

GIACOMO DALLATORRE

**Attraverso
la ferrovia**

*I paesaggi della
Lucca-Pontedera*

FI
UNIVERSITY
PRESS



Ricerche. Architettura, Pianificazione, Paesaggio, Design

La Firenze University Press, in collaborazione con il Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze, promuove e sostiene la collana *Ricerche. Architettura, Pianificazione, Paesaggio, Design*. Questa iniziativa si propone di offrire un contributo alla ricerca nazionale e internazionale sul progetto in tutte le sue dimensioni, teoriche e pratiche. I volumi della collana sono valutati secondo le migliori policy editoriali internazionali e raccolgono i risultati delle ricerche di studiosi dell'Università di Firenze e di altre istituzioni nazionali e internazionali. *Ricerche. Architettura, Pianificazione, Paesaggio, Design* supporta pienamente la pubblicazione ad accesso aperto come strumento ideale per condividere idee e conoscenze in ogni campo di ricerca con un approccio aperto, collaborativo e senza scopo di lucro. Le monografie e i volumi miscelanei ad accesso aperto consentono alla comunità scientifica di ottenere un elevato impatto nella ricerca, nonché una rapida diffusione.

ricerche | architettura, pianificazione, paesaggio, design

Editor-in-Chief

Francesco Valerio Collotti | University of Florence, Italy

Scientific Board

Gianpiero Alfarano | University of Florence, Italy; **Barbara Aterini** | University of Florence, Italy; **Carla Balocco** | University of Florence, Italy; **Susanna Caccia Gherardini** | University of Florence, Italy; **Maria De Santis** | University of Florence, Italy; **Letizia Dipasquale** | University of Florence, Italy; **Giulio Giovanni** | University of Florence, Italy; **Lamia Hadda** | University of Florence, Italy; **Anna Lambertini** | University of Florence, Italy; **Francesca Mugnai** | University of Florence, Italy; **Luisa Rovero** | University of Florence, Italy; **Marco Tanganeli** | University of Florence, Italy

International Scientific Board

Daniela Bosia | Politecnico di Torino, Italy; **Nicola Braghieri** | EPFL - Swiss Federal Institute of Technology in Lausanne, Switzerland; **Lucina Caravaggi** | Sapienza University of Rome, Italy; **Federico Cinquepalmi** | ISPRA, The Italian Institute for Environmental Protection and Research, Italy; **Margaret Crawford**, University of California Berkeley, United States; **Maria Grazia D'Amelio** | University of Rome Tor Vergata, Italy; **Francesco Saverio Fera** | University of Bologna, Italy; **Carlo Francini** | Comune di Firenze, Italy; **Sebastian Garcia Garrido** | University of Malaga, Spain; **Medina Lasansky** | Cornell University, United States; **Jesus Leache** | University of Zaragoza, Spain; **Heather Hyde Minor** | University of Notre Dame, United States; **Tomaso Monestirolti** | Politecnico di Milano, Italy; **Danilo Palazzo** | University of Cincinnati, United States; **Pablo Rodriguez Navarro** | Universitat Politècnica de València, Spain; **Ombretta Romice** | University of Strathclyde, United Kingdom; **Silvia Ross** | University College Cork, Ireland; **Monica Rossi-Schwarzenbeck** | Leipzig University of Applied Sciences, Germany; **Jolanta Sroczynska** | Cracow University of Technology, Poland; **Hua Xiaoning** | Nanjing University, China

Emeritus Board

Paolo Felli | University of Florence, Italy
Saverio Mecca | University of Florence, Italy
Raffaele Paloscia | University of Florence, Italy
Maria Concetta Zoppi | University of Florence, Italy

GIACOMO DALLATORRE

**Attraverso
la ferrovia**

*I paesaggi della
Lucca-Pontedera*

Firenze University Press
2026



Attraverso la ferrovia : i paesaggi della Lucca-Pontedera / Giacomo Dallatorre. - Firenze : Firenze University Press, 2026.

(Ricerche. Architettura, Pianificazione, Paesaggio, Design ; 44)

<https://books.fupress.com/isbn/9791221509403>

ISSN 2975-0342 (print)

ISSN 2975-0350 (online)

ISBN 979-12-215-0939-7 (Print)

ISBN 979-12-215-0940-3 (PDF)

ISBN 979-12-215-0941-0 (XML)

DOI 10.36253/979-12-215-0940-3

Peer Review Policy

Peer-review is the cornerstone of the scientific evaluation of a book. All FUP's publications undergo a peer-review process by external experts under the responsibility of the Editorial Board and the Scientific Boards of each series
(DOI: 10.36253/fup_best_practice.3).


Referee List

In order to strengthen the network of researchers supporting FUP's evaluation process, and to recognise the valuable contribution of referees, a Referee List is published and constantly updated on FUP's website
(DOI: 10.36253/fup_referee_list).

Firenze University Press Editorial Board

G. Bandini (Editor-in-Chief), C. Andreini, R. Bartoli, R. Bianchi, F. Boncinelli, M. Bontempi, F.V. Collotti, A. Cuccoli, D. D'Andrea, A. Dolfi, M. Fagone, M. Garzaniti, C. Giometti, D. Lippi, F. Lucchesi, G. Mari, P.M. Mariano, G. Minutoli, R. Morani, A. Orlandi, B.E. Palladino, L. Re, D. Romano, L. Rovero, S. Scaramuzzi, T. Spignoli, A. Vinciguerra, S. Vuelta García.

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI: 10.36253/fup_best_practice)

 The online digital edition is published in Open Access on www.fupress.com.

Content license: the present work is released under Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International
(CC BY-NC-SA 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode>).

Metadata license: all the metadata are released under the Public Domain Dedication license (CC0 1.0 Universal: <https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/legalcode>).

in copertina

Comparsa del bosco di latifoglie sul sedime della Lucca-Pontedera.

© Giacomo Dallatorre, Agosto 2019.

Fotografia scattata su pellicola Polaroid istantanea 600 a colori.

© 2026 Author(s)

Published by Firenze University Press

Firenze University Press
Università degli Studi di Firenze
via Cittadella, 7, 50144 Firenze, Italy
www.fupress.com

*This book is printed on acid-free paper
Printed in Italy*

progetto grafico

didacommunicationlab

Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze

Susanna Cerri
Federica Giulivo

Stampato su carta di pura
cellulosa *Fedrigoni Arcoset*



ISO 9706

Prefazione	9
Luigi Latini	
Introduzione	13
Per cominciare il viaggio	17
Cicli ferroviari: le velocità della strada ferrata	19
Fra connettori e tracce: esplorazioni del corpo in movimento	41
Con la percezione dei piedi: modi di viaggiare in ferrovia	57
Andata	73
Acqua, terra e legna: movimenti attorno alla Lucca-Pontedera	75
Tra Lucca e Pontedera: le trame del paesaggio	97
Una ferrovia senza rotaie: componenti, intersezioni, nodi	129
Ritorno	151
Appunti d'un viaggio come progetto di paesaggio	155
<i>Giocando fra le traversine</i>	165
<i>Un fiume dentro la ferrovia</i>	177
<i>Da rotaia a belvedere</i>	185
<i>Incontrarsi in stazione</i>	199
<i>Silenzio, c'è il bosco</i>	213
<i>Un binario, un luogo della memoria</i>	227
Continuando a viaggiare	239
Bibliografia	245

TORNO IN DIETRO
A CORSA, RITROVO
IL SENTIERO
STRETTO SOPRA
L'ARGINE; E
CAMMINO LÌ.
SONO ANNOIATO;
MA IL CHIARO DI
LUNA MI PIACE
MOLTO.

GUARDO
LUNGAMENTE
LE PIANURE,
DOVE QUALCHE
LUME CASALINGO
È ACCESO.
ASPETTO CHE
IL FRAGORE
DI UN TRENO
PASSI.

Federigo Tozzi, *Ricordi di un impiegato*

Luigi Latini

Scrivo queste poche righe perché ho seguito da vicino l'evolversi di questo lavoro nell'ambiente universitario, una ricerca ora giustamente confluita nella produzione di un libro, ma anche per una coincidenza che mi conferma la sostanza di queste pagine, la tensione e la curiosità che ne sono l'origine. Nel mio andare e venire sulle strade della Toscana centrale, tra la soffice distesa collinare delle Cerbaie, i Monti Pisani e l'orizzonte di luce che, al di là di questi rilievi, ci attendeva lungo la linea sabbiosa del mare Tirreno, capitava sempre di aggirare, più di rado attraversare, un territorio inspiegabilmente muto, buio nelle ore notturne, una "pausa" da ben pochi percepita come memoria di un "lago". Un lago non più esistente, le cui tracce affiorano dalla toponomastica e da un territorio semplificato e rarefatto se guardiamo alla ricchezza sedimentata dei paesaggi che gli stanno attorno.

Il fantasma del Lago di Bientina, toponimo centrale nella geografia acqua della Toscana interna tanto quanto il vicino Padule di Fucecchio, o il lago di Massaciuccoli con le sue bonifiche, aleggia nelle pagine di questo libro e la sua evocazione va di pari passo con quella di un'altra figura scomparsa: quella della breve linea ferroviaria che ne lambiva il perimetro intercettando le tracce e la trama di un paesaggio lacustre in gran parte prosciugato, ma con una vita assai più breve e fragile di quella del lago accanto.

Il libro ci aiuta a capire e mettere in relazioni le ragioni di questa doppia sparizione, connessa alla "modernizzazione" di un territorio antichissimo: evoca un tracciato ferroviario tra i meno noti della rete toscana e ci è di aiuto per accostarsi a un tema troppo spesso semplificato, quello del destino di una ferrovia che non c'è più, dell'ambiguità con la quale si allude alla sua condizione: dismessa, scomparsa, abbandonata, dimenticata... e alla necessità di immaginarne un futuro. Il paesaggio spesso ci è d'aiuto per non cadere nell'ovvietà o nel puro pragmatismo che spesso intervengono questo campo.

Nella fretta di intercettare tracciati resi disponibili per nuove percorribilità "dolci", lente o comunque sostitutive di quelle funzioni che avevano animato le intenzioni dei precedenti abitatori, le ricerche recenti e le proposte connesse al tema delle ferrovie dismesse si sono spesso concentrate sul riuso di un sedime spento e in attesa, molto meno sull'ipotesi che

questo sedime, con le tracce della sua vita precedente, diventasse “terra promessa”, ovvero tema conduttore di una riflessione larga e operante sui paesaggi che gravitano attorno a tali strutture in genere lineari. Questo libro si pone queste domande, evoca figure e processi virtuosi, ma soprattutto scende in campo mettendo in atto un esercizio di adesione palpabile ai luoghi indagati, in continuità tra il pensiero e l'accostamento itinerante al paesaggio indagato: un paesaggio “lineare” assopito, che si rivela nel corso di una esplorazione che assume talvolta un carattere processionale.

Emerge dallo sguardo asciutto di chi ha saputo cogliere e ricomporre unitariamente la presenza di questo paesaggio latente, un senso di appartenenza che prende le distanze, in modo propositivo, dalla tentazione della pura ricerca filologica e dallo sguardo compiaciuto sulla storia. La Toscana, oggi, non ne è esente. Non a caso il libro evoca, tra i molti autori italiani del secolo xx, Federigo Tozzi, che dall'intreccio di vicende autobiografiche e letteratura (egli è qui scrittore, ferroviere e abitatore forzato di queste campagne in *Ricordi di un impiegato*, 1920) si smarrisce all'imbrunire nello stesso paesaggio “attraversato” dall'autore di questo libro.

Dice Tozzi, nel perdersi e poi fermarsi in questa campagna e indugiare, così come spesso questa ricerca suggerisce di fare, raccogliendo il senso di molteplici tracce e indizi che non sono altro che la necessità di interrogare un paesaggio futuro:

... torno in dietro a corsa, ritrovo il sentiero stretto sopra l'argine; e cammino lì.
Sono annoiato; ma il chiaro di luna mi piace molto. Guardo lungamente le pianure, dove qualche lume casalingo è acceso.
Aspetto che il fragore di un treno passi.¹

L'arguzia con la quale, lungo la ferrovia perduta, si muovono i passi dell'autore del libro non sono esenti dall'attesa che un nuovo treno passi. Con tutto il “fragore” di un paesaggio oggi in cerca di nuovi strumenti progettuali.

¹ cf. Tozzi, Federigo. 1987. *Ricordi di un impiegato*. In *Opere*, 425. Milano: Arnoldo Mondadori/I Meridiani.

(...) non tutti i sentieri diventano strade, anzi. Il transito da un'epoca all'altra, consiste, nella storia delle civiltà, proprio nel passaggio da un sistema di comunicazione all'altro, vale a dire nella trasformazione in sentieri di quelli che in precedenza erano strade.

(Farinelli, Franco. 2020. "Camminare è il primo passo del pensiero".

In *La Lettura*, Corriere della Sera, Domenica 2 Agosto).

In Italia, il transito da un'epoca all'altra, nel corso del '900, lascia circa ottomila chilometri di ferrovie secondarie dismesse.

Questa monografia – tratta da un lavoro di tesi dottorato in Architettura del Paesaggio discusso nel luglio del 2022 – si nutre di questa ambiguità: della suggestione di poter camminare una strada ferrata che sta diventando un sentiero, per discutere su quali suoi significati sia possibile basare progetti per la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dopo la dismissione dell'infrastruttura.

Il libro è articolato attraverso la metafora del viaggio che, in particolare, gravita attorno all'adozione della ferrovia Lucca-Pontedera come campione sul quale sperimentare l'azione del camminare per riflettere sul significato del percorso.

Per cominciare il viaggio

Per cominciare il viaggio è utile prepararsi una valigia da portarsi dietro. Lo facciamo in questo caso per comprendere alcune delle possibili implicazioni del processo di dismissione della rete ferroviaria e come altri, prima di noi, hanno riflettuto sull'abbandono di un binario.

In riferimento al contesto italiano e al ruolo svolto dalle ferrovie minori nell'infrastrutturazione del paese, dalla catalogazione di dodici tracciati afferenti alla rete in disuso emerge la presenza di una cartina itineraria senza un orario di percorrenza. Il ritrovamento di più di ottomila chilometri di ferrovie dismesse è opportunità di esplorare la ferrovia superando le differenze fra il movimento dell'uomo e quello obbligato del treno sui binari. In questo senso uno scrittore (Elio Vittorini), un regista (Bernardo Bertolucci) e un fotografo (Luigi Ghirri) ci aiutano a rallentare. Ovvero, a comprendere come lungo una ferrovia si possa anche seguire un andamento integrato nell'esperienza quotidiana di paesaggi, altrimenti soltanto passati fuggacemente in rassegna con lo sguardo dal finestrino di un treno.

Seguendo questa prospettiva, si raggruppano le esperienze di Diana Balmori, Manuel de Solà-Morales, Marco Navarra e Lidia Decandia per riflettere sul valore progettuale dell'esplorazione di un corpo in movimento.

Ristabilendo il contatto fisico fra noi e il binario, la ferrovia dismessa comincia ad esprimere il suo potenziale, oscillando tra l'essere ancora connettore – espressione di un movimento meccanico – e allo stesso tempo anche traccia, espressione degli indizi che il soggetto può rivelare attraverso il movimento dei piedi.

La prima esplorazione a piedi condotta seguendo le tracce della Lucca-Pontedera è il passo che ci porta verso il viaggio di andata. Camminando, gli indizi raccolti stimolano un dialogo con il pensiero di altri autori a piedi su binari (Ernesto Schick, Henry David Thoreau, Bruce Chatwin). Si mette così a fuoco l'*attraversamento* – tra le varietà botaniche, le spazialità e le profondità temporali che si disvelano nel movimento – come strumento per discutere il significato attribuibile al percorso ferroviario, oltre un'immediata pretesa d'uso – o riuso – del manufatto. E, dunque, per discutere verso quale prospettiva può muoversi il progetto di una ferrovia dismessa.

Andata

Il viaggio d'andata corrisponde a tre momenti d'esplorazione.

Il primo è uno studio diacronico che si misura con il processo d'infrastrutturazione dei luoghi attorno alla ferrovia. L'analisi – attraverso una successione di disegni – evidenzia come la costruzione del tracciato sia legata all'evoluzione di un entroterra prima occupato dal Mar Mediterraneo, poi interessato da importanti bonifiche e, in epoca più recente, scarsamente considerato visto il rafforzamento dei flussi dal capoluogo toscano verso la costa. L'assenza del treno sulla Lucca-Pontedera consente tuttavia di seguire il ritmo più lento di altri protagonisti che, oggi, si stanno muovendo in silenzio nell'entroterra. Come quello dell'acqua di un lago che riemerge o di una vegetazione che si sovrappone progressivamente al binario.

