

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE
RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

03

il
paesaggio

nella storia
nella cultura
nell'arte e nella
progettazione urbanistica

assunti teorici ed esperienze



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.



Edizioni Scientifiche Italiane

**Centro Interdipartimentale
di Ricerca L.U.P.T (Laboratorio di
Urbanistica e Pianificazione Territoriale)**

Università degli Studi di Napoli Federico II



**Rivista Internazionale semestrale
di Cultura Urbanistica**

Direttore responsabile

Mario Coletta Università degli Studi di Napoli Federico II

Comitato scientifico

Robert-Max Antoni Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)

Cristina Bianchetti Università degli Studi di Torino

Pierre Bernard Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)

Roberto Busi Università degli Studi di Brescia

Maurizio Carta Università degli Studi di Palermo

Pietro Ciarlo Università degli Studi di Cagliari

Biagio Cillo Seconda Università degli Studi di Napoli

Loreto Colombo Università degli Studi di Napoli Federico II

Giancarlo Consonni Politecnico di Milano

Enrico Costa Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

Concetta Fallanca Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

José Fariña Tojo ETSAM Universidad Politécnica de Madrid (Spagna)

Francesco Forte Università degli Studi di Napoli Federico II

Adriano Ghisetti Giavarina Università degli Studi di Chieti Pescara

Pierluigi Giordani Università degli Studi di Padova

Francesco Karrer Università degli Studi di Roma La Sapienza

Giuseppe Las Casas Università degli Studi della Basilicata

Giuliano N. Leone Università degli Studi di Palermo

Rosario Pavia Università degli Studi di Chieti Pescara

Giorgio Piccinato Università degli Studi di Roma Tre

Daniele Pini Università di Ferrara

Piergiuseppe Pontrandolfi Università degli Studi della Basilicata

Amerigo Restucci Università Iuav di Venezia

Mosè Ricci Università degli Studi di Genova

Arturo Rigillo Università degli Studi di Napoli Federico II

Giulio G. Rizzo Università degli Studi di Firenze

Inés Sánchez de Madariaga ETSAM Universidad Politécnica de Madrid (Spagna)

Oriol Nel·lo Colom Universitat Autònoma de Barcelona

Michael Schober Università di Freising (Germania)

Paolo Ventura Università degli Studi di Parma

Coordinamento editoriale

Raffaele Paciello

Comitato centrale di redazione

Antonio Acierno (Caporedattore)

Teresa Boccia e Giacinta Jalongo (coord. relazioni internazionali) Biagio

Cerchia, Tiziana Coletta, Federico Cordella, Gianluca Lanzi, Valeria

Mauro, Angelo Mazza, Francesca Pirozzi, Mariarosaria Rosolia,

Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche

Massimo Maria Brignoli (Milano), Michèle Pezzagno (Brescia),

Gianluca Frediani (Ferrara), Michele Zazzi (Parma), Michele Ercolini

(Firenze), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (Roma), Matteo Di Venosa

(Pescara), Antonio Ranauro (Napoli), Remo Votta e Viviana Cappiello

(Potenza), Domenico Passarelli (Reggio Calabria), Francesco Lo Piccolo

(Palermo), Francesco Manfredi Selvaggi (Campobasso), Maria Valeria

Mininni (Bari), Beatriz Fernández de Águeda (Madrid)

Responsabili di settore Centro L.U.P.T.

Paride Caputi (Progettazione Urbanistica), Ernesto Cravero (Geologia),

Amato Lamberti (Sociologia), Romano Lanini (Urbanistica), Giuseppe

Luongo (Vulcanologia), Luigi Piemontese (Pianificazione Territoriale),

Antonio Rapolla (Geosismica), Guglielmo Trupiano (Gestione Urbanistica),

Giulio Zuccaro (Protezione ambientale)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T.

Maria Scognamiglio

Traduzioni

Sara Della Corte (spagnolo), Ingeborg Henneberg (tedesco), Valeria

Sessa (francese), August Viglione (inglese)

Edizione

ESI Edizioni - Via Chiatamone, 7 - 80121 Napoli

Telefono +39.081.7645443 pbx - Fax +39.081.7646477

Email info@edizioniesi.it

Impaginazione e grafica

Zerouno | info@zerounomedia.it

Autorizzazione del Tribunale di Napoli N. 46 del 08.05.2008

Direttore responsabile Mario Coletta

il
paesaggio

**nella storia
nella cultura
nell'arte e nella
progettazione urbanistica**

assunti teorici ed esperienze

il paesaggio nella storia, nella cultura, nell'arte e nella progettazione urbanistica; assunti teorici ed esperienze

