

TRASPORTI

& cultura

59

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



TERRITORI FRA DIVERSITÀ E

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2021
anno XXI, numero 59

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE

di Laura Facchinelli

7 DISTANZE CRITICHE FRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

11 "L'IMPOSSIBILITÀ DI ESSERE NORMALE". TERRITORIO ITALIANO: DIFFERENZE E ANTIDOTI ALL'OMOLOGAZIONE

di Alberto Ferlenga

19 LA RICOSTRUZIONE DELL'IMMAGINE. PROGETTI PER I CENTRI STORICI TEDESCHI

di Michele Caja

27 LE RAGIONI DI KÖNIGSBERG: FENOMENOLOGIA DI UNA CITTÀ PERDUTA

di Marco Falsetti

37 WATER, NEW TOWNS AND INTERIOR COLONIZATION: THE EXPERIENCE OF SPAIN, 1939-1971

di Jean-François Lejeune

45 L'AUTOSTRADA COME OPERA D'ARTE COLLETTIVA NELLA JUGOSLAVIA DI TITO

di Aleksa Korolija e Cristina Pallini

53 LA CANZONE URBANA DI KORÇA, UN COMMENTO CONTEMPORANEO

di Andrea Bulleri

61 PARADIGMI SEGNICI NEL PAESAGGIO LITUANO: ALCUNI PROGETTI RECENTI DI PALEKAS

di Donatella Scatena

69 TRANSIZIONI MACRO-SCALARI. PIANIFICAZIONE URBANA E MODIFICAZIONE NELLA CINA DI OGGI

di Giusi Ciotoli

79 POLITICHE URBANISTICHE IN CINA, VERSO MEGACITTÀ A MODELLO UNICO

Intervista a Ruggero Baldasso a cura di Laura Facchinelli

85 STAZIONE DI PICALÉÑA IN COLOMBIA, UN PATRIMONIO CULTURALE PER LA COMUNITÀ

di Olimpia Niglio

93 QUANDO IL PROGETTO SI CONFRONTA CON LA STORIA

di Lucio Altarelli

101 IDENTITÀ, ARCHITETTURA, REGIONALISMI

di Marco Maretto

109 PASSAGGI, PRESIDII E INFRASTRUTTURE DELLA MONTAGNA: POSSIBILI STRATEGIE POST VAJONT

di Mickeal Milocco Borlini, Lorenzo Gaio e Giovanni Tubaro

117 LE STRADE DEGLI ITINERARI CULTURALI, UNA RICERCA IN TERRITORIO SARDO

di Marco Cadinu e Stefano Mais

123 INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E PARTECIPAZIONE

di Federica Bosello

cultura

129 CONTEMPORARY MEMORY: LA SFIDA TRA IDENTITÀ E OMOLOGAZIONE

di Stefanos Antoniadis

135 L'IMMAGINE URBANA NEWYORCHESE PROTAGONISTA

di Ghisi Grütter

143 THE HISTORICAL GARDEN IN SYRIA BETWEEN TRADITION AND IDENTITY

di Nabila Dwai

151 TRASFORMAZIONI URBANE, IL CONTRIBUTO ESSENZIALE DEGLI ARTISTI

di Laura Facchinelli

155 PAESAGGI OLTRE IL PAESAGGIO

di Luigi Siviero

157 DAL GRATTACIELO AL TESSUTO VERTICALE

di Roberto Secchi

Territory from diversity to standardisation

by Laura Facchinelli

The theme of a territory's identity, which is the expression and mirror of a population's identity, has always been the focus of our research. We have explored it since the now distant issue number 20 "Economic development, landscape, identity", observing how too often (what we call) progress leads to the irreparable loss of elements in the landscape, architectural and cultural heritage which has sedimented over the centuries. In this issue, we return to this theme, focusing our attention on different situations and points of view.

On the theme of the loss of elements of the historic heritage, we consider the exemplary case of China. Following the "ideological" devastations of the 1950s and the loss of so much of the existing architectural heritage, replaced by buildings that were endless replicas of the "socialist" models imposed by the regime, in recent years China has begun equally radical demolition projects to build districts and cities inspired by propaganda and business, undertaken with no debate whatsoever about urban planning. This phenomenon takes place in other countries as well, in the pursuit of spectacular effects, the tallest skyscrapers, the most daring forms. The mad and convulsive pace of building robs each of us of the possibility of visiting, or even knowing that there are places that remain authentic, rooted in different cultures.

