale a poco più di un secolo fa (Pivato, 2019, p. 23) e se, “attraverso le viti di una bicicletta” è possibile ricostruire la più

recente storia sociale d'Italia (ivi, p. 7), allo stesso modo è possibile ripercorrerne la geografia. Dalle cime iconiche del ciclismo professionale alla placida pianura dove la bicicletta è considerata alla stregua di un cane da passeggio, sino alle *critical mass* urbane degli ultimi decenni, i diversi modi con cui si presenta e si usa questo mezzo di trasporto raccontano dei molteplici paesaggi italiani e di altrettanti modi di viverli, in un paese che, sebbene votato all'automobile, costituisce uno dei principali mercati tradizionali di produzione e commercio di biciclette.

La geografia italiana si occupa quindi di bicicletta da diversi punti di vista, considerando i luoghi, gli oggetti e le pratiche della ciclabilità. Tra le riflessioni legate allo studio e alla promozione di pratiche di mobilità sostenibile, ad esempio, l'uso della bicicletta viene considerato come una delle principali soluzioni (Privitera, 2014). Un'altra declinazione assunta dalle ricerche che riguardano il mondo della bicicletta è quella legata ai contesti di tale mobilità, molto spesso descritti come caratterizzati da un grado elevato di naturalità, come le infrastrutture verdi e gli itinerari dedicati alle mobilità lente: vie fluviali, ex-ferrovie o *greenways* (Garda, 2019; Battigelli, 2019; Proto e Visentin, 2019). Un altro filone di ricerche che si occupa di ciclabilità è quello delle geografie dello sport (Pascetta, 2019; Piras, 2019) che studiano le relazioni tra eventi, pratiche sportive e territori. Infine, nell'alveo delle geografie culturali, molto interessanti sono le riflessioni sviluppate a partire dalle narrazioni letterarie di viaggio, dalle quali emerge la peculiarità del 'paesaggio ciclistico' (Papotti, 2020).

Il presente lavoro si inserisce quindi in questo limitato, seppur variegato, panorama, al fine di offrire un'ulteriore prospettiva sul tema, grazie al dialogo tra i più recenti studi sulle mobilità e quelli sulla costruzione sociale della natura e alla sua messa all'opera attraverso l'analisi critica di materiale informativo e progettuale.

2. IL VALORE NATURALE DEL CICLOTURISMO. – A differenza di quanto avviene nell'ambito delle mobilità quotidiane, la natura assume un ruolo centrale nella promozione, nella costruzione e nella fruizione dei paesaggi delle mobilità turistiche e, in particolare, del cicloturismo. La Federazione Ciclistica Europea (ECF) definisce il cicloturismo come quell'attività di "visita ed esplorazione dei luoghi a scopo ricreativo, di uno o più giorni, incentrata in modo prevalente e significativo sull'uso della bicicletta per finalità di svago"¹. Un recente rapporto redatto da Isnart e Legambiente distingue due tipi di cicloturisti: a) il *ciclista-turista*, che considera la bici un vero e proprio mezzo di locomozione per vivere la vacanza in una determinata destinazione, e b) il *turista-ciclista*, per il quale l'uso della bici non è il fine del viaggio ma un mezzo per svolgere un'attività fisica e sportiva e per effettuare escursioni (Isnart e Legambiente, 2020, p. 8).

¹ https://ecf.com/cycling-data/cycle_tourism (consultato il 24/07/2020).

Se il tentativo del rapporto di Isnart-Legambiente è quello di dare una definizione il più possibile chiara e univoca di questa pratica, da una analisi della letteratura scientifica emerge come il cicloturismo sia invece un fenomeno complesso, particolarmente ricco di sfumature (Ritchie, 1998; Lamont, 2009; Weston *et al.*, 2012), le quali spesso riflettono quelle più generali relative alle pratiche turistiche contemporanee, sempre più ambigue, fluide e ibridate all'interno delle pratiche del quotidiano.

Per quanto riguarda le ricerche di stampo geografico dedicate al cicloturismo, la maggior parte di esse hanno osservato il fenomeno cercando di indagare i comportamenti dei cicloturisti, al fine di offrire considerazioni utili per la promozione territoriale e per il *place marketing* (Ritchie *et al.*, 2010). Altri studi, più attenti ai luoghi attraversati, hanno approfondito gli impatti del cicloturismo sui territori, mostrando gli effetti positivi che esso può avere sulle economie locali, in particolare nelle aree meno sviluppate o interne, ma anche da un punto di vista ambientale (Dickinson e Lumsdon, 2010). Da questo punto di vista è interessante notare come sia possibile rilevare, in letteratura ma anche e soprattutto nel dibattito pubblico, la formazione di un discorso attorno alla capacità del cicloturismo di generare un discreto valore economico per i territori interessati. Nel contesto italiano si è assistito infatti negli ultimi anni alla produzione di diversi studi e di campagne informative dedicate al tema. Ad esempio, Legambiente ha prodotto rapporti dedicati al valore economico della bicicletta (Legambiente, 2018) presentando il concetto di PIB (Prodotto Interno Bici), ossia un indicatore volto a rappresentare il valore economico della ciclabilità e per sottolineare “il contributo straordinario che un diverso stile di mobilità offre alla rigenerazione urbana, alla redistribuzione dello spazio pubblico, alla sicurezza dello spostamento, all’abbattimento della congestione, dell’inquinamento atmosferico e della rumorosità” (Legambiente, 2018, p. 9). Il più recente rapporto di Isnart-Legambiente stima che nel 2019 quasi 5 milioni di italiani hanno fatto uso della bicicletta nel corso delle loro vacanze e che la spesa complessiva (comprensiva dei turisti stranieri) è pari a circa 4,6 miliardi di euro (ISNART e Legambiente, 2020, p. 8). Le tendenze di crescita in atto sono state confermate anche durante la difficile stagione 2020, nella quale, complice la crisi sanitaria e le restrizioni agli spostamenti, è aumentata l’importanza assegnata a destinazioni caratterizzate da aspetti ambientali e naturalistici (ivi, p. 24)². Al fine di cogliere appieno questa opportunità di generare valore è necessario quindi, secondo Isnart e Legambiente, “scegliere le *attrattive*, le *narrazioni* e le *infrastrutture* più pronte e adeguate a trainare gli investimenti messi in campo per il SNCT [Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, nda]” (Id. 2019, p. 29, corsivo dell’autrice).