Sommario

Editoriale

Interventi

- Un ejemplo de cirugía sobre el paisaje de las infraestructuras en la periferia metropolitana: el Parque Lineal de Rivas Vaciamadrid. Madrid. España.
Eduardo DE SANTIAGO, Isabel GONZÁLEZ, Lourdes JIMÉNEZ, Paula OLMOS 27
- Verso l'ascea di domani
di Guido FERRARA e Giuliana CAMPIONI 37
- Integrare paesaggio, ambiente e territorio. Il caso del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Crotona.
di Concetta FALLANCA 47
- L'altra memoria dei tracciati. La viabilità storica come chiave interpretativa del paesaggio
di Marco CILLIS 57
- Paesaggio toscano: mito, icone e realtà
di Mariella ZOPPI 67
- Safetyscape: tra landscape ed in-scape. Paura e fiducia nella costruzione del paesaggio urbano
di Antonio ACIERNO 75
- Note sulla pianificazione territoriale e la tutela del paesaggio in Italia
di Paolo VENTURA 87
- I caratteri tipizzanti il paesaggio dei grandi laghi lombardi
di Roberto BUSI 103
- Il Paesaggio della Città nella ricostruzione
di Nicola Giuliano LEONE 115
- Lo spazio rurale e le politiche di sviluppo
di Guglielmo TRUPIANO 129
- La tutela del paesaggio: note e riflessioni
di Stella CASIELLO 145
- El planejament territorial a Catalunya, avui.
de Juli ESTEBAN i Noguera 145

Rubriche

L'altra memoria dei tracciati. La viabilità storica come chiave interpretativa del paesaggio

di Marco CILLIS

Parlare di viabilità storica vuol dire abbandonare l'idea stereotipata della strada monumentale e ipotizzare che possa esistere un patrimonio minore per altisonanza, quanto mai fragile e diffuso. Il contributo persegue l'obiettivo di fornire alcune chiavi interpretative del paesaggio ponendo in relazione la struttura profonda dei luoghi con il permanere delle tracce storiche dei luoghi stessi attraverso il tema della strada. Partendo da alcune considerazioni sulla cartografia stradale di matrice storica, il tema viene declinato nell'ottica del "paesaggio della strada", che da una dimensione puntuale degli elementi testimoniali, si espande ad una più vasta che trova nella strada il tema conduttore di un sistema identitario territoriale e delle sue trasformazioni.

The other memory of trails. The road in history as an interpretative key to the landscape.

To talk about the road in history means to give up the stereotyped idea of the monumental road and to hypothesize that there might exist a less high sounding patrimony -fragile and widespread. The objective of this paper is to give several keys of interpretation of the landscape in relation to the deep rooted structures of the places and with the permanence of historical traces of these very same places by studying their roads. Starting with some observations about historical road maps, then the "landscape of the road" is taken into consideration, which from "careful view of testimonial evidence, goes to a more comprehensive view of the road as an underlying theme of territorial identification with its various transformations.

L'autre mémoire des tracés. La viabilité historique comme clé d'interprétation du paysage

Pour parler de viabilité historique il faut abandonner l'idée stéréotypée de "rue monumentale" et supposer l'existence d'un patrimoine moins connu et cependant très fragile et répandu. Cette étude se propose de fournir des clés d'interprétation du paysage en mettant en relation la structure profonde des lieux et la subsistence de leurs traces historiques, par le biais du thème de la rue. À partir de quelque considération sur la cartographie d'origine historique, ce thème est décliné dans la perspective du "paysage de la rue". Ce dernier se déroule à partir d'une dimension ponctuelle des témoignages, jusqu'à une dimension plus étendue qui individue dans la rue le thème conducteur d'un système identitaire territorial et de ses transformations.

Trazados, la otra memoria. La transitabilidad histórica para interpretar el paisaje

Hablar de transitabilidad histórica significa abandonar la idea estereotipada de la calle monumental y plantear la existencia de un paisaje de menor altisonancia, muy frágil y muy difuso en el territorio. Este artículo pretende brindar algunas claves de interpretación del paisaje, conectando la estructura profunda de los lugares con el permanecer de las trazas

históricas de los mismos a través del tema de la calle. A partir de algunas consideraciones sobre la cartografía viaria de matriz histórica, el tema es tratado según la perspectiva del “paisaje de la calle”, que desde una dimensión puntual de los testimonios se expande a una más amplia que considera la calle como expresión de identidad de un territorio y de sus transformaciones.

Fruhere Erinnerungen der Trassen.

Die historische Strassenbauordnung als Interpretationsschlüssel der Landschaft.

Ueber historische Strassenbauordnung zu sprechen, heisst, die uebliche Vorstellung von monumentalen Strassen hinter sich zu lassen und sich der Moeglichkeit zu oeffnen, dass es ein kleineres, ebenso wichtiges Kulturerbe gibt, zerbrechlich und dennoch zahlreich.