The transformations undertaken in the second half of the nineteenth century by Haussmann in Paris were of a completely different nature. They did in fact demolish old and suggestive streets and squares, but to bring a new and grandiose look to a city that since then has communicated the energy and fascination of sumptuous buildings, long straight avenues, squares with their typical "brasseries". In this case, the demolition of the old neighbourhoods served to create the Paris we all love today. A sociologist who considers all points of view underscores that, on the one hand, architects and urban planners are the ones who design the spaces, but on the other, residents and visitors are the ones who live in and experience the city, and that writers, artists and photographers have always been the ones who understand its needs and desires.

A city can also have its buildings, squares and monuments destroyed by the violence of wartime bombings. In postwar Germany, the need was felt to reclaim the soul of the city by reconstructing the buildings philologically, recreating the forms with the same materials. The traumatic event could also be an earthquake, a flood, a fire. At that point the question becomes "how" to rebuild. Opposing solutions can be sustained with theoretically founded arguments, from "like it was where it was" to innovation at all cost. But considering the question on an ethical level, is it acceptable to build concrete boxes in the place where water destroyed the small old houses of a mountain village? And do we not consider brazen the proposal of the architect who wanted to build a glass and steel pinnacle on the roof of Notre Dame in Paris, to take advantage of the void left by the fire?

In seeking a common denominator across different situations, we might consider valid the choices that are not aimed at immediate glory, but seek to leave their mark through meaning for the centuries to come. Beyond personal interests, beyond the trends and conceptualisations of the moment.

Of the many themes and points of view developed in this issue of our magazine, there is a recognition of the core of vitality that exists in the Italian landscape. While the inclination to value differences has contributed over the centuries to producing a living archive of extremely rich urban solutions, in more recent times perverse forms of development have gained the upper hand. But even a landscape of incomplete fragments often devoid of quality has continued to generate unexpected variations. And so, based on this analysis which we are pleased to share, the seeds of a possible renaissance remain viable.

Territori fra diversità e omologazione

di Laura Facchinelli

Il tema dell'identità di un territorio, espressione e specchio dell'identità di un popolo, è sempre stato al centro delle nostre ricerche. Lo abbiamo esplorato a partire dall'ormai lontano numero 20 "Sviluppo economico, paesaggio, identità", constatando che troppo spesso il (cosiddetto) progresso porta alla cancellazione irreparabile di testimonianze paesaggistiche, architettoniche, culturali sedimentate per secoli. In questo numero riprendiamo l'argomento focalizzando l'attenzione su differenti situazioni e punti di vista.

In tema di perdita delle testimonianze storiche è esemplare il caso della Cina che, dopo le devastazioni "ideologiche" compiute dagli anni Cinquanta del Novecento a danno del patrimonio architettonico esistente, sostituito da edifici che moltiplicavano all'infinito i modelli "socialisti" imposti dal regime, negli anni recenti ha avviato altrettanto radicali interventi di demolizione per costruire quartieri e città ispirati da propaganda e business: il tutto nella totale assenza di un dibattito urbanistico. Quest'ultimo fenomeno si presenta anche in altri Paesi, con la ricerca di effetti spettacolari, di grattacieli sempre più alti, di forme sempre più ardite. Questo costruire convulso e dissennato ruba a ciascuno di noi la possibilità di visitare o comunque di sapere che esistono luoghi autentici, radicati nelle differenti culture.

Completamente diversi erano stati gli interventi di trasformazione compiuti, nella seconda metà dell'Ottocento, a Parigi da Haussmann. Interventi che avevano, sì, cancellato vecchie e suggestive case e strade e piazze, ma per dare un volto nuovo e grandioso a una città che da allora comunica l'energia e il fascino dei sontuosi edifici, dei lunghi rettilinei, delle piazze con le tipiche "brasserie". In questo caso, gli sventramenti dei vecchi quartieri sono serviti a far nascere la Parigi che tutti noi amiamo. Un sociologo attento alla molteplicità dei punti di vista sottolinea che, da un lato, sono gli architetti e gli urbanisti che disegnano gli spazi ma, dall'altro, sono gli abitanti e i visitatori a vivere la città, e sono sempre stati gli scrittori, gli artisti e i fotografi a comprenderne i bisogni e i desideri.

