

TRASPORTI

59

& cultura

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



TERRITORI FRA DIVERSITÀ E OMOLOGAZIONE

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 PICALÉNA 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.

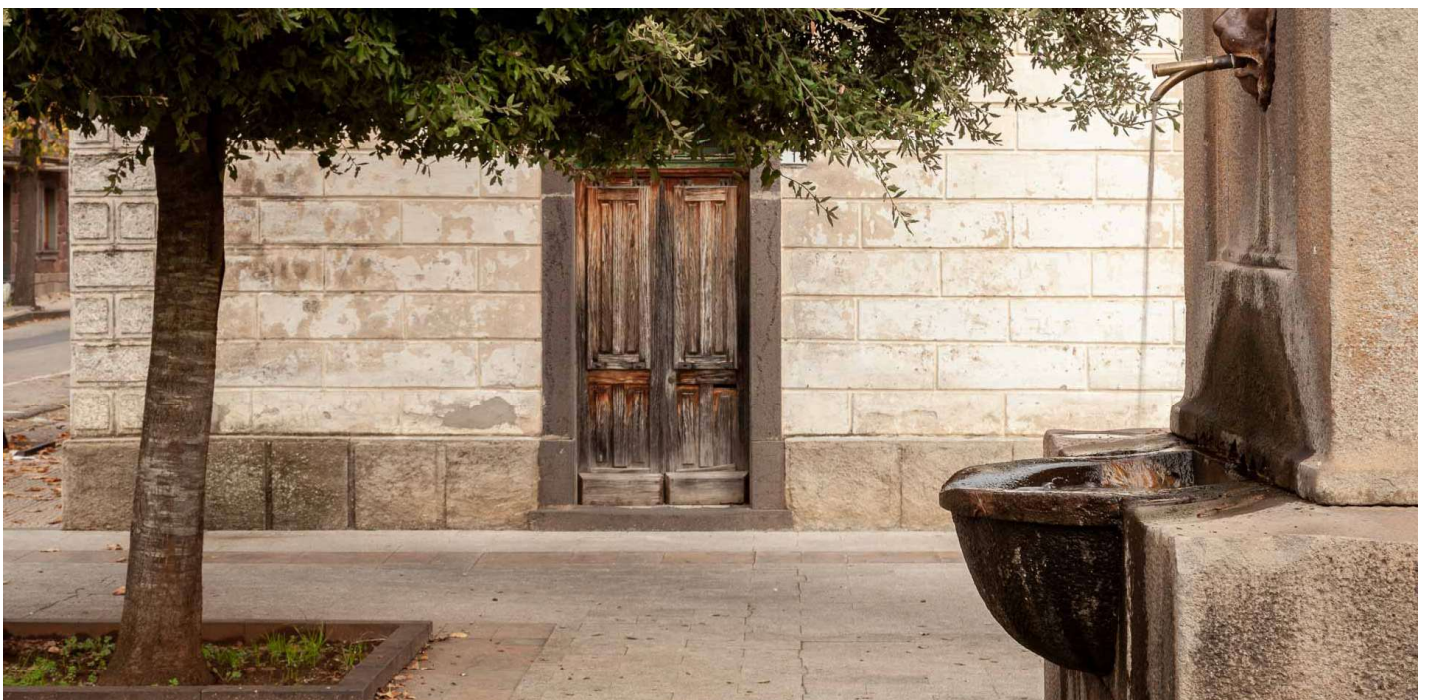
In tema di perdita delle testimonianze storiche è esemplare il caso della Cina che, dopo le devastazioni "ideologiche" compiute dagli anni Cinquanta del Novecento a danno del patrimonio architettonico esistente, sostituito da edifici che moltiplicavano all'infinito i modelli "socialisti" imposti dal 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 imprevedibili. E quindi – secondo questa analisi, che vogliamo condividere – sono rimasti in vita i semi di una rinascita possibile.