Dieser Beitrag hat das Ziel, einige Interpretationsschlüssel der Landschaft anzubieten, in dem er die tiefgehende Struktur der Orte mit ihren historischen Spuren mit Hilfe der Geschichte ihrer Strassen. Beginnend mit einigen Ueberlegungen ueber historischen Strassenbau, wird das Thema weitergefuehrt in der Optik der “Strassenlandschaft”. Es wird nach einer Bewertung der historische Zeugnisse eine Dimension erreichen, die im “Thema der Strassen” den Leitfaden fuer ein System der Uebereinstimmung der Landschaft mit ihrer Veraenderung findet.

L'altra memoria dei tracciati. La viabilità storica come chiave interpretativa del paesaggio

di Marco CILLIS

Della topografia: la strada come polarizzatore lineare

Il tracciato stradale, inteso come forma artefatta impressa al suolo costituisce la prima, fondamentale operazione di presa di possesso di un luogo, secondo una logica che individua nelle *percorse* “la classe di strutture che per prima incide su un territorio”, e “il *percorrere un territorio* può quindi assumersi come prima strutturazione di un ambiente in via di antropizzazione, alla quale possono seguire o meno, ma certo non precedere, le altre strutture”. Parlare di viabilità storica, significa quindi ritornare ad un gesto fondativo che l'azione antropica ha esercitato sul terreno, modificandone l'ordine naturale, imponendo un ordito nuovo e gerarchizzando lo spazio contiguo in funzione dell'attività umana.

La strada si propone, ai nostri occhi, come una sorta di polarizzatore lineare capace di condizionare il proprio intorno a tal punto che appare legittimo ricorrere alla nozione di “paesaggio della strada” intendendo la porzione di territorio (il “corridoio”) percepibile dalla sede stradale e connotata da caratteri e sequenze tali da poter rimandare ad un *unicum* paesaggistico². Esiste, infatti, una relazione talmente intima tra il tracciato viario storicamente consolidato e il paesaggio che gli appartiene che è consequenziale pensare alla strada come un possibile codice di decifrazione della fisionomia del paesaggio stesso e della struttura profonda dei luoghi, accogliendo una suggestione di Oswald Spengler³ che vede nell'unione di natura e storia l'espressività di una dimensione ipogea, il volto di un ordine altrimenti invisibile. L'aspetto più immediato di questa considerazione è riscontrabile ogni qualvolta si metta in relazione la viabilità storica con il substrato geologico sul quale è venuta ad attestarsi e – soprattutto – si è consolidata nel tempo. La geomorfologia è alla base di tutti i principali tracciati di impianto territoriale, tanto che in contesti omogenei come la pianura o le zone costiere, la tendenza fu quella di consolidare i tracciati viari laddove il substrato geologico garantisse maggiore stabilità del fondo, come in corrispondenza dei dossi o dei cordoni litoranei, così da scongiurare il pericolo di alluvioni o impaludamenti. All'interno delle valli invece, si consolidò l'abitudine di tracciare i percorsi fondativi connessi alle grandi direttrici e alle mete remote che li hanno generati, su terrazzi alluvionali di fondovalle ampi e pianeggianti e, laddove i versanti presentano un elevato grado di instabilità, le strade si dispiegarono in modo tale da guadagnare i crinali spartiacque laterali. Il condizionamento della geografia fisica è infatti inversamente proporzionale alla capacità dell'uomo di incidere

1 Caniggia Gianfranco, Maffei Gian Luigi, *Composizione architettonica e tipologia edilizia*, Venezia, Marsilio, 1979, pp. 127-132.

2 Il termine *roadscape*, coniato dalla tradizione paesaggistica anglosassone, gode di una vasta letteratura e di una ampia gamma di declinazioni a seconda che, parlando di margini stradali, si privilegino aspetti legati all'ecologia, al paesaggio agrario, all'architettura. Per efficacia e capacità di sintesi, si rimanda a *The Roadscape Guide*, Burlington, Champlain Valley Greenbelt Alliance, 2007.

3 Cfr. Spengler Oswald, *Urfragen. Essere umano e destino*, trad. it. di F. Causarano, Milano, Longanesi, 1971.

su di essa e appare evidente che la situazione fisiografica del territorio abbia svolto nel corso della storia un vincolo considerevole nel consolidarsi delle piste prima, e delle strade poi. Storicamente è solo con l'avvento dell'Età del Bronzo e soprattutto dell'Età del Ferro che le principali direttrici viarie si fissano sul terreno, grazie anche all'intervento diretto dell'uomo sulla geografia fisica dei luoghi, così da favorire il passaggio di mezzi e masserizie lungo le strade di nuova formazione⁴.

Il processo di dialogo con la struttura profonda continuò attraverso i secoli fino alla svolta impressa dalla cultura romana di operare una lettura ingegneristica del territorio e benché anche in età romana la geografia fisica continui a giocare un ruolo fondamentale nella scelta dell'andamento dei tracciati, questi privilegiano tuttavia esigenze di tipo politico-amministrativo, legate ad un controllo del territorio capillare e rapido, favorito da un costante rapporto con l'Urbe e la strada romana comincia a proporsi come frutto di una duplice interazione, capace di declinare l'intento politico con la geografia fisica dei luoghi.