Una città può veder cancellati i propri edifici, piazze e monumenti dalla violenza dei bombardamenti. Ebbene, nella Germania del dopoguerra ha preso forma l'esigenza di ritrovare l'anima della città attraverso una vera e propria ricostruzione filologica degli edifici, ricreando le forme con gli stessi materiali. L'evento traumatico può essere anche un terremoto, un'inondazione, un incendio. Viene allora da interrogarsi sul "come" della ricostruzione. Si possono sostenere, con argomentazioni teoricamente fondate, soluzioni opposte, dal "com'era dov'era" allo slancio innovativo. Ma, ponendo la questione sul piano etico, è accettabile collocare scatole di calcestruzzo là dove l'acqua aveva cancellato le piccole vecchie case di un paesino di montagna? E non ci sembra sfrontata la proposta di quell'archistar che voleva erigere una guglia di vetro e acciaio sul tetto di Notre Dame a Parigi, approfittando del vuoto lasciato dall'incendio?

Volendo trovare un comune denominatore, nelle diverse situazioni potremmo considerare valide le scelte che non puntano sulla facile gloria del momento, ma si propongono di lasciare un segno ricco di significato per i secoli futuri. Al di là degli interessi personali, al di là delle concettualizzazioni e delle mode del momento.

Fra i molti aspetti e punti di vista sviluppati in questo numero della rivista, c'è il riconoscimento – nel nostro paesaggio italiano - di un connaturato nucleo di vitalità. Se l'attitudine alle differenze ha contribuito, nel corso dei secoli, a produrre un archivio vivente di ricchissime soluzioni urbane, nei tempi più vicini a noi hanno preso il sopravvento forme perverse di sviluppo. Ma anche un panorama di frammenti incompiuti e spesso privi di qualità ha continuato a generare variazioni imprevedute. E quindi – secondo questa analisi, che vogliamo condividere – sono rimasti in vita i semi di una rinascita possibile.



Stazione di Picaleña in Colombia, un patrimonio culturale per la comunità

di Olimpia Niglio

Nel 1804 Richard Trevithick (1771-1833), ingegnere inglese di origine russa, aveva realizzato la prima macchina a vapore in grado di avanzare sui binari, dopo che James Watt ne aveva brevettato un prototipo nella seconda metà del XVIII secolo. Nel 1814 George e Robert Stephenson intrapresero l'ambizioso progetto di sviluppare questa macchina con locomotive destinate ai treni per il trasporto di passeggeri. Qualche anno dopo e precisamente nel 1825 fu inaugurata la prima linea ferroviaria tra i centri di Stockton e Darlington, in Inghilterra, alla quale fece seguito la linea interurbana Liverpool-Manchester (Hylton, 2007).

Questi primi esperimenti si svolsero nel continente europeo ma non trascorse molto tempo prima che questi venissero compiuti anche nel continente americano e in particolare nel sud della Colombia, dove già nel 1824 Juan Bernardo Elbers, un uomo d'affari tedesco, introdusse la navigazione a vapore sul fiume Magdalena che collega il Mar dei Caraibi con le regioni interne del paese (Poveda, 1998; Fischer, 2003).

Introduzione storica

La prima legge colombiana sul trasporto ferroviario risale al 1836, ma le prime reti furono istituite solo nella seconda metà del XIX secolo. Tra il 1869 e il 1873 fu costruita la prima rete ferroviaria di Bolivar, nota anche come Barranquilla Railroad, che dalla città di Barranquilla, importante scalo portuale, si estendeva su tutto il versante nord del paese sull'Oceano Atlantico. La linea ferroviaria prese il nome dell'ingegnere cubano Francisco Javier Cisneros, alla cui paternità era legata anche la linea ferroviaria denominata Usted Dorada, tra Conejo e Arranca Pluma, nel centro della Colombia. Questa linea fu inaugurata nel 1882 e successivamente ampliata con molte reti secondarie (Arias de Greiff, Kitson Dewhurst, 2006; Bateman Quijano A. 2005). Nel 1893 il Governo centrale del Dipartimento

