

PAESAGGIO E BENI CULTURALI

Responsabile d'area: Peris Persi - Università degli Studi di Urbino

Coordinatore: Giacomo Corna Pellegrini - Università degli Studi di Milano



- 135. Paesaggi storico-culturali*
- 136. Monumenti e sedi dell'antichità*
- 137. Monumenti e sedi del Medioevo*
- 138. Infrastrutture storico-archeologiche*
- 139. Città storiche: profili semantici*
- 140. Città storiche: pratiche urbane*
- 141. Centri storici minori*
- 142. Paesaggi culturali tradizionali*
- 143. Nuovi paesaggi*
- 144. Paesaggi dell'archeologia industriale*

135. Paesaggi storico-culturali

GIACOMO CORNA PELLEGRINI

Università degli Studi di Milano

Qualunque paesaggio antropo-geografico ha un significato storico e culturale, in quanto rappresenta l'eredità di situazioni e fenomeni che si sono succeduti nella storia, potendo essere interpretati come espressione della cultura che le ha generate. Tuttavia, in senso più ristretto, paesaggi storico-culturali possono intendersi quelli che racchiudono realtà culturali e ambientali di particolare importanza, come documenti di vita o di espressione artistica.

I paesaggi storico-culturali meritano dunque di essere anzitutto conosciuti, sia in sede scientifica (loro caratteri, evoluzione storica, contesto in cui si collocano, eventuale fragilità, ecc.), sia in modo più diffuso, come «patrimonio dell'umanità», nonché patrimonio specifico della comunità che insieme ad essi vive. In secondo luogo essi sono meritevoli di tutela e conservazione, affinché i valori di cui sono espressione si conservino nel tempo e restino accessibili anche alle generazioni future. Infine i paesaggi storico-culturali

meritano, al tempo stesso, risultare di generale godimento presente per il maggior numero possibile di fruitori, con le cautele, ovviamente, che la stessa conservazione impone.

Qui si cerca soltanto di adempiere al compito di reperirne alcuni caratteri attraverso lo strumento cartografico: momento essenziale per ogni successiva riflessione scientifica e, al tempo stesso, semplice avvio ad una loro presentazione, comunque assai importante, in sede didattica. Per una più completa interpretazione del paesaggio molti altri strumenti, antichi e moderni, si affiancano a quello cartografico; come è stato ampiamente discusso (DI BLASI, 1988).

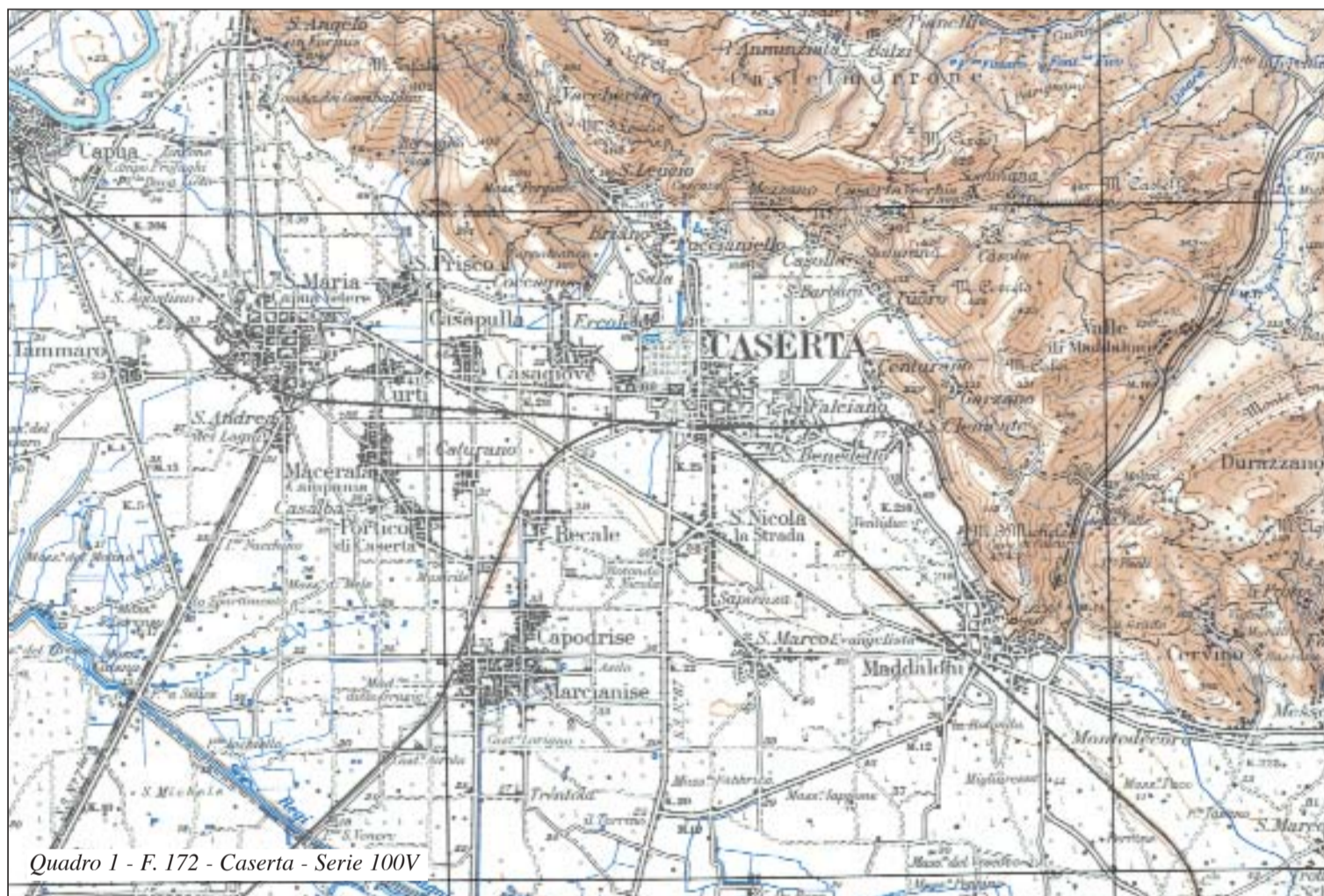
Poiché altre tavole di questo atlante prendono specificatamente in esame monumenti e sedi storico-archeologiche, infrastrutture storico-archeologiche, città storiche, centri storici minori, paesaggi culturali tradizionali, nuovi paesaggi,

in questa si esamineranno alcuni esempi di realtà extra-urbane che, da tempi più o meno remoti conservano testimonianze significative della cultura materiale o immateriale realizzatasi sul territorio. Gli esempi sono tratti dall'epoca romana (centuriazione ancora chiaramente visibile sul territorio), dalla civiltà agricola e forestale rinascimentale e moderna, dalla pesca di modello antico, da paesaggi minerari abbandonati, nonché da altri di archeologia industriale. Inevitabile, ma opportuna, la coincidenza dell'esame di queste realtà anche in altre tavole dell'atlante (che vengono di volta in volta indicate).

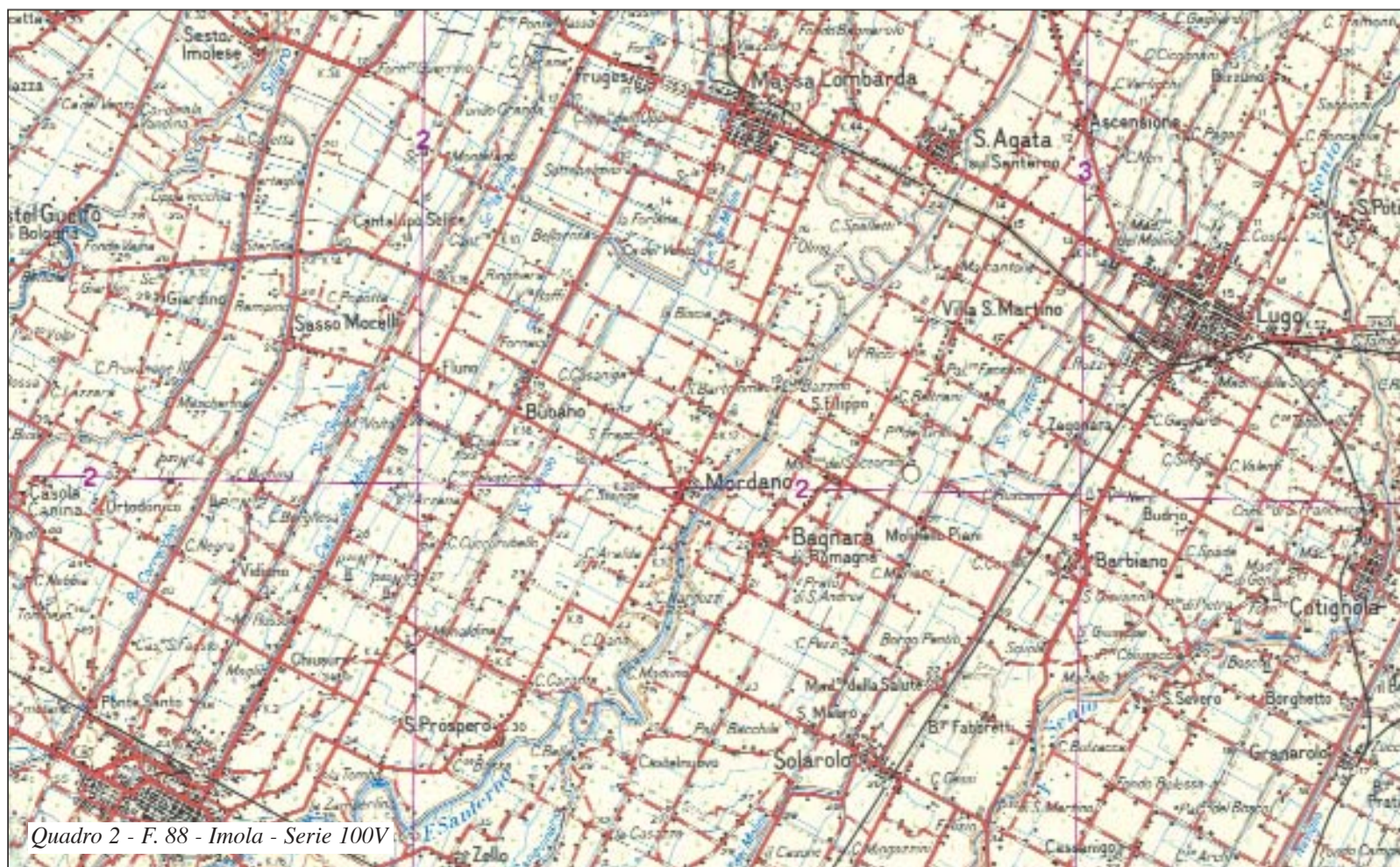
È ancora manifesta, in molti territori, la centuriazione romana

L'esempio più significativo di una grande civiltà ancora impressa su vasti territori nel paesaggio italiano contemporaneo è probabilmente quello della centuriazione romana. Essa è presente soprattutto in Campania, in Emilia-Romagna e nel Veneto, interessando zone agricole ancora segmentate in «centurie» perfettamente quadrate, che si orientavano secondo un cardo e un decumano, talora ancora perfettamente visibili nel centro urbano cui esse fanno capo.

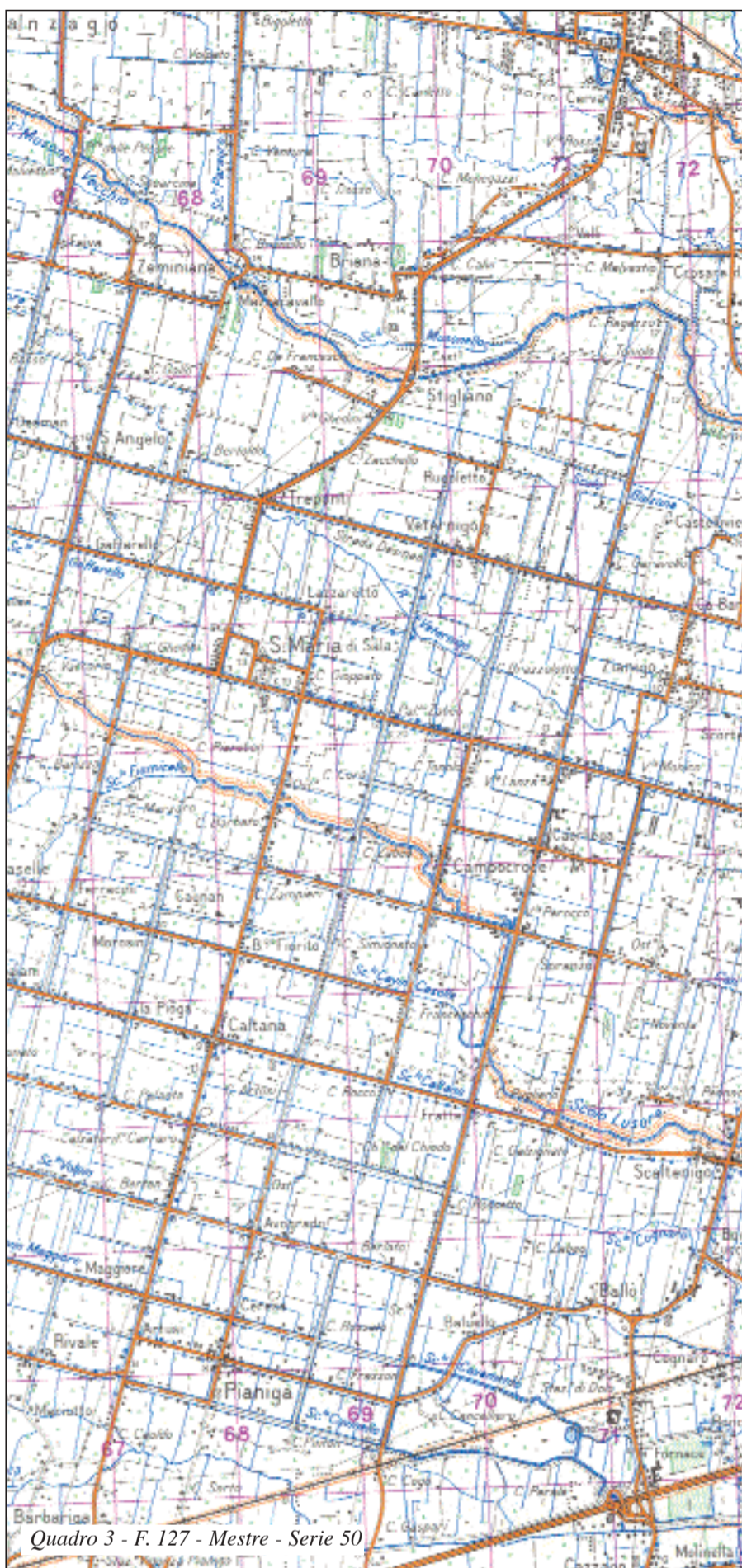
Nel **quadro 1**, ad esempio, è compreso un tratto dell'agro di Capua «nel quale la centuriazione è fatta con le regole classiche, cioè con una esatta orientazione (*secundum caelum*), delle centurie che tuttora si osservano, salvo rare eccezioni, limitate da vie, alle quali gli abitati, nel medioevo e particolarmente nell'evo moderno, vennero aggregandosi, quasi cristalli ad assi di cristallizzazione, in modo che alcune delle località, come Marcianise, hanno un tracciato di vie quasi completamente regolare». Non si potrebbe descrivere meglio questa realtà di quanto fanno le parole usate da Roberto Almagià nell'edizione del 1948 dell'*Atlante dei Tipi Geografici*, commentando la allora tavola 66. Le poche novità evidenziate dai rilievi cartografici



Quadro 1 - F. 172 - Caserta - Serie 100V



Quadro 2 - F. 88 - Imola - Serie 100V



Quadro 3 - F. 127 - Mestre - Serie 50



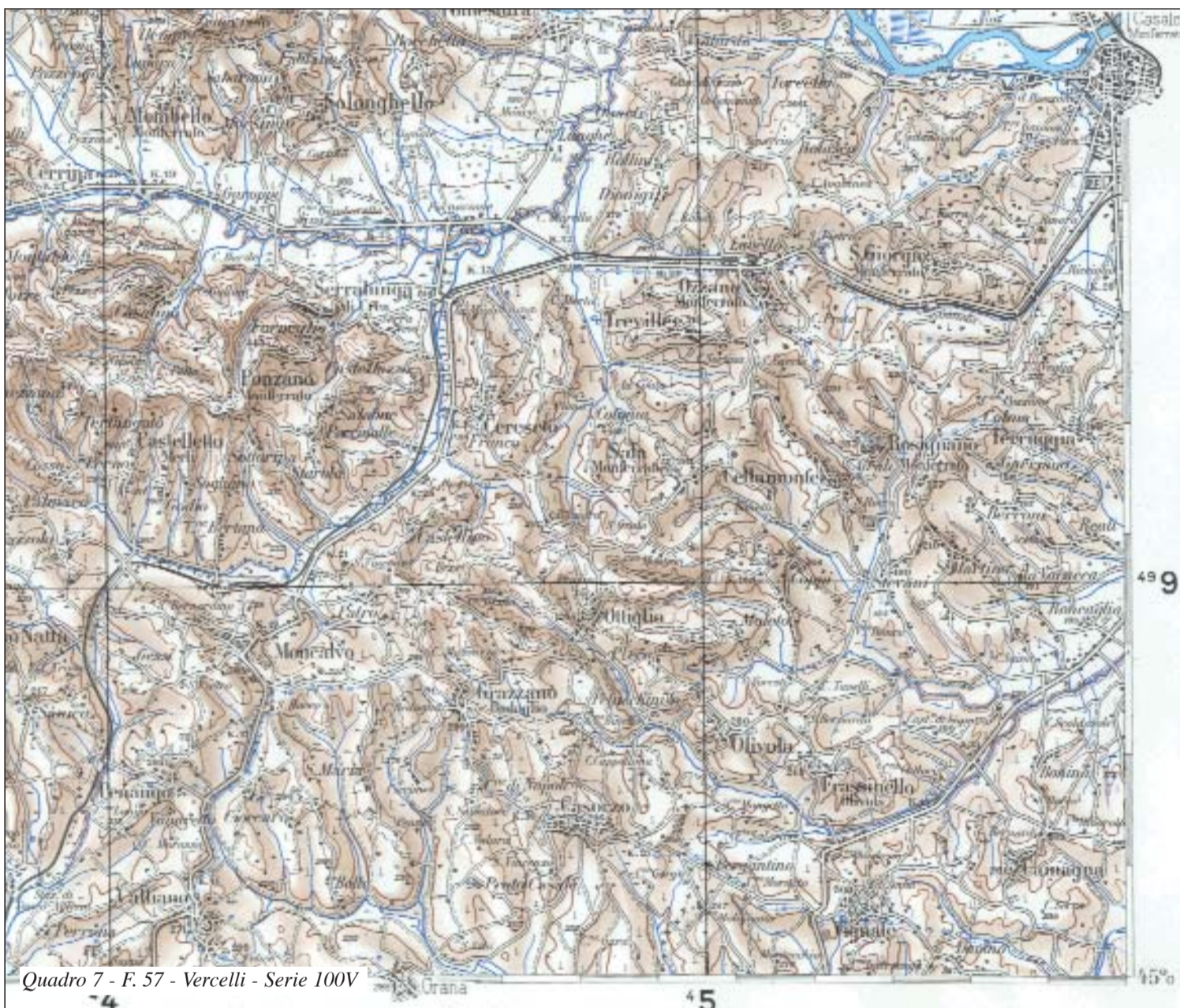
Quadro 4 - F. 187 - Codigoro - Serie 50



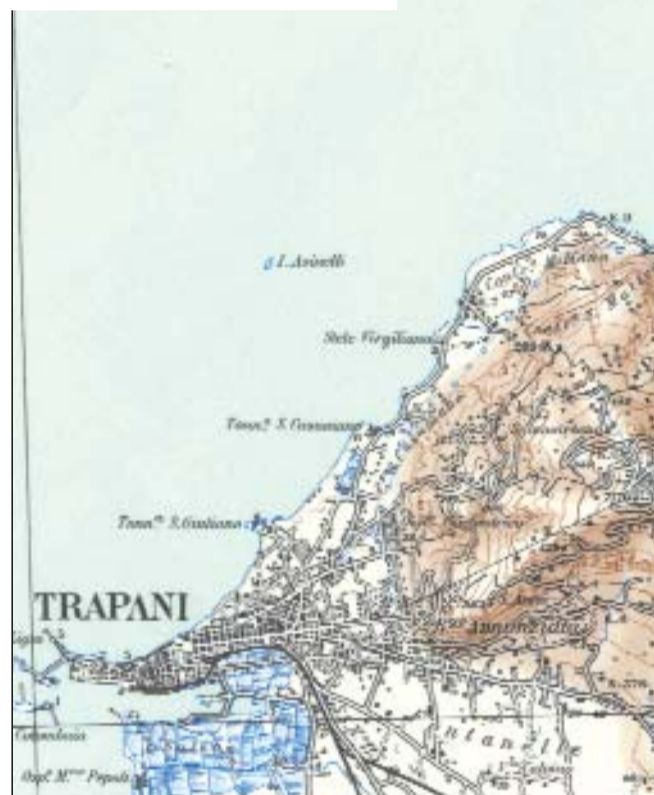
Quadro 5 - F. 308 - Montalcino - Serie 50



Quadro 6 - F. 320 - Castel del Piano - Serie 50



Quadro 7 - F. 57 - Vercelli - Serie 100V



parcelle di due iugeri ciascuna (ogni iugero corrisponde a circa 2310 metri quadrati), quale era la misura del fondo assegnato ad ogni famiglia di coloni. «Divisione questa – nota l'Almagià – che ci ricorda come anche i coloni fossero militarmente ordinati, cioè divisi in compagnie di cento uomini».

Per analogia si può ricordare che una simile suddivisione ippodamica del territorio (dal nome dell'architetto greco Ippodamo da Mileto, fine sec. VI a. C.) si è avuta anche in molte altre parti del

mondo, soprattutto in aree urbane. Grandi territori agricoli extraurbani sono stati invece suddivisi con analoga regolamentazione per quadrati di terreno nel sistema Jori in Giappone, nel XVII e XVIII secolo, nonché negli Stati Uniti nel XIX secolo (LIENAU, 1988).

Paesaggi di una perdurante civiltà forestale e agricola

Nonostante la modernizzazione abbia modellato, oltre a molti territori urbani, anche gran parte di quelli forestali e agricoli, persistono nelle campagne italiane tracce importanti di paesaggi «storici», che per lungo tempo si sono mantenuti intatti e sono quasi divenuti simbolici di una civiltà contadina ormai scomparsa (vedasi il tema «Suolo, vegetazione, parchi»).

Un esempio singolare di questa tipologia è rappresentata dal gran bosco della Mesola (**quadro 4**), «vasta macchia di verde naturale estesa tra il Po di Goro e il Taglio della Falce, ove vive protetta una discreta fauna di cervi e di daini (si può attraversare in auto per una strada a pedaggio, nei giorni festivi dalle 8 al tramonto)». Così reca la *Guida turistica d'Italia del T.C.I.*, sottolineando l'attuale valore turistico di questo prezioso patrimonio forestale. Esso

più recenti riguardano ferrovie, autostrade e superstrade, che la modernizzazione ha proposto in anni a noi vicini.

Per trovare esempi altrettanto eclatanti si vedano, per la Romagna, il **quadro 2**, dove l'orientamento delle strade si appoggia a quello della Via Emilia, quindi risulta inclinato, grosso modo, da sud-est a nord-ovest, come aveva imposto alla strada romana l'accostamento (*secundum naturam*) della pianura padana ai rilievi appenninici. Analogo è il caso di quella parte della pianura veneta che bene si esemplifica nel **quadro 3**, ove pure le uniche varianti significative sono quelle di nuove strade di grande comunicazione.

Quanto alla natura della centuriazione romana, essa aveva radici nel processo di colonizzazione operata dallo stato, ispirandosi inizialmente all'arte augurale, che voleva che lo stabilimento di un nuovo campo militare iniziasse con il tracciato di un *templum*, cioè di due linee normali l'una all'altra (*cardo* e *decumanus*) orientate secondo i punti cardinali. A ciò si aggiunse la pratica degli agrimensori che, fedeli a quelle iniziali direzioni delle vie principali, delimitavano i confini delle terre da assegnare ai nuovi coloni. Ne risultavano quadrati di 2400 piedi di lato, detti centuria perché formati da cento



Quadro 8 - F. 248 - Trapani - Serie 100V

data forse dal Medioevo, ma comunque sicuramente dall'epoca in cui i duchi d'Este, Ercole I nel XV secolo e poi Alfonso II nella seconda metà del XVI, realizzarono ampie bonifiche nei territori acquitrinosi deltizi del Po. Mentre altre zone furono dedicate all'agricoltura, questa fu riservata invece alle pratiche venatorie della corte estense.

Oggi il gran bosco della Mesola rappresenta l'unica vasta area forestale del delta. «La specie arborea dominante è il leccio, favorito dal clima caldo, alla quale si associano la farnia e il carpino bianco, due specie indicative del *climax* forestale della Valle Padana. Nel bosco si trovano anche ambienti umidi dove la presenza vegetale è più diversificata, con specie igrofile quali pioppo bianco, olmo campestre e frassino; arbustive e erbacee quali la frangola, carici e falaschi» (così la *Guida Touring, Parchi e aree naturali protette d'Italia*, 1999). La valorizzazione turistica del bosco ha trovato enorme slancio con lo sviluppo dei contigui Lidi ferraresi (oltre che di tutto il versante adriatico), nella seconda metà del XX secolo, divenendo una delle mete alternative alla spiaggia per le folle di turisti che ivi si recano ogni estate (CORNA PELLEGRINI, 1973).

Altri, ampi esempi di paesaggi di grande tradizione storica, che per serenità e bellezza hanno avuto spesso anche un rilievo artistico, letterario (e oggi turistico) sono quelli collinari delle tre regioni Marche, Umbria e Toscana. Si vedano, ad esempio, le zone toscane comprese tra Montalcino e San Quirico d'Orcia (**quadro 5**) e tra Montenero e Seggiano (**quadro 6**).

Le zone agricole si alternano a quelle forestali, oggi le une e le altre essendo assai ambite da chi, fuggendo da città italiane, centro-europee o addirittura nord-americane vi cerca tranquillità e pace. È un paesaggio collinare (comprende i 5/8 dell'intero territorio delle tre regioni) che manifesta caratteri di eccellenza (IMBERCIADORI, 1976). Non a caso esso si ritrova spesso anche sullo sfondo di quadri famosi degli ultimi sei-sette secoli, da quelli rinascimentali a quelli degli impressionisti e macchiaioli dell'Ottocento. Dolcezza del clima, vicinanza di città storiche di grande valore artistico, un poco anche la moda,

alimentata da politici e gente di spettacolo, hanno reso questi ambienti oggetto di una attenzione e una rinomanza crescenti in Italia e all'estero.

Nella vicenda storica di questi territori non va dimenticata la fioritura secolare della conduzione a mezzadria fino alla metà del XX secolo (BIANCHI, 1983). Seguì il dissolversi del patto mezzadrile a partire dall'ultimo conflitto, causa le rivendicazioni contadine per il possesso della terra, l'opera di riforma fondiaria, la spinta all'urbanizzazione e le alternative di sviluppo industriale createsi nelle contigue zone di pianura. La fine di una lunga tradizione di lavoro e di vita fu un evento che lasciò profonde ferite. A livello umano significò l'esaurirsi di una cultura, a volte la disgregazione familiare, quasi sempre l'angoscia di affrontare nuove situazioni; a livello economico portò un sostanziale mutamento nella strutturazione fondiaria, con fenomeni di accorpamento; a livello paesaggistico provocò spesso deterioramenti di un antico assetto e problemi di salvaguardia dei connessi beni ambientali e culturali.

Coloro che lasciavano i loro poderi sono stati in parte sostituiti da immigrati di altre parti d'Italia. Nuove capacità imprenditoriali e nuove tecniche agronomiche hanno migliorato la produzione, soprattutto dell'olio e del vino; mentre nuove regole europee all'agricoltura hanno talora indotto al sacrificio di antiche tradizioni colturali, meno concorrenziali rispetto a produzioni straniere.

Problemi complessi restano connessi, in queste zone, alla conduzione del bosco e della campagna. «Come non abbandonare e rendere fruttiferi il poggio pascolativo e la montagna selvosa? Come moltiplicare le aziende a responsabilità familiare ma tenendole sempre in coordinazione di direzione e di mezzi per rendere economicamente conveniente l'uso della macchina e di ogni altro capitale? Come captare, insieme, le richieste del mercato e come soddisfarle tempestivamente? Come tenere il passo con le capacità produttive di altre parti del mondo? [...] Come attirare dall'industria e dal commercio quegli investimenti ingenti di cui l'agricoltura, inferiore per elasticità e velocità di adattamento, ha periodicamente assoluto bisogno?» (IMBERCIADORI, 1976). Comunque, produttività e produzione sono aumentate



in tutti i settori nella seconda metà del XX secolo; nettamente migliorata è la qualità delle abitazioni contadine; del tutto superato l'isolamento delle campagne rispetto alle città. Ciò è chiaramente leggibile anche nelle carte dell'I.G.M., ove è verificabile la presenza di una diffusa rete stradale, che innerva i territori considerati e li connette sempre più strettamente alle reti della modernizzazione.

Considerazioni analoghe a quelle appena svolte si possono ripetere per le colline del Monferrato illustrate nel **quadro 7** (FUMAGALLI, 1979).

Le tonnare, retaggio d'una pesca antica e crudele

Una tipologia di paesaggio storico-culturale del tutto diversa si ritrova nelle ormai abbandonate (ma fino a ieri importantissime) tonnare siciliane. Ad esempio, in poche decine di chilometri della costa siciliana settentrionale, ad est di Trapani, sono ben individuabili la tonnara S. Giuliano, la tonnara S. Cusumanno, la tonnara di Bonagia, che dà pure il nome alla vicina frazione,

la tonnara di Punta della Croce, la tonnara del Secco, la tonnarella dell'Uzzo, la tonnara di Scopello, la tonnara Magazzinazzi subito ad est di Castellamare del Golfo (**quadro 8**). Si tratta soltanto di alcuni esempi, perché molti altri si possono (o meglio si potevano) ritrovare su altre coste della Sicilia, così come della Calabria e della Sardegna.

Ciò che oggi resta delle tonnare è soltanto la struttura di costa, che racchiudeva l'entrata finale dei tonni nell'ultima «camera» ove essi erano costretti ad inoltrarsi, essendo stati intercettati da reti perpendicolari alla costa, lunghe anche 3000 metri e profonde 20/50 metri, a seconda dei fondali. Le tonnare erano predisposte al passaggio dei tonni durante le loro migrazioni, sempre costanti, prima e dopo la riproduzione. Da maggio a giugno operavano «tonnare di corsa», da luglio a settembre invece le «tonnare di ritorno». La cattura finale dei pesci aveva qualcosa di selvaggio, perché, giunti alla «camera finale» (detta anche «camera della morte»), essi venivano arpionati e uccisi con grande spargimento di sangue, in un frastuono di grida tanto più intenso quanto più la pesca era stata produttiva. Proprio questo carattere crudele della «mattanza» dei tonni ne decretò la fine, che resta tuttavia immortalata nella letteratura, nella pittura e nel cinema con opere famose.

I resti di un problematico sfruttamento minerario nel Sulcis

Di tutt'altra natura è il paesaggio (residuo) di uno sfruttamento di risorse minerarie, prevalentemente carbonifere, iniziato nel Sulcis sardo durante gli anni '30, in temperie autarchiche, e protrattosi fino all'inizio degli anni '70 del XX secolo. Oltre al carbone, il sottosuolo offriva minerali metallici e solfato di bario, che tuttora presentano qualche interesse economico, pur in condizioni di concorrenza mondiale molto forte.

Sulle carte dell'I.G.M. non si possono evidentemente ritrovare le miniere, bensì i manufatti e gli edifici industriali di superficie, sopravvissuti al declino funzionale, e gli edifici abitativi per gli addetti, come in Carbonia (**quadro 9**) e in Cortoghiana, Bacu Abis e Gonnese (**quadro 10**). A Carbonia l'antica residenza del direttore delle miniere della zona è stata trasformata in museo, con reperti non soltanto dell'attività mineraria, ma anche di antichissimi insediamenti preistorici e altomedioevali.

Ormai tutto ciò ha soltanto un richiamo turistico, simile a quello di tante *ghost towns* americane. Peraltro si tratta di testimonianze che meritano d'essere conservate e valorizzate per il loro valore storico, non senza qualche interesse anche di architettura industriale. Accanto agli insediamenti citati, sono ben visibili, invece, (**quadro 10**) gli insediamenti di un recente polo industriale, che ha tentato di sopperire al venir meno dei posti di lavoro nel settore minerario, quando esso divenne antieconomico.





Una diffusa, preziosa archeologia industriale

In varie parti d'Italia sono presenti i segni della prima industrializzazione del Paese tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo (vedasi tavola 118. «Aree industriali defunzionalizzate»). Si tratta di centrali elettriche, edifici industriali, villaggi per la mano d'opera, realizzati da imprenditori talora attenti alla qualità della vita dei loro dipendenti, nonché alla propria immagine sociale, oltre che al profitto. Un esempio interessante si ritrova, tra i molti, nel villaggio di Crespi d'Adda, accanto al cotonificio Crespi sorto nel 1875 (**quadro 11**). La simmetria degli edifici, la scalare importanza dei medesimi, rispetto alle destinazioni gerarchiche dei loro abitanti, sono il segno di una mentalità paternalistica dell'imprenditore, ma anche di un'attenzione alle persone, che in molte altre attività industriali non è stata sempre presente, né in Italia, né altrove.

Non lontano, sempre sulle rive dell'Adda, è l'edificio di una centrale elettrica, ormai adibita ad altre funzioni, ma significativo per la cura architettonica con cui era stato edificato. Modernismo e architettura floreale trovarono spesso l'occasione di esprimersi negli edifici industriali di quell'epoca. Superata da tempo la funzione per la quale erano stati costruiti, essi restano testimonianza di una svolta nell'economia e nella società italiana, nonché del gusto artistico con il quale talora essi furono concepiti. Meritano pertanto tutta l'attenzione che infatti ad essi viene data, sia spesso dagli stessi proprietari, per

valorizzare una continuità produttiva, sia dagli enti pubblici, per garantire il sopravvivere di una stagione importante del decollo industriale italiano.

Rispetto a gran parte di questi edifici, nota Antonello Negri (1985) «ciò che li accomuna è, dal punto di vista architettonico formale, una estrema dignità, talvolta ai limiti della ricercatezza, che si esprime tanto nell'involucro esterno che nel *design* degli impianti e degli arredi interni. Tale generalizzata ricerca di qualità è da mettere in relazione con il valore anche d'immagine rappresentato dall'industria idroelettrica all'inizio del Novecento: un'industria modello, fondata sulle tecnologie allora più avanzate, emblematica della fiducia nel progresso con cui si chiudeva il XIX e si apriva il XX secolo, e per tutte queste ragioni ritenuta degna di un'adeguata veste architettonica e di un *design* spesso di prim'ordine».

Varietà, dunque, di ricordi che si sono cristallizzati in strutture abitative, infrastrutture pubbliche, strutture produttive agricole, minerarie o industriali, che vale la pena di conservare, perché le generazioni d'oggi abbiano coscienza del lavoro e della vita di quelle che le hanno precedute. Elementi, anche, per riflettere sul fatto che il paesaggio che ci circonda merita d'essere capito: nel suo formarsi, nel suo evolvere, talvolta nel suo decadere, frutto di una società che in esso ha vissuto e vive. Saper cogliere, del paesaggio, i suoi aspetti di funzionalità e di bellezza è un'occasione per rispettarlo e forse anche per amarlo.

BIBLIOGRAFIA

ALMAGIÀ R., SESTINI A., TREVISAN L. (A CURA DI), *Atlante dei tipi geografici*, 2ª edizione riveduta ed ampliata, Firenze, I.G.M., 1948.
 BIANCHI E., *Il tramonto della mezzadria toscana e i suoi riflessi geografici*, Milano, Unicopli, 1983.
 CORNA PELLEGRINI G., *La ricerca geografica urbana*, Milano, Vita e Pensiero, 1973.
 DI BLASI A., (A CURA DI), *Validità e attualità dell'Atlante dei tipi geografici di Olinto Marinelli*, in *Atti Conv. di Studio, Catania, 20-22 maggio 1987*, Dipartimento di Scienze Storiche Antropologiche e Geografiche - Università di Catania, 1988.
 FUMAGALLI M., *Una regione prevalentemente agricola entro un'area industriale avanzata: il caso dell'Astigiano*, Roma, Memorie della Società Geografica Italiana, Vol. XXXII, 1979.

IMBERCIADORI I., "Per la storia agraria marco-umbro-toscana dal secolo XVIII", in AA.VV., *Storia dell'agricoltura italiana*, Milano, Etas Libri, 1976.
 LIENAU C., "Flurform", in *Glossario Geografico Internazionale*, ed. it. a cura di Rocco D., Napoli, Istituto Grafico Italiano, 1988.
 MARINELLI O., *Atlante dei tipi geografici*, Firenze, I.G.M., 1922.
 NEGRI A., "Le prime centrali elettriche della Lombardia" in TOURING CLUB ITALIANO, *Lombardia/1*, Milano, T.C.I., 1985.
 TOURING CLUB ITALIANO, *Guida turistica d'Italia*, Milano, T.C.I., 1987.
 TOURING CLUB ITALIANO, *Guida Touring - Parchi e aree naturali protette d'Italia*, Milano, T.C.I., 1999.

136. Monumenti e sedi dell'antichità

LEONARDO ROMBAI

Università degli Studi di Firenze

L'Italia è paese di antichissimo insediamento e tutte le popolazioni che vi si sono succedute, dai tempi preistorici/protostorici, hanno lasciato tracce toponomastiche e materiali più o meno ampie, che rappresentano altrettanti beni archeologici e testimonianze di civiltà non sempre adeguatamente conosciuti, tutelati e fruiti secondo modalità di lungimirante valorizzazione sostenibile.

Le grandi trasformazioni economico-sociali avviate tra gli anni '50 e '60 del XX secolo hanno poi prodotto processi di abbandono di numerosi insediamenti (per residenza o funzioni economiche, religiose, di assistenza alla mobilità, amministrative e di controllo militare/doganale/sanitario del territorio), di vie di comunicazione (stradali, idroviarie, ferroviarie e tranviarie) e di porti, di canalizzazioni e manufatti idraulici, di paesaggi della produzione legati a organizzazioni economiche tradizionali che – nell'agricoltura, nell'industria e nel terziario (trasporti, commercio, tempo libero) – si sono improvvisamente rivelati obsoleti e fuori mercato. Ne sono derivate traumatiche distruzioni per le più svariate riconversioni funzionali o per la lenta opera di smantellamento degli agenti naturali.

Ovviamente, la carta topografica e le fotografie aeree correnti – integrate con le analoghe serie precedenti e con la cartografia del passato (secoli XV-XIX) che non segue, se non eccezionalmen-

te, schemi geometrici – costituiscono gli strumenti fondamentali del lavoro del geografo, dell'archeologo o dello storico delle dinamiche ambientali e territoriali: non solo per gli specifici contenuti topografici, toponomastici e funzionalistici, ma anche perché le rappresentazioni grafiche geometriche valgono a valorizzare l'eterogeneo ventaglio delle altre testimonianze (scritte, orali e oggettuali), servendo pure da strumenti per l'orientamento sicuro sul terreno e per l'utilizzo come base di sistemazione ordinata dei dati.

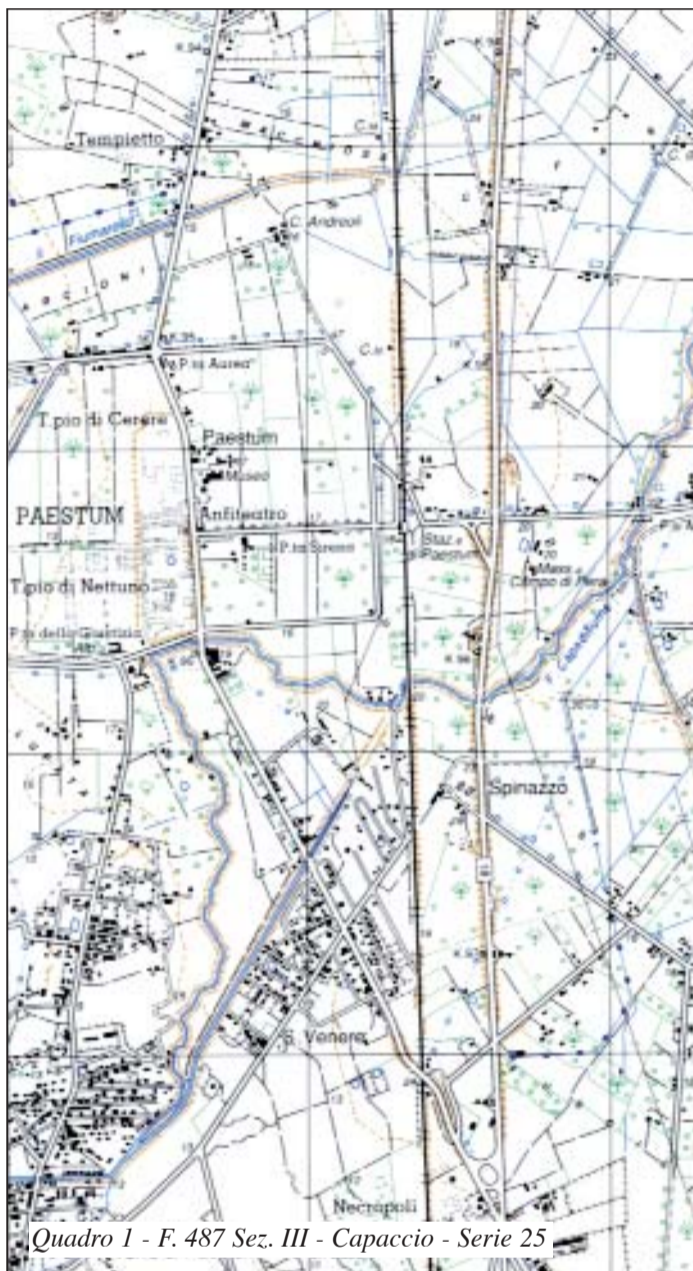
La cartografia, l'aerofotografia e la toponomastica possono consentire il «ritrovamento» di città, centri minori o manufatti isolati scomparsi o dimenticati di epoca preistorica e protostorica, antica e medievale, persino moderna e contemporanea.

Sono soprattutto le fotografie aeree a costituire un mezzo di esplorazione ormai fondamentale per la ricerca archeologica, geografica, storica e naturalistica applicata alle dinamiche paesistico-ambientali: grazie ad esse è possibile «ricercare insediamenti – e strade o altre infrastrutture di comunicazione, o strutture morfologiche e idrografiche venute meno, o mutate in modo significativo, per eventi naturali o antropici – altrimenti sconosciuti, oppure chiarire l'estensione e la struttura di altri solo parzialmente noti» (MERCANDO, FRANCOVICH, 1979, p. 107).

Della letteratura critica che ha tratto grande vantaggio dall'uso sistematico e competente di tali fonti (con le risultanze delle indagini più specialistiche e sofisticate proprie dell'umanista e del naturalista, come l'archeologo e l'ecologo), basti ricordare gli studi geostorici esemplari dell'archeologo medievale Riccardo Francovich sull'area mineraria-metallurgica toscana gravitante intorno al castello abbandonato di Rocca San Silvestro, ove poi è stato realizzato un efficiente parco archeo-minerario (FRANCOVICH, 1987 e 1991); e del geografo storico Diego Moreno sulla montagna ligure, con messa a fuoco dei manufatti archeologico-paesistici medievali e moderni nel contesto delle pratiche sociali di attivazione, controllo e riproduzione delle risorse ambientali: sistemazioni idraulico-agrarie, insediamenti rurali permanenti e temporanei, viabilità (MORENO, 1990).

A titolo di esempio, si sottolinea che è stato il relitto toponomastico di Quaderna (riferito a un corso d'acqua e ad una pieve tra Romagna e Marche) a consentire la localizzazione della città romana di *Claterna* (SUSINI, 1978, p. 34); e che sono stati i contenuti di alcune carte moderne del territorio dei *Presidios* orbetellani a offrire indizi per la localizzazione – come poi è avvenuto, grazie allo scavo archeologico – del centro etrusco di *Kalousion/Doganella* nella bassa valle dell'Albegna; in questo stesso territorio, le cartografie del passato hanno pure aiutato l'archeologo Otto W. Von Vacano nella redazione di una carta della viabilità e dell'insediamento antichi (CARANDINI, 1985, p. 110; ROMBAI, 1993, p. 34).

Così, a Paestum (**quadri 1,2 e 3**), l'indagine aerofotografica ha «rilevato ciò che era invisibile all'osservazione in superficie», facendo individuare «nelle strisce chiare, che si notano nel terreno intorno agli isolati già scoperti, i tronchi stra-



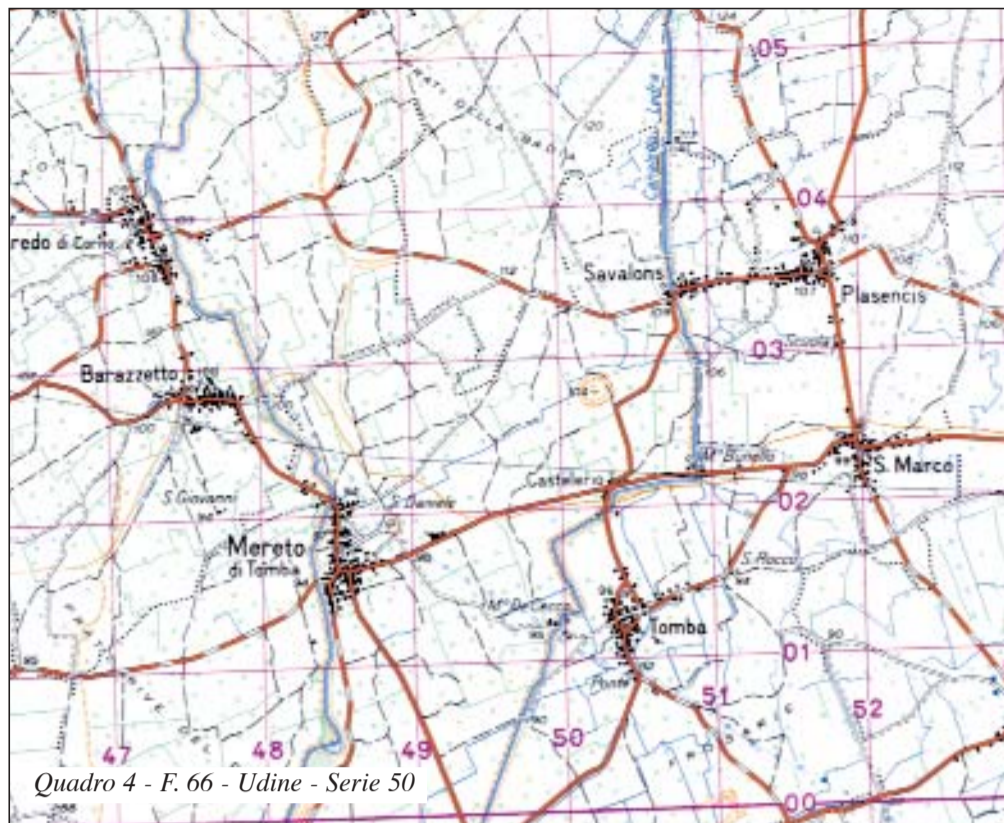
Quadro 1 - F. 487 Sez. III - Capaccio - Serie 25



Quadro 2 - F. 198 - volo 1955 - serie 185 - fot. 8859



Quadro 3 - F. 198 - volo 1996 - serie 84 - fot. 122



dali ancora sepolti. Gli scavi successivi hanno confermato l'esattezza del rilievo aerofotografico» (MERCANDO, FRANCOVICH, 1979, p. 104); e, nell'agro Cosano, sono stati sempre i fotopiani a consentire il ritrovamento della rete d'insieme della viabilità e della centuriazione (CARANDINI, 1985, pp. 56 e 88-90). Ma un po' dappertutto, come nell'agro pisano e lucchese – leggesi nella tavola 66 dell'edizione del 1948 dell'*Atlante* – «la fotografia dall'aereo è venuta inattesa ad offrire un aiuto validissimo a rintracciarle» (le linee della colonizzazione romana sopravvissute in modo frammentario).

Non è questa la sede per affrontare il tema delle indicazioni toponomastiche e topografiche sicure, o almeno delle spie indiziarie (come nel caso dei ruderi), relative al patrimonio archeologico e storico paesistico «minore», tracce che sono presenti in tutte le versioni della *Carta d'Italia* dell'I.G.M. Basti qui ricordare i riferimenti – nell'*Atlante* – ai tratturi legati alla pratica millenaria della transumanza pastorale tra Appennino abruzzese-molisano e Capitanata nelle edizioni 1922 (tavola 60) e 1948 (tavola 64), con riguardo alle raggiere di vie dei territori di Corato e Foggia, ed alle rovine di insediamenti storici nell'edizione 1922 (tavola 77), quali il centro di Briatico Vecchio, il castelliere nel territorio di Gradisca, molti nuraghi sardi.

Queste esemplificazioni dimostrano che le carte topografiche e le fotografie non servono solo alla ricerca scientifica fine a se stessa, ma possono ben arricchire quella applicata alle politiche di conservazione, riqualificazione e valorizzazione del patrimonio culturale sedimentato nel paesaggio italiano, contribuendo all'elaborazione di interventi specifici o degli stessi strumenti ordinari di pianificazione del territorio.

Dell'immenso patrimonio di reliquie archeologiche italiane di ordine paesistico, così densamente stratificato in termini spazio-temporali, è qui possibile considerare solo alcune significative tipologie insediative.

Da sempre privilegiato è il patrimonio archeologico antico, mentre il preantico è malamente noto e gestito, e il postclassico (ossia medievale) comincia ad essere considerato con la legge Galasso n. 451 del 1985: una normativa innovativa che tutela *ipso facto* qualsiasi bene archeologico, indipendentemente dalla sua «qualità» ed età.

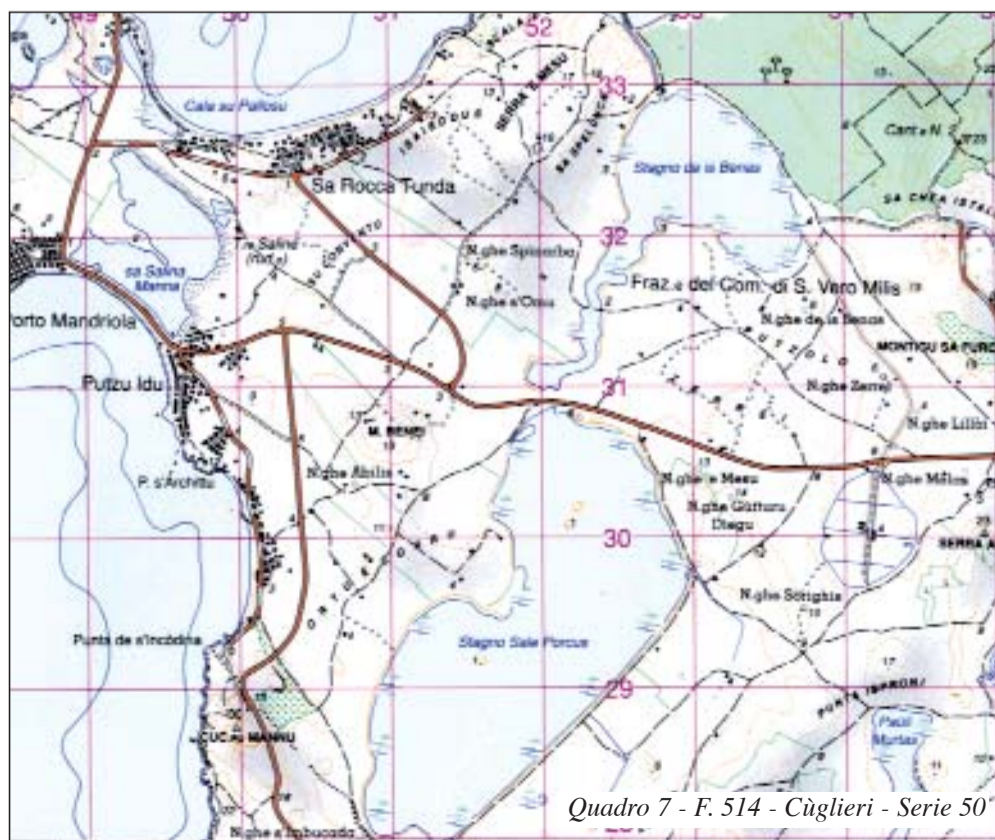
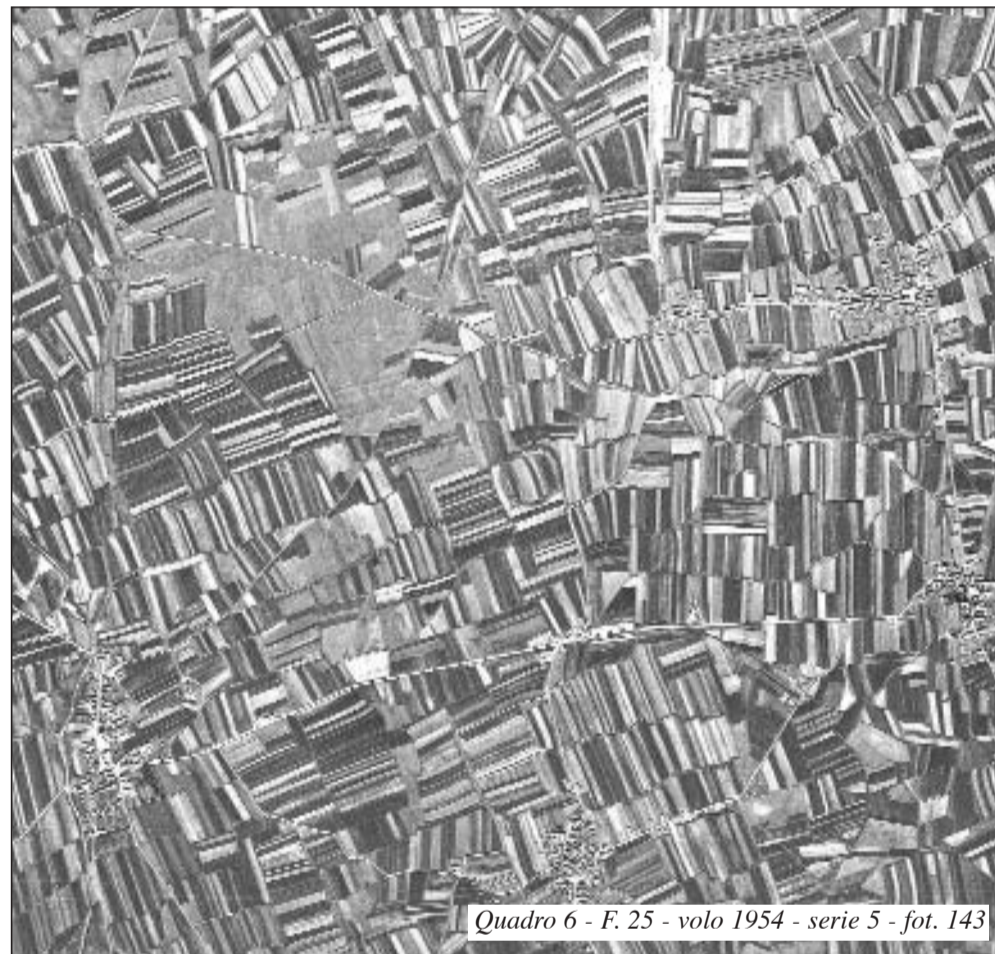
I **quadri 4, 5 e 6** relativi al castelliere dell'età del bronzo di Savalons, nella piana friulana ad occidente di Udine, e alle tante strutture nuragiche arroccate della Sardegna (nel **quadro 7**, quelle disposte a corona intorno allo stagno Sale Porcus, a sud-est di capo Mannu), rappresentanti «i capisaldi dell'insediamento pastorale e della difesa, collocati come sono [...] in catena attorno ad altipiani e a controllo di vallate» e litorali (SUSINI, 1978, p. 44), stanno a dimostrare che, in età protostorica e per tutta l'età del ferro, l'Italia era caratterizzata da una miriade di villaggi agricoli insistenti su territori che corrispondevano a entità tribali o comunità agricole, evolutisi poi in piccoli centri italici, circondati con terrapieni o muraglie megalitiche.