Il secondo momento coincide con l'inizio di una progressiva immersione nella fisicità dei luoghi. Il racconto degli stimoli ricevuti esplorando a piedi il tracciato serve a individuare le differenze fra tre particolari ambiti di paesaggio. La piana di Pontedera, il Compitese e la piana di Lucca sono tre distinti campi di relazione ai quali, contemporaneamente, la ferrovia appartiene.

L'esplorazione è accompagnata dalla realizzazione di un apparato cartografico organizzato per temi – rete idrica, insediamenti, infrastrutture viarie e soprassuoli – che supporta il racconto, mettendo al centro della discussione le trame dei paesaggi attraversati come effettivo campo d'interazione del percorso ferroviario.

Il terzo momento, infine, comincia ad approfondire alcuni possibili nodi – rilevati attraverso il movimento – tra le componenti della ferrovia e le trame del paesaggio.

Soste, itinerari e stanze amplificano lo spazio del percorso ferroviario, introducendo la possibilità d'interpretare una ferrovia dismessa da una parte ancora come espressione di un'unica e omogenea dominante lineare, dall'altra, allo stesso tempo, come possibile raggruppamento di singole e differenti dominanti puntuali.

Ritorno

Il viaggio di ritorno segue una progressiva immersione nelle specificità del paesaggio, e si sviluppa come un momento riflessivo, attraverso la trascrizione della dimensione spazio-temporale di una serie di camminate.

Le note testuali e le impressioni fotografiche raccolte nei sei episodi di un diario di viaggio a piedi, entrano in corrispondenza con i passi di altrettanti progettisti che, camminando, sono stati in grado di riflettere sul percorso, suggerendo, con il progetto, più di un movimento nella configurazione successiva dei luoghi.

Si dispongono così lungo un unico binario progetti realizzati per più di una tipologia di movimento – modi differenti di vedere e far vedere un percorso ferroviario dismesso – che aiutano a discostarsi da una prospettiva progettuale di recupero mono-funzionale, ma anche mono-corde.

Attraverso la ferrovia, emerge allora la possibilità di attribuire a un binario dismesso la dimensione di un laboratorio dove diverse traiettorie progettuali potrebbero essere ulteriormente approfondite: dalla valorizzazione degli insediamenti e degli ecosistemi a quella di spazi residuali o paesaggi apparentemente abbandonati, sino al racconto delle permanenze del paesaggio attraversato.

Il percorso ferroviario, insomma, oggi, si spezzetta, si diversifica in un insieme eterogeneo di spazi che riflettono la presenza di differenti paesaggi, forse quotidianamente già vissuti dalle persone. Alla dismissione, dunque, corrisponde più di una opportunità.

Continuando a viaggiare, in questo senso, è l'ultimo (o il primo) appunto di un diario che, discutendo verso quale orizzonte può muoversi il progetto del percorso, suggerisce la prospettiva di considerare una ferrovia dismessa come un insieme di paesaggi ordinari, dei quali siamo ancora inconsapevoli. In attesa di riconoscerli come luoghi distinti e, allo stesso tempo, tenuti assieme da un'unica traiettoria.

**Per cominciare
il viaggio**

Gli argini sono verdi, l'Arno un poco luttulento; incontro una famiglia e poi due amanti.
Giungo fino a Calcinaia, un paesello che si riflette grigio dentro l'acqua. Intanto si fa sera.
Un traghettatore, dall'altra sponda, mi domanda se voglio passare; ma mi sembra troppo tardi.
Cammino un poco sul letto asciutto del fiume, dove sono molte orme. (Tozzi 1994, 33)

In servizio alla stazione ferroviaria di Pontedera dal 1° marzo 1908, Leopoldo – questo lo pseudonimo usato da Federigo Tozzi per raccontare parte della sua biografia – lavora anche la domenica.

Nel suo diario di viaggio, proprio il giorno feriale dell'11 Marzo, appunta la decisione di uscire tre ore prima dall'ufficio, e il conseguente ricordo di una passeggiata, che trasforma la condizione di un soggiorno costretto e lontano da Firenze, la sua città natale, in un'occasione per vagabondare verso Calcinaia, e familiarizzare così con le qualità di luoghi distanti dal capoluogo toscano.

La lentezza di una passeggiata – opposta alla velocità di un treno, che in quei luoghi di lì a poco sarebbe passato sopra il binario della Lucca-Pontedera – e la possibilità d'incontrare posti sconosciuti grazie a un impiego ferroviario sono i ricordi di Leopoldo (o meglio, di Tozzi). Ma sono allo stesso tempo anche temi che si ripetono in altri episodi della letteratura italiana, persino quella più recente.

Ma quel giorno aveva promesso al bambino di portarlo alla cava abbandonata, un posto poco più su di Fornello dove anni prima le ferrovie estraevano pietrisco per massicciate e lo trasportavano con una *decauville* sino ai frantumatori affianco ai binari. Insomma uno di quei luoghi che sferzavano la fantasia e s'immaginavano i cavalli bianchi. (Cassadio 2018, 158)

Nel romanzo *Il Bambino e il Treno* si raccontano infatti le vicende di un giovane che, dopo aver vinto un concorso per casellante, si trasferisce a vivere presso la stazione di Fornello assieme alla moglie e un cane.

Appena arrivato, oltre ai binari della Faenza-Firenze e all'edificio ferroviario, il capostazione – apparentemente – non vede nulla.

Col trascorrere del tempo, però, seguendo i sentieri attorno alla stazione, comincia a osservare le crepe profonde dei torrenti e le chiome di alberi sinuosi che solcano e coprono i pendii delle valli, iniziando a familiarizzare con i luoghi dell'Appennino. Le passeggiate proseguono col trascorrere degli anni e, con la nascita del primogenito, si fanno sempre più numerose e avventurose. Seguendo le tracce di una vecchia *decauville* dismessa, poco più su di Fornello, assieme al figlio, il giovane capostazione scopre una cava abbandonata; aggirandosi tra i resti delle macchine, ci restituisce l'immagine di una ferrovia che, da un

lato evoca ancora un passato al servizio del trasporto di pietre per la costruzione delle massicciate, dall'altro si proietta verso il futuro, come inaspettato luogo di vita quotidiana, che stimola la fantasia del bambino.

Imprevista e inusuale, si potrebbe pensare di questa condizione sospesa o in attesa. Tuttavia, nel passaggio tra la prima e la seconda metà del '900, rappresenta invece l'ordinarietà per la maggior parte delle ferrovie secondarie o minori che, nell'Italia del dopoguerra, vengono dismesse. Come la vecchia *decauville* di Fornello, dopo aver prestato un servizio che non è più ritenuto necessario¹, oppure, come la Lucca-Pontedera, per la concorrenza di altri sistemi di trasporto.

Si segue dunque la traiettoria di un ciclo che, dal 1860 sino alla fine del secolo breve, consente di evidenziare prima la monofunzionalità come elemento d'instabilità della rete, poi la dismissione del servizio ferroviario come presenza di una cartina itineraria senza orario di percorrenza. Infine, di selezionare alcuni frammenti – dalla letteratura, dal cinema e dalla fotografia – come indizi per cominciare a costruire un'immaginario in ferrovia legato a un'*altra velocità*², oltre a quella di un servizio di trasporto.

Binari che si confondono. Binari che si perdono. Binari che diventano tracce ancora percepibili nell'esperienza quotidiana di luoghi dove tutto può ancora accadere. Dove, allora, è possibile immaginarsi anche vedere arrivare cavalli bianchi o, come fa Leopoldo, seguire molte altre orme.

La costruzione di una rete instabile

Nel febbraio 1866 Stefano Jacini presentò alla Camera dei deputati un disegno di legge per le ferrovie secondarie, seguendo l'esempio francese dove una legge analoga era stata approvata l'anno prima a Luglio. (Maggi 2017, 52)

Verso la metà dell'800, la ferrovia accompagna l'avvio del processo di unificazione, proiettando l'Italia – un paese ancora povero, arretrato e ancora frammentato – verso un sistema di relazioni che si estende oltre i suoi nuovi confini politico-istituzionali³. Nella fase iniziale d'ammodernamento sono le tratte sovra-locali a occupare strategicamente un ruolo predominante. Le prime ferrovie, infatti, servono a collegare tra loro i capoluoghi dei principali stati in cui ancora era diviso il paese e, contempora-

¹ Per un approfondimento sulla Decauville di Fornello cf. Tantardini 2000, 559.

² Il termine *altra velocità* è riferimento all'esplorazione della stazione di Farneto condotta dal collettivo romano Stalker (1997, 179-80), che suggerisce di riflettere sul valore di un tracciato ferroviario "indipendentemente dalla funzione cui era stato preposto."

³ Sul ruolo delle prime ferrovie nel processo di unificazione del paese cf. Berengo Gardin, 1988, 15.

neamente, a estendere le rotte commerciali verso il mediterraneo o verso paesi più industrializzati come Francia, Svizzera e Germania (figg. 1-2).

Tuttavia, successivamente, proprio a seguito del disegno di legge presentato da Stefano Jacini, sino alla prima metà del '900, sono soprattutto le cosiddette ferrovie secondarie a intensificare quel processo di diffusione di “una prima balbettante cultura nazionale” (Turri 1979, 69), rafforzando la tessitura della rete lungo tutta la penisola (figg. 3-4).

Questa viabilità secondaria su ferro, in particolare, si dirama muovendosi attraverso una dimensione locale⁴. E, in questa dimensione, molteplici sono le ferrovie costruite per svolgere una particolare funzione⁵ (fig. 5).

Ripercorrerne il tracciato racconta la storia di comunità che si servono di una nuova forma di trasporto per intensificare attività industriali legate allo sfruttamento di risorse locali.

Si pensi alla Monti-Luras in Sardegna, costruita appositamente per l'estrazione del sughero nei boschi del Monte Limbara, alla Follonica-Massa Marittima o alla Bricherasio-Barge, realizzate rispettivamente per trasportare i prodotti ricavati dalle Colline Metallifere e dalle vallate alpine. Ferrovie industriali dunque, ma anche militari: funzionali all'impiego di truppe (Sparanise-Gaeta), volute appositamente dal Ministero della Guerra per fronteggiare eventuali attacchi (Fabriano-Fermignano) o – come la Pracchia-Mammiano – utili alla produzione di materiale bellico⁶.

Spostamenti per fare la guerra, ma anche per inventare e servire nuove forme di turismo⁷. Come la S.Ellero-Saltino, finanziata dal conte svizzero Giuseppe Telfner per salire verso la foresta di Vallombrosa, promuovendo così la nascita di una meta di villeggiatura destinata a ceti benestanti. Come la Cervigliano del Friuli-Pontile per Grado, armata per collegarsi a località turistiche già in voga, oppure l'Autoguidovia della Madonna della Guardia, frequentata da pellegrini e turisti per far visita al santuario.

Industriali, militari e turistiche: a queste tre categorie si può aggiungere quella delle ferrovie secondarie di raccordo che, secondo Mioni (1999, 88), nel processo di metamorfosi del

⁴La ferrovia minore non è generalmente sovra-locale come le infrastrutture della mobilità veloce, cf. Corradi, e Massacesi 2016, 13. Come prodotto di tecniche costruttive della prima età industriale, le ferrovie secondarie “dovevano necessariamente assecondare le asperità oro-grafiche o i condizionamenti della rete idrografica”, cf. Treu, e Peraboni 2016, 79.

Romanzi e testi di ingegneria ferroviaria restituiscono questa prossimità. Si legga il passo in cui Diego – uno dei personaggi del celebre ‘Ferrovia Locale’ di Carlo Cassola – intravede a fianco le case dei ferrovieri i resti dell'antico podere, cf. Cassola 1968, 57. Oppure la descrizione dei servizi d'acqua ricavati dalle sorgenti delle valli tra Faenza e Firenze, necessari per il funzionamento delle macchine e rifornire le strutture ferroviarie, cf. Fabbrini 2004, 129-130.

⁵Integrate entrambe nel successivo esercizio di campionamento di un estratto della rete in disuso, ad esempio, la ferrovia del Sulcis o la ferrovia marmifera toscana, cf. Fantozzi Micali 2000, 13.

⁶Si ricorda anche il destino di quelle progettate e mai costruite, cf. Godoli, e Lima 2004, 31-36. Così come anche la presenza di ferrovie sovra-locali, frettolosamente costruite per scopi militari e poi successivamente abbandonate, cf. Pastò 2015, 143-157.

⁷Si ricorda anche la Torino-Ceres, la cui funzione originaria viene ancora oggi evocata dalla particolare configurazione delle stazioni a forma di *chalets* e *cottages*, cf. Godoli, e Lima 2004, 37-44.

paese si possono intendere “come diramazioni capillari del progresso nelle campagne” e “come elementi di valorizzazione delle stesse arterie principali”⁸.

Lo sviluppo agricolo e un miglior collegamento fra centri minori e rete sovra-locale sono prospettive che accomunano infatti ferrovie di pianura – come la Lucca-Pontedera o la Modena-Mirandola – con altre che – come la Noto-Pachino – attraversano invece aspre colline.

Osserviamo dunque un insieme espressione di episodi e racconti differenti, tuttavia proiettato verso un comune destino. Tutte queste ferrovie – nate da fattori contingenti e, spesso, realizzate “per assecondare il municipalismo dei campanili e soprattutto dei deputati locali” (Maggi 2017, 55) – rimangono infatti in esercizio per un breve periodo, anche “a causa di valutazioni di carattere funzionale ed economico a cui non è stata estranea la guerra” (Fantozzi Micali 2000, 13).

Nel dopoguerra, per la ferrovia secondaria, gli anni della ricostruzione coincidono con un imprevisto rallentamento di velocità.

Una cartina itineraria senza orario di percorrenza

Il macchinista del Cuneo-Torino riconosce Paolini, lo invita a bordo, ci spiega con solennità che in Piemonte nacque e morì una grande idea ferroviaria. “Nacque con i Cattaneo e i Cavour; morì con gli Agnelli e il boom dell’automobile (...)” (Rumiz 2014, 115).

Dalle macerie della seconda guerra mondiale, l’Italia risorge progettando il suo futuro attraverso una nuova forma di trasporto, più veloce e privata: un nuovo ‘miracolo economico’ è sospinto da nuovi stanziamenti per opere pubbliche che riguardano i trasporti, ma con un deciso predominio di quelli stradali e autostradali⁹. Il paese ricomincia a muoversi dunque con altalenanti interessi verso la rete ferroviaria, tendendo a far sopravvivere le grandi linee e a far scomparire quelle minori (cf. Giuntini 2001, 209).

Evocata dall’incontro tra Paolo Rumiz e il macchinista della Cuneo-Torino, questa progressiva tendenza emerge anche dai dati delle spese per la ricostruzione della rete, che riguardano “esclusivamente il raddoppio e l’elettrificazione delle linee di maggior traffico e il potenziamento dei principali raccordi ferroviari.” (Giuntini 2001, 78).

Il carattere di una nuova società, che si riconosce nell’enfasi di potersi muovere sempre più velocemente affidandosi all’uso del mezzo privato, si riflette nelle rappresentazio-

⁸ Sul ruolo analogo della ferrovia come “penetrazione sempre più profonda dei rapporti mercantili e capitalistici nelle campagne italiane”, cf. Sereni 1961, 365-370.

⁹ “Nel 1959, per esempio, si spendono 35,8 miliardi per le strade ferrate e 238 per lavori stradali.”, cf. Berengo Gardin 1988, 338-339.

ni geografiche dell'Italia: quelle di fine Ottocento e inizi del Novecento sono incentrate sui tracciati ferroviari, le più recenti identificano le ferrovie dismesse con un tratto nero discontinuo, quasi impercettibile¹⁰ (fig. 6). Ciò che nella Carta d'Italia al 2019 non si vede può essere tuttavia rappresentato autonomamente, come specchio di un processo che ha portato l'Ente Ferrovie dello Stato a migliorare il funzionamento e la velocità d'esercizio delle strutture e del materiale rotabile sugli itinerari di lunga percorrenza¹¹, trascurando le ferrovie minori.

Il viaggio intrapreso da Rumiz segue dunque le orme di queste ferrovie dimenticate, raccontando la comparsa di un paese in 'seconda classe'. Fra le conseguenze della progressiva scomparsa della rete secondaria, infatti, all'aumento della velocità delle ferrovie sovra-locali e al dominio del mezzo gommato nelle funzioni di trasporto individuale e collettivo, si aggiunge l'abbandono dei luoghi un tempo serviti dal treno¹².