The Picaleña station in Colombia, a cultural heritage for the community by Olimpia Niglio

The political and social plurality of different cultures implies diversity in the definition of the concept of Cultural Heritage as conceived by local communities. In Colombia, in particular, the topic of tangible and intangible Cultural Heritage requires authoritative tools and methods to initiate a correct conservation procedure, together with the training of operators. In Colombia, the preservation of the cultural heritage is affected by the changing situation of society and its ever-changing processes. For this reason, the choice of reference values in a conservation project also requires a thorough knowledge of the territory and its needs.

This paper illustrates an example of architectural restoration, of an ancient railway station restored and renovated as the result of a long archival, anthropological and sociological research study that also led to the implementation of an interesting program of active participation by the local community. It describes the result of an educational research project developed during the "Architectural Restoration" course conducted at the University of Ibagué, Architecture Programme, between 2010 and 2020.

Nella pagina a fianco: Ibagué (Colombia) Stazione di Picaleña prima del restauro (2015) e dopo il restauro inaugurato nella primavera 2020 (archivio Carlos Pinilla).



1 - Ibagué (Colombia) Stazione di Picaleña (archivio dell'autore, 2010).

del Tolima firmò un contratto con Carlo Tanco per la costruzione di una ferrovia che collegava la città di Ibagué, capitale del Dipartimento, con Girardot e Bogotá. I lavori durarono a lungo e la linea fu inaugurata solo il 7 gennaio 1921. Due anni dopo il Dipartimento del Tolima firmava un nuovo accordo per la costruzione della ferrovia tra Ibagué e Ambalema, come previsto dalla legge 57 del 1917, i lavori della quale furono completati nel 1926, quando fu inaugurata anche la stazione centrale di Ibagué. Lungo questa linea ferroviaria furono costruite molte stazioni secondarie per collegare i piccoli villaggi periferici con la città di Ibagué (Nieto, 2011).

Intorno alla metà del XX secolo il sistema ferroviario colombiano è stato dismesso per favorire lo sviluppo di reti stradali, anche se la complessa orografia del paese non ha mai favorito un'adeguata infrastrutturazione della nazione, se non per specifiche zone.

Così, a seguito della dismissione, molte di queste stazioni secondarie sono state demolite o destinate ad altri usi: nella maggior parte dei casi sono state occupate da famiglie indigenti. Solo in alcuni casi queste piccole stazioni sono state convertite ad altre funzioni, principalmente commerciali.

Nel Dipartimento del Tolima, tra Ibagué e Girardot, all'estrema periferia del capoluo-

go regionale e precisamente nel quartiere di Picaleña, si trova una piccola stazione ferroviaria che fino al 2018 era adibita ad uso residenziale promiscuo. La prima pietra di questo edificio, alle porte della capitale Ibagué, fu posta nel 1921, quando fu ultimata la linea ferroviaria che collegava la città con Girardot. Il nome del progettista non è noto, così come è sconosciuto l'anno in cui terminarono i lavori di costruzione: tuttavia, possiamo ipotizzare che la sua ultimazione sia contemporanea a quella della stazione centrale di Ibagué, inaugurata nel 1926 (poi demolita nel 1982).

In generale lo stile architettonico di queste stazioni trova un chiaro riferimento nell'eclettismo europeo di fine XIX secolo e tale influenza non è casuale poiché molti ingegneri del Vecchio Continente avevano lavorato in Colombia per la costruzione sia delle reti ferroviarie che delle stazioni (Meisel, Ramírez, Jaramillo, 2014).

La realizzazione della stazione di Picaleña contribuì significativamente allo sviluppo del borgo, tanto che tra il 1921 e il 1960 l'area si sviluppò in modo significativo fino ad assumere una propria configurazione urbana, sociale ed economica strettamente connessa alle attività che dipendevano dalla stazione ferroviaria.