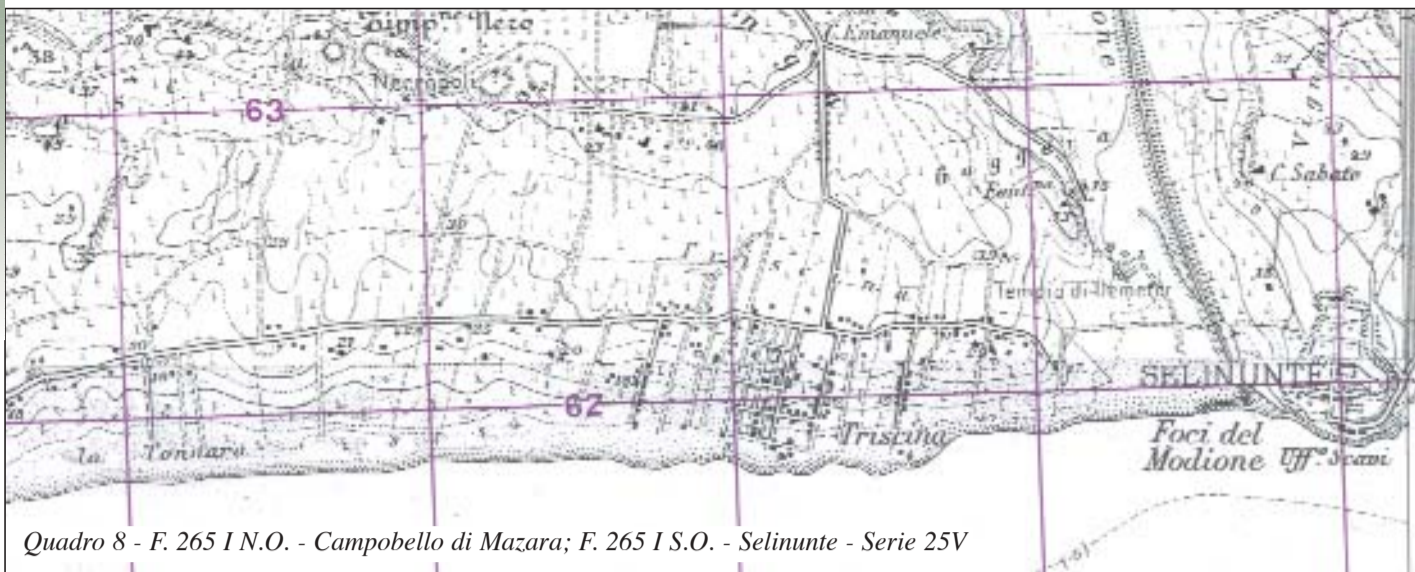
La ricchezza di questi ed altri monumenti archeologici – come i resti megalitici (*dolmen* e *menhir*) – denota che quella italiana preromana fu una realtà etnicamente assai frammentata, ma punteggiata da sedi abitate per lo più d'altura, dotate di rustiche (e talora molteplici) cinte murarie adattate mirabilmente alla conformazione del terreno, poste a controllo anche di itinerari commerciali. Non poche di queste sedi (dapprima occupate da agricoltori e allevatori) poterono svilupparsi come centri minori investiti da funzioni di tipo urbano – commerciali e amministrative (*oppida*) – mentre alcune in età romana divennero piccole città; moltissime altre, però, furono abbandonate in seguito ai grandi cambiamenti economici e territoriali prodotti dalla fondazione delle città coloniali (SUSINI, 1978, pp. 42-43 e 48).

Particolarmente diffusi in ogni epoca a partire da quella preistorica furono gli insediamenti ipogei contadini (e non solo), utilizzati come residenze ed annessi rustici, con loro occupazione non di rado fino all'età contemporanea, con preva-



lenza negli ambienti del tufo, ma con presenza pure in quelli lavici, calcarei e arenacei: dall'Etruria vulcanica al Vulture e al Melfese, dal Nolano a Ischia e a Matera/Gravina (BARBIERI e GAMBI, 1970, pp. 20 e 67). Anche l'*Atlante* (cfr. la tavola 22 dell'edizione 1948), a proposito delle distese morfologiche a struttura





Quadro 8 - F. 265 I N.O. - Campobello di Mazara; F. 265 I S.O. - Selinunte - Serie 25V



Quadro 9 - F. 627 - Selinunte - Serie 50



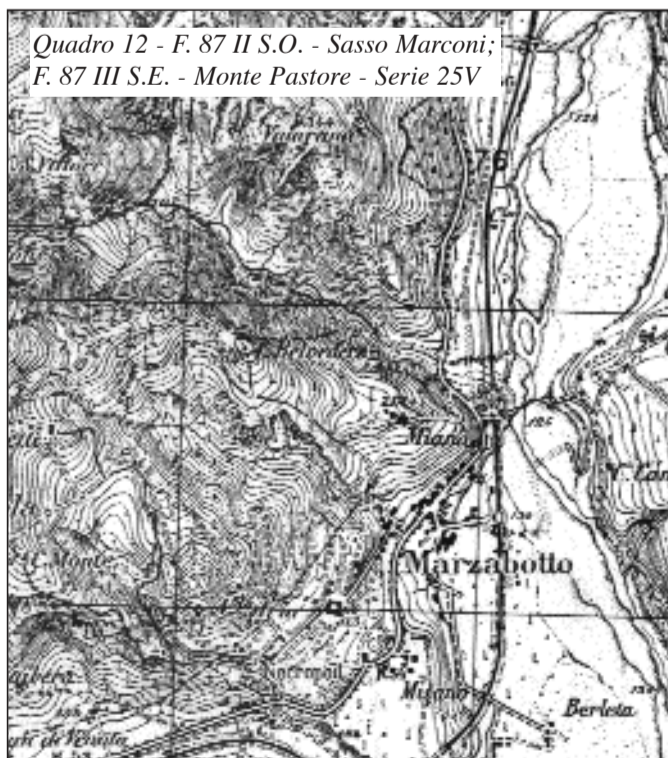
Quadro 10 - F. 265 - volo 2000 - serie 41 - fot. 882

tabulare di Sicilia e Puglia, ricorda la capillare presenza di grotte che «furono talora ridotte per abitazioni in tempi preistorici ed anche attualmente».

L'antichità non ha lasciato in eredità solo imponenti aree archeologiche oggi organizzate in parchi culturali, come quelle della valle dei templi di Agrigento e di Selinunte, veri monumenti alla grecità della Sicilia, o come il foro e gli altri immensi resti di Roma, o come la villa Adriana di Tivoli e la via Appia Antica, con le costruzioni sorte lungo il suo rettilineo tracciato lastricato. Dall'epoca antica ci è pervenuta un'eredità vastissima e spazialmente diffusa, formata da città dirute e città vive, in cui l'impronta del passato si tramanda nelle planimetrie e in qualche edificio tuttora utilizzato. È la città, infatti, che continua a richiamarci all'antico, perché, come dimostrano le carte topografiche e le fotografie aeree, nella maggior parte dei centri l'impianto geometrico, specialmente romano e greco, sopravvive nella linearità della maglia viaria, nei blocchi quadrati degli isolati, nel segno lasciato dalla cerchia muraria, attorno alla quale sono



Quadro 11 - F. 528 Sez. III - Capo S. Marco - Serie 25



Quadro 12 - F. 87 II S.O. - Sasso Marconi; F. 87 III S.E. - Monte Pastore - Serie 25V



Quadro 13 - F. 237 - Sasso Marconi - Serie 50

cresciute le espansioni medievali, moderne e contemporanee.

Anche una grande città moderna come Napoli rappresenta un caso emblematico di patrimonio archeologico per la conservazione, nel suo centro, di un impianto greco del V sec. a. C. che si articola, «in quattro grandi strade est-ovest» e «su ventuno strade minori nord-sud» (SUSINI, 1978, p. 39).

Di sicuro, i litorali dell'Italia meridionale e insulare sono punteggiati dai resti di decine di colonie greche, centri di commercio ed organizzazione produttiva del territorio. Thurii e Megara Iblea, Agrigento e Posidonia/Paestum, Eraclea, Imera e Selinunte (**quadri 8, 9 e 10**) si caratterizzano – dai secoli VIII-VII a. C. – per la loro geometria a scacchiera, con quartieri e isolati separati tra loro da vie maggiori o minori e orientati secondo criteri che tengono conto dell'insolazione e dei venti. Tale principio era applicato anche alla sistemazione del territorio circostante mediante «la parcellazione del terreno agricolo, la sua divisione in lotti regolari – destinati ai coloni – che risparmia però pascoli, boschi [...] e gli spazi riservati per i santuari, che spesso si associano con le aree dei mercati, delle sagre e delle fiere, cioè con i luoghi dell'incontro periodico o saltuario tra gli abitanti» (SUSINI, 1978, pp. 38-47).

L'influenza dell'impianto urbano greco a scacchiera, o comunque ad incrocio centrale di assi ortogonali, interessa alcune delle coeve colonie fenicio-puniche realizzate anch'esse nei litorali delle grandi isole, come dimostrano le piante di Solunto in Sicilia e Tharros in Sardegna (**quadro 11**), oltre che di Mozia, Palermo, Bithia, Lilibeo/Marsala, Cagliari, Nora e Sulcis (SUSINI, 1978, pp. 34, 45 e 49).

Essendo il prodotto dell'evoluzione di lungo periodo di abitati villanoviani, per di più ubicati in collina, le città etrusche maturarono solo in parte impianti regolari, esprimendo in genere morfologie complesse e irregolari, imperniata su sistemi assiali: valgono gli esempi di Vulci, situata nelle colline del fiume Fiora, e di Populonia, unica città sul mare nel promontorio di Piombino, scalo del commercio del ferro, portato dall'Elba e lavorato *in loco*. Semmai, il modello dei coevi impianti greci si ritrova in poche colonie di pianura, fondate nell'espansione in Padania e in Campania, come Marzabotto (**quadri 12 e 13**), Spina e Capua.

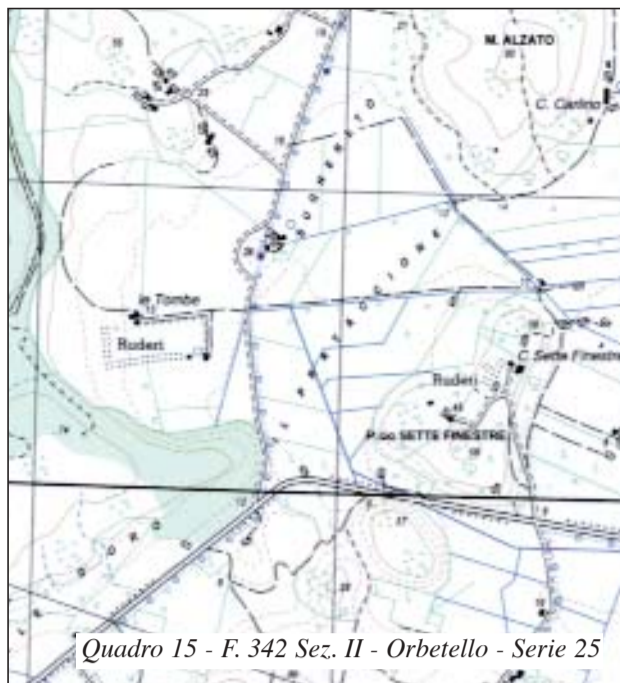
Delle tante città romane, morte per abbandono oppure tuttora visibili in realtà urbane italiane, sopravvive soprattutto la memoria del foro che ne rappresentava l'*umbilicus*, posto all'incrocio centrale degli assi fondamentali del graticolato. Era la più grande piazza porticata delimitata da edifici monumentali adibiti al commercio, alle attività del governo e della giustizia, a

quelle religiose e collettive per la presenza di templi, santuari e basilica. La basilica cristiana spesso ne perpetuò la vita, così come per tanti templi e santuari pagani. Altri importanti organismi sociali erano poi le terme, i teatri, gli anfiteatri, i monumenti celebrativi (archi, colonne): strutture in parte ritrovate e valorizzate come beni archeologici o architettonici (FANELLI, 1979, p. 65).

L'abbandono alto-medievale, l'alluvionamento e la malaria hanno preservato sino all'esplorazione dei nostri giorni molte rovine di Ostia, colonia portuale sul Tevere, dalla forma di rettangolo con due assi viari che si incrociano nel mezzo, cioè nell'area del foro. «Un impianto regolare ad assi ortogonali, pur adattato al terreno, il centro civico, il teatro e l'anfiteatro rappresentano le costanti monumentali della città romana: tale Luni, il grande scalo del commercio dei marmi apuani, fondata nel 177 a. C.»; o Cosa (**quadro 14**) che è una delle poche colo-



Quadro 14 - F. 342 Sez. II - Orbetello - Serie 25



Quadro 15 - F. 342 Sez. II - Orbetello - Serie 25

nie d'altura, sul promontorio detto oggi di Ansedonia, fondata nel 273 a. C. (SUSINI, 1978, pp. 33-35 e 52).

È da considerare che, nel tardo impero, un po' in tutte le città interi quartieri furono abbandonati e i materiali lapidei utilizzati per realizzare cerchie murarie a difesa dei «cuori antichi» da pirati e barbari invasori. Dopo la caduta dell'impero, con la guerra greco-gotica del 535-553 e con la separazione dell'Italia romano-barbarica da quella bizantina a partire dal 568 (invasione longobarda), è grazie alla funzione vescovile che molte città poterono resistere ai fattori della disgregazione, salvaguardando un simulacro di «dignità» urbana, fino ai primi segnali di ripresa che si manifestarono a cavallo del Mille. Ovviamente, la crisi economica e urbana, interagendo con la disgregazione istituzionale dello stato, procurò ovunque la mancata manutenzione delle grandi opere pubbliche (acquedotti, strade, ponti e canali navigabili).

Tra tardoantico ed alto Medioevo, le città continuarono a decadere e ne scomparvero circa 120, quasi un terzo di quelle esistenti all'epoca di Augusto, tra cui Aquileia, Roselle, Populonia, Luni, Paestum, Cuma, ecc. In non pochi casi (a Orvieto, Cerveteri, Gaeta, ecc.), gli abitanti abbandonarono le città di pianura – insicure sul piano idraulico, sanitario e militare – e si spostarono sulle alture, con rioccupazione di centri preromani o con fondazione di nuovi



Quadro 16 - F. 135 - volo 1954 - serie 13 - fot. 4905



Quadro 17 - F.135 - volo 1997 - serie 17.1 - fot. 194

insediamenti (SANFILIPPO, 1978, p. 58).

L'Italia, paese agricolo per antonomasia, vanta un patrimonio capillarmente diffuso di resti archeologico-agrari, concernenti cioè i manufatti correlati ai più disparati rapporti giuridici e alle modalità di esercizio dell'attività primaria. In sostanza, però, la conoscenza e la tutela/valorizzazione di questi beni sono circoscritte – con l'eccezione delle monumentali ville rinascimentali e moderne – all'età romana e riguardano i centri di organizzazione di grandi imprese schiavistiche e insieme residenze padronali, note come ville rustiche.

L'esempio più celebre – grazie agli studi di Andrea Carandini e Salvatore Settis – si riferisce al territorio di Vulci con l'agro Cosano.

Qui gli scavi hanno dimostrato che la villa di Settefinestre (quadri 15, 16 e 17) – ubicata su un modesto rialzo orografico nel retroterra di Cosa – fu costruita intorno al 40 a. C. e abbandonata già intorno al 200 d. C., quando prevalse una realtà pastorale che produsse la trascuratezza della viabilità e

delle opere di regimazione idraulica, con conseguente aggravamento delle condizioni sanitarie dell'area (paludismo e malaria), secondo caratteristiche che saranno proprie della Maremma fino ai tempi moderni. La villa comprendeva – oltre alla parte padronale con atrio, peristilio, portico e giardino – le residenze dell'amministratore e degli schiavi e numerosi ambienti rustici (granai, tinaia/cantina, frantoio, stalle); e disponeva di circa 250 ettari di terreni per la metà coltivati a cereali, viti e olivi e per l'altra metà lasciati a bosco e incolto per il bestiame ivi allevato (CARANDINI, SETTIS, 1979; e CARANDINI, 1985, pp. 157-175; fig. 7 a p. 29: Villa di Settefinestre, assonometria ricostruttiva del complesso edilizio visto da ovest).

A breve distanza dalla villa, in località Giardino Vecchio, è stata anche scavata una casa di piccola azienda contadina, nata con la centuriazione dell'*Ager Cosanus*. Da questa operazione, finora rara in Italia, è emerso che l'immobile era costituito da vari piccoli corpi di fabbrica disposti intorno ad una corte, adibiti a quartiere d'abitazione con stanza del telaio, cantina, magazzino e stalle (CARANDINI, 1985, pp. 106-107).

È cosa acquisita che le sedi rurali, create con l'aprirsi del lungo Medioevo e di un'organizzazione agraria autarchica come quella signorile curtense, non hanno lasciato grandi tracce archeologiche, anche a causa della loro modestia, povertà e precarietà dei materiali da costruzione utilizzati (terra battuta e argilla seccata, legname e altre materie vegetali). In effetti, «la maggioranza dei rustici durante l'Alto Medioevo generalmente costruiva da sé la propria abitazione», che addirittura poteva essere smontata e riadattata in altri luoghi (FRANCOVICH, 1987, pp. 97-111).

Per il resto, c'è da considerare la pressoché generale riutilizzazione antropica degli insediamenti contadini stabili, almeno nel lungo periodo compreso tra tardo Medioevo e prima metà del XX secolo: soltanto con il miracolo economico del secondo Novecento un rilevante numero di questi edifici sarebbe stato abbandonato, in parte non coinvolto nei processi di riconversione capitalistica dell'agricoltura o di riuso degli immobili a fini residenziali o turistici, e quindi inesorabilmente ridotto a bene archeologico.

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *Archeologia Medievale*, 17, 1990, (numero dedicato ai Seminari sul tardoantico e l'altomedioevo nell'area alpina e padana).
- BARBIERI G., GAMBI L. (A CURA DI), *La casa rurale in Italia*, Firenze, Olschki, 1970.
- CARANDINI A., SETTIS S., *Schiavi e padroni nell'Etruria romana*, Bari, Di Donato, 1979.
- CARANDINI A. (A CURA DI), *La romanizzazione dell'Etruria: il territorio di Vulci*, Regione Toscana, Milano, Electa, 1985.
- FANELLI G., "L'architettura", in EMILIANI A., FANELLI G., ROMANO G. (A CURA DI), *Il patrimonio storico-artistico*, Collana "Capire l'Italia", Milano, Touring Club Italiano, 1979, pp. 64-95.
- FRANCOVICH R. (A CURA DI), *Archeologia e storia del Medioevo italiano*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1987.
- FRANCOVICH R. (A CURA DI), *Rocca San Silvestro*, Roma, De Luca, 1991.
- MERCANDO L., FRANCOVICH R., "La ricerca archeologica," in *Il patrimonio storico-artistico*, Milano, Touring Club Italiano, 1979, pp. 96-111.
- MORENO D., *Dal documento al terreno. Storia e archeologia dei sistemi agro-silvo-pastorali*, Bologna, Il Mulino, 1990.
- ROMBAI L. (A CURA DI), *Imago et descriptio Tusciae. La Toscana nella geocartografia dal XV al XIX secolo*, Giunta Regionale Toscana, Venezia, Marsilio, 1993.
- SANFILIPPO M., "Dalla crisi urbana del primo tardoantico alla città-stato tardomedievale", in GAMBI L. (A CURA DI), *Le città*, Collana "Capire l'Italia", Milano, Touring Club Italiano, 1978, pp. 56-84.
- SUSINI G., "Città antica", in GAMBI L. (A CURA DI), *Le città*, Collana "Capire l'Italia", Milano, Touring Club Italiano, 1978, pp. 26-53.

137. Monumenti e sedi del Medioevo

LEONARDO ROMBAI

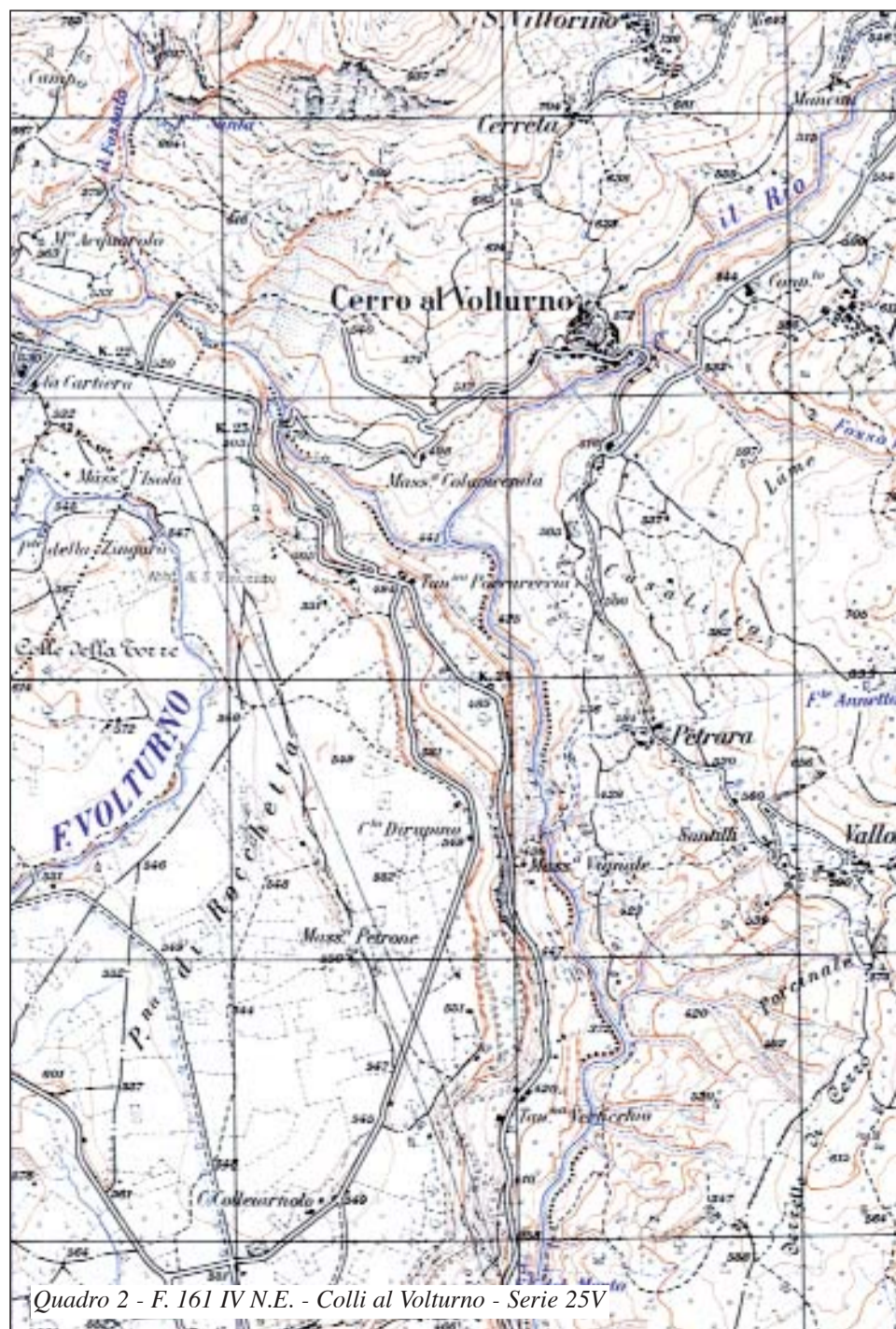
Università degli Studi di Firenze

La storia della città in Italia è generalmente caratterizzata da una forte continuità di vita a partire dall'antichità; ma, nell'assenza quasi assoluta di documenti fino ai tempi altomedievali compresi, spetta all'archeologia – non solo per le città ridotte ad aree archeologiche, ma anche per i centri urbani attuali – il compito di fare rivivere il passato sepolto sotto ogni casa e sotto i piedi dei cittadini. Le acquisizioni archeologiche sono ovviamente più rilevanti nelle città abbandonate nel Medioevo per decisioni amministrative, distruzioni belliche, cambiamenti commerciali o morfologico-idrografici (FRANCOVICH, 1987, pp. 15-16 e 69-73).

L'interesse scientifico per il patrimonio archeologico stratificato nella topografia urbana, nel reticolato stradale e nei tessuti edilizi (strutture sopra terra e resti di scavo) si è diffuso di recente per le permanenze antiche – che, in pianura, si trovano sepolte di qualche metro rispetto al livello di campagna odierno, per il rialzamento causato da crolli e incendi di case, dai depositi di materiali, dagli usi ortivi, dagli alluvionamenti fluviali – e per quelle medievali, al fine di contribuire alla ricomposizione degli approcci disciplinari che si applicano al sopravvissuto ed alla realtà urbana.



Quadro 1 - F. 392 - Castel di Sangro - Serie 50



Quadro 2 - F. 161 IV N.E. - Colli al Volturno - Serie 25V

Per l'alto Medioevo, rarissime sono le strutture ancora evidenti sopra terra (come i tratti delle mura leoniane intorno alla città vaticana), con l'unica ed importante eccezione delle chiese. Non pare che sia stata conservata «in elevato» nessuna casa domestica databile prima del Mille e, quindi, lo strato altomedievale è da individuare – quando esiste – sopra quello romano o sotto la città tardomedievale e moderna. In varie città antiche (Pavia, Genova, Firenze, ecc.), grazie all'archeologia, stanno emergendo informazioni preziose sui processi di stratificazione urbanistica, sulla genesi e la trasformazione delle cinte murarie e del costruito, sulla vita materiale della popolazione nell'Alto Medioevo: ci rendiamo conto di come le città fossero assai piccole e tendessero a svilupparsi per «isole», abbandonando all'incolto o all'agricoltura zone precedentemente abitate; come si fosse largamente diffuso l'uso del legno come materiale da costruzione per «case-capanne» coesistenti con edifici pubblici in pietra e/o mattone, e con le strutture antiche che, quando non erano usate come cave, venivano riutilizzate come stalle o depositi. Dello sviluppo urbanistico del Medioevo arabo restano tracce archeologiche e topografiche ben visibili nel tessuto edilizio e nel tracciato viario di Palermo e delle altre città costiere della Sicilia (Marsala, Mazara del Vallo, Sciacca e Agrigento) che, nei secoli IX-XI, manifestarono una crescita rilevante. Tale sviluppo risulta «sinuoso e irregolare perfino nelle principali vie di scorrimento; quasi labirintico nella rete minore, dove ricorre spesso il vicolo cieco terminale su cui si appostano gli ingressi delle abitazioni del gruppo» parentale (SANFILIPPO, 1978, p. 71).

Le fondazioni monastiche benedettine, che, dal VI secolo con Montecassino, Subiaco e Farfa, nel VII secolo con San Colombano, nell'VIII con Novalesa, Nonantola, Pomposa, San Salvatore nel Monte Amiata e San Vincenzo al Volturno, nel IX Sant'Antimo, ecc., contrassegnarono l'alto Medioevo, svolsero un importante ruolo nella rivitalizzazione culturale ed economica del territorio (SANFILIPPO, 1978, p. 34). Le fondazioni ripresero impulso dall'XI secolo, con il rinnovamento apportato dagli ordini riformati: dei cluniacensi, cistercensi, vallombrosani ed altri, tanto da contribuire al popolamento dello spazio agrario, mediante operazioni di bonifica e dibosca-

mento: basti pensare all'opera di centri come Sacra San Michele, Venosa, Grottaferrata, Vallombrosa e Camaldoli (XI secolo), Monreale, Novacella, Fossanova e Chiaravalle di Ancona (XII sec.), San Galgano e Chiaravalle di Milano (XIII sec.) e Monte Oliveto Maggiore (XIV sec.) (FALLANI, ZANDER, 1974).

Valga l'esempio di San Vincenzo al Volturno (**quadri 1 e 2**), uno dei maggiori monasteri dell'Europa altomedievale la cui fondazione risale all'inizio dell'VIII secolo, fino alla precoce decadenza, dovuta al saccheggio saraceno dell'881 ed ai grandi cambiamenti politici ed economici: dopo il trauma bellico, l'abbazia, ricostruita nell'XI secolo in un luogo più elevato ed a breve distanza, fu investita da un processo di graduale emarginazione e ridotta ad un ruolo esclusivamente locale, fino all'abbandono tra tempi medievali e moderni ed alla scomparsa dell'edificato monastico originario: resta solo la chiesa con gli edifici dell'XI secolo e un'isolata cripta affrescata. Solo gli studi e gli scavi archeologici avviati dal 1979 in poi hanno avuto il merito di riaccreditare l'abbazia nella considerazione della comunità scientifica e della popolazione locale, con la valorizzazione dell'attività di ricerca mediante l'istituzione di un parco archeologico.

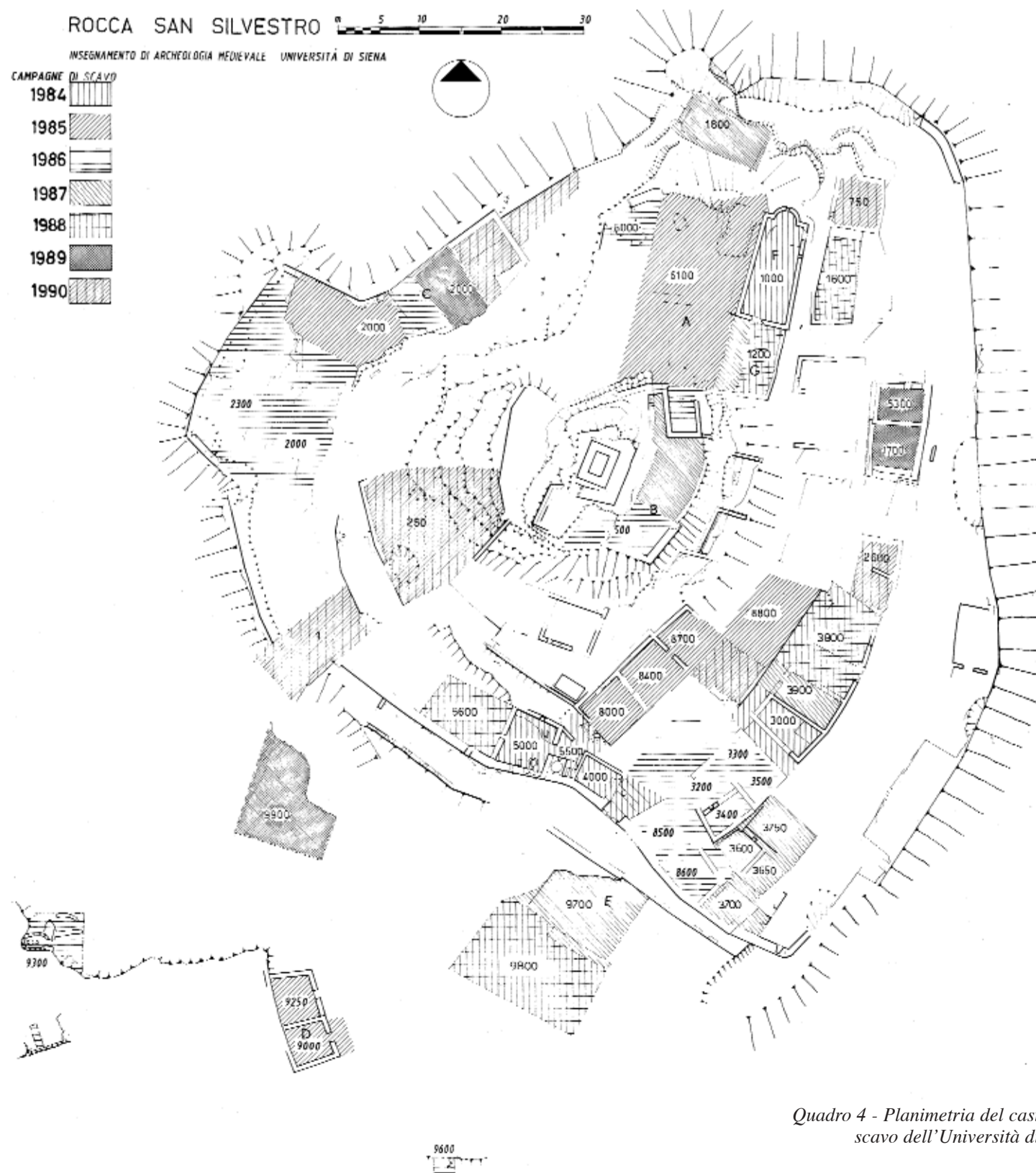
San Vincenzo sorge in una conca inframontana, presso le sorgenti del Volturno nel Molise settentrionale: un'area montana di congiunzione fra Tirreno e Adriatico, con i bacini idrografici del Volturno e del Sangro, lungo un itinerario di transumanza dall'Appennino abruzzese-molisano ai pascoli del litorale pugliese. Grazie alla favorevole posizione viaria ed amministrativa, essendo il luogo al confine fra lo Stato della Chiesa, il Ducato longobardo e poi franco di Benevento e l'Italia bizantina, ma grazie anche alle risorse agricole e dei pascoli, secondo un processo di territorializzazione perseguito da tante altre abbazie italiane, San Vincenzo riuscì ad infeudare tutta la regione dell'alto Volturno e ad accumulare un enorme patrimonio fondiario che, nei secoli del primo risveglio demografico-eco-



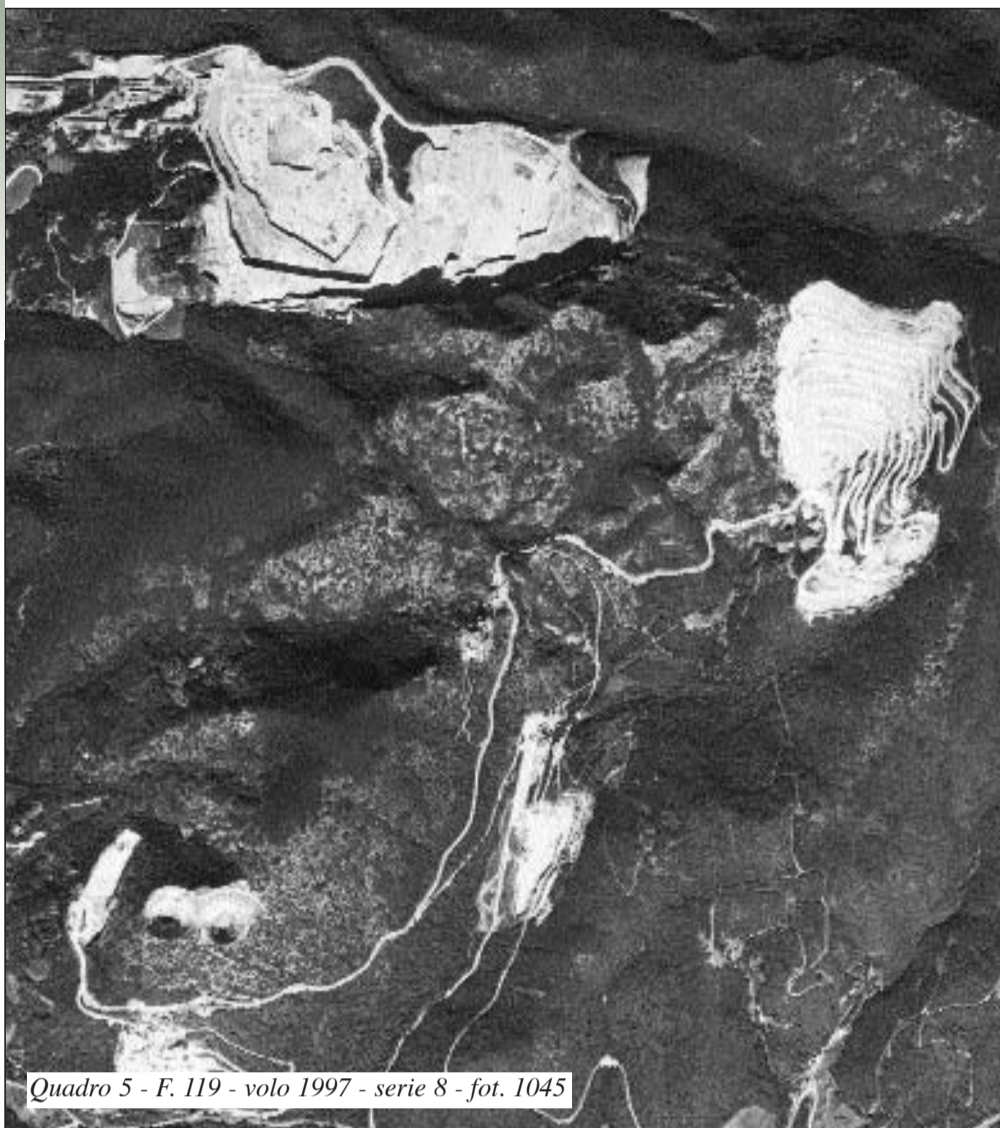
Quadro 3 - Foto aerea RSS - volo 1988

nomico (X-XI), fu messo a valore mediante capillari interventi di colonizzazione, con fondazioni di nuovi villaggi anche fortificati e chiese isolate.

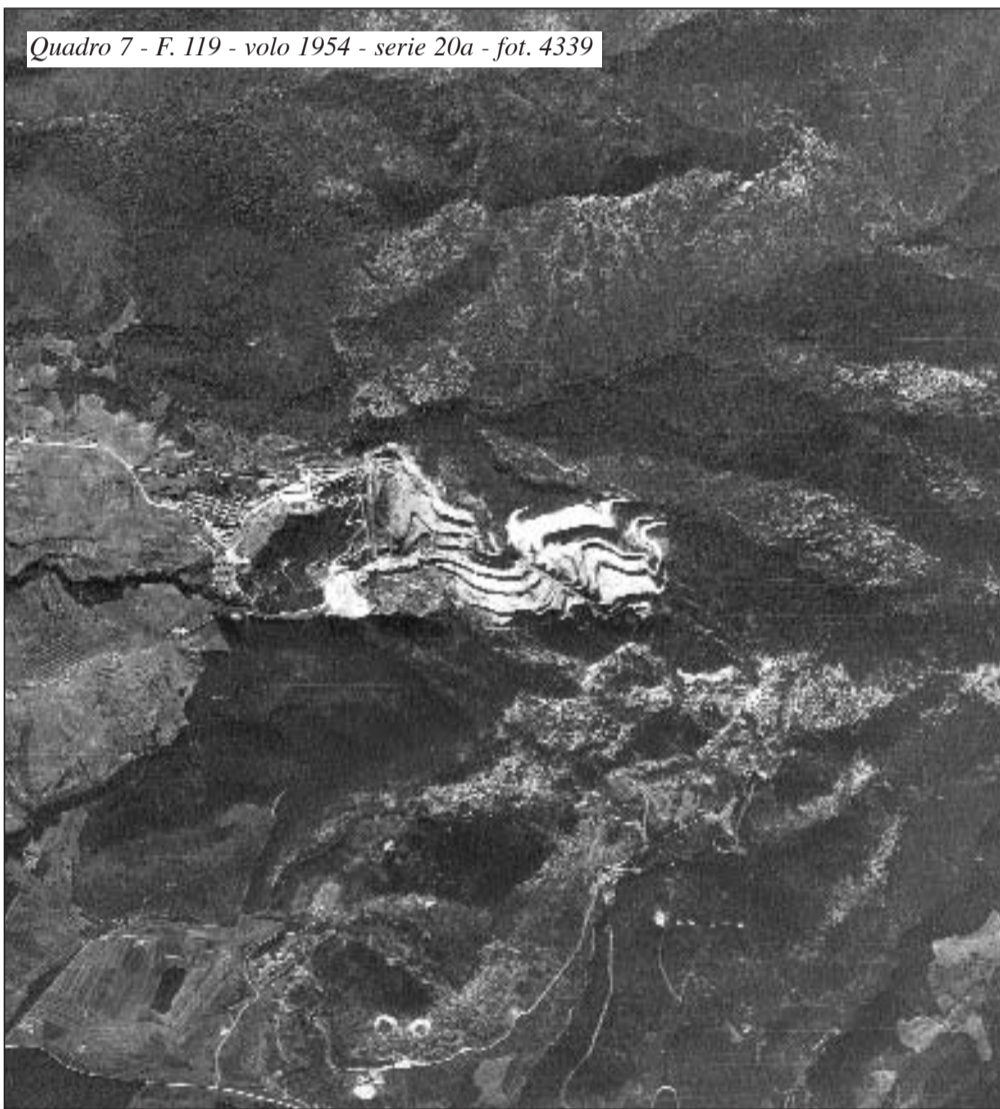
Come in altri contesti spaziali, l'archeologia dimostra che il sito utilizzato nell'VIII secolo per erigere il monastero ospitava già un insediamento rurale d'età romana trasformatosi poi in villa rustica, con dotazione successiva di chiesa con annesso cimitero, con continuità di fruizione per tutta la fase lon-



Quadro 4 - Planimetria del castello con le campagne di scavo dell'Università di Siena dal 1984 al 1990



Quadro 5 - F. 119 - volo 1997 - serie 8 - fot. 1045



Quadro 7 - F. 119 - volo 1954 - serie 20a - fot. 4339



Quadro 6 - F. 305 Sez. II - S. Vincenzo Sud - Serie 25

Oggi il «centro abitato» ed il territorio circostante costituiscono uno straordinario archivio a cielo aperto per la messa a fuoco dei segni del lavoro di estrazione e lavorazione dei metalli.

Il villaggio mostra una struttura urbanistica quasi intatta, con la sua cinta muraria dominata dalla turrata area signorile, la sua minuta trama viaria, la chiesetta romanica e l'annesso cimitero, il borgo con le piccole case dei lavoratori, il forno per la panificazione e quello per la ceramica, il frantoio, le cisterne per l'acqua, le diverse fonderie dell'area metallurgica ubicata in parte all'interno e in parte all'esterno del castello (FRANCOVICH, 1987 e 1991).

La vicenda di Rocca San Silvestro è stata ricostruita con indagini archeologiche e territoriali, con «l'incrocio tra dati d'archivio e cartografia storica» e con il ricorso alla fotointerpretazione, che – come dimostra l'intenso lavoro del Dipartimento di Archeologia e Storia delle Arti dell'Università di Siena (progetto «Atlante dei siti fortificati della Toscana» che ha censito ben 1 554 castelli, di cui 762 a continuità di vita; vedasi il **quadro 8**) – rappresenta «una guida fondamentale per la selezione delle situazioni più promettenti da verificare sul terreno mediante ricognizione e scavo» (FRANCOVICH, GINATEMPO, 2000, pp. 55-57: tavola C a p. 23 Castelli in Toscana). Questa rocca costituisce una vicenda emblematica del processo di incastellamento che coinvolge l'Italia con il consolidarsi della società feudale tra alto e pieno Medioevo (secoli VIII-XIII). Allora il castello (o villaggio rurale fortificato localizzato quasi sempre in posizione di sommità o sul versante collinare) divenne, con le città episcopali che, a causa della loro decadenza, poco si distinguevano dai castelli maggiori, l'elemento basilare dell'organizzazione militare del potere statale o personale (di signori laici ed ecclesiastici) e soprattutto il punto di riferimento essenziale della geografia economica e socio-insediativa. In altri termini, i castelli – con la loro definizione funzionale come modo di organizzarsi in comunità locali specialmente contadine – elaborarono una forma di vita molto diffusa che portò alla piena riconquista delle sommità collinari, assumendo importanza e funzioni tali da incidere decisamente sulle forme del popolamento e dell'utilizzazione e distribuzione delle risorse, sulle gerarchie tra i luoghi e sui modi in cui i potenti creavano le loro capacità di controllo e di governo del territorio.

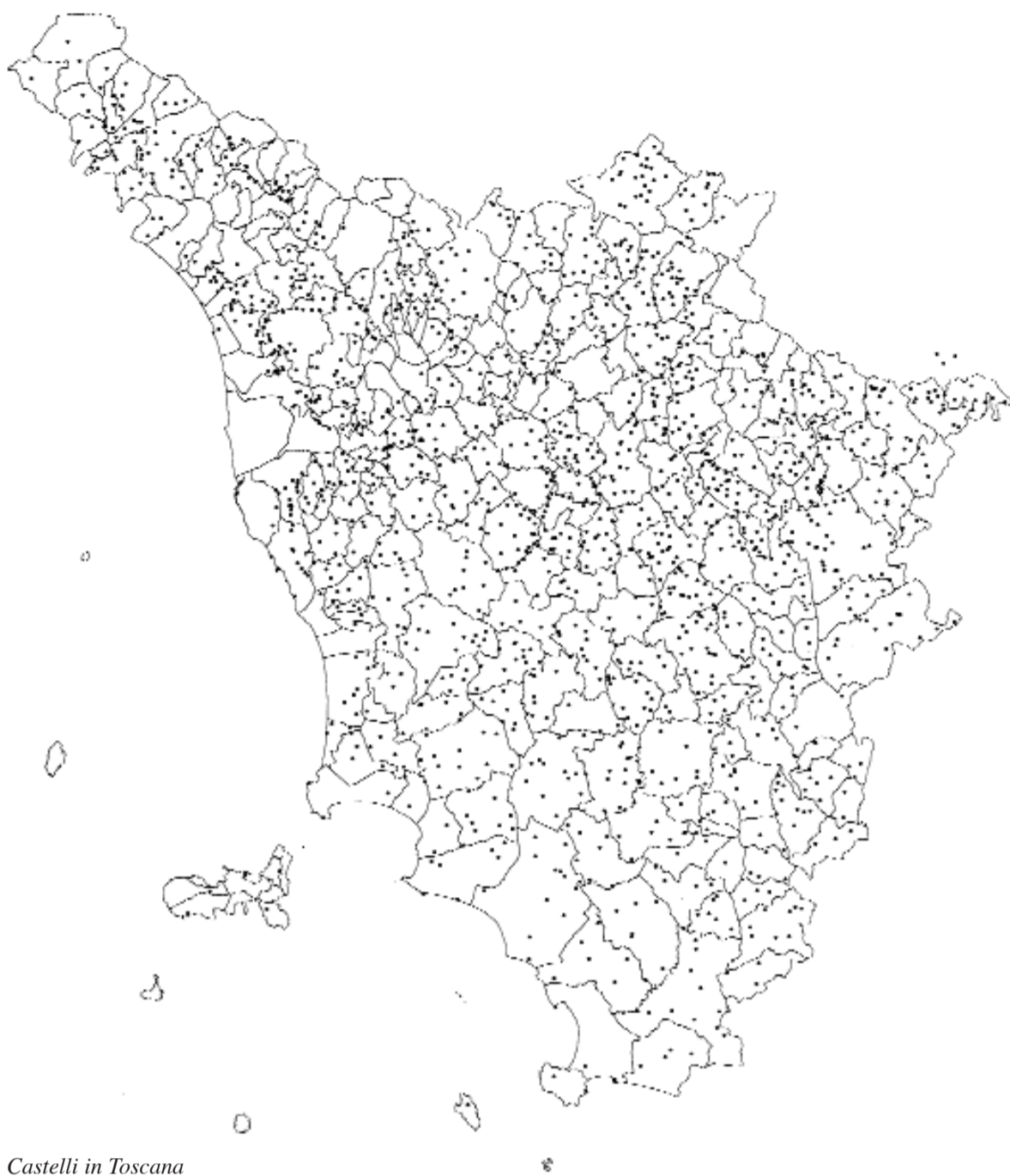
In verità, piccoli insediamenti fortificati esistevano già in età tardo-antica (V secolo d. C.), con un successivo incremento specialmente nel VI secolo che vide la frammentazione dell'Italia prima fra goti e bizantini e poi fra longobardi e bizantini. Ma in quei tempi si trattava ancora di pochi «castelli-rifugio» e «castelli-fortezza», punti forti del potere statale (o di ciò che di esso rimaneva), posti sui confini, abitati quasi soltanto da militari e privi di effetti sulle dinamiche insediative e sullo sviluppo delle società locali.

Prima della piena affermazione del modello di «castello-villaggio fortificato» (che si ebbe nel X secolo), infatti, la popolazione contadina, fatta per lo più di fittavoli in condizione servile, viveva nelle grandi aziende signorili o *curtes*, annucleandosi in piccoli villaggi o casali di poche abitazioni (con presenza anche di case sparse) che facevano capo – per funzioni sociali ed amministrative – alle città ed ai «centri domocoltili» (direzionali del sistema curtense), oltre che al rado reticolo delle pievi, con l'edificio ecclesiastico che fungeva da crocevia per incontri periodici.

gobarda (FRANCOVICH, 1987, pp. 211-234 e 83-96: fig. 2 planimetria a p. 215).

Emilio Sereni (1961, p. 90) scrive che «l'insediamento in borghi inerpicati sussiste sovente [...] sino ai giorni nostri come elemento caratteristico del paesaggio italiano», in forza di una «legge d'inerzia», alla quale siamo debitori di tanti beni culturali. La suggestiva caratterizzazione fa riferimento ai centri fortificati, molti dei quali interessano il nostro patrimonio archeologico.

I **quadri 3, 4, 5, 6 e 7** raffigurano il castello maremmano di Rocca San Silvestro, monumento archeologico arroccato nelle calcaree colline minerarie di Campiglia Marittima, ricche di resti di miniere, impianti di fusione di rame, piombo argentifero e ferro che, seppure ad intermittenza, coprono il lungo periodo compreso fra il tempo degli etruschi e la metà del XX secolo, e che, per queste ragioni, nel 1998 sono state organizzate in parco archeominerario. Il castello, fondato poco prima del Mille, fino all'abbandono del tardo Trecento (dovuto all'innovazione tecnologica in atto nelle attività di fusione dei minerali, in seguito all'applicazione dell'energia idraulica), fu un'attiva sede di minatori e operai metallurgici, come avvenne per vari altri coevi insediamenti dell'area maremmana-amiatina (Fornoli, Cugnano, Rocchette, Giugnano, ecc.).



Quadro 8 - Castelli in Toscana

Con la società feudale, nei secoli d'oro del potere signorile (X-XII), nobili, vescovi ed abati costruirono – intorno al castello, che interessò marginalmente le aree prossime alle città e meglio controllate da queste – legittimazione e consenso grazie al loro potere territoriale ed alla loro opera di riorganizzazione del popolamento, dell'economia e del paesaggio. La realizzazione di migliaia di insediamenti fortificati non comportò sempre nuove fondazioni: spesso, anzi, il processo consistette nel potenziamento di *villae* e *casalia* (piccoli villaggi aperti o aggregati minimi curtensi), mentre tanti altri villaggi e casali furono abbandonati per fornire popolazione ai nuovi insediamenti. In tal modo l'incastellamento significò una diversa dislocazione spaziale delle sedi e della popolazione, una ristrutturazione delle vie di comunicazione ed un diverso uso delle risorse agro-silvo-pastorali, minerarie, idriche (per forza motrice e comunicazione, irrigazione e pesca), la costruzione di una nuova geografia sia amministrativa (distretti di castello, base delle nuove comunità, espropriazione dei poteri delle pievi isolate da parte delle nuove chiese castrensi) sia economica (realizzazione di nuovi equilibri e gerarchie territoriali).

Al di là delle varietà architettoniche e delle consistenze urbanistiche, dei materiali da costruzione, della presenza o meno della sede signorile (càssero o torrione), le fonti confermano la funzione comunitaria degli insediamenti castrensi, residenze di agricoltori (talora di minatori/fonditori), oltre che di qualche primo nucleo di artigiani e bottegai.

Il castello divenne centro di mercato: tale valenza arricchiva il signore con «dazi» e «gabelle» sulle merci e finiva col beneficiare bottegai e artigiani, contribuendo così alla differenziazione sociale di questo ceto nei confronti degli agricoltori asserviti e creando le premesse per l'accumulazione dei capitali da investire nella terra quando – con la crisi e disgregazione del sistema curtense – si sarebbero create le condizioni di un'intensa mobilitazione fondiaria.

Se certi insediamenti decadde e furono disertati già durante la fioritura del sistema, in seguito ad eventi determinanti di ordine politico-militare oppure alla fondazione di altre analoghe realtà castrensi, è comunque certo che il ciclo di vita dei castelli entrò in crisi solo a causa del risveglio politico-economico delle città, con la disgregazione delle signorie rurali che ne seguì. Così, specialmente nei secoli XII-XIII, allorché le città in sviluppo eliminarono o asservirono – con campagne militari, acquisto monetario e controllo politico-amministrativo – i poteri feudali, le corti vennero abbandonate dai coltivatori «affrancati», i ceti abbienti cittadini e locali poterono acquistare terre, molti livellari riuscirono a diventare proprietari: si trattò di processi politico-sociali ed economici innovativi, con effetti dirompenti sui castelli e gli equilibri territoriali che da essi dipendevano.

Tra i secoli XIII e XV, si calcola che circa la metà dei villaggi fortificati italiani vennero abbandonati dagli abitanti e ridotti alla sola chiesa o ad una o più case, oppure addirittura a ruderi (di non pochi non rimangono tracce nemmeno nella toponomastica e non si riesce ad individuare alcun resto materiale), oppure furono privatizzati e trasformati in residenze esclusive di ricchi cittadini (ville e fattorie): magari, con il passare del tempo, tra i secoli XIX e XX, quando si affermerà un gusto architettonico goticeggiante e di «rivisitazione» del Medioevo, saranno nuovamente ricostruiti, con tanto di torri merlate, come avverrà a Brolio ed a Vincigliata in territorio fiorentino.

Non furono pochi neppure gli insediamenti castellani – quelli dotati di più elevate qualità in rapporto al controllo politico-amministrativo ed economico del territorio (centralità spaziale e contiguità alle vie di comunicazione, rilevanza di risorse agricolo-forestali o idrauliche, ecc.) – che riuscirono a mantenere o addirittura ad accrescere la loro consistenza demografica e urbanistica, fino a diventare vere e proprie piccole città (come, in Toscana, San Gimignano, San Miniato, Montepulciano, Grosseto, ecc.), grazie ai «privilegi» del nuovo potere politico cittadino che valsero a produrre un'ulteriore articolazione della società locale, con la formazione di un gruppo di dominio in grado di gestire l'amministrazione della comunità, fatta sempre meno di agricoltori e sempre più di proprietari di fabbricati e terreni, bottegai ed artigiani, esponenti delle arti e professioni liberali.