Le strade degli itinerari culturali, una ricerca in territorio sardo

di Marco Cadinu e Stefano Mais

I nostri paesaggi sono solcati da una fitta maglia di percorsi, alcuni testimoni di antichi itinerari. Il recupero di queste linee permette di riconoscere alternative percorrenze tra la città e la sua forma territoriale storica. In Sardegna antiche strade medievali e moderne, così come i percorsi dell'acqua, possono fornire alle comunità locali nuovi e inaspettati "monumenti".

Le strade, reti della geografia fisica e culturale del paesaggio

Le strade sono l'architettura fondante delle città e dei territori, linee il cui disegno è segnale di appartenenza e controllo, relazione tra le comunità, quindi espressione della volontà tecnica di un determinato periodo storico. In effetti le strade, benché spesso tracciate attraverso i passaggi obbligati indicati dalla natura dei luoghi, come passi montani o guadi, sono state nella storia il frutto di impegnative proposte progettuali.

I progettisti di strade hanno proposto nella storia ai loro governanti nuove linee, talvolta impegnative e ardite tanto da sfidare le capacità tecniche disponibili. I loro progetti, perseguiti con fermezza, hanno dotato i territori di nuovi vettori commerciali su cui incardinare attività produttive o nuove fondazioni urbane, dando quindi lustro e magnificenza al governo che li aveva promossi. In altri casi le strade sono state un atto politico, decise su nuove linee attraverso cui due comunità limitrofe hanno pattuito un nuovo tracciato di incontro e ne hanno condiviso gli oneri (Cadinu, 2012).

Le strade hanno quindi origine per i motivi più diversi e, se il loro successo si radica nel tempo, intrecciano lungo il loro percorso ulteriori elementi infrastrutturali, arricchiti da altri significati e usi. Lungo di esse si sono riconosciuti i confini statali e istituzionali, si sono costruiti ostelli, stazioni di posta, case

The paths of cultural itineraries, research in the territory of Sardinia

by Marco Cadinu and Stefano Mais

Our landscapes are crossed by a dense network of paths, some of which are traces of original itineraries, now in ruins: routes travelled for work, trade, pilgrimage or transhumance have structured the physical and cultural geography over the centuries. The populations of the past moved within these networks, linking the needs of their time with a profound aesthetic sense. Restoring these lines, based on historical material evidence, will make it possible to recognize lines of identity and to reconnect alternative routes, short or long, between the city and the historical form of its territory. In Sardinia, the ancient medieval streets, the nineteenth-century thoroughfares and the waterways are joining more consolidated religious itineraries, to provide local communities with new and unexpected "monuments".

Nella pagina a fianco, in alto a sinistra: planimetria degli itinerari delle architetture dell'acqua in Sardegna, recentemente realizzati all'interno della ricerca di base "Architettura, arte e luoghi urbani degli acquedotti storici, delle fonti e delle fontane nei paesi e nelle città della Sardegna tra medioevo e modernità". Gli itinerari sono fruibili gratuitamente sul sito www.fontane-disardegna.eu. In alto a destra: originario tracciato dell'ottocentesca Strada Reale Carlo Felice tra Bonorva e Giave (Sassari), oggi declassato ad arteria della viabilità rurale e possibile segmento di rinnovati itinerari paesaggistici (foto Stefano Mais); abbeveratoio nelle campagne di Nurri (Cagliari) nei pressi della Strada Statale 128 (foto Stefano Ferrando). In basso: fontana Su Cantaru nel centro storico di Paulilatino (foto Stefano Ferrando).

cantoniere e altre architetture tese al controllo del territorio. Sono guidate da questa strategia, ad esempio, alcune fondazioni medievali di nuovi borghi e la generale organizzazione del contado (Guidoni, 1970).

Le strade, quale esito di importanti impegni economici e politici, sono rese "belle" e arricchite di significati estetici che vanno oltre il mero aspetto funzionale. Rientrano in questo quadro le grandi strade alberate, sinuose o rettilinee, medievali o moderne, disegnate nelle città o nei territori, il cui percorso – e quindi il paesaggio – è sottolineato da un segno forte e di grande fascino, ancora oggi riconosciuto (Piazza, 1997)¹.