Nel 1958, con atto notarile 1828 del 12 aprile, la proprietà della stazione di Picalaña fu trasferita alle Ferrovie Nazionali della Colombia e da queste ultime ceduta, a titolo gratuito, alla Compagnia delle Ferrovie Colombiane, con atto notarile 2272 del 31 dicembre 1991 (Pachón, Ramírez, 2006; Niglio, 2012). Nel 1982 la linea ferroviaria di Ibagué-Girardot è stata definitivamente dismessa e, di conseguenza, sono state chiuse molte stazioni ferroviarie, alcune delle quali poi demolite. Quella di Picalaña si è salvata da queste "imperanti demolizioni" in quanto sin da subito è stata riutilizzata per accogliere famiglie indigenti. Nel frattempo, da oltre 60 anni, la vita del quartiere di Picalaña, sia socialmente che economicamente, è stata fortemente influenzata dalla presenza della stazione, tanto che, anche dopo la dismissione, è divenuta un simbolo per la comunità e questo ne ha favorito senza alcun dubbio anche la conservazione, seppure per un uso promiscuo.

La stazione di Picalaña. Patrimonio Culturale della Comunità

Durante i corsi di restauro architettonico svolti dalla scrivente presso l'Università di Ibagué a partire dal 2009, sono stati avviati i primi studi sulle stazioni di Picalaña e di Ambalema, due importanti scali ferroviari della linea Ibagué-Bogotá. Per entrambe le stazioni ferroviarie sono state attivate le procedure per realizzare progetti di restauro e così destinare questi edifici alle funzioni richieste dalle rispettive comunità locali. Nel caso di Ambalema la stazione è stata oggetto di studio e restauro a partire dal 2009 ed è stata inaugurata nel 2016.

Diversamente, per la stazione di Picalaña le procedure sono state avviate a partire dal 2010, poi si sono interrotte nel 2015 per questioni amministrative, quindi finalmente si è potuto procedere al restauro, che si è brillantemente concluso nel 2020, anno in cui l'edificio è stato anche selezionato per la Biennale di Architettura Colombiana che si è svolta presso la città di Cartagena de Indias.

Il progetto di restauro a Picalaña è il risultato di un lungo percorso favorito da uno studio parallelo tra indagini archivistiche, rilievi diretti e analisi antropologiche e socioeconomiche. Sin dal principio la metodologia adoperata ha previsto una diretta collaborazione con la comunità, che è stata molto attiva in tutte le fasi del progetto (Niglio, 2011).