² Tra le attività maggiormente praticate nell'estate 2020 vi sono il trekking (39%) e la bicicletta nelle sue varie forme (31%) mentre le “bellezze naturali” sono la principale motivazione alla base della scelta della vacanza (ISNART e Legambiente, 2020, p. 24).

Emerge quindi chiaramente una netta presa di posizione, anche da parte di associazioni votate alla tutela dell'ambiente, nei confronti della ciclabilità come strategia di sviluppo e di produzione di profitto, strategia che passa attraverso la creazione di attrattive, narrazioni e infrastrutture, tutte, come si vedrà in seguito, molto spesso riguardanti la natura o, ciò che viene percepito come tale. Vi è così una apparente assenza di contraddizione tra questa riconosciuta funzione generatrice di profitto del cicloturismo e la sua promozione come pratica turistica leggera, 'dolce', a contatto con la natura, svincolata dagli itinerari del 'turismo di massa' che produce impatti negativi dal punto di vista ambientale ma anche sociale ed economico. Sembra qui possibile riconoscere quella visione duale presentata da Schmidt e già richiamata nell'introduzione al presente numero speciale: tra la rappresentazione idealizzata della natura e la distruzione della stessa perpetrata sotto il capitalismo (Schmidt, 1971). Nel prosieguo di questo contributo si cercherà quindi di approfondire in che modo la naturalità dei paesaggi ciclabili, e specificamente di quelli dedicati al cicloturismo, sia parte e frutto di processi più complessi, fortemente caratterizzati da aspetti sociali e culturali.

3. LA RELAZIONE BICICLETTA-NATURA. – La bicicletta è generalmente considerata come un mezzo 'naturale', per varie ragioni: per via dello scarso, per non dire nullo, impatto ambientale ed economico che comporta il suo utilizzo (Aldred, 2013, p. 260); per la necessità di ricorrere all'energia muscolare; per la possibilità che accorda di entrare in contatto con determinati elementi del paesaggio e con fattori fisici e atmosferici.

In primo luogo, è all'interno della geografia dei trasporti che si sviluppano riflessioni sugli effetti ambientali, di tipo positivo, legati alla scelta della bicicletta come mezzo di trasporto (Plazier *et al.*, 2017; Nello-Deakin, 2020). Allo stesso modo, anche nell'ambito dei cosiddetti *landscape studies* vengono presi in considerazione gli elementi del paesaggio o i fattori ambientali che influenzano la scelta dell'uso della bicicletta, ad esempio variabili fisiche, come la pendenza di un tragitto, le condizioni meteorologiche o la presenza di vegetazione (van Cauwenberg *et al.*, 2018; Bell, 2018). Osservando il fenomeno con una lente più critica, è stato messo in evidenza come l'uso della bicicletta sia una scelta complessa, data non solo da motivazioni razionali dovute alla presenza o meno di piste ciclabili o da un approccio ecologista alla mobilità, quanto all'appartenenza e al senso di identità che si costruisce attraverso l'uso della bicicletta, la cui pratica costituisce una complessa *velomobility*, parafrasando le riflessioni più note sull'*automobility* (Pesses, 2010). Aldred (2010), ad esempio, sottolinea come la scelta dell'uso della bicicletta concorra alla costruzione di un senso di 'cittadinanza ciclistica', identificato in base a diverse dimensioni, una delle quali è comunque data dall'essere "responsive to environmental issues" (ivi, p. 39). La centralità della questione ambientale, e indirettamente anche della *social nature*, all'interno del dibattito legato all'uso e alla

promozione della bicicletta è inoltre dimostrata dalle riflessioni, principalmente di matrice sociologica, attorno ai diversi discorsi che presentano la bicicletta in quanto *world saver*, ossia come soluzione alla crisi ambientale globale, i quali assumono sfumature diverse: da discorsi dai toni *mainstream* a proposte più alternative e radicali, entro cui alle rivendicazioni ecologiche si affiancano anche critiche sociali e politiche legate alla gestione condivisa delle mobilità e dei luoghi delle stesse (Nikolaeva e Nello-Deakin, 2019; Nello-Deakin, 2019; Popan, 2019; Horton *et al.*, 2016), mettendo in evidenza la natura sociale e politica delle questioni ambientali.