Tra tutte le strade nuove molte hanno avuto successo tanto da determinare le geografie al contorno e da renderle stabili e immodificate nel tempo, come ad esempio la via Emilia; in altri casi, attorno al primo tracciato, miglioramenti tecnici o tensioni politiche hanno portato a ritracciare e deviare la linea dei percorsi, determinando nuovi flussi commerciali, disegnando vie di pellegrinaggio, di strategia militare, e portando quindi all'abbandono di città e alla nascita di nuovi centri, come nei differenti tratti pontini o campani della via Appia lungo i secoli.

Le grandi strade territoriali del passato, simboli di forza tecnica e di successo politico, hanno avuto sempre nel tempo una grande influenza nell'immaginario dei progettisti, anche su quelli più vicini ai nostri tempi. Ancora fino a tutto l'Ottocento, le strade consolari e imperiali romane sono state un costante punto di riferimento nei grandi progetti infrastrutturali. Più di recente è emerso il riconoscimento del tempo medievale, epoca di strade nuove e di "tagliatori di via", maestri di strade, programmatori di ridisegni territoriali (Cadinu, 2012).

La complessità della rete viaria territoriale, giunta alle soglie dell'età moderna, è quindi il prodotto di un lungo processo avviato in antichità e ristrutturato in molteplici occasioni lungo il medioevo e l'età moderna. L'articolazione dei percorsi, lungo città e borghi, verso campagne e luoghi del lavoro, è ben percepibile attraverso le carte topografiche del tempo sette-ottocentesco che illustrano il capillare reticolo di sentieri e vie minori tra le mete e le arterie principali. A questi processi storici infrastrutturali di lunga durata si è sovrapposta – in tempi relativamente rapidi – la costruzione di ferrovie, strade

nuove carrabili e autostrade, accompagnate da molte successive derivazioni ridisegnate secondo le logiche della moderna viabilità. La mancata pianificazione delle relazioni tra le nuove reti e il reticolo delle strade storiche ha generato modifiche radicali nelle reti dei percorsi rurali, molti di essi antichi di secoli, anche su lunghe percorrenze, e usuali percorsi delle comunità insediate. Intercettate dalle grandi infrastrutture, private di ponti o di passaggi a livello, le strade antiche hanno perso le funzioni e continuità; in alcuni casi dai loro tracciati si sono generate nuove e insensate varianti necessarie a superare i grandi tagli territoriali moderni, con la perdita però in genere della logica e della convenienza iniziale. Ecco che il nostro territorio si presenta ricco di vie interrotte, di linee parallele o divergenti ormai prive di connessione con le originarie mete, comunque reinterpretabili quale fitta maglia di percorsi alternativi, ancora riconoscibili per via dei loro connotati di itinerari allo stato di rudere². Con alcuni gesti di risarcimento, in genere costituiti da ponti ciclo-pedonali in grado di superare le moderne cesure, possiamo recuperare vie del lavoro, del pellegrinaggio o della transumanza quale conveniente rete itineraria dotata di forti connotati culturali, ricca di memorie stratificate nei secoli, di testimonianze delle genti del passato e dell'identità dei luoghi.

La progressiva frammentazione e obliterazione dei vecchi itinerari, cancellati da miopi logiche di interpretazione e disegno della città e del territorio, è da tempo sentita come una perdita culturale che è opportuno risarcire. La volontà di recuperarne parti che spesso rappresentano ancora la memoria delle comunità, quindi il cardine culturale della loro posizione geografica e storica, si unisce ora alle opportunità di recupero o ridisegno. Si tratta di un processo che dovrebbe evitare la semplice opportunità turistica per cogliere, insieme a questa, logiche di rivitalizzazione delle componenti paesaggistiche, sociali e economiche locali.

La generalizzata tendenza alla costruzione di strade intese come "cammini", cui conferire nuovi significati – spesso incardinati sulle religioni o su scenari di tempo antico – è da valutarsi positivamente sebbene sia oggi necessario indirizzarne obiettivi e risorse alla luce di più ampie letture territoriali. Davanti alla proliferazione di questo tipo di progettualità è sorta l'esigenza di fare ordine, tanto che nel 2016 è stato istituito il registro dei

¹ Si vedano, più in generale, i contributi presenti in "Le strade alberate", Storia dell'Urbanistica, 2/1996, 1997.