In altri termini, i castelli (**quadro 8**) che erano sedi di comunità sono sopravvissuti ai grandi cambiamenti dei secoli tardo-medievali, perché non si qualificavano più come villaggi agricoli, cardini del sistema di produzione feudale, ma venivano ad esprimere nuove funzioni di centri di servizio della campagna, ove stavano affermandosi sistemi agrari innovativi, quali quelli creati dalla città e dal mercato (FRANCOVICH, GINATEMPO, 2000, pp. 10-11 e ss.).

L'archeologia industriale italiana abbraccia, oltre alle manifatture dismesse dell'età contemporanea, pure il ragguardevole patrimonio di cave a cielo aperto, miniere di vario tipo, saline per il trattamento delle acque marine, fornaci da calce e laterizi, fabbriche per la lavorazione di ceramiche e porcellane e tutta un'ampia gamma di altri piccoli opifici funzionanti in gran parte ad acqua (solo raramente alimentati dal vento): tutte strutture riferibili non solo ai tempi dell'industrializzazione, ma anche a quelli medievali, moderni o addirittura antichi (spesso con riutilizzazioni un po' in tutte le età storiche), e per tali motivi fatte pure oggetto di recenti politiche di recupero strutturale o di conservazione e valorizzazione mediante la creazione di itinerari tematici e parchi archeo-minerari o culturali.

Ovviamente, queste attività produttive – come è bene evidenziato nelle edizioni del 1922 (tavola 57) e del 1948 (tavola 60) dell'*Atlante*, peraltro considerando impianti in larghissima misura ancora funzionanti all'epoca dei rilevamenti – hanno lasciato tracce topografiche anche per le opere di servizio, quali vie di comunicazione e sistemazioni idriche, ambienti per il deposito o la trasformazione dei prodotti e per la residenza stagionale dei lavoratori.

Date le condizioni di incipiente abbandono di miniere, saline ed impianti meccanici tradizionali (molini) attivati mediante la forza del vento, delle acque cadenti (molini da cereali e castagne, segherie, magli/forni/ferriere e ramiere, cartiere, gualchiere da lana, bigattiere da seta, ecc.) o anche delle acque correnti (molini piazzati su pontoni di legno galleggianti), le varie versioni delle carte topografiche I.G.M., se messe a confronto in ordine cronologico (con allargamento dell'indagine alle documentazioni grafiche precedenti), rappresentano fonti di straordinario significato: e ciò per l'individuazione e localizzazione di quanto resta delle strutture produttive e degli ambienti di servizio circostanti, per il fatto che nella *Carta d'Italia* queste sono puntualmente indicate con particolari segni e denominazioni, contrariamente a tanti stabilimenti industriali contemporanei che non sono invece distinguibili rispetto ad edifici di altro uso.

Le gualchiere, impianti a forza idraulica adibiti dal Mille fino ai secoli XVIII-XIX alla follatura dei panni, costituiscono forse gli esempi più caratteristici dell'archeologia pre e protoindustriale che spesso dava vita a fitti sistemi distribuiti lungo fiumi o gore da questi derivate.

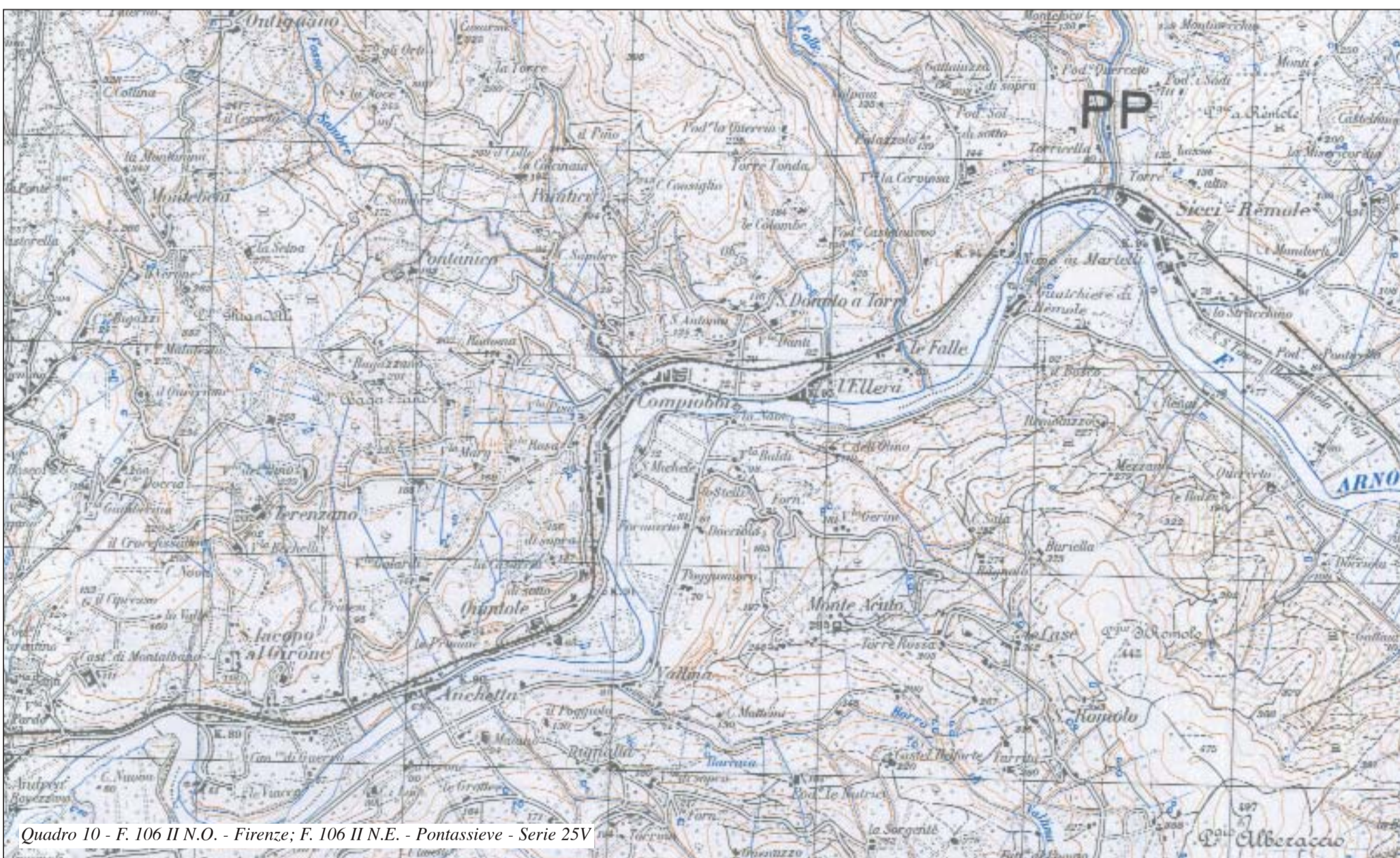


Quadro 9 - F. 106 - volo 1997 - serie 6 - fot. 1125

I quadri 9 e 10 raffigurano tra le tante gualchiere fiorentine, quelle di Remole, ubicate sull'Arno a monte di Firenze, con i vicini impianti di Rovezzano, Girone e Quintole, che costituiscono il più importante monumento dell'archeologia industriale medievale del territorio di Firenze e l'ultima testimonianza di questa categoria di manifattura tessile, per di più l'unica di proprietà pubblica.

Per tali motivi da anni si attende dalle istituzioni un restauro generale, perché il complesso monumentale possa fungere anche da centro museografico in simbiosi con il circostante istituendo parco fluviale dell'Arno a monte di Firenze.

Con la pescaia di derivazione delle acque fluviali e con il contiguo porto, l'opificio si presenta come una sorta di castello, essendo costituito dal corpo principale adibito alle lavorazioni industriali, dotato di due torri merlate laterali, e da un altro corpo di fabbrica parallelo (già usato per stalle e magazzini al terreno e per abitazione dei lavoratori al piano superiore), il tutto circondato da mura pure merlate con due porte di accesso. La manifattura esiste dal XIV secolo, per garantire all'importante industria cittadina della lana l'operazione che doveva dare morbidezza ai panni: dapprima di proprietà privata, nel 1538-41 passò all'Arte della Lana con il contiguo mulino, i magazzini, le casette degli operai ed il traghetto sull'Arno, per poi essere inglobata, nella seconda metà del XVIII secolo, nel patrimonio della Camera di Commercio di Firenze e successivamente in quello del Comune di Firenze. Tramontato il loro ruolo industriale, le gualchiere servirono alla macinazione dei cereali fino alla metà del XX secolo, finché l'alluvione del 1966 accentuò le condizioni di abbandono e di degrado del complesso edilizio (COMUNE DI FIRENZE, 1999; COSI, 2000).



Quadro 10 - F. 106 II N.O. - Firenze; F. 106 II N.E. - Pontassieve - Serie 25V

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *Archeologia Medievale*, 17, 1990, (numero dedicato ai Seminari sul tardoantico e l'altomedioevo nell'area alpina e padana).
- COMUNE DI FIRENZE-COMUNE DI BAGNO A RIPOLI-COMUNE DI PONTASSIEVE, *Le Gualchiere di Remole e il territorio del fiume Arno*, Firenze, Polistampa, 1999.
- COSI C., *Le Gualchiere del Girone e l'attività laniera fiorentina*, Comune di Fiesole-Comune di Firenze, 2000.
- FALLANI G., ZANDER G. (A CURA DI), *Abbazie e conventi*, Milano, T.C.I., 1974.
- FANELLI G., "L'architettura", in EMILIANI A., FANELLI G., ROMANO G. (A CURA DI), *Il patrimonio storico-artistico*, Collana "Capire l'Italia", Milano, T.C.I., 1979, pp. 64-95.
- FRANCOVICH R. (A CURA DI), *Archeologia e storia del Medioevo italiano*, Roma, La

- Nuova Italia Scientifica, 1987.
- FRANCOVICH R. (A CURA DI), *Rocca San Silvestro*, Roma, De Luca, 1991.
- FRANCOVICH R., GINATEMPO M. (A CURA DI), *Castelli. Storia e archeologia del potere nella Toscana medievale*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2000.
- ROMBAI L., *Geografia storica dell'Italia. Ambienti, territori, paesaggi*, Firenze, Le Monnier, 2002.
- SANFILIPPO M., "Dalla crisi urbana del primo tardoantico alla città-stato tardomedievale", in GAMBÌ L. (A CURA DI), *Le città*, Collana "Capire l'Italia", Milano, Touring Club Italiano, 1978, pp. 56-84.
- SERENI E., *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, Laterza, 1961.

138 Infrastrutture storico-archeologiche

MASSIMO QUAINI

Università degli Studi di Genova

Il rapporto tra la carta e le infrastrutture storiche della circolazione non è così semplice come può sembrare a prima vista, anche perché la carta tende a fissare, a «congelare» un assetto, mentre la circolazione è per definizione «flusso», mobilità, cambiamento. Per affrontare un rapporto siffatto è necessario innanzitutto dare un minimo di spessore storico alla questione e fare ricorso alle carte storiche: ricostruire, anche se velocemente, il percorso della rappresentazione.

Le prime carte che ci sono pervenute, o rappresentano in forma sintetica e schematica l'ecumene, «il mondo abitato», o sono carte itinerarie, come la «Peutingeriana», carte ad uso dei pellegrini e ad uso dei naviganti. Questa prima classificazione ci riporta alla distinzione tolemaica fra «geografia» e «corografia»: fra la misurazione e la proiezione del mondo conosciuto (Eratostene, Tolomeo) e la rappresentazione descrittiva e qualitativa dei luoghi e delle regioni per renderli in qualche modo riconoscibili al viaggiatore (da Strabone ai corografi e cartografi rinascimentali, che sono alla base dello sviluppo dell'esame topografico dei luoghi).

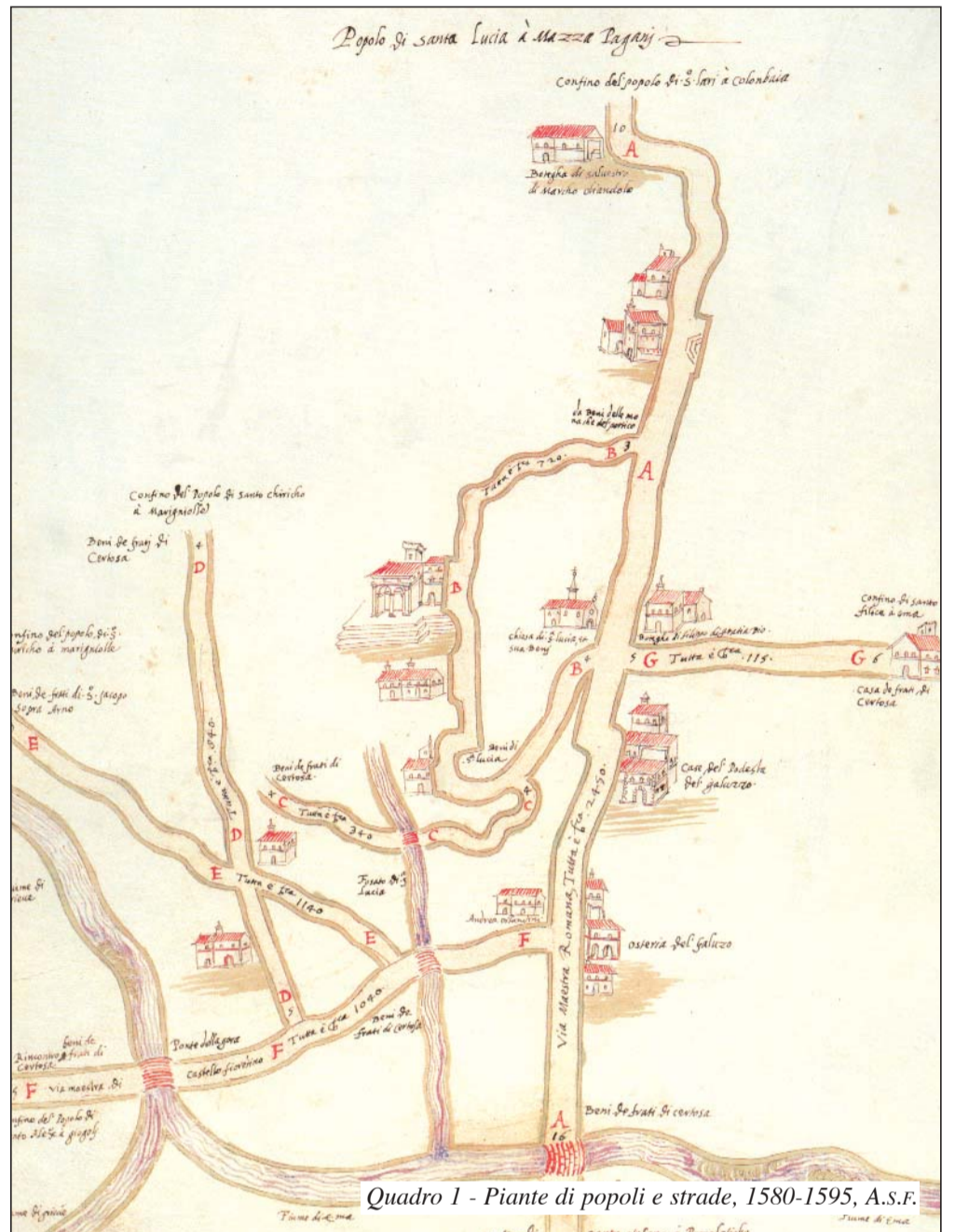
Ma fin dal Medioevo, quando anche nella carta prevale l'interpretazione teologica del mondo, fra i due indirizzi che abbiamo appena delineato si colloca in maniera del tutto originale la cartografia nautica: la prima forma di razionalizzazione moderna di alcune regioni della superficie terrestre. Come ha scritto un grande medievista, la geografia nel Medioevo «nasce adulta»: l'esperienza pratica dei marinai del Mediterraneo sa costruire carte «la cui esattezza sarà superata soltanto da quelle della fine dell'Ottocento» (LOPEZ, 1966). È un'evidente esagerazione determinata dal fatto che quella medievale viene definita dallo stesso autore come «l'età dell'imprecisione e del sogno» e dal fatto che, in fin dei conti, ciò che mancava a un cartografo medievale come Matteo Paris, autore tanto di carte corografiche quanto di mappamondi, non era l'abilità tecnica «ma la convinzione che l'esattezza 'fotografica' o statistica fosse preferibile alla suggestività del simbolo o dell'epiteto» (IDEM, p. 413).

Con la cartografia nautica cambia radicalmente il «punto di vista», perché il mondo non è più rappresentato dal punto di vista religioso del pellegrino (come per esempio nella celebre «carta itineraria» di Matteo Paris da Londra a Roma), ma da quello del navigante e del mercante. Il rovesciamento non è da poco: sono i mari che disegnano i contorni terrestri e non viceversa come accadeva ancora nella «Peutingeriana». Cambia inoltre il tipo di sapere geografico e di paesaggio antropico che emerge in funzione dell'uno o dell'altro punto di vista, come non manca di notare un grande geografo francese scrivendo che «la nave scivola sull'acqua, i flutti divisi riprendono la propria forma ed il solco si cancella; la terra è più fedele e conserva la traccia dei cammini che per tempo gli uomini hanno calcato. La strada si imprime al suolo: essa semina germi di vita: case e casali, villaggi, città» (VIDAL DE LA BLACHE, 1922).

Anche quando il percorso – e questo vale tanto per la rotta marittima quanto per la strada di terra – non viene geograficamente rappresentato direttamente sulla carta e, per esempio, rimane affidato alla relazione scritta (portolani, diari di viaggio, ecc.), la carta lo presuppone, in quanto, almeno fino a quando l'occhio e la tecnica (con la triangolazione) si sostituiscono ai passi dei viaggiatori e agli itinerari, le distanze riportate sono essenzialmente quelle che i viaggiatori di terra e di mare hanno ripetutamente percorso fra un punto e l'altro della superficie terrestre per mezzo di una strada o di una rotta. Solo lentamente e per effetto della rinascita delle arti e delle scienze dal XIV al XVI secolo si afferma il principio che è alla base della cartografia moderna: *mieux vaut voir que courir* («vale più guardare che marciare»); ovvero, grazie alle meraviglie della trigonometria, il corpo del cartografo si risparmia: l'occhio si sostituisce al piede, la vista al passo; perché le distanze portate sulla carta non sono più percorse ma calcolate (AA. VV., 1980).

Ma non è per questo «superamento» della vecchia cartografia «a passi andanti», come si diceva nell'*Ancien Régime*, che nella cartografia a stampa dell'età moderna i tracciati stradali rimangono a lungo in ombra a vantaggio di elementi più stabili come i corsi d'acqua. Di ciò gli studiosi hanno dato spiegazioni diverse alle quali è necessario rimandare (DAINVILLE, 1964; FARINELLI, 1992). Ci sono tuttavia a livello regionale insieme di carte che fanno eccezione alla regola. L'esempio più noto è forse quello rappresentato dalle *Piante di popoli e strade* (quadro 1), che riguarda lo stato fiorentino fra il 1580 e il 1595 e che è stato definito «il più antico atlante stradale d'Europa» (PANSINI, ROMBAI, 1989).

Altri tipi di carte, se non proprio stradali, riproducenti comunque il retico-



Quadro 1 - Pianta di popoli e strade, 1580-1595, A.S.F.

lo stradale, sono presenti nella cartografia a grande e media scala per la gestione del territorio in tutti gli Stati che dall'inizio dell'età moderna intraprendono progetti di modernizzazione dell'apparato statale (a partire dall'operazione promossa in Terraferma nel 1460 dal Consiglio dei Dieci della repubblica di Venezia). È invece nella cartografia a piccola scala che le strade stentano a comparire, anche laddove hanno grande importanza. Si potrebbe fare l'esempio di una «regione-movimento» come la Valle d'Aosta, dove gli assi stradali del Piccolo e del Gran S. Bernardo sono rilevanti dall'età romana a tutto il Medioevo e tuttavia la prima carta che sembra rappresentarli in maniera compiuta risale solo alla fine del Seicento, anche se i corografi umanistici, dal Biondo all'Alberti, li mettono al centro delle loro descrizioni.

Fra carte marine e carte terrestri rimane a lungo un'evidente cesura ed i contatti reciproci sono scarsi, anche per effetto della diversa professionalità messa in campo: si tratta comunque delle prime carte che hanno sviluppato una maggiore esattezza anche nel disegno dell'Italia con l'ausilio della sola bussola (per le direzioni) e dei «peleggi» (o percorsi d'altura) e con l'assidua frequentazione delle coste e dei più piccoli approdi; sono inoltre le prime a consegnare alla cartografia terrestre, in tempi più vicini a noi, alcune delle invenzioni topografiche sperimentate nella rappresentazione del rilievo, come nel travaso del sistema delle curve di livello dalle profondità marine alla dimensione verticale della superficie terrestre, che verrà compiuto solo nel Settecento (DAINVILLE, 1958).

Nei secoli dell'età moderna si stabilisce comunque fra le une e le altre carte un processo di commistione anche a scala topografica, che ha le sue origini nel fatto che le riviere mediterranee in certe condizioni geografiche – come ha mostrato Fernand Braudel sulla scia dei maggiori geografi del Mediterraneo – diventano protagoniste della storia e le repubbliche marinare italiane hanno bisogno di una conoscenza cartografica a piccola scala per i grandi traffici e a grande scala per l'amministrazione del territorio (per il caso esemplare di Venezia si vedano J. SCHULZ, 1990 e E. CASTI, 1998).

Di questo genere misto si offre qui un esempio meno noto e più tardo: l'*Atlante della Sanità* di Matteo Vinzoni (quadri 2 e 3), il maggior cartografo settecentesco della repubblica di Genova. L'atlante nasce per con-

trollare meglio le coste e vigilare anche sui minimi approdi, al fine di evitare il contagio della peste, di cui si era sviluppato un importante focolaio a Marsiglia nel 1729 (QUAINI, 1983). Accanto ai porti ed agli approdi il cartografo non manca di segnare le strade e in particolare la via costiera. Un altro esempio, non italiano e dettato da ragioni più che altro strategiche, ci riporta alla scala mediterranea e allo sviluppo di una cartografia nautica più precisa di quella medievale: si tratta della costruzione fra Seicento e primo Settecento del portolano francese del Mediterraneo. La sua vicenda è stata

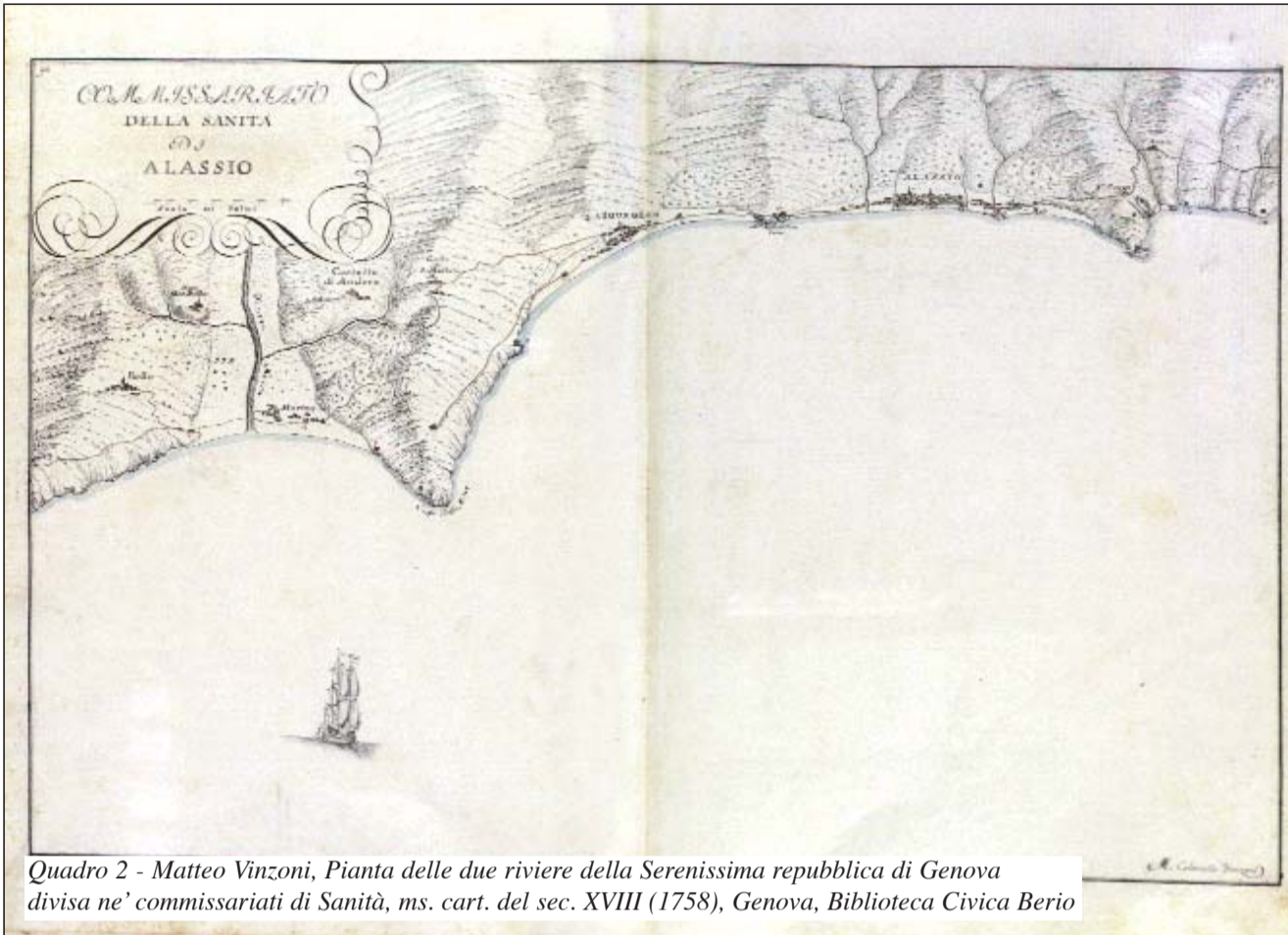
già compiutamente ricostruita da E. Poleggi (1989) e si rimanda quindi a questo autore per intendere meglio l'esempio qui riprodotto (**quadro 4**), utile anche per illustrare la varietà dei linguaggi cartografici che continueranno ad essere impiegati accanto alle carte marine di tipo planimetrico: la veduta prospettica dal mare, il profilo a diverse distanze della linea di costa che prima dell'invenzione e diffusione della navigazione strumentale era necessario per orientarsi e riconoscere i punti di approdo. Altri casi di questo tipo si ritrovano, insieme alle piante dei maggiori porti in tutti gli atlanti portolanici olandesi, inglesi ed ancora nelle produzioni dell'Istituto Idrografico della Marina, o soprattutto nelle belle litografie di Alberto Porro pubblicate nel 1904 con il titolo di *Vedute delle coste d'Italia*.

Le vie di mare e le funzioni portuali

Fin dall'antichità il navigante ha avuto bisogno di strumenti per orientarsi, fossero essi i «peripli» o descrizioni delle coste e degli approdi, che si incontrano nella navigazione di cabotaggio, oppure, fuori del Mediterraneo, strumenti tanto semplici quanto ingegnosi come le «carte» dei polinesiani. Un salto di qualità si ebbe con l'invenzione della bussola che consentiva di affrontare la navigazione di altura.

Perciò è stato riconosciuto che ogni discussione sull'origine di portolani e carte nautiche è oziosa (GAUTHIER DALCHÉ, 1995), come è senz'altro ozioso, in un'area di continui scambi culturali come il Mediterraneo, parlare di primato di una «nazione» sulle altre. Oltretutto oggi sappiamo che tutti questi strumenti sono il frutto della collaborazione di chierici e laici e che è molto probabile che la maggior parte delle carte nautiche che ci sono pervenute non fossero destinate ai piloti e alla navigazione (durante la quale si deterioravano troppo facilmente), ma alle biblioteche di principi e letterati. È comunque a questo tipo di documento che dobbiamo le prime rappresentazioni, per quanto schematiche, delle principali città portuali e dei loro dintorni. Si vedano a titolo di esempio le rappresentazioni di Genova, secondo il disegno di cartografi di origine italiana e anche turca, come il *Kitab-i Bariyye* o «Libro del mare» dell'ammiraglio turco Ahmed Muhyiddin Piri Re'is (**quadro 5**), singolare figura di umanista e uomo d'arme al servizio di Solimano il Magnifico, i cui numerosi manoscritti denunciano evidenti influenze italiane.

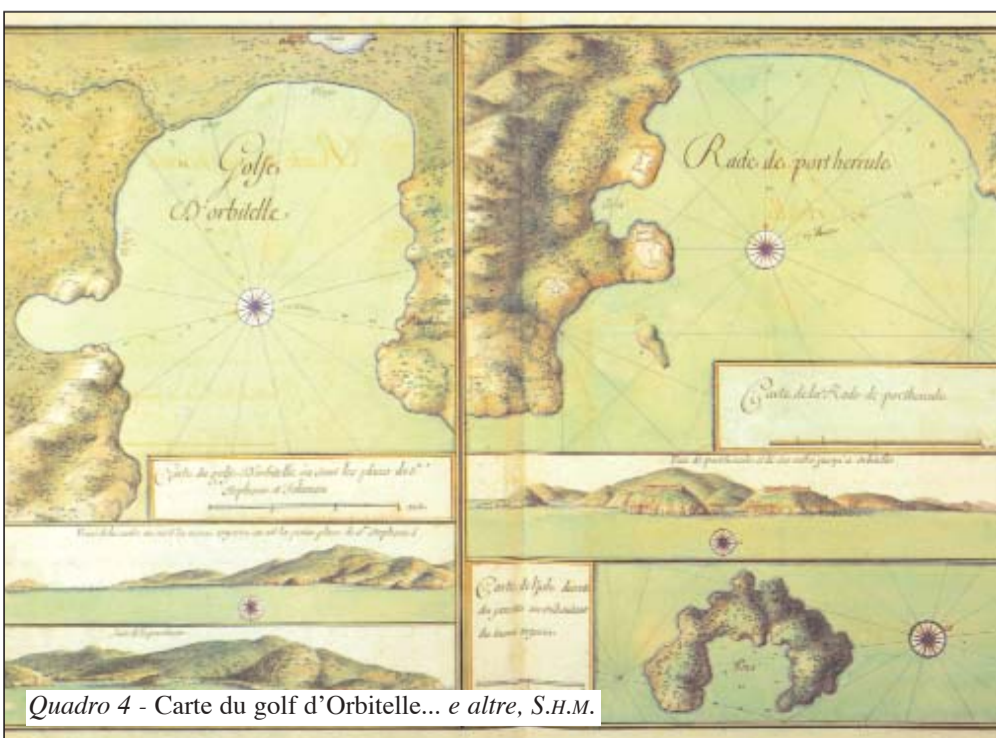
Per quanto questi disegni prospettici siano in genere fuori scala rispetto alla scala della carta generale, è evidente che essi, anche per il loro carattere più simbolico che realistico, non potevano bastare al viaggiatore e tanto meno possono bastare allo studioso che intenda oggi seguire sul documento cartografico l'evoluzione storica di una città portuale. Per tali finalità occorre saltare alla cartografia urbana a grande scala – sulla cui tradizione si vedano a titolo d'esempio ancora SCHULZ (1990) e POLEGGI (1977) – della quale sono esempi importanti tanto la celebre pianta di Venezia di Jacobo de' Barbari (1500), quanto la pianta di Milano del 1603, opera di Francesco Richini, e le piante più tarde di Napoli e di Genova



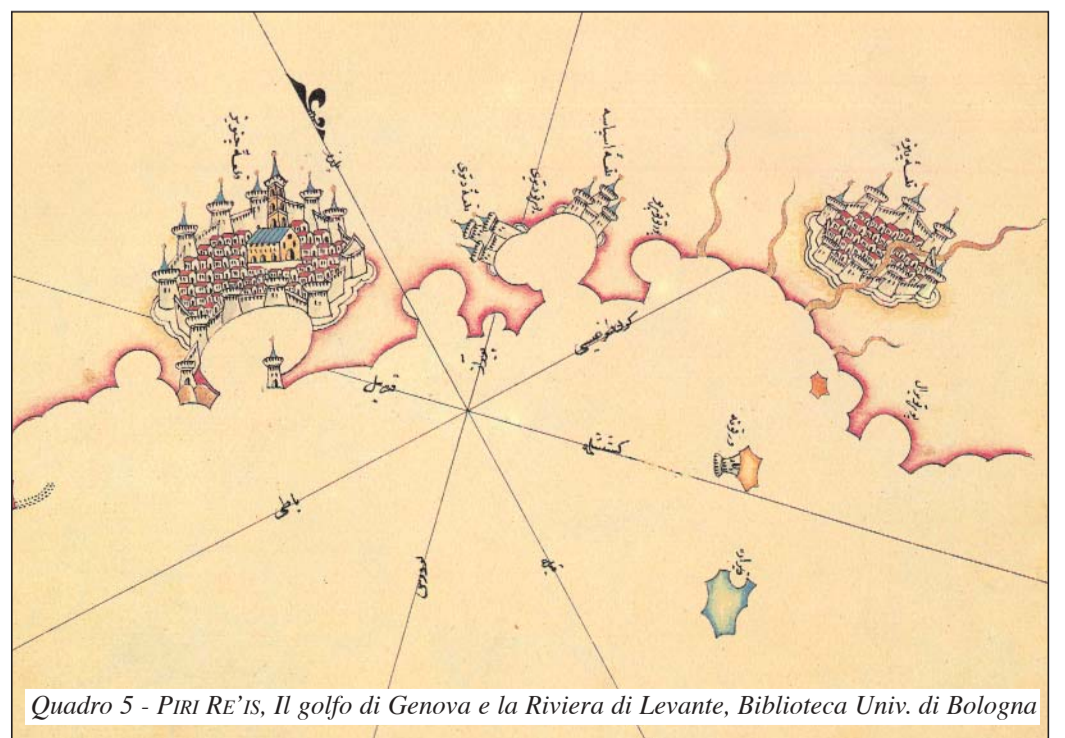
Quadro 2 - Matteo Vinzoni, Pianta delle due riviere della Serenissima repubblica di Genova divisa ne' commissariati di Sanità, ms. cart. del sec. XVIII (1758), Genova, Biblioteca Civica Berio



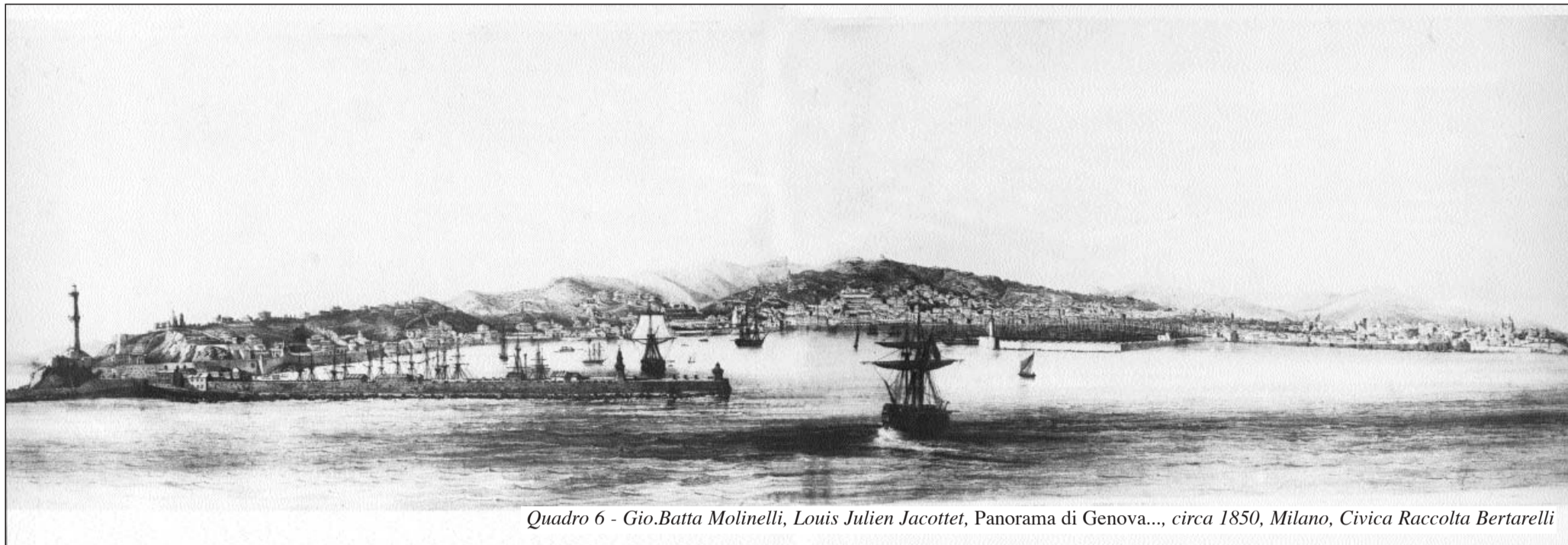
Quadro 3 - Matteo Vinzoni, Pianta delle due riviere della Serenissima repubblica di Genova divisa ne' commissariati di Sanità, ms. cart. del sec. XVIII (1758), Genova, Biblioteca Civica Berio



Quadro 4 - Carte du golf d'Orbitelle... e altre, S.H.M.



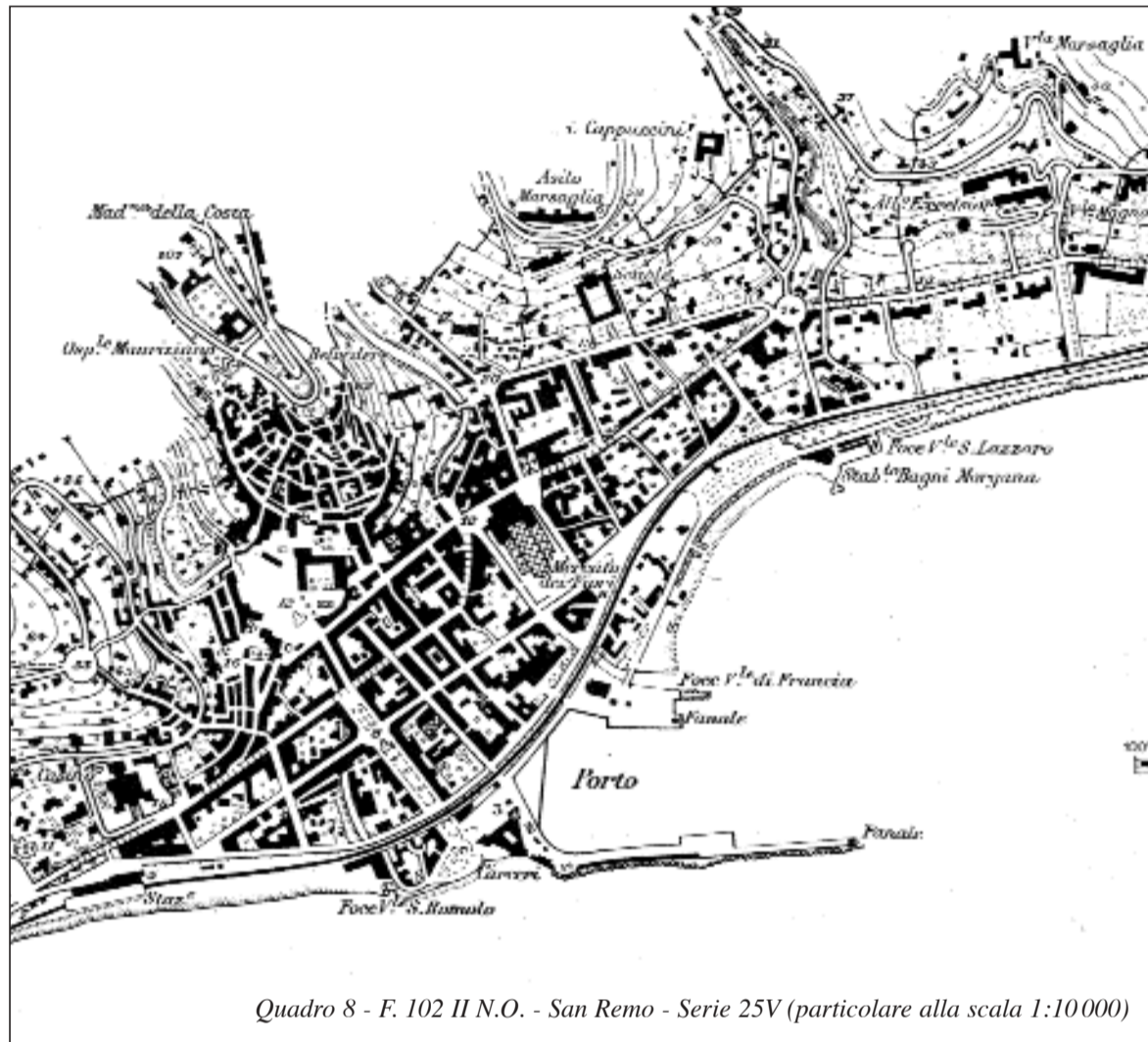
Quadro 5 - PIRI RE'IS, Il golfo di Genova e la Riviera di Levante, Biblioteca Univ. di Bologna



Quadro 6 - Gio.Batta Molinelli, Louis Julien Jacottet, Panorama di Genova..., circa 1850, Milano, Civica Raccolta Bertarelli



Quadro 7 - F. 102 - volo 2000 - serie 114 - fot. 4787



Quadro 8 - F. 102 II N.O. - San Remo - Serie 25V (particolare alla scala 1:10 000)

realizzate da Alessandro Baratta rispettivamente nel 1629 e 1637. È su piante simili a queste che è possibile leggere le particolari strutture di una città portuale: i moli, i pontili, gli arsenali, i cantieri navali, i fari o «lanterne», come nel caso di quella assai celebre del Baratta concernente Genova (quadro 6).

Progressivamente l'esattezza topografica va di pari passo con l'adozione di un punto di vista sempre più alto sull'orizzonte che finisce per coincidere con la pianta perfettamente planimetrica che viene

compiutamente realizzata nei rilievi della *Carta topografica d'Italia* dell'I.G.M.



Quadro 9 - F. 102 II N.O. - San Remo - Serie 25V

La successione storica di tali rilievi dell'Istituto Geografico Militare, che per molti stati preunitari italiani ha avuto illustri precedenti, come nel caso dell'ufficio topografico sabauda, di quello franco-italo-austriaco di Milano e soprattutto dell'officina topografica napoletana fondata dal Rizzi Zannoni (VALERIO, 1993), insieme al ricorso alle più tarde fotografie aeree, consente allo studioso di oggi di ricostruire, oltre all'evoluzione della pianta delle città principali e delle reti insediative, le profonde trasformazioni che si sono verificate, ad esempio, sulle coste italiane più densamente popolate, non solo per effetto dell'urbanizzazione, ma anche in conseguenza dell'ampliarsi o del diversificarsi delle funzioni portuali.

L'esempio emblematico che qui si propone – quello di San Remo (quadri 7, 8 e 9), al centro di una costa fra le più urbanizzate e trasformate anche da un

trascurati neppure i documenti di natura più progettuale o mirati all'ampliamento ed alla messa in sicurezza dei porti esistenti, anche di quelli minori, come testimonia la serie dei rilievi manoscritti dei porti fatta dai topografi piemontesi dopo l'annessione della Liguria al Piemonte e conservati presso l'archivio dell'I.G.M.

Agli stessi topografi piemontesi si devono i formidabili rilievi e le minute di campagna utilizzate per la *Carta degli Stati sardi di Terraferma* al 50 000, dove si raggiunge la sintesi più equilibrata fra mare e terra, fra la rappresentazione del profilo costiero ed il montuoso entroterra che tante difficoltà frappone alla circolazione terrestre. Se avessimo più spazio potremmo facilmente dimostrarlo con gli splendidi fogli dedicati al golfo della Spezia o ad altre sezioni della riviera di Levante da Sestri Levante a Chiavari.

Ci accontentiamo di un estratto del foglio «Sestri Levante», riconosciuto sul terreno nel 1828 dai capitani Muletti e Albert, anche perché, accanto alla presenza del tema della portualità ancora naturale dell'isola (in realtà penisola), simbolicamente marcata da un'ancora, esso ci introduce assai bene al tema della viabilità terrestre, dato che Sestri rappresenta uno dei maggiori capolinea marittimi della viabilità interna di antico regime e costiera di ogni



Quadro 13 - Corso del Ticino colle Provincie che costeggia sia sulla destra che sulla sinistra, scala 1:160 650, fine sec. XVIII - inizio sec. XIX.



Quadro 14 - Disegno della strada carrozzabile, o Corriera dal fiume Magra fino al Villaggio di Pignone, progetto dell'Ingegnere Brusco, 1784

tempo implicante l'attraversamento del mitico Bracco.

Le vie di terra, l'evoluzione dei mezzi di trasporto ed i borghi di strada

Jean Gottmann, un grande geografo franco-americano, ha riassunto i fattori geografici essenziali della configurazione territoriale in due elementi: la circolazione, cioè il movimento continuo, i flussi di uomini, merci, informazioni, ecc., e l'iconografia, cioè la stabilità della rappresentazione e della stessa percezione umana del territorio che la carta contribuisce a creare, fissando nella nostra memoria fin da bambini l'immagine di un luogo, di una regione o più spesso della nazione cui apparteniamo.

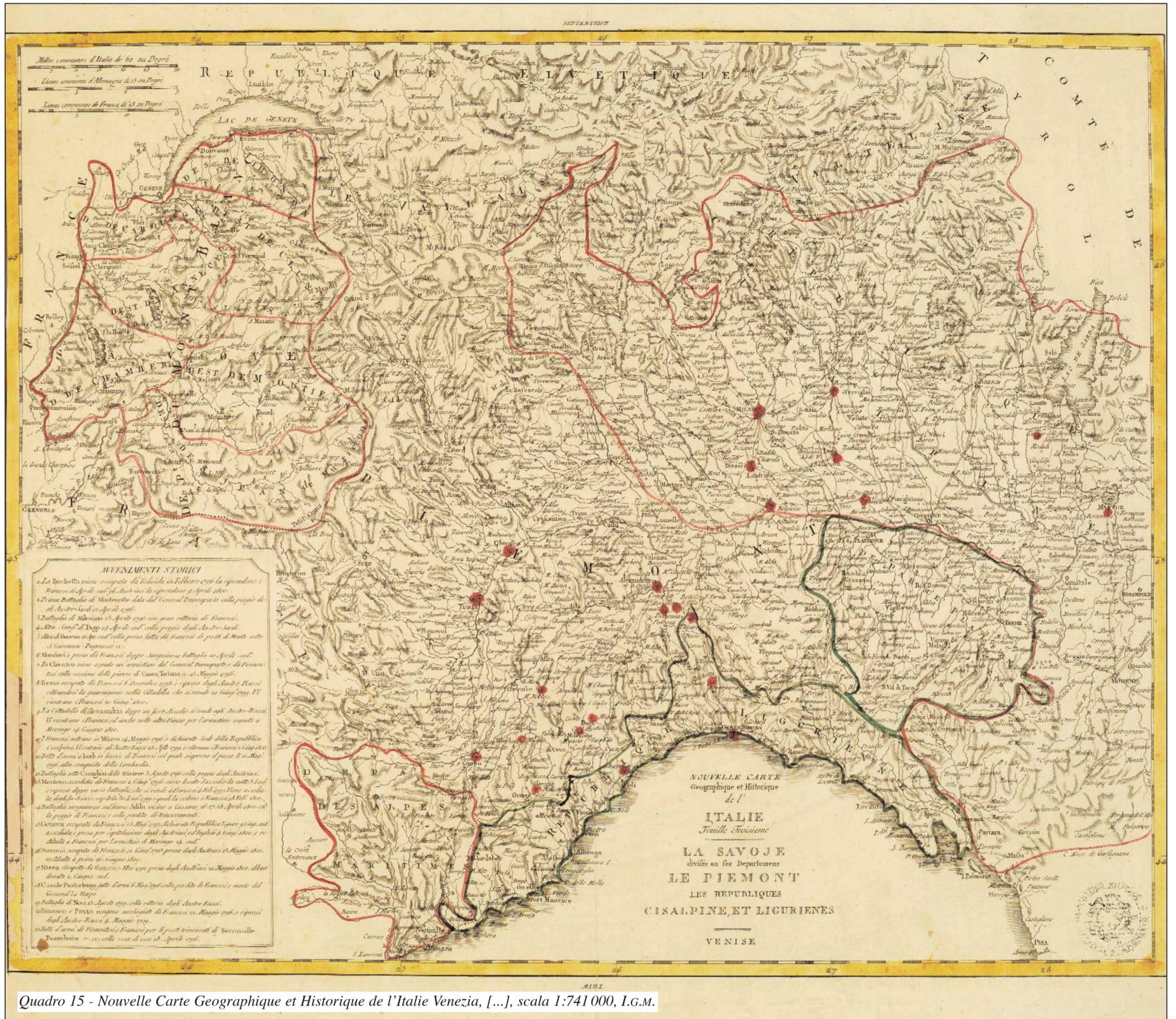
Si tratta ovviamente di una efficace semplificazione, che tuttavia ha un senso in quanto evidenzia il fatto che la carta è costretta ad inseguire una realtà in continuo movimento anche nel passato. Può sembrare un paradosso, ma non lo è: nel medioevo la rete stradale era difficile da rappresentare, perché assai più variabile di quanto non risulti nella modernità. Anche le strade maggiori, come la via Francigena, si disperdevano infatti in tanti percorsi e varianti, soprattutto nelle regioni più deserte. Solo nel contado delle città più importanti le strade cominciarono ad avere un tracciato fisso e carrozzabile, che talvolta ricalcava quanto rimaneva della viabilità romana e spesso, più che rispondere a fini commerciali, aveva lo scopo di rendere più agevole l'andata in villa dei nobili o di rendere più confortevole il viaggio dei principi.

È ben noto infatti che la modernizzazione va di pari passo con il rinnovamento dei mezzi di trasporto e la stabilità delle vie di comunicazione: dalle antiche vie pedonali o someggiate, che caratterizzano tante aree collinari e montane, alle prime carreggiabili (**quadro 14**), per finire con le moderne strade ed autostrade per il trasporto su gomma. Ancora più rilevante e, per così dire, rivoluzionaria fu l'introduzione della strada ferrata, in quanto indice della nascente industrializzazione e suo fattore imprescindibile. Si tratta di un fattore tanto rilevante che persino le citate carte topografiche manoscritte degli Stati sardi di Terraferma al 50 000, pur essendo datate al 1828, riportano il tracciato ferroviario che collega la città di Genova con Torino, inaugurato soltanto nel 1854. È evidente l'interesse ad aggiornare la carta con un elemento tanto rilevante e destinato a cambiare la vita delle popolazioni: meno di quelle dell'interno e più di quelle rivierasche, che in seguito alla ferrovia videro la cessazione definitiva del piccolo cabotaggio e la nascita del turismo straniero e di *élite* soprattutto nella riviera di Ponente (ma già nell'Ottocento la

lo scorrere parallelo alla strada reale e postale, tranne nei casi, già numerosi, in cui la tendenza verso un percorso più rettilineo costringe la ferrovia a imbucarsi nella montagna, come nell'attraversamento dei Giovi).

Ma per meglio intendere la storia di un'evoluzione che abbiamo rapidamente accennato nella premessa, occorre andare a ritroso nel tempo, perché, se possiamo dire che nella resa grafica e nella scala non esistono grandi differenze fra le carte di cui abbiamo appena parlato e quelle più recenti (semmai certe carte regionali attuali fanno rimpiangere le capacità artistiche e la più immediata leggibilità dei topografi e disegnatori dell'Ottocento), grandi differenze esistono invece rispetto alle carte del passato più lontano. Per questo riteniamo utile fare un breve viaggio a ritroso per cogliere, senza pretese di completezza, alcuni momenti più significativi nella rappresentazione delle vie di comunicazione terrestri.

Una fase storica particolarmente rilevante nell'Italia settentrionale è rappresentata dall'età napoleonica, che porta ovunque ad una razionalizzazione



Quadro 15 - Nouvelle Carte Geographique et Historique de l'Italie Venezia, [...], scala 1:741 000, I.G.M.

villeggiatura si insediò anche nell'Appennino a monte di Genova, soprattutto nelle località della valle Scrivia servite dal nuovo mezzo veloce e sicuro). Anche per questo ci è sembrato utile affiancare allo splendido disegno dei topografi piemontesi, che ci offrono una visione assai plastica delle difficoltà fraposte dal rilievo montuoso e superate in galleria nel tratto di maggior spessore e altezza, una sezione del disegno assai più schematico del *Piano Generale delle località attraversate dalla linea di Strada ferrata da Torino a Genova... con indicazione delle Stazioni stabilite si provvisoriamente che in modo definitivo e colla suddivisione in chilometri di essa linea e diramazioni* opera di un disegnatore dell'«Azienda Generale delle Strade Ferrate».