Un altro settore di ricerche che intercetta il rapporto tra le due ruote e la natura è la geografia del turismo, o più in generale le scienze del turismo, dal cui dibattito emerge la necessità di approfondire gli studi sui benefici economici, sociali e ambientali – ma si potrebbe dire anche sulle criticità – del turismo *low carbon* a piedi e in bicicletta (Weston e Mota, 2012, p. 2). Inoltre, gli studi in questo ambito dimostrano come la naturalità dei luoghi sia una delle principali attrattive per le forme di turismo lento in bicicletta (Mundet e Coenders, 2010) e che spesso “landscapes themselves are not ‘natural’ but indeed highly artificial constructions which have been created for particular types of use, predominantly tourism” (Aitchison *et al.*, 2014, p. 77).

Infine, un ulteriore campo di studi che ospita riflessioni sul rapporto tra natura e mobilità ciclabile è quello della geografia culturale, dove si può dire che abbia casa il dibattito sulla dimensione sociale e culturale dei concetti di natura e *wilderness*. Entro questo ambito, le modalità di spostamento sono intese come costruttrici, materiali e simboliche, dei luoghi che attraversano e dei soggetti che le praticano (Cresswell e Merriman, 2011; Merriman *et al.*, 2008), per cui, come si cercherà di dimostrare più avanti, anche la natura dei paesaggi della ciclabilità non è considerata come un dato esterno, uno sfondo passivo, bensì è essa stessa generata dalle pratiche di mobilità e dai soggetti in esse coinvolti. La natura è infine molto presente nelle riflessioni sull’uso della bicicletta legate alla geografia delle percezioni, in quanto “the active cyclist lives, breathes, smells, visualises and engages with other living and non-living things within spaces and places” (Law e Karnilowicz, 2015, p. 300), e delle geografie non-rappresentazionali (Spinney, 2009) dove assume rilevanza, ad esempio, il ruolo (fisico, affettivo e sociale) delle condizioni e degli elementi atmosferici (Simpson, 2018).

Dal dibattito scientifico qui presentato deriva quindi l’invito, che il presente articolo vuole cogliere, ad adottare uno sguardo disincantato su una pratica che, nonostante sicuramente comporti ridotti impatti in termini di emissioni climalteranti, necessita comunque di essere esplorata in maniera critica e approfondita, al fine di comprenderne al meglio le varieguate sfaccettature e andare quindi oltre la sua ‘naturalità’, aggettivo che rischia di essenzializzarla e di annullare il dibattito su di essa (Demeritt, 2001).

4. LE NATURE DEL CICLOTURISMO. – Traendo spunto dalle considerazioni precedentemente illustrate, si tenterà qui di offrire un’ipotesi di categorizzazione delle ‘forme’ assunte dalla natura all’interno della pratica del cicloturismo, basandosi sia sull’analisi di materiale divulgativo e progettuale, prevalentemente disponibile online, sia sulla riflessione stimolata da esperienze personali di cicloturismo.

Le tre categorie di seguito illustrate emergono quindi non solo dalla messa in dialogo dei più recenti studi sulle mobilità e sulla natura sociale, ma anche dalla loro applicazione attraverso una lettura critica di alcuni prodotti informativi dedicati al tema, raccolti attraverso due canali. In primo luogo, sono stati consultati i portali di alcune delle principali realtà, associazioni, centri studi e riviste che si occupano di ciclabilità e cicloturismo (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Legambici – Legambiente per la ciclabilità, Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Bikeitalia, Bikepacking, RivistaBC). In seconda istanza, attraverso una ricerca nel web condotta a partire dalla parola chiave ‘cicloturismo’ (la quale offre circa 4.810.000 risultati) sono state prese in esame alcune delle eventualità in cui compare il termine natura o, in alternativa, termini ad esso collegati (ambiente, natura selvaggia, biodiversità, ecosistemi, ecc.). Si tratta quindi di un tentativo di riflettere sulle diverse modalità con cui la natura si presenta nell’ambito delle pratiche di cicloturismo, per denaturalizzarle (Castree, 2001) e per offrire una visione più consapevole dei processi che riguardano il modo con cui i paesaggi si trasformano, anche e soprattutto in un contesto di transizione ecologica e di declino del cosiddetto *fossil capitalism* (Scott, 2020), che porta ad una sempre maggiore diffusione di questa pratica turistica (Weston e Mota, 2012).

4.1 *Natura concettuale*. – “Tutto ruota intorno a tre elementi: l’uomo, la natura e la bicicletta. L’uomo vive il viaggio in sella alla bicicletta che diventa [...] una ‘macchina del tempo’, capace di favorire il ritorno alla natura e ad una vita semplice, senza la velocità e la frenesia del vivere del nostro tempo”³. È così che molto spesso viene presentato il viaggio in bicicletta: una relazione tra il soggetto, il mezzo di trasporto e la natura: un viaggio nello spazio – verso luoghi naturali e incontaminati – ma anche nel tempo – un ritorno alla ‘vita semplice’ – in contrapposizione con le mobilità, e le velocità, caratteristiche della vita contemporanea. La natura in questi casi è, più che un contesto materiale, un costruito concettuale, uno stato mentale. Una natura attraversata, o percepita a distanza, senza contatto e senza una definizione precisa dei suoi confini e delle sue parti costitutive; una natura che è quindi possibile definire come natura-concettuale, un “non-human world” (Castree, 2005, p. 8), tutto ciò che si ritiene altro dai luoghi del vivere

³ Testo tratto dal sito www.bikepacking.it/ispirazioni/racconti/montanus-the-wild-side (consultato il 2/01/2021) per presentare il progetto fotografico Montanus, dedicato ai viaggi in bicicletta.

quotidiano, altro dalla città. Una natura che, nel contesto dei viaggi cicloturistici e non solo, è spesso oggetto di fotografie che la presentano come espressione del selvaggio. L'esaltazione di questa natura sublime nasconde, come nell'idea stessa di *wilderness* (Cronon, 1996; Castree, 2005), l'esaltazione dell'uomo (spesso figura esclusivamente maschile e solitaria) che la raggiunge e la conquista.