La vocazione polarizzatrice della strada a cui si è fatto cenno, risponde alla natura generatrice del tracciato, così come indicato da Paul Vidal de la Blache che, impostando la sua geografia delle sedi sulla relazione tra la via di comunicazione e l'abitazione, allude alla fedeltà della terra che "conserva la traccia dei cammini che di buonora gli uomini hanno calcato. La strada s'imprime al suolo; essa semina germi di vita: case e casali, villaggi, città"⁵. È immediato estendere l'insieme di questi germi, a tutto l'equipaggiamento territoriale legato alla strada e, parlando di viabilità storica, alludere alle strutture del paesaggio connesse all'uso antropico del territorio e intimamente legate all'elemento viabilistico. In quest'ambito rientrano elementi del paesaggio storico di primaria importanza - e visibilità - quali i filari lungo le carreggiate, i canali e i navigli che spesso formano un tutt'uno con la sede stradale, i tabernacoli di via, le poste, le case cantoniere, i ponti, ed elementi più minuti che relazionano il corridoio stradale al manufatto che lo innerva: le scoline di drenaggio dei fondi agricoli, il patrimonio arbustivo e arboreo a corredo, la geometria e l'orditura degli appezzamenti, talora suggerita dalla topografia, talora ereditata dalla parcellizzazione agrimensoria pervenutaci dalla centuriazione, comunque sempre relazionata alla strada in nome di una razionale, benché contadina, pianificazione del territorio e delle strutture. È un fatto che tutta questa organizzazione dello spazio secondo regole scritte nello statuto dei luoghi viva oggi, non solo una minaccia per la propria conservazione, ma un concreto stravolgimento in nome di noti fenomeni insediativi, che passano sotto le definizioni di *sprawling*, città diffusa, campagna urbanizzata, e che si caratterizzano per la completa elusione delle regole insite nel paesaggio stesso, che "è soprattutto ciò che non si vede"⁶.

Della distanza: la strada come luogo dello sguardo

Se la strada è un punto di osservazione, conseguentemente la strada - o, più in generale la viabilità - storica è un punto privilegiato di osservazione delle trasformazioni, delle



Figura 1
Strada al margine di un brolo a vigneto in Franciacorta (foto dell'autore).

⁴ Attingendo dalla cultura etrusca, si pensi alle profonde trincee ai margini dei ripiani tufacei per consentire alla strada di guadagnare la sommità del rilievo, come la via cava di San Sebastiano, presso Sorano (GR).

⁵ Vidal de la Blache Paul, *Principes de géographie humaine*, Paris, Colin, 1922.

⁶ Sereno Paola, *Il Paesaggio*, in *Il mondo contemporaneo*, Firenze, La nuova Italia, 1983, vol.X.

permanenze, delle evoluzioni del territorio circostante, secondo un principio già chiaramente teorizzato da Sylvia Crowe⁷ nel 1960 secondo cui intendendo la strada come elemento del paesaggio, colui che la percorre non può esimersi dal sentirsi parte del paesaggio stesso.

“Riprenderò domani la via Emilia, sulla quale ho l'onore di procedere da Piacenza. Non so come fosse ai tempi di Marco Emilio Lepido, perché non ne restano vestigia. Ma oggi con la sua aria moderna, la trovo molto bella. La pianura si apre, tutto si vede da lontano, tutto si chiarisce⁸.”

Il breve appunto di viaggio annotato da Coyer nella seconda metà del Settecento suggerisce due aspetti di riflessione: da un lato l'assenza di elementi tangibili che rimandino alla stratificazione storica dell'asse viario (lo stesso fenomeno che può tutt'oggi accadere a chiunque si trovi a transitare in alcuni tratti della Postumia, o della via Claudia Augusta, senza che nessun elemento del paesaggio stradale ne suggerisca l'eredità storica) e dall'altro sul potere della strada di disvelare il proprio intorno, superandone la banalizzazione semantica a cui spesso oggi è soggetto.