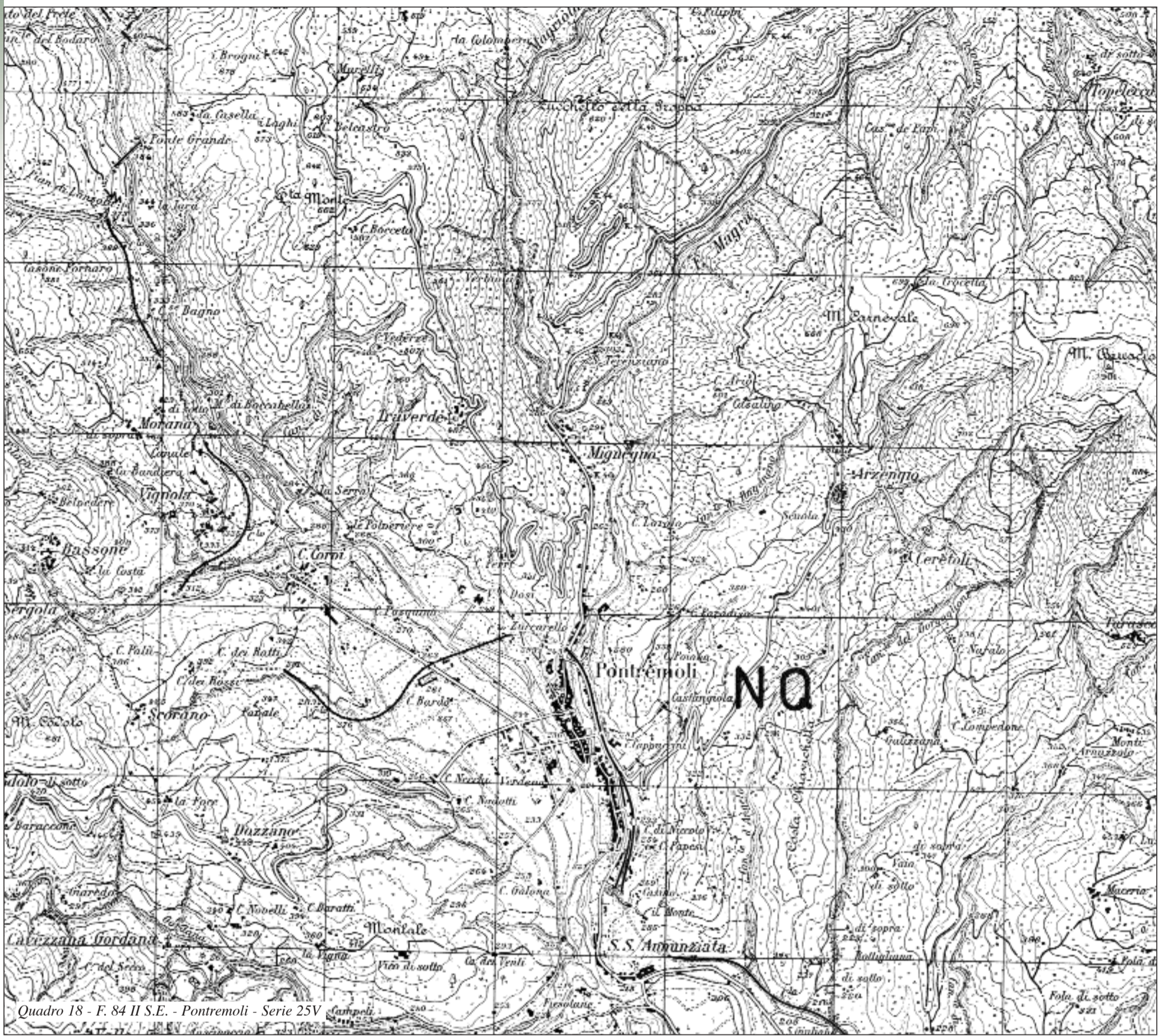
L'attenta lettura dei segni convenzionali di questa carta ci consente di seguire, più facilmente che nella carta dello Stato Maggiore, troppo affollata di dettagli topografici, non solo il tracciato chilometrico con le stazioni in esercizio e decretate al 1851, ma anche l'attraversamento di fiumi e torrenti e

della rete stradale, che si accompagna, oltretutto a notevoli progressi nel disegno cartografico. Un esempio interessante è costituito dalla *Carta delle Stazioni Militari Navigazione e Poste del Regno d'Italia Eseguita nel Deposito Generale della Guerra (...) nell'anno 1808 (aumentata e corretta nel 1810)*. L'aggiunta delle poste e delle stazioni militari conducenti agli Stati limitrofi la rende interessante, malgrado la scala al 500 000, anche per la Liguria orientale e gran parte della Toscana e, come ebbe già a notare Giovanni Marinelli, anche per la regione veneta (MARINELLI, 1881, «Saggio», n. 1445-1466).

La carta si segnala per la ricchezza di informazioni, chiaramente dimostrata dall'ampiezza delle legende e dalla molteplicità dei segni convenzionali, che non solo indicano la classificazione gerarchica degli insediamenti (dalle città capitali di stati, ai capoluoghi di dipartimento e di distretto fino ai borghi e villaggi e ovviamente alle piazze forti), ma che, come indica la finalità della



carta, si fanno particolarmente dettagliati per la tipologia delle vie di comunicazione distinte in strade postali e strade grandi, strade di 2° ordine e di comunicazione, per i diversi tipi di ponti e traghetti per il passaggio di fiumi e canali e, infine, per la localizzazione delle stazioni di posta da cavalli e le distanze in miglia calcolabili sulla carta sia per tratte lineari indicanti «giornata di marcia e sue miglia per istrada carreggiabile e non carreggiabile», sia indirettamente con l'indicazione del numero delle «poste» (in genere corrispondente a 8 miglia italiane), «mezze poste» e «quarti di posta», variabili in base alla natura del suolo e all'esistenza o meno di strade postali. Da questo punto di vista particolarmente complessa risulta, rispetto alla pianura Padana, la situazione dell'ampia area appenninica tosko-ligure che separa l'Emilia dal Tirreno. È probabilmente in riferimento a questa situazione che un «NB» (nota bene), facente parte dell'estesa legenda, recita: «Le notizie di ogni genere, che la presente carta contiene, sono tratte dai migliori autentici materiali che possiede il Deposito generale della guerra. Riguardo alle differenze che si trovassero tra le distanze note nella carta e quelle valutate comunemente, esse derivano dal raddrizzamento di molte strade postali ultimamente seguito; dalla varietà della lunghezza del miglio ne' rispettivi paesi d'Italia, e



Quadro 18 - F. 84 II S.E. - Pontremoli - Serie 25V



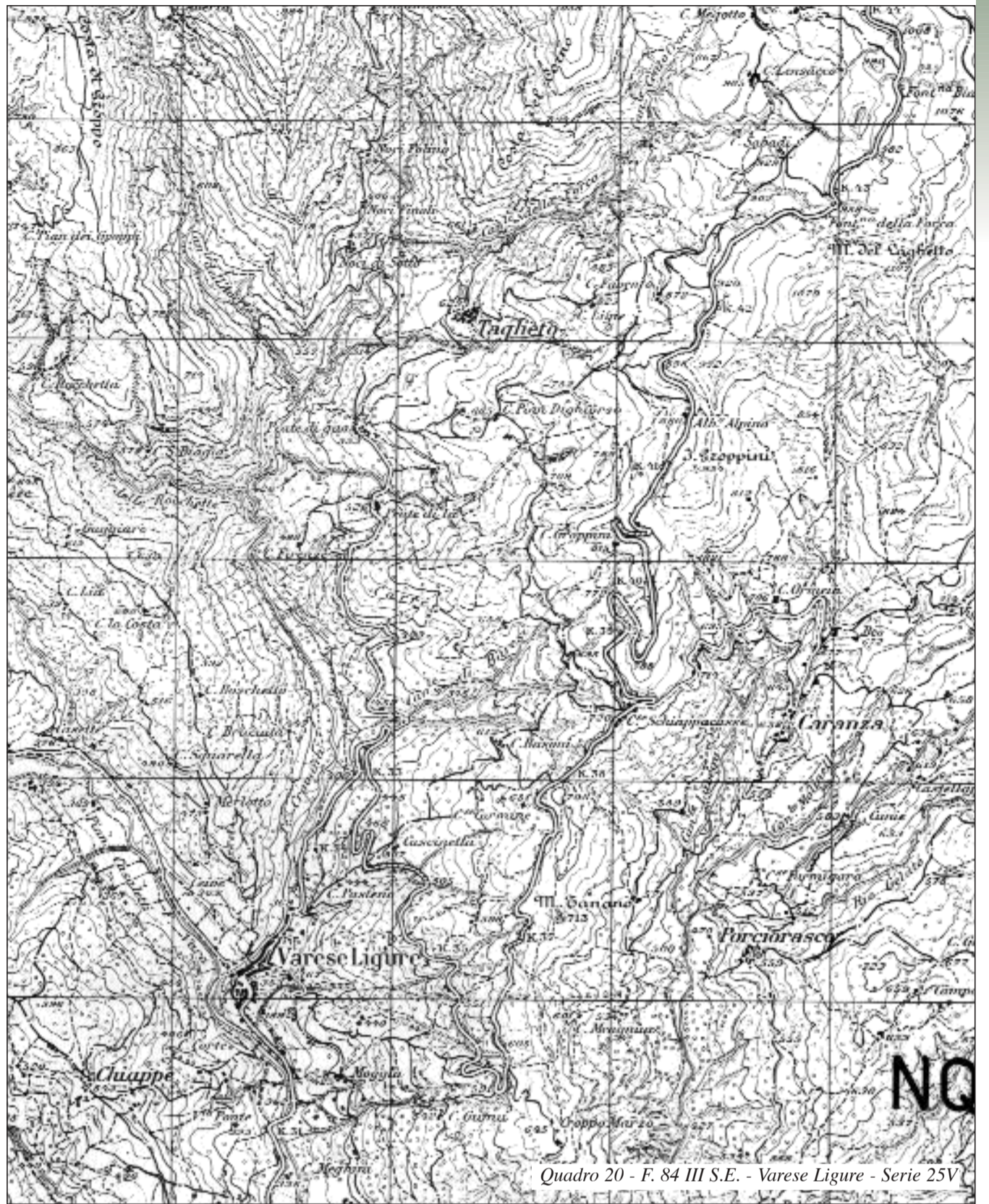
Quadro 19 - F. 84 - volo 1971 - serie 8 - fot. 3572



finalmente dagli inveterati errori sulla estimazione delle distanze...».

Molto più schematico (anche per effetto della scala calcolata a 1:741 000) e meno attendibile anche per quel che riguarda la rete stradale è il terzo foglio della *Nouvelle Carte Géographique et Historique de l'Italie*, stampata a Venezia (**quadro 15**); ciò nondimeno esso risulta a suo modo interessante per capire gli avvenimenti storici epocali che caratterizzarono l'Italia fra il 1796 e il 1801 (cioè al tempo delle repubbliche ligure e cisalpina).

È interessante anche confrontare il suddetto foglio con una carta stradale di antico regime come *L'Italia con le sue Poste e Strade Principali* che Giacomo Cantelli, geografo del Duca di Modena, dedica al titolato imprenditore postale Michele de' Tassi e ristampa nel 1799 (ma che nella sua prima edizione risale a diversi anni addietro). Il confronto è utile per capire come carte anche coeve possono offrirci piste di ricerca che a livello locale vanno sempre verificate sui documenti storici. Infatti, mentre la *Nouvelle Carte* sembra documentare l'emarginazione di Pontremoli e dell'alta val di Magra, tagliate fuori tanto dalla strada corriera per Parma che parte da Chiavari e, passando per Varese Ligure, il valico di Cento Croci, scende a



Borgo Val di Taro, quanto dalla strada che dalla Spezia, passando per Brugnato e Antessio, si ricongiunge a Borgo Val di Taro e alla strada per Parma, la carta del Cantelli, se da un lato ridà a Sestri e non a Chiavari la funzione di capolinea marittimo della strada di Cento Croci, dall'altro riconferma il ruolo di Pontremoli e l'importanza dell'asse tradizionale della Cisa: Sarzana, Aulla, Pontremoli, Berceto, Fornovo, dove avviene l'incrocio con la strada di Cento Croci diventata, nella classificazione del Regno d'Italia e nel solo versante ligure, di 2° ordine.

Come per il tema già trattato della portualità antica, anche per la rete stradale esiste una tradizione di ricostruzione cartografica degli antichi tracciati assunta, oltre che dagli eruditi, anche dagli stessi cartografi fin dall'età moderna. Si cita e si riproduce a titolo esemplificativo la seicentesca *Tabula*

Italiae antiquae in Regiones XI ab Augusto divisae et tum ad mensuras itinerarias tum ad observationes astronomicas exactae, accurante Guillemo de l'Isle (quadro 16), con tanto di scala in miglia romane e greche (stampata ad Amsterdam dal Mortier e ristampata ancora nel 1715 a Parigi).

D'altra parte è ben noto quanto l'importante ed innovativa *Analyse géographique de l'Italie* del D'Anville debba ai dati degli antichi itinerari e come, stando all'autore stesso, «lo studio che si deve fare degli scritti e monumenti cartografici dell'Antichità costituisca una grande risorsa per la costruzione della carta d'Italia» moderna.

Ma non è soltanto sui temi della più remota geostoria o della storia della rappresentazione cartografia che i monumenti cartografici possono proiettare fasci di luce di grande interesse: specie se adottiamo un approccio topografico, la cartografia, anche quella prodotta in epoca più recente dall'I.G.M., è infatti in grado di fornirci importanti elementi informativi, pure in un'ottica più vicina ai problemi del presente e, per esempio, ai fini della conoscenza e della tutela del patrimonio territoriale.

Se, infatti, ci limitiamo alla piccola area dell'Appennino settentrionale che abbiamo già evocato a proposito della carta del Cantelli e passiamo dalla scala geografica a quella topografica, non possiamo non constatare come le strade incidano pesantemente sulla rete insediativa, modellando i centri abitati anche da un punto di vista morfologico. Nell'area appenninica, dove l'urbanizzazione è stata meno intensa che nel passato, si riesce ancora a leggere molto bene la struttura dei vecchi borghi itinerari grandi e piccoli da Pontremoli a Varese Ligure (quadri 17, 18, 19, 20 e 21). Le rappresentazioni cartografiche a media scala sia antica sia recenti, fra cui le carte al 25 000 dell'I.G.M., e le foto aeree lo mostrano con immediatezza.

A questa scala non è soltanto la struttura dei centri abitati che emerge nella forma di borghi stradali e lineari, ma è l'intero reticolo stradale nella sua tipologia e nella sua evoluzione storica – dai sentieri che sembrano perdersi nei boschi al tracciato in costruzione dell'autostrada della Cisa – che si presta allo studio del ricercatore locale interessato a capire il senso storico della formazione di «regioni culturali» come la Lunigiana, che si sono mantenute nel tempo, anche e soprattutto nella coscienza dei suoi abitanti, proprio per i legami e le connessioni che il fitto reticolo delle vie di comunicazione ha mantenuto fra la costa e un vasto retroterra naturalmente frammentato.

La carta dunque come strumento di identità culturale in quanto strumento di conoscenza e conservazione di un patrimonio paesistico e territoriale. Da questo punto di vista l'immagine più efficace con la quale si può più degnamente concludere questa rapida rassegna, è rappresentata anche in questo caso

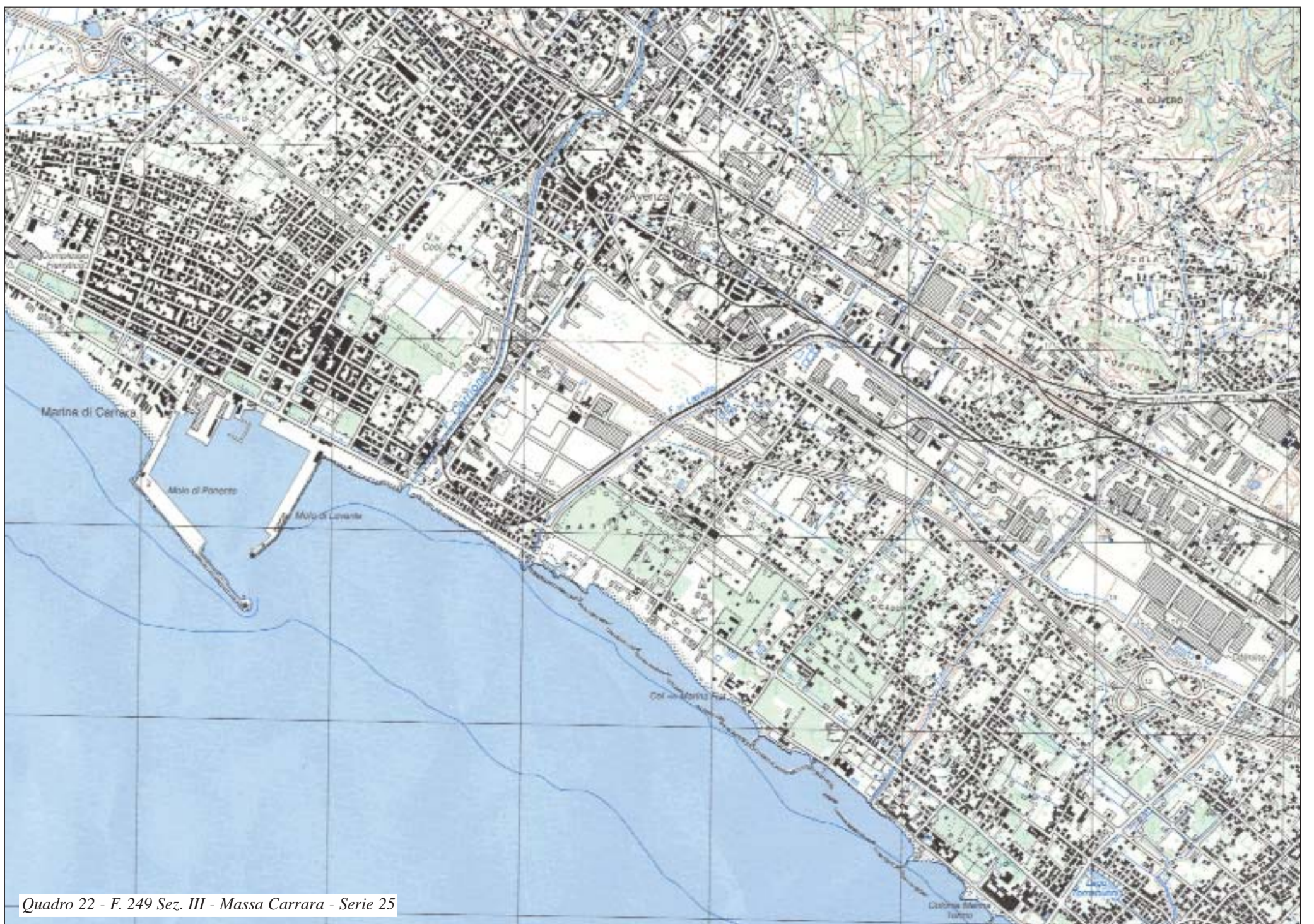
dal confronto fra il rilievo del 1936 di Pontremoli (quadro 18) e la foto area del 1971 (quadro 19).

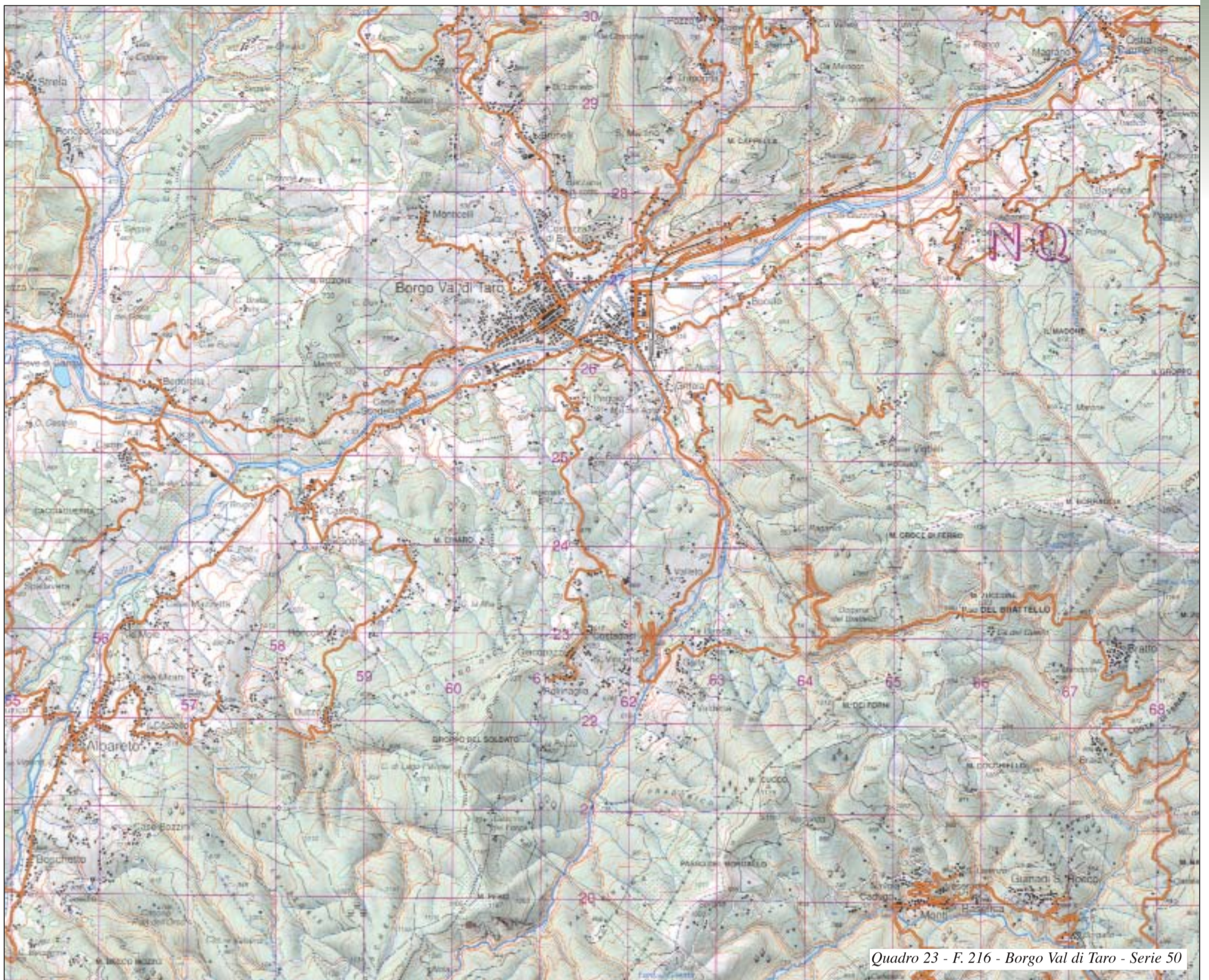
Quest'ultima ci mostra non solo come Pontremoli, in poco più di un trentennio, con l'ampia e regolare espansione a ponente dell'antica strada della Cisa, abbia quasi del tutto perduto l'antica struttura di «borgo lineare di strada» (e come tale struttura, ancora perfettamente leggibile nella carta, si avvii a diventare irricognoscibile allo sguardo dall'alto), ma soprattutto ci fa vedere come sull'antico tessuto sinuoso e «zizgante» dell'antica viabilità si levi riconoscibilissimo il tracciato rettilineo e devastante del nastro autostradale allora in costruzione (con le sue discariche di materiali estratti dalle gallerie, ecc.). Un segno che non aderisce più al disegno del territorio, come ancora aveva tentato di fare la ferrovia, ma che ad esso si sovrappone con la totale estraneità della «logica futurista», che non a caso ha sempre celebrato il «mito della velocità e della macchina», mentre noi oggi, stanchi di un progresso tecnologico sempre più dominante, da buoni postmoderni tendiamo a fare l'elogio della lentezza e a celebrare la bellezza di quel paesaggio di cui le carte artistiche dei vecchi topografi sardi costituiscono, non a caso insieme ai pittori locali ed ai disegnatori di vedute, l'ultima e perciò preziosa testimonianza in un'ottica di conservazione del patrimonio territoriale.

Nella stessa chiave, oggi sempre più attuale in un'ottica di geografia attiva e di pianificazione territoriale, si potrebbe allargare il discorso alle aree adiacenti ed anche a quelle più lontane rispetto a questa che abbiamo scelto.

Per esempio, molto eloquente appare il confronto tra la nuova edizione della carta topografica dell'area di «Massa-Carrara» (quadro 22), che ci mostra quanto chiaramente nelle aree pianeggianti costiere o meno (pensiamo anche alla pianura Padana nell'area del nord-est) la «città continua» o «diffusa» abbia stravolto il territorio, e una coeva di un'area interna, anche dell'immediato retroterra, come quella di Fosdinovo, dove l'assetto insediativo e stradale tradizionale è ancora perfettamente leggibile, anche grazie ad un segno cartografico che a questa scala ha conservato molto della sua più antica perspicuità.

La cosa è didatticamente dimostrabile mettendo in successione, per una stessa area, come quella di Borgo Val di Taro, le carte al 50 000 (quadro 23) con quelle al 25 000 e quelle regionali al 10 000: non che le prime siano inutili, ma non c'è dubbio che nell'ottica che abbiamo scelto – quella della conoscenza, tutela e valorizzazione del patrimonio territoriale – dobbiamo adottare scale che ci consentano di raggiungere il livello locale, laddove il paesaggio diventa scenario delle attività umane, di ogni singola comunità che oggi si aspetta di veder riconosciuta e sviluppata la propria identità territoriale.





L'aveva già capito Alessandro Manzoni oltre centocinquant'anni fa, quando, per difendere la propria idea di storia – la piccola storia degli uomini comuni lontana dalla *grandeur de l'histoire-bataille* – usava una metafora cartografica e scriveva che tra la storia comunemente intesa e la nuova storia correva «la stessa differenza, in certo modo, che vi è tra una carta geografica, dove sono segnate le catene dei monti, i fiumi, le città, i borghi, le strade mae-

stre di una vasta regione, e una carta topografica, nella quale, e tutto questo è più particolarizzato (dico quel tanto che ne può entrare in uno spazio molto più ristretto di paese), e ci sono di più segnate anche le alture minori, e le disuguaglianze ancor meno sensibili del terreno, e i borri, le gore, i villaggi, le case isolate, le viottole».

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *Cartes et figures de la Terre*, Paris, Centre G. Pompidou, 1980.
 CASTI E., *L'ordine del mondo e la sua rappresentazione*, Milano, Unicopli, 1998.
 BOURGUIGNON D'ANVILLE J. B., *Analyse géographique de l'Italie*, Paris, chez la veuve Estienne, 1744.
 DE DAINVILLE F., *Le langage des géographes. Termes, signes, couleurs des cartes anciennes (1500-1800)*, Paris, Picard, 1964.
 DE DAINVILLE F., "De la profondeur à l'altitude. De l'origine marine de l'expression cartographique du relief terrestre par cotes et courbes de niveau", in *Le navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII siècle*, Paris, Sevpen, 1958, pp. 195-209.
 FARINELLI F., *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Firenze, La Nuova Italia, 1992.
 FERRO G., *Carte nautiche dal Medioevo all'Età moderna*, Genova, Ed. Colombo, 1992.
 GAMBÌ L. (A CURA DI), "Atlante", in *Storia d'Italia*, VI, Torino, Einaudi, 1976.
 GAUTHIER DALCHÉ P., *Carte marine et portulan au XII siècle. Le 'Liber de existentia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei'*, Roma, École Française, 1995.
 JACOB C., *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris, A. Michel, 1992.
 LOPEZ R. S., *La nascita dell'Europa. Secoli V - XIV*, Torino, Einaudi, 1966.

MANZONI A., *Scritti di teoria della letteratura*, Milano, Rizzoli, 2000.
 MARINELLI G., *Saggio di cartografia della regione veneta*, Venezia, Deputazione veneta di Storia Patria, 1881.
 PANSINI G., ROMBAI L., *Piante di popoli e strade. Capitani di parte guelfa, 1580-1595*, Firenze, Olschki, 1989.
 POLEGGI E., *Iconografia di Genova e delle Riviere*, Genova, Sagep, 1977.
 POLEGGI E., *Carte francesi e porti italiani del Seicento*, Genova, Sagep, 1989.
 QUAINI M. (a cura di), *Matteo Vinzoni. Pianta delle due Riviere della Serenissima Repubblica di Genova divise ne' Commissariati di Sanità*, Genova, Sagep, 1983.
 QUAINI M. (A CURA DI), *Disegno della Strada o Carrozabile, o Corriera dal Fiume Magra fino al Villaggio di Pignone. Progetto dell'Ingegnere Brusco colle osservazioni del Signor Abate Ximenes e le risposte del medesimo Ingegnere 1784*, La Spezia, Litografia Europa, 2000.
 SCHULZ J., *La cartografia tra arte e scienza. Carte e cartografi nel Rinascimento italiano*, Ferrara, Panini, 1990.
 SCHMIEDT G., "Antichi porti d'Italia", *L'Universo*, XLVI (2), Firenze, I.G.M., 1966, pp. 297-353.
 VALERIO V., *Società uomini e istituzioni cartografiche nel Mezzogiorno d'Italia*, Firenze, I.G.M., 1993.
 VIDAL DE LA BLACHE P., *Principes de géographie humaine*, Paris, Colin, 1922.

139. Città storiche: profili semantici

ANGELO TURCO

Università degli Studi di L'Aquila

La «città storica» non è contemplata nelle precedenti edizioni dell'*Atlante* come un «tipo» specifico. Essa si pone nondimeno come sviluppo logico dell'impresa di O. Marinelli ed obbliga a misurarsi con un aspetto centrale della sua lezione. In effetti, è impensabile riferirsi ad assetti geografici e, tanto più, a strutture urbane senza sussumere la storia che li ha generati e modellati. Si capisce dunque che la pertinenza categoriale della «città storica» non può essere semplicemente «data», come mostrano i tentativi di U. Toschi di includerla in una tipologia urbana. E non risultano soddisfacenti neppure gli automatismi tassonomici legati, ad esempio, alla cronologia (città antiche, medievali, ecc.), oppure all'ubicazione e disposizione spaziale (città del Nord e del Sud, ad esempio, oppure di mare, di pianura, di montagna, ecc.). Al contrario, e alla luce delle numerose riflessioni che si sono indirizzate su questo tema, tale pertinenza categoriale va costruita per approssimazioni, attraverso percorsi che si sforzino di coniugare assunzioni audaci, visioni d'insieme ed argomentazioni rigorose. Rimane il fatto che, pur con le precisazioni di cui diremo e che tenderebbero a non includere nella tipologia qui discussa tutti i centri di antiche origini e con un nobile passato, il nostro Paese resta ricchissimo di «città storiche». D'altro canto, il nucleo problematico dell'eredità marinelliana si riassume in una strategia tesa a recuperare dai profili cartografici degli «oggetti» la configurazione geografica dei «processi». Ora, noi sappiamo che le carte, a lungo ritenute specchio fedele della realtà geografica, non sono, per così dire, «innocenti». Dai lavori sulle dinamiche intertestuali e semiotiche della carta, come quelli pionieristici di E. A. MacEachren, sappiamo anche che la perdita di «innocenza» avviene nel quadro di un complesso reticolo di narrazioni verbo-icone che non hanno a che fare solo con l'intenzione comunicativa del documento, ma investono altresì le valenze tecni-

che, retoriche, estetiche insite nel dispositivo stesso della rappresentazione cartografica.

È per queste ragioni che il discorso qui tentato e l'esemplificazione che ne segue non hanno pretese di completezza, ma possono aspirare solo a far risaltare, attraverso il richiamo figurativo, la qualità, l'intensità e l'originalità della vicenda storica che ha portato alla formazione del «tipo geografico» che ci occupa nelle varie parti del territorio nazionale (1).

Proviamo a pensare allora che la «città storica» quale categoria geografica possa ricavarsi dal cuore stesso della territorialità come esito e condizione della *Kulturgeschichte*. Essa rinvia al paesaggio come interazione simbolica e a quella scena urbana che il giovane Burckhardt, in occasione del suo primo viaggio in Italia, seppe cogliere quale sintesi alta, densa, complessa di una «storia esteriore» in cui restano indelebilmente incisi l'espressione sensibile e lo spirito stesso di una civiltà. Nel corso del tempo, così, la materialità dell'insediamento si fonde con la cultura visiva, conferendo al «corpo urbano» una straordinaria qualità iconica di cui è esempio forte, seppur non esclusivo, la monumentalità, sia civile sia religiosa, tanto estetica e ornamentale quanto tecnica e funzionale. Se la «città storica», come meglio vedremo, è una metafora del mondo, essa è altresì un dispositivo metonimico che affida a un emblema le proprie memorie, le proprie ragioni, i propri progetti (**quadro 1**: Pisa).

La città storica italiana, quale che ne sia l'origine, incorpora nel suo paradigma conquiste vitali per la cultura occidentale: come quella della *polis*, che realizza la trasformazione dell'*ochlos*, la «moltitudine», in *demos*, il «popolo»; come quella dell'*urbs*, che istituisce una corrispondenza iconica tra la «città», forma superiore della vita associata, e l'*orbis*, vale a dire il «mondo» che ne diventa programma; infine come quella della *civitas*, che eleva la convivenza a

bene supremo e la fonda sull'imparzialità della legge. Nella sua forma e consistenza fisica, pertanto, la «città storica» esibisce una semiosi che, attraverso le proprie articolazioni semantiche, sintattiche, pragmatiche, fa di essa una struttura territoriale autonoma, infungibile, altamente complessa. È su queste articolazioni semiotiche che converrà riflettere cominciando proprio dalla semantica urbana. La significazione «storica» della città si esprime anzitutto come vocazione al cambiamento. Dire Palermo o Firenze o Roma, equivale a pensare una struttura territoriale cognitivamente aperta, che sviluppa nel tempo e in modo stabile un'attitudine non solo a seguire, ma a secondare, ad influenzare e perfino a determinare la variabilità delle situazioni storiche. Torino è una città importante già quando, alla fine del XVI sec., ebbe luogo il trasferimento dei Savoia da Chambéry, l'evento che la portò ad assumere progressivamente la fisionomia urbanistica, la definizione monumentale, la densità funzionale di una grande «capitale». Ma la città subalpina riuscì a restare «capitale» anche con il nuovo trasferimento dei Savoia, questa volta a Firenze e poi a Roma, catapultandosi nella linea di testa della rivoluzione industriale italiana e dando corpo ad una mutazione geografica tra le più intense e complesse della modernizzazione nazionale (**quadro 2**).

In secondo luogo, la «città storica» include come suo tratto semantico costitutivo una fortissima proiezione esterna: questa può



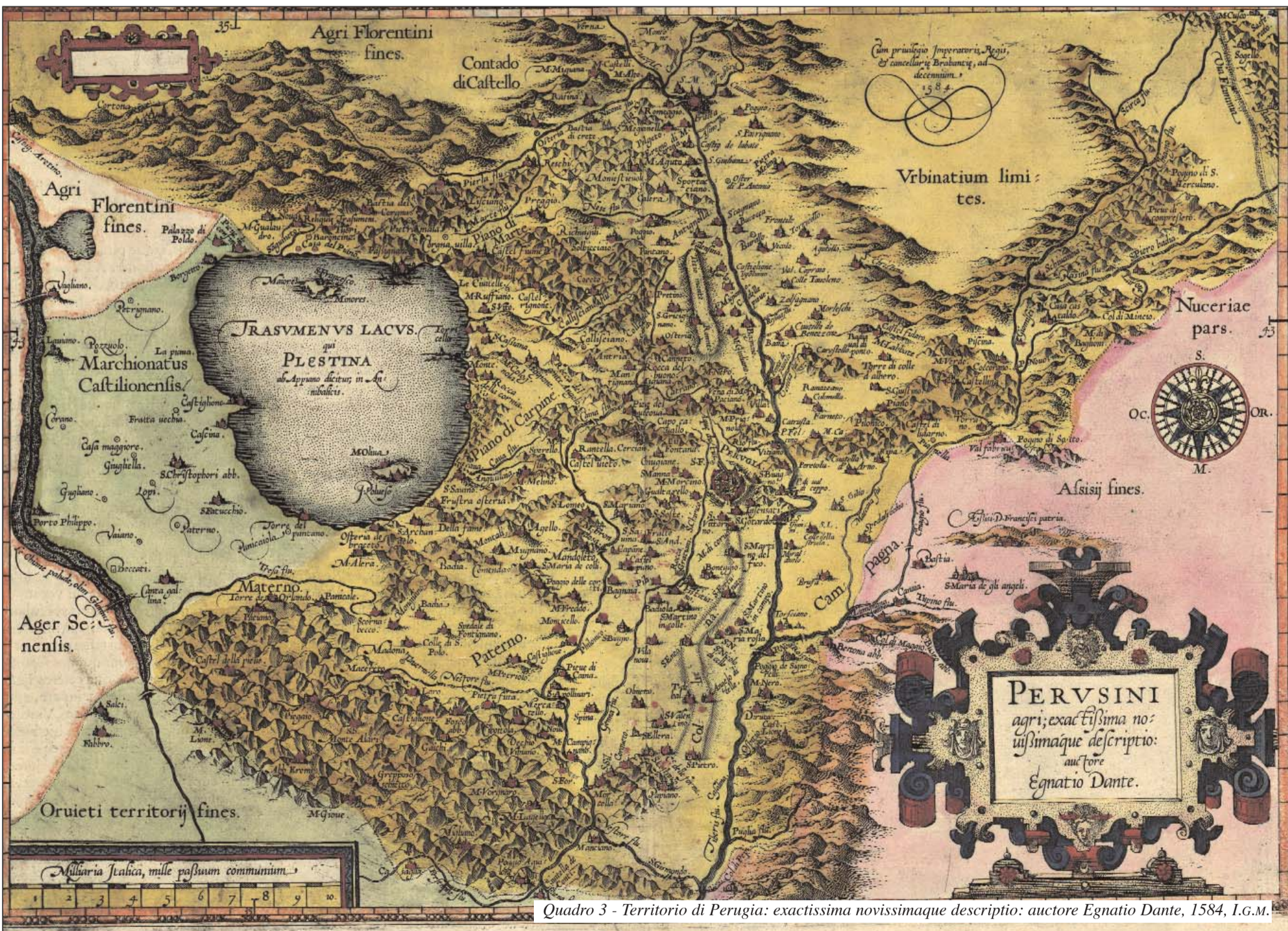
Quadro 1 - F. 104 - volo 1997 - serie 2 - fot. 2041



Quadro 2 - MATTAEUS SEUTTER, Turin, ville superbe et forte, la capitale du Piémont, 1650 ca.



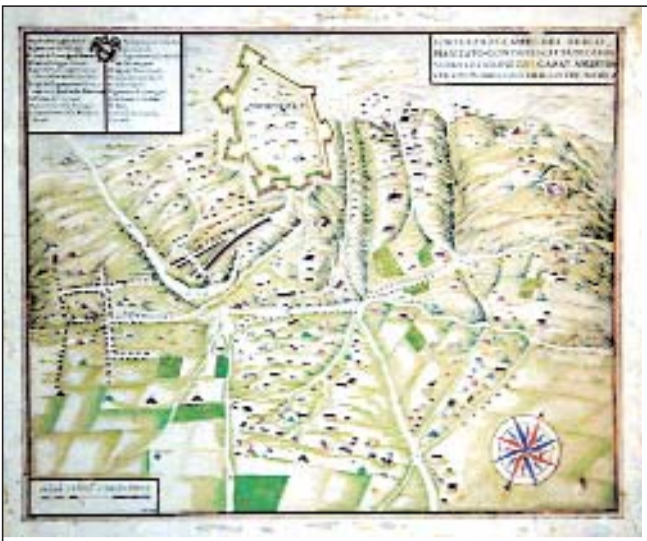
Quadro 4 - IGNAZIO DANTI, Retroterra e avamare di Venezia, Galleria delle carte geografiche in Vaticano, seconda metà del XVI sec.



Quadro 3 - Territorio di Perugia: exactissima novissimaque descriptio: auctore Egnatio Dante, 1584, I.G.M.

assumere molti profili (politici, economici, culturali) e tradursi in forme di organizzazione del territorio più o meno pregnanti fisicamente e simbolicamente. Quel che va tuttavia messo in rilievo, quando evochiamo Venezia o Milano o Napoli, è che la tendenza a fuoriuscire dai propri perimetri non va intesa solo in funzione di disegni egemonici, ma viene concepita e attuata come condizione simbiotica, che realizza il «destino storico» della città nell'esatta misura in cui questa si assume il compito di estendere i canoni dell'urbanità su territori di più ampie dimensioni. La cartografia esprime in diverse maniere questo connotato della «città storica», ad esempio attraverso l'irradiazione delle vie di comunicazione oppure materializzando limiti giurisdizionali

attorno ad essa. Assai significativo è il richiamo a «ville nuove» e «borghi franchi», che non solo presidiano le «marche di confine», ma sono deputati, specie a partire dal basso medioevo, a garantire l'organizzazione insediativa e produttiva del contado. L'apparato semico della carta sovente mobilita codici ideologici mettendo in gioco, accanto alla suggestione figurativa, la disposizione e la grandezza dei simboli: spesso la città è posta al centro di un territorio e, come Perugia nel **quadro 3**, ostentatamente sovradimensionata rispetto al contesto di cui è fulcro. L'imponente documentazione cartografica che ci racconta la territorialità della Venezia rinascimentale esprime questo stesso connotato in un modo tra i più raffinati (**quadro 4**). La



Quadro 5 - ANONIMO, Fortezza et campo del Turco piantato contro la città di Candia, 1650 ca.



Quadro 7 - F. 53A - volo 2000 - serie 93 - fot. 3623

proiezione urbana è duplice, marittima e continentale, e si articola in enunciazioni visive che non sono solo politiche (e si vorrebbe dire fatalmente geopolitiche) concernenti, ad esempio, i possedimenti egei (**quadro 5**). Esse descrivono altresì lo «stato da terra e da mar» in termini di pianificazione territoriale, come campo di applicazione di politiche idrauliche o forestali per la sicurezza ed il maggior benessere della città e dei suoi domini. Allo stesso modo esse declinano l'intero bacino mediterraneo come area economica di interesse veneziano. È dunque un controllo intellettuale quello che la cartografia istituisce allorché integra raffigurazioni di terre e di mari



Quadro 6 - Pianta dell'Aquila, da Gerolamo Pico Fonticulano, Breve descrizione di sette città illustri d'Italia, 1582

con designatori che non solo fissano riferimenti, ma informano anche dettagliatamente sulle condizioni nautiche o «sacralizzano» il territorio con richiami ai santi cari alla Repubblica. Sono precisamente questi impianti designativi, le cognizioni performative ed i valori simbolici che essi veicolano, ad imprimere agli spazi rappresentati, ed in prima istanza al Levante e all'Adriatico (il cosiddetto «golfo di Venezia»), il «sigillo» della Serenissima, la certificazione dei suoi vasti interessi e la sua autocelebrazione.

Infine, per chiudere sugli aspetti semantici, va detto che la «città storica» è una struttura territoriale normativamente chiusa. Si chiami Bari o Mantova, Verona o Lucca, Pavia o Benevento, Cagliari o Brescia, essa conserva una fortissima consapevolezza identitaria, pur sapendo assicurare a se stessa una straordinaria apertura cognitiva. Sicché, sebbene accolga e «metabolizzi» le sollecitazioni provenienti da ogni dove, essa resta tuttavia capace di trarre dal proprio seno le motivazioni e le regole del suo agire nel tempo e nello spazio. Un connotato ricorrente della «città storica» è l'attenzione per gli equilibri politici che oggi diremmo internazionali. Ben nota è pure la resistenza opposta dalla città contro un qualche potere sovrachante, fosse esso imperiale o papale o ducale, durante questo o quel periodo della sua esistenza (**quadro 6**). Ma di là dagli antagonismi politici o militari, è opportuno annotare l'autonomia complessiva che, sfruttando ora questa risorsa funzionale, ora quella risorsa istituzionale, economica, tecnologica, culturale, la città si è sforzata di garantire ai propri stili di vita ed ai propri modelli di sviluppo (**quadro 7**: Trieste).

NOTE

(1) Tra i temi cui questa scheda si collega, oltre a «Paesaggio e beni culturali», vanno rammentati almeno i seguenti: «Cartografia», «Dinamiche di urbanizzazione», «Forme di abitati», quest'ultimi in dipendenza tanto da condizioni ambientali quanto da condizioni antropiche.

140. Città storiche: pratiche urbane

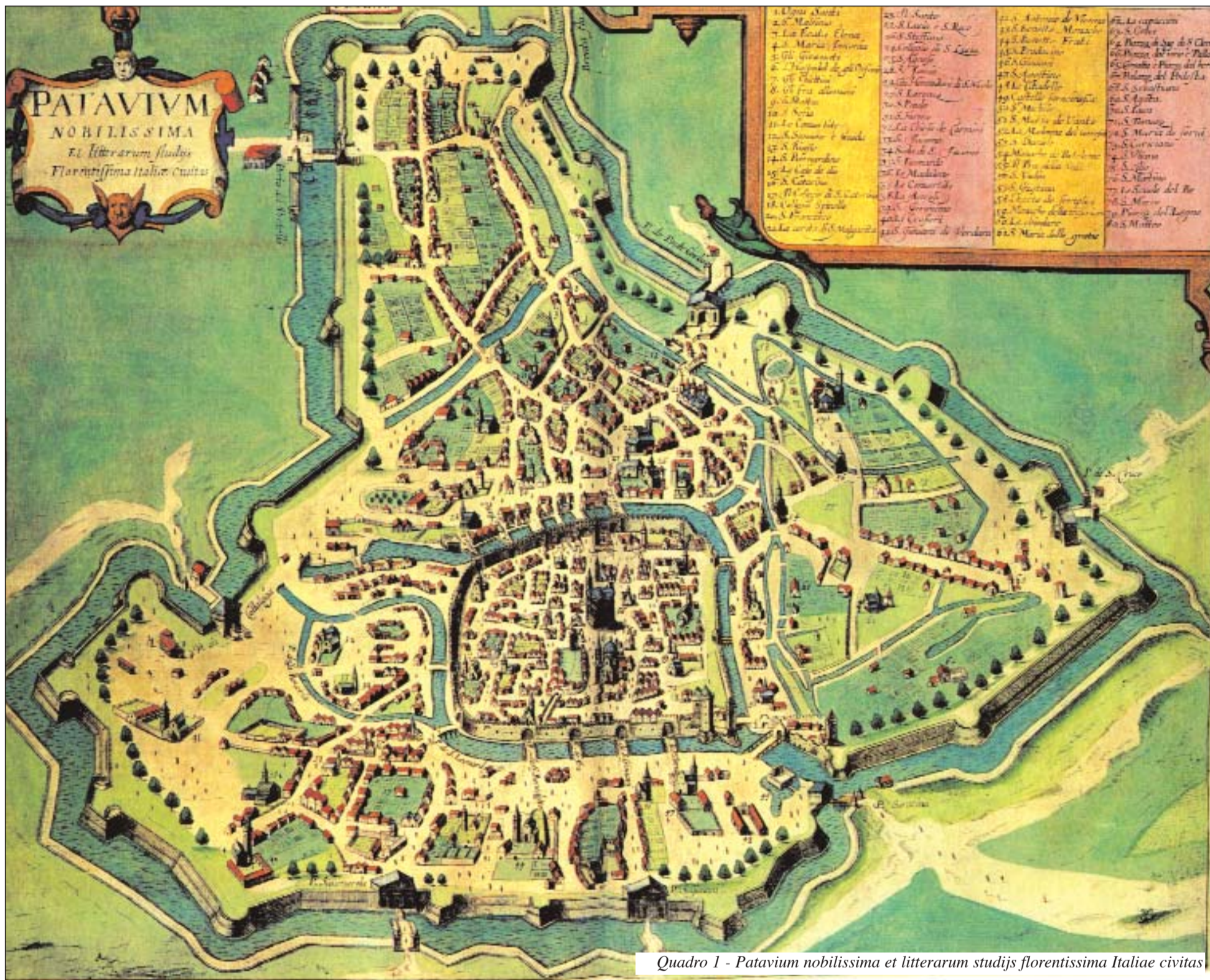
ANGELO TURCO

Università degli Studi di L'Aquila

La semiosi urbana permette di cogliere la «città storica» attraverso un insieme di profili semantici che la rappresentazione cartografica rende talvolta in forme dirette ed essenziali, più spesso secondo stilemi ellittici, modellati dalle retoriche visuali e dalle soluzioni tecniche che sono proprie del mezzo espressivo. A sua volta, la dimensione semantica trova riflesso e sostegno in due ulteriori, e peculiari elementi semiotici, vale a dire una «sintassi» e una «pragmatica» urbane.

La dimensione sintattica della «città storica» dà conto dell'insieme delle connessioni urbanistiche e sociali che sostanziano il tessuto cittadino. La morfo-

verso le quali si materializzano nel tempo e nello spazio le sue differenti parti. Di questa sintassi urbanistica meritano di essere sottolineati almeno due aspetti. Il primo è quello per cui la «città storica» sviluppa una relazione armonica con il sito che la accoglie, non solo adeguandosi ad esso, ma esaltando l'elemento fisico che lo caratterizza maggiormente: Roma è impensabile senza i suoi colli; Venezia fa tutt'uno con la sua laguna, Torino e Firenze con i loro fiumi, Messina con lo Stretto, Catania con l'Etna. Di più, essa mostra di sapersi rapportare all'ambiente naturale non tanto come vincolo, ma piuttosto come risorsa. E ciò non solo quando gli adeguamenti fisici possono darsi in un quadro pianeggian-

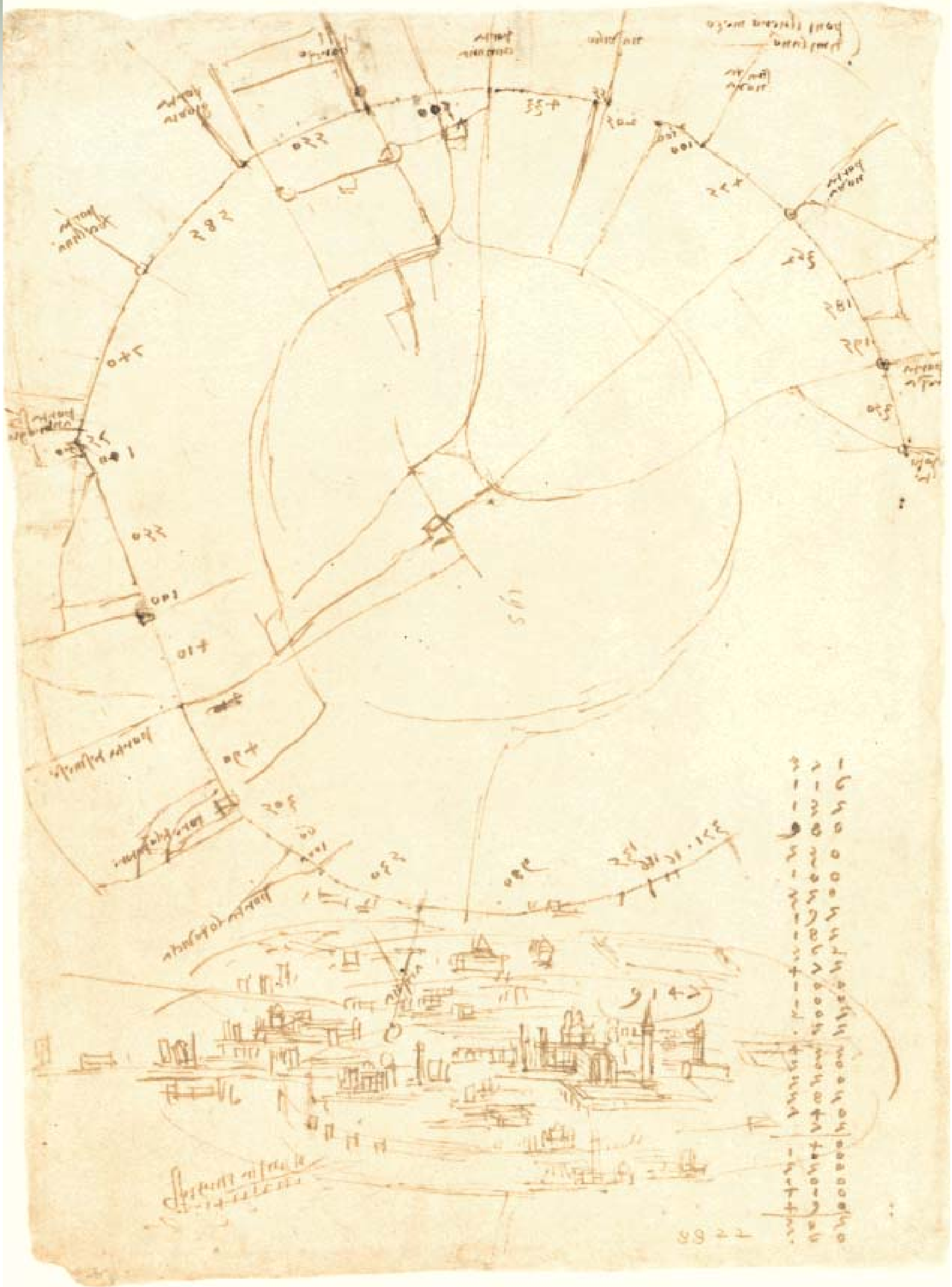


Quadro 1 - Patavium nobilissima et litterarum studijs florentissima Italiae civitas

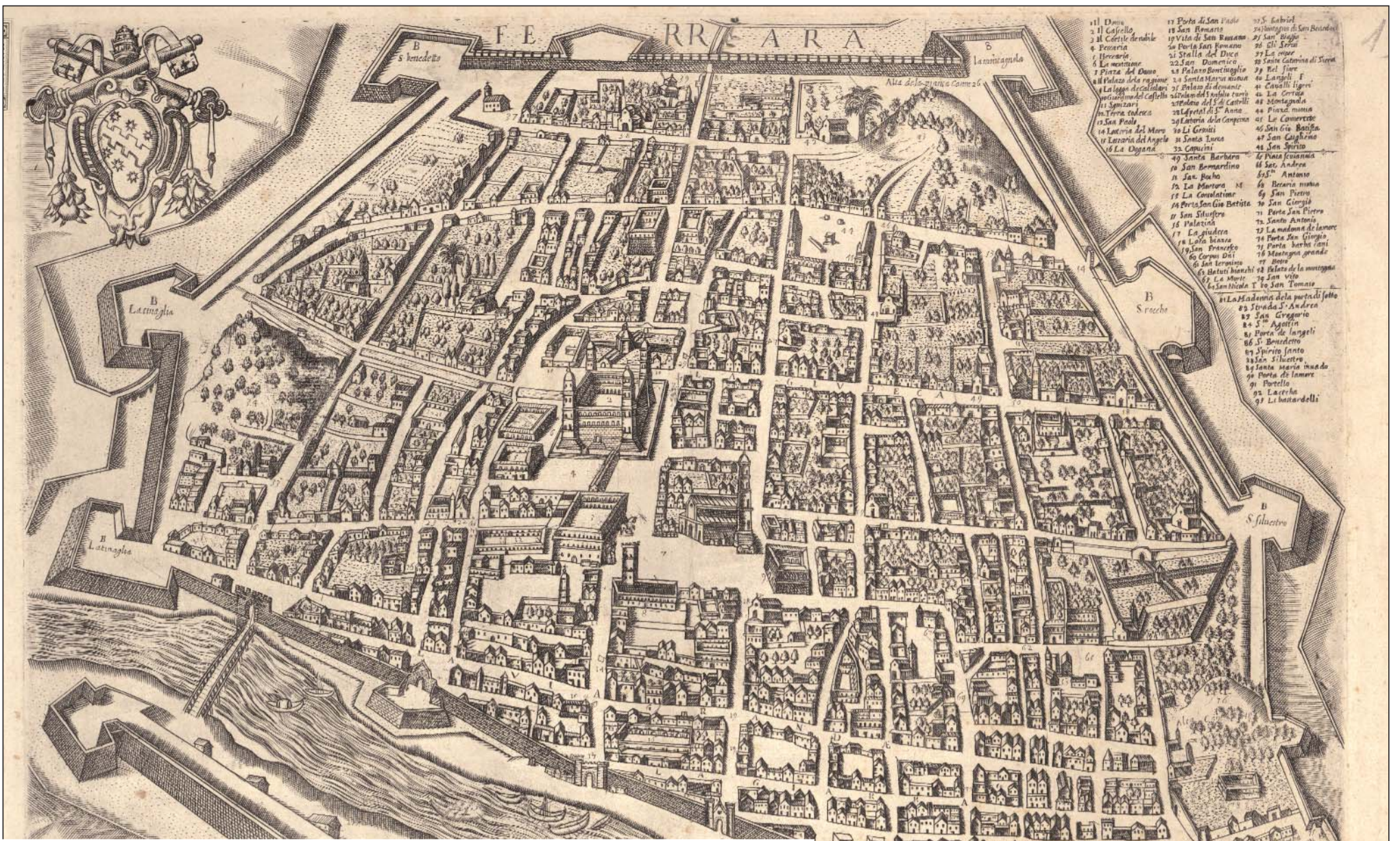
logia urbana, gli stili costruttivi, l'impiego dei materiali, le soluzioni architettoniche, le realizzazioni monumentali, le differenziazioni funzionali: insomma, tutta una costellazione di elementi assai diversi nell'origine, nelle concezioni, nelle destinazioni d'uso mostra una tensione costante a collegare la contingenza dei singoli componenti con un'«idea» soggiacente di città. Questa rincorre ora il modello della «città ideale», ora l'utopia della «città perfetta», talvolta il sogno della «città di Dio». È un'idea che si alimenta dei miti di fondazione, come è stato per la Roma di Romolo, o la Genova di Giano o la Padova di Antenore (**quadro 1**). Ed è anche un'idea che nel corso dei secoli conosce innumerevoli metamorfosi, dalle metafisiche medievali della *machina mundi* alle visioni rinascimentali (**quadro 2**), alle geometrie ed alle sicurezze tecnologiche della modernità, fino alle generose speranze che a cavallo del XX secolo si raggruppano nella «città-giardino» di ispirazione howardiana. Ritroviamo, in questa sintassi urbanistica, la traccia di tensioni molteplici, come quella tra regolarità ed irregolarità e quella tra luoghi pubblici e privati, per dire solo le più evidenti. In ogni caso, la semiologia urbana riflette la concezione di una realtà simbolica che evolve unitariamente pur nella diversa forma ed articolazione attra-

te, come nel caso di Ferrara dopo la rotta del Po del 1150 (**quadro 3**), ma altresì quando le espansioni hanno dovuto fare i conti con conformazioni topografiche accidentate o comunque limitative. Lo vediamo con evidenza certo eclatante nel caso di Venezia; ma altresì, per fare un esempio assai diverso, nel caso di Siena. Nella stessa ottica si inserisce l'esperienza di Genova, quando in seguito al patto di Madrid, siglato da Andrea Doria e Carlo V nel 1528, la Repubblica che aveva dominato i mari, restando per secoli una «piccola città», amplia e raffina esteticamente e funzionalmente il suo scenario urbano conquistando gli anfiteatri collinari appenninici che la sovrastano (**quadro 4**). Il secondo aspetto ha a che fare con il nucleo insediativo originario, che seppure sperimenti commistioni profonde, come a Palermo o a Napoli, talvolta riesce a conservare una sua fisionomia, diventando un'«icona» della morfologia urbana: è il caso degli antichi impianti romani che, come a Bologna (**quadro 5**), mantengono una loro decisa visibilità.