È nata così una prima importante esperien-



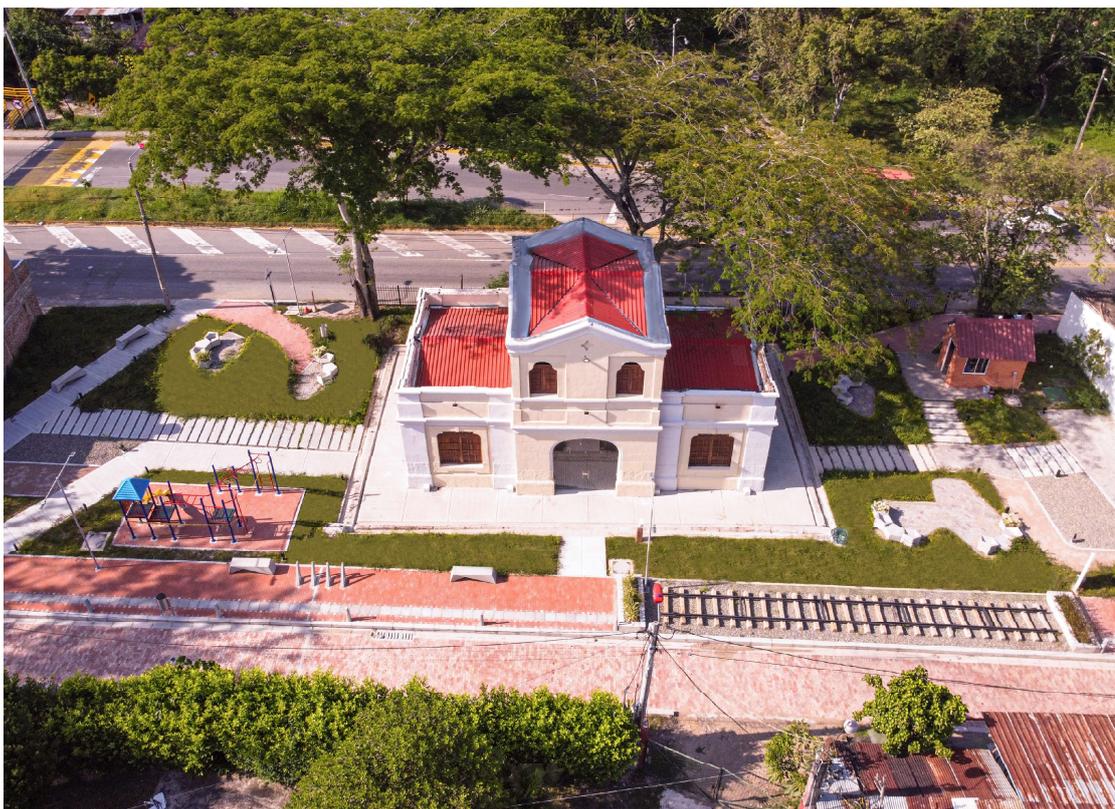
za di "progetto partecipato" dove la comunità locale ha assunto un ruolo determinante nello studio dell'edificio e nelle scelte progettuali adottate. Infatti la valorizzazione della vecchia stazione di Picalaña, nella città di Ibagué, ha consentito di sperimentare la stretta relazione che esiste tra Cultura locale, Patrimonio Culturale e Comunità. Una prima e fondamentale analisi ha riguardato lo studio del quartiere di Picalaña, dalle origini fino all'attuale sviluppo urbano strettamente legato alla rapida crescita di Ibagué; tale processo ha prodotto profondi cambiamenti non solo ambientali ma anche sociali, interessando gran parte dei settori più deboli e le periferie. Il problema dell'urbanizzazione, soprattutto nei paesi dell'America Latina, è profondamente legato alla mancanza di politiche culturali (alle quali va ascritta anche la diffusione della violenza urbana) che ha generato un'enor-

2 e 3 - Ambalema (Colombia). La stazione ferroviaria allo stato di rudere (2008) e dopo il restauro inaugurato nell'aprile 2016 (archivio dell'autore).



me quantità di insediamenti informali e di strutture fisiche, territoriali e sociali senza alcuna pianificazione. Questa migrazione interna, insieme ai cambiamenti ambientali e ai disastri naturali, ai conflitti armati e ad altre calamità causate dall'uomo, ha generato molteplici problemi sociali e soprattutto

non ha favorito l'inclusione e la coesione comunitaria. Queste complesse condizioni nelle città latinoamericane non hanno permesso di valorizzare ciò che realmente rappresenta il primo patrimonio dell'umanità, ossia la vita delle persone, la loro dignità e i diritti umani. Nella maggior parte dei casi,



le politiche adottate finora, hanno prodotto solo grandi fallimenti e la perdita totale del patrimonio culturale.

Contrariamente a questo scenario, il progetto promosso dall'Università di Ibagué per il restauro della stazione di Picaleña ha avuto il merito di valorizzare prima di tutto le persone e l'intera comunità che ancora vive nei dintorni dell'edificio, al fine di avvicinare queste stesse al bene culturale e contribuire così a preservare e migliorare le identità locali e favorire il sentimento di appartenenza. Tutto questo perché il patrimonio culturale si identifica con la comunità e la sua conoscenza promuove la crescita e il pensiero critico delle persone, oltre a costruire opportunità di lavoro e generare coesione sociale, benessere e inclusione.

Così, il progetto di restauro ha promosso, per la prima volta, un dialogo attivo con le famiglie che abitavano nell'edificio, perché sfollate da altri luoghi, e le ha coinvolte nel suo processo di valorizzazione così da avvicinarle alla comprensione del suo significato. Un'altra questione importante è legata alla ricerca storica del luogo e dell'edificio alla quale si è unita la narrazione degli abitanti del quartiere che ancora oggi rappresentano una testimonianza vivente della storia del quartiere e delle sue trasformazioni. Allo stesso tempo anche il dialogo con la sfera privata ha stimolato lo scambio e l'integrazione tra le diverse opinioni sul futuro

della stazione permettendo di accrescere la consapevolezza del valore del patrimonio culturale e di comprendere gli effetti devastanti e disastrosi che la mancanza di una politica culturale ha prodotto, negli anni precedenti, anche sul tessuto sociale.