Accogliendo un'intuizione filosofica di Simmel, potremmo intendere pertanto la strada come il luogo in cui applicare l'esercizio della distanza⁹, quale condizione irrinunciabile alla comprensione dei luoghi, esito di una continua tensione di vicino e lontano che, respingendosi e implicandosi reciprocamente, permettono all'osservatore di compiere un'esperienza estetica tale da chiamare paesaggio qualcosa che altrimenti resterebbe semplicemente sfondo. Riprendendo l'immagine della via Emilia, l'aprirsi della pianura che coincide con una totale chiarezza, coincide con una completa percezione del paesaggio dalla strada. Appare proprio questo il punto di partenza della ricerca iconografica condotta da Luigi Ghirri, promotore nel 1984 della storica mostra “Viaggio in Italia”, campagna fotografica a più voci sul nuovo volto del territorio italiano. L'indagine di Ghirri sul paesaggio della Via Emilia e sulle strade in genere, è un appassionato esercizio della distanza, una zelante sovrapposizione dei piani, un paziente interrogare i luoghi chiedendo loro di svelare la propria identità minacciata. Una parte consistente del *corpus* iconografico ritrae il territorio dal margine stradale che fa da base all'inquadratura: è da questa sorta di trampolino dello sguardo che parte la ricerca dell'artista per cui “[...] fotografare diventa allora coscienza del trovarsi sulla linea di confine tra conosciuto e ignoto, che trasforma il guardare nell'intravedere [...] non il gesto di malinconica nostalgia, ma l'inquieto inizio di un viaggio verso un territorio ignoto”¹⁰. In uno scatto del 1982, ponendosi perpendicolarmente al tracciato viario egli inquadra

7 Crowe Sylvia, *The Landscape of Roads*, London, The Architectural Press, 1960.

8 Coyer Gabriel François, *Voyages d'Italie et d'Hollande*, Paris, Duchesne, 1775 riportata in AAVV, *Esplorazioni sulla via Emilia*, Milano, Feltrinelli, 1986, pp. 208-209. Il volume si propone quale resoconto di due distinti viaggi condotti dall'autore (1707-1782), gesuita francese, letterato e teorico dell'economia.

9 La categoria della distanza, è intesa da Georg Simmel come oscillazione di vicino e lontano, perché solo ciò che è sufficientemente lontano può diventare paesaggio, e per ciò stesso, avvicinarsi. La teoria è contenuta in Simmel Georg, *Philosophie der Geldes*, Leipzig Duncker & Humbolt, 1900-1907. Per un approfondimento declinato in chiave di lettura del paesaggio, si rimanda a Monica Sassatelli (a cura di), Georg Simmel. *Saggi sul Paesaggio*, Roma Armando Editore, 2006.

10 Ghirri Luigi, *Lo sguardo inquieto, un'antologia di sentimenti*, in Costantini Paolo, Chiaromonte Giovanni (a cura di), *Niente di antico sotto il sole*, Torino, SEI, 1997.

il paesaggio ai margini della strada provinciale che collega Mantova ad Ostiglia, sul sedime di un tracciato di matrice storica. L'immagine è un fraseggio ordinato e complesso tra le tracce storiche evidenti (il portale prospettico), la struttura profonda (i pioppeti sul fondo che lasciano intuire un'ansa fluviale), le trasformazioni agrarie in atto (l'estensione dei lotti, l'assenza di siepi).

Il porsi dialettico tra vicino e lontano è stato alla base anche della prima tradizione cartografica, laddove l'immagine si poneva quale prodotto di sintesi e trasmissione di una vasta operazione di conoscenza del territorio rappresentato, secondo il duplice punto di vista di Dio (visione iconografica zenitale) e dell'uomo (visione corografica frontale). Se la prima si poneva l'obiettivo di cogliere il singolo elemento nella relazione complessa con l'articolato sistema territoriale delle relazioni spaziali (e temporali, se si pensa fino a quando la strada fu rappresentata esclusivamente come sequenza dei rispettivi luoghi di posta, le *mansio* di romana memoria), la visione corografica poneva nella descrizione la componente umana delle distanze misurabili con lo sguardo, operando una selezione soggettiva in base al grado di riconoscibilità dei luoghi agli occhi dei propri abitanti. Fu a questo proposito che Cristoforo Sorte, artista divenuto cartografo alla mercé della Repubblica di Venezia, descrivendo una mappa del territorio veronese, arricchita di vedute prospettiche e frontali, ebbe a dire che “[...] si possono vedere tutti i fiumi, le cittadi, le castella e le ville per tutti i fondi e piani delle valli fra le montagne, delle quali ho alcuni siti disegnati in modo che i *prattici* dei loro paesi possono conoscere i luoghi senza leggere le lettere de' loro nomi”¹¹.

Parlare di paesaggio lungo un tracciato storico significa pertanto compiere un continuo salto di scala - sia esso percettivo, interpretativo, progettuale - intendendo la strada come l'occasione infrastrutturale dalla quale cogliere una sequenza di immagini tra loro correlate e per ognuna di esse, per ogni singolo fotogramma, compiere un progressivo zoom investigativo. Mi piace a questo proposito, ricordare la sequenza di apertura e di chiusura di un recente film di Carlo Mazzacurati, ambientato nei pressi di Concadalbero nel Polesine padovano, dove attraverso zoom progressivi, l'occhio lo spettatore viene guidato da una visione zenitale del paesaggio alla visione soggettiva e prospettica del paesaggio colto dai finestrini di un autobus che percorre la stretta, certamente centenaria via che si muove a ridosso dell'argine¹².