Oltre ad essere un concetto prodotto culturalmente, definito in contrapposizione ma allo stesso tempo grazie alla presenza della figura maschile, la natura-concettuale del cicloturismo è, inoltre, anche fortemente, e paradossalmente, mediata da una serie di tecnologie che, a partire dal mezzo a due ruote sino all'attrezzatura per l'orientamento, per la tracciabilità del percorso, per il trasporto dei bagagli e per l'eventuale accampamento, rendono l'esperienza *more-than-human* ma anche *more-than-natural* (Whatmore, 2002; Jones, 2012), in cui il soggetto-ibrido si fonde con il mezzo di trasporto e con i tessuti, le tecnologie e il contesto, sia esso urbano o no (Fig. 1).



Fonte: Montanus⁴.

Fig. 1 – Tra tecnologia e wilderness

⁴ www.bikepacking.it/ispirazioni/raconti/montanus-the-wild-side (consultato il 2/01/2021).

La presenza di questa natura-concettuale non è esclusiva dei viaggi in bicicletta più estremi, auto-organizzati e condotti da ciclovialgatori esperti ed allenati, bensì è presente anche in quelli più accessibili e organizzati, promossi attraverso pacchetti turistici e realizzati in contesti vicini. Un esempio dell'importante presenza di questa natura è dato da come vengono descritte le esigenze del Viaggiatore in Bicicletta (ViB), categoria utilizzata nell'ambito del progetto Life Sic2Sic⁵ per descrivere i fruitori di esperienze cicloturistiche:

Il ViB arriva da grandi centri o comunque transita da Hub. Il punto di partenza del suo viaggio deve essere quindi comodo con una intermodalità non complessa e quindi meglio prevedere non più di un secondo mezzo di trasporto oltre quello/quelli utilizzati per raggiungere un Hub internazionale (aeroporto, stazione alta velocità, porto). Il ViB arriva accompagnato o in autonomia ma già nel punto di partenza deve respirare il clima del viaggio, deve sapere che da lì partirà in bicicletta nella natura (Enne3, 2020, p. 6).

Titoli come "Lombardia in bicicletta: pedalate fra natura e benessere"⁶, "Cicloturismo: primavera sulle due ruote tra natura, mare, laguna e storia"⁷, "Cicloturismo tra arte e natura. Percorsi dell'anima nell'entroterra della Campania"⁸ sono solo alcuni dei numerosi esempi che è possibile citare per dimostrare ulteriormente come l'idea di una natura, non meglio definita, sia decisamente parte dell'universo semantico legato all'esperienza del cicloturismo.

4.2 *Natura elementale*. – Esiste tuttavia un'altra declinazione della natura che entra decisamente a far parte dell'esperienza del cicloturismo: si tratta della natura percepita con il corpo, costituita dagli elementi naturali e dall'energia avvertita e prodotta attraverso il movimento. A differenza della natura-concettuale esplorata in precedenza, in questo caso si tratta di una presenza materiale, corporea, cinetica e, appunto, percepita con i sensi. La pratica ciclistica è, così come il cammino, la corsa, il parkour, l'arrampicata o altre forme di spostamento corporeo nello spazio, una pratica di co-creazione sensoriale del paesaggio (Ingold e Vergunst, 2008; Spinney, 2009; Jones, 2012; Jungnickel e Aldred, 2014; Simpson, 2018). Questo aspetto dell'esperienza del movimento in bicicletta è stato variamente esplorato, soprattutto considerando l'ambito urbano e la bicicletta come mezzo di trasporto

⁵ Il Progetto LIFE Sic2Sic intende promuovere una partecipazione attiva e consapevole della cittadinanza alla tutela della biodiversità nei siti della Rete Natura 2000 attraverso la sensibilizzazione dei cittadini, la promozione di itinerari ciclistici e il turismo sostenibile (<https://lifetic2sic.eu>).

⁶ <https://siviaggia.it/in-lombardia/lombardia-in-bicicletta-pedalate-fra-natura-e-benessere/182570> (consultato il 24/07/2020).

⁷ www.metropolitano.it/cicloturismo-citta-metropolitana-di-venezias (consultato il 24/07/2020).

⁸ www.rivistabc.com/cicloturismo-tra-arte-e-natura-percorsi-dellanima-nellentroterra-della-campania (consultato il 24/07/2020).

quotidiano (Spinney, 2009; 2016). Jones (2012), ad esempio, sottolinea l'importanza dei sensi, specialmente dell'olfatto, e delle sensazioni cinestetiche date dalla velocità, dalla spinta – o nei casi peggiori, dal contrasto – del vento, in quanto “for the cyclist, however, speed is a reflection of the body coming together with landscape” (ivi, p. 653). Contrariamente ad altre forme di mobilità caratterizzate dalla presenza di un guscio protettivo e isolante attorno al soggetto in movimento, la bicicletta espone infatti all'ambiente circostante in maniera molto più diretta e, come tra gli altri ha evidenziato Simpson (2018), una delle principali caratteristiche dell'esperienza del movimento in bicicletta è proprio la percezione del variare degli eventi meteorologici, cioè l'essere immersi in un *weather-world* (Ingold, 2007) fatto di umidità, particelle odorose, pollini, vento, sole, ma anche di microparticolato e inquinamento. Vento e microparticelle atmosferiche – anche se spesso di origine antropica e inquinanti – sono gli elementi primariamente considerati da Simpson, per sottolineare la capacità dei corpi di “affect and be affected by the full extent of their environments, and especially by those forces of which we are not always immediately aware” (Simpson, 2018, p. 1067). Proprio la non immediatezza della coscienza di questi elementi, soprattutto nell'ambito degli spostamenti quotidiani, è ciò che li rende ancora più visibili e protagonisti nell'esperienza del cicloturismo, favorendo la loro identificazione con ciò che è naturale e non umano.