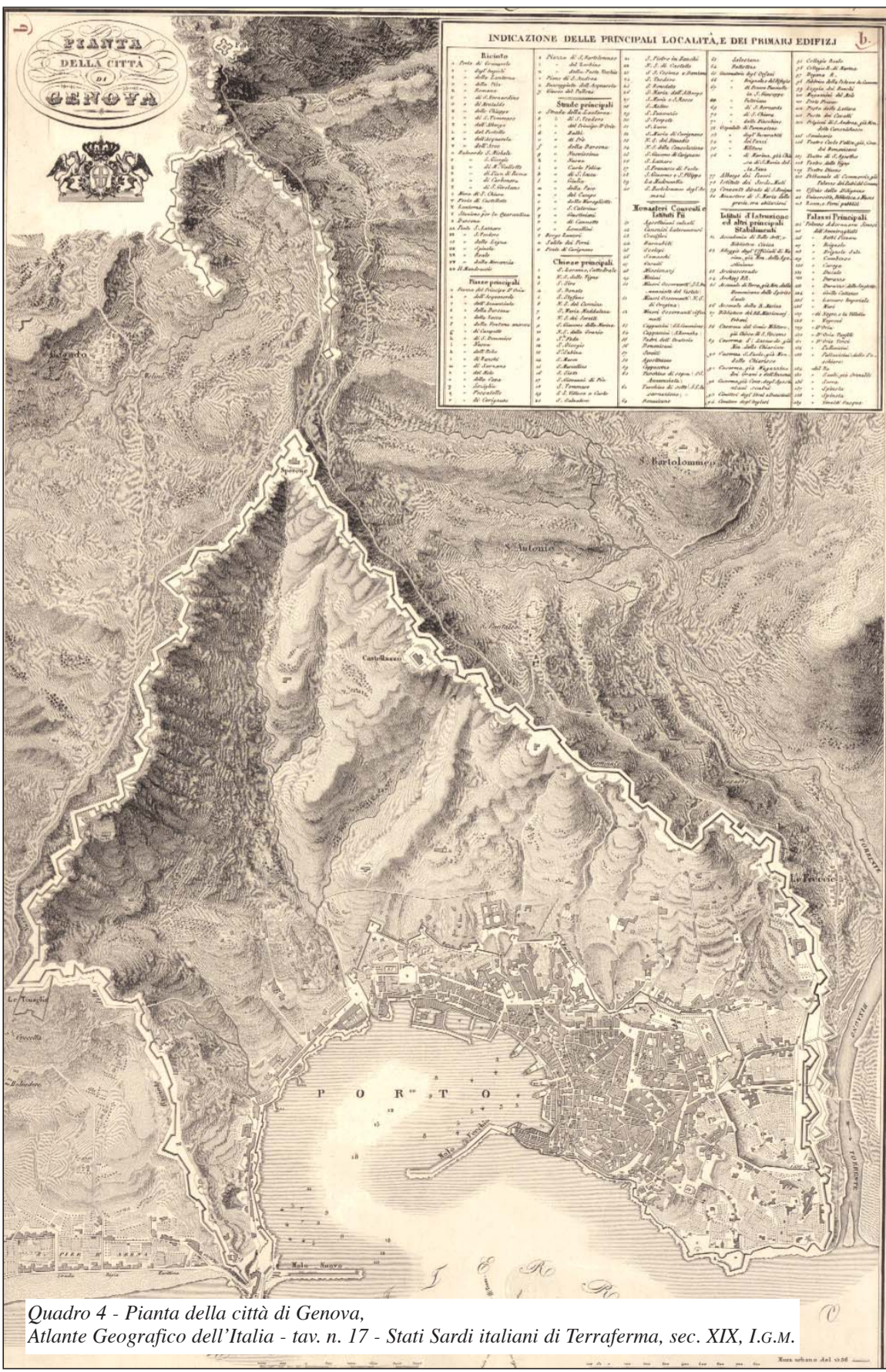
Infine, nutrita di una semantica e di una sintassi, la semiosi urbana si risolve in una pragmatica: la «città storica» si offre ad una peculiare azione collettiva e ne viene modellata. Così, una società urbana che è insieme consapevole della



Quadro 2 - LEONARDO DA VINCI, Codice Atlantico, f. 73 v-a, [199v], «Milano in fondamenta», Biblioteca Ambrosiana, Milano



Quadro 3 - Ferrara, rappresentazione prospettica, 1600, I.G.M.



Quadro 4 - Pianta della città di Genova, Atlante Geografico dell'Italia - tav. n. 17 - Stati Sardi italiani di Terraferma, sec. XIX, I.G.M.

sua tradizione ed aperta al nuovo, sviluppa tensioni innovative nel campo della cultura e della tecnica, delle produzioni, delle istituzioni, senza barattare il passato, ma alimentandosi anzi delle sue eredità. È qui che si colloca, precisamente, il rapporto intimo e ineludibile tra città e libertà, l'essenza stessa della cittadinanza come emblema della qualità urbana della «città storica». Quest'ultima, allora, diventa non solo la scena di una socialità multiforme, intensa, immaginativa, ma pure la sintesi visuale di una conquista dura e di una continua difesa del diritto della popolazione di partecipare all'elaborazione del contratto sociale, alla scrittura delle norme che disciplinano la circolazione del potere e garantiscono lo statuto del cittadino attraverso la sua partecipazione al governo della città.

Si capisce da ciò che abbiamo detto fin qui come la «città storica» si declini nei modi fisici e simbolici del presente, per quanto ciò possa sembrare a prima vista paradossale. Di fatto essa è una realtà attuale, che è tuttavia sommamente capace di integrare nell'intreccio delle sue relazioni odierne le risorse memoriali e le spinte progettuali offerte dai suoi assetti urbanistici, dai suoi quadri paesistici, dai suoi sistemi produttivi, dalle sue istituzioni e dai suoi abitanti. Questa peculiarità, che è al tempo stesso una responsabilità, appare in tutta la sua importanza in un momento in cui le «città storiche», confrontate con i grandi processi deterritorializzanti e ricompositivi connessi con la globalizzazione, devono fare, in certo senso, quello che hanno sempre fatto: conservare il proprio statuto, affidandosi all'apertura cognitiva, e quindi alla capacità di progettazione, oltre che alla chiusura normativa, e quindi al sentimento di libertà e di autonomia. È in questo quadro che vanno valutate le strategie di patrimonializzazione, che tendono a farne un bene culturale sempre più aperto alla fruizione turistica cosmopolita, e al tempo stesso un capitale comunicativo che dialoga efficacemente con le pulsioni identitarie (quadri 6 e 7).

Il tipo geografico della «città storica» è, oggi come forse non mai, un valore territoriale necessario, urgente e rischioso che mette in gioco la sua grande tradizione con le sfide urbane della sostenibilità, della multilocalità, della *netcity ciberspaziale*. Un'avventura transurbana che fa appello ad una pianificazione ordinativa ma anche partecipata, dove la *public action* è in grado di produrre *public learning*, secondo l'espressione di J. Forester: affinché ancora una volta si compia la straordinaria e consapevole «metamorfosi» della città di ieri (quadro 8) in quella di domani.



Quadro 5 - F. 87 - volo 2000 - serie 36 - fot. 1220



Quadro 6 - Pianta della città di Firenze presso Molini Landi e C°, 1808, I.G.M.



Quadro 7 - Haec est nobilis et florens illa Neapolis, Campaniae civitas ..., sec. XVI, I.G.M.



Quadro 8 - Frammento della Forma Urbis Romae

BIBLIOGRAFIA*

AA.VV., *Le città nella storia d'Italia*, Bari-Roma, Laterza, anni diversi (Collezione).
 ARGAN G. C., *Storia dell'arte come storia della città*, Roma, Editori Riuniti, 1984.
 BARNES T. J., DUNCAN J. S. (A CURA DI), *Writing worlds. Discourse, text and metaphor in the representation of landscape*, New York, Routledge, 1992.
 BENEVOLO L. ET ALII, *Principi e forme della città*, Milano, Scheiwiller, 1993.
 BENEVOLO L., *Storia della città*, Bari-Roma, Laterza, 1993, 4 Vol.
 BONAPACE U. (A CURA DI), *Le città*, TCI, Milano, 1978; ma si vedano pure, della stessa serie «Capire l'Italia», almeno i vol. I (I paesaggi umani) e III (I beni culturali).
 BURKHARDT J., *Vedute d'Italia*, Firenze, Vallecchi, 1991.
 CAPEL H., *La morfologia de las ciudades-I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcellona, Ediciones del Serbal, 2002.
 DEMATTEIS G., INDOVINA F., MAGNAGHI A., PIRODDI E., SCANDURRA E., SECCHI B., *I futuri della città. Tesi a confronto*, Milano, Angeli, 1999.
 DI BLASI A., (A CURA DI), *Validità e attualità dell'Atlante dei tipi geografici di Olinto Marinelli*, Catania, Università di Catania, 1988.
 FARINELLI F., *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Firenze, La Nuova Italia, 1992.
 FORESTER J., *The deliberative practitioner*, Cambridge (Mass.), The MIT Press, 1999.
 FRUGONI C., *Una lontana città. Sentimenti e immagini nel Medioevo*, Torino, Einaudi, 1983.

JACOB CH., *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris, Albin Michel, 1992.
 LUGLI P. M., *Storia e cultura della città italiana*, Bari, Laterza, 1967.
 LYNCH K., *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, Milano, Etaslibri, 1990.
 MACEACHREN A. M., *How maps work. Representation, Visualization and Design*, New York, The Guilford Press, 1995.
 MORELLI P. (A CURA DI), *Beni culturali e turismo nelle città d'arte italiane*, Milano, Angeli, 2003.
 MUMFORD L., *La città nella storia*, Milano, Bompiani, 1977.
 QUAINI M., *La mongolfiera di Humboldt*, Reggio Emilia, Diabasis, 2002.
 SIMMEL G., *Il volto e il ritratto. Saggi sull'arte*, Bologna, Il Mulino, 1985.
 SIMONCINI G., *Città e società nel Rinascimento*, Torino, Einaudi, 1974, 2 vol.
 TOSCHI U., *La città*, Torino, UTET, 1966.
 TURCO A. (A CURA DI), *Paesaggio. Pratiche, linguaggi, mondi*, Reggio Emilia, Diabasis, 2002.
 VALLEGA A., *Geografia culturale. Luoghi, spazi, simboli*, Torino, UTET, 2003.
 WOODWARD D., HARLEY J. B., (A CURA DI), *The History of Cartography*, Chicago, University of Chicago Press, anni diversi (Collezione).

* La bibliografia è riferita alle tavole 139 e 140

141. Centri storici minori

SEBASTIANO MONTI

Università degli Studi di Salerno



Quadro 1 - F. 466 Sez. I - Nocera Inferiore; F. 466 Sez. IV - Torre del Greco - Serie 25

Dopo aver aderito alle pressanti sollecitazioni provenienti dalla Comunità Europea e dal Consiglio d'Europa, creando intorno alla metà degli anni '70 un apposito Ministero dei Beni Culturali e Ambientali ed impegnandosi a rispettare le norme ecologiche della politica ambientale comunitaria, l'Italia ha mostrato un interesse via via più debole per la conservazione e protezione dell'ambiente e dei beni culturali, prima di ripalesare nuovi ma frammentari e disorganici sussulti reattivi sotto la pressione crescente di uomini della cultura e di importanti organismi scientifici nazionali ed internazionali.

La conservazione e la valorizzazione dei beni culturali richiedono essenzialmente l'approfondita conoscenza dei beni stessi, la quale, a sua volta, si consegue solo mediante l'acquisizione e la disponibilità d'uso delle informa-

zioni relative ai dati documentabili di ogni singolo bene ed al rispettivo quadro geografico di appartenenza.

In un contesto del genere, a mano a mano che è venuto altresì evolvendosi il concetto di «centro storico minore» come parte di quel patrimonio storico-urbanistico da preservare dal degrado e dall'oblio, inteso contestualmente come un insieme armonioso riferito sia all'opera della natura sia alla creazione umana – due aspetti imprescindibili di un medesimo problema – anche il ruolo del geografo è venuto progressivamente affinandosi fino a dimostrare una vitalità precipua soprattutto nello studio dei caratteri specifici del tessuto urbano e della sua differenziazione funzionale interna, oltre che nell'indagine relativa ai rapporti tra l'insediamento umano e il territorio circostante.

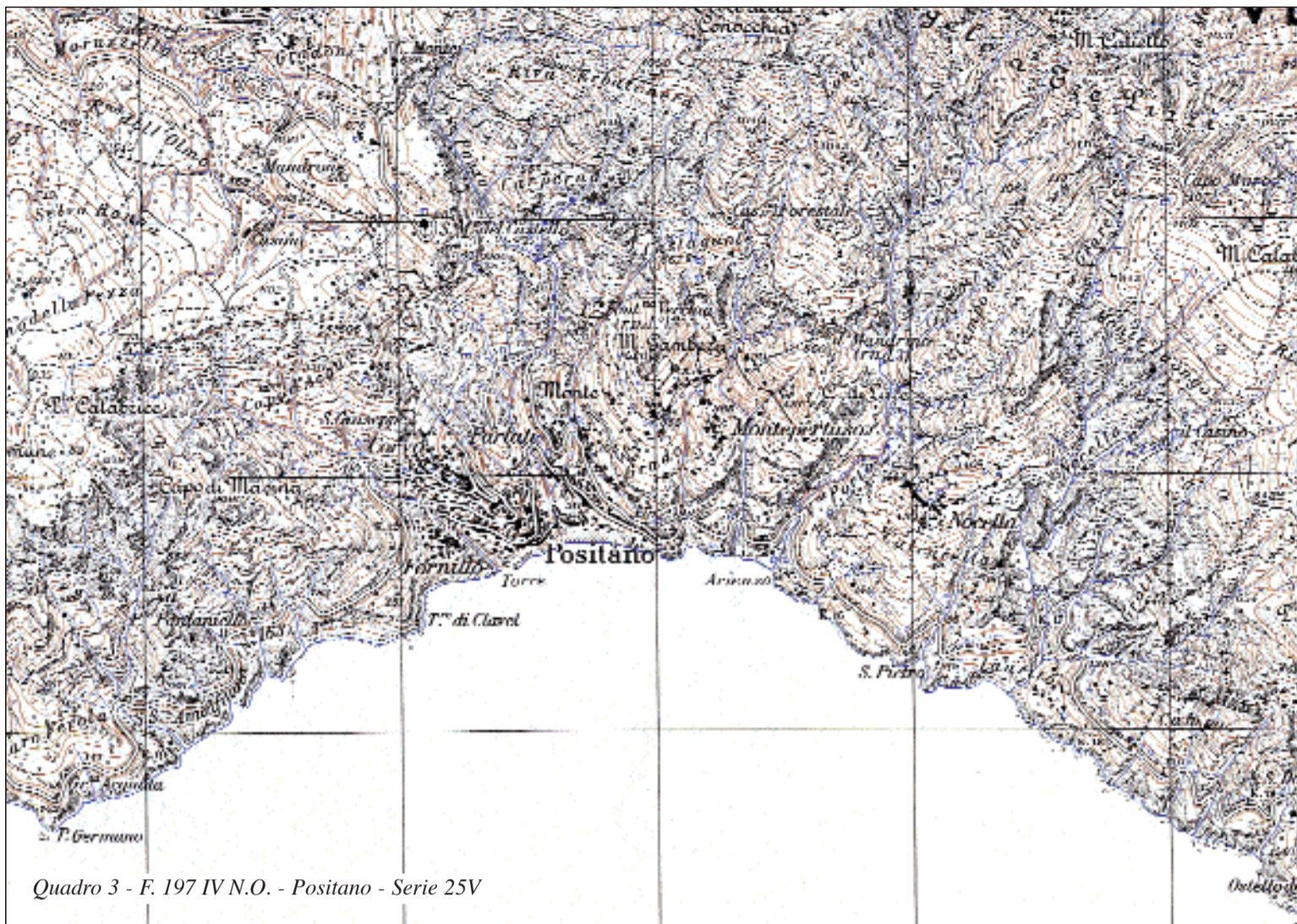
Ne deriva, pertanto, che l'obiettivo di fondo di un serio programma di rivitalizzazione dei centri storici minori consiste essenzialmente nell'individuazione e comprensione della dinamica dei rapporti tra crescita economica, concentrazione della popolazione e sviluppo topografico, sia per verificare accuratamente l'entità dell'influenza esercitata dal modello di sviluppo economico sul degrado fisico e sociale, sia per valutare adeguatamente l'evoluzione dell'assetto urbanistico in rapporto ai mutamenti del quadro economico-sociale.

In effetti, il centro storico non si configura quasi mai come una componente statica ed immutabile della città, dal momento che i suoi rapporti con l'insieme della struttura urbana mutano di continuo e tendono a prefigurare nel tempo una concreta interazione tra «città vecchia» e «città nuova», che si traduce nell'assunto ormai ampiamente consolidato in base al quale «la città è tutta, oggettivamente e nel suo complesso, un fatto storico» (CEVINI P., 1978, p. 8), e «la storicità degli insediamenti non consiste solo nella salvaguardia della parte più antica di un abitato, talora discutibile se integrale...ma nell'antica commistione fra costruito e giardino, tra campagna molto addomesticata e città, tra rurale e 'rururbano'» (MANZI E., 2001).

Appare altresì chiaro, pertanto, anche alla luce del disegno di legge del 22 Gennaio 2003 – «Misure per il sostegno e la valorizzazione dei Comuni con popolazione pari o inferiore a 5 000 abitanti» – che il recupero dei centri storici minori, grazie, tra l'altro, ai



Quadro 2 - F. 198 I.N.E. - Buccino - Serie 25V



Quadro 3 - F. 197 IV N.O. - Positano - Serie 25V

umano e produttivo, nel quadro di una politica complessiva mirante a riaffermare in modo prioritario una diffusa e variegata sostenibilità globale (sostenibilità ambientale, territoriale, sociale, politica ed economica), che consideri i centri storici minori non come organismi a sé stanti, ma come parti di un sistema organicamente articolato.

Questo processo di appropriazione del territorio si muove lungo due «binari» diversi ma convergenti, che riguardano, da un lato, la riorganizzazione sociale ed economica delle nuove comunità insediate su scala locale e, dall'altro, la capacità di sottrarre al tradizionale isolamento nuclei di più antico impianto, grazie soprattutto alle nuove frontiere della comunicazione.

In questo modo una nutrita schiera di centri storici minori si trova ad essere sottoposta ad una vistosa alterazione della propria connotazione fisica e sociale non solo in gran parte del Centro e del Nord Italia, ma anche e soprattutto nell'ambito dei piccoli centri del grande turismo ambientale (Positano: **quadro 3**), del grande turismo montano dell'arco alpino (Livigno, Macugnaga, Cervinia), del turismo termale (Casamicciola Terme, Forio), del tratto costiero tirrenico della Liguria (da Camogli a Portovenere), del litorale laziale (da Capalbio a Sperlonga), della costiera sorrentino-amalfitana, della costa cilentana (da Agropoli a Sapri), della fascia costiera calabrese (da Praia a Mare ad Amantea) e del promontorio del Poro.

Tuttavia, soprattutto nelle aree di crisi o di emarginazione economica del Mezzogiorno d'Italia, sono numerosi i centri storici minori tuttora esclusi dai benefici consentiti dai nuovi sistemi e tecnologie di comunicazione.

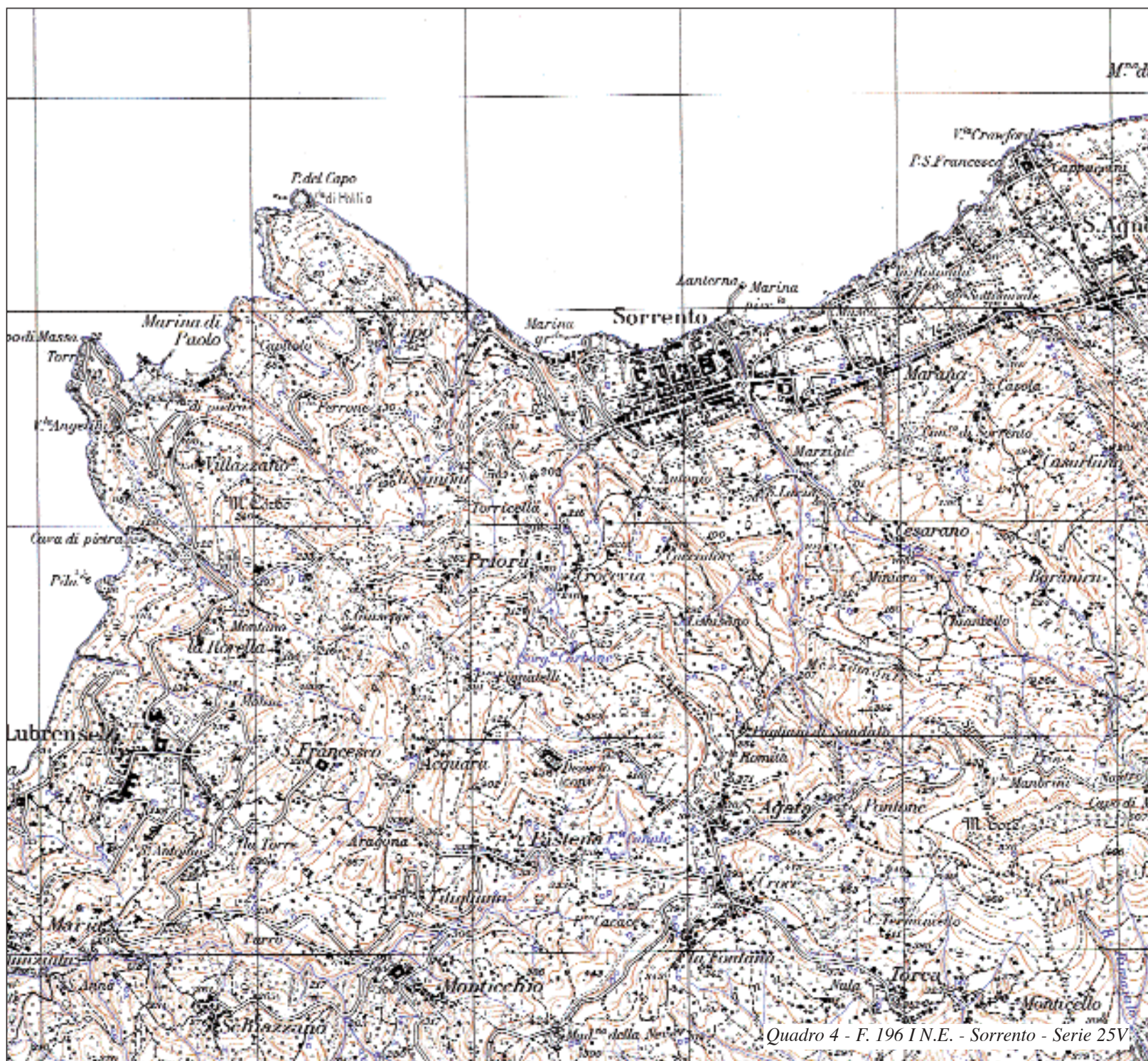
Estesi territori delle conche interne campane, calabresi, lucane e siciliane,

recenti provvedimenti di defiscalizzazione del governo, è destinato ad essere uno degli strumenti più efficaci dell'economia del settore delle costruzioni, assolutamente indispensabile per la realizzazione di un programma di redenzione funzionale e di valorizzazione delle loro vocazioni territoriali.

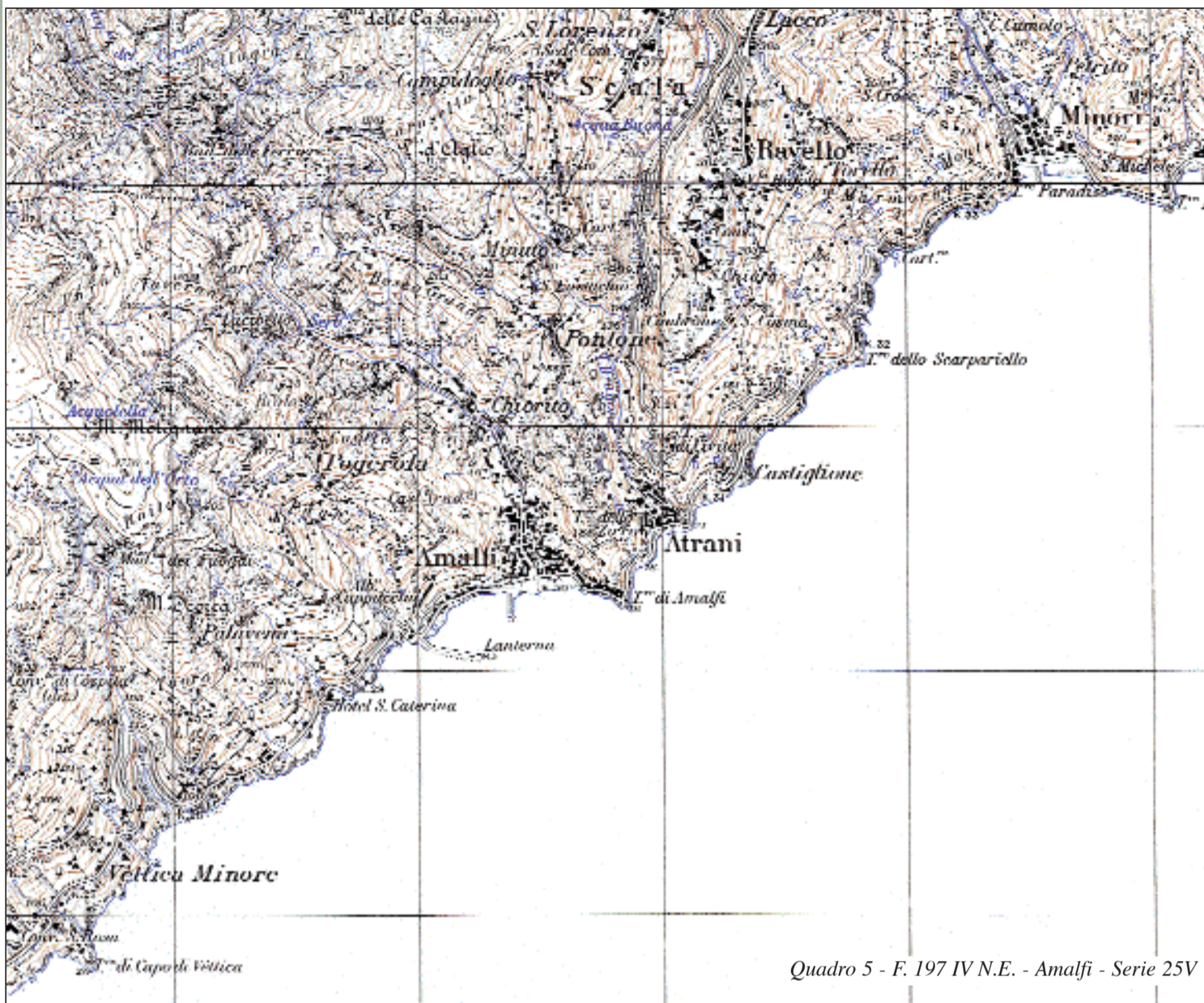
Giustamente considerati come «organismi viventi ad alta complessità, dotati di componenti che conferiscono ad essi individualità territoriale e paesistica», i centri storici minori presentano in genere una vitalità via via decrescente passando dalle regioni settentrionali a quelle insulari e si prefigurano essenzialmente secondo la seguente triplice tipologia, in base al loro precipuo funzionamento economico-sociale (CITARELLA F., 2003):

- 1) - «centri attrattori», con una specifica capacità attrattiva sulla base dei servizi offerti (Pompei – **quadro 1** – San Gimignano, Castiglione della Pescaia, Amalfi);
- 2) - «centri satelliti», in quanto funzionali all'economia di realtà più forti e gerarchicamente superiori (Policoro, comuni dell'area industriale di Melfi);
- 3) - «centri implosivi», che non rientrano nelle due categorie precedenti (Buccino – **quadro 2** – Giffoni Valle Piana).

La debolezza tradizionale dei centri storici minori, misurata in genere secondo la dimensione socio-demografica (spopolamento e invecchiamento), economica e della marginalità (bassi livelli occupazionali, scarsi investimenti produttivi), oltre che dell'abbandono del patrimonio abitativo per lo più fatiscente e repulsivo, va sicuramente combattuta ed eliminata innanzitutto con la costruzione di regole precise relative all'insediamento umano e all'affermazione di una cultura di auto-governo, capace di esprimere e rafforzare un adeguato progetto sostenibile in direzione di un razionale governo dei processi di trasformazione, utili a «riabilitare» ed a «fare riabitare» spazi altrimenti refrattari ad uno stabile e funzionale insediamento



Quadro 4 - F. 196 I N.E. - Sorrento - Serie 25V



Quadro 5 - F. 197 IV N.E. - Amalfi - Serie 25V

nonostante le iniezioni di risorse pubbliche anche cospicue, legate all'accadimento di eventi calamitosi come i terremoti (si pensi ai centri storici del Belice e dell'Irpinia in particolare), non sono riusciti ad avviare adeguati processi di valorizzazione dello spazio urbano sulla falsariga delle dinamiche che hanno interessato altre zone interne marchigiane, laziali o pugliesi, con risultati non distanti da quelli noti della desertificazione, dell'emarginazione o, nel migliore dei casi, di una debole residenzialità, del tutto incapace di soddisfare l'esigenza di recupero e il rilancio di una nuova centralità.

Alla luce di quanto premesso e sulla base dell'analisi delle esperienze positive in merito alla ricerca di strumenti di sviluppo peculiari ai centri storici minori e compatibili con una razionale e funzionale riutilizzazione del territorio su scala più ampia, va segnalata la definizione di un modello originale fondato sull'individuazione e delimitazione di Sistemi Territoriali Locali – composti di centri storici minori solidali – in grado di interagire efficacemente e di produrre benefici effetti sul



Quadro 6 - F. 151 - volo 2003 - serie 18 - fot. 3792

rafforzamento qualitativo e quantitativo dei singoli insediamenti.

Dal momento che gran parte dei centri storici minori è localizzata sull'Appennino, non si può non convenire sul fatto che l'elaborazione di un nuovo schema insediativo nazionale, estesamente incentrato sui principi fondamentali di uno sviluppo sostenibile, debba contemplare innanzitutto la centralità strategica e la valorizzazione delle aree collinari, vallive, pedemontane, dei paesaggi agrari e dei piccoli comuni, secondo una filosofia largamente condivisibile, in base alla quale per il recupero e la valorizzazione dei centri storici minori si rendono necessarie entità spaziali di riferimento più ampie e diversificate, di cui essi devono costituire autentici punti di eccellenza e parti peculiari di un sistema, in possesso di un ruolo funzionale prevalente ben preciso nel quadro di un generale e articolato programma di sviluppo sostenibile.

Tutto questo deve avvenire nella consapevolezza che nelle stesse aree possono esistere centri storici rimasti pressoché inalterati nel tempo accanto ad altri che non sono riusciti a sottrarsi a vistose manomissioni, centri storici quasi del tutto estranei agli sviluppi esterni ed altri profondamente compromessi dagli stessi, centri storici «incastonati» in aree svi-

luppate ed altri coinvolti in una spirale recessiva, centri storici dinamici per popolazione e popolamento ed altri in via di «desertificazione», anche se il processo di decadenza dei centri storici è spesso passato attraverso fasi intermedie che hanno visto la progressiva sostituzione dell'uso residenziale a favore di funzioni terziarie, in seguito all'intervento di rilevanti e costose modifiche strutturali dell'edilizia che, oltre ad un complessivo *affinage* estetico, ha prodotto una definitiva ed irreversibile «ghettizzazione» degli strati sociali più umili.

Certo, la simbiosi e la correlazione dei centri storici minori con l'ambiente fisico e con la specificità del quadro economico e sociale di riferimento rendono alquanto plausibile una tipologia formale che affondi le pro-



Quadro 7 - Pianta della città di Signia

prie radici essenzialmente nel diverso modo di rapportarsi al territorio e nella rilevante importanza delle attività produttive: in tal caso verrebbe ad affermarsi un criterio meramente dimensionale – centri storici piccoli, medi e grandi – che, da un lato avrebbe anche il pregio di evidenziare un diverso sbocco dell'evoluzione dello sviluppo, senza appiattirsi necessariamente sui caratteri prevalenti di una data regione amministrativa, e, dall'altro, consentirebbe di prefigurare il centro storico non come «un'opera compiuta nel tempo» (RUOCO D., 1979), ma come una parte del tessuto urbano in grado di conciliare conservazione ed abitabilità, nel quadro di un mutevole rapporto con l'insieme della struttura urbana, grazie ad un processo continuo di interazione e interdipendenza tra vecchio e nuovo, tra passato, pre-

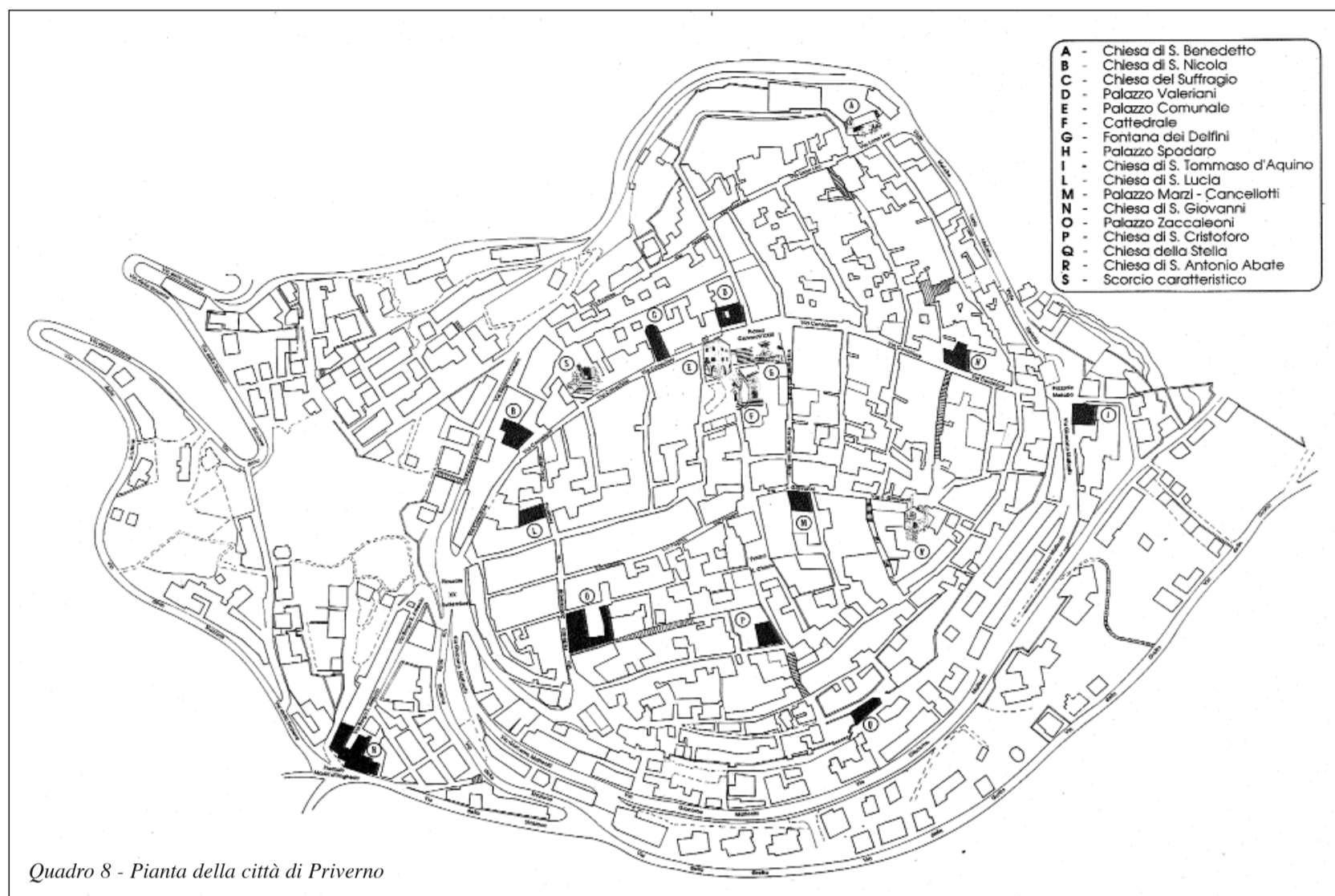
sente e futuro.

D'altro lato, non sono pochi coloro che propendono per una tipologia di centri storici minori cadenzata in base ad una dimensione di marca prettamente cronologica, e ciò non solo in considerazione dell'estrema complessità geo-storica che spesso traspare dall'analisi approfondita del modello insediativo e del sito topografico di una data area, ma anche, e direi soprattutto, perché di solito la peculiarità distintiva di un piccolo centro storico si ricollega con chiarezza indiscutibile ad una precipua connotazione cronologica.

E così, ad esempio, la costiera amalfitana e quella sorrentina – pur nella dissimmetria strutturale legata al sistema orografico che vede l'una (quella sorrentina) più ricca di spazi per le ampie terrazze in cui i rilievi si spiano

nell'aspetto di grandi falesie, e l'altra (quella amalfitana) precipite sul mare e a lungo destinata all'isolamento per via terrestre – presentano tracce sicure di un percorso antropico risalente all'età classica e via via rimodellatosi in epoca romana e medievale. Sorrento in particolare (quadro 4), si presenta con una struttura originaria dell'impianto urbanistico ancora riconoscibile nel tracciato ortogonale delle strade romane. Le modifiche intervenute nel corso del tempo non hanno del tutto mutato la primitiva «scacchiera» ad angoli retti disegnata, secondo lo schema diffuso dalla colonizzazione greca, dalle *insulae* ippodamee che in origine recintavano anche orti e giardini.

Il centro, collocato su un banco tufaceo proteso alto sul mare, oltre alla difesa



Quadro 8 - Pianta della città di Priverno

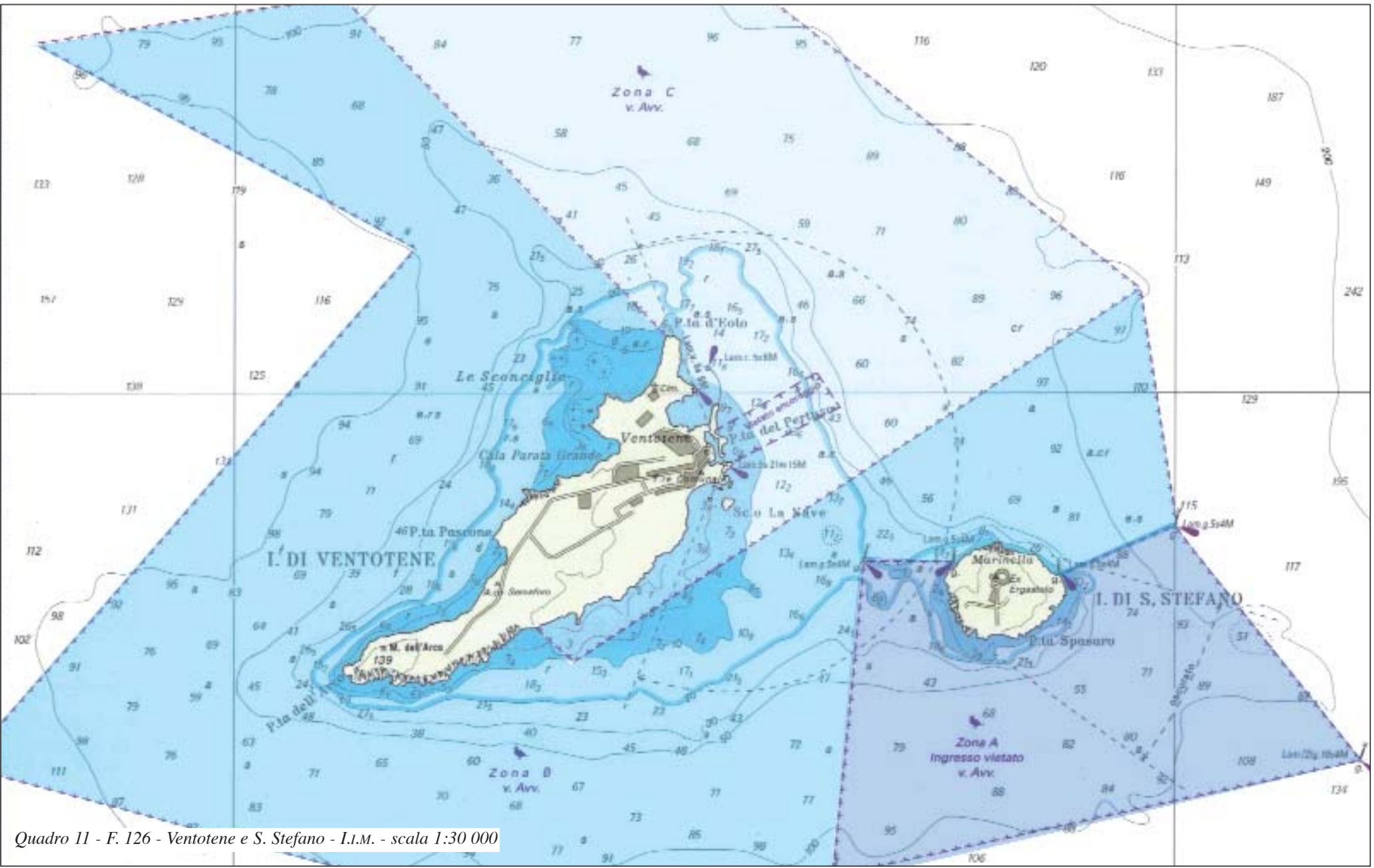


Quadro 8 - Carta regionale del Lazio e dell'Abruzzo - Serie 250

ISOLA DI VENTOTENE E S. STEFANO



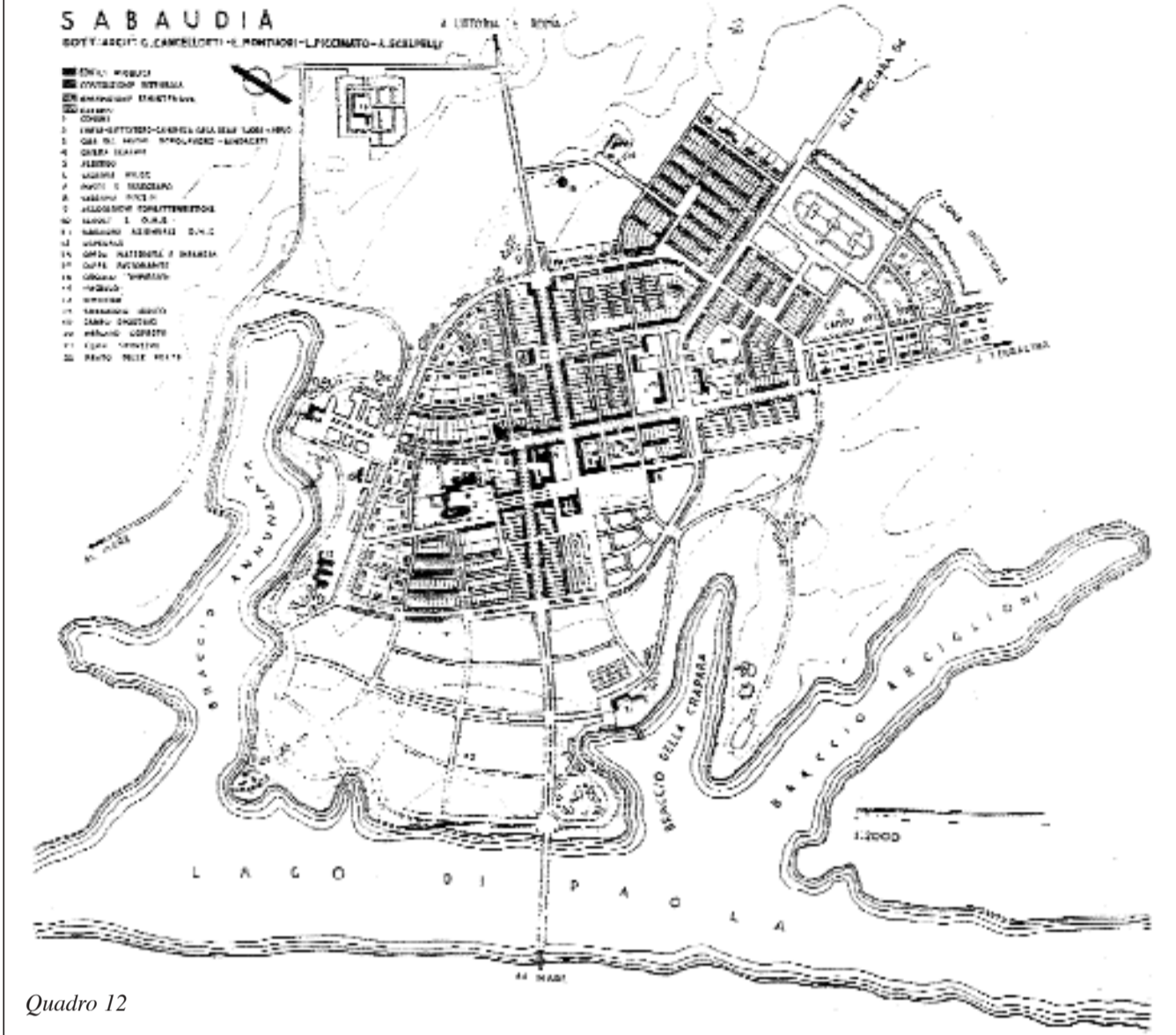
Quadro 10



Quadro 11 - F. 126 - Ventotene e S. Stefano - I.I.M. - scala 1:30 000

IL PROGETTO

Doti. Arch. G. Cancicolloti - E. Montuori - L. Piccinato - A. Scalpelli



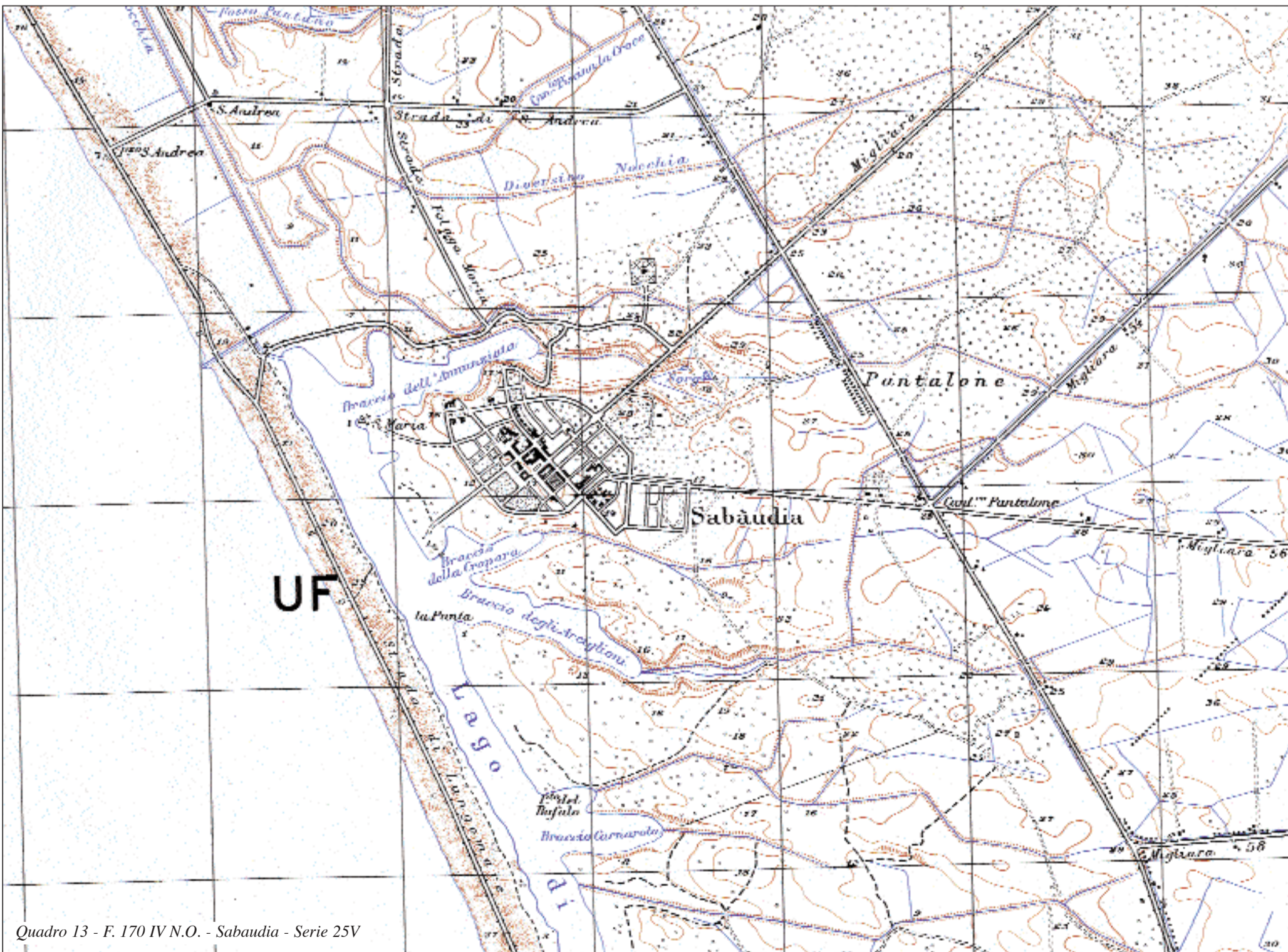
Quadro 12

naturale fornita da tre lati da profondi valloni, risulta, ancora nel VII secolo, recinto da mura di origini classiche, riconducibili all'apparato dei blocchi isodomici del V sec. a. C., mentre intorno alla metà del '500, le scorrerie operate dai Turchi contribuirono ad accelerare il ripristino della cinta muraria medievale, con varie torri e bastioni posti a difesa della cittadina, secondo uno schema che non trova riscontri in altre località della penisola.

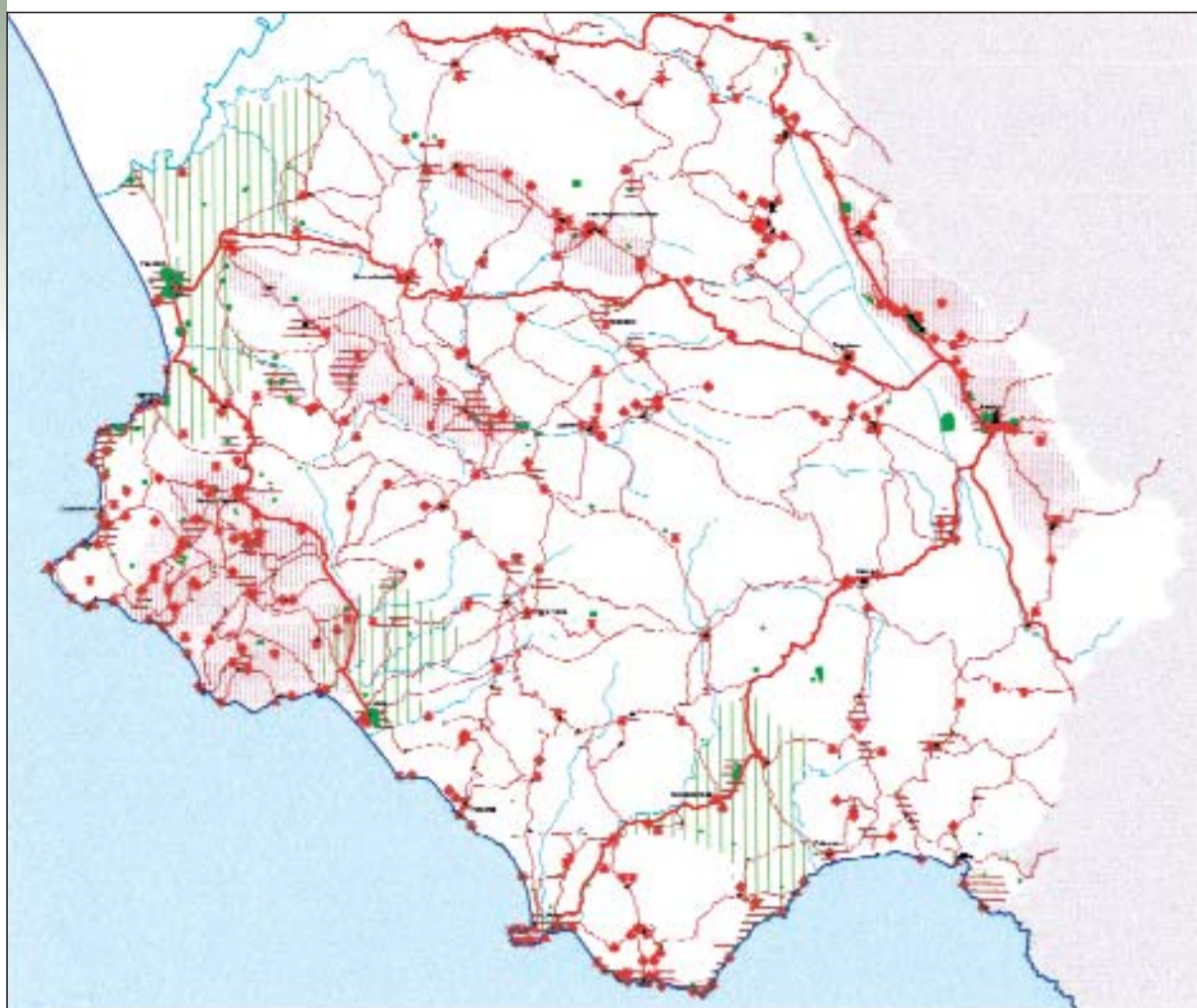
L'assenza di pianori e terrazze rende profondamente diversa la morfologia degli insediamenti sul versante amalfitano della penisola (**quadro 5**), anche a causa del condizionamento della natura più aspra dei luoghi, che è da ritenersi alla base sia di una più ridotta successione cronologica di insediamenti nelle diverse epoche, sia di una diffusa spontaneità dell'impianto urbano dei vari centri (oltre ad Amalfi, il discorso coinvolge anche Positano, Maiori, Minori e gli altri centri della costiera), secondo uno schema insediativo assolutamente privo di ogni simmetria e ampiamente modellato dalla natura dei luoghi, che viene altresì ad escludere in quest'area la diffusione della più consueta e nota struttura urbanistica radiale convergente verso il centro della vita cittadina.