Del tempo: stratificazioni, riti, evoluzioni

La visione del territorio come sedimento metatemporale appare oggi elemento consolidato del bagaglio culturale di chiunque voglia approcciarsi ai temi del paesaggio di matrice storica. La tradizione della *Landesgeschichte* era già un modello di riferimento alla fine dell'Ottocento quando all'Università di Lipsia si formò un seminario permanente animato di medievalisti,

11 Sorte Cristoforo, *Osservazioni sulla pittura*, in Barocchi Paola (a cura di) *Trattati d'arte del Cinquecento fra manierismo e controriforma*, Bari, Laterza, 1960, vol. I, pp. 282-283.

12 Si tratta del film *La giusta distanza*, del 2007.



Figura 2
Bagnolo San Vito, statale per Ostiglia
(foto Luigi Ghirri).

storici dell'agronomia, geografi destinato ad indagare il paesaggio agrario come il deposito di tracce decifrabili esclusivamente attraverso un apporto interpretativo multidisciplinare. Si venne a delineare pertanto una sorta di metodo regressivo¹³ che identifica l'aspetto attuale del territorio quale punto di partenza per operare una indagine stratigrafica attraverso i saperi nel trascorso dei luoghi. A supporto di quanto detto fin qui, vorrei riportare un caso esplicativo, che rimanda non tanto ad una stratificazione di tipo archeologico del territorio, quanto piuttosto individua nel manufatto stradale l'espressione di una cultura profonda dei luoghi. Nella regione ellenica dell'Epìro, nel comprensorio della Zagoria, la Scala di Bradetou è un tracciato viario che si inerpica lungo il versante sud-ovest del rilievo montuoso, con un dislivello di circa cinquecento metri, fino alla quota di milletrecento metri sul livello del mare. Si tratta di un manufatto interamente in pietra, realizzato nel XVII Secolo, creando una sede stradale, per collegare due piccoli villaggi (*Kapésovo* e *Bradetou*) posti su due versanti opposti, concepita per uomini e per bestie da soma. La scala è un capolavoro di ergonomia e su una sezione mai superiore al metro e cinquanta, ospita una sede pedonale per l'uomo (riconoscibile per i litotipi posti di coltello a formare una lastricatura serrata), una sede per gli animali (riconoscibile per i ricorsi più radi, così da poter favorire il passo

Figura 3
Scala di Bradetou, Epìro (foto dell'autore).



dei quadrupedi), un piccolo canale di scolo, realizzato talora a monte e talora al centro del tracciato. La scala si dispiega come un nastro, ripiegandosi su se stessa con frequenti e scenografici tornanti, assecondando la giacitura del versante, che ne ha determinato l'andamento e che, a seguito di una paziente opera di scavo, ha fornito la materia prima per la realizzazione del manufatto. Interrogare in forma figurata il manufatto significa comprendere il paesaggio che l'ha determinato nelle sue regole più profonde, significa comprendere la giacitura del pendio, stimare l'entità delle precipitazioni nella zona, formulare considerazioni sulle relazioni spaziali, gerarchiche, economiche tra i due villaggi che questo collega, significa comprendere, al di là del dato percettivo, la clivometria del versante certamente superiore al trenta per cento e pertanto interdetto al traffico carrabile per ovvie ragioni di percorrenza¹⁴.

13 Il cammino delle idee in merito alle stratificazioni diacroniche del paesaggio ha compiuto nell'ultimo secolo un percorso vasto, acquisendo un'autonomia disciplinare di grande attualità; in questa sede ci si limita a ricordare il contributo di Marc Bloch in Francia, la nascita della *Landscape Archaeology* e del *Regional Surveying in Inghilterra*.

14 Anche se permetteva il trasporto di un carico maggiore, l'impiego dei carri è storicamente a pannello di una minoranza. L'impiego di bestie da soma era invece accessibile ai più e l'unica alternativa in condizioni estreme di giacitura del suolo, come nei tratti montani dove un mulo, era in grado di superare pendenze ben maggiori di quelle di un carro. È questa la ragione per cui molte strade antiche e medievali in prossimità dei valichi più alti mantenevano un percorso molto più breve e più rapido delle carrozzabili realizzate in seguito costrette a prevedere lunghi tornanti per contenere la pendenza, circostanza questa verificatasi anche a *Bradetou*, con la realizzazione nel 1974 di una strada ordinaria, ma decisamente più lunga. Per una trattazione più diffusa sull'evoluzione delle tecniche di trasporto in epoche antiche, si rimanda a Pisani Sartorio Giuseppina, *Mezzi di trasporto e traffico*, Roma, Quasar, 1994.

Soppiantata dalla più comoda carrozzabile, oggi quella stessa via che per secoli ha costituito l'unica alternativa all'isolamento conosce una frequentazione molto blanda affidata perlopiù a qualche occasionale turista e il manufatto, benché sottoposto a vincolo e inserito in un più ampio programma di salvaguardia della rete "Natura 2000", vive una sorta di rispettoso oblio che, con la complicità della natura, progressivamente ne fagocita i tratti.