Tra gli elementi naturali che caratterizzano e influenzano l'uso della bicicletta è possibile aggiungere anche le caratteristiche topografiche del contesto in cui si pedala, ossia la pendenza, che viene principalmente vista come un deterrente dal punto di vista delle analisi di geografia dei trasporti le quali si concentrano sui fattori che influenzano l'uso della bicicletta (Senes *et al.*, 2017; An *et al.*, 2019). Se ciò è intuitivamente vero per un suo uso come mezzo di trasporto urbano e quotidiano, nell'ambito del cicloturismo, tuttavia, è possibile immaginare come la percezione del dislivello sia in realtà parte fondamentale, voluta e cercata, all'interno dell'esperienza di viaggio (Fig. 2).

La faticosa scalata ad un passo e la successiva discesa sono forse tra le sensazioni che più caratterizzano e rendono memorabile un viaggio in bicicletta e che contribuiscono anche a conoscere più direttamente, attraverso lo sforzo fisico, la natura irregolare della superficie terrestre.

Ridisegnata dalla bicicletta, la geografia di Parigi è inedita. Almeno per una ragione: se la metropolitana e l'automobile hanno ciascuna a suo modo appiattito la cartina della città, la bicicletta le ha restituito la '3D'. Perché il ciclista che consulta una mappa non si ricorderà solamente degli odori e delle atmosfere dei diversi quartieri. Si ricorderà anche dei RILIEVI (Tronchet, 2004, p. 57).



Fonte: fotografia di Roberto Dal Lago.

Fig. 2 – Dalla pioggia al sereno in cima al Passo Gardena, Trentino-Alto Adige

A partire da questi studi e traendo spunto anche dall'esperienza personale, usata sempre più spesso come modalità di ricerca e per riflessioni sul rapporto tra paesaggio e mobilità (Wylie, 2005; Fox *et al.*, 2014; Cisani, 2020), è possibile quindi provare ad offrire un breve elenco, sicuramente incompleto, delle componenti della natura-elementale del cicloturismo: agenti atmosferici e particelle in sospensione (pioggia, vento, sole, odori, ecc.); forme del paesaggio (rilievi e depressioni); superfici (terra battuta, ghiaia, sassi, erba, ecc.). Proprio in riferimento a quest'ultima categoria ipotizzata, Spinney offre una riflessione che ricollega la natura-elementale ad una dimensione prettamente antropica e sociale, ossia al ruolo della tecnologia nel mediare il rapporto con le superfici attraversate: “as Rodaway suggests, technologies such as the bike can afford ‘extended touch’ (1994, p. 55), transforming the noise of the tyres and the feel of the road through the frame of the bike to give an impression of the micro-geography of the terrain” (Spinney, 2016, p. 37). E ancora, con riferimento al concetto di *enskillment* proposto da Ingold (2000): “The ability of a rider to manipulate their environment is thus dictated by the skills and technology that they have at their disposal, both of which are culturally framed” (Spinney, 2016, p. 39). Per estensione, è possibile quindi ipotizzare che la

percezione e l'immersione nella natura-elementale in generale sia una pratica culturalmente determinata. Anche le stesse esperienze sensoriali dirette che derivano dal contatto con la natura-elementale, sotto forma di vento o pioggia ad esempio, partecipano alla costruzione dell'identità del cicloturista. Spinney afferma difatti che “the very nature of cycling as an embodied practice emphasises a multisensory understanding of place, yet some cultures attach more meaning to some sensations than others” (ivi, p. 42). Questa dimensione culturale delle percezioni sensoriali risulta essere un campo di approfondimento di notevole interesse anche nell'ambito dei *leisure studies*, ed è stata esplorata ad esempio da Fox *et al.* (2014) proprio attraverso un'esperienza auto-etnografica di viaggio in bicicletta. Nel testo, gli autori affermano che “the potential of bicycle touring connects the individual with the physicality of the body and the sensory palette of the surrounding natural and human-made world” (ivi, p. 74) ma, come sottolineano gli stessi autori, il significato dato alle percezioni sensoriali varia culturalmente.

4.3 *Natura infrastrutturale.* – Il terzo tipo di natura presente nell'ambito dei paesaggi del cicloturismo è una natura che è possibile definire con l'aggettivo infrastrutturale. Non si tratta né dell'idea di natura astratta né del *sense-scape* del cicloturista, bensì di una natura costituita da oggetti geografici ben identificati: *greenways*, vie fluviali, parchi, bellezze naturali e aree protette. Una natura costruita e prodotta socialmente in quanto territorializzata, geolocalizzata, frutto del riconoscimento di un particolare valore ecologico a determinati lembi di territorio i quali vengono classificati come naturali e che costituiscono una risorsa in quanto attrattori ma anche come linee lungo le quali costruire gli itinerari (Di Marcello, 2015). Accanto alle ferrovie dismesse, le aree protette e in primo luogo i parchi nazionali sono infatti tra le destinazioni più ricercate dai cicloturisti, come nel caso del *Peak District* nel Regno Unito (Weston *et al.*, 2015).