Qui, comunque, i centri abitati che punteggiano il litorale ricalcano quasi tutti la tipologia dell'impianto urbanistico del più antico insediamento di Amalfi, che si presenta addossato su un pendio scosceso incassato in un vallone, con una viabilità tortuosa contrassegnata da erte strette e da rampe a gradinate in cui le case sovrastanti sono disposte a cortina sulle pareti rocciose, che non lasciano spazio fra le alture e il mare (SANGERMANO G., 1981).

Numerosi sono i sostenitori di una caratterizzazione tipologica di carattere predominantemente cronologico (centri di età romana, di età medievale, di età moderna, di età contemporanea).



Quadro 13 - F. 170 IV N.O. - Sabaudia - Serie 25V



Carta dell'assetto storico-insediativo e delle emergenze storico-culturali

- Centri Storici
- Rete dei percorsi storici
- Linee ipotetiche di collegamento principale
- ▲ Forti e approdi storici
- Beni storico culturali emergenti
- Siti archeologici
- ▨ Contesti insediativi di interesse storico-culturale e paesistico
- ▨ Ambienti archeologici documentati insediati
- ▨ Sistemi insediativi ad elevata complessità e stratificazione

Quadro 14 - Carta dell'assetto storico-insediativo e delle emergenze storico-culturali, elaborata dal Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano

Un esempio assai significativo di centro storico minore sorto in età romana è sicuramente Segni (**quadri 6 e 7**), le cui mura poligonali dell'antico impianto sono tuttora l'elemento caratteristico di questo centro ubicato all'estremità meridionale della provincia di Roma, su un'altura che domina la sottostante valle del fiume Sacco.

Le successive stratificazioni edilizie che si sono sovrapposte alla codificazione urbanistica del Medioevo hanno sostanzialmente rispettato sia il percorso delle mura romane sia l'orditura originaria del centro, mentre lo sviluppo abitativo, ancorché non sempre ordinato, si è avuto solo al di fuori del recinto murario antico.

Tra i centri storici minori del Medioevo, un posto di assoluto rilievo occupa Priverno (**quadri 8 e 9**), in provincia di Latina, sorto *ex novo* all'inizio del XII secolo, dopo l'abbandono del primitivo insediamento romano nella sottostante piana del fiume Amaseno.

Arroccato su un lungo pianoro e difeso da un robusto ed articolato circuito murario, il centro si è esteso, nei secoli successivi, lungo i declivi del pianoro, raggiungendo la sottostante vallata in cui, all'Amaseno, antico tramite con il mare, si è nel tempo affiancata una funzionale raggiera viaria.

Priverno è un tipico esempio di centro minore che, oltre a vivere della propria storia, s'illumina anche di quella del suo immediato circondario, caratterizzato, nel caso specifico, dalla presenza dell'Abbazia di Fossanova.

Tra i centri storici minori sorti in età moderna e contrassegnati altresì da una specifica peculiarità ambientale, legata nella fattispecie all'insularità, va segnalato Ventotene (**quadri 10 e 11**), piccola isola (1 250 km²) dell'arcipelago pontino, pressoché disabitata dopo i fasti imperiali del I secolo d. C. e ripopolata dai Borboni nello scorcio del XVIII secolo con la realizzazione di un piccolo centro urbano incentrato sulla fortezza-torre e sulla chiesa.

Nei secoli successivi, intorno a questo nucleo si è for-

mato il paese attuale (sede di Comune), la cui economia si è basata sullo sfruttamento delle risorse agricole (legumi, agrumi, viticoltura, ecc.) e, a partire dalla seconda metà del XX secolo, sul turismo. Oggi è Area Naturale Marina Protetta.

Tra i centri storici sorti in età contemporanea va ricordato Sabaudia (**quadri 12 e 13**), uno dei più classici esempi di centro storico fondato *ex novo* nel secolo XX, nell'ambito del programma di bonifica dell'agro Pontino: la sua inaugurazione risale al 15 aprile del 1936.

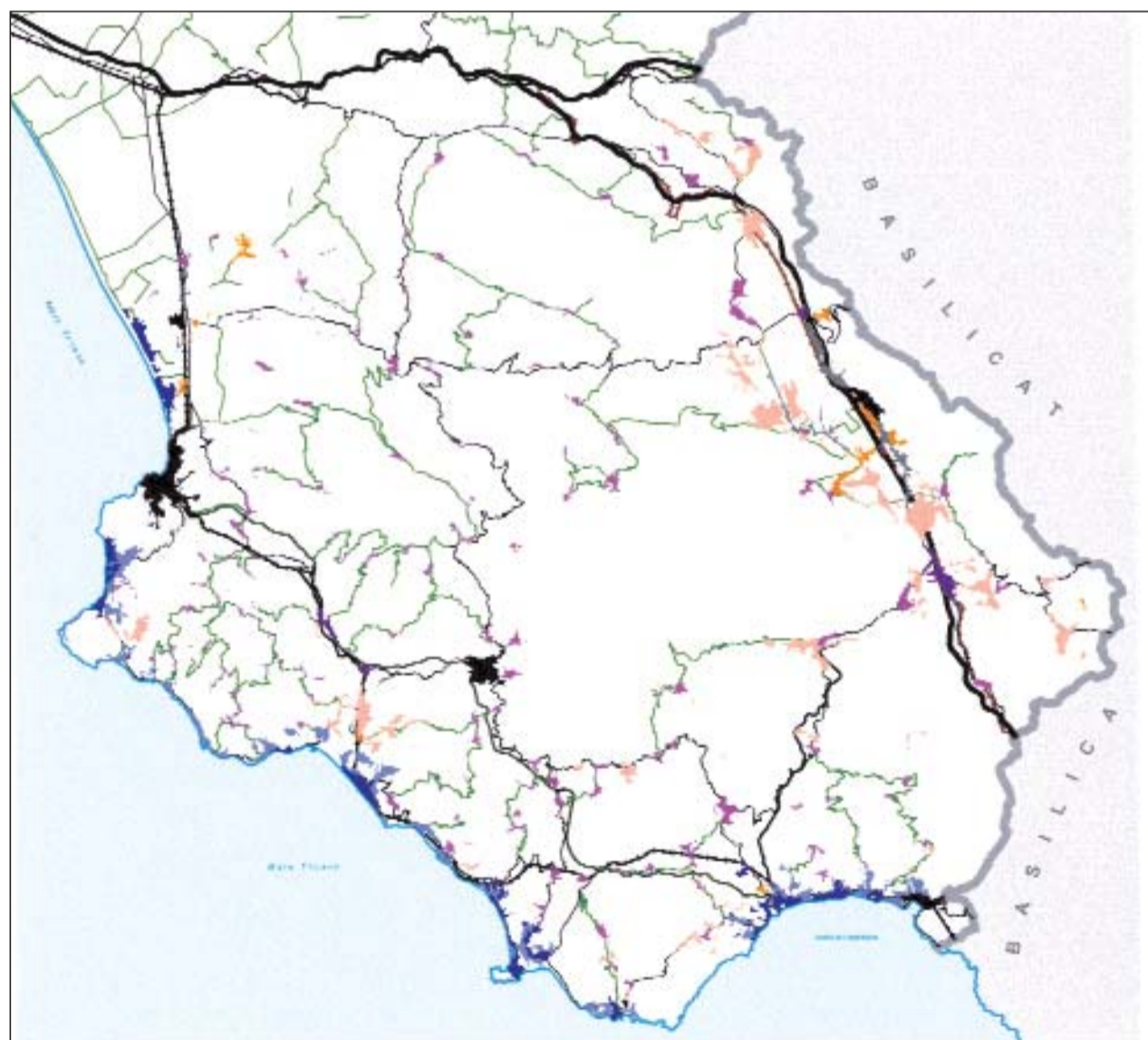
Il suo piano progettuale è ritenuto, a ragione, uno dei migliori esempi di assetto urbanistico fra le «città nuove» sorte in quel periodo. L'impianto, di chiaro stampo razionalista, è rimasto fortunatamente intatto con la sua orditura viaria e gli isolati funzionalmente ed ordinatamente disposti.

Attualmente la periferia della cittadina, cosparsa di villette e di abitazioni rurali, si salda con la secolare foresta demaniale del Parco Nazionale del Circeo, formando un *unicum* di straordinario valore naturalistico ed ambientale.

Il territorio nazionale si configura, dunque, con una fitta rete di insediamenti contrassegnati da un rilevante carico di memoria, sapienza, varietà e complessità, che per tanti motivi non è riscontrabile in nessun altro paese europeo, neppure in quelli a lungo sottoposti al dominio ottomano o nella stessa Inghilterra, dove i preesistenti insediamenti agricoli sono stati letteralmente spazzati via da un dissennato processo di industrializzazione galoppante.

In tal caso i centri storici minori – proprio perché sedi di tante facce culturali in cui ogni elemento è potenzialmente una linea divergente più o meno plasmabile – si prefigurano in Italia come altrettanti concreti strumenti di presidio per il controllo della vita, oltre che per la qualità, di capacità di produrre valori, complessità e quindi adattamento dell'intero sistema economico e culturale nazionale, nel quadro di una variegata rifunzionalizzazione complessiva, che fa assumere ad essi anche aspetti profondamente diversi da un'epoca all'altra.

Ne deriva, pertanto, che in ogni politica di razionalizzazione



Carta della struttura del sistema insediativo

Scale 1: 500.000

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| Sistema insediativo | Sistema infrastrutturale |
| ■ Sistemi urbani | — Autostrade |
| ■ Centri rurali | — Viabilità principale |
| ■ Sistemi arteriali | — Viabilità minore |
| ■ Aree edificate alta densità | — Viabilità locale |
| ■ Aree edificate bassa densità | — Ferrovie |
| ■ Centri alta densità | — Ferrovie demerite |
| ■ Centri bassa densità | |
| ■ Scali | |
| ■ Aree agricole | |

Quadro 15 - Carta della struttura del sistema insediativo, elaborata dal Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano

È necessaria una cultura che sappia accettare la sfida economica, senza distruggere la qualità ambientale, e che aiuti soprattutto la comunità locale a perpetuarsi, ad evolvere ed a non farsi sostituire, rifiutando di ricevere passivamente tutto dall'esterno e senza limitarsi a chiedere ai piccoli comuni la gestione dell'appalto.

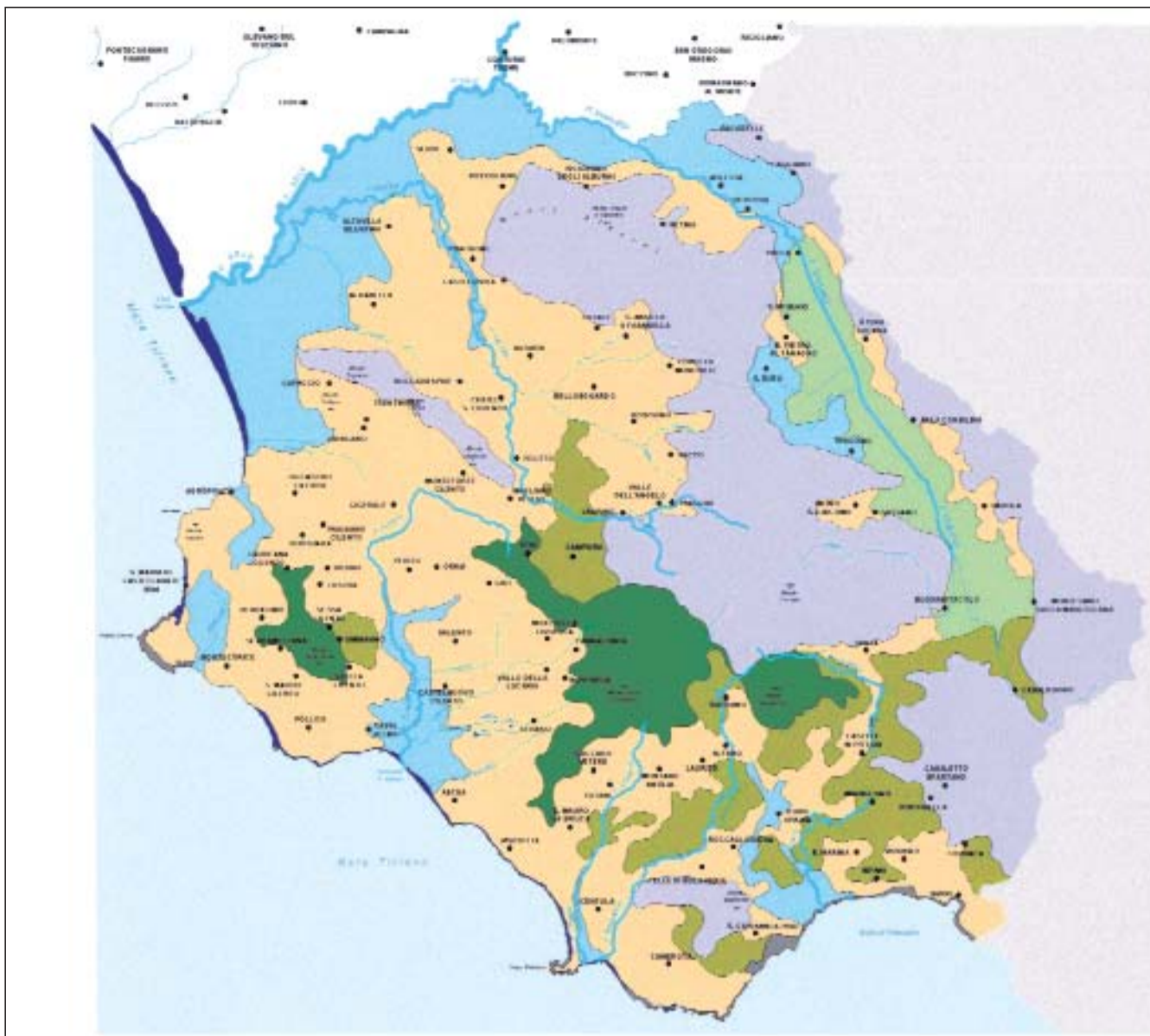
Particolarmente rilevante e significativo risulta un simile discorso soprattutto in quelle zone, come ad esempio il Cilento (**quadri 14, 15 e 16**), dove viene confermata l'importanza della rete dei crinali come matrice di un modello insediativo che vede predominare tra i centri storici le morfologie di crinale e di controcrinale, collinari ed a morfologia mista o di «arroccamento».

In assenza di crinali prominenti sui versanti collinari e in presenza di linee di dislivello secondarie su cui, fiancheggiando un percorso fortemente acclive, vanno a disporsi esili «stringhe edilizie», i relativi centri – per lo più medioevali – tendono invece a perdere più facilmente la loro fisionomia originaria o a scomparire del tutto, a causa di motivi più o meno concomitanti (guerra del Vespro e pestilenze del 1348 e 1656, i cui effetti si riscontrano nell'abbandono definitivo di diversi abitati a partire dal XIV secolo).

Dal punto di vista della criticità, tuttavia, i centri storici generalmente risultano alterati poco o nulla e costituiscono un patrimonio di ambienti urbani contrassegnati da una bassa fragilità e del tutto recuperabili, anche se talvolta ci si può trovare dinanzi ad un «rischio di degrado per obsolescenza» (è il caso di Monte Stella).








In linea di massima, si può convenire sul fatto che i sistemi insediativi di rilevanza storica prefigurano entità complesse riferibili ad una struttura lineare (dorsale Chianello, del Vallo di Diano Est, degli Alburni Sud) o radiale (Monte Stella), anche se non sono esenti da rischi derivanti in particolare dalla localizzazione delle espansioni urbane lungo le direttrici della viabilità moderna.

In un'ottica del genere, la «Convenzione Europea sul Paesaggio», promossa a Firenze dall'Assemblea delle Autonomie Locali del Consiglio d'Europa il 20 ottobre del 2000,



Carta della struttura paesistica

Scala 1:500.000

TIPO DI PAESAGGIO	TIP. FISIOGRAFIC*	ALTIMETRIA	ACCORPAMENTO CARTA FISIOGRAFICA DELLA VEGETAZIONE**
 Paesaggio degli opposti: dunari e spiagge.	Appositi dunari e spiagge.	Da 0 a 50 mt s.l.m.	
 Paesaggio dei versanti: costieri e falde.	Versanti costieri e falde.	Da 0 a 600 mt s.l.m.	
 Paesaggio boscati: boscati.	Soventità e versanti dei rilievi montani su fisch.	Oltre 600 mt s.l.m.	Boschi di latifoglie decidue.
 Paesaggio collinare: collinare.	Prevalenza pianori carati, versanti alti a minimo di pendenza e aree di versanti.	Oltre 600 mt s.l.m.	Prevalenza boschi di latifoglie decidue, vegetazione arborea e prati stabili, arbusti di ricolonizzazione e cespugliati radi.
 Paesaggio collinare: collinare.	Rilievi collinari su fisch argilloso e argilloso calcareo, e rilievi collinari su fisch arenaceo arenaceo.	Da 100 a 600 mt s.l.m.	Prevalentemente vegetazione a sclerofille, colture arboree, monocolture di arve agricole e vegetazione naturale, sistemi culturali misti, tracce di boschi di latifoglie e arbusti di ricolonizzazione.
 Paesaggio collinare: boscati.	Prevalentemente rilievi collinari su fisch argilloso e argilloso arenaceo.	Da 0 a 600 mt s.l.m.	Boschi di latifoglie decidue.
 Paesaggio delle pianure: alluvionali marie.	Pianure alluvionali.	Da 0 a 100 mt s.l.m.	Prevalentemente sistemi culturali misti tracce di boschi di latifoglie e colture arboree.

Quadro 16 - Carta della struttura paesistica, elaborata dal Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano

funzionale del territorio – su scala locale, regionale e nazionale – il punto chiave deve essere quello di rendere produttive la memoria e l'eredità del passato, facendole parlare con il linguaggio della contemporaneità e sottraendole all'esigenza dei sussidi, mezzi assolutamente indispensabili affinché i centri storici minori possano vincere la loro scommessa di fondo, che è quella di saper badare a se stessi con le precipue evoluzioni necessarie, capaci di conservare la complessità nel tempo e nello spazio.

Detto questo, si capisce bene che la sostenibilità dello sviluppo non deve in tal caso soddisfare soltanto la sua compatibilità con la qualità ambientale, ma anche con i meccanismi riproduttivi-culturali della cultura locale e del rapporto tra società e demografia.

apre una nuova fase di approccio alle politiche di organizzazione territoriale, incentrate essenzialmente sulla «salvaguardia», sulla «gestione» e sulla «pianificazione» dei paesaggi «come principi di azione previsti in modo dinamico e proiettivo».

In conclusione si può affermare che la ricerca di un equilibrio funzionale tra questi tre momenti topici non deve affatto significare un «congelamento» dei centri storici e dei paesaggi in genere ad un determinato stadio evolutivo, ma accompagnarne i cambiamenti futuri riconoscendone la spiccata peculiarità storica e geografica e la precipua identità complessiva, nell'ambito di un progetto globale mirante soprattutto a preservare ed arricchire una siffatta diversità e qualità.

BIBLIOGRAFIA

CAROZZI C., ROZZI R., *Centri Storici. Questione Aperta*, Bari, De Donato Editore, 1971.
 CEVINI P., "La tutela dei valori storico ambientali", in *Indice*, 10, III, n. 3, Genova, 1978, pp. 7-12.
 CITARELLA F., Prolusione al seminario di studi: *Profili professionali per il recupero e la valorizzazione dei centri storici minori*, Roma, 3 aprile 2003.
 D'ALESSIO G., *I centri storici. Aspetti giuridici*, Milano, Giuffrè, 1983.
 DE ROSSI G. M., *Lazio meridionale*, Roma, New Compton, 1978.
 GUIDICINI P., *I centri storici*, Roma, Nuova Universale Studium, 1976.
 LEONE U., "Mutamenti del paesaggio e Politiche dell'ambiente in Campania: i parchi Naturali", in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, s. XII, vol. VI, 2001 pp. 457-65.
 MANZI E., "Centri storici minori, Lucc, Protezione del paesaggio e turismo. Casi di studio nella Penisola Sorrentina", in *Bollettino della Società Geografica Italiana*,

Serie XII, vol. VI, 2001, pp. 481-513.
 NICOLETTI D. (A CURA DI), *Convenzione Europea del Paesaggio: dall'identità allo sviluppo sostenibile*, Napoli-Aversa, DenaroLibri, 2003.
 NUCLEO DI PROGETTO (A CURA DI), *Assetto storico insediativo*, «Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano. Piano del Parco», Vallo della Lucania, 2003.
 PARCO NAZIONALE DEL CILENTO E VALLO DI DIANO, *Piano del Parco, Vincoli e destinazioni specifiche*, Vallo della Lucania, 2003.
 PINNA M. (A CURA DI), *Atti della Tavola Rotonda sul tema: Recupero e valorizzazione dei piccoli centri storici*, Roma, Società Geografica Italiana, 1981.
 RUOCO D., "Beni culturali e geografici", in *Studi e Ricerche di Geografia*, II, n. 1, Genova, 1979, pp. 1-16.
 SANGERMANO G., "Caratteri e momenti di Amalfi medievale e del suo territorio", in *Quaderni del Centro di Cultura e Storia Amalfitana*, Salerno-Roma, Gentile Editore, 1981.

142. Paesaggi culturali tradizionali

ELIO MANZI

Università degli Studi di Pavia

Premessa

Il tema viene interpretato e raffigurato considerando alcuni «paesaggi culturali tradizionali»: quelli agrari, cioè direttamente e visivamente connessi alle colture, e quelli rurali, cioè connessi indirettamente alle pratiche agricole tradizionali, come ad esempio le dimore rurali tipiche dei luoghi o il paesaggio, osservato a scala topografica, derivato da lunghi interventi umani sull'ambiente naturale e natural-modificato preesistente. Tali «paesaggi tradizionali» vanno letti e interpretati, con l'ausilio della cartografia dell'I.G.M. o di altre rappresentazioni, secondo un metodo geografico-storico in chiave diacronica: la lettura attuale del territorio, come raffigurato, consente raffronti e collegamenti e infine consente di recarsi realmente sui luoghi, ad esempio, per escursioni guidate. Più raramente tali paesaggi sono in connessione con annose attività marittime mediterranee, quali ad esempio le saline.

Si tratta di importanti «icone simboliche» geostoriche dell'Italia, che si sommano ad altre, urbane, storico-artistiche, storico-naturalistiche, a loro volta di notevole valore paesistico e culturale e ben note al turismo internazionale. Esse racchiudono non soltanto una lunga storia sistemica di uomini e di natura, ma pure i segni dell'evoluzione recente, spesso di rivitalizzazione di produzioni pregiate, richieste come prodotti quantitativamente non sempre rilevanti (ad eccezione del vino), ma qualitativamente di alto valore simbolico ed economico, ove trainanti per il mercato più vasto.

Sono fenomeni e paesaggi abbastanza numerosi, fioriti e perdurati in una realtà territoriale complessa come l'Italia, di stratificata valenza storico-geografica. La tavola ne contiene una ridotta selezione esemplificativa. D'altronde, una selezione dimostrativa dei fenomeni-paesaggi fu prevista anche per il monumentale *Atlante dei tipi geografici* prodotto dall'I.G.M. nel 1922 e nel 1948, riconducibile alla sapienza geografica di Olinto Marinelli e all'eccellenza della cartografia dell'I.G.M. a media scala, considerata allora fra i migliori prodotti del mondo. I richiami impliciti ed i collegamenti con l'edizione dell'*Atlante dei Tipi geografici* del 1948 sono numerosi, trasversali a diverse tematiche.

Si sono considerati alcuni paesaggi di alto valore culturale, viventi, cioè non del tutto «museificati», e talora prossimi ad aree oggetto di protezione paesistica (o in esse inclusi) come parchi o Riserve regionali, o siti della rete di paesaggi presi in considerazione dall'UE ed eventualmente dalla Convenzione europea del paesaggio, oppure *World Heritage Sites* («Patrimoni dell'umanità») dell'UNESCO:

1) Paesaggio dell'olivo e dell'olio nella riviera di Ponente, nella

valle del torrente Impero a monte di Oneglia (Liguria).

2) Paesaggio della risaia tradizionale e insediamento «a corte» nel Pavese (Lombardia).

3) Paesaggio pseudo-mediterraneo del clima insubrico, nel bacina del lago d'Iseo (Lombardia).

4) Piantata padana residua e «centuriazione romana» (Emilia-Romagna).

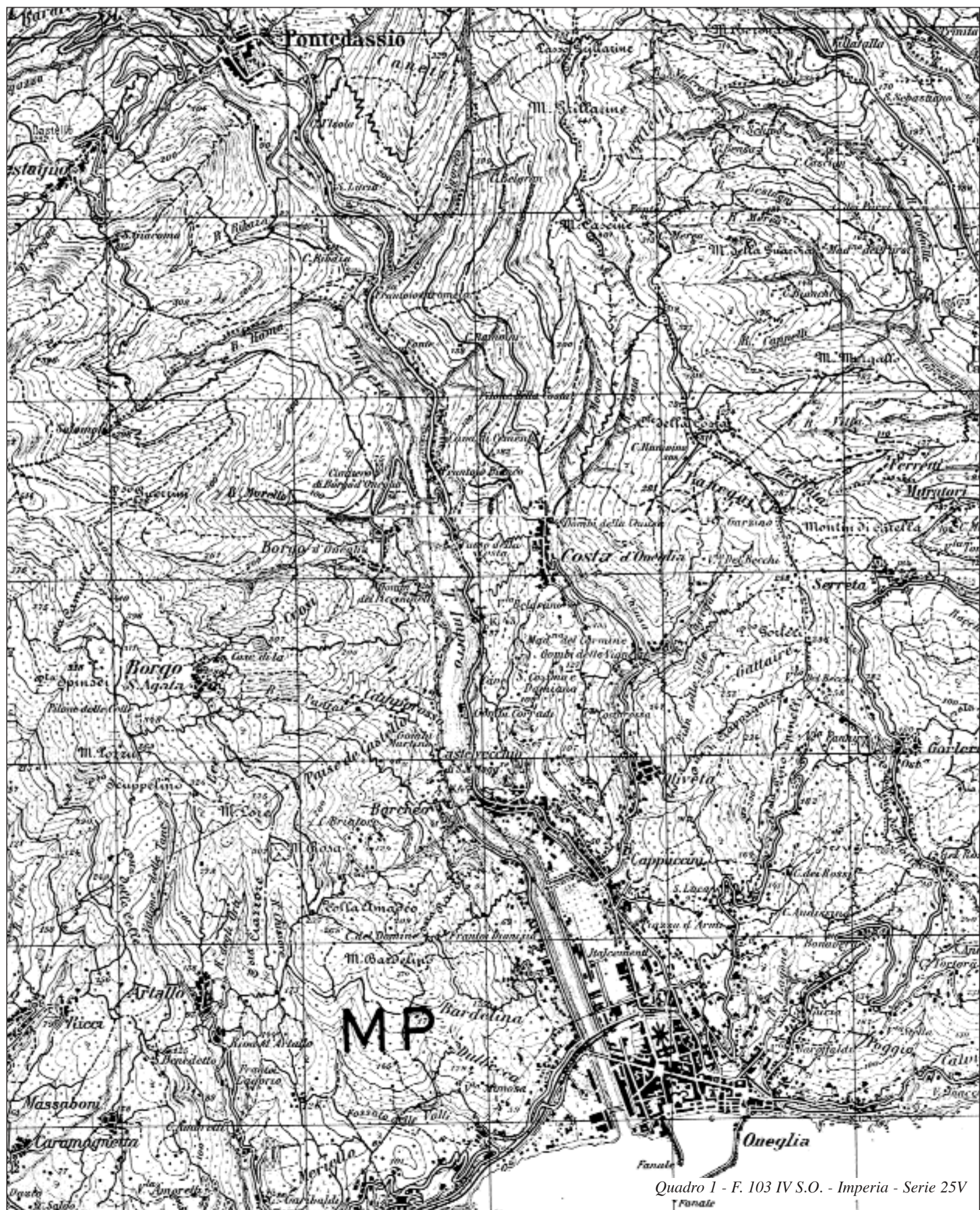
5) Paesaggio del vigneto tradizionale nell'Oltrepo' Pavese collinare (Lombardia) e nel Marsalese (Sicilia).

6) Paesaggio della «vite maritata» su grandi sostegni vivi (pioppi) connesso alla vitivinicoltura tradizionale di pregio nel piano campano (Campania).

7) Paesaggio dell'agrumeto storico sul versante partenopeo-sorrentino e sui terrazzamenti del versante amalfitano-salernitano della penisola Sorrentina (Campania) e confronto con le Cinque Terre liguri (Liguria).

8) Paesaggio della salina tradizionale in provincia di Trapani (Sicilia).

Tutti questi paesaggi andrebbero salvaguardati in varia misura e corrispon-





Quadro 2 - Carta degli Stati di sua maestà sarda in terraferma - Real Corpo di Stato Maggiore Generale, 1841, I.G.M.

dono in gran parte ai parametri teorici della «Convenzione europea sul paesaggio». Alcuni di essi necessitano forse di una maggiore attenzione degli enti territoriali in cui ricadono, siano essi Unione Europea, Repubblica Italiana, Regioni, Province.

Questi paesaggi, anche se talora di origine antica, in alcune linee formative si consolidano nell'Ottocento e permangono, seppur rinnovati con fasi alterne, nel Novecento e all'inizio del terzo millennio.

Osservazioni paesistiche e lettura guidata

1) L'olivo è la pianta-simbolo della regione mediterranea. Il suo areale di diffusione è pressoché corrispondente al clima mediterraneo nelle sue varie sfumature. La valle del torrente Impero, nell'entroterra di Oneglia (Imperia), ne mostra una delle regioni più significative, con una produzione olearia di pregio. La valle, aperta verso il mare, ben soleggiata, vede la permanenza di insediamento a piccoli centri e nuclei, il tutto ben raffigurato dall'I.G.M. alla scala 1:25 000 (**quadro 1**). Per sintetizzare la morfologia e la localizzazione storica dell'insediamento, connesso alla coltura olivicola e allora anche ortiva, si propone uno stralcio della «Carta degli Stati di Sua Maestà Sarda in Terraferma» del 1841, alla scala 1:250 000, con rilievo a tratteggio. In essa il toponimo Imperia non esiste, poiché fu scelto nel 1923 a indicare l'unione di Porto Maurizio ed Oneglia (**quadro 2**).

2) Il paesaggio della risaia e della grande dimora «a corte» persiste in diverse aree tra Piemonte orientale e Lombardia sud-occidentale. Speciale risalto assume questo paesaggio tipico nella «Lombardia d'acqua» dalle canalizzazioni regolari, sapienti e fitte, a nord di Pavia, tra la città ticinese e Binasco, ai lati della strada statale n. 35 «dei Giovi», l'antica via fra Milano e Genova, con gli appezzamenti a risaia, le monumentali «cassine» a corte chiusa, alcune oggi dirute, altre in buono stato. Secondo il Pracchi, i primi documenti che attestano la coltura risicola nel ducato di Milano data-



Quadro 3 - F. 59 IV N.E. - Binasco; F. 59 IV S.E. - Pavia - Serie 25V



no al 1475, ma il paesaggio risicolo diffuso si propaga nell'Ottocento e nel Novecento. Oggi questa coltura, ormai meccanizzata, è di nuovo in espansione e fornisce prodotti di alta qualità, fra i migliori del mondo (quadro 3).

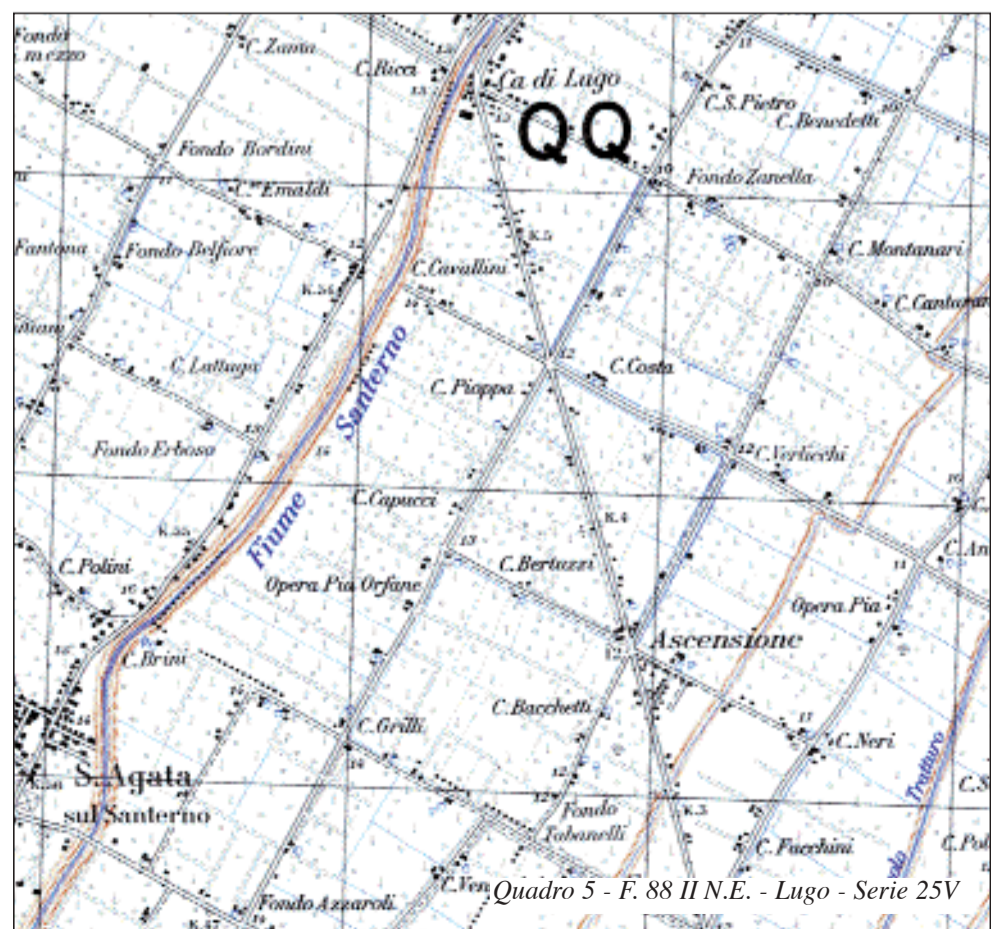
3) Il Montisola (o Monte Isola) del lago d'Iseo è la maggiore isola lacustre italiana e, come le sponde del lago stesso, gode di un clima quasi mediterraneo, il famoso «clima insubrico» dei maggiori laghi prealpini italiani, specie orientali. Il versante bresciano è ripido e boscoso, mentre quello verso Bergamo è più dolce, terrazzato, coltivato soprattutto con olivi, che danno un olio pregiato. Le curve di livello e le quote altimetriche mostrano chiaramente la forma dell'isola, che si eleva dentro il lago, alta 600 m. Sul Montisola e sulle rive dell'Iseo si avverte, appena a sud delle Alpi, un primo sentore di quell'Italia mediterranea, da sempre amata dai popoli germanici (quadro 4).

4) Nell'*Atlante dei tipi* del 1948 una bella tavola è dedicata alle forme della «centuriazione romana», con stralci sia della pianura Padana sia del piano Campano, dove sono marcate le linee impresse nel paesaggio dalla divisione geometrica degli antichi agrimensori militari romani per l'assegnazione di terre ai legionari veterani. Questo mirabile paesaggio permane ancor oggi, ad esempio in Romagna, tra Imola e Lugo, sia pure con le ulteriori sovrapposizioni che l'intensa urbanizzazione recente ha impresso nelle linee stradali,

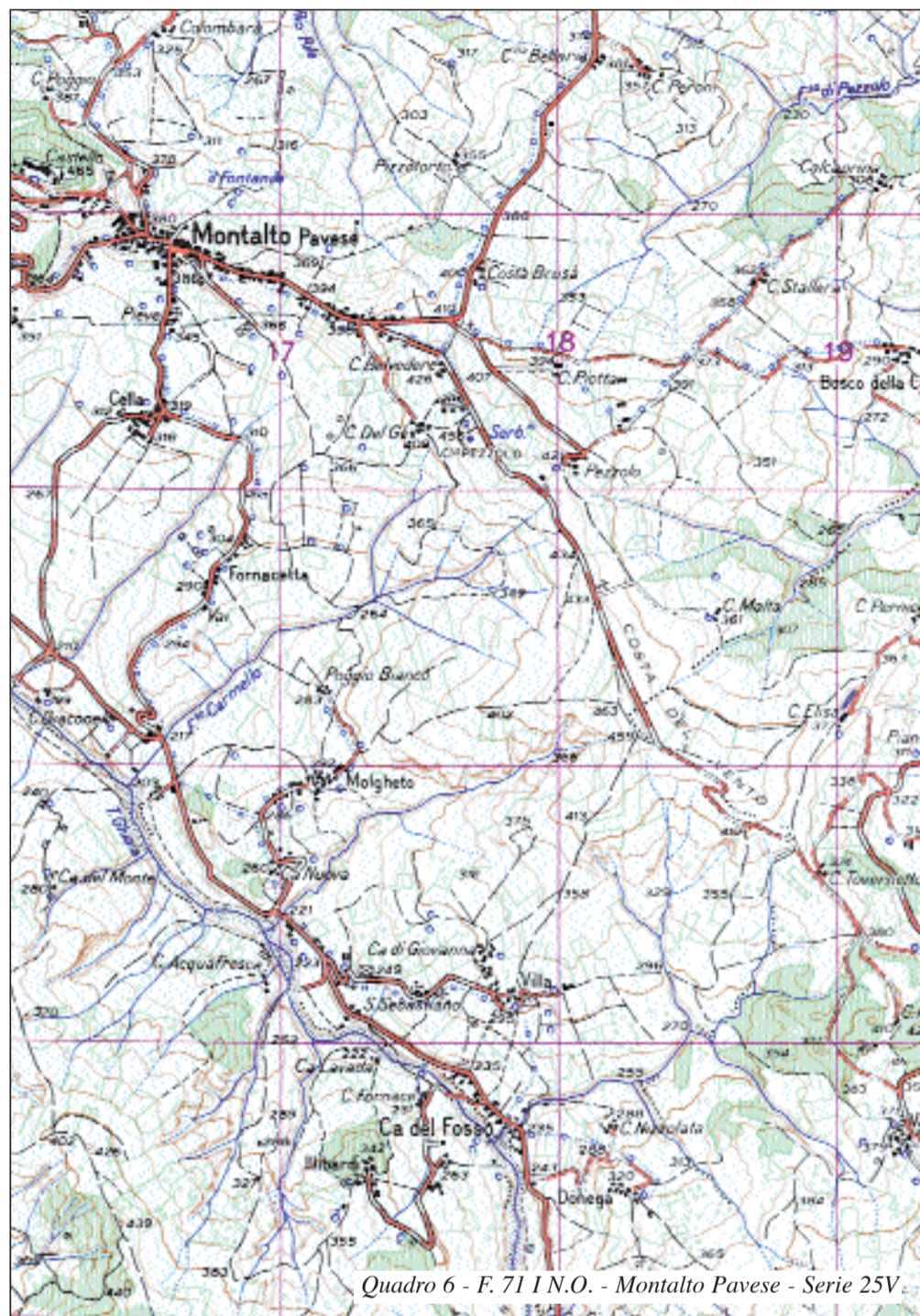
fenomeno che si assomma alla quasi totale scomparsa dell'ordinamento colturale «a filari di alberi frangivento e delimitatori», la cosiddetta «piantata padana», cancellato anche dalla meccanizzazione agricola che vuole ampi spazi liberi da ostacoli e contribuisce a demolire alcuni vecchi segni del paesaggio (quadro 5).

5) Il paesaggio del vigneto è mutato parecchio in Italia negli ultimi sessanta anni. Tuttavia, in alcune contrade esso resta in parte legato a strutture tradizionali, seppur tecnicamente rinnovate. Questa tradizione mostra, nel paesaggio topograficamente rappresentato ed in quello reale, i segni di un'abilità colturale già presente da lungo tempo, via via affinatasi. Si tratta per lo più di «vigneto specializzato», seppur con qualche inserto policolturale residuo in collina. Si propongono due casi molto distanti, l'Oltrepò Pavese e il territorio di Marsala. Sulle colline dell'Oltrepò, che si innalzano verso l'Appennino dall'estremo lembo sud della pianura Padana, il vigneto caratterizza il paesaggio, seguendo quasi l'andamento delle curve di livello, specie nei versanti «a solatio». Nuclei e centri abitati di ridotte dimensioni punteggiano la regione, spopolata negli ultimi anni nelle aree più appartate, ma rivitalizzata altrove dall'uso secondario (quadro 6). Nel Marsalese la vite bassa «ad alberello», diffusa su vaste aree aperte sul mare, si diffonde sin dalla fine del Settecento, grazie al sostegno di abili imprenditori britannici, che «inventano» il «Marsala», celebre vino conciato. Il paesaggio vede la presenza di «bagli», cioè «corti chiuse», ed anche di nuclei e piccoli centri, fenomeno raro in Sicilia, dove le sedi sono in genere accentrate (quadro 7). Sia l'Oltrepò sia la regione di Marsala possiedono strutture industriali viticole consistenti.

6) La presenza dei grandi festoni di «vite maritata» al pioppo, più di rado all'olmo, era in passato tanto caratteristica dell'agro di Caserta e di Aversa, nel fertile piano Campano, che veniva resa dall'I.G.M. con un apposito simbolo sulle «tavole» 1:25 000 (quadro 8). Purtroppo esso non compare nella serie più recente, ma se ne consiglia vivamente il ritorno. Infatti, il paesaggio dei festoni di vite, ridotto a poche sezioni residue fino a qualche decennio addietro, si va di nuovo diffondendo, in connessione con il successo commerciale del vino DOC «Asprino» (o «Asprinio») di Aversa, un bianco asciutto di eccellenti qualità organolettiche, da cui si ricava



va anche un ottimo spumante. La leggenda vuole che i sovrani angioini, sul trono di Napoli nel secolo XIII, importassero il vitigno dalla Francia. Un tempo, questo speciale paesaggio, connesso ad una produzione protetta dalla dinastia borbonica, contornava la reggia di Caserta ed i siti reali, oggi inclusi in uno dei più famosi patrimoni dell'umanità dell'UNESCO. Si propone il raffronto fra le carte I.G.M. recenti e uno stralcio della bellissima *Carta topografica e idrografica dei contorni di Napoli* (foglio 5, Aversa), 1:25 000, levata dal «Reale Ufficio Topografico» di Napoli tra il 1817 e il 1819 (**quadro 9**).

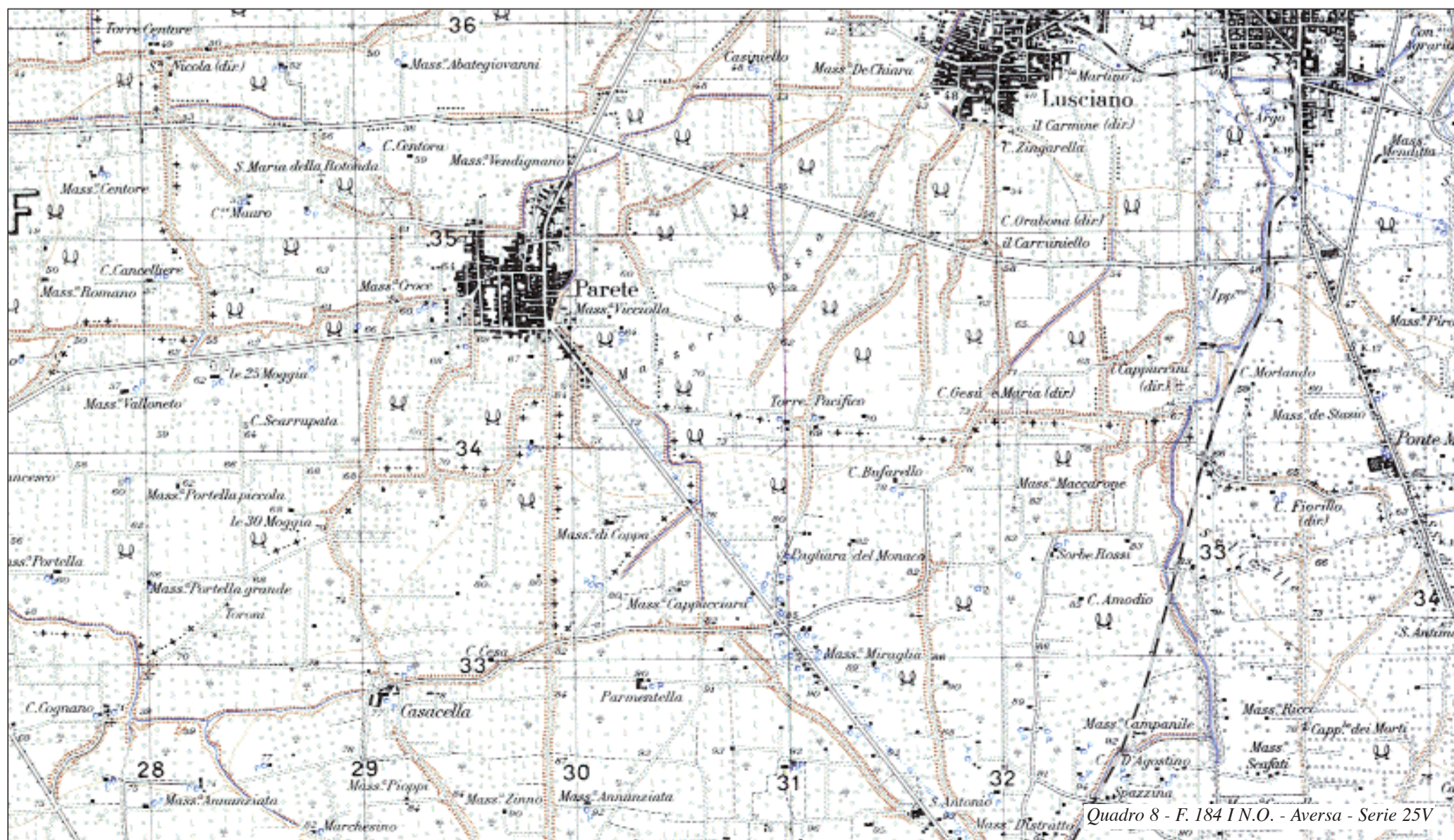


Quadro 6 - F. 71 I N.O. - Montalto Pavese - Serie 25V

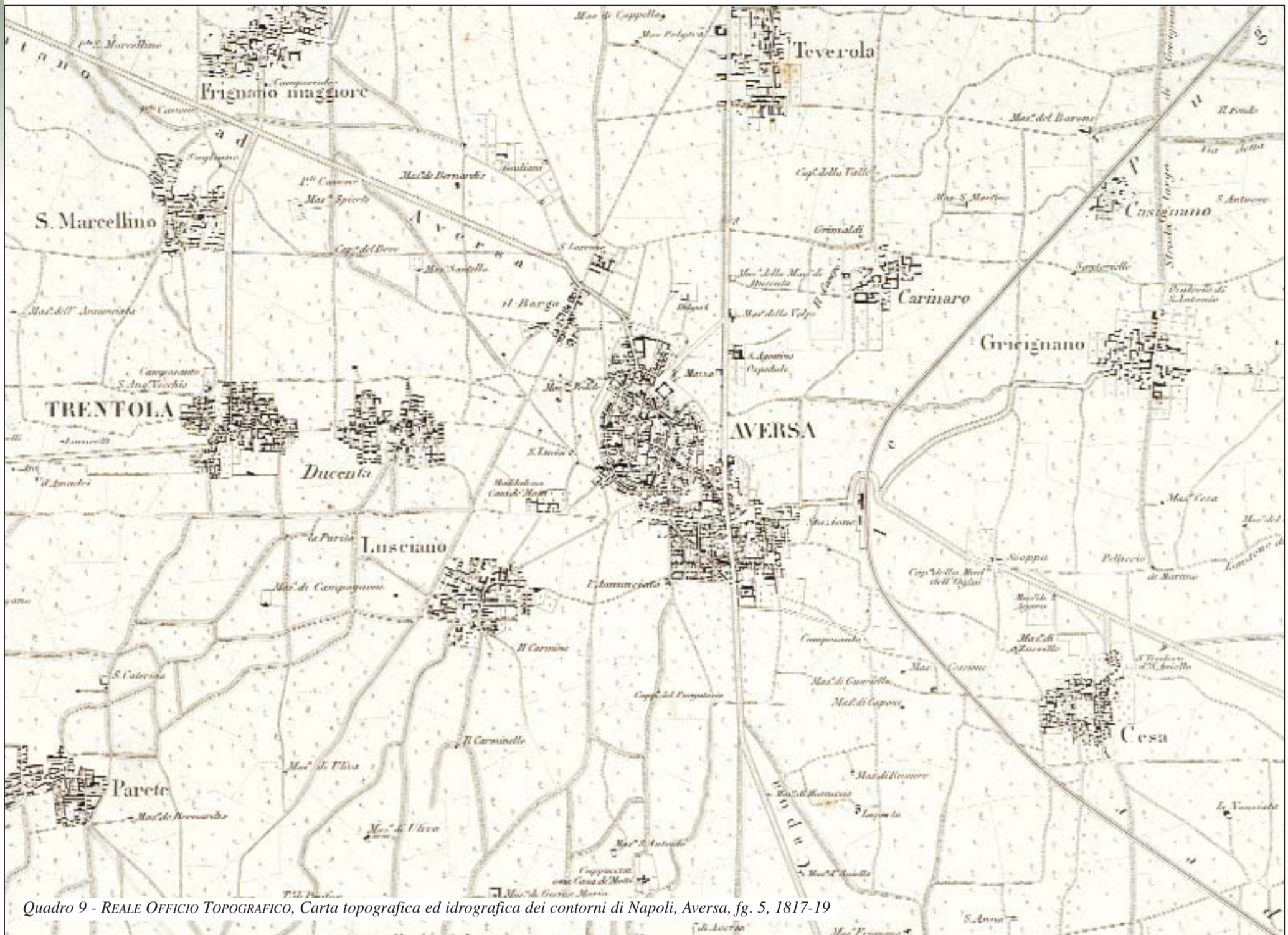


Quadro 7 - F. 257 III N.O. - Paolini - Serie 25V

7) Il paesaggio dell'agrumeto tradizionale nella penisola Sorrentina rientra in un insieme paesistico più complesso di grande fama locale ed internazionale. Il versante amalfitano, terrazzato e molto acclive, in parte con base calcareo-dolomitica, è compreso in un sito «patrimonio dell'umanità dell'UNESCO», proprio come le Cinque Terre liguri (parco naturale regionale) che si segnalano «mediterranei» per analogia di aspetti ambientali e di modifica storica umana (**quadri 10 e 11**). Il versante sorrentino-partenopeo si sviluppa su terrazze calcaree coperte di materiali di origine vulcanica e su colline analogamente formate. I giardini agrumari sorrentini, spesso urbani o periurbani, costituiscono un elemento importante del paesaggio che ha resistito, abbastanza vitale, agli



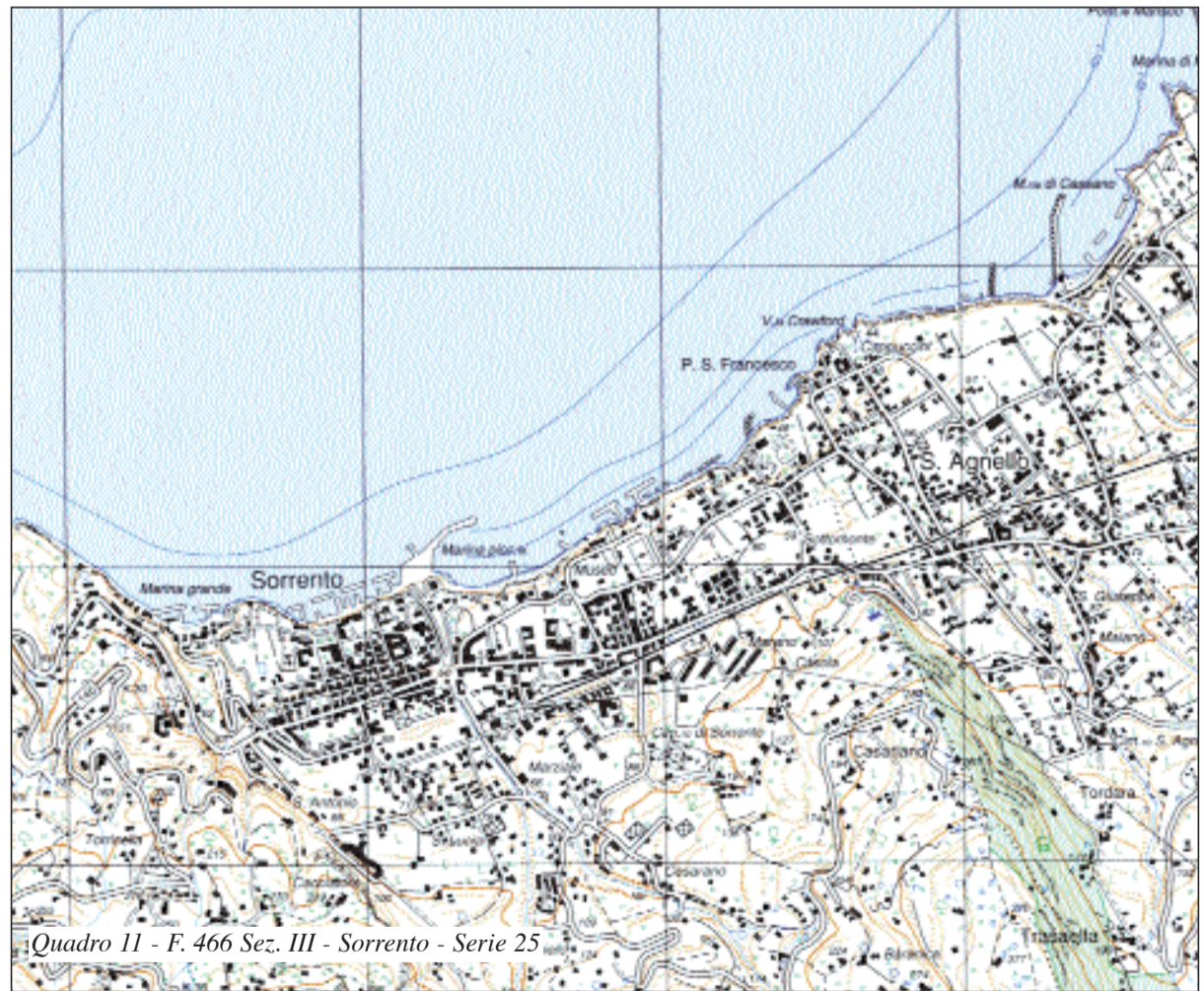
Quadro 8 - F. 184 I N.O. - Aversa - Serie 25V



Quadro 9 - REALE OFFICIO TOPOGRAFICO, Carta topografica ed idrografica dei contorni di Napoli, Aversa, fg. 5, 1817-19

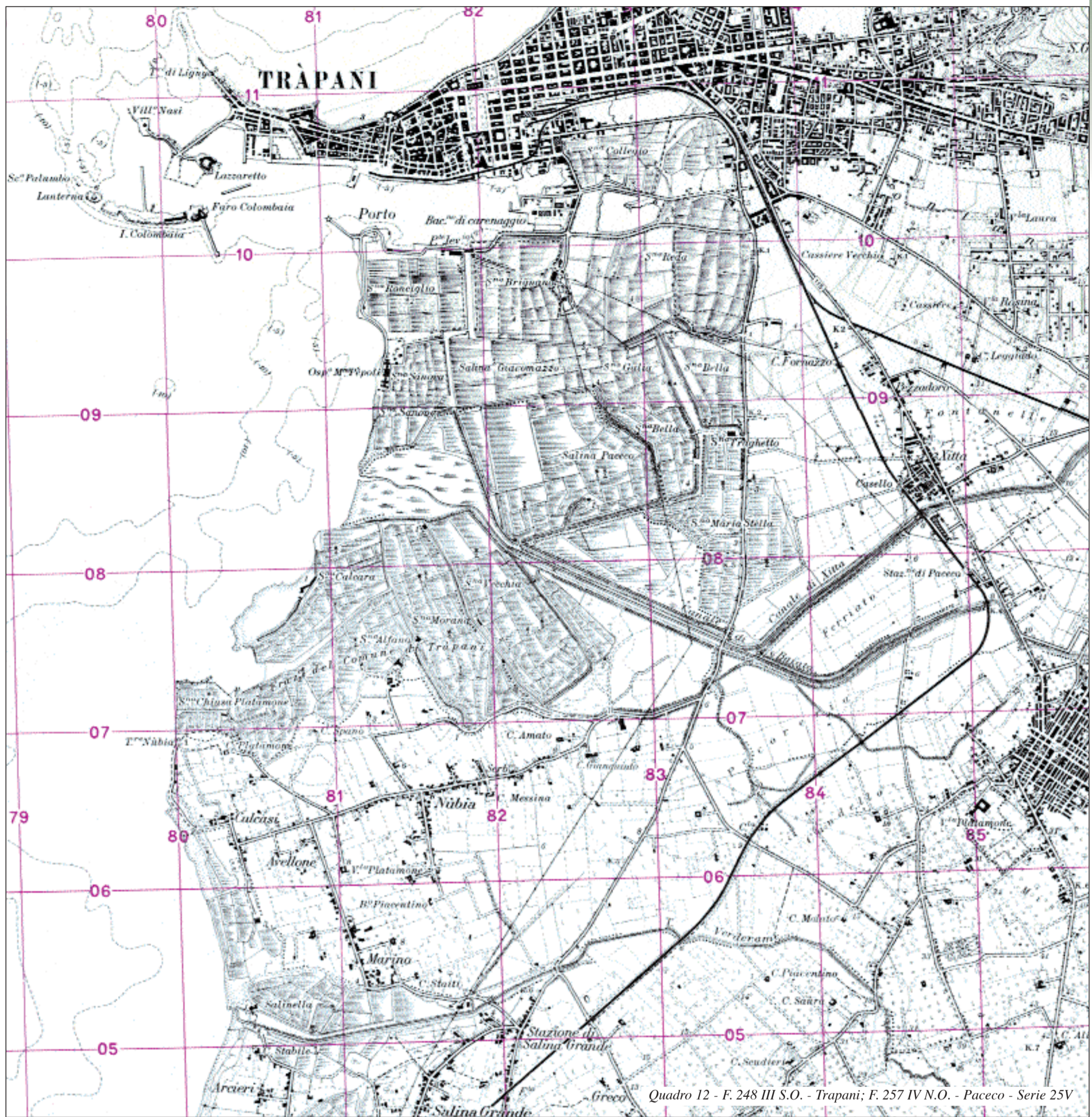


Quadro 10 - F. 95 II N.O. - La Spezia - Serie 25V



Quadro 11 - F. 466 Sez. III - Sorrento - Serie 25

assalti dell'incremento edilizio notevole e della speculazione. La copertura tradizionale a «pagliarelle» viene sostituita spesso dalla plastica. Massa Lubrense e Sorrento sul versante partenopeo, Amalfi, Maiori e Minori, su quello salernitano, sono i comuni esemplificativi del fenomeno. Questo paesaggio si segnala per un'adeguata considerazione nell'ambito della «Convenzione europea del paesaggio». Si propone qui l'uso di un'immagine da



Quadro 12 - F. 248 III S.O. - Trapani; F. 257 IV N.O. - Paceco - Serie 25V

satellite, che mostri la morfologia e la copertura vegetale della penisola.