I processi sopra elencati si sono tradotti in azioni concrete che hanno contribuito alla realizzazione di un progetto di restauro di tipo conservativo molto scrupoloso, cantiereizzato tra il 2019 e il 2020 dall'architetto Carlos Pinilla della città di Ibagué.

Verso un patrimonio culturale centrato sulle persone: il patrimonio vivente

Il tema del "patrimonio vivente", non sempre adeguatamente valorizzato e forse non del tutto compreso, nel 2020, durante l'Assemblea Generale dell'ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), è stato al centro di un interessante dibattito internazionale che ha visto l'approvazione della Risoluzione 20GA/19 "People-Centred Approaches to Cultural Heritage" sulla centralità della persona, argomento già in elaborazione nel 2015 in una ricerca promossa dall'ICCROM su "People-Centred Approaches to the Conservation of Cultural Heritage: Living Heritage" (ICOMOS, 2020). In particolare il documento afferma che "il patrimonio culturale viene

4 e 5 - Nella pagina a fianco, in alto e al centro: Ibagué (Colombia), Stazione di Picaleña prima del restauro (2010, archivio dell'autore) e dopo il restauro inaugurato nella primavera 2020 (archivio Carlos Pinilla).

6 - In questa pagina: Ibagué (Colombia) Stazione di Picaleña, attuale biblioteca civica di quartiere con parco giochi e servizi alla comunità (2020, archivio Carlos Pinilla).



7 - Ibagué (Colombia). La ex stazione, attuale biblioteca civica e la comunità del quartiere di Picalaña durante un evento cinematografico (2020, archivio Carlos Pinilla).

creato dalle persone ma è anche realizzato per le persone¹ e quindi rappresenta esso stesso la comunità. Per questo motivo la partecipazione attiva della comunità alla tutela, valorizzazione e gestione del patrimonio culturale è fondamentale e pertanto non la si dovrebbe mai escludere dalle decisioni che riguardano un patrimonio di cui è parte integrante: il lavoro svolto per il restauro della stazione di Picalaña in Colombia ne è, in tal senso, un chiaro esempio.

Questi principi sono già stati espressi dal comitato scientifico internazionale ICOMOS-CIVVIH, che nel 2011 ha pubblicato un importante documento sui "Principi per la salvaguardia e la gestione delle città storiche, dei paesi e dei villaggi" (ICOMOS, 2011). Questo documento analizza un tema molto importante, ossia la conoscenza del patrimonio storico a livello territoriale, insieme ai suoi valori intangibili e viventi, come le persone, le diverse identità, le tradizioni culturali, i costumi, i fattori socio-economici, la storia, e come tutto ciò configuri il "paesaggio culturale", una base comune fondamentale per avviare un processo di valorizzazione di un patrimonio che è lo specchio della comunità.

Tutti i popoli costituiscono complessi "sistemi

culturali" che esprimono l'evoluzione di una società e la sua identità culturale. Essi sono parte integrante di un contesto naturale o antropizzato più ampio, e dovrebbero pertanto essere considerati inseparabili da esso. Non è possibile pensare a un progetto di restauro di un'opera di architettura senza tener conto della sua storia precedente o di quella del sito sul quale essa insiste. Per questo motivo, per intervenire in un processo di salvaguardia di un sito storico, come Picalaña nella città di Ibagué, è necessario includere procedure per la sua protezione, conservazione e gestione che mettano al centro la comunità, le sue decisioni e le sue esigenze, perché solo questo permetterà un processo coordinato di sviluppo socio-economico e un riutilizzo armonioso degli edifici esistenti adatto alla vita contemporanea. Ovviamente, questa è la direzione in cui dovrebbero essere sviluppate le regole per promuovere azioni corrette sui territori, nonché piani di gestione che specifichino nel dettaglio tutte le strategie e gli strumenti che saranno utilizzati per la tutela del patrimonio e al tempo stesso rispondano ai bisogni della vita della comunità.