La letteratura scientifica si è occupata soprattutto dei criteri di pianificazione e dell'analisi delle determinanti che favoriscono la fruizione delle *greenways* (Senes *et al.*, 2017; Garda, 2019; Pileri, 2019). Ciò a cui risulta invece interessante accennare è il fatto che la progettazione di questi percorsi sembra partire da un approccio decisamente tecnocratico e gestionale di chi ne promuove e pianifica la creazione, per poi tradursi, come visto nei paragrafi precedenti in una narrazione e fruizione che si avvicina per lo più ad approcci di tipo ecocentrico che esaltano la presenza, in questi contesti, di una natura intatta, pura e incontaminata. In entrambi i casi, la natura socialmente costruita delle *greenways* è celata dietro a visioni che, in modi diversi, spesso tendono a riprodurre il dualismo società-natura e rendono così difficile riconoscere i complessi e intrecciati processi storici che riguardano tali contesti. A titolo di esempio, è possibile considerare il già citato progetto Life Sic2Sic il quale, con l'obiettivo di favorire la tutela della biodiversità attraverso la Rete Na-

tura 2000, mira a promuovere itinerari ciclistici e di turismo sostenibile che contattano i Siti di interesse comunitario, evidenziando per ogni percorso “elementi del paesaggio e aspetti naturalistici” così come “flora e fauna nei Siti: emergenze e minacce”. La progettazione dei percorsi e la documentazione proposta sono infatti fortemente incentrate sugli “ambienti naturali e semi-naturali attraversati o lambiti dal percorso” e sugli “ecosistemi di pregio a cui sono legate numerose specie animali e vegetali”⁹, mentre scarsa attenzione viene dedicata ai processi territoriali che caratterizzano quegli stessi ambienti e che, spesso, hanno determinato l’emergere dei valori naturalistici riconosciuti dal progetto (Fig. 3).



Fonte: Progetto Sic2Sic¹⁰.

Fig. 3 – L’immagine scelta come simbolo del progetto Life “Sic2sic - In bici attraverso la Rete Natura 2000 italiana” è rappresentativa di un’idea di natura infrastrutturale che incorpora molteplici dinamiche ed elementi antropici

5. RIFLESSIONI CONCLUSIVE: IL MOVIMENTO E LA *SOCIAL NATURE*. – Il contributo ha offerto una prima riflessione relativa ad alcuni dei diversi tipi di natura che riguardano i paesaggi e le pratiche del cicloturismo. Si tratta di tre dimensioni della natura che, seppure fortemente connesse tra loro, riguardano ciascuna un aspetto diverso della produzione dei paesaggi della ciclabilità. La natura-infrastrutturale

⁹ I testi tra virgolette sono tratti dal paragrafo “Elementi del paesaggio e aspetti naturalistici” all’interno della sezione “percorsi” del sito <https://lifestic2sic.eu> (consultato il 23/07/2020).

¹⁰ <https://lifestic2sic.eu> (consultato il 2/01/2021).

sembra essere fortemente connessa alle fasi di progettazione di un itinerario ciclabile e/o di un prodotto cicloturistico. La natura-elementale, al contrario, emerge principalmente attraverso un'analisi delle pratiche di fruizione di questi paesaggi, mentre è poco considerata nella fase di costruzione materiale delle ciclovie, essendo principalmente costituita da sensazioni e percezioni soggettive. Infine, la dimensione concettuale della natura, come entità astratta, meta generica e indefinita, compare nelle pratiche di narrazione e di costruzione degli immaginari (turistici e non solo) della maggior parte dei viaggi in bicicletta.

Ciascuna di queste fasi – progettazione, fruizione e narrazione – vede al suo interno il verificarsi di processi che concorrono quindi, seppur spesso in maniera non esplicita, alla costruzione sociale della natura, in quanto dispositivo all'interno di processi di produzione di valore, nonché di espressione di identità e/o diritti d'uso, e per questo micropolitici. Come ricorda Simpson:

[...] such movement amid various turbulent materialities is not a-social and we need to be careful not to entirely shift our gaze from such congealed surfaces. As mobilities scholars have recently begun to unpack, such micropolitical concerns are entangled with and co-emerge from more macropolitical situations (Bissell, 2016). Movements very much happen within a specific social-cultural-political context and upon specific, often designed/engineered, materialities (Simpson, 2018, p. 1057).

In questo senso, le tre categorie qui individuate (natura concettuale, elementale e infrastrutturale) potrebbero contribuire ad approfondire il ruolo della natura all'interno delle pratiche di mobilità e dei processi di pianificazione, fruizione e narrazione dei paesaggi (ciclabili e non solo). Il movimento si configura così come una chiave di lettura aggiuntiva utile a svelare la natura sociale della natura.

Bibliografia

- Aitchison C., MacLeod N.E. e Shaw, S.J. (2014). *Leisure and Tourism Landscapes: Social and Cultural Geographies*. London: Routledge.
- Aldred R. (2010). 'On the outside': Constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, 11, 1: 35-52. DOI: 10.1080/14649360903414593
- Ead. (2013). Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society. *Mobilities*, 8, 2: 252-271. DOI: 10.1080/17450101.2012.696342
- An R., Zahnow R., Pojani D. e Corcoran J. (2019). Weather and Cycling in New York: The Case of Citibike. *Journal of Transport Geography*, 77: 97-112. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2019.04.016
- Battigelli F. (2019). Percorsi ritrovati. Dal treno alla bicicletta: l'esperienza degli Stati Uniti. In: Salvatori F., a cura di, *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme*. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017). Roma: A.Ge.I.