8) Il paesaggio delle saline nella cuspide occidentale della Sicilia è fra i più suggestivi del Mediterraneo. Le saline (spesso indicate nelle carte topografiche I.G.M. con l'abbreviazione «S.na») di Trapani e Paceco, e più a sud di Marsala, vedono la presenza ai loro margini della vite «ad alberello» in un'a-

rea costiera pianeggiante. La creazione della riserva delle saline di Trapani e Paceco e di quella delle isole dello Stagnone di Marsala ha consentito il restauro di parecchi edifici salinari tipici e dei mulini usati un tempo per spostare le acque tra le vasche di essiccazione. Si tratta di un paesaggio di alto pregio estetico, ambientale e geostorico (**quadro 12**).

BIBLIOGRAFIA

AGOSTARO I., CACCIABUE F., CALDO C., FARINA A., MANZI E., RAO S., SIRAGUSA G., *Città e territorio in Sicilia occidentale*, Palermo, ILA-Palma, 1979.

BOTTA G., "Acque, vegetazione, colture nel paesaggio della Bassa milanese", Università degli studi di Milano, *Quaderni di Acme* 11, Istituto di geografia umana, Milano, Cisalpino-Goliardica, 1989, pp. 93-108.

GRILLOTTI DI GIACOMO M. G., *Atlante tematico dell'agricoltura italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2000.

MANZI E., "La pianura napoletana", *Pubblicazioni dell'Istituto di Geografia economica dell'Università di Napoli*, XII, Napoli, 1974.

MANZI E., "I paesaggi rurali: stereotipi paesistici e fruibilità turistica", in TOURING CLUB ITALIANO, *Turismo e mondo rurale. Atti del Convegno di Ragusa e Modica del 1989*, Milano, TCI, 1991, pp. 46-63.

MANZI E., *Paesaggi come? Geografie, geo-fiction e altro*, Napoli, Loffredo, 1991.

MANZI E., SCHMIDT DI FRIEDBERG M., "Strutture agrarie e insediamento della Bassa lombarda nell'Atlante Marinelli", in DI BLASI A. (A CURA DI), *Validità e attualità dell'Atlante dei tipi geografici di Olinto Marinelli*, Catania, Università di Catania, 1988, pp. 175-185.

NANGERONI G., "Il Montisola (Lago d'Iseo)", in *Studi geografici pubblicati in onore del Prof. Renato Biasutti*, Firenze, Società di Studi Geografici, 1958, pp. 181-192.

PRACCHI R., *Memoria illustrativa della carta dell'utilizzazione del suolo della Lombardia*, con la collab. di CORNA PELLEGRINI G. E BERETTA P. L., Roma, C.N.R., 1980.

SERENI E., *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, Laterza, 1961.

SESTINI A., "Il paesaggio", *Collana Conosci l'Italia*, VII, Milano, TOURING CLUB ITALIANO, 1963.

143. Nuovi paesaggi

UGO LEONE

Università degli Studi di Napoli «Federico II»

Il paesaggio non è un'entità astratta, ma il risultato in continua modificazione dell'azione umana. Seguirne le trasformazioni significa, perciò, anche ripercorrere le tappe dell'evoluzione sociale, politica, in un dato spazio, su un dato territorio, in un dato ambiente, in un dato periodo.

Farlo per l'Italia, nell'ambito del tema concernente «nuovi paesaggi» e nella sezione dedicata a «paesaggio e beni culturali», comporta anche la necessità di individuare un periodo durante il quale analizzare le trasformazioni e l'impatto che esse hanno avuto sul territorio e l'ambiente, e, di conseguenza, i segni lasciati nel paesaggio.

Evidentemente è stato necessario procedere per fenomeni che costituiscono un «campione» significativo, in quanto rappresentativo dei fenomeni stessi.

In particolare, le trasformazioni economico-sociali che hanno avuto gli effetti più evidenti, talora dirompenti, sul paesaggio soprattutto nella seconda metà del XX secolo: l'urbanizzazione, l'industrializzazione, la motorizzazione di massa, il turismo, le catastrofi naturali.

L'urbanizzazione

Il fenomeno che ha avuto maggiore rilevanza, tanto da caratterizzare le più significative modificazioni del paesaggio negli ultimi cento anni, è stato certamente l'urbanizzazione: sia nell'aspetto di espansione della città sul territorio, sia in quello ancora più ampio della infrastrutturazione del territorio stesso.

In Italia, finita la seconda guerra mondiale, cominciò la ricostruzione. Questa fase si concretizzò al Nord essenzialmente nella riattivazione e nel potenziamento dell'apparato industriale ed infrastrutturale; al Sud prevalentemente nella ricostruzione del patrimonio edilizio: non solo perché, specialmente nelle grandi città, questo aveva subito gravissimi danni, ma anche perché, in assenza di uno sviluppato tessuto industriale, si continuava a vedere nell'edilizia la possibilità di concretizzare elevatissimi margini di profitto. La speculazione edilizia cominciò a manifestare i suoi effetti con segni tangibili anche nel paesaggio.

L'immagine della ricostruzione è sintetizzabile, in tutto il Paese, nell'apertura di grandi cantieri. Essa, oltre all'impatto innegabilmente positivo sulla rinascita economica sfociata nel cosiddetto «boom» dell'inizio degli anni Sessanta, ha avuto anche risvolti negativi nel generale degrado e deturpamen-

to dell'ambiente e del paesaggio specialmente urbano. Ciò perché la speculazione edilizia, che sempre più si identificava con la costruzione di nuove abitazioni, traeva vantaggio anche dalla scarsa o nulla attenzione all'estetica delle costruzioni ed all'uso dei materiali. Gli enormi «casermoni» costruiti in questo periodo, anonimi «alveari» tutti uguali al Nord come al Sud, indifferenti alla cultura e alle tradizioni locali, hanno progressivamente snaturato il paesaggio urbano.

Particolarmente pericolosa, in quanto elemento di amplificazione del rischio, è stata l'urbanizzazione in aree esposte al manifestarsi di fenomeni naturali potenzialmente calamitosi (aree sismiche, vulcaniche, idrogeologicamente dissestate). L'effetto nefasto sul paesaggio risulta ormai evidente.

Oltre ai raffronti fotografici, particolarmente significativo è il confronto delle tavolette dell'I.G.M. realizzate in periodi diversi. L'esempio riportato, tra quelli maggiormente rappresentativi, è quello dell'urbanizzazione nell'area vesuviana esposta al rischio di esplosione vulcanica (**quadri 1 e 2**).

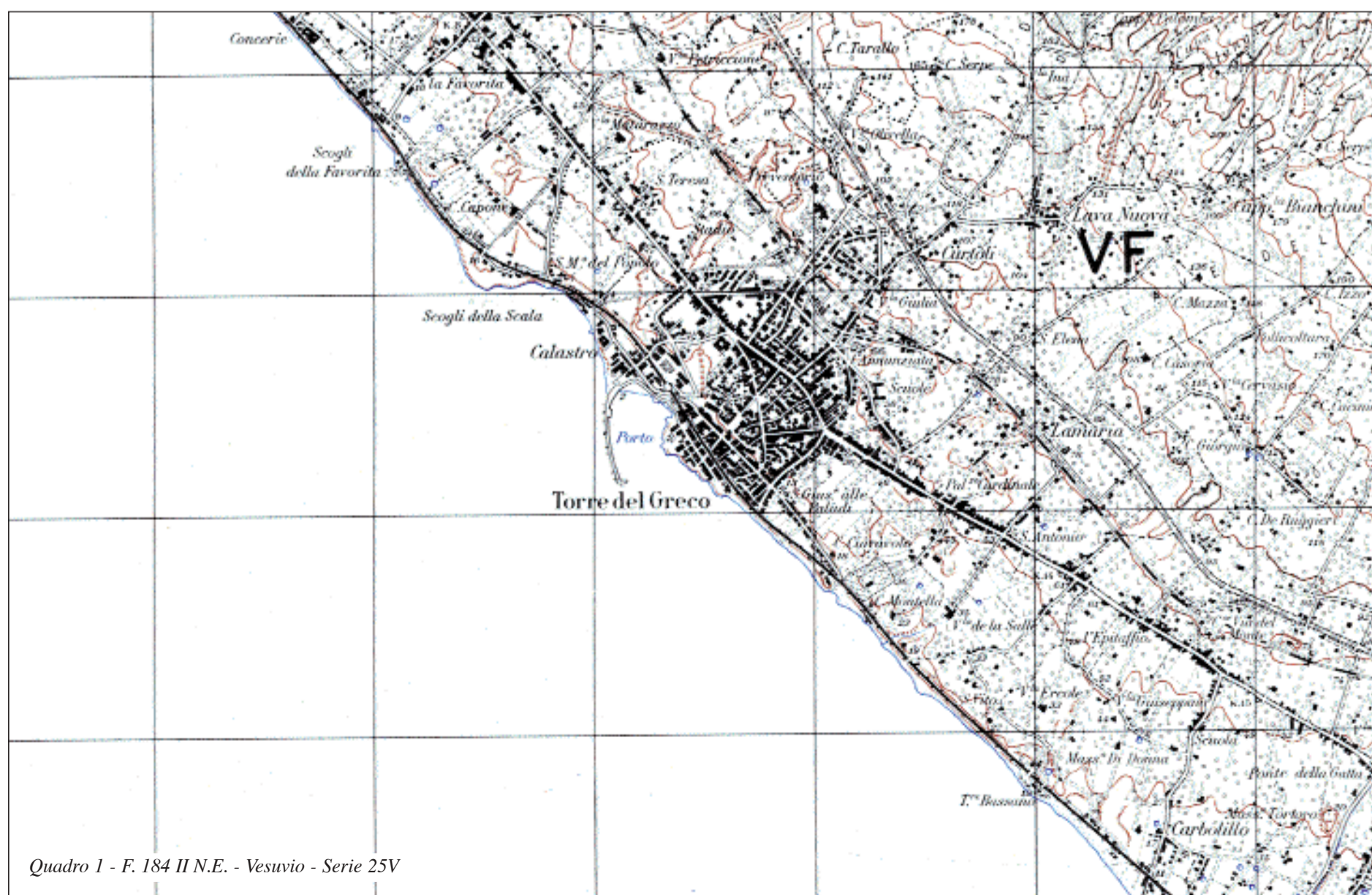
L'industrializzazione

Lo sviluppo dell'industria, dalla «rivoluzione industriale» in poi, ha avuto un impatto tanto rilevante sul paesaggio da dar luogo ad un «nuovo paesaggio» connotato da segni particolari: il paesaggio industriale.

In Italia, in seguito alla ricostruzione post-bellica, le industrie, allora ancor più di oggi incuranti dell'impatto sull'ambiente dei loro scarichi tossici nell'acqua e nell'aria, cominciarono ad inquinare queste due vitali componenti dell'ambiente e l'industrialismo, considerato sempre più come sinonimo esclusivo di sviluppo, indusse a concedere all'industria spazi sempre più ampi e più «comodi»: nelle pianure costiere ed in prossimità delle città.

La siderurgia costiera a ciclo integrale andò a caratterizzare vistosamente l'ambiente e il paesaggio di città come Genova, Piombino, Napoli e Taranto. Altrettanto fecero l'industria della raffinazione del petrolio e l'industria chimica e petrolchimica in genere, ancora a Genova e Napoli e poi a Ravenna, ma soprattutto in Sicilia nei «poli» di Milazzo e Gela. Non meno «invadenti» furono i cementifici.

Alla fine del XX secolo molti di questi impianti di base hanno ridotto notevolmente la produzione; molti hanno chiuso e moltissimi lavoratori sono stati licenziati, si trovano in «cassa integrazione» e sono «in mobilità». Quegli stabilimenti continuano però a caratterizzare il paesaggio come



Quadro 1 - F. 184 II N.E. - Vesuvio - Serie 25V



Quadro 2 - F. 466 Sez. IV - Torre del Greco - Serie 25

esempi di «archeologia industriale»; le aree da essi occupate vengono «dismesse» e pongono problemi o prospettive di recupero: in alcuni casi (Milano-Bicocca, Torino-Lingotto) già realizzato, in altri (Genova-Sampierdarena, Napoli-Bagnoli: **quadri 3, 4 e 5**) in fase di avanzata progettazione. È il segno del progressivo passaggio dalla società industriale a quella post-industriale; da una società prevalentemente produttrice di «beni

materiali» ad una prevalentemente produttrice di beni immateriali, soprattutto «servizi» con sicuri vantaggi per la qualità ambientale e per il paesaggio. Ma i segni dei nuovi paesaggi disegnati dallo sviluppo industriale sono stati e restano, comunque, evidenti.

Un esempio emblematico è costituito dall'area ex industriale di Bagnoli ad occidente di Napoli.



Quadro 3 - L'area alle spalle del litorale di Coroglio come si presentava trasformata, con l'entrata a regime degli stabilimenti industriali dell'Italsider, della Cementir e di altre industrie minori



Quadro 4 - Nella foto, inizi XXI secolo, l'area ulteriormente trasformata dalla dismissione degli impianti industriali e soggetta ad altre modifiche in seguito alla realizzazioni previste dal PRG approvato nel 2003

Le infrastrutture

A supporto del rapido sviluppo urbano, dell'inurbamento della popolazione e della crescente industrializzazione sono state necessarie molte opere di infrastrutturazione del territorio, generalmente definite opere pubbliche: strade ed autostrade, acquedotti, elettrodotti, metanodotti, dighe, centrali elettriche, la cui presenza caratterizza significativamente i nuovi paesaggi (**quadri 7, 8 e 10**). Soprattutto dal secondo dopoguerra tutto il paese ha «motocentrizzato» il movimento di cose e persone. In risposta anche alle esigenze della più grande industria italiana, produttrice di automobili, la politica dei trasporti in Italia ha privilegiato la strada rispetto alla ferrovia e alle vie marine (il cabotaggio, soprattutto). Chilometri di autostrade si sono inseriti nel paesaggio dandogli la connotazione tipica della società contemporanea.

Molte città, specialmente quelle di più antica costruzione, non hanno potuto adeguare le strutture viarie interne alla diffusione dell'automobile e sono esplosi i problemi del traffico urbano particolarmente devastanti per l'inquinamento dell'aria e acustico. Altre città hanno costruito strade sopraelevate e fitti reticoli di vie tangenziali al centro urbano con vistosi impatti sul paesaggio, ma con scarsi risultati sul miglioramento del traffico cittadino. Poche città hanno realizzato una politica dei trasporti mirante a ridurre l'uso dell'automobile privata tramite la realizzazione di un efficiente sistema di trasporti pubblici.

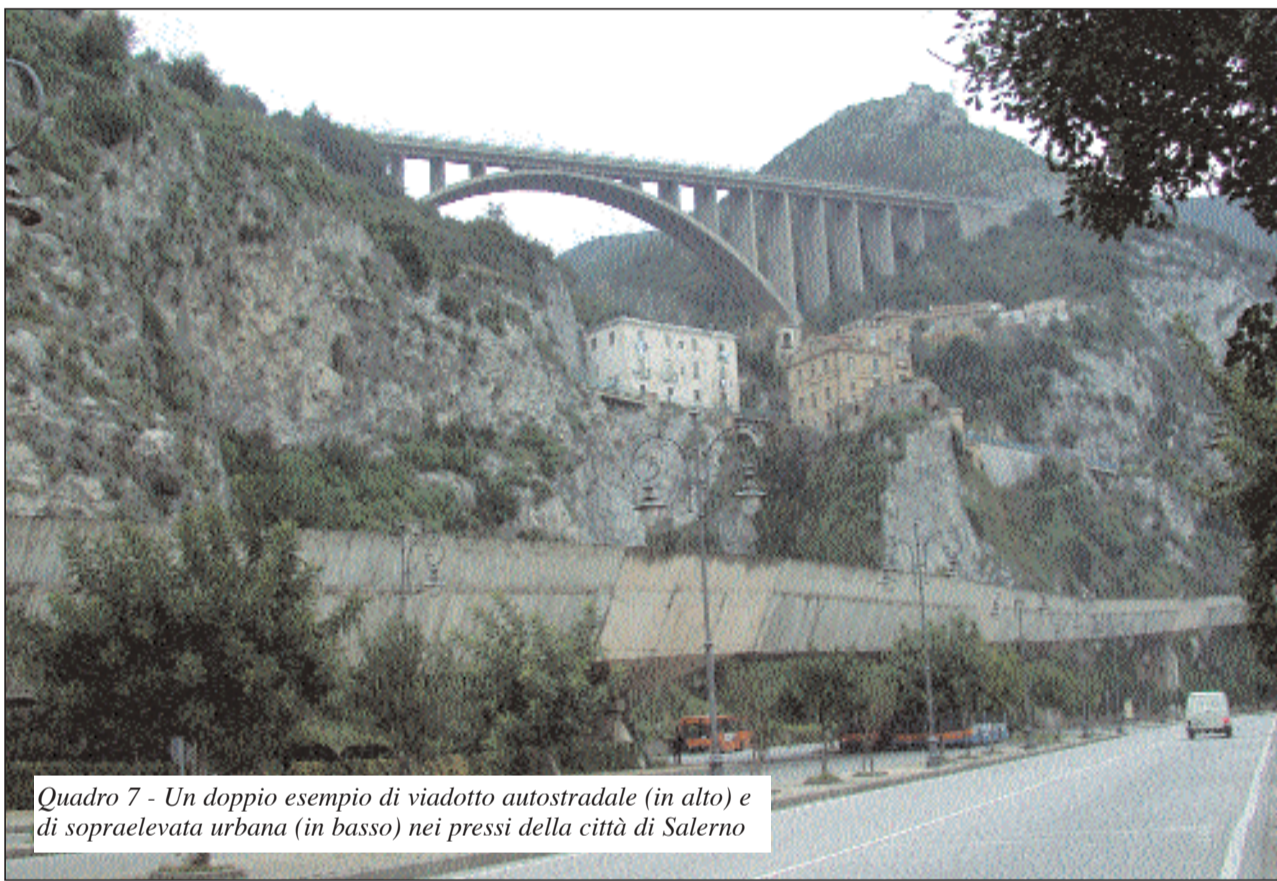
Il grande sviluppo della rete autostradale ha avuto un impatto dirompente sul preesistente paesaggio, special-



Quadro 5 - La «città della scienza» esempio di una prima parziale utilizzazione dell'area dismessa e di riutilizzazione di vecchi capannoni industriali della Federconsorzi diventati patrimonio di «archeologia industriale»



Quadro 6 - Anche il trasporto di informazioni audiovisive si realizza sempre più tramite infrastrutture, quali le antenne di trasmissione per i mezzi di comunicazione radio, televisiva e telefonica la cui diffusione sul territorio è un elemento di ancor più recente trasformazione del paesaggio. I ripetitori radiofonici e televisivi, in particolare, caratterizzano gli spazi liberi sulle sommità collinari



Quadro 7 - Un doppio esempio di viadotto autostradale (in alto) e di sopraelevata urbana (in basso) nei pressi della città di Salerno



Quadro 8 - Talora all'ultimo momento vi sono ripensamenti: la strada, il viadotto, il ponte, risultano palesemente inutili o impossibili da realizzare. Raramente si ripristina lo stato dei luoghi. Il nuovo paesaggio che ne risulta è un monumento al poco conto in cui viene tenuto il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche

mente quando il percorso viario non ha seguito o non ha potuto seguire l'andamento morfologico del territorio attraversato. In questo caso gli ostacoli naturali sono stati superati con viadotti che rompono ancora di più l'armonia del paesaggio. Talora queste opere sono realizzazioni ingegneristiche particolarmente ardite che vengono definite «opere d'arte» (quadri 7 e 8).

Il turismo di massa

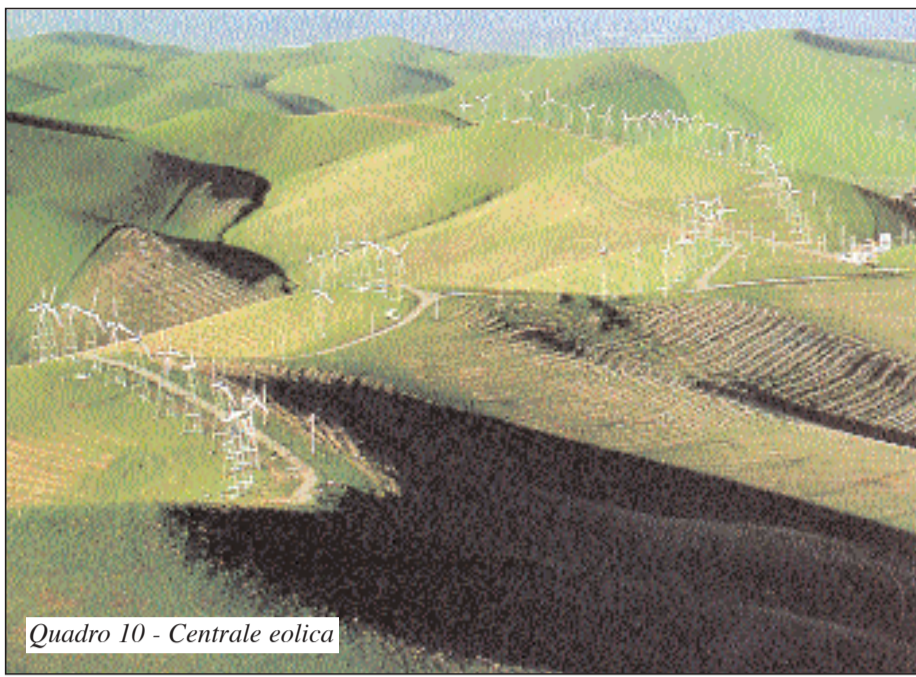
Il progressivo miglioramento della situazione economica generale, alcune conquiste sindacali, come i periodi di ferie pagate, diedero la possibilità a crescenti quantità di italiani di recarsi in vacanza: prima prevalentemente al mare, poi anche in montagna; cominciò così la «turistizzazione» del paesaggio.

La ricchezza delle bellezze ambientali e l'eccezionale patrimonio di opere d'arte, massimamente concentrate in città come Venezia, Firenze, Roma e Napoli, da almeno due secoli avevano fatto dell'Italia un'importante meta turistica. Ma a visitarla erano stati soprattutto i viaggiatori stranieri del *Grand Tour*. Pochi erano gli italiani che potevano permettersi di conoscere il loro paese o di trascorrere il periodo estivo nelle località marine: il turismo aveva allora caratteristiche elitarie; con il «boom» economico, divenne poi un fenomeno «di massa».

Per essere soddisfatta, la crescente domanda di turismo richiese l'adeguamento ed il potenziamento delle strutture: strade, alberghi, ristoranti, stabilimenti balneari, piste sciabili, funivie, seggiovie, sciovie ed altro ancora. L'impatto sul paesaggio è stato «graffiante», soprattutto da quando l'espansione del fenomeno e l'accresciuta disponibilità economica hanno portato alla progressiva trasformazione del turismo da «nomade» in «stanziale». Fu infatti per questa trasformazione che si cominciò a costruire le «seconde case» al mare o in montagna: per alcuni, tanto al mare quanto in montagna. L'urbanizzazione del territorio ebbe, anche per questo, una brusca impennata. Il paesaggio di molte amene località, soprattutto marine e soprattutto al Sud, ne risultò profondamente modificato, generalmente imbruttito. La progressiva distruzione del verde, per far posto alla costruzione di ville, condomini, grattacieli animati per limitati periodi dell'anno, fu il risultato più evidente. Ma anche la qualità dell'ambiente ne risentì vistosamente: inquinamento dell'aria e dell'acqua, rumore e rifiuti tipici dei modelli di vita urbani, dai quali si intendeva e si intende fuggire per qualche



Quadro 9 - Raffineria Mobil Oil



Quadro 10 - Centrale eolica

provvedimenti legislativi. Importante è stata la legge quadro sulle aree naturali protette varata nel dicembre del 1991 con l'obiettivo di portare al 10% del territorio italiano la superficie protetta con parchi nazionali, regionali, «oasi», «riserve marine» ed altre forme locali di protezione.

Paradossalmente lo sviluppo del turismo modifica il paesaggio in modo negativo. Proprio quel paesaggio la cui amenità costituisce un elemento di attrazione turistica. In queste trasformazioni non sono state risparmiate neppure le città d'arte, né le località montane, né quelle marine (**quadri 11 e 12**).

Quello che resta di «vecchi» paesaggi ancora integri viene tutelato, in modo non sempre rigoroso, attraverso l'istituzione di parchi nazionali e regionali, «oasi», «aree marine protette» e altre forme di protezione della natura soprattutto istituite in gran numero dopo il varo della legge n. 394 del 1991 (**quadro 13**).

Catastrofi

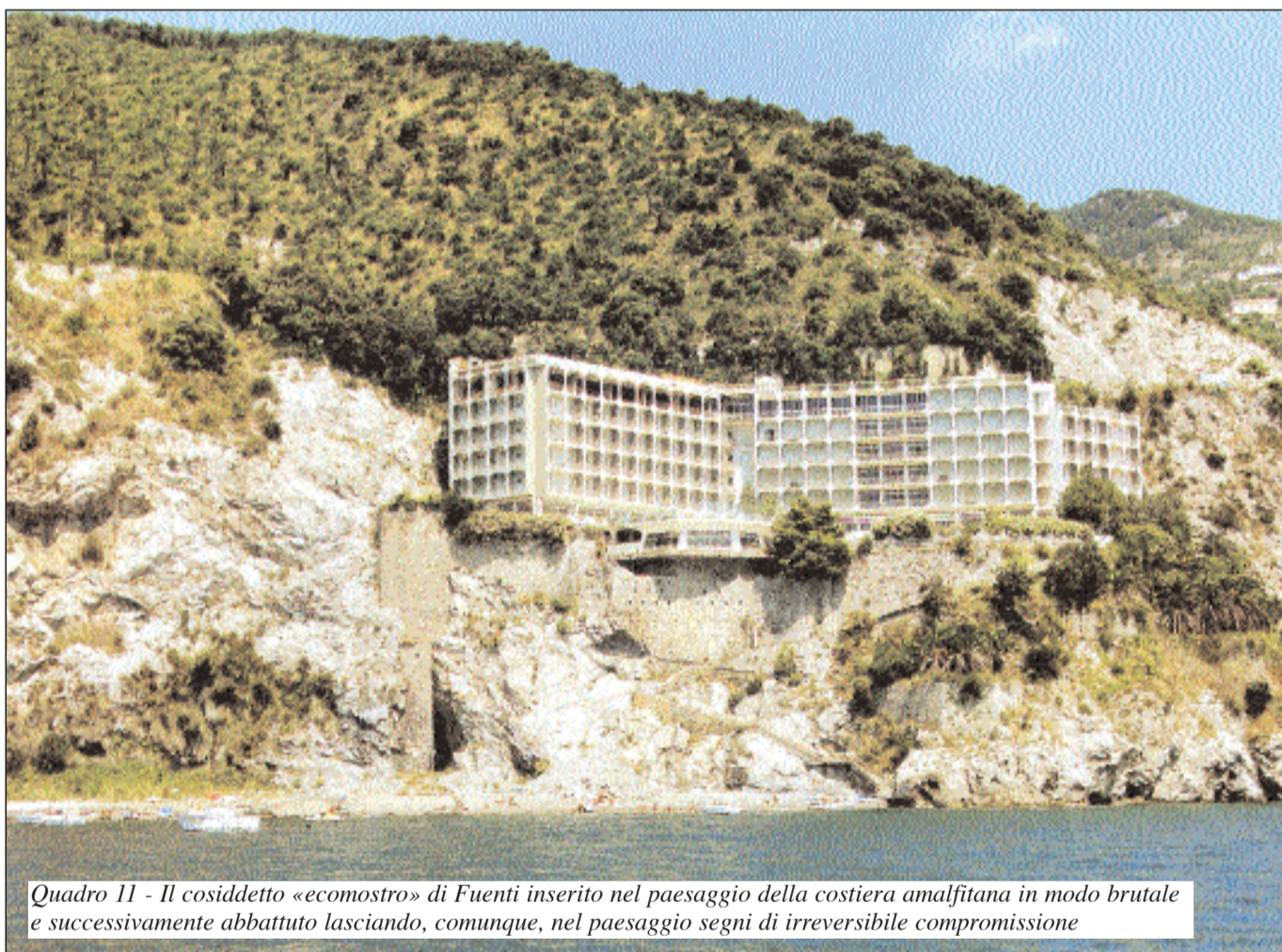
L'Italia è un paese fortemente esposto al manifestarsi di fenomeni naturali potenzialmente calamitosi: terremoti, eruzioni vulcaniche, frane, smottamenti, alluvioni. Sono ricorrenti soprattutto i fenomeni collegati al dissesto idrogeologico che interessa tutta la penisola. Il problema, innescato dalla naturale predisposizione al dissesto che caratterizza l'intero Appennino, è stato notevolmente aggravato da interventi umani che ne hanno amplificato la pericolosità e accelerato le dinamiche naturali. L'abbandono delle terre marginali di collina interna, di alta collina e di bassa montagna, l'accelerato processo di costruzione edilizia e la crescente domanda di materiale da costruzione che lo accompagnava, la cementificazione degli argini dei fiumi, il disboscamento sono tutte azioni che non solo hanno apportato altre «ferite» al paesaggio, ma hanno ulteriormente minato un territorio già fragile perché naturalmente predisposto al degrado.

periodo di vacanza, furono esportati dalle città anche nei luoghi di villeggiatura. Fu così che quel patrimonio di bellezze naturali e materiali, che aveva costituito la molla per la nascita e la crescita del movimento turistico, cominciò anche ad essere minato alla base delle sue disponibilità qualitative e quantitative.

L'attenzione per l'integrità del paesaggio e della natura in genere ha cominciato a diffondersi dall'inizio degli anni Settanta; la preoccupazione di realizzare un «turismo sostenibile», tale cioè da dare risposte positive al desiderio di vacanza senza compromettere la possibilità di soddisfarlo anche per le generazioni future, si è fatta più sentita ed è stata recepita anche da

Frane e alluvioni sono state le risposte naturali più ricorrenti a queste aggressioni umane effettuate in modo sregolato, non pianificato e irrispettoso dell'impatto ambientale. E frane e alluvioni sono una costante degli ultimi cinquant'anni, dagli straripamenti del Po in Polesine alla frana nel Vajont, dalle alluvioni di Venezia e Firenze alla frana nella Valtellina, all'alluvione in Piemonte; soprattutto lungo la dorsale appenninica: dalle regioni settentrionali sino allo «sfasciame pendulo sul mare» dell'estremo sud calabrese.

Il 9 ottobre 1963 un'enorme frana di oltre 270 000 metri cubi staccatasi dal Monte Toc, nella valle del torrente Vajont in provincia di Belluno, precipitò nel sottostante bacino artificiale. Il violentissimo impatto provocò la fuoruscita di un'enorme massa d'acqua, circa 50 milioni di metri cubi, generando un'enorme ondata di piena verso valle, che causò la morte di quasi 2 000 abitanti dei comuni di Erto, Casso e Longarone. A dimostrazione del fatto che non solo l'uomo, ma anche la natura (peraltro molto «aiutata» da azioni umane scorrette) è un potente agente modificatore di se stessa, anche il paesaggio ne risultò profondamente sconvolto e «innovato».



Quadro 11 - Il cosiddetto «ecomostro» di Fuentes inserito nel paesaggio della costiera amalfitana in modo brutale e successivamente abbattuto lasciando, comunque, nel paesaggio segni di irreversibile compromissione



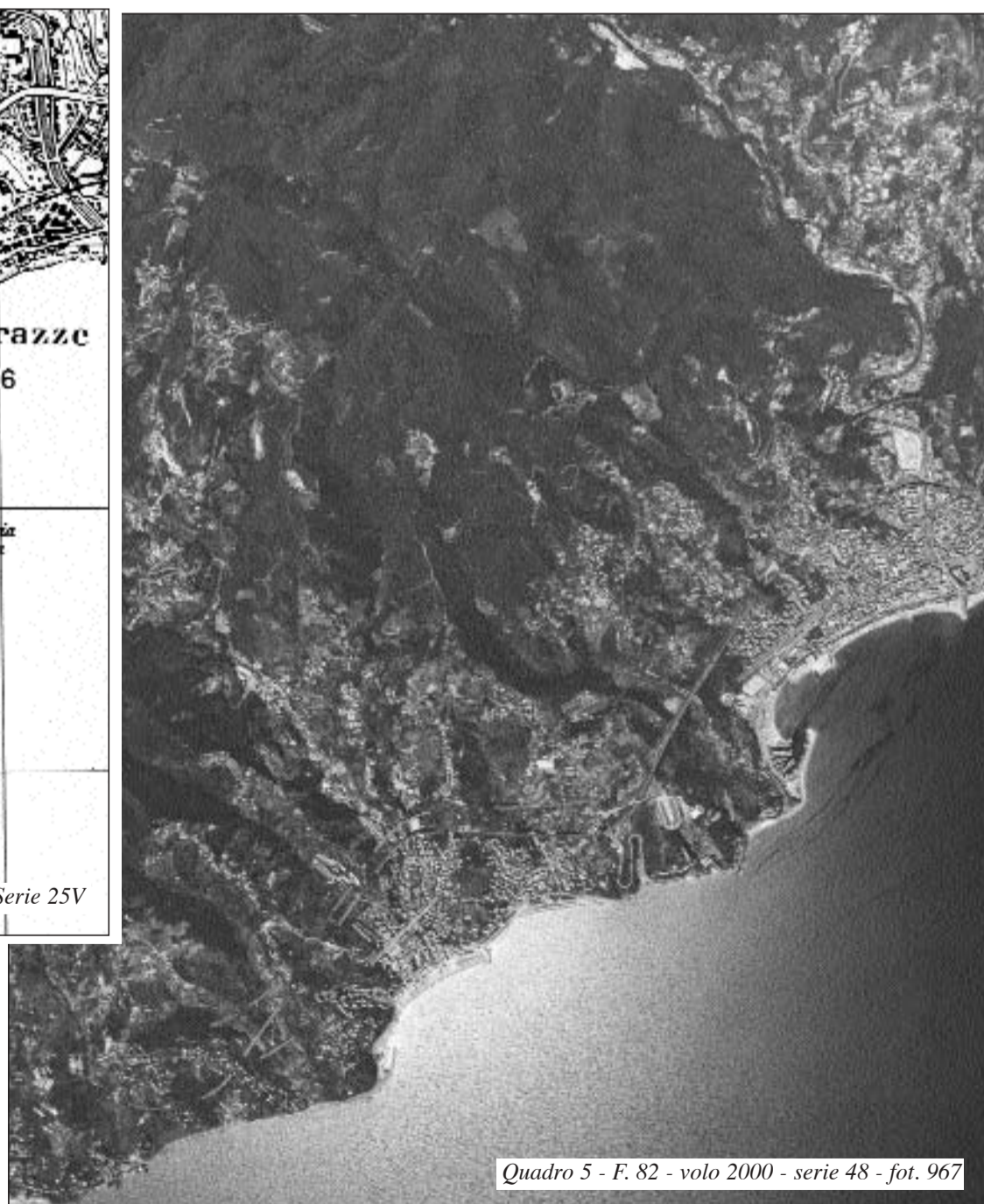
Quadro 12 - Caratteristica turisticizzazione del paesaggio nella costiera adriatica



Quadro 13 - Esempio di area naturale



to, ma talora anche di oggetti di riflessione inseriti nel paesaggio e «vivi» ancor oggi, realmente operanti pur conservando i segni di una lunga storia o di forme legate al passato: per esempio il molino della Certosa di Pavia, le acciaierie di Terni o il cantiere di Castellammare di Stabia. Similmente si può considerare qualche grande tonnara storica siciliana, chiusa da pochi anni o con una produzione non più legata al pescato e ai vecchi impianti di lavorazione, obsoleti o diruti, ma al





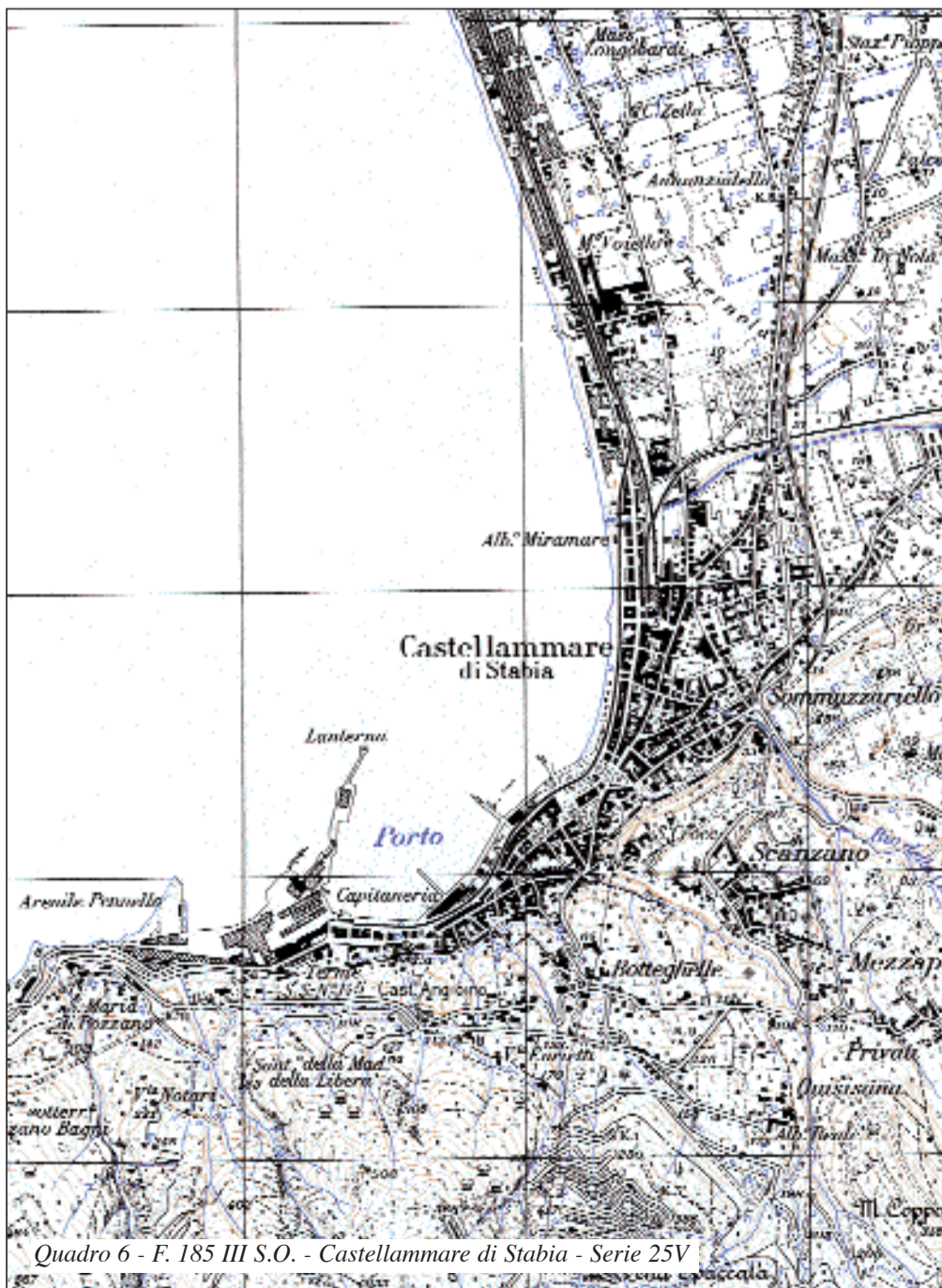
Quadro 5 - REALE OFFICIO TOPOGRAFICO DI NAPOLI, Carta topografica ed idrografica dei contorni di Napoli, 1817-19

nome ed all'immagine tramandata. Qualche considerazione analoga vale per l'industria della pasta alimentare di Torre Annunziata e di Gragnano. Talora i siti sono valorizzati dall'inclusione nel prestigioso elenco dei *World Heritage Sites* («Patrimoni dell'umanità») dell'UNESCO e, comunque, alcuni di essi meritano di essere seriamente considerati come esemplari ai fini della «Convenzione europea del paesaggio». Ecco le tipologie e i luoghi presi in esame che possono accorparsi in due grandi sezioni, cioè antiche sedi e produzioni legate al mare (a) e sedi e produzioni di terra e di fiume (b):

- a) - Cantieri navali: arsenale di Venezia, reali cantieri di Castellammare di Stabia, Varazze (i cantieri «Baglietto»)
 - Le grandi tonnare siciliane.
- b) - L'utopia illuministica operosa del Settecento: il Real Sito di San Leucio.
 - L'utopia industriale e i villaggi operai modello: Leumann, Crespi d'Adda.
 - Ferriere, fabbriche d'armi: Mongiana, Ferdinanda, Terni.
 - Mulini e pastifici: Certosa di Pavia, Torre Annunziata, Gragnano.
 - Cartiere delle valli del Liri e del Fibreno.

Antiche sedi e produzioni legate al mare
(osservazioni paesistiche e lettura guidata)

I cantieri navali italiani vantano antiche e famose tradizioni. Essi rendono visibile la vocazione marittima di alcune sezioni di litorale con attività marinara ininterrotta per lunghi secoli. Venezia, la riviera ligure di Ponente ed il golfo di Napoli esprimono questa simbiosi tra gruppi umani e mare. L'arsenale di Venezia, sorto nel 1104 tra i sestieri di San Marco e Castello, fu a lungo uno dei capisaldi della potenza navale e quindi militare ed economica della Serenissima. Rientra nel *World Heritage Site* UNESCO («Patrimonio dell'umanità») del centro storico di Venezia. Più volte ampliato e trasformato, l'arsenale di Venezia occupava verso il 1550 circa 2000 lavoranti e varava una cinquantina di navi all'anno. Dotato di un'ampia darsena dal 1473, precorse l'industria moderna con la concentrazione di operai specializzati e progettisti e con una linea di fabbricazione quasi in serie di naviglio in parte standardizzato. Le forme topografiche attuali rispecchiano quelle storiche più antiche, seppur modificate dopo l'Unità d'Italia, cui il Veneto giunse nel 1866. Per il suo peso strategico fondamentale, l'arsenale della Serenissima era di proprietà statale (**quadri 1, 2 e 3**). Similmente, nel regno delle Due Sicilie un'industria strategica di stato era il «Real Cantiere» di Castellammare di Stabia, fondato nel 1783 dal re di Napoli e Sicilia Ferdinando IV nell'angolo orientale più interno del golfo, al piede dei primi contrafforti del Faito, che s'innerva nella penisola Sorrentina. Questo sito industriale carico di storia è ancora attivo all'inizio del XXI secolo (**quadri**



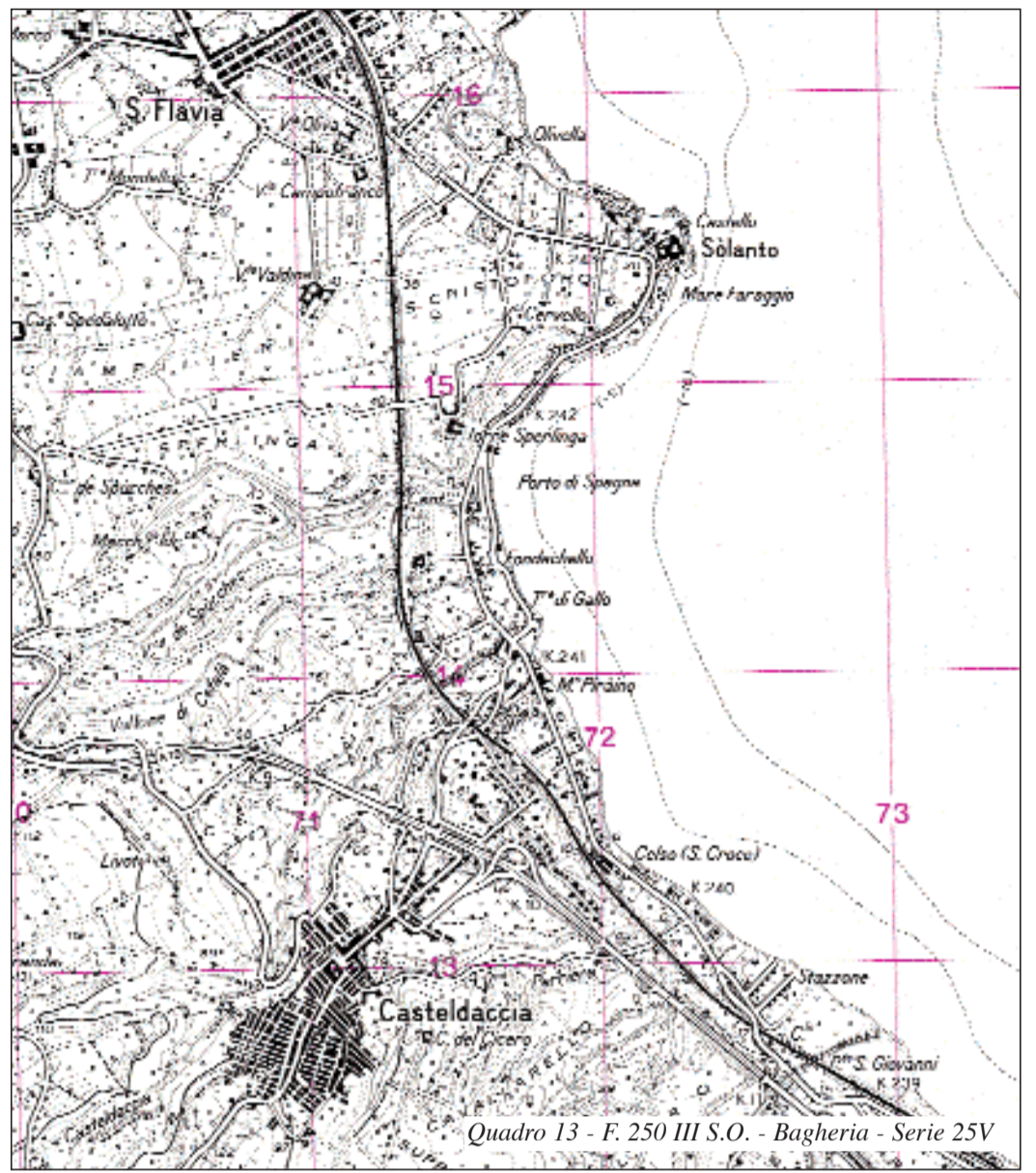
Quadro 6 - F. 185 III S.O. - Castellammare di Stabia - Serie 25V



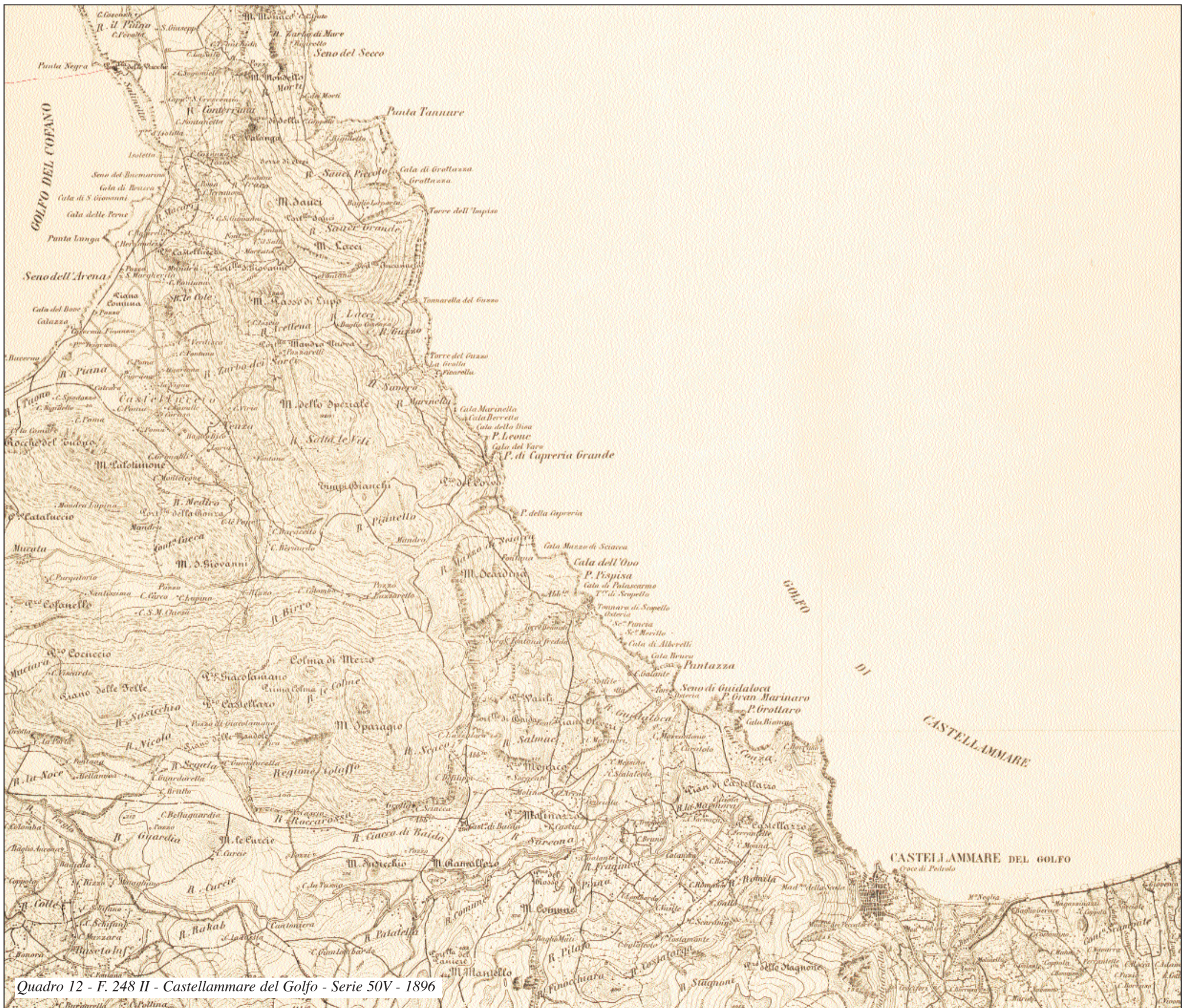
Quadro 7 - F. 466 Sez. IV - Torre del Greco - Serie 25