Della responsabilità: un futuro senza nome

La viabilità storica è una componente del paesaggio oggetto di una quotidiana minaccia, tanto come manufatto a rischio di compromissione delle proprie valenze estetiche e strutturali (fondo, muri laterali, filari, corsi d'acqua paralleli), quanto come corridoio stradale a rischio di stravolgimento delle relazioni paesistiche, ecologiche, estetiche, testimoniali.

I principali conflitti che interessano le infrastrutture viarie di matrice storica riguardano principalmente la relazione tra memoria del tracciato e progressiva, accelerata trasformazione dell'intorno e sono identificabili nella:

- *Frammentazione paesistica* principalmente connessa alle trasformazioni dell'uso del suolo, con effetti e ricadute riscontrabili tanto alla scala territoriale che alla scala degli habitat e della connettività biologica della microfauna;
- *Banalizzazione semantica* dovuta ad un impoverimento della strada in relazione alla cultura dei luoghi. Il tracciato storico si trasforma in un catalogo di materiali, forme, elementi che lo allineano alla viabilità ordinaria priva di substrato storico;
- *Cacofonia percettiva* dovuta all'ingente quantità di messaggi e codici che si sovrappongono lungo il tracciato;
- *Commistione dei flussi*, legata alla compresenza sul medesimo tracciato storico di molteplici tipi di utenze (pedoni, cicli e motocicli, mezzi di trasporto pubblico, autovetture, mezzi pesanti), laddove la domanda di transito è aumentata senza che il tracciato storico implementasse la propria capacità recettiva.

Il riconoscimento da parte degli strumenti pianificatori dei tracciati di matrice storica come elemento di pregio meritevole di tutela lascia supporre un rispettoso atteggiamento di conservazione attiva del manufatto e del suo intorno, benché l'esperienza quotidianamente ci ponga dinanzi a forme di oblio, o di preoccupante indifferenza.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale della Lombardia riserva grande attenzione alla viabilità storica¹⁵, riconoscendola "matrice sulla quale si è formato nei secoli il sistema insediativo regionale". Salutando favorevolmente l'affaccio di insediamenti commerciali e industriali, il pianificatore si appella tuttavia ad un senso di organizzazione "evitando la disordinata disseminazione lungo il percorso di manufatti eterogenei disposti casualmente rispetto alla strada, imponendo ragionevoli standard di qualità edilizia agli edifici di prima linea, predisponendo adeguati schemi di piantumazione e di arredo". In maniera specifica per i tracciati storici, è viva la preoccupazione per la tutela della "continuità e della leggibilità dei tracciati" e costante il richiamo a "conservare e mantenere leggibili [...] i segni storicamente legati alla loro presenza, quali gli allineamenti di edifici, alberature, muri di contenimento, edicole sacre, recinzioni e cancelli, opere di presidio e simili". Manca, tuttavia, qualsiasi riferimento

¹⁵ Cfr. Articolo 20 delle NTA *Riconoscimento e tutela della viabilità storica e d'interesse paesistico*.

all'intorno che travalichi i confini della carreggiata. La norma trascura completamente il fatto che preservare la strada significa preservare il paesaggio che questa sottende, ed è frutto di una visione distante dalla nozione di *integrated road* che già fu di Sylvia Crowe e di Geoffrey Jellicoe. Solamente la Regione Emilia Romagna, con la recente pubblicazione di circosanzionate Linee Guida pare superare la prospettiva ristretta legata al manufatto e propone l'idea di una strada che "esce dai limiti ristretti dell'area di sedime, per diventare un sistema capace di accogliere le molteplici sollecitazioni che il territorio esprime alle diverse scale [leggendo] gli elementi della struttura del paesaggio, interpretandone il ritmo"¹⁶.

La rete viaria ereditata dal passato, laddove ancora riconoscibile, rappresenta un segno fragile nel territorio che solo una coscienziosa attribuzione di valore (testimoniale, ecologico, estetico, eccetera) può preservare nella propria integrità in relazione al paesaggio circostante, al di là delle più o meno fitte trame costituite dalla normativa locale in materia di tutela e valorizzazione.

Affido la conclusione di questo ragionamento alle parole di PierPaolo Pasolini quando, in un celebre filmato prodotto per la RAI nel 1974 "*Pasolini... e la forma della città*", si aggira nei pressi della città di Orte e percorrendo un "selciato sconnesso e antico", lo definisce

[...] *un'umile cosa, non si può nemmeno confrontare con certe opere d'arte, d'autore, stupende, della tradizione italiana. Eppure io penso che questa stradina da niente, così umile, sia da difendere*

con lo stesso accanimento, con la stessa buona volontà, con lo stesso rigore, con cui si difende l'opera d'arte di un grande autore. [...] Nessuno si batterebbe con rigore, con rabbia, per difendere questa cosa e io ho scelto invece proprio di difendere questo. [...] Voglio difendere qualcosa che non è sanzionato, che non è codificato, che nessuno difende, che è opera, diciamo così, del popolo, di un'intera storia, [...] Con chiunque tu parli, è immediatamente d'accordo con te nel dover difendere [...] un monumento, una chiesa, la facciata della chiesa, un campanile, un ponte, un rudere il cui valore storico è ormai assodato ma nessuno si rende conto che quello che va difeso è proprio [...] questo passato anonimo, questo passato senza nome, questo passato popolare.