- Bell C. (2018). 'Great Rides' on New Zealand's New National Cycleway: Pursuing Mobility Capital. *Landscape Research*, 43, 3: 400-409. DOI: 10.1080/01426397.2017.1316366
- Castree N. (2001). Socializing Nature. Theory, Practice, and Politics. In: Castree N. e Braun B., a cura di, *Social Nature. Theory, Practice and Politics*. Malden: Blackwell.
- Id. (2005). *Nature*. Abingdon: Routledge.
- Cisani M. (2020). *Paesaggi e mobilità. Strumenti per le geografie del quotidiano*. Milano: FrancoAngeli.
- Cresswell T. e Merriman P. (2011). *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham: Ashgate.
- Cronon W. (1996). The Trouble with Wilderness: or, Getting Back to the Wrong Nature. *Environmental History*, 1, 1: 7-28. DOI: 10.2307/j.ctt7zw9qw.8
- Demeritt D. (2001). Being Constructive about Nature. In: Castree N. e Braun B., a cura di, *Social Nature. Theory, Practice and Politics*. Malden: Blackwell.
- De Vecchis G. (2014). *Geografia delle mobilità. Muoversi e viaggiare in un mondo globale*. Roma: Carocci.
- Dickinson J. e Lumsdon L. (2010). *Slow Travel and Tourism*. London: Earthscan.
- Di Marcello (2015). Mobilità dolce e turismo sostenibile. Il ruolo della bicicletta nelle aree protette. *Geotema*, 49: 95-99.
- Enne3 (2020). *Vademecum accoglienza turista bici-natura*. Disponibile al sito: https://lifestic2sic.eu/wp-content/uploads/2020/06/vademecum_accoglienza.pdf (consultato il 25/07/2020).
- Fox K.M., Humberstone B. e Dubnewick M. (2014). Cycling into Sensoria: Embodiment, Leisure, and Tourism. *Tourism Review International*, 18: 71-85. DOI: 10.3727/154427214X13990420684563
- Garda E. (2019). Tra stasi e movimento: la riconversione delle ferrovie abbandonate e le opportunità per la valorizzazione dei territori. In: Salvatori F., a cura di, *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme*. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017). Roma: A.Ge.I.
- Horton D., Rosen P. e Cox P. (2016). *Cycling and Society*. Abingdon: Routledge.
- Ingold T. (2000). *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London: Routledge.
- Id. (2007). Earth, Sky, Wind, and Weather. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 13: S19-S38. DOI: 10.1111/j.1467-9655.2007.00401.x
- Id. e Vergunst J.L., a cura di (2008). *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*. Farnham: Ashgate.
- Isnart e Legambiente (2019). *Cicloturismo e cicloturismi in Italia 2019*. BikeSummit 2019. Disponibile al sito: www.legambiente.it/wp-content/uploads/dossier_cicloturismo-e-cicloturisti_2019.pdf (consultato il 25/07/2020).
- Id. (2020). *Viaggiare con la bici. Caratteristiche ed economia del cicloturismo in Italia*. BikeSummit 2020. Disponibile al sito: www.isnart.it/turismi-e-tribu/cicloturismo-2020 (consultato il 31/12/2020).
- Jones P. (2012). Sensory Indiscipline and Affect: a Study of Commuter Cycling. *Social & Cultural Geography*, 13, 6: 645-658. DOI: 10.1080/14649365.2012.713505

- Jungnickel K. e Aldred R. (2014). Cycling's Sensory Strategies: How Cyclists Mediate their Exposure to the Urban Environment. *Mobilities*, 9, 2: 238-255. DOI: 10.1080/17450101.2013.796772
- Lamont M. (2009). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport and Tourism*, 14: 5-23. DOI: 10.1080/14775080902847363
- Law S.F. e Karnilowicz W. (2015). 'In Our Country it's Just Poor People who Ride a Bike': Place, Displacement and Cycling in Australia. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 25, 4: 296-309. DOI: 10.1002/casp.2215
- Legambiente (2018). *LA BI CI. 2° Rapporto sull'economia della bicicletta in Italia 2018*. Disponibile al sito: www.legambiente.it/sites/default/files/docs/rapporto_economia_bicicletta_labici_2018.pdf (consultato il 25/07/2020).
- Merriman P., Revill G., Cresswell T., Lorimer H., Matless D., Rose G. e Wylie J. (2008). Landscape, Mobility, Practice. *Social & Cultural Geography*, 9, 2: 191-212. DOI: 10.1080/14649360701856136
- Middleton J. (2010). Sense and the City: Exploring the Embodied Geographies of Urban Walking. *Social & Cultural Geography*, 11, 6: 575-596. DOI: 10.1080/14649365.2010.497913
- Mundet L. e Coenders G. (2010). Greenways: A Sustainable Leisure Experience Concept for both Communities and Tourists. *Journal of Sustainable Tourism*, 18, 5: 657-674. DOI: 10.1080/09669581003668524
- Nello-Deakin S. (2019). Is there such a Thing as a 'Fair' Distribution of Road Space? *Journal of Urban Design*, 24, 5: 698-714. DOI: 10.1080/13574809.2019.1592664
- Id. (2020). Environmental Determinants of Cycling: Not Seeing the Forest for the Trees? *Journal of Transport Geography*, 85: 102704. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102704
- Nikolaeva A. e Nello-Deakin S. (2019). Exploring Velotopian Urban Imaginaries: Where Le Corbusier meets Constant? *Mobilities*, 15, 3: 309-324. DOI: 10.1080/17450101.2019.1694300
- Papotti D. (2020). Esiste un 'paesaggio ciclistico'? Riflessioni sulla percezione del paesaggio attraverso alcuni resoconti narrativi di viaggi in bicicletta, Firenze 4/5 giugno 2020, Convegno *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare e costruire il paesaggio 20 anni dopo*.
- Pascetta C. (2019). Prime riflessioni sui luoghi del ciclismo nelle 100 edizioni del Giro d'Italia. In: Salvatori F., a cura di, *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme*. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017). Roma: A.Ge.I.
- Pesses M.W. (2010). Automobility, Vélomobility, American Mobility: an Exploration of the Bicycle Tour. *Mobilities*, 5, 1: 1-24. DOI: 10.1080/17450100903435029
- Pileri P. (2019). Rigenerare il grande fiume Po con il cicloturismo di VENTO. *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, XXXI(1): 1125-5218. DOI: 10.13133/1125-5218.15382
- Piras R. (2019). Le tappe sarde del 100° giro: trampolino per uno sviluppo territoriale, turistico e sportivo. In: Salvatori F., a cura di, *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme*. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017). Roma: A.Ge.I.
- Pivato S. (2019). *Storia sociale della bicicletta*. Bologna: Il Mulino.