² Sui ruderi stradali vedi Cadinu, 2015, p. 893.

Cammini d'Italia, ad oggi 53 in tutto il territorio nazionale per 25.964 chilometri totali, dispiegati in 1.453 comuni (Agnoletto, Piraccini, 2020). L'iniziativa, realizzata nell'*Anno dei Cammini d'Italia*, ha cercato di mettere a sistema azioni di istituzionalizzazione degli itinerari già sorte a livello regionale, come il *Registro dei Cammini di Sardegna e degli Itinerari turistici religiosi dello spirito* in vigore dal 2012³. È quindi necessaria una riflessione critica profonda per definire quali, tra i tanti itinerari possibili, siano quelli che effettivamente attivino un corretto processo di ricostruzione dei significati e delle relazioni tra i luoghi, siano in grado di svolgere i loro tracciati in conformità con le caratteristiche che considerano il "camminante" quale prioritario utente, in un aggiornato quadro di lettura. Progettisti dalle specifiche competenze in architettura del paesaggio, storici della topografia e dei processi formativi dei luoghi, possono essere la guida delle migliori progettazioni future, in collaborazione con tutti gli specialisti di settore.

Gli itinerari culturali e la definizione del patrimonio monumentale locale

Gli itinerari tracciati nel perseguire effimere opportunità possono essere infiniti. Quelli culturali non lo sono in quanto necessariamente legati al recupero di linee identitarie, riconosciute e riannodate per costruire una rete alternativa di percorrenze brevi o lunghi tra la città e i luoghi della sua forma territoriale storica. Sono itinerari basati sulla riscoperta delle progettualità del passato che tendono ad alimentare quelle odierne secondo una rinnovata base storico-culturale. Si differenziano dagli altri perché invitano le comunità a chiedersi che relazione ci sia tra esse e i propri beni culturali.

Non tutti gli itinerari hanno infatti caratteristiche emotive ed empatiche tali da creare un valore identitario che aiuti effettivamente a riscoprire le qualità dei paesaggi e degli ambienti. La loro strutturazione deriva da un'accurata e articolata lettura storica delle

vicende culturali, capace di andare oltre uno sguardo epidermico e tesa alla valutazione dell'effettiva eredità del passato; elementi spesso celati da assetti alternativi della conformazione storica, del tutto o in parte derivante da mutamenti recenti.

La ricostruzione storica degli itinerari è comunque possibile e, fondata su analisi e studio degli elementi materiali in relazione alla documentazione d'archivio e alla cartografia storica, ha la possibilità di disvelare l'articolato impianto delle città e del territorio. Su tali presupposti i recenti itinerari reinterpretano le forme di percezione dei segni materiali e di conseguenza propongono inedite e pregnanti modalità di racconto dei valori disseminati nei luoghi.

Osservazione e lettura della città e del territorio sono i pilastri per la riattivazione di efficaci itinerari culturali. Questi strumenti, consolidati nella letteratura, mettono in relazione l'oggetto architettonico e il suo contesto alle scale più diverse identificando il flusso dei processi di trasformazione ed evoluzione (Terranova, 1984). Storia e tradizioni dei luoghi, messa in valore della realtà materiale locale quale prodotto della società nel tempo, diventano strumenti di base nella progettazione, nella scelta dei materiali e nella costruzione di una dimensione grafica unitaria di architetture e infrastrutture che sostanziano i percorsi, gli itinerari e in definitiva il "viaggio", inteso come racconto.

Ancor più che le grandi azioni monumentali, le "piccole" attività di progetto e ricostruzione delle stratificate realtà locali – basate ad esempio sull'interpretazione delle tradizioni produttive, sui valori trasmessi da racconti o credenze, su quelli simbolici depositati in determinati distretti geografici – veicolano la profondità delle azioni materiali, il cui carattere è tutt'altro che circoscritto nel confine locale ma assume una connotazione identitaria di più ampia valenza (Guidoni, 1980). D'altra parte l'identità culturale italiana si può a buona ragione individuare come risultato del complessivo patrimonio dei tanti "piccoli comuni" (così oggi definiti sotto i 5.000 abitanti) che rappresentano il 69,5% del totale dei comuni italiani. Una costellazione ampia e diffusa che custodisce il 31,1% dei luoghi di cultura di proprietà dello Stato (Agnoletto, Piraccini, 2020). In essi si conserva spesso la genuinità del tessuto urbano di fondazione e un ricco deposito storico-artistico.