Conclusione

La metodologia proposta e adottata nel caso di Picalaña ha consentito di valorizzare e tutelare un patrimonio culturale di interesse sociale all'interno di un contesto particolar-

1 "Cultural heritage has been created by people and it has been created for people", da Aa.Vv.(eds), *People-Centred Approaches to the Conservation of Cultural Heritage: Living Heritage*, ICCROM, Roma 2015.

mente complesso ma coinvolto ed attento a trovare le migliori soluzioni al fine di destinare l'antica stazione a luogo della cultura; in tal modo è stato possibile rigenerare il senso di identità e di appartenenza della comunità locale, creando nuove economie ed opportunità di lavoro.

Oggi, a più di dieci anni dall'inizio di questo importante percorso, si può affermare che il restauro della stazione di Picalaña ha consentito di promuovere il primo progetto in Colombia realizzato in stretta collaborazione con la comunità locale, favorendo allo stesso tempo la formazione delle persone e quindi del "patrimonio vivente", la tutela del bene e la sua gestione, tutti fattori che hanno permesso lo studio e l'applicazione di modelli innovativi di sviluppo urbano sostenibile.

A tal proposito ci auguriamo che queste esperienze accademiche e sociali – che hanno promosso nuove visioni e prospettive di intervento –, possano essere l'inizio di un nuovo e più produttivo percorso per il benessere e l'inclusione della comunità (primo patrimonio culturale dell'umanità), così come raccomanda anche l'Agenda 2030 con i suoi 17 obiettivi che dobbiamo raggiungere tutti insieme, in questi anni, per un mondo più sostenibile basato sull'equità sociale ed economica.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Arias de Greiff G., Kitson Dewhurst P. (2006), *La segunda mula de hierro. Historia de los ferrocarriles colombianos a través de sus locomotoras*, Panamericana Formas e Impresos, Bogotá.

Bateman Quijano A. (2005), *Historia de los ferrocarriles de Colombia. Sociedad colombiana de ingenieros*, Ministerio de Educación Nacional, Bogotá.

Fischer T. (2003), "Empresas de navegación en el río Magdalena durante el siglo XIX: dominación extranjera y lucha por el monopolio", in Carlos Dávila, *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX y XX. Una colección de estudios recientes*, Universidad de los Andes, Bogotá, p. 1003-1015.

Hylton S. (2007), *The Grand Experiment: The Birth of the Railway Age 1820-1845*, Ian Allan Publishing, Shepton.

ICOMOS (2011), *Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Villages*

https://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_CIVVIH_text_EN_FR_final_20120110.pdf

ICOMOS (2020) Resolution 20GA/19 - People-Centred Approaches to Cultural Heritage, Paris https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/General_Assemblies/GA2020_Sydney/Working_documents/Decem-

[ber_GA2020_Working_Docs/GA202012_6_Resolutions_final_EN.pdf](#)

Meisel R. A., Ramírez G. M. T., Jaramillo E. J. (2014), "Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el período 1920-1950", *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, Vol.34, 1-57.

Nieto G., C.E. (2011), "El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país", *Revista Apuntes* Vol. 24, n.1, pp.62-75.

Niglio O. (2011), "La Estación ferrocarril de Picalaña en Ibagué (Colombia). Memoria histórica como oportunidad de desarrollo social y cultural", in *VII Encuentro Internacional Ciudad Imagen y Memoria, Facultad de Construcciones, el Departamento de Arquitectura y Urbanismo*, Universidad de Oriente, Santiago de Cuba 16 al 19 de mayo de 2011, Forum UNESCO Universidad y Patrimonio, Valencia.

Niglio O. (2012), *La Restauración Arquitectónica en el Tolima. Experiencias Académicas*, Universidad de Ibagué, Ibagué.

Niglio, O. (2014), Inheritance and identity of Cultural Heritage, *Advances in Historical Studies, Scientific Research*, Vol.2, N.1, pp. 1-4.

Pachón A., Ramírez G. M. T. (2006). *La infraestructura de Transporte en Colombia durante el siglo XX*, Banco de la República y Tercer Mundo Editores, Bogotá.

Poveda G. (1998), *Vapores fluviales en Colombia*, Tercer Mundo Editores Colciencias, Santafé de Bogotá.