- Plazier P.A., Weitkamp G. e van den Berg A.E. (2017). "Cycling was never so easy!" An Analysis of E-bike Commuters' Motives, Travel Behaviour and Experiences using GPS-Tracking and Interviews. *Journal of Transport Geography*, 65: 25-34. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2017.09.017
- Popan C. (2019). *Bicycle Utopias: Imagining Fast and Slow Cycling Futures*. Abingdon: Routledge.
- Privitera D. (2014). Sostenibilità e mobilità a pedali. *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 45(111): 108-127. DOI: 10.3280/ASUR2014-111005
- Proto M. e Visentin F. (2019). Scenari fluviali: rappresentazioni, pratiche e visioni. *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 31(1): 7-14. DOI: 10.13133/1125-5218.15384
- Ritchie B. (1998). Bicycle Tourism in the South Island of New Zealand: Planning and Management Issues. *Tourism Management*, 19: 567-582. DOI: 10.1016/s0261-5177(98)00063-6
- Id., Tkaczynski A. e Faulks P. (2010). Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel and Tourism Marketing* 27: 409-425. DOI: 10.1080/10548408.2010.481582
- Schmidt A. (1971). *The Concept of Nature in Marx*. London: Verso.
- Scott N.A. (2020). Where can Cycling Lift the Common Good? Regional Political Culture and Fossil Capitalism Play a Role. *Journal of Transport Geography*, 86: 102745. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102745
- Senes G., Rovelli R., Bertoni D., Arata L., Fumagalli N. e Toccolini A. (2017). Factors Influencing Greenways Use: Definition of a Method for Estimation in the Italian Context. *Journal of Transport Geography*, 65: 175-187. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2017.10.014
- Sheller M. e Urry J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and planning A*, 38, 2: 207-226. DOI: 10.1068/a37268
- Simpson P. (2018). Elemental Mobilities: Atmospheres, Matter and Cycling amid the Weather-world. *Social & Cultural Geography*, 20, 8: 1050-1069. DOI: 10.1080/14649365.2018.1428821
- Spinney J. (2009). Cycling the City: Movement, Meaning and Method. *Geography Compass*, 3, 2: 817-835. DOI: 10.1111/j.1749-8198.2008.00211.x
- Id. (2016). Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice. In: Horton D., Rosen P. e Cox P., a cura di, *Cycling and Society*. Abingdon: Routledge.
- Tronchet D. (2004). *Piccolo trattato di ciclosfia. Il mondo visto dal sellino*. Milano: Edizioni Net.
- van Cauwenberg J., Clarys P., De Bourdeaudhuij I., Ghekiere A., de Geus B., Owen N. e Deforche B. (2018). Environmental Influences on Older Adults' Transportation Cycling Experiences: A Study Using Bike-along Interviews. *Landscape and Urban Planning*, 169: 37-46. DOI: 10.1016/j.landurbplan.2017.08.003
- Vannini P. (2014). Slowness and Deceleration. In: Adey P., a cura di, *The Routledge handbook of mobilities*. Abingdon: Routledge.

- Weston R., Davies N., Peeters P., Eijgelaar E., Lumsdon L., McGrath P. e Picket P. (2012). *The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*. Brussels: European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism.
- Id., Davies N. e Guiver J. (2015). Cycle Tourism Development in the Peak District National Park, United Kingdom. In: Orsi F., a cura di, *Sustainable Transportation in Protected Areas*. Abingdon: Routledge.
- Id. e Mota J.C. (2012). Low Carbon Tourism Travel: Cycling, Walking and Trails, *Tourism Planning & Development*, 9, 1: 1-3. DOI: 10.1080/21568316.2012.658168
- Whatmore S. (2002). *Hybrid Geographies: Natures Cultures Spaces*. London: Sage.
- Wylie J. (2005). A Single Day's Walking: Narrating Self and Landscape on the South West Coast Path. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 30, 2: 234-247. DOI: 10.1111/j.1475-5661.2005.00163.x