Itinerari dell'acqua - Tra gli itinerari recentemente progettati, quelli legati alle architetture storiche dell'acqua si sono rivelati molto

3 Il *Registro dei Cammini di Sardegna e degli Itinerari turistici religiosi dello spirito* (Deliberazione della Giunta Regionale n. 48/9 del 2012) prevede attualmente i cammini di San Giorgio primo Vescovo dell'*Ecclesia Barbariensis*, Santa Barbara di Nicomedia patrona dei minatori, San Giacomo (Santu Jacu) apostolo, Sant'Eufisio martire, Nostra Signora di Bonaria e il Percorso Francescano della Sardegna

utili nel rendere evidente un patrimonio comune e diffuso – sebbene spesso sottostimato – inteso nel tempo come generatore di spazio qualificante e verso cui le comunità hanno avuto tradizionalmente un approccio ricco di legami dallo sfondo identitario o emozionale (Cadinu, 2015a, pp. 37-125). I percorsi di questa caratura, disegnati recentemente in Sardegna, sono esito del progetto della ricerca di base *“Architettura, arte e luoghi urbani degli acquedotti storici, delle fonti e delle fontane nei paesi e nelle città della Sardegna tra medioevo e modernità. Metodi di analisi e riconoscimento dei significati culturali e simbolici, in relazione con i processi di tutela e programmazione della città e del territorio storico. Costruzione di itinerari tematici e di nuovi programmi di formazione sulla risorsa acqua”*⁴.

Da questo studio è emersa una complessa dimensione territoriale dei manufatti legati all'uso dell'acqua che storicamente ha innervato il territorio costituendone talvolta il fondamentale principio organizzativo. Lungo queste e altre linee sono stati progettati itinerari di scoperta di singole architetture dell'acqua nell'intera isola: fontane, lavatoi, abbeveratoi e altre architetture, messe in relazione tra loro e con altri beni identitari. Il racconto della loro vicenda formativa è stato l'occasione per la formazione di un progetto rivolto sia al mondo accademico sia, più in generale, alle comunità locali⁵.

I luoghi dell'acqua, per lunga tradizione legati tra loro da reti antichissime di percorsi, sono alla base dell'esposizione didattica dei luoghi; la loro nuova riconoscibilità da parte delle popolazioni avviene attraverso itinerari radicati nelle storie delle comunità e narrazioni legate alle forme monumentali o arcaiche delle loro architetture. I luoghi dell'acqua, e in particolare le fontane, sono stati anche al centro del film documentario intitolato *Funtaneris. Sulle strade dell'acqua* (regia di Massimo Gasole, 2019, 68'). Nato come prodotto di divulgazione della ricerca universitaria, il documentario racconta il

viaggio di due architetti e un fotografo su insoliti itinerari con cui vengono riscoperti i valori e il senso culturale delle architetture dell'acqua: piccoli e grandi oggetti preziosi di pietra, calce e acqua, simboli di legami tra progresso, potere e civiltà si susseguono lungo tutta la narrazione filmica. Il viaggio, che si svolge sulle note di una colonna sonora blues, assume i toni di una ricerca sul campo con cammei in cui i cittadini – spesso anziani custodi delle storie e tradizioni locali – diventano casuali testimoni incontrati sul territorio⁶. Ampi itinerari regionali si alternano a percorsi di dimensione urbana, come quello che si dipana nel capoluogo sardo, dove un cammino che ha origine dalla sorgente della Fossa di San Guglielmo mette in evidenza una densa geografia di storiche monumentalità religiose, talvolta legate all'utilizzo rituale dell'acqua (Cadinu 2020, p. 59).