Anche il recente 'Atlante italiano delle ferrovie in disuso' a cura di Albano Marcarini e Roberto Rovelli (2018) testimonia la comparsa di un questo fenomeno, al quale tuttavia corrisponde a un insieme soltanto in apparenza coerente. La mappatura di circa ottomila chilometri in disuso¹³ (fig.7), in effetti, disvela, all'interno di ciascuna delle quattro categorie individuate in precedenza, reazioni differenti alla dismissione (fig.8).

Tra le ferrovie industriali, soltanto la Bricherasio-Barge e la Monti-Luras escono indenni dalla guerra, per esser convertite in percorsi di mobilità dolce oppure inglobate nella viabilità ordinaria stradale. La Follonica-Massa Marittima è invece danneggiata dai bombardamenti, e il suo sedime, non armato, rimane ancora inutilizzato. Cessata l'attività di rifornimento di materiale bellico, la Pracchia-Mammiano è in parte convertita come sistema di mobilità dolce, in parte scomparsa nei tratti paralleli al sistema stradale provinciale. Le altre due ferrovie militari sono invece danneggiate, ma seguono percorsi distinti.

La Sparanise-Gaeta è ancora in attesa di conoscere il suo destino nonostante siano state promosse iniziative per una riattivazione del servizio ordinario; la Fabriano-Fermignano riflette invece la complessità dell'evoluzione di un'infrastruttura di trasporto dismessa, in parte convertita, in parte inutilizzata per la scomparsa di alcune opere come ponti, e di alcuni chilometri del tracciato.

¹⁰ Per un approfondimento sull'evoluzione della rappresentazione dei tracciati ferroviari, cf. Marcarini, e Rovelli 2018, 35-46.

¹¹ cf. Berengo Gardin 1988, 397.

¹² Osservando la transizione del sistema ferroviario in Sardegna, ad esempio, Perelli e Sistu (2011, 102) sottolineano come la rarefazione della rete minore è strettamente legata con la dinamica demografica e insediativa della popolazione e "accompagna il rovesciamento del rapporto di centralità fra le zone interne e zone costiere".

¹³ Un itinerario che, complessivamente, percorre una lunghezza pari a più che l'intero perimetro costiero italiano. Il dato e la rappresentazione dell'Atlante fanno riferimento a uno degli studi più recenti sul fenomeno della dismissione ferroviaria, cf. Marcarini, e Rovelli 2018, 11.

Anche le ferrovie turistiche stanno evolvendo secondo prospettive differenti: se la Cervigliano del Friuli-Pontile per Grado e l'Autoguidovia della Madonna della Guardia sono state convertite in altro sistema di mobilità per mantenere il carattere turistico originario, la S.Ellero-Saltino rimane invece inutilizzata, e il suo sedime comincia a essere parzialmente assorbito dai campi coltivati.

Tra le ferrovie di raccordo, infine, soltanto la Noto-Pachino ha un sedime ancora armato e mantiene la prospettiva di una riattivazione del servizio del treno. La Modena-Mirandola è in parte convertita, in parte inglobata tra le estensioni coltivate e i filari alberati. La Lucca-Pontedera, invece, è completamente dismessa: il suo sedime – danneggiato durante la guerra, disarmato e mai riattivato – è in parte occupato da abitazioni private e, progressivamente, invaso dalla vegetazione.

Questa operazione di campionamento, anche se parziale, fa emergere l'importanza del fenomeno della dismissione in termini di quantità e, soprattutto, la complessità legata all'esistenza di differenti possibili modi di agire rispetto alla presenza dei cosiddetti 'rami secchi' soppressi.

Oltre ad una complessiva evoluzione poco omogenea, in particolare, si assiste alla comparsa di numerosi percorsi dove il servizio ferroviario è assente.

Dall'apparizione alla scomparsa del treno, l'emersione dell'*Italia in seconda classe* può essere dunque interpretata come presenza di una cartina itineraria senza orario di percorrenza, che ci consente di cominciare a riflettere sul percorso ferroviario con altri ritmi.

Dalla stazione di Elio Vittorini alla stazione di Luigi Ghirri

Tra le forme che hanno accompagnato l'evoluzione dei mezzi di trasporto, Walter Benjamin ricorda come le ferrovie non siano soltanto uno strumento di trasformazione del sistema della proprietà, ma anche una delle ultime innovazioni in grado di comunicare attraverso messaggi simbolici¹⁴. Uno fra i primi, rileggendo l'esperienza di scrittori trascendentali americani come Emerson e Thoreau, secondo Remo Ceserani (2002, 90-98) si traduce nell'immagine del *mostro d'acciaio*. La velocità del treno e la meccanizzazione del movimento introdotta da un modello di organizzazione fondato sulla ripetizione di uno standard¹⁵ sono infatti le caratteristiche che connotano inizialmente la ferrovia come nuova forma di trasporto e segno che irrompe con violenza nel paesaggio.

¹⁴cf. Tiedemann 2000, 62-165, 644 e 672.

¹⁵cr. Farinelli 2003, 171 e Hayes 2014, 369-407.

Il passaggio dall'arrivo alla sparizione del treno sul binario, dunque, contiene la possibilità d'introdurre nuovi messaggi, che seguono la traiettoria di un'esplorazione più lenta:

C'era una strada verde, che si snodava attraverso il paesaggio (...). Greg esplorò con gli occhi il paesaggio verso destra e ritrovò la linea verde, un tratto in cui era dritta come una strada romana, che dapprima passava accanto a una specie di cava abbandonata, poi a una casetta, poi era attraversata da una grigia stradina secondaria, prima di scomparire di nuovo in una macchia di alberi che orlavano la periferia della cittadina. Ripercorse una seconda volta la linea (...). Il marciapiede rialzato accanto alla casetta-giocattolo si inseriva in un fianco di collina che si alzava prima dolce poi ripida (...) Greg vide la linea fermarsi, divenire di color bruno opaco e superare il fiume con, secondo il suo conto, venti arcate, e capì che la linea verde era una vecchia ferrovia (...). (Coster 1989, 3, traduzione italiana in Ceserani 2002, 231)

Nel romanzo *Train Train* – ambientato nel *Lake District* inglese¹⁶ – si racconta la ricerca di una vecchia ferrovia dismessa. Attraverso lo sguardo di un giovane che percorre a piedi il tracciato, una 'strada verde' accoglie la presenza di ciò gli sta attorno, con cui si confonde e in cui si perde: una cava abbandonata, una macchia d'alberi e i fianchi delle colline¹⁷. Così come i protagonisti di quella inglese, anche quelli della letteratura italiana si confrontano con una tra le più innovative tecniche introdotte dalla prima rivoluzione industriale, associando alla ferrovia più di una velocità oltre a quella del treno.

In *Conversazioni in Sicilia* di Elio Vittorini, il protagonista Silvestro ritorna sulla ferrovia San Cataldo-Racalmuto, evocando il ricordo di una recita familiare:

Senza chiasso montavamo sul carrello, noi di Amleto. Mia madre prendeva posto nel mezzo (...) e mio padre manovrava da prua mentre i due uomini spingevano. Così correva il carrello; di giorno per i servizi di badile lungo la linea; di notte per Amleto. (...) il carrello correva da solo verso una sala d'aspetto in una stazione s'era d'inverno, e s'era estate verso una ferroviaria pianura dove la recita aveva luogo all'aperto, tra i mietitori venuti dal grano e tra fuochi, tra grida, con mio padre ossesso montato su un palcoscenico di traverse. (Vittorini 2018, 328)

Vicino alla piccola stazione, il carrello oscilla tra due velocità: di giorno corre per i servizi di badile, di notte si ferma.

Si segue un ritmo che, da un lato è destinato alla produttività di un servizio, dall'altro, nel momento di sospensione notturna, riflette l'immagine di una ferrovia che, accogliendo

¹⁶Quel distretto dei Laghi oggetto di controversie e polemiche in opposizione all'introduzione della ferrovia come strumento di sfruttamento delle risorse naturali, cf. Mulvihill 1995, 305-326.

¹⁷Questo modo di guardare la ferrovia – come soggetto in grado di restituire una descrizione del contesto in cui si trova – riconduce l'attività del giovane Greg allo sguardo dei coniugi Becher. Intervistati da Susanne Lange a proposito dell'attività di ricerca sui paesaggi industriali, i due fotografi tedeschi affermano: "Le foto (...) aprono chiaramente il soggetto a elementi descrittivi e narrativi. Contrariamente alle tipologie, le costruzioni qui sono viste nel loro contesto e quindi forniscono anche una lettura degli aspetti sociali e storici.", cf. Becher B., and Becher H. 2002, 5. Nostra traduzione dall'originale in inglese.

l'arrivo dei mietitori venuti dai campi, diventa teatro all'aperto verso un palcoscenico più ampio. Un paesaggio identificato dalla percezione indotta dalla ferrovia – più che un paesaggio connotato dalla sua presenza – è dunque anche espressione di un tempo dell'attesa, di un luogo dove – tra fuochi e grida – sta per cominciare una festa.

Dalla letteratura al cinema, anche nella 'Strategia del Ragno' di Bernardo Bertolucci (1970), l'esperienza del giovane Athos Magnani si riflette nella costruzione di un immaginario percepito attraverso la ferrovia, come paesaggio che contiene più di una velocità.

Partito da Milano per il paese di Tara, dopo aver cercato inutilmente la verità su suo padre, il protagonista decide di ripartire, ma, recandosi alla stazione, si accorge che, da tempo, nessun treno ormai passa più: la sequenza finale del film mostra il suo corpo confondersi con l'erba che, lentamente, comincia a coprire le rotaie arrugginite, sino ad intrecciarsi con la rigogliosa scansione dei campi di grano attorno ai binari (fig.9).

Superando l'immagine decorativa delle Stazioni Fiorite come "risarcimento dall'intervento di artificializzazione della strada ferrata" (Godoli, e Lima 2004, 337), e seguendo una possibile analogia con le esplorazioni di Joel Sternfeld sulla High Line di New York¹⁸, la stazione di Tara riflette dunque l'immagine di un binario che, in assenza del passaggio del treno, accoglie il ritmo e la ciclicità delle stagioni.

Dal cinema alla fotografia, sempre in Italia, la strada ferrata rientra a far parte di un'indagine culturale che riflette sulla relazione fra carattere locale dei luoghi e impatto dei processi d'industrializzazione.

Tra le iniziative culturali promosse in questa direzione, negli anni del dopoguerra, il Touring Club Italiano¹⁹ raccoglie negli undici volumi della collana 'Attraverso l'Italia' un'illustrazione delle regioni italiane, in particolare commissionando a Luigi Ghirri il volume dedicato all'Emilia-Romagna. Durante le innumerevoli esplorazioni di quella "fertile zona agricola con piccoli insediamenti industriali segnata dal fitto reticolo delle vie di comunicazione" (AA.VV. 1985, 148), il fotografo si ferma in prossimità di una stazione lungo la variante dismessa del tracciato Rubiera-Modena.

Nello sguardo di Ghirri, la ferrovia, da una parte evoca ancora tutta la forza di un'epoca che ha lasciato la sua impronta nel paesaggio; dall'altra, suggerisce l'immagine di uno specchio che riflette ciò che sta attorno, consentendo di mettere a fuoco la presen-

¹⁸ Riflettendo sull'immaginario evocato dalle passeggiate di Joel Sternfeld sulla High Line, Gopnik afferma: "Il luogo abbandonato è il luogo dove risiede la stagionalità", cf. Sternfeld 2001, 48. Nostra traduzione dall'originale in inglese. Seguendo un itinerario certamente più complesso e sovra-locale, anche la Cortina di Ferro, da Lubecca a Trieste, evoca la stessa atmosfera, cfr. Tacconi, e Coccia 2015, 7.

¹⁹ Lo stesso ente che aveva promosso i concorsi per le Stazioni Fiorite, cfr. Touring Club Italiano, Federazione italiana consorzi agrari (1912).

za di una casa cantoniera, ma anche quella di una strada campestre o di alcuni ciliegi in primo piano, così come quella dei silos in lontananza (fig.10).

Secondo Ildebrando Clemente (2011, 15), nella poetica di Ghirri la presenza di un vuoto si sostanzia “nel rimando infinito della realtà che ci circonda”²⁰.

L'assenza del treno, in questo senso, consente d'interpretare la Rubiera-Modena come espressione più generale di un possibile tracciato ferroviario che, allora, tiene assieme il movimento costretto lungo i binari, con il ritmo, più lento, della vita quotidiana che si svolge nei dintorni.

Le velocità della strada ferrata

Seguire la traiettoria che va dall'irruzione della ferrovia secondaria alla sua scomparsa, coincide dunque con l'individuazione di più di ottomila chilometri di ferrovie in disuso e, allo stesso tempo, con la possibilità di cominciare a riflettere sulla dismissione esplorando un binario che contiene più di una velocità²¹.

Francesco Viola (2016, 14), a questo proposito, ricorda come “insieme a uno straordinario patrimonio di architetture che hanno segnato la storia del trasporto moderno, con la dismissione delle ferrovie sono messi in discussione anche i modi di attraversamento.”

Discutendo sul possibile futuro di una ferrovia dismessa, prendendo ancora in prestito le parole di Remo Ceserani (2002, 75-76 e 226), è in effetti consentito superare una “delle contrapposizioni forti nell'ideologia collettiva”, quella “fra il movimento naturale, lento, (...) e magari anche tortuoso dell'uomo (...) e per contro il movimento diritto, determinato, obbligato del treno sui binari (...)”.

Il prossimo paragrafo, allora, seguendo questa prospettiva, concentra l'attenzione su alcune ricerche progettuali accomunate dall'introduzione dell'esperienza del corpo come strumento per esplorare nuovamente il percorso ferroviario.

²⁰ Altre iniziative culturali riflettono allo stesso modo sulla ferrovia come paesaggio dell'analogia, come immagine che non è più estranea protagonista, ma “ormai anch'essa presenza, paesaggio che si misura con lo spazio di una campagna il cui silenzio è rotto di quando in quando dall'abbaiare di un cane (...)”, cf. Fanti, e Ferrari 1982, 8.

²¹ Un tracciato ferroviario suggerisce allora quel possibile spostamento a «doppia carreggiata». Un concetto attraverso il quale un'infrastruttura per la mobilità – in particolare l'autostrada Torino-Savona – è interpretata come spazio sia di passaggio che di sosta e conoscenza dei luoghi attraversati, cf. Bonino, e Moraglio 2006, 106.

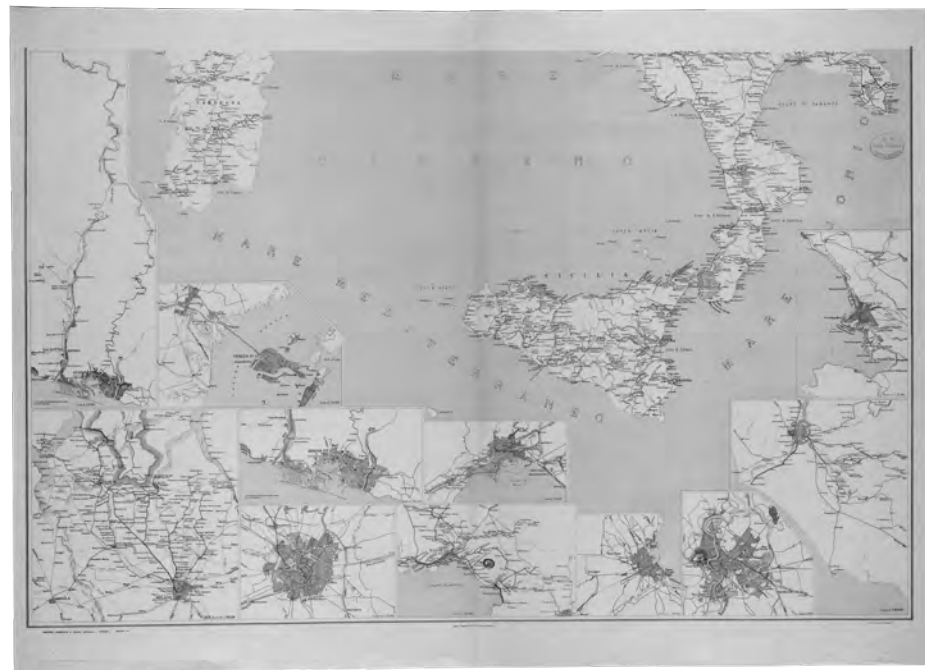
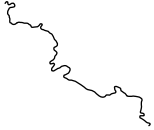


fig.3
 Carta delle ferrovie e tranvie del Regno d'Italia al 1° Gennaio 1932-X,
 © copyright IGM - Firenze.



fig.4
La crescita della rete ferroviaria italiana dal 1860 al 1939.
Disegno dell'autore.