Quadro 11 - F. 248 II S.O. - Buseto Palizzolo - Serie 25V

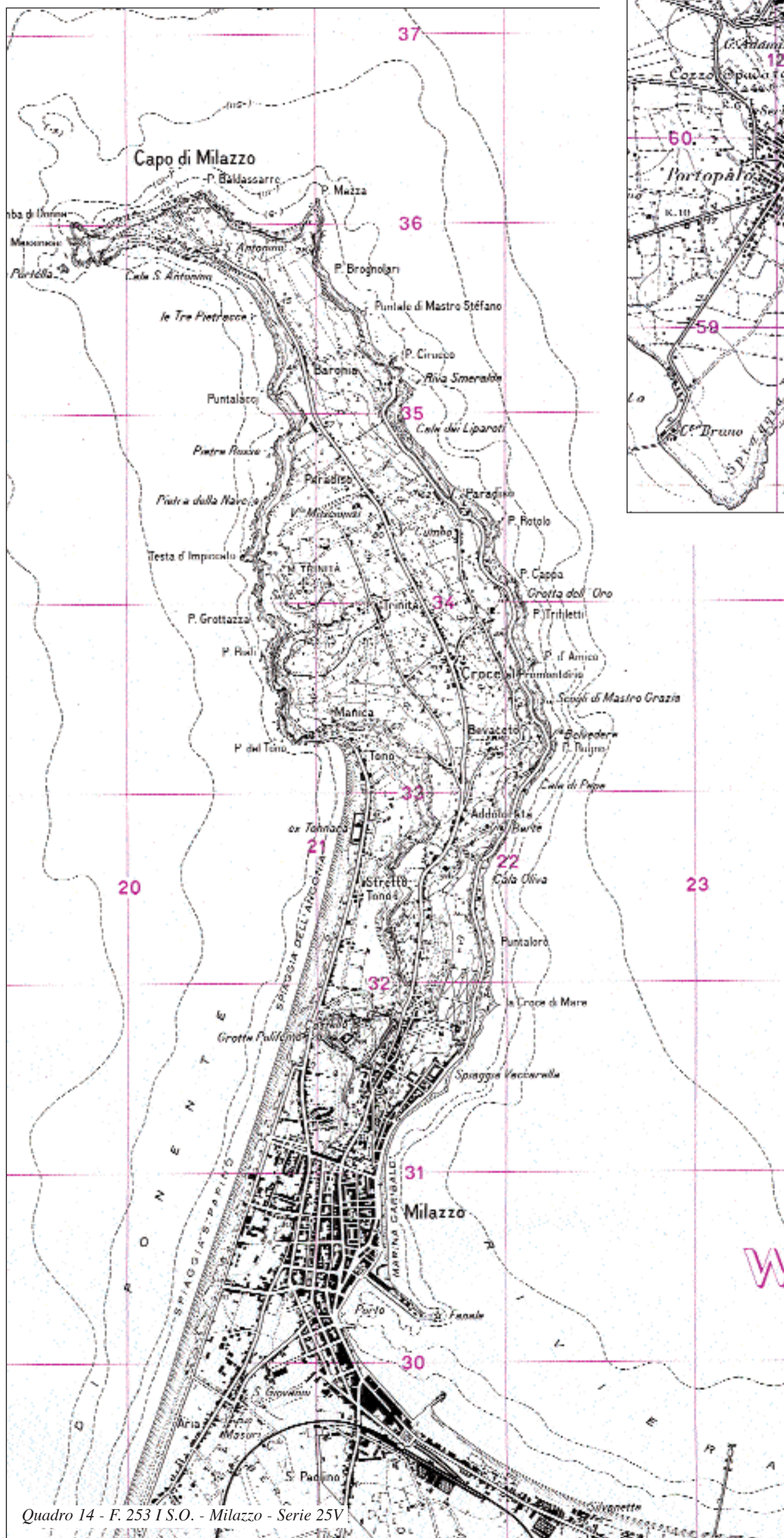


Quadro 13 - F. 250 III S.O. - Bagheria - Serie 25V

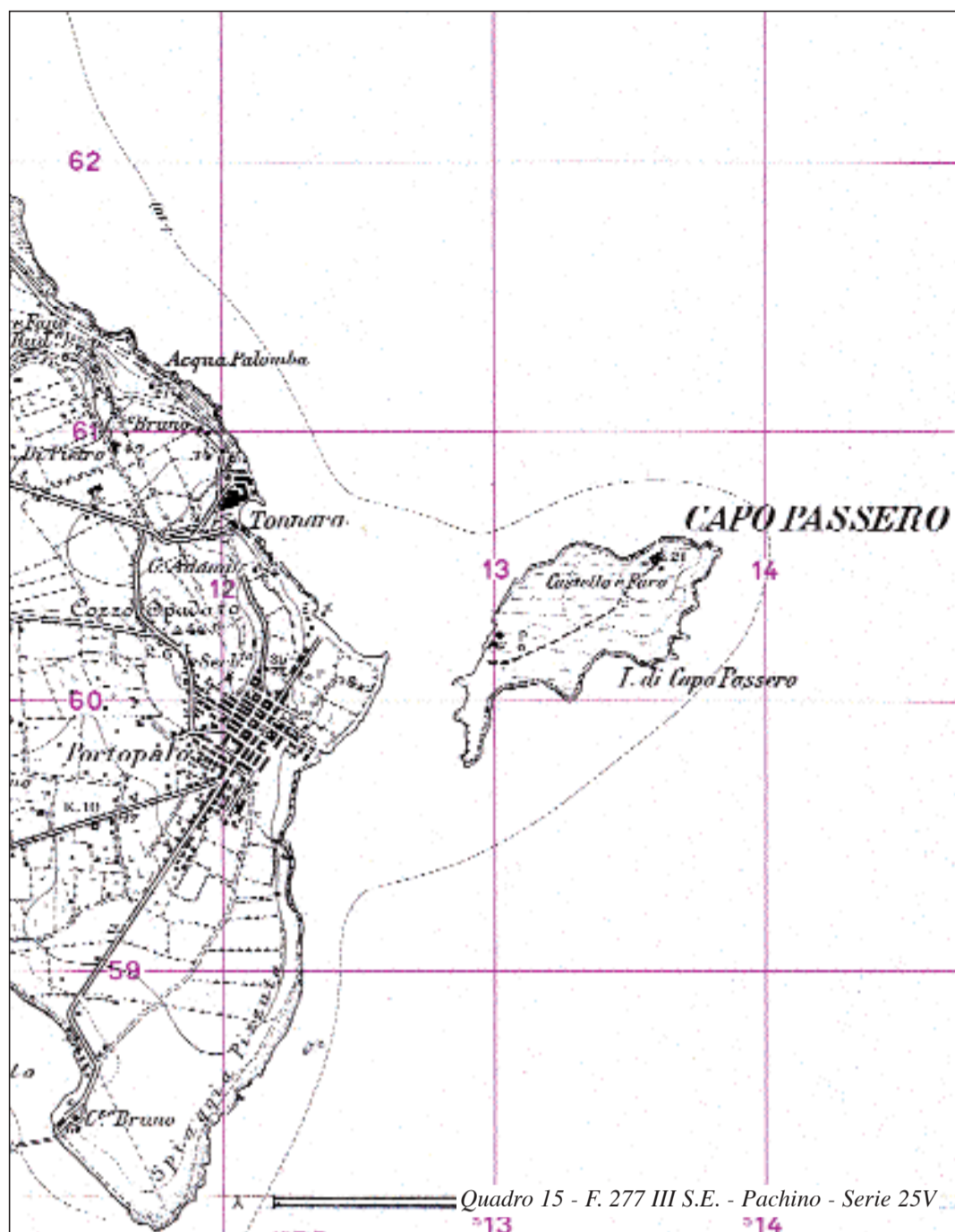


Quadro 12 - F. 248 II - Castellammare del Golfo - Serie 50V - 1896

ti sul mare (detti «marfaraggi») sia in capannoni, magazzini e impianti per la conservazione del tonno (detti «bagli»). Gli impianti raggiunsero talora le dimensioni di opifici industriali, tra Ottocento e Novecento, soprattutto da quando si diffuse la lavorazione del tonno inscatolato sott'olio. Talora, negli impianti si lavoravano anche altri pesci, come ad esempio le alici. La presenza in Sicilia di numerose saline, l'abbondanza di olio d'oliva e il tonno fresco determinavano la bontà di un prodotto mediterraneo verace. Di particolare importanza la tonnara Florio di Favignana, con impianti di lavorazione imponenti, a cui era connesso l'impianto minore dell'isolotto di Formica (**quadro 9**). Ma interessanti risultano pure il complesso della tonnara del Secco a S. Vito lo Capo, attiva fino al 1960, con un grande impianto di conservazione del pesce (**quadro 10**), e le trapanesi S. Cusumano (con la vicina tonnara di S. Giuliano) e Bonagia. Notevole anche la tonnara di Scopello (**quadro 11**), presso Castellammare del Golfo, in una baia pittoresca



Quadro 14 - F. 253 I S.O. - Milazzo - Serie 25V



Quadro 15 - F. 277 III S.E. - Pachino - Serie 25V

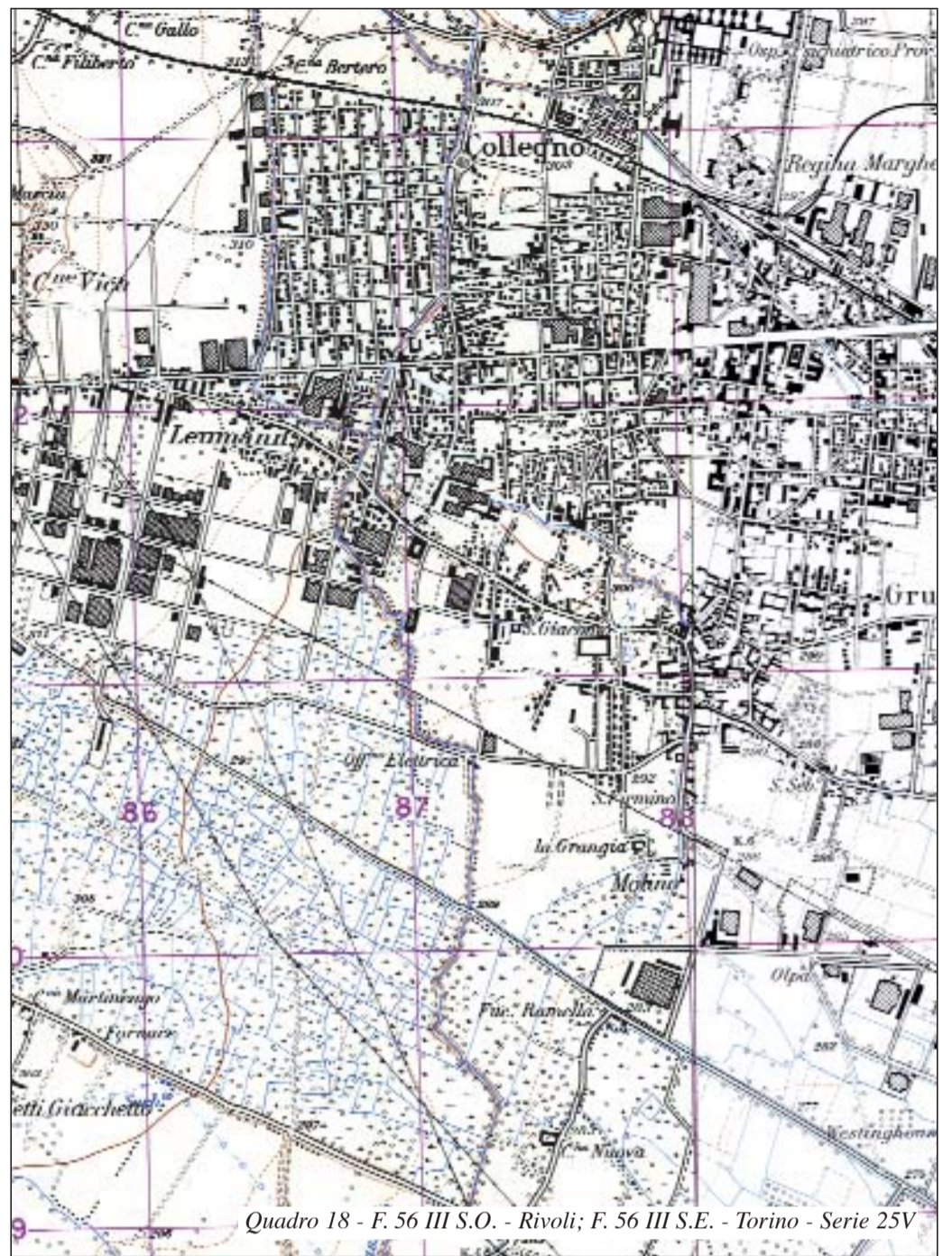
sca purtroppo ormai stretta nella morsa della speculazione edilizia (**quadri 11 e 12**). Degna di menzione è anche Sòlanto (**quadro 13**), ad est di Palermo, che fu una delle più importanti tonnare storiche, quasi un villaggio adibito alla cattura e alla lavorazione del tonno, attivissimo tra fine Settecento e Ottocento, poi decaduto nel Novecento fino al termine dell'attività nel 1965. Spesso le grandi tonnare, redditizie in passato, erano possedute da casate aristocratiche, oppure da ordini religiosi; nel secondo Ottocento e all'inizio del Novecento nella proprietà e gestione subentrarono talora imprenditori borghesi, tra cui i Florio, industriali e armatori marittimi. Nel Messinese le maggiori tonnare storiche si trovano lungo la penisola di Milazzo (Tono: **quadro 14**), a San Giorgio di Patti e a Oliveri. Nella Sicilia sud-orientale cospicua la tonnara di capo Passero (**quadro 15**), attiva fino agli anni Sessanta del Novecento. Alcuni edifici vanno in rovina, altri sono stati trasformati in *residences*, e in qualche caso sporadico, come a Trapani, la lavorazione del tonno continua con prodotto importato, spesso congelato. I siti delle maggiori tonnare qui ricordati potrebbero essere considerati ai fini della «Convenzione europea del paesaggio».

Sedi e produzioni di terra e di fiume (osservazioni paesistiche e lettura guidata)

Il Real Sito di San Leucio è dal 1997 «Patrimonio dell'umanità» dell'UNESCO, assieme alla reggia di Caserta con il parco e l'acquedotto vanvitelliano (**quadro 16**). Se Caserta doveva rappresentare il fulcro iniziale di una «città direzionale pianificata», secondo l'idea dell'illuminato sovrano Carlo di Borbone, ben assecondato dal grande architetto e urbanista Luigi Vanvitelli, San Leucio fu forse l'espressione più alta dell'utopia illuministica settecentesca concretizzatasi in un luogo topografico arricchito di sedi residenziali e soprattutto nel lavoro della tessitura ad alto livello della seta. Le «Leggi corrispondenti al buon governo della popolazione di San Leucio» vennero promulgate nel 1789, contemporaneamente all'inizio della Rivoluzione Francese, a firma di Ferdinando IV, figlio di Carlo di Borbone. La stesura del codice di San Leucio fu in realtà opera dell'illuminista Antonio Planelli, mentre a Francesco Collecini, dotato allievo del Vanvitelli, si deve il progetto



Quadro 16 - REALE OFFICIO TOPOGRAFICO, Carta topografica e idrografica dei Contorni di Napoli, 1817-19



Quadro 18 - F. 56 III S.O. - Rivoli; F. 56 III S.E. - Torino - Serie 25V

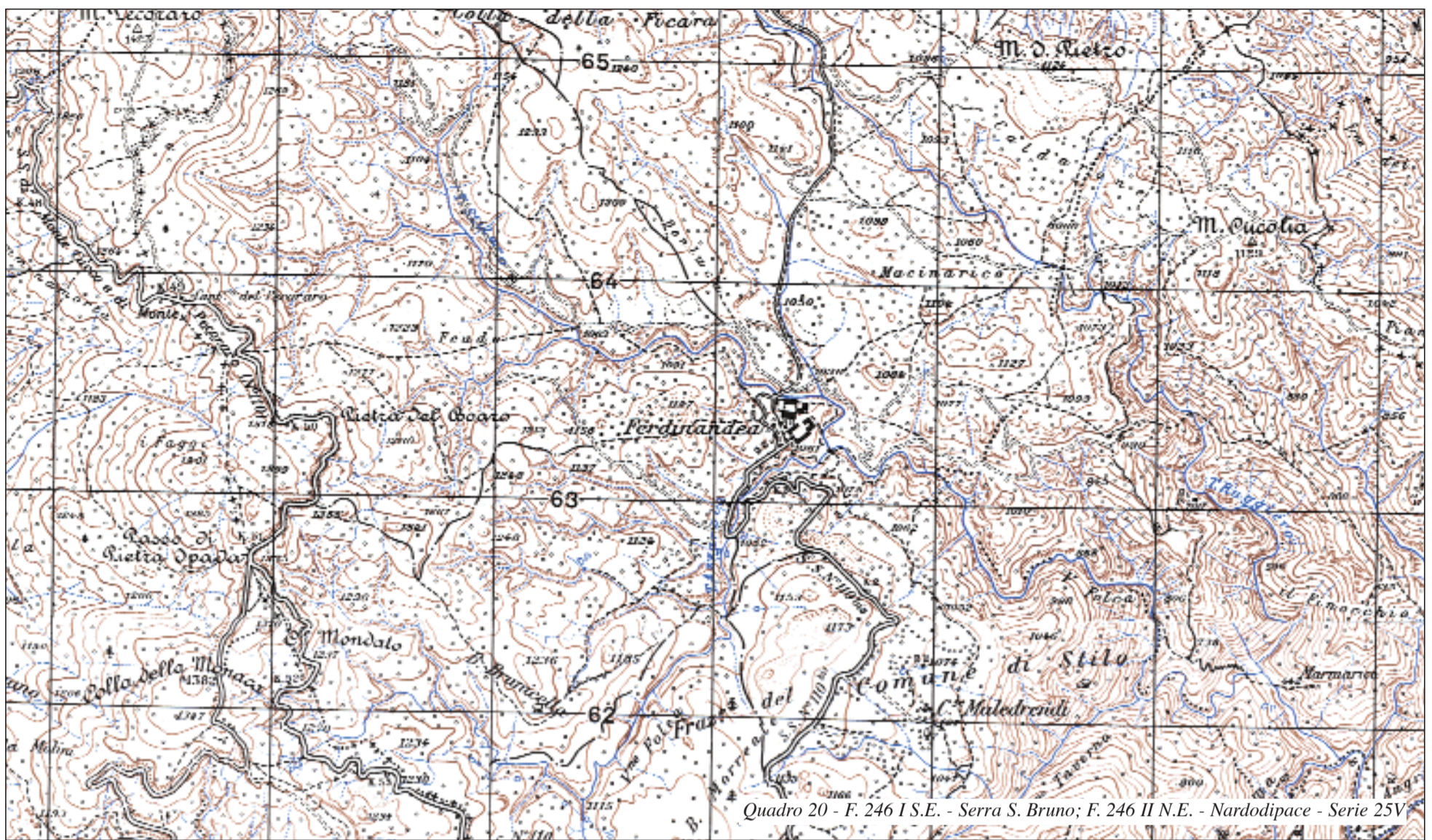


Quadro 17 - F. 46 IV N.O. - Trezzo sull'Adda - Serie 25V

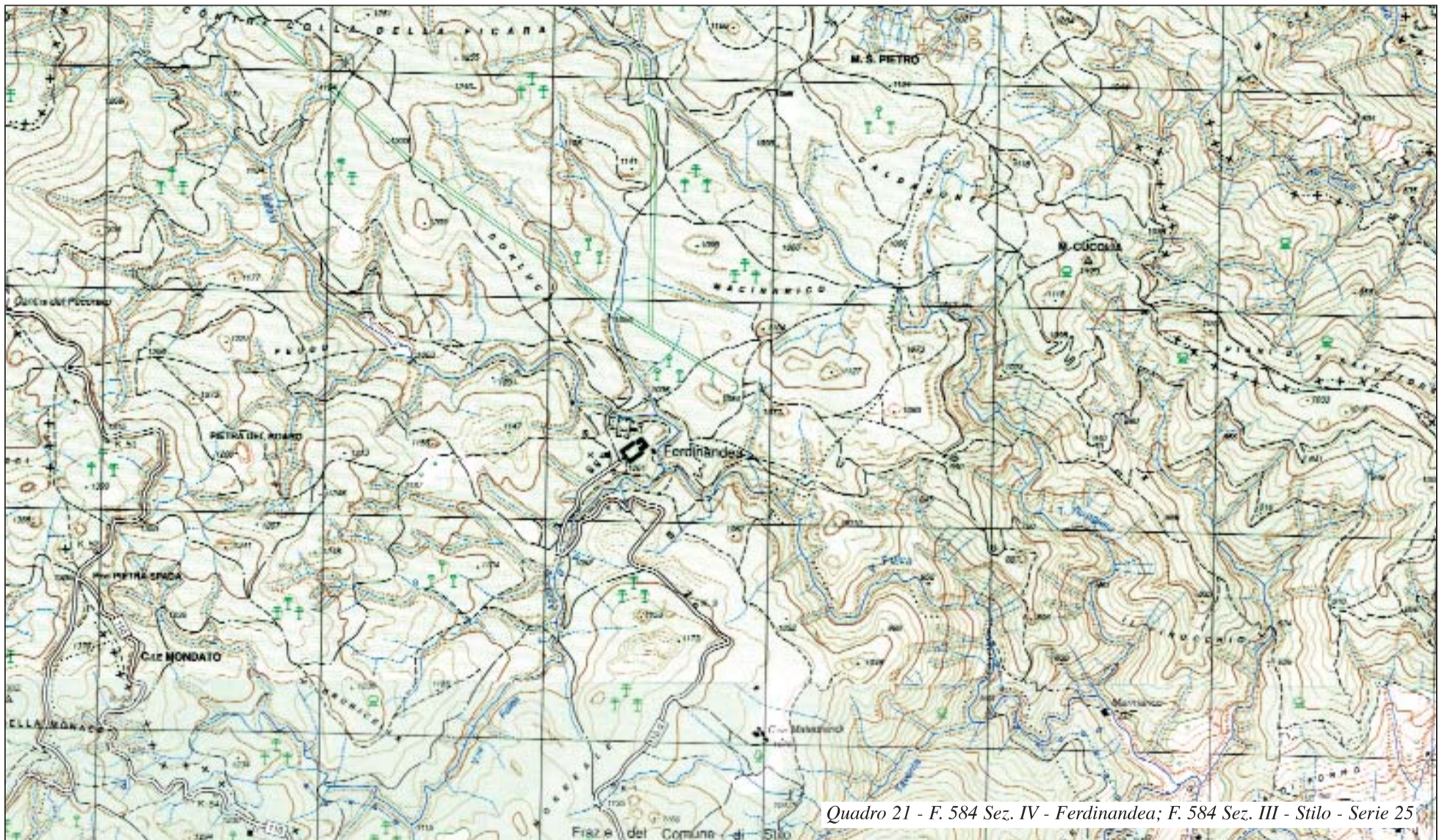


Quadro 19 - F. 246 I S.O. - Arena - Serie 25V

del sito, con la residenza reale, i centri di servizio, il magnifico belvedere, gli imponenti opifici per la lavorazione della seta e il villaggio per operai ed impiegati con graziose case a schiera. San Leucio fu la realizzazione di un'utopia dell'Illuminismo, ispirata al pensiero di economisti come Antonio Genovesi e di giuristi come Gaetano Filangieri. Il codice regolava una comunità dove il lavoro era garantito assieme a servizi ed assistenze sociali poco diffusi a quel tempo, tra cui l'istruzione di base e professionale. San Leucio merita una visita, agevole dalla vicina Caserta, per l'amenità della posizione, per l'eccezionale panorama che si gode dal belvedere, per il fascino paesistico di bene culturale e di archeologia industriale di alta gamma ben inse-



Quadro 20 - F. 246 I S.E. - Serra S. Bruno; F. 246 II N.E. - Nardodipace - Serie 25V



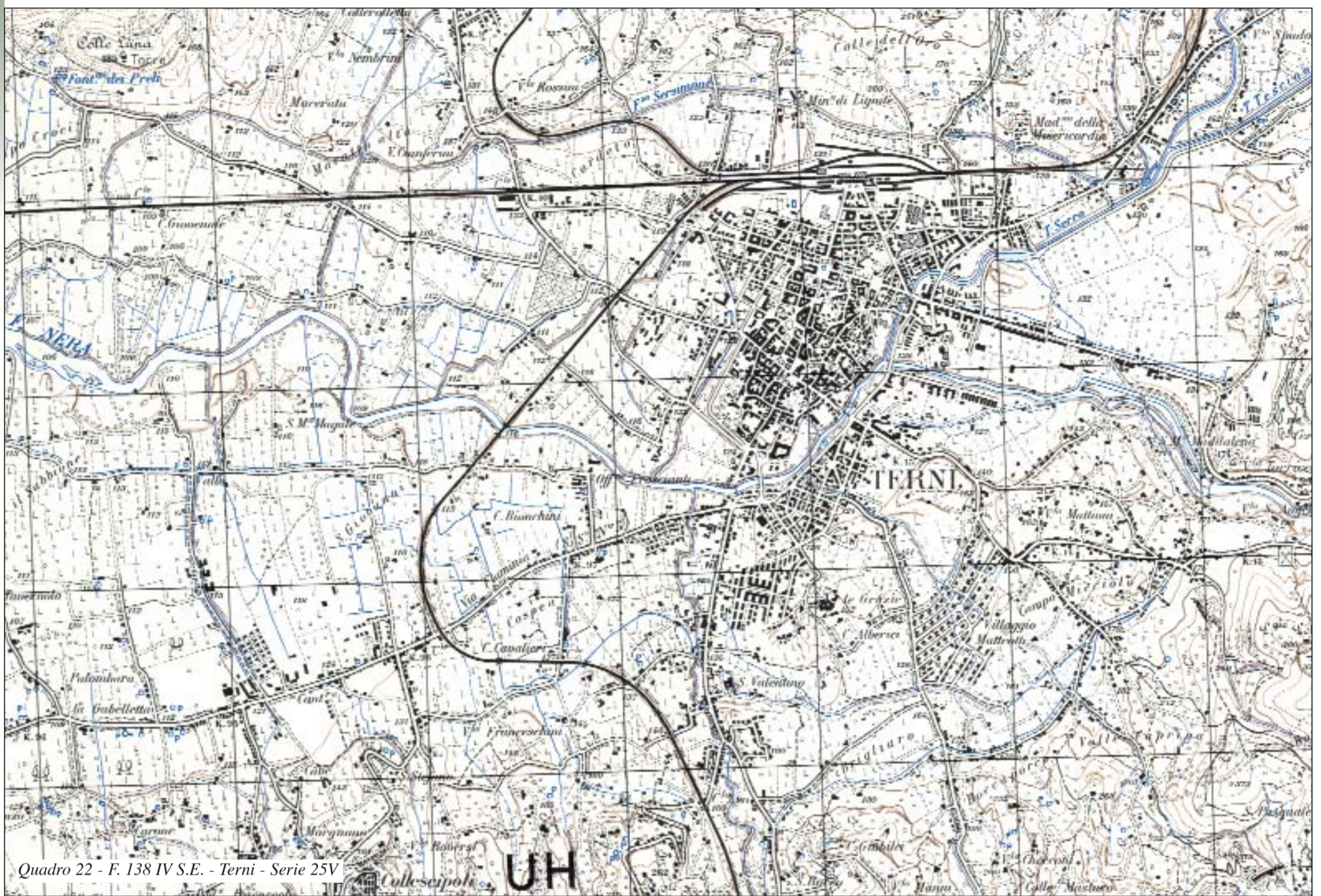
Quadro 21 - F. 584 Sez. IV - Ferdinandea; F. 584 Sez. III - Stilo - Serie 25

rito nel paesaggio. Ancora all'inizio degli anni 2000 a San Leucio operano alcuni setifici, ma soprattutto quel sito può considerarsi precursore di altre «utopie residenziali» per lavoratori, concretizzate circa un secolo dopo. Un raffronto cartografico è possibile tra la rappresentazione I.G.M. e alcune opere del Reale Ufficio Topografico di Napoli, come il foglio «Caserta» 1:20 000 dell'incompiuta *Carta topografica del Regno di Napoli* (1860-1870 circa) oppure la classica *Carta Topografica e Idrografica dei Contorni di Napoli* 1:25 000 (1819).

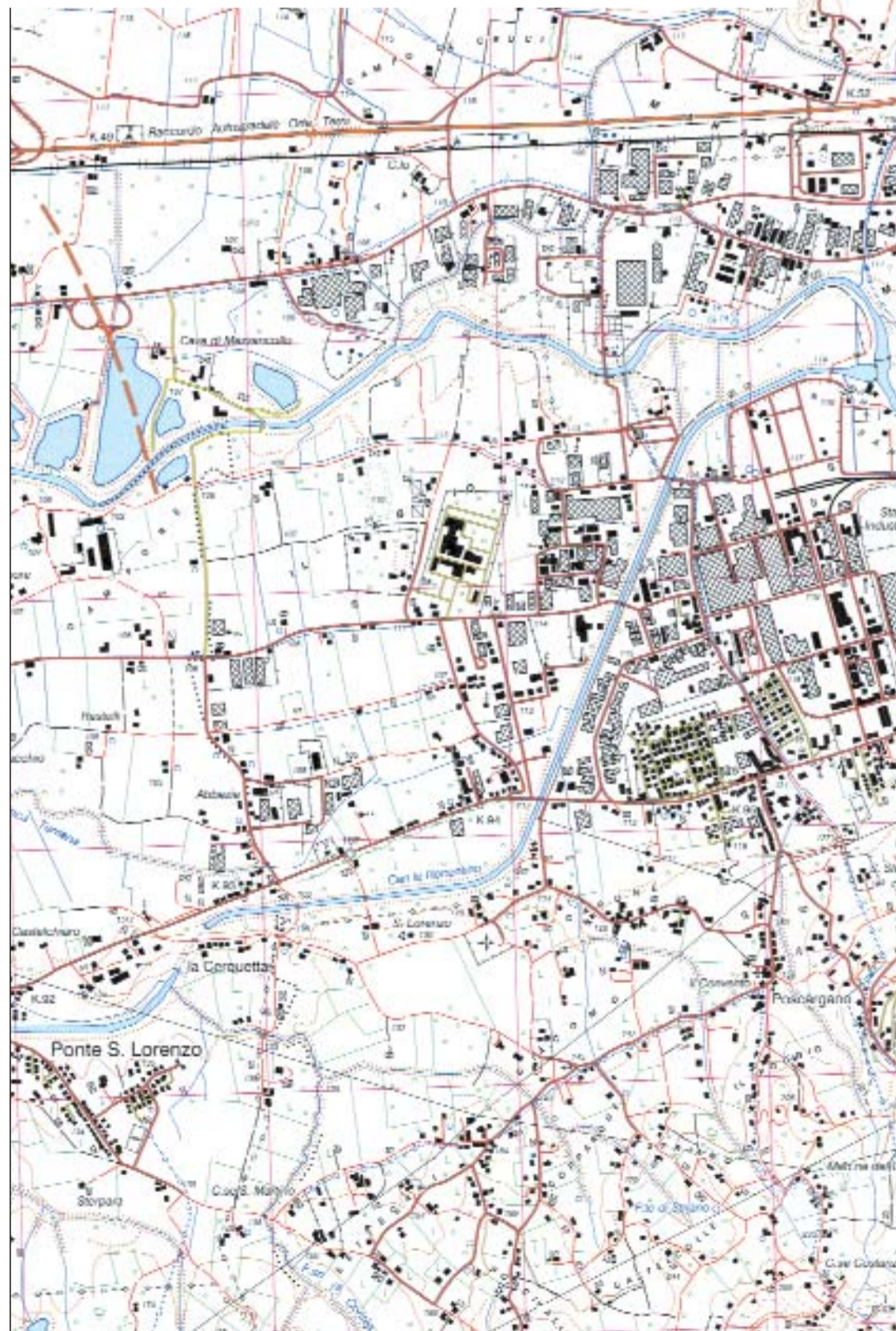
Anche Crespi d'Adda è «Patrimonio dell'Umanità» dell'UNESCO (quadro 17). È un famoso villaggio operaio pianificato in Lombardia, l'esempio più significativo in Italia, assieme al piemontese Leumann e al veneto Nuova Schio. Crespi d'Adda, frazione di Capriate, trae nome dall'imprenditore tessile cotoniere Silvio Benigno Crespi che nel 1878, con lo stabilimento produttivo già quasi completo, ideò il villaggio, sviluppatosi sino agli anni Venti del Novecento, quando l'architetto Pirovano vi progettò alcune villette per impiegati, più complesse e raffinate rispetto alle uniformi ma dignitose casette degli operai. Crespi d'Adda comprende anche edifici di servizio, inclusi un

teatro, una scuola e persino un velodromo. L'imponente «casa-castello» dell'imprenditore-fondatore domina ancor oggi l'insieme, a dispetto del tentativo di integrazione tra proprietà e dipendenti. Oggi questa realizzazione utopica, tesa ad avvicinare imprenditore e lavoratori, nel tentativo di stemperare le lotte di classe, appare ancora di più un complesso unitario e organico, in mezzo al disordine dello sviluppo peri-urbano dei dintorni, tipico dell'Italia recente. Nel villaggio ideato dall'imprenditore Napoleone Leumann, costruito tra il 1890 e il 1911 a Collegno (quadro 18), con due quartieri operai ai lati del grande cotonificio, diversamente da Crespi d'Adda, il progettista, ing. Fenoglio, ideò modelli di case diversi, oltre alla chiesa e alla stazioncina ferroviaria, edifici che offrono un'immagine di una comunità produttiva che avrebbe dovuto integrare lavoro, vita sociale ed inserimento ordinato e pianificato sul territorio.

Le ferriere e le fabbriche d'armi costituiscono una tipologia degna di nota tra fine Settecento e primo Ottocento nell'Italia preunitaria e pure nei decenni successivi all'Unità, soprattutto se strategiche per gli antichi stati o per il nuovo stato italiano. Di grande interesse per la posizione montana sono i



resti della Ferdinandea (**quadri 20 e 21**) ed il centro di Mongiana (**quadro 19**) sulla Serra calabrese, il rilievo mediano tra Sila ed Aspromonte. Mongiana e Ferdinandea erano eredi delle antiche ferriere itineranti collinari e montane nel demanio forestale di Stilo. Infatti le ferriere della Serra si alimentavano con il minerale di ferro di Pazzano e di altri piccoli distretti minerari, e traevano l'energia dal legname, allora abbondante in quei distretti montuosi. Con Ferdinando II Borbone, nel 1841, la ferriera di Ferdinandea, già situata più a valle, venne rifatta a oltre 1000 m d'altezza, in mezzo alle abetaie e pinete della Serra. Fu una specie di commistione fra sito reale e fabbrica, a gestione statale militare, come Mongiana, ma con largo concorso di tecnici e operai civili. Ancor oggi sorprende la presenza dei grandi edifici in mezzo alla foresta, divisi in due blocchi, uno un tempo ospitante la sede regia, l'amministrazione e i servizi, l'altro gli altiforni. Mongiana ha una storia diversa, anche se Ferdinandea fu ad essa in parte legata nel ciclo produttivo. Si tratta infatti di un centro abitato con le rovine di una fabbrica d'armi, rinomata alla metà dell'Ottocento, e una serie di edifici già case operaie, divenute poi case contadine quando, pochi anni dopo l'Unità, la produzione finì. Verso il 1770 il governo regio decise di rimodernare le ferriere di Stilo, anche perché i boschi locali erano ormai rarefatti, e l'architetto Mario Gioffredo progettò una nuova sede nella località Mongiana, a 920 m d'altezza, livellando due torrenti e sistemando lungo il loro corso quattro piccole ferriere. Nella prima metà dell'Ottocento continuarono sostanziosi sviluppi e alla metà del secolo le ferriere e la fabbrica d'armi di Mongiana e l'impianto di Ferdinandea lavoravano soprattutto su commesse pubbliche. Mongiana fu un villaggio progettato al servizio degli impianti industriali già a fine Settecento: la casa del comandante del presidio militare, le abitazioni per operai e funzionari e le numerose «case a schiera» per operai sono ancora ben riconoscibili, seppur dopo le trasformazioni sopravvenute con la deindustrializzazione e il conseguente ritorno ad una società contadina. Fino al 1875 proseguì la gestione pubblica, poi un tentativo di privatizzazione, gestito dal deputato già garibaldino Achille Fazzari, non ebbe successo. Fazzari trasformò Ferdinandea in dimora montana, ma dopo pochi anni ogni produzione cessò. Anche Mongiana chiuse e gruppi di operai assieme a tecnici altamente qualificati e ad una parte dei macchinari migrarono verso Terni, la nascente nuova sede siderurgica umbra, lungo il fiume Nera (**quadri 22 e 23**). Ma la gran parte di essi fu condannata alla miseria e all'esodo per necessità. Nel 1888 veniva costituita la «Società siderurgica italiana Terni», anche per motivi militari e strategici, poiché si ritenne che le fabbriche d'armi di Torino, Brescia e Torre Annunziata (altro grande impianto borbonico che sopravvisse a lungo a Mongiana, perché a differenza di quest'ultima situato in un importante

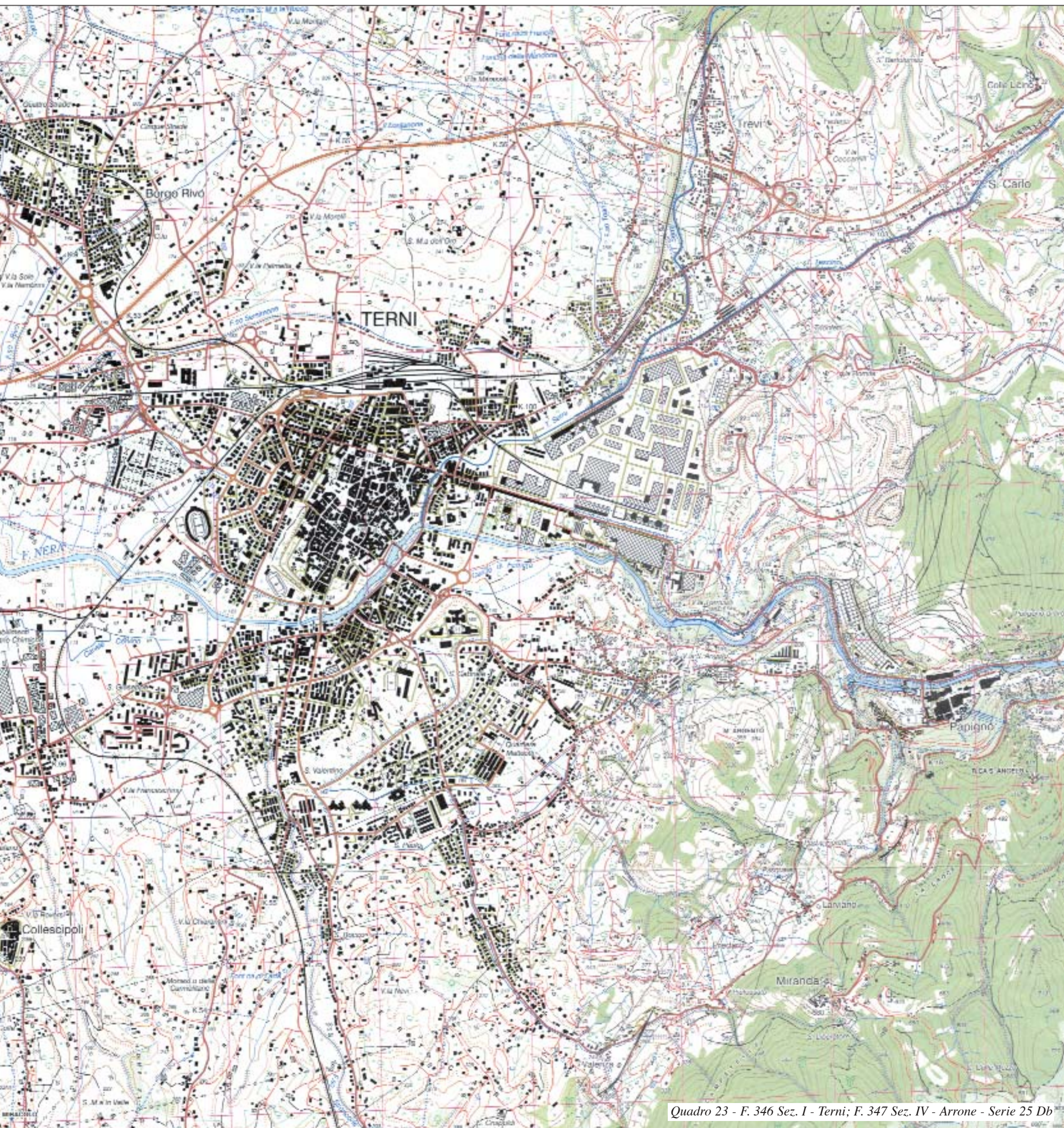


distretto industriale ottocentesco) fossero facilmente attaccabili in caso di guerra (vicine alle frontiere europee e sul mare). Terni e l'intera valle della Nera ospitarono non solo la fabbrica principale, divenuta già al tempo della Grande Guerra un gigante, ma pure altri impianti industriali, idroelettrici e di produzioni ausiliarie o specialistiche. Quindi il paesaggio ne è caratterizzato profondamente e si comprende come sia stato pagato un alto prezzo ambientale.

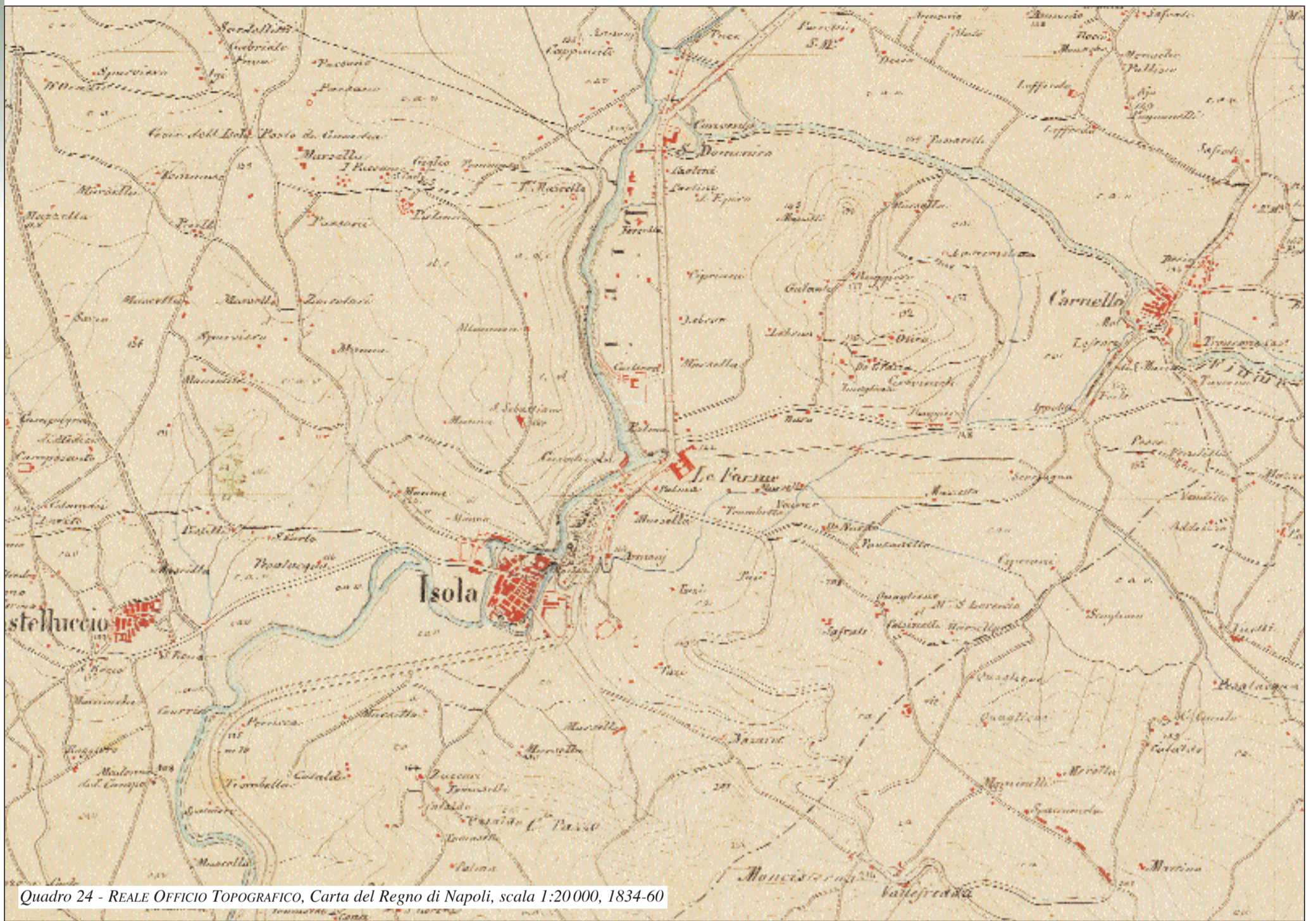
Un'altra valle dell'Italia centrale (in senso amministrativo attuale perché nel Lazio meridionale, ma storicamente nel Regno di Napoli) conserva testimonianze di «archeologia industriale» di grande impatto paesistico: la valle del Liri con l'affluente Fibreno, luoghi storici delle cartiere. Qui i beni culturali che ricordano il passato si fondono con strutture produttive più recenti. Le cartiere di Isola del Liri (**quadri 24 e 25**) sono eredi ideali delle manifatture amalfitane di carta, decadute già alla fine del Settecento per carenza di innovazione. Era necessario un prodotto più abbondante, anche per far fronte alla diffusione della stampa a Napoli; l'abbondanza d'acque, la presenza di boschi (si cominciava a trarre la carta dalla pasta di legno e non solo dagli stracci) e la posizione tra Roma e Napoli furono alcune delle ragioni localizzative. La cartiera del Fibreno, un complesso monumentale oggi in

rovina, fu la più grande. Molto interessante la cartiera Courier, poi Mancini, una fabbrica-villa, che sorge su un isolotto fluviale. I siti delle cartiere storiche di Isola del Liri, con le due cascate, sono oggetto di un piano di recupero e riqualificazione con il sostegno dell'Unione Europea. Questo sito, dai caratteri paesistici specialmente interessanti per l'adattamento storico delle acque e l'inserimento non dirimpante degli opifici e delle vecchie dimore dei lavoratori nel paesaggio, si segnala ai fini della Convenzione Europea del paesaggio.

L'industria molitoria e della pasta rappresenta una realtà storica italiana radicata, ed anche un'icona simbolica. Il mulino di Certosa di Pavia, industria funzionante, si scorge imponente a non grande distanza dal celebre monumento che dà il nome alla località, lungo la strada statale n. 35 «dei Giovi», il tracciato dell'antico collegamento fra Milano e Genova. Esso fu costruito nel 1886, dove sorgevano, lungo il naviglio pavese, alcuni mulini a ruota (**quadro 26**). In origine fu eretto un corpo centrale, poi furono aggiunti grandi silos laterali. Ideato da Cesare Luzzatto, il mulino di Certosa, pur internamente rinnovato, resta all'esterno quasi simile alle forme originarie, con i rossi mattoni a vista, e risulta uno dei più monumentali in Italia.



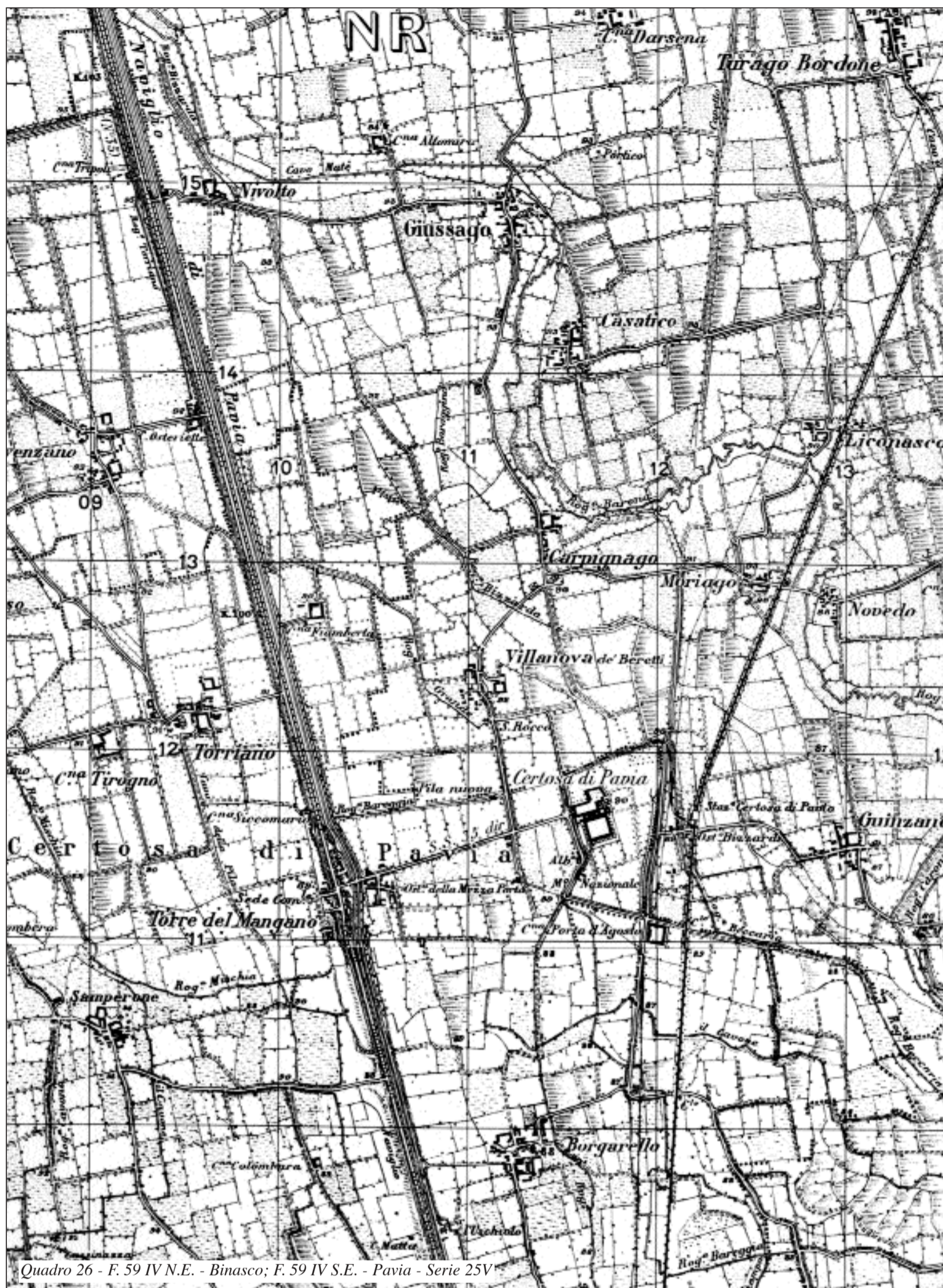
Quadro 23 - F. 346 Sez. I - Terni; F. 347 Sez. IV - Arrone - Serie 25 Db



Quadro 24 - REALE OFFICIO TOPOGRAFICO, Carta del Regno di Napoli, scala 1:20 000, 1834-60



Quadro 25 - F. 152 III S.E. - Sora; F. 152 III S.O. - Isola del Liri - Serie 25V



BIBLIOGRAFIA

BELLAVITIS G., ROMANELLI G., "Venezia", in Collana *Le città nella storia d'Italia*, Bari, Laterza, 1985.

CARDILLO M. C., "Paesaggi tra beni culturali e archeologia industriale nell'alta valle del Liri", in MANZI E. (A CURA DI), *Beni culturali e territorio. La valorizzazione dei beni culturali nella esperienza italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, in *Ricerche e studi*, n. 13, 2003, pp. 59-72.

CONSOLO V., LENTINI R., TERRANOVA F., GUGGINO E., *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo, Sellerio, 1986.

DE CRESCENZO G., *Le industrie del Regno di Napoli*, Napoli, Grimaldi, 2002.

DE SETA C., "Le cartiere del Lazio meridionale (già nel Regno di Napoli)", in TOURING CLUB ITALIANO, *Archeologia industriale. Monumenti del lavoro fra XVIII e XX secolo*, NEGRI A., DE SETA C. (A CURA DI), Collana *Italia meravigliosa*, Milano, T.C.I., 1983, pp. 180-185.

DE SETA C., "Gli stabilimenti siderurgici di Mongiana (1770) e Ferdinanda (1798)", in TOURING CLUB ITALIANO, *Archeologia industriale, cit.*, pp. 210-215.

DE SETA C., "Terni", in TOURING CLUB ITALIANO, *Archeologia industriale, cit.*, pp. 174-179.

DE SETA C., "San Leucio", in TOURING CLUB ITALIANO, *Archeologia industriale, cit.*, pp. 202-209.

DE STEFANO MANNO B., MATA CENA G., *Le Reali Ferriere ed Officine di Mongiana*, Napoli, Storia di Napoli e della Sicilia, 1979.

GARGIULO P., QUINTAVALLE L., "L'industria della pastificazione a Torre Annunziata e Gragnano", in ASSOCIAZIONE PER L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE - CENTRO DOCUMENTAZIONE E RICERCA PER IL MEZZOGIORNO (A CURA DI) *Manifatture in Campania. Dalla produzione artigiana alla grande industria*, Napoli, Guida, 1983, pp. 152-224.

MANZI E., "Aspetti geografici dell'industria italiana della nautica da diporto", *Bollettino Società Geografica Italiana*, 1970, pp. 535-566.

MANZI E., "Le tonnare e il Mediterraneo", in FARINA A., MANZI E., SIRAGUSA G., DISPENZA T., *Tonnare di Sicilia. Indagine storico-geografica*, Istituto di Scienze Geografiche, Facoltà di Magistero, Università di Palermo, 1986, pp. 5-11.

MANZI E. (A CURA DI), "Beni culturali e territorio. La valorizzazione dei beni culturali nella esperienza italiana", *Ricerche e studi*, n. 13, Roma, Società Geografica Italiana, 2003.

NEGRI A., "Villaggi operai", in TOURING CLUB ITALIANO, *Archeologia industriale, cit.*, pp. 96-117.

RAO S., "Insediamento e dimora rurale nella Serra", in MANZI E., RUGGIERO V., *La casa rurale nella Calabria*, Collana *Ricerche sulle dimore rurali in Italia*, 31, Firenze, Olschki, 1987.

TOURING CLUB ITALIANO, "Campagna e industria. I segni del lavoro", Collana *Capire l'Italia*, Milano, T.C.I., 1981.

TRABONI M., "Archeologia industriale e civiltà materiale", in *Manifatture in Campania. Dalla produzione artigiana alla grande industria, cit.*, pp. 9-22.