Strade antiche - Se da un lato le linee dell'acqua e delle connessioni tra le architetture hanno supportato la costruzione di inediti itinerari tra città e campagna, dall'altra linee di percorrenza consolidate nel paesaggio hanno sostenuto il disegno di tracciati di godimento paesaggistico in una dimensione territoriale ugualmente ampia. La riattivazione delle strade storiche e degli antichi percorsi si propone in questo quadro di azione quale occasione di ricongiunzione di luoghi rilevanti, disegnando una secondaria rete autonoma e separata da quella dedicata alla viabilità contemporanea. Porzioni delle antiche strade, incredibilmente conservate tra le linee moderne, giungono a noi come supporti vocati ad accogliere rotte di scoperta della trasformazione e permanenza dei caratteri dei territori.

Tra queste strade storiche, o loro brani, risaltano i segmenti abbandonati o sottoutilizzati della *Strada Reale Carlo Felice*, progettata nel 1821 da Giovanni Antonio Carbonazzi che, reinterpretando antiche percorrenze, disegnò una rinnovata percorrenza tra Cagliari e Porto Torres (Mais, 2020, pp. 185-257). Una linea di oltre 200 km che attraversava longitudinalmente l'intera isola, la cui traccia originale si trova spesso al lato dell'odierno tragitto viabilistico. La sua reinterpretazione

4 La ricerca è stata finanziata dalla Legge della Regione Sardegna n. 7 del 7 agosto 2007, *Promozione della ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica in Sardegna*, annualità 2010, ed è stata coordinata dal Prof. Marco Cadinu, Università di Cagliari. Il progetto, durato alcuni anni, ha visto una larga partecipazione di docenti, ricercatori e studiosi anche di altre università italiane, tra cui l'Università di Sassari, il Politecnico di Torino e l'Università della Tuscia (Cadinu, 2015).

5 Gli itinerari, nonché gli esiti più generali dell'intera ricerca, sono stati diffusi mediante la divulgazione accademica e popolare gratuita di libri, una mostra, un sito internet e una App. Cfr. Cadinu, Mais, 2020.

6 Il film-documentario è stato proiettato gratuitamente in pubblico in oltre 50 iniziative, tra cui il Salone Internazionale del Libro di Torino 2019, università italiane e europee, e altre iniziative locali, a vantaggio di migliaia spettatori e studenti. Il film è visibile gratuitamente su <https://www.fontanedisardegna.eu/il-documentario/>. Una recensione del film è offerta in Randaccio, 2019.

in chiave di bene paesaggistico apre interessanti prospettive culturali tese alla creazione di vie di riscoperta del territorio lontano dalle mete tradizionali e lungo arterie su cui si son sviluppati borghi e tradizionali attività regionali (Mais, 2017). Queste e altre vie di collegamento proposte nell'età moderna – tra cui si evidenzia anche il cammino progettato da Giuseppe Moja per il collegamento di Cagliari con il porto di Palau passando per Nuoro – si propongono oggi come spina dorsale per un ridisegno generale della geografia culturale sarda.

Strade ancora più antiche, spesso obliterate da espansioni urbane prive di relazione con i paesaggi storici, potrebbero invece costituire il supporto per cammini e tragitti che dai centri urbani maggiori si dispiegano verso i paesaggi extraurbani e verso le limitrofe aree rurali tra costa e entroterra. Vanno in questa direzione gli itinerari individuati tra Cagliari, Santa Maria di Sibiola, Sant'Eufisio di Nora e altre monumentalità del sud Sardegna, frutto di recente attenzione documentaria e cartografica (Cadinu, 2015b).

Il disegno culturale sotteso a tali processi di studio e recupero mira prioritariamente alla definizione di strumenti di analisi della documentazione storica e delle geografie proprie delle epoche in cui le architetture – strade o fontane in questo caso – partecipavano in modo unitario a definire la storia dell'insediamento. Quale secondario fine, non minore in termini di importanza, simili recuperi mirano a coinvolgere le comunità insediate in percorsi di riconoscimento dei loro beni, spesso svalutati in quanto esterni ai circuiti di maggiore richiamo culturale. La loro ricchezza si amplifica nel momento in cui alcuni fili di lettura vengono riconnessi, quando cioè si riconsiderano funzioni antiche – quale il camminare nel paesaggio o l'adoperare l'acqua come valore della tradizione – nella loro proporzione e funzionalità; quando, in definitiva, racconti e significati che sembravano perduti riprendono a scorrere donando nuovi e inaspettati "monumenti" alle comunità che li possiedono.