Al senso di responsabilità collettivo è affidato il futuro senza nome.

Figura 4
Tratto della S.P. 41, antica via Postale tra Brescia e Milano, tra memoria storica, scampoli di campagna e aggressione insediativa (foto BAM Rodella).



Riferimenti Bibliografici

- Ambrosini Gustavo, *Strade e paesaggi*, Torino, Celid, 2002.
- Boggiano Augusto (a cura di), *Passeggiare Firenze*, Firenze, Comune di Firenze, 2004.
- Bonesio Luisa, *Oltre il paesaggio*, Casalecchio (BO), Arianna, 2002.
- Boriani Maurizio, Cazzani Alberta, *Le strade storiche, Un patrimonio da salvare*, Milano, Guerini, 1993.
- Boriani Maurizio, Cazzani Alberta, *Vie Storiche: Tutela, Conservazione e Valorizzazione*, Milano, IVS-Fondazione CARIPOLO, 2002.

¹⁶ Menichini Susanna, Caravaggi Lucina, *La strada spazio di integrazione*, in: Regione Emilia Romagna, *Linee Guida per la progettazione integrata delle strade*, Firenze, Alinea, 2006, p.17.

- Caniggia Gianfranco, Maffei Gian Luigi, *Composizione architettonica e tipologia edilizia*, Venezia, Marsilio, 1979.
- Cavazzoni Ermanno et al., *Esplorazioni sulla via Emilia. Scritture nel paesaggio*, Feltrinelli, Milano, 1986.
- Crowe Sylvia, *The landscape of Roads*, London, The Architectural Press, 1960.
- Dall'aglio Pier Luigi, Di Cocco Ilaria, *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale in Emilia Romagna*, Milano/Bologna, TCI/Regione Emilia Romagna, 2006.
- Farinelli Franco, *Luoghi, strade, spazio: tra cartografia, geografia e potere*, in "Urbanistica", n. 97, dicembre 1986, pp. 6-19.
- Gambi Lucio, *Strade e città nell'area padana*, in *Atti del convegno internazionale «La salvaguardia delle città storiche in Europa e nell'area mediterranea»*, Bologna, Nuova Alfa, 1984, pagg. 129-138.
- Giorgieri Pietro, Ventura Paolo (a cura di), *Strada Strade*, Firenze, Unifir, 2007.
- Gorelli Gianfranco, *Le tracce deboli delle strutture profonde*, in «Bollettino del DUPT» Università degli Studi di Firenze n.1-2, 1998, pp. 52-53.
- Jellicoe Geoffrey, *Studies in landscape design*, London, Oxford University Press, 1960 (trad. it. *L'architettura del paesaggio*, Milano, Edizioni di Comunità, 1982).
- Marriott Paul Daniel, *Saving Historic Roads: Design and Policy Guidelines*, Hoboken, National Trust for Historic Preservation/Wiley&Sons, 1997.
- Martinelli Roberta, Nuti Lucia (a cura di), *Fonti per lo studio del paesaggio agrario*, Lucca, Ciscu, 1981.
- Menichini Susanna, Caravaggi Lucina (a cura di), *Linee guida per la progettazione integrata delle strade*, Firenze, Alinea, 2006.
- Morelli Emanuela, *Strade e Paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada nel paesaggio*, Firenze, Alinea, 2007.
- Schama Simon, *Landscape and memory*, New York, Random House, 1995 (trad. it. *Paesaggio e memoria*, Milano, Mondadori, 1997).
- Simmel Georg, *Saggi sul paesaggio*, a cura di Monica Passatelli, Roma, Armando Editore, 2006.
- Socco Carlo, *Il paesaggio imperfetto: uno sguardo semiotico sul punto di vista estetico*, Torino, Tirrenia Stampatori, 1998.
- Spengler Oswald, *Urfragen. Fragmente aus dem Nachlaß*, München, 1965, (trad.it. *Urfragen. Essere umano e destino*, Milano, Longanesi, 1971).
- Tosco Carlo, *Il paesaggio come storia*, Bologna, il Mulino, 2007.
- Turri Eugenio, *La conoscenza del territorio*, Venezia, Marsilio, 2003.
- Vidal de la Blache Paul, *Principes de géographie humaine*, Paris, Colin, 1922.