INDUSTRIALE



Monti-Iuras
Regione *Sardegna*
Lunghezza 28,3km



Follonica-Massa Marittima
Regione *Toscana*
Lunghezza 25,2km

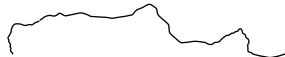


Bricherasio-Barge
Regione *Piemonte*
Lunghezza 11,5km

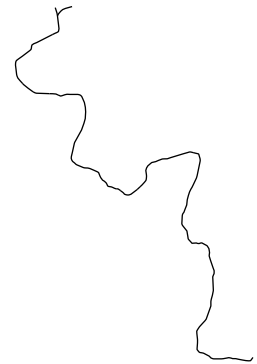
MILITARE



Pracchia-Mammiano
Regione *Toscana*
Lunghezza 16,4km



Sparanise-Gaeta
Regione *Campania e Lazio*
Lunghezza 59,1km



Fabriano-Fermignano
Regione *Marche*
Lunghezza 73,8km

fig.5

Ferrovie secondarie: individuazione delle principali categorie (industriale, militare, turistica, di raccordo) rispetto al ruolo svolto nell'infrastrutturazione del paese.

Fonte: Marcarini, e Rovelli 2018. Disegno dell'autore.

TURISTICA



Cervigliano del Friuli-Pontile per Grado
 Regione *Friuli Venezia Giulia*
 Lunghezza 12,3km

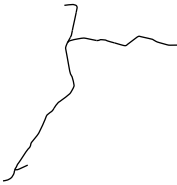


S.Ellero-Saltino
 Regione *Toscana*
 Lunghezza 7,9km



Madonna della Guardia (Autoguidovia)
 Regione *Liguria*
 Lunghezza 10,5km

DI RACCORDO



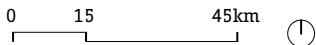
Modena-Mirandola
 Regione *Emilia Romagna*
 Lunghezza 33,3km



Lucca-Pontedera
 Regione *Toscana*
 Lunghezza 25,3km



Noto-Pachino
 Regione *Sicilia*
 Lunghezza 27,0km



CARTA D'ITALIA



fig.6
Carta d'Italia, 2019,
© copyright IGM - Firenze.



fig.7
Atlante italiano delle ferrovie in disuso.
Fonte: Marcarini, e Rovelli 2018, 27.
Disegno dell'autore.

INDUSTRIALE

**Monti-Luras**

Periodo di esercizio 1888-1958
 km armati/riconvertiti 19,3
 km non armati/non riconoscibili 9,0

**Follonica-Massa Marittima**

Periodo di esercizio 1902-1944
 km armati/riconvertiti 0
 km non armati/non riconoscibili 25,2

**Bricherasio-Barge**

Periodo di esercizio 1885-1966
 km armati/riconvertiti 4,5
 km non armati/non riconoscibili 7,0

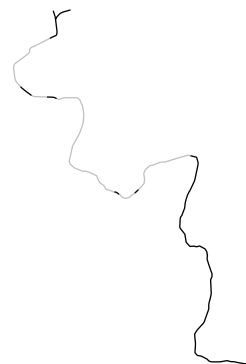
MILITARE

**Pracchia-Mammiano**

Periodo di esercizio 1926-1965
 km armati/riconvertiti 7,0
 km non armati/non riconoscibili 9,4

**Sparanise-Gaeta**

Periodo di esercizio 1892-1966
 km armati/riconvertiti 9,1
 km non armati/non riconoscibili 50,0

**Fabriano-Fermignano**

Periodo di esercizio 1895-2013
 km armati/riconvertiti 39,3
 km non armati/non riconoscibili 34,5

fig.8
 Ferrovie secondarie dismesse: campioni estratti dalla rete attualmente in disuso,
 con indicato il periodo di esercizio e distinti i chilometri (km) armati o riconvertiti da quelli non armati o non riconoscibili.
 Fonte: Marcarini, e Rovelli 2018. Disegno dell'autore.

TURISTICA

**Cervigliano del Friuli-Pontile per Grado**

Periodo di esercizio 1910-1937
 km armati/riconvertiti 10,0
 km non armati/non riconoscibili 2,3

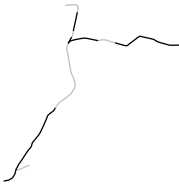
**S.Ellero-Saltino**

Periodo di esercizio 1892-1924
 km armati/riconvertiti 2,0
 km non armati/non riconoscibili 5,9

**Madonna della Guardia (Autoguidovia)**

Periodo di esercizio 1929-1967
 km armati/riconvertiti 4,0
 km non armati/non riconoscibili 6,5

DI RACCORDO

**Modena-Mirandola**

Periodo di esercizio 1883-1964
 km armati/riconvertiti 20,5
 km non armati/non riconoscibili 12,8

**Lucca-Pontedera**

Periodo di esercizio 1928-1944
 km armati/riconvertiti 1,0
 km non armati/non riconoscibili 24,3

**Noto-Pachino**

Periodo di esercizio 1935-1985
 km armati/riconvertiti 27,0
 km non armati/non riconoscibili 0

0 15 45km





fig.9
Fotogrammi tratti dalla sequenza finale del film "Strategia del Ragno"
(Bernardo Bertolucci, 1970)



fig.10
Luigi Ghirri, Rubiera 1985
©Eredi di Luigi Ghirri

Ci troviamo ora di fronte a un cambiamento: sulla soglia della modernità non possiamo che riunire insieme le cose e noi stessi (...): significa non vedere il mondo come accostamento di oggetti finiti ma leggerlo attraverso una continuità tra (...) il nostro corpo e gli oggetti. Si tratta di (...) esplorare l'idea di *contiguità*, come continuazione del "corpo" nello spazio (Ambrosini, e Berta 2004, 23).

Nell'intervista "Per un dialogo sui paesaggi delle infrastrutture", le parole di Aimaro Iso-la suggeriscono di riunire insieme le cose con noi stessi, per esplorarne il significato come una continuazione del proprio corpo nello spazio. Il dialogo orienta la discussione verso una dimensione soggettiva, riportando l'attenzione alla specificità di una categoria di spazio aperto – l'infrastruttura stradale – che, con le parole di Guido Ferrara (2017, 190), si distingue sotto un profilo particolare dalle altre, ovvero grazie ai molteplici punti di vista e le possibilità di movimento sempre differenti che stimola, come "funzione attiva di interpretazione del contesto ambientale"¹.

In altre parole – secondo l'interpretazione fornita da Gregotti (1989, 2-5) – la strada corrisponde al disegno di un "oggetto architettonico", ma è anche inseparabile dalla costituzione di un "punto di vista". Risalendo all'utilità della sua storia evocata da Rykwert (1982, 31), la strada coincide con l'atto stesso di spostarsi, e segue un processo di costruzione che "sin dai suoi inizi (...) deve aver avuto importanza sia metaforica sia cognitiva". Utilizzando ancora le parole di Isola (in Ambrosini, e Berta, 2004, 21), mettere al centro "un approccio anche 'lento' ai luoghi", significa allora convocare una particolare attitudine progettuale. Dall'A22 Autobrennero con Pietro Porcinai alla Voie Suisse con George Descombes²,

¹La possibilità di ricondurre il valore della strada a una complessità di relazioni – visive, ambientali e culturali – è suggerita sia da Emanuela Morelli (2005, 14) che da Lucina Caravaggi (2004, 114).

²Per un approfondimento del lavoro sulla Voie Suisse si rimanda a Descombes 1991. Nonostante l'incarico di consulenza per la A22 Autobrennero venga affidato a lavori in corso e non sia possibile apportare modifiche sostanziali al progetto, anche lo studio di Pietro Porcinai rimanda a un approccio animato dalla necessità di percorrere a piedi tutto il tracciato – della futura autostrada – come imprescindibile momento per annotare quelle impressioni rivolte a individuare possibili strategie per una migliore integrazione paesaggistica, cf. Micheletti 2012.

s'inizia a riflettere sul percorso "camminando ancora e ancora intorno al sito" (Treib 2018, 68), senza sapere in anticipo cosa potrebbe interessare.

In questa prospettiva, nel confronto con i residui che i processi della vita contemporanea hanno cominciato a produrre come scarto³, riscoprire il valore progettuale della lentezza consente di cominciare a osservare come la cultura del progetto di paesaggio abbia risposto al tema della dismissione ferroviaria.

Della vasta produzione di esempi⁴, le esperienze di Diana Balmori, quelle di Manuel de Solà-Morales e Marco Navarra – assieme a quella più recente di Lidia DeCandia – rappresentano una piccola ma significativa parte, mai considerata – e qua raccolta – come possibile insieme unitario concentrato sull'esplorazione di una ferrovia dismessa attraverso la *contiguità* del proprio corpo⁵.

Seguendone i passi – tra Europa e America – l'esplorazione in movimento verrà progressivamente messa a fuoco come strumento per continuare a riflettere sul percorso, mettendo in discussione la riproposizione di una dominante lineare, ed escludendo l'approfondimento di aspetti puramente tecnici legati alla sua costruzione⁶.

'Da corridoio verde a bordo spesso'

Nell'esperienza di Diana Balmori, l'attività universitaria e quella professionale s'intersecano, convergendo nella pubblicazione autobiografica *A Landscape Manifesto*. Qua si esplicita l'importanza di integrare l'esperienza del corpo, come strumento per plasmare la forza e sfruttare al meglio il potenziale creativo di una ferrovia dismessa.

³ L'appartenenza dei cosiddetti 'parchi ferroviari' a un insieme più vasto di spazi residuali – che i processi della vita contemporanea producono come scarto – è sottolineata da Gregotti (1993) come particolare fenomeno progettuale sul quale riflettere.

⁴ Nel primo paragrafo 'Cicli ferroviari' si è citato l'esempio dell'*High Line*: oltre la rievocazione della vegetazione spontanea osservata sopra i binari incustoditi, l'esperienza del camminare consente di includere nel progetto anche una diversa percezione del percorso, che si estende verso la città arrivando al fiume Hudson. Riflettendo ancora sulla possibilità d'includere più di una velocità lungo il percorso, la cosiddetta *Promenade Planteée* coincide con la rinuncia alla rapidità del treno a favore di un'esperienza di 'deriva' e l'adozione di uno sguardo capace di trasformare la ferrovia in luogo dove si possono svolgere differenti azioni, dalle più quotidiane – come fermarsi, osservare o ascoltare – fino ad attività più sperimentali di orticoltura, cf. Bédarida 1998, 95 e Heathcott 2013, 287. Questi due esempi costituiscono sicuramente lo sfondo della discussione sul tema della dismissione ferroviaria. Si è tuttavia ritenuto opportuno concentrarsi e approfondire quelle esperienze in cui la pratica del camminare mette in discussione sia l'autonomia della ferrovia come percorso e oggetto compiuto in sé, sia, dunque, la riproposizione di una dominante lineare.

⁵ Utilizzando la definizione suggerita da Norberg-Schulz (1977, 29-90) le esperienze raggruppate sono accomunate da un'intenzione 'pragmatica'. Norberg-Schulz rimanda agli studi dello psicologo svizzero dell'infanzia Jean Piaget, sottolineando come "i primi schemi risultano dalle operazioni concrete del bambino e non da astrazioni intellettuali delle proprietà delle cose". Seguendo questa prospettiva, distingue la "Sintattica" (costruzione di un sistema di simboli che non prende in considerazione i rapporti dell'oggetto con la realtà) dalla "Pragmatica" (processo di interpretazione delle relazioni fra l'oggetto e coloro che lo usano).

⁶ Attraverso la lettura di quattro esplorazioni in movimento, s'intende seguire e approfondire la traiettoria di ricerca suggerita da Fabio Manfredi (2014, 8), ovvero quella di esplorare la ferrovia dismessa, non tanto come 'oggetto', quanto come 'processo' spaziale, sociale e geografico.

Lungo il Farmington Canal,

(...) diventiamo la forza plasmatrice del corridoio, liberi da tutte le macchine diverse da quelle alimentate dalla nostra stessa energia. Questo nuovo sistema di parchi, con al centro il movimento umano, promette di essere economicamente produttivo (Balmori 2010, 31).⁷

L'ipotesi di lavorare su uno spazio aperto ricavato dalla dismissione della ferrovia è uno dei tre temi di progettazione che – assieme a un'installazione temporanea all'interno del World Financial Center di New York e uno spazio aperto suburbano presso Lidyhites Pond – vengono affrontati nei corsi tenuti da Diana Balmori alla Yale University.

Il Farmington Canal è un corridoio di otto miglia da New Haven, nel Connecticut, a Northampton, nel Massachusetts. Fu costruito come canale commerciale nel 1820, ma non reggeva l'acqua e poi fu adottato per il corridoio ferroviario della linea Farmington dal 1848 al 1982, che attraversava New Haven, Hamden Cheshire, Southington, Plainville, Farmington, Avon, Simsbury, Granby, East Grandy e Suffield. Le specifiche originali per il canale prevedevano un fossato profondo quattro piedi, largo ventuno piedi nella parte inferiore, largo trentuno piedi nella parte superiore con un percorso di rimorchio largo dieci piedi e un terrapieno sul lato opposto, due piedi di larghezza per tutta la lunghezza del canale (Balmori, and Burch 1992).⁸

L'attività del corso richiede agli studenti prima di riconoscere gli strati che si sovrappongono alla ferrovia (la rete idrica, le formazioni vegetali, i percorsi, gli strati archeologici), poi d'identificare i nodi principali tra gli strati e il corridoio ferroviario e, infine, di formulare una sintesi progettuale.

Le soluzioni proposte nelle dispense del corso – espressione del ri-assemblamento degli strati nel nodo – contengono le soluzioni più varie: dal disegno di oggetti scultorei sino a quello di percorsi per attività ricreative, che suggeriscono nuovi possibili modi d'interagire con la ferrovia.

Le esercitazioni sul tema del Farmington Canal riconducono dunque verso quel 'genuino rispetto' per entrambi i mondi dell'esperienza suggerito da Sylvia Crowe (1960, 13), che è base di ogni risoluzione del conflitto tra la velocità della macchina e il movimento dell'uomo. Gli stessi esercizi progettuali, inoltre, prefigurando la possibilità di sostituire metodi lineari, statici e mono-funzionali con flessibilità di progettazione e inter-

⁷Nostra traduzione dall'originale in inglese. Questo concetto di produttività – intimamente connesso con l'energia scaturita dalla liberazione del movimento di un corpo – attraversa la cultura del progetto da Occidente a Oriente. Kongjian Yu (2009, 48-59), ad esempio, si serve della metafora dei piedi della contadina, per immaginare una nuova estetica dell'infrastruttura fondata sul riconoscimento delle strutture eco-sistemiche del paesaggio.

⁸Nostra traduzione dall'originale in inglese. La dispensa del corso è scaricabile on line sul sito della Yale University, all'indirizzo: https://uri.yale.edu/sites/default/files/publication/files/wp5_collaboration_in_landscape.pdf.

dipendenze, anticipano quei modelli d'ingegneria ecologica teorizzati dal Belanger (2017, 148), come strumento per ridefinire il senso di un'infrastruttura in risposta all'attuale stato di decadenza di quella ferroviaria⁹.

In continuità con l'esperienza del corso, le successive sperimentazioni progettuali – quelle del Masterplan e della sezione di Yale realizzata nel 1995 – s'indirizzano verso la proposizione di un nuovo prototipo di spazio aperto, che segue dunque un modello dove il Farmington Canal interagisce con gli strati che interseca (fig.1). Il tema della dismissione, allora, piuttosto che ridurre la soluzione all'applicazione di un indeterminato nastro colorato, offre la prospettiva di esplorare il percorso ferroviario come campo di relazioni – ambientali e sociali – dove riconoscere e mescolare differenti varietà tonali, in un continuo intreccio di nodi (fig.2).

Si segue un processo per cui, con le parole di Diana Balmori (1990, 65), “forse i designer non dovrebbero produrre un modello finito fisso, ma piuttosto capire che un paesaggio è qualcosa che cambierà in modo che non ci sia una forma specifica che dovrebbe essere legiferata e fissata”¹⁰. Assecondare questo cambiamento, ancora secondo le parole contenute in *A Landscape Manifesto*, è possibile soltanto partendo da un'esplorazione della realtà¹¹. È attraverso il nostro corpo che il corridoio moltiplica il suo spessore, dialogando con torrenti e fiumi, ripristinando pianure alluvionali, generando bordi morbidi, dando origine così a un'onda di connessione tra città e sobborgo, sobborgo e campagna, ma anche tra persone di diversa origine, età o sesso.

Il percorso ferroviario, mettendo in gioco la nostra corporeità, può consentire l'immaginazione di un insieme dinamico di connessioni.

La ferrovia come 'macchina della visione'

Due ferrovie. Una in Spagna, l'altra in Italia. La prima è costruita nel 1887 per facilitare il trasporto del sughero e far arrivare il grano nel porto di Palamòs. Rimane in servizio fino al 1956, per essere progressivamente occupata dall'allargamento della strada C-255 (Laboratori d'Urbanisme de Barcelona 1982, 7). Gli studi per la seconda risalgono invece al 1875: la ferrovia viene realizzata intorno ai primi anni del '900, per collegare i bacini minerari zolfiferi di Valguarnera, Grottacalda e Floristella con il Porto di Catania, per esser poi dismessa, a seguito di una frana, nel 1965.

⁹Questi nuovi modelli di 'ingegneria ecologica' rimandano alla definizione di 'azione progettuale' come “definizione di sistemi ambientali, assunti quali dispositivi formali per gestire la complessità trasformata dell'operazione”, cf. Zampieri 2012, 73).

¹⁰Nostra traduzione dall'originale in inglese.

¹¹“Some members of the public consider the linear park a 'greening' and the return to nature of an industrial mechanized corridor, (...) But the reality is more complicated.” (Balmori 2010, 30).

Due ferrovie, dunque, soltanto in apparenza distanti: entrambe vengono costruite per scopi industriali, entrambe attraversano un'entroterra prossimo al mare ed entrambe vengono dismesse negli anni del dopoguerra. Le analogie tra le due strade ferrate, tuttavia, superano il riferimento alle ragioni della loro costruzione e non si concludono con il termine del servizio: possono essere considerate come un unico campo di ricerca, sul quale è sperimentata una comune sensibilità.

Gli studi condotti sulla prima ferrovia risalgono al *Taller d'Urbanisme* diretto da Manuel de Solà-Morales durante l'anno accademico 1978-79. Le indagini condotte all'interno della scuola di Architettura di Barcellona s'interrogano su come la scomparsa dell'armatura possa influenzare l'esperienza in movimento lungo il percorso. L'esplorazione corrisponde a un processo di trascrizione che si traduce nella rappresentazione di una serie di sezioni trasversali che misurano – nei tratti più significativi – l'equilibrio variabile tra la ferrovia e i movimenti di terra (fig.3), evidenziando la continuità tra il binario e la struttura visiva del paesaggio attraversato:

I muri visivi e i punti di riferimento emergenti del paesaggio, i limiti di un piano complessivo, la prossimità o la divergenza di uno o l'altro percorso lineare, i fattori di barriera, i punti nodali come elementi strategici per il loro valore connettivo, ecc., sono fenomeni registrabili che, aggregati costituiscono i riferimenti visivi dei tracciati delle corsie (Laboratori d'Urbanisme de Barcelona 1982, 7).¹²

Riconoscere la vegetazione cresciuta ai bordi del tracciato, intravedere in lontananza la città di Anglès o il mutare della ferrovia in strada campestre d'accesso a una cascina rurale, sono alcuni tra i fattori barriera, punti nodali ed elementi di prossimità che, in quanto fenomeni registrabili, costituiscono nuovi possibili riferimenti visivi, in continuità con il tracciato (fig.4). Comincia allora a mostrarsi una postura che, da Solà-Morales, viene ereditata da Marco Navarra.

Anche tra Caltagirone e Piazza Armerina, infatti, l'esplorazione lungo il percorso è un processo che moltiplica le possibilità, attraverso una serie di movimenti trasversali che catturano sezioni di paesaggi, "intrecciandole in impreviste configurazioni con i resti della ferrovia (Navarra 2012a, 23). Il camminare, in questo senso, è strumento indispensabile per registrare questa nuova condizione:

(...) all'inizio tutto era incomprensibile...prima del progetto lunghe camminate sulla ferrovia abbandonata...registrazioni di configurazioni (...) (Navarra 2012a, 49).

¹²Nostra traduzione dall'originale in catalano.

È allora camminando che, proprio con le parole di de Solà-Morales (2012, 11), oltre le reti astratte e omogenee, oltre i territori generici che si vedono attraverso le rappresentazioni aeree o satellitari, il progetto allarga il suo campo d'indagine esplorando quella “tensione tra geometria semplice e paesaggio eterogeneo.”

Nel tratto che, per dieci chilometri, va dalla stazione di Salvatorello a Caltagirone fino a quella di San Michele di Ganzaria, interessa dunque sottolineare come il progetto corrisponde, attraverso una *linea invisibile*, alla possibilità di costruire un “nuovo punto di vista” (Navarra 2012b, 78). In questo senso, la proposta di Navarra – prima di tutto – riguarda la lettura e il disvelamento dei paesaggi di un particolare entroterra.

Le esplorazioni lungo la Girona-Palamòs e la Caltagirone-Piazza Armerina, allora, ci conducono, con le parole di Mario Lupano (2004), verso la progressiva smaterializzazione dell'oggetto architettonico e la comparsa di una “macchina della visione e delle sensazioni per chi oggi percorre il suo tracciato”.

Dalla Catalogna alla Sicilia, l'esperienza del corpo serve dunque a *misurare*¹³ – muovendosi trasversalmente – le variazioni di una topografia ferroviaria, per poi *giustapporre*¹⁴ – in un'unica sequenza lungo il percorso – la configurazione di paesaggi apparentemente distanti.

'La strada che parla'

Distante e incompatibile con gli sviluppi insediativi del secondo novecento è il destino della Monti-Tempio. Proprio una di quelle ferrovie secondarie individuate nel primo paragrafo della partenza attraverso il campionamento della rete ferroviaria dismessa, al servizio delle industrie del sughero dalla fine dell'Ottocento sino alla prima metà del Novecento. La dismissione di questo tracciato, avvenuta nel 1958, è sintomo del capovolgimento di un'organizzazione territoriale che, a partire dagli anni Sessanta, favorisce l'invenzione di una moderna città costiera, organizzata per accogliere nuove forme di turismo balneare. La rapidissima costruzione della Costa Smeralda – disegnata, piuttosto che dalle relazioni nel tempo tra l'uomo e lo spazio, “dalla mano di importanti architetti internazionali” (Decandia, e Lutzoni 2016, 18) – porta progressivamente ad abbandonare quelle aree interne attraversate dalla ferrovia che, nel corso dei secoli e sino agli anni Cinquanta, costituivano invece il perno della struttura insediativa nella Sardegna nord-orientale, attorno alla montagna del Limbara.

¹³ L'azione di *misurare* attraverso il corpo riconduce il movimento alla possibilità di seguire lentamente una traccia come “parte di un palinsesto radicato nel luogo” (Cortesi 2004, 11).

¹⁴ *Giustapporre* “in un luogo reale più spazi”, come suggerito dallo stesso Navarra (2012b, 18), significa invece far appartenere la ferrovia a quelle eterotopie più volte descritte da Foucault (2006, 18).

Lo studio sperimentale lungo la Monti-Tempio segue dunque un movimento dalla costa verso l'interno, ponendo in stretta relazione il tema della dismissione di un tracciato con quello dell'abbandono di un entroterra. Lontani dai flussi che si muovono verso la costa, per esplorare le potenzialità di questi paesaggi, la ricerca-azione – portata avanti tra il 2010 e il 2012 all'interno del Dipartimento di Architettura, Design e Urbanistica dell'Università degli studi di Sassari – fa ricorso – come dispositivo esplorativo – a una passeggiata lungo la vecchia ferrovia dismessa. La riflessione segue dunque l'imprevedibilità di un percorso, “capace di svilupparsi nell'attenzione e nella sorpresa degli avvenimenti, degli accidenti successivi e talvolta imprevedibili che si susseguono lungo un itinerario e che si dispiegano nell'andare” (Decandia, e Lutzoni 2016, 86). La lentezza, in questo senso, apre a una molteplicità di direzioni e consente di riconoscere la prossimità della strada ferrata con un tessuto rurale, all'interno del quale il microcosmo dello stazzo rappresenta “una vera e propria unità autosufficiente in cui, grazie all'orto, al vigneto, al frutteto, ai campi di grano, ai pascoli, alle capre, alle vacche e alle api, si riusciva a vivere in maniera quasi autarchica sfruttando tutte le diverse componenti di questo ambiente” (Decandia, e Lutzoni 2016, 107). La ferrovia è dunque anche ‘memoria’ di attività che si sono susseguite tra varie generazioni e ‘immersione’ nella temporalità di un particolare paesaggio¹⁵:

La toponomastica, il tessuto proprietario, il reticolo dei muri a secco, la presenza degli stazzi, le grotte abitate dai pastori transumanti, che si snodano lungo il percorso, sono solo alcuni dei segni che rivelano come le sue qualità siano l'esito di un lungo processo che ha visto l'uomo interagire con l'ambiente (Decandia, e Lutzoni 2016, 76).

È allora ancora grazie al movimento del corpo che, ritrovando alcuni di questi segni attorno alla ferrovia, si discute il significato del percorso come ‘metropolitana di stazzi’ (figg. 5-6). All'esplorazione corrisponde dunque la proposizione di una mappatura che, con le parole di Gilles Deleuze (1996), segue un approccio cartografico lontano dalla “commemorazione”. Attivando una sincronizzazione degli strati temporali individuati, nel ritrovamento dell'antico aggregato rurale dello stazzo, piuttosto che la ricerca di un'origine, si suggerisce infatti la traiettoria di nuovi possibili spostamenti attraverso la ferrovia.

In questo senso, il pensiero in movimento riflette sul significato che si può attribuire all'infrastruttura, passando dall'idea di *connessione* a quella di *relazione*¹⁶: dall'idea di un

¹⁵ Esplorare la contiguità del corpo sui binari significa dunque anche “comprendere il paesaggio che l'ha determinato nelle sue regole più profonde” (Cillis 2009, 63). Il saggio di Marco Cillis, rimanda alle considerazioni di Tim Ingold (1993, 167) che, attraverso le strade campestri rappresentate nel quadro *The Harvesters* di Pieter Bruegel, riflette sulla temporalità del paesaggio, osservando come “nel percorso è sedimentata l'attività di un'intera comunità, tra diverse generazioni”. Nostra traduzione dall'originale in inglese.

¹⁶ Sul concetto di “infrastruttura di relazione” cf. Biraghi 2014, 12 e Palazzo 2010, 25.

collegamento prestabilito a un percorso che possa invece tornare ad appartenere alla comunità, stimolando il dialogo con un tessuto sociale e umano, soltanto in apparenza dimenticato.

Mettere in gioco la contiguità del proprio corpo, significa dunque compiere una deviazione dalla traiettoria dei binari per ascoltare quello che, ancora oggi, la strada racconta. Parafrasando il pensiero di Georges Didi-Huberman (2010, 74), questo leggero *declino* – questo biforcarsi ed entrare in collisione con un mondo soltanto in apparenza distante – potrebbe allora essere considerata come una *risorsa* per il progetto.

Fra connettori e tracce

In un'epoca di ripensamento delle economie locali, si osserva dunque come al tema della dismissione ferroviaria corrisponda un cambiamento di prospettiva. Le esperienze progettuali raccolte, in effetti, evidenziano come al manufatto tecnico possa essere richiesto “qualcosa in più rispetto a quella risposta funzionale, magari sempre più tecnicamente perfezionata, che ne ha determinato la nascita” (Ferlenga, e Biraghi, e Albrecht 2012, 27).

La ferrovia dismessa, come particolare espressione di un fenomeno lineare, promette di esprimere il suo potenziale non tanto come oggetto compiuto in sé, quanto piuttosto come riferimento in grado di indirizzare le nostre scelte. Con le parole di Céline Flécheux (2020, 7), “un riferimento, senz'altro, ma che si sposta insieme a noi; (...) una linea, senz'altro, ma che può dissolversi nella nebbia o nella tempesta; un limite, senz'altro, che ci indica che il mondo continua dall'altra parte.”

Le quattro ‘esplorazioni del corpo in movimento’, in effetti, si confrontano con il tema di un corridoio infrastrutturale; tuttavia, lungo una potenziale medesima traiettoria, indirizzano il processo progettuale verso l'approfondimento di una serie di differenti dominanti puntuali. Oltre la riproposizione di una dominante lineare, suggeriscono infatti di considerare una ferrovia dismessa come insieme di nodi, sezioni e stazioni, mettendo così in discussione – del percorso – l'autonomia rispetto alle condizioni ambientali del sito e la continuità del paesaggio attraversato e, infine, la durata. Più in generale, riflettendo sulla dismissione, le esplorazioni rimandano al *pensiero relazionale* suggerito da Tim Ingoldt (2016, 79), per cui ogni organismo può essere pensato, piuttosto che come entità predefinita o standardizzata, come “luogo di crescita e di sviluppo all'interno di un continuo campo di relazioni”¹⁷.

¹⁷ L'organismo individuato da Ingoldt – un luogo di sviluppo in un campo di relazioni – è analogo a quell'oggetto i cui tratti somatici, secondo Morton (2018, 9), emergono come interazione tra il suo Dna e l'ambiente in cui il Dna si esprime.

Se – interpretando ancora il pensiero di Tim Ingold (2020) – s’individua come possibilità quella di non separare le cose da noi stessi, allora siamo noi stessi il percorso che stiamo costruendo nell’azione di esplorare con il corpo una ferrovia dismessa. Un percorso ancora invisibile, ma che promette di tornare a esistere nuovamente oscillando tra l’essere *connettore* e *traccia*: da un lato espressione dell’andare in fretta da un punto a quello successivo o precedente; dall’altro degli indizi rivelati dal passaggio di un corpo che, invece, è libero di andare dove vuole¹⁸.

È dunque possibile cominciare a indagare il tema della dismissione ferroviaria esplorando le possibili intersezioni tra un binario e gli indizi – ecologici, sociali, visivi, temporali – che un corpo potrebbe rivelare spostandosi.

Le parole del paesaggista viennese Hans Loidl (2014, 113), ancora oggi, ricordano come un percorso abbia valore “non tanto di per sé ma attraverso le scene che accadono mentre le persone si muovono”¹⁹.

Nel prossimo paragrafo, la nostra riflessione va allora avanti cominciando a muoversi lungo la Lucca-Pontedera, iniziando a esplorare un percorso attraverso la propria fisicità per discutere il senso del viaggio in ferrovia.

¹⁸ L’opposizione e la complementarità fra queste due espressioni lineari è evidenziata ancora da Ingoldt (2007, 75).

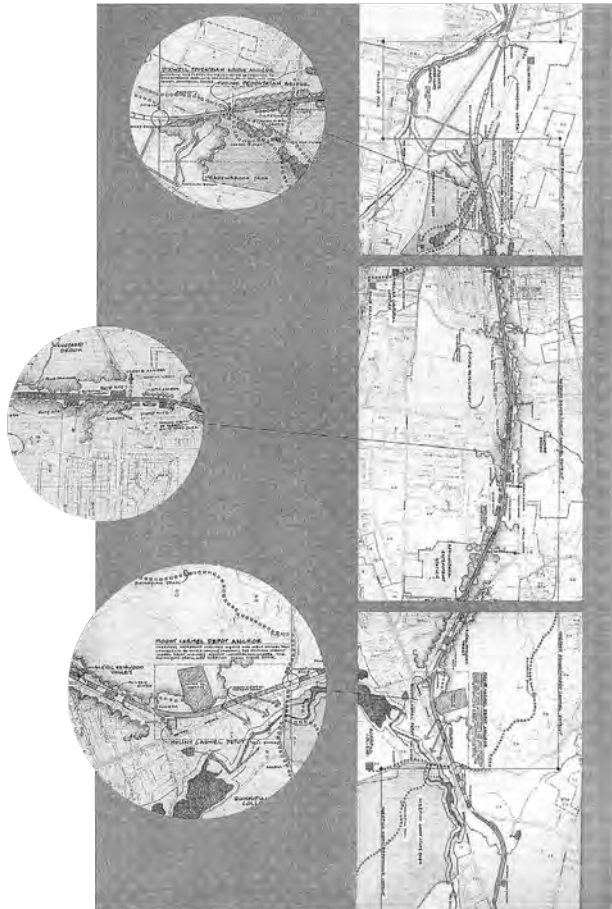
¹⁹ Nostra traduzione dall’originale in inglese.

**fig.1**

Farmington Canal Heritage Trail.

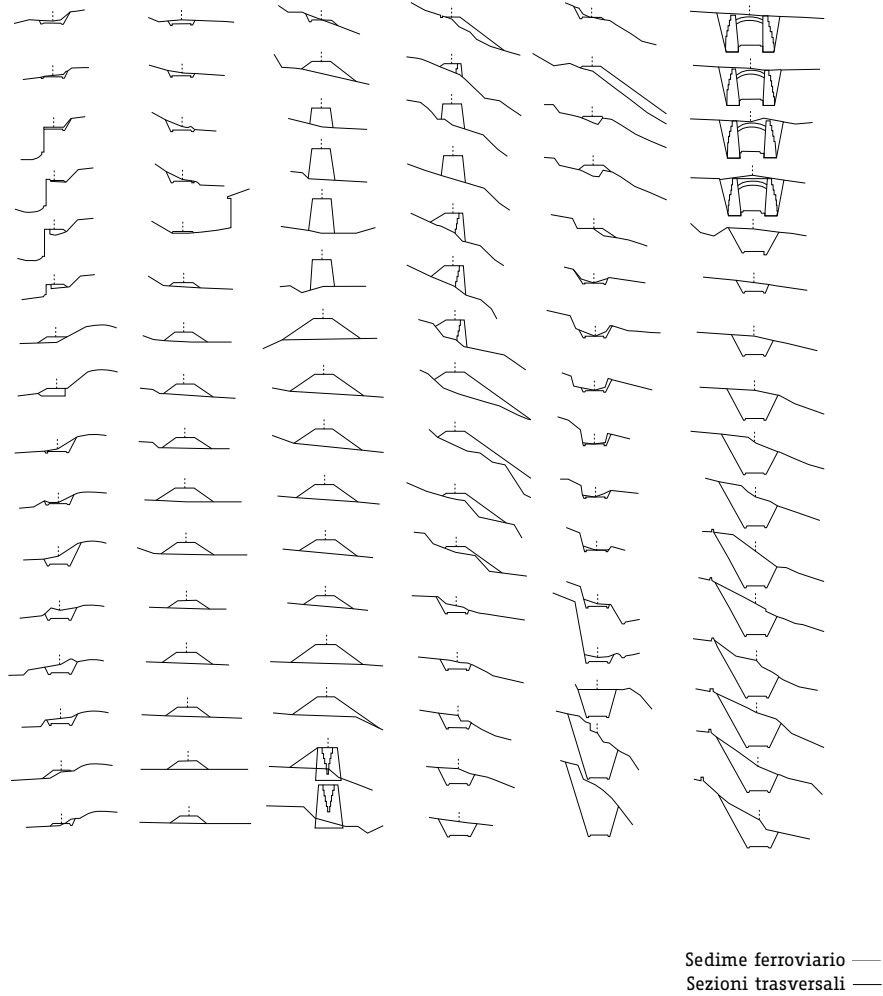
Fonte: www.farmingtoncanal.org/Maps.htm.

Rielaborazione dell'autore.

**fig.2**

Proposta per la progettazione del segmento di corridoio lungo sei miglia ad Hamden.

Fonte: Balmori 1990. Courtesy of Balmori Associates

**fig.3**

Serie di diagrammi di sezioni trasversali.

Fonte: Laboratori d'Urbanisme de Barcelona 1982, 19.

Rielaborazione dell'autore.

**fig.4**

*Dall'alto verso il basso:
il centro storico di Anglès intravisto sulla sinistra del tracciato,
la ferrovia tramutata in una strada campestre di accesso ad una cascina rurale,
alcuni canneti cresciuti sul terrapieno della ferrovia.*

Fonte: Laboratori d'Urbanisme de Barcelona 1982, 38.

Nostra traduzione delle didascalie dall'originale in catalano.

**fig.5**

Mappatura degli stazzi attorno al tracciato della Monti-Tempio.

Fonte: *Orme sul territorio: la toponomastica*. Elaborazione cartografica di F. Camacci, A. Sarde, E. Pinna, in Decandia, e Lutzoni 2016, 141.

Rielaborazione dell'autore.



fig.6
*Lo stazzo di "Bal di Trau" nella campagna di Calangianus
lungo il tracciato ferroviario Monti-Tempio.*
Fonte: Decandia, e Lutzoni 2016, 157.

Forse il viaggio, tramite l'osservazione di ciò ch'è ovvio e ordinario, può essere una terapia, un mezzo per far sì che l'occhio esterno apra l'occhio interno. I vecchi segnali presso gli attraversamenti incustoditi dei binari ammonivano: FERMATI, GUARDA, ASCOLTA (Heat-Moon 2016, 24).

Lungo le strade meno battute del continente americano, William Least Heat-Moon si ferma di fronte a un binario. Il vecchio segnale di una ferrovia incustodita è ormai rovina di sé stesso. Perdendo la sua funzione originaria, diventa strumento terapeutico per riflettere su ciò che di ordinario sta attorno e che, solitamente, si tende a non considerare.

Fermarsi di fronte a un binario, per guardare o ascoltare, sono azioni che, canonicamente, non vengono associate a un viaggio in ferrovia. Lo spostamento su rotaia, in letteratura, secondo Desportes (2008, 123-124), s'identifica piuttosto con l'impossibilità di "stabilire relazioni spaziali fra gli elementi percepiti", oppure, secondo Gubler (2014, 83), con una visione panoramica che "rende evanescenti e transitori i segni fondati nel suolo e costruiti nell'ambiente locale". Tra i *topos* letterari che accompagnano la nascita del viaggio in ferrovia, lo *choc* dovuto alla velocità del treno è forse tra i più frequenti. Per Schivelbusch (1988, 40), corrisponde a un'esperienza che porta a conoscere "soltanto i luoghi di partenza, di sosta e di arrivo"¹, passando velocemente tutti gli spazi intermedi tra l'uno e l'altro. Viaggiare a piedi, al contrario, rimanda a una dimensione cognitiva rivolta verso la conoscenza di un luogo: secondo Eugenio Turri (1998, 186-201), è un'attività che forma "spettatori preparati", in grado di "dare un senso ad ogni segno che incontriamo lungo il cammino".

¹ Sullo "choc ferroviario" e l'incidente come *topoi* letterari cf. Magenta 2016, 120-123.

Heat-Moon, vagabondando e invitando a fermarsi, guardare e ascoltare, ci porta allora a riflettere su quale significato è oggi possibile attribuire all'esperienza in ferrovia, cominciando a mettersi in gioco attraverso l'esperienza di un viaggio a piedi.

Le sue parole, in questo senso, suggeriscono di attivare un processo d'immersione che rimanda all'approccio fenomenologico teorizzato da Norberg-Schulz "come un «ritorno alle cose» in opposizione all'astrazione e alle costruzioni mentali" (2016, 8); ma anche a un pensiero progettuale prima di tutto impegnato in passeggiate senza uno scopo e senza una meta: con le parole di Christophe Giroit (2019, 86), a uscire di casa e procedere passo dopo passo, per interrogarsi "di più su ciò che vediamo attraverso i nostri piedi".

Il terzo paragrafo della partenza si sviluppa allora seguendo i primi passi lungo le tracce della ferrovia Lucca-Pontedera.

All'interno dell'insieme di più di ottomila chilometri di ferrovie dismesse che percorrono l'Italia, questa ferrovia è identificata come campione rappresentativo. I suoi venticinque chilometri sono in gran parte disarmati e stabiliscono un quadro di partenza pertinente al fine di sperimentare l'azione del camminare².

In un processo progettuale, riconducendosi alla definizione di 'promenadologia' fornita da Burckhardt (2019, 198), camminare descrivendo le "sequenze per mezzo delle quali l'osservatore percepisce l'ambiente", è sperimentata come azione fondativa che serve a "investire di più nell'esplorazione delle varianti" (Burckhardt 2019, 232).

Da questo primo esperimento *in situ*, l'interazione tra le immagini delle sequenze raccolte 'con i piedi' e il pensiero di tre autori in cammino sui binari – Ernesto Schick, Henry David Thoreau e Bruce Chatwin – evidenzia alcuni modi di viaggiare in ferrovia – o meglio, di attraversarla – riflettendo così su differenti possibili significati attribuibili allo stesso viaggio.

Si comincia, allora, partendo dalla stazione di Lucca.

Atterraggio: muoversi tra le varietà

Allontanandosi dalla stazione con il rischio di essere subito fermati in una zona non accesso non autorizzato, i primi passi si muovono ai bordi del tracciato che, ancora integro, scorre parallelo alla ferrovia verso Pistoia, per poi curvare in direzione della piana di Pontedera (fig.1). Seguendo il raggio d'inflessione dei binari, dopo pochi metri, in prossimità dell'inizio della zona industriale Enrico Mattei, le traversine scompaiono.

²Per contestualizzare precisamente la Lucca-Pontedera rispetto allo schema ferroviario della Regione Toscana si rimanda al primo paragrafo dell'*Andata*.

Al ritmo ripetuto e serrato dei binari si sovrappone, anticipata dalla chioma di un albero, la presenza di un bosco di latifoglie, di fronte al quale ci si ferma (fig.2). Una presenza apparentemente insolita che, tuttavia, seppur con altre tonalità e densità, si ripete ancora lungo il corso della passeggiata.

A distanza di quasi venti chilometri dalla stazione di Lucca, spostandosi verso quella di Pontedera, ci si ferma sulle rovine di un cavalcavia ferroviario in prossimità della stazione di Calcinaia, per ritrovare ancora il sedime invaso dalla vegetazione, e osservare un piccolo esemplare di *Rubus ulmifolius* Schott (fig.2).

Cominciando a calpestare il sedime della Lucca-Pontedera, l'atterraggio, con le parole di Christof Girot (1999, 61), corrisponde dunque a un possibile "cambio di velocità" e trasmette l'idea di "toccare il suolo".

Durante il primo atto verso il riconoscimento della particolare condizione di un sedime ferroviario, si scopre che questo suolo si trova in una condizione d'instabilità. Rallentando, immergendosi in un ambiente che ancora non si conosce molto, si osserva come il viaggio consenta di tornare a mettere a fuoco le cose in primo piano, e che questo primo piano ha un'intensità variabile ed evoca una dimensione transitoria.

Camminare, allora, riconducendosi al modo in cui l'andatura del poeta Robert Walser è interpretata da Winfried Georg Sebald (2015, p.33), è dunque un'attitudine che consente di riconoscere ed entrare in empatia "con quanto di più effimero esista al mondo".

Una disponibilità all'incontro, quella del vagabondo narratore elvetico, che si ritrova nella postura e nella sensibilità di un altro svizzero, un disegnatore di erbe, Ernesto Schick, secondo Graziano Papa (in Schick 2010, 8), anche lui "sempre disponibile per la passeggiata":

Percorrendo i fasci dei binari R e P, le sorprese sono frequenti. Si possono trovare piantine appartenenti a ogni genere di verdura: cipolle, pomodori, verze, cavolfiori, piselli, fagioli, insalata: ad esempio la cicoria *Cichorium intybus* L. (...) (Schick 2010, 92).

Le frequenti visite di Schick all'area dello scalo ferroviario di Chiasso trasmettono il valore del prendersi del tempo per tornare a sorprendersi. Allora, anche per fare amicizia con tutte quelle che sono le specie cresciute sopra i binari e, allo stesso tempo, per stimolare la mente a immaginare nuovi modi di fare esperienza dei luoghi, attraverso una ferrovia integrata a più componenti vegetali³.

³ Quello di Schick è un modo di camminare che suggerisce di approfondire le varietà di flora e habitat lungo il percorso. A questo proposito si richiamano gli studi sulla biodiversità lungo uno dei tracciati delle ex ferrovie Calabro Lucane, cf. Dal Bo, e Brando 2020, 357-457.

Oltre alle piantine appartenenti a ogni genere di verdura, numerose altre vengono catalogate da Schick in dieci schede, che comprendono le Piante Pilota, le Scrophulariaceae, le Onagraceae, le Fabaceae, le aggressive, le Asteraceae, le attraenti, le comparse, e, infine, le “Erbe” della grande famiglia delle poacee: la ‘Flora ferroviaria’ di Schick è, in questo senso, una raccolta che riflette un’intima conoscenza del paesaggio attorno alla stazione di Chiasso.

Individuando la traiettoria di un movimento *attraverso* le varietà di specie vegetali ospitate lungo il percorso, al viaggio in ferrovia corrisponde dunque anche l’esperienza di un viaggio botanico.

Scostamento: muoversi in estensione

Proseguendo il cammino da Lucca verso Pontedera, si raggiunge la zona del Compitese in un tratto dove la ferrovia è stata occupata da abitazioni private e alcune opere d’arte del manufatto sono scomparse. In Via del Porto (fig.3), non si può accedere al sedime a causa di una cancellata in ferro, che indica un progressivo processo di privatizzazione, forse abusivo. Si può tuttavia attraversare il binario, passando sotto ai resti di un cavalcavia ferroviario – oggi distrutto – per cominciare a esplorare i dintorni.

Allontanandosi dal percorso principale, il movimento dei piedi corrisponde all’acquisizione di un nuovo punto di vista. Non si perde del tutto la ferrovia, che riappare in lontananza come una striscia di alberi. Questo nuovo riferimento visivo tiene assieme ciò che appare ancora più distante – l’insediamento di Castelvecchio di Compito, costruito sull’ultimo promontorio dei Monti Pisani verso la pianura – con ciò che invece sta in primo piano, e che varia la sua intensità, passando da un campo a seminativo, fino a raggiungere la consistenza di uno specchio d’acqua che riflette il profilo dei monti in prossimità del Lago della Gherardesca (fig.4).

Tra Lucca e Pontedera, nel mezzo del percorso, al viaggiare in ferrovia corrisponde allora anche quel genere di passeggiata solitaria fuori dalla città, adatta a chi, come Jean-Jacques Rousseau (2018, 119), “stanco della folla, vuole respirare l’aria di campagna”. I passi del filosofo francese, in questo senso, mettono a fuoco un modo di camminare che, dai dintorni della città di Parigi giunge sino alla contea di Middlesex, senza voler arrivare a una precisa destinazione.

Che cos’è la ferrovia per me?
Non vado mai a vedere
Dove finisce.
Riempie qualche valle,

E crea stormi per le rondini,
 Fa soffiare la sabbia,
 E fa crescere le more.
 (Thoreau 2014, 114).

Tra il luglio del 1845 e il settembre del 1847, Henry David Thoreau trascorre, da solo, due anni di vita nella campagna del Massachusetts. A circa cinquecento metri dalla capanna che costruisce per sé e i suoi ospiti accanto al lago Walden, passa la ferrovia di Fitchburg: è proprio seguendone le traversine che, talvolta, il poeta ritorna a Concord. Ma le case del villaggio non sono l'unica meta che intende raggiungere, anzi.

Il significato della scoperta, per Thoreau, si rivela piuttosto con un'azione più radicale⁴: attraversare i binari, lasciando la direzione principale del sedime alle proprie spalle, per restituire una serie di innumerevoli e precise digressioni su boschi, fiumi e laghi che, attorno al manufatto, si trovano in alcuni tra i luoghi più interessanti e suggestivi di una campagna silenziosa, poco distante dalla vita rumorosa che si svolge invece nella città⁵.

Evocando l'immagine di una ferrovia come parte integrata al paesaggio nel quale ci si muove, le numerose derive suggerite da Thoreau, allora, sono espressione di quel pensiero paesaggistico interpretato da Venturi Ferriolo (2003, 107) come 'percorso senza confini'. E i suoi passi, forse, sono anche quelli del 'viandante non distratto' che, secondo Rosario Assunto (1973, 40-41), scorge "il paesaggio come parte integrante e costitutiva della via nella quale egli si trova".

Una ferrovia, dunque, esiste allora paradossalmente anche come "assenza possibile" (Merleau-Ponty 2019, 141). Anche quando da lei ci si allontana per poi, ricordando le analisi visive di Valerio Romani (2008, 114), collocarla "in un 'quadro' più ampio"⁶, ovvero il paesaggio che la circonda.

Non ci si deve dunque sentire disorientati se, con i piedi, ci si scosta dall'asse principale, perdendo un pò di tempo a girovagare nei paraggi. Allontanandosi dal binario, si prende coscienza della configurazione di un sito, stimolando il pensiero a intrecciare le traversine con una tessitura più vasta di relazioni.

⁴ A proposito dell'atteggiamento di Thoreau (2009, 28-29), il suo *camminare* è espressione di un pensiero per cui "la parte migliore della terra non è proprietà privata" e "il paesaggio non appartiene a nessuno". Piero Calamandrei (2013, 174), nel suo inventario della casa di campagna, cammina con simile postura, dichiarando: "(...) e posso aggirarmi per questi campi come se fossi di casa, padrone di essi assai più di coloro che ne figurano proprietari al catasto".

⁵ La deriva attraverso le 'infrastrutture della burocrazia' di Thoreau ha una dimensione esplorativa che rimanda alle sperimentazioni del gruppo radicale fiorentino U.F.O., verso la ricerca di una nuova 'prossimica territoriale' tra città e campagna, cf. Pezzato 2013, 248-249.

⁶ A questo proposito, le analisi visive di Romani rimandano al processo di figurazione attraverso il movimento messo a fuoco dalle ricerche di Lynch (1964, 23), per cui "niente è sperimentato singolarmente, ma sempre in relazione alle sue adiacenze (...)".

La ferrovia non è isolata, così come, secondo Paolo Bürgi (2006, 161), “non può essere isolata persino la cella di una prigione”.

Nel viaggio in ferrovia è dunque presente anche una dimensione ludica di costante deriva: assecondandola, *attraverso* un movimento in estensione, possono scaturire imprevedibili collegamenti.

Ascolto: muoversi in profondità

Risalendo la ferrovia per tornare verso la stazione di partenza di questo primo viaggio, ci si muove nella piana di Lucca. Ci si ferma alla stazione di Toringo-Parezzana e, dopo un poco di riposo, si prosegue camminando lungo un sedime che, oggi, sembra avere piuttosto l'aspetto tranquillo di una strada campestre. Non siamo ancora abbastanza vicini alla città da intravedere le sue mura, che il tracciato s'interrompe in prossimità dell'Al1 Firenze-Mare. Ancora una volta, il sedime è occupato da un'abitazione privata. Oltre il cancello della casa e la fascia di vegetazione che scorre parallela al muro dell'autostrada, s'intravede un campanile (fig.5). Sollecitati da questo riferimento visivo, si compie un'ultima deviazione dal tracciato principale. Muovendosi verso destra, si trova una prima cappella votiva ai bordi di una strada carrabile. Poi, ancora più avanti, un'altra all'interno di una corte rurale (fig.6): un ulteriore punto di riferimento per spostarsi lungo quella che si scopre essere l'antica via di Carraia, e raggiungere così, infine, il campanile, che si scopre essere quello della chiesa di San Paolo Apostolo.

La prima sequenza del nostro cammino, in riferimento alle differenti espressioni della componente vegetale incontrate, ha mostrato la possibilità di muoversi *attraverso le varietà* di un percorso ferroviario. La seconda, con l'esplorazione di una tra le sue possibili adiacenze trasversali, *attraverso le (sue) estensioni*. Quest'ultima, invece, è destinata a far muovere *attraverso le (sue) profondità temporali*. Il tragitto per raggiungere il campanile sembra infatti guidato dal suono di passi che hanno già battuto la via di Carraia. Se ad ogni scrittore può corrispondere un modo di viaggiare, l'esperienza in ferrovia può essere allora anche quella di un 'viaggio romantico', espressione di un modo di camminare, secondo Raffaele Milani (2001, 72), “impegnato a scavare, (...), nella memoria del luogo, del suo mito, nel richiamo lontano di altre epoche e civiltà”.

Una sequenza mostrava una striscia dell'Australia lunga quattrocentocinquanta chilometri (...). Era l'ipotetico tracciato di una nuova ferrovia che avrebbe collegato Alice a Darwin. (...) Arkady aveva il compito di identificare i «proprietari tradizionali» della terra, (...) e di farsi rivelare quale roccia o pozza d'acqua o eucalipto fosse opera di un eroe del Tempo del Sogno (Chatwin 1995, 13).

Fra i deserti dell'Australia, Bruce Chatwin si sposta verso Nord seguendo l'ipotetica ferrovia che avrebbe dovuto collegare Alice a Darwin. Durante i numerosi sopralluoghi a piedi, accompagna l'amico russo Arkady nel compito di stringere rapporti di amicizia con i proprietari tradizionali dei terreni, per assicurarsi che il tracciato non distrugga nemmeno uno dei loro luoghi sacri. Muoversi lungo una striscia lunga quattrocentocinquanta chilometri è un modo per seguire le orme di chi già ha camminato questa terra. È occasione per imparare a orientarsi ascoltando le variazioni melodiche di un sistema di percorsi – le 'vie dei canti' – intonate dai primi aborigeni australiani in una terra ancora sconosciuta, e trasmesse sino ad oggi ritualmente, attraverso una mappa cognitiva costruita dando un nome alle cose incontrate spostandosi.

Si crede che certe frasi musicali, certe combinazioni di note, descrivano che cosa fanno i piedi dell'Antenato. Una frase dirà: «Salina», un'altra «Letto di Torrente», «Spinifex», «Duna», «Boscaglia di Mulga», «Parete di Roccia» e così via (Chatwin 1995, 147).

L'attitudine nomade di Bruce Chatwin, con le parole di Eugenio Turri (1998, 186), riflette dunque "un modo di porsi nei confronti del paesaggio come attori, ma anche, al tempo stesso, come spettatori". Non avendo altri impegni se non quello di passeggiare in ferrovia, allora, utilizzando un'espressione di Erling Kagge (2018, 37), camminare è un 'gesto sovversivo': concede infatti di essere, allo stesso tempo, osservatori e partecipi del processo di costruzione di un paesaggio.

Spostarsi a piedi significa dunque anche mettersi in una condizione di ascolto, significa muoversi *attraverso* le profondità temporali del percorso, per confrontarsi con la cultura di una popolazione che ha già attribuito un senso allo spazio, molto prima del nostro passaggio.

Riconoscendo le tracce che hanno lasciato i canti degli antenati, quasi come seguendo le stazioni di un antico pellegrinaggio, l'immaginazione può spingersi, allora, a intrecciare la ferrovia con le note di una frase musicale, affinché la melodia continui, ancora, a essere trasmessa.

Modi di viaggiare in ferrovia

Grazie a questa prima esplorazione *attraverso la ferrovia*, si attualizza dunque l'efficacia del camminare in quanto azione che lascia aperti spazi "di enunciazione" (De Certaux 2005, 151)⁷. Durante la sua pratica, si rivelano infatti indizi e intersezioni che attualiz-

⁷Numerosi altri autori riconoscono nella pratica del camminare un metodo scientifico per generare nuova conoscenza, cf. Macpherson 2016, 425.

zano delle sequenze, privilegiandone alcune anche allontanandosi dallo stesso sedime ferroviario.

Con la percezione dei piedi, è allora possibile attribuire all'esperienza in ferrovia la dimensione di un viaggio in uno 'spazio odologico'. Camminando, ricorda infatti Luca Vargiu (2019, 34), non ci si muove più in uno spazio euclideo – continuo e omogeneo – quanto piuttosto in uno spazio instabile, dove “aree e luoghi hanno differenze qualitative”.

Muoversi *attraverso* le varietà, le estensioni e le profondità temporali, mette dunque in crisi i *topos* letterari della velocità, dello *choc*, dell'impossibilità di mettere a fuoco un primo piano o di stabilire delle relazioni tra gli elementi percepiti; inoltre, permette di attribuire all'esperienza in ferrovia il senso di un viaggio botanico, di una deriva attraverso luoghi prossimi alla città, e di un viaggio romantico alla ricerca di altre epoche e civiltà.

Numerosi contributi – a partire dalla Convenzione Europea⁸ – identificano la formazione di un 'paesaggio' con un processo d'interazione tra uno spazio e un soggetto che, attraverso gli stimoli raccolti durante un'esperienza cognitiva in movimento, riesce ad attribuire un senso a ciò che gli sta attorno.

Udo Wheilacher (2012, 244), ancora, ricorda come oggi “la nostra percezione del paesaggio ha bisogno di essere sempre re-imparata, in modo da poter reagire adeguatamente alle diverse qualità di un ambiente in continua evoluzione”⁹.

Come suggerito da Francesco Careri (2006, 4), cogliere il senso del nostro spostarci significa allora ricondurre il camminare a un'azione d'interpretazione creativa e modifica simbolica dello spazio attraversato¹⁰ o, con le parole di Massimo Venturi Ferriolo (2016, 10), a un 'arte della trasformazione'. Dunque, a un processo progettuale che questa prima esplorazione sulle tracce della Lucca-Pontedera ha soltanto inaugurato. Confrontandosi con una ferrovia dismessa, laddove non è possibile riattivare il servizio di trasporto del treno, 'progetto' è spesso sinonimo d'immediata pretesa d'uso – o riuso – del manufatto. Di frequente, la parola 'progetto' è associata alla proposizione di un percorso per la 'mobilità lenta', concepito in modo acritico e omologante; e, soprattutto, poco adatto a promuovere esperienze del paesaggio divaganti rispetto all'asse che è stato dell'infrastruttura e che torna a risultare dominante sulle pause laterali.

⁸ Venturi Ferriolo (2009, 151-152), ad esempio, richiama la CEP mettendo al centro della discussione sul paesaggio l'importanza dell'esperienza cognitiva del corpo – tattile oltre che visiva – come strumento per attribuire un senso allo spazio attraversato.

⁹ Nostra traduzione dall'originale in inglese.

¹⁰ Sul movimento come esperienza cognitiva che corrisponde a un'attribuzione di significato cf. Appleyard, and Lynch, and Myer 1964, 5.

Invertendo il punto di vista, provando cioè a riscoprire la lentezza come mezzo piuttosto che come fine, dunque, camminando, quali stimoli progettuali si possono raccogliere e verso quale prospettiva può muoversi il 'progetto' del percorso?

Il viaggio, allora, continua, per immergersi progressivamente nei luoghi della Lucca-Pontedera, cominciando a rintracciare indizi grazie ai movimenti che, nel corso del tempo, si sovrappongono attorno al binario.



fig.1

Comparsa del bosco di latifoglie sul sedime della Lucca-Pontedera.

Foto di Giacomo Dallatorre su pellicola Polaroid istantanea 600 a colori, Agosto 2019.

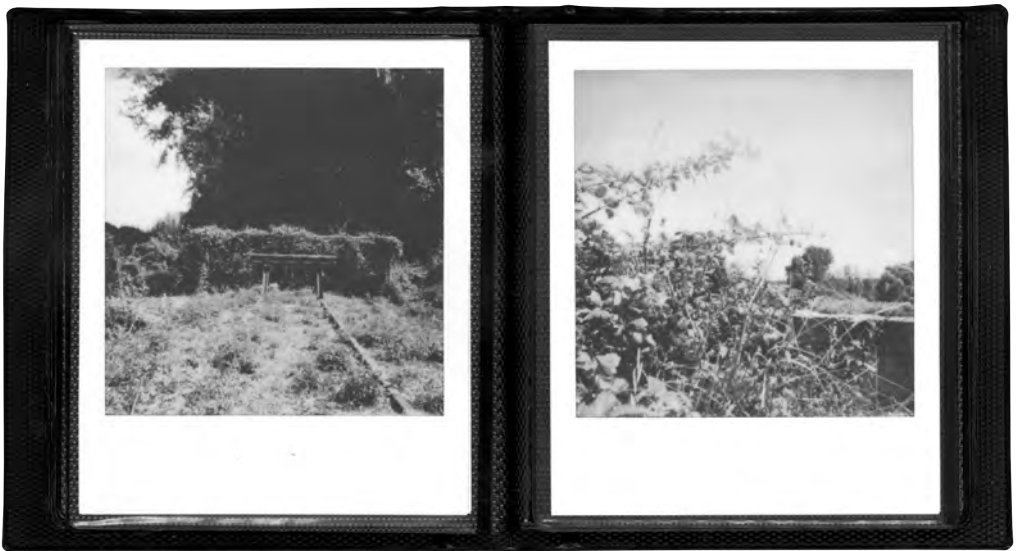


fig.2
Interruzione della Lucca-Pontedera in corrispondenza del bosco.
Rubus ulmifolius Schott sul cavalcavia presso la Stazione di Calcinaia.
Foto di Giacomo Dallatorre su pellicola Polaroid istantanea 600 a colori, Agosto 2019.

**fig.3**

Resti del Cavalcavia ferroviario in prossimità di Via del Porto.

Profilo di Castelvecchio sul poggio dei Monti Pisani intravisto dai campi seminativi.

Foto di Giacomo Dallatorre su pellicola Polaroid istantanea 600 a colori, Agosto 2019.



fig.4
*Profilo dei Monti Pisani intravisto
dalla riserva naturale "Bosco di Tanali" e dal Lago della Gherardesca.*
Foto di Giacomo Dallatorre su pellicola Polaroid istantanea 600 a colori, Agosto 2019.

**fig.5**

*Sedime della Lucca-Pontedera in prossimità della stazione di Toringo-Parezzana.
Campanile della Chiesa di San Pietro Apostolo in prossimità dell'Autostrada Firenze-Mare.*
Foto di Giacomo Dallatorre su pellicola Polaroid istantanea 600 a colori, Agosto 2019.



fig.6
*Interno di Corte lucchese ed edicola votiva
lungo la Via di Carraia nel Comune di Capannori.*
Foto di Giacomo Dallatorre su pellicola Polaroid istantanea 600 a colori, Agosto 2019.

Andata

L'insieme delle linee secondarie dismesse appartenenti allo schema ferroviario della regione toscana contiene una casistica molto ampia di condizioni d'uso e gestione. La sua rappresentazione corrisponde a una mappa che, a una scala locale (fig.1), esprime le complessità che interessano il patrimonio ferroviario dismesso nazionale.

Nello schema, infatti, si trovano ferrovie riattivate per servizi saltuari di tipo turistico (Asciano-Monte Antico), in esercizio con un numero ridotto di fermate (Giuncarico-Ribolla), convertite in sistema di mobilità dolce (Poggibonsi S. Gimignano-Colle Val D'Elsa), oppure chiuse ma, ancora, potenzialmente funzionanti (Livorno Calambrone-Colle Salvetti)¹.

Confrontandosi con questo insieme così eterogeneo, se in presenza di una ferrovia ancora armata – come ad esempio la Lucca-Aulla – sembra opportuno focalizzarsi sul “rafforzamento del servizio ferroviario” e “sulla messa a punto di un diverso modello di mobilità basato sull’ottimizzazione dell’infrastruttura ferroviaria esistente” (Alberti 2019, 124), la Lucca-Pontedera, invece, come espressione di una ferrovia ormai quasi completamente disarmata, stimola un diverso approccio riflessivo.

Uno studio recente sul ruolo delle ferrovie regionali per ‘un progetto integrato di valorizzazione del patrimonio territoriale e paesaggistico’ (Saladini 2014), in particolare, considera l’assenza di velocità, capacità ed efficienza del servizio di trasporto ferroviario da un lato come parametri, certamente, negativi; dall’altro, come indizi della permanenza di una forte relazione fra il sedime e lo spessore temporale del paesaggio che attraversa. Sembra dunque interessante interrogarsi sul futuro di una ferrovia convertendo la dismissione in opportunità d’indagare il lento processo di formazione dei luoghi interessati dall’abbandono di una linea. Attorno alla Lucca-Pontedera, i luoghi sono quelli di un particolare entroterra toscano dove, soltanto per sedici anni, passa il movimento veloce del treno.

¹ La ricognizione, funzionale a differenziare le diverse espressioni della dismissione in relazione allo schema ferroviario della Regione Toscana, è stata verificata grazie al database curato dal prof. Roberto Rovelli, cf. <https://www.ferrovieabbandonate.it/index.php> 8.

Le forme dell'acqua: assestamenti attorno a un lago

I primi segni d'infrastrutturazione del paesaggio tra Lucca e Pontedera, in effetti, sono preceduti dal movimento instabile di un'acqua che, soltanto dopo aver oscillato mutando in varie forme, si assesta attorno alla figura di un lago.

In epoca paleolitica, il Mar Mediterraneo “ricopriva tutta quella che oggi è una fertile zona pianeggiante e popolosa, fino ad Empoli, addirittura fino alle propaggini occidentali del Monte Albano” (Caciagli 1984a, 12). Successivamente, in epoca quaternaria, l'incontro tra il mare e i corsi d'acqua – che raggiungevano una vasta insenatura delimitata a nord dal Monte Pisano e a sud dalle Colline Livornesi e Pisane – forma i golfi di Bientina e di Fucecchio (fig.2). Due insenature che, agli inizi dell'epoca storica, per la caparbia intenzione dell'Arno di raggiungere la Costa, sono chiuse e trasformate in laghi (fig.3).

Attorno al Lago di Bientina si forma un primo equilibrio instabile, in un entroterra dove, oltre all'acqua, si accolgono presto anche altri protagonisti, che giungono attorno al lago seguendo imprevedibili traiettorie di avvicinamento.

La mediazione, o il ruolo di confine, che il lago svolge fra gli insediamenti delle future città di Lucca e Pisa è infatti rafforzato dall'insediamento di una comunità religiosa che nasce dalle ceneri del fallimento di un viaggio.

Nel febbraio del 668 Costante II, imperatore dell'Impero Romano d'Oriente, ancorché non cristiano, si decise di mandare in Italia suo figlio secondogenito, Salimano (...). Salimano avrebbe dovuto raggiungere Roma, per comporre col papa Vitaliano I, alcune controversie d'ordine religioso (Caciagli 1984b, 17).

Leggenda vuole, infatti, che il figlio dell'imperatore romano d'Oriente, spostandosi da Costantinopoli verso Roma, colpito da una grave malattia e costretto a fermarsi, è accolto nei pressi dell'attuale Castelveccchio di Compito. Qua muore, lasciando i denari, da consegnare al Papa, in eredità all'abate Benedetto che, in suo onore, edifica una Badia vicino al lago.

Dal medioevo in poi, attorno al lago e ora protette dall'autorità della Badia di San Salvatore, le popolazioni, allora, si raggruppano, rifugiandosi sopra le pendici del Monte Pisano e le colline delle Cerbaie, oppure occupando i terreni paludosi di pianura.

La lettura dei disegni raccolti presso l'Archivio di Stato di Lucca rende testimonianza di questo processo: da un lato evidenzia come la Badia di San Salvatore occupi, alle pendici del monte pisano, una posizione baricentrica tra la sponda settentrionale e quella meridionale del lago (fig.4); dall'altro come, prima dell'inizio dei lavori più estensivi di re-

gimazione delle acque, già a partire dalla fine del sedicesimo secolo (fig.5), è in atto “un processo di rilevamento topografico e catastale, la cosiddetta «linea rossa», per identificare quei terreni soggetti a spese di bonifica (...)” (Caciagli 1984a, 49-50).

Sino alla prima metà dell’800, il Lago di Bientina, tuttavia, ancora compare – tra il padule di Fucecchio e Massaciuccoli – come centro nevralgico dell’entroterra e oggetto di controversie tra Lucca e Pisa². Il paesaggio lacustre mantiene ancora intatto l’aspetto che aveva mostrato durante tutto il corso del Medio Evo³. Il Repetti rende testimonianza della sua presenza, evocando una superficie per la metà coperta dalle acque, “per cui questo suol distinguersi col vocabolo di Chiaro, dando ai suoi lembi il titolo di Padule” (1855, 108-109)⁴. Nel corso del XIX secolo si manifestano però altri modi di relazionarsi con le risorse lacustri. L’espansione di Lucca verso il limite settentrionale del lago e la regimazione delle sue acque a meridione (fig.6), sono segni dell’avanzare di un pensiero per cui, secondo Andrea Zagli (2009, 114), lo sfruttamento dell’incolto palustre e i protagonisti di questa ‘oscura economia’ iniziano “ad essere percepiti come un avanzo incivile e quasi vergognoso del passato, terreni e braccia da recuperare e convertire il prima possibile in nome del progresso agricolo.”

Nella Toscana moderna: la ferrovia come ultima opera di bonifica

La costruzione di una regione più moderna è dunque strettamente legata alle vicende del lago. La sua bonifica è anticipata dal progressivo interesse del Granducato per il controllo della Badia di San Salvatore e delle terre sulle sponde del Padule⁵ e, dopo gli studi e interventi di regimazione delle acque curati da Leonardo Ximenes⁶, si concretizza nella seconda metà dell’800. La pubblicazione della legge per le bonifiche del 1810 e la conclusione dei lavori per la botte sotto l’Arno a cura dell’ing. Alessandro Manetti sono le tappe di avvicinamento verso l’acquisizione dei terreni ricavati dalle acque del lago, un’attività che s’intensifica con l’annessione della Toscana al regno dei Savoia⁷.

²La Badia di San Salvatore, in qualità di potere in grado di controllare le terre del lago, è allo stesso modo oggetto di una controversia tra le due città. In questa controversia, s’inserisce progressivamente il potere centrale della Signoria Fiorentina, cf. Caciagli 1984b, 41, 50, 65 e 72. Il conflitto tra Pisa e Firenze si riflette anche nella progressiva costruzione d’insediamenti lungo la via Pisana. La prima fortificazione di quella che poi diventerà la città di Pontedera, infatti, corrisponde a un avanzamento dei possedimenti medicei in direzione di Pisa, cf. Pallini 1967.

³cf. Ceccarelli Lemut, e Garzella 2002, 29.

⁴Per un approfondimento sull’utilizzo delle risorse del lago da parte delle comunità che vivevano lungo le sue sponde, cf. Zagli 2009.

⁵Sugli interventi d’acquisizione di terre da comunità ed enti religiosi e sul processo di concentrazione fondiaria nelle mani dei Medici, cf. Regione Toscana 2007b, 12, Caciagli 1984a, 32-33 e Zagli 2003, 177 e 191.

⁶La trasformazione dell’assetto dei luoghi, come sottolineato da Carletti (2008, 122), è anticipata dalla costruzione del Canale Imperiale a cura dello Ximenes, evocata nel frontespizio del trattato dell’ingegnere di origini spagnole, dove “campeggia un’illustrazione delle operazioni idrauliche che si andavano a sperimentare”.

⁷cf. Caciagli 1984a, 82-94.

Come ricordato da Emanuela Morelli (2007, 79), la nascita del nuovo Stato accelera infatti la costruzione di “nuovi paesaggi strutturati secondo la nuova riforma agraria”. Un orizzonte di mutamento messo a fuoco in realtà sin dall’epoca granducale, con l’espansione del controllo di Firenze verso altri comuni, anche attraverso una politica di ammodernamento infrastrutturale.

La decentralizzazione, in effetti, è sospinta, soprattutto, dalla progressiva tessitura della nuova rete ferroviaria.

Nella seconda metà dell’800, la presenza di un gran numero di vie – secondo Andrea Giuntini (1988, 9), indice di una “spiccata sensibilità della dinastia (...) verso le infrastrutture” – consente infatti la realizzazione dei primi tracciati che collegano Firenze con Lucca, Pisa e Livorno. Intorno al 1929, la rete ferroviaria si densifica lungo la direttrice tirrenica, potenziando Lucca come snodo verso la città di Viareggio e la Garfagnana.

La Lucca-Pontedera, inaugurata il 28 Ottobre 1928, s’inserisce dunque nel processo di modernizzazione del sistema infrastrutturale toscano, svolgendo soprattutto un ruolo di raccordo tra le direttrici principali. La sua comparsa matura dunque in ragione di un’importanza interprovinciale⁸, ma si spiega anche in ragione della prosecuzione di un processo di bonifica locale e, dunque, della scomparsa della figura del lago (fig.7).

L’interesse verso la costruzione della Lucca-Pontedera risale infatti alla fine della seconda metà dell’800, manifestandosi come possibilità di solcare una pianura – quella di Bientina – che, grazie alle bonifiche in corso, va “giornalmente aumentando in modo visibile di popolazione e ricchezza” (Anonimo, 1886).

In questo senso, all’opportunità d’incrementare i commerci “legati alla raccolta dei prodotti agricoli indirizzati in gran parte verso il porto di Livorno” (Quirici, e Agonigi 1999, 33), si aggiunge quella di collegare la pianura Lucchese con le località di un entroterra di difficile accesso e con quella valle dell’Arno che, progressivamente, con la fine della prima guerra mondiale, si organizza attorno all’espansione di Pontedera. Un’insediamento che, con decreto reale del 17 maggio 1930, proprio in concomitanza con l’inaugurazione della ferrovia, viene proclamato città⁹.

⁸ “La linea Lucca–Pontedera–Saline per Volterra (giacché sarebbe pronto l’allacciamento) non avrebbe una importanza locale soltanto, ma assurgerebbe con il tratto Lucca–Pontedera ad un’importanza interprovinciale di primo ordine”, cf. Anonimo 1904.

⁹ cf. Pallini 1967, 102. La proclamazione di Pontedera come città è inoltre strettamente legata all’inaugurazione delle Officine Piaggio: “Nel 1923, iniziava la storia industriale di Pontedera, con l’insediamento del grande stabilimento meccanico Piaggio (...) e l’espansione del centro, tanto che nel 1930 Pontedera venne dichiarata città.”, cf. Regione Toscana 2007b, 14.

Come la bonifica del lago, anche la realizzazione della Lucca-Pontedera è portata avanti a fasi alterne¹⁰, compenetrandosi con i movimenti di un terreno paludoso:

Sebbene nello studio del progetto esecutivo si cercasse in tutti i modi di evitare i terreni quorosi delle paludi di Bientina, pur tuttavia in alcuni tratti si rese indispensabile attraversare le paludi stesse e quindi accorsero opere speciali di consolidamento atte a garantire la stabilità della linea su di un terreno naturalmente insidioso (Zerbinati 1928, 8-9).

Un terreno che, lungo il percorso ferroviario – a semplice binario di 25,193 chilometri – oltre alle stazioni disposte tra quelle di arrivo e partenza, rende necessario, per un totale di centoquaranta, “un rilevante numero di opere minori, quali sottopassi, cavalcavia, ponticelli per piccoli corsi d’acqua, ed acquedotti irrigatori” (Zerbinati 1928, 7; cf. anche Di Cesare 1928, 93-97).

La Lucca-Pontedera, dunque, entra in servizio dialogando con le asperità orografiche dei luoghi e con la rete idrografica. Come altre ferrovie secondarie italiane, smette di funzionare, soprattutto, in ragione del ruolo che, improvvisamente, si trova a svolgere durante la seconda guerra mondiale.

Dopo la dismissione: dal ritorno del lago alla comparsa del bosco

La sospensione del servizio è infatti anticipata da un imprevisto interesse nei confronti della ferrovia che, a seguito dei bombardamenti sulla città di Pisa, diventa “fondamentale per ricucire i movimenti ferroviari lungo la linea tirrenica” e, per questo, dal 1944 è occupata dalle truppe germaniche “come arteria logistica negli spostamenti di truppe e materiali (...)” (Quirici, e Agonigi 1999, 35-36).

Nascosta alle pendici del Monte Pisano, in particolare, l’artiglieria tedesca usa il tracciato per continui spostamenti¹¹, oppure per stazionare nei pressi del Campo di Concentramento di Colle di Compito, in funzione dal 1942 al 1944. Qua, infatti, i tedeschi internano come prigionieri di guerra sottufficiali e soldati semplici italiani prima che, a seguito dell’armistizio, il campo passi nelle mani Repubblica Sociale Italiana diventando una prigione per internati civili¹². L’apice della frequentazione della ferrovia coincide tuttavia con il termine del suo funzionamento. In ragione dell’importanza strategica, il binario è infatti bombardato sia dagli alleati che dai tedeschi.

¹⁰ La costruzione subisce infatti numerosi rallentamenti – ad esempio, è sospesa dal 1909 al 1920 – concretizzandosi soltanto al termine della prima guerra mondiale, cf. Quirici, e Agonigi 1999, 12-15.

¹¹ Le truppe germaniche, per attaccare, spostavano il cosiddetto ‘cannonissimo’ verso la piana di Lucca, poi, per proteggersi, si rifugiavano nell’entroterra, nascondendo l’artiglieria sotto la Galleria Subalvea nei pressi del Campo di Concentramento di Colle di Compito, cf. Quirici, e Agonigi 1999, 37 e Cittarella 2013, 149.

¹² Per un approfondimento di questa vicenda si rimanda a Galli 2005.

Al termine della guerra, ogni prospettiva di ripristino è interrotta: il percorso ferroviario si presenta infatti in una condizione estremamente frammentata¹³ e non riesce a sostenere la concorrenza del trasporto su gomma¹⁴.

Alla dismissione della ferrovia, nell'evoluzione dell'infrastrutturazione dei luoghi, corrisponde dunque uno sfilamento tra le direttrici nord-sud ed est-ovest. Un processo determinato, attorno alla prima metà del Novecento, in particolare dalla comparsa dell'autostrada Firenze-Mare (fig.8), realizzata con "lo scopo di incentivare lo sviluppo turistico della città di Viareggio e dell'area termale di Montecatini" (Morelli 2007, 105). Sono gli anni del rafforzamento di un turismo balneare che riporta Pisa al centro dell'attenzione come "importante nodo di traffico" (Regione Toscana 2007b, 14). L'aumento della velocità di circolazione verso la costa, attorno al 2013, è sottolineato dalla presenza della Firenze-Pisa-Livorno – parallela alla Firenze-Mare – e dall'annodarsi dei flussi attorno all'aeroporto di San Giusto (fig.9).

Si osserva dunque da un lato, dal capoluogo toscano, una progressiva intensificazione degli spostamenti verso il mare; dall'altro, nell'entroterra, un'apparente assenza di movimento.

Al silenzio di un binario dove non passa più il treno non corrisponde in effetti una mancanza di attività.

Nei luoghi un tempo frequentati dal treno, infatti, continua l'attività di regimazione delle acque, testimoniata dalla costruzione dello Scolmatore dell'Arno, conclusa soltanto dopo gli anni '70 del Novecento, come prosecuzione di un lungo processo di assestamento dei terreni¹⁵.

Nella parte occidentale dell'ex padule di Bientina, inoltre, in corrispondenza dell'area in precedenza occupata dal Campo di Concentramento di Colle di Compito, emerge – o, forse, sarebbe meglio dire riemerge – uno specchio d'acqua.

(...) a decorrere dall'anno 2008, nell'area sono cessate le periodiche operazioni di prosciugamento e si venuto a creare l'unico specchio d'acqua permanente del padule di Bientina che, anche durante le annate meno piovose, come quella del 2012, non si è mai prosciugato del tutto. La profondità dell'acqua all'interno dello specchio variabile da pochi cm ad 1,5 m e dipende molto dalle variazioni stagionali. L'area della Bonifica Della Gherardesca, è situata nella parte occidentale del "padule", ai piedi del Monte Pisano, ed ha una superficie di circa 57 ha (Chines, e Bianchi, e Bacaro 2015, 4).

¹³ Per un approfondimento sulla condizione del servizio di trasporto al termine della seconda guerra mondiale si rimanda al paragrafo "Una ferrovia senza rotaie: componenti, intersezioni, nodi".

¹⁴ cf. Cittarella 2013, 147.

¹⁵ cf. Caciagli 1984a, 103-106.

Il ritorno di un frammento del Lago di Bientina, pertanto, da un lato può essere interpretato come segno di un'inversione di tendenza nel rapporto che, durante il corso dei secoli, le comunità hanno instaurato con il paesaggio di palude; dall'altro, tuttavia, anche come indice di una progressiva mancanza di cura di luoghi, appunto, un tempo soggetti a periodiche operazioni di prosciugamento e, dunque, di gestione. Nelle cartografie più recenti, alla presenza dell'uomo testimoniata dalla realizzazione del Canale Scolmatore, si sovrappongono in effetti altri indizi che, al contrario, segnano la rotta di un esodo. Oltre all'acqua del Lago della Cherardesca, anche la dinamica della superficie forestale – tra il 1954 ed il 2016 – mostra un aumento dei boschi attorno alla traccia della ferrovia (fig.10-11). Un ulteriore segnale, in linea con la tendenza individuata nel “Rapporto sullo stato delle foreste in Toscana 2019”¹⁶, del progressivo abbandono di questo particolare entroterra¹⁷.

Movimenti attorno alla Lucca-Pontedera

Esplorando la ferrovia come episodio transitorio all'interno del processo di formazione dei luoghi, si comincia dunque a riflettere sul tema della dismissione ponendo la questione al di là della scomparsa e della possibile riattivazione di un servizio di trasporto.

L'assenza del treno, in effetti, consente di confrontarsi con la particolarità di un percorso ferroviario preceduto da un graduale processo di bonifica locale e, dunque, dai continui movimenti di una *terra* paludosa necessari per realizzarlo. Allo stesso tempo, suggerisce di esplorare un orizzonte culturale dove alla dismissione corrisponde la possibilità di abbandonare la velocità di un servizio di trasporto – lasciandosi in particolare alle spalle quella delle autostrade o delle ferrovie ancora in funzione nella direttrice est-ovest – per cominciare a seguire ritmi più lenti. Come quello dell'*acqua* di un lago che, oscillando, riemerge, segnando di nuovo il confine tra la lucchesia e la piana Livorno-Pisa-Pontedera. O come quello della *legna* di un bosco che, gradualmente, si sta sovrapponendo al sedime ferroviario. Emergono nuove dinamiche evolutive, in aree destinate in precedenza prevalentemente all'agricoltura, che sono indizio di un progressivo processo di abbandono dei luoghi.

Continuando a seguire la traiettoria di questi movimenti attorno alla Lucca-Pontedera, allora, la frequentazione dell'entroterra toscano prosegue, esplorando la discontinuità del segno ferroviario come opportunità di conoscere – o meglio, imparare a riconoscere – le trame del paesaggio attraversato.