© Riproduzione riservata

Nota - Il presente contributo è frutto della ricerca condivisa dai due autori. Il paragrafo *Le strade, reti della geografia fisica e culturale del paesaggio* è curato da Marco Cadinu, il paragrafo *Gli itinerari culturali e la definizione del patrimonio monumentale locale* da Stefano Mais. Le illustrazioni e l'Abstract e sono esito della ricerca comune.

Bibliografia

Aa.Vv., (1996), "Le strade alberate", *Storia dell'Urbanistica*, 2

Agnoletto M., Piraccini L. (2020), "Mappa. Cammini d'Italia", *Domus*, n. 1052, dicembre 2020, pp. 66-68.

Cadinu M. (2020), "Dalla grotta alla città. Le acque di San Guglielmo a Cagliari", in De Minicis E., Pastura G. (a cura di), *Il rupestre e l'acqua nel Medioevo. Religiosità quotidiana, produttività*, Biblioteca di Archeologia Medievale, n. 30, pp. 55-62.

Cadinu M., Mais S. (2020), "Raccontare le architetture dell'acqua, beni comuni nelle città e nel paesaggio", in Bonini G., Pazzagli R., *Paesaggi dell'acqua. Lezioni e pratiche della Scuola di paesaggio Emilio Sereni*, Quaderni, n. 16, pp. 419-432.

Cadinu M. (2015a), *Architetture dell'Acqua in Sardegna*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal.

Cadinu M. (2015b), "I monumenti e le loro strade: per una nuova geografia culturale delle città e del paesaggio periurbano. Una rete di itinerari tra Cagliari, Santa Maria di Sibiola, Sant'Eufisio di Nora", in Martorelli R. (a cura di), *Itinerando senza confini dalla preistoria ad oggi. Studi in ricordo di Roberto Coroneo*, vol. 1.2, Morlacchi, Perugia, pp. 891- 913.

Cadinu M. (2012), "Le strade medievali nel territorio periurbano tra continuità con l'antico e ridisegno moderno dei tracciati" in De Minicis E., *Archeologia delle strade. La viabilità medievale: metodologie ed esempi di studio a confronto*, Museo della Città e del Territorio, 2, Edizioni Kappa, Roma, pp. 161-182.

Careri F. (2002), *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino.

Guidoni E. (1980), *Architettura popolare italiana*, Laterza, Roma.

Guidoni E. (1970), *Arte e Urbanistica in Toscana. 1000-1315*, Bulzoni, Roma.

Mais S. (2020), *Ponti, strade e opere pubbliche. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) ingegnere nel Regno di Sardegna*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal.

Mais S. (2017), "Cultura francese nel progetto delle infrastrutture di Giovanni Antonio Carbonazzi per il Regno di Sardegna. La Strada Reale da Cagliari a Porto Torres (1822), un bene paesaggistico" in, Belli G., Capano F., Pascariello M. I. (a cura di), *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione*, Collana Storia e iconografia dell'architettura, delle città e dei siti europei, 2, CIRICE, Napoli, pp. 659-665.

Piazza, S.V. (1997), "Le strade alberate tra città e territorio", in *Le strade alberate*, *Storia dell'Urbanistica*, 2/1996, pp. 9-16.

Randaccio E. (2019), "Funtaneris. Storie d'acqua e di pietra. Intervista al regista Massimo Gasole e allo sceneggiatore Marco Cadinu", in *Teorema. Rivista Sarda di Cinema*, 2 aprile 2019.

Terranova A. (1984), "Storia, città, architettura. Intervista a Enrico Guidoni", in *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, n. 58/59/60, pp. 14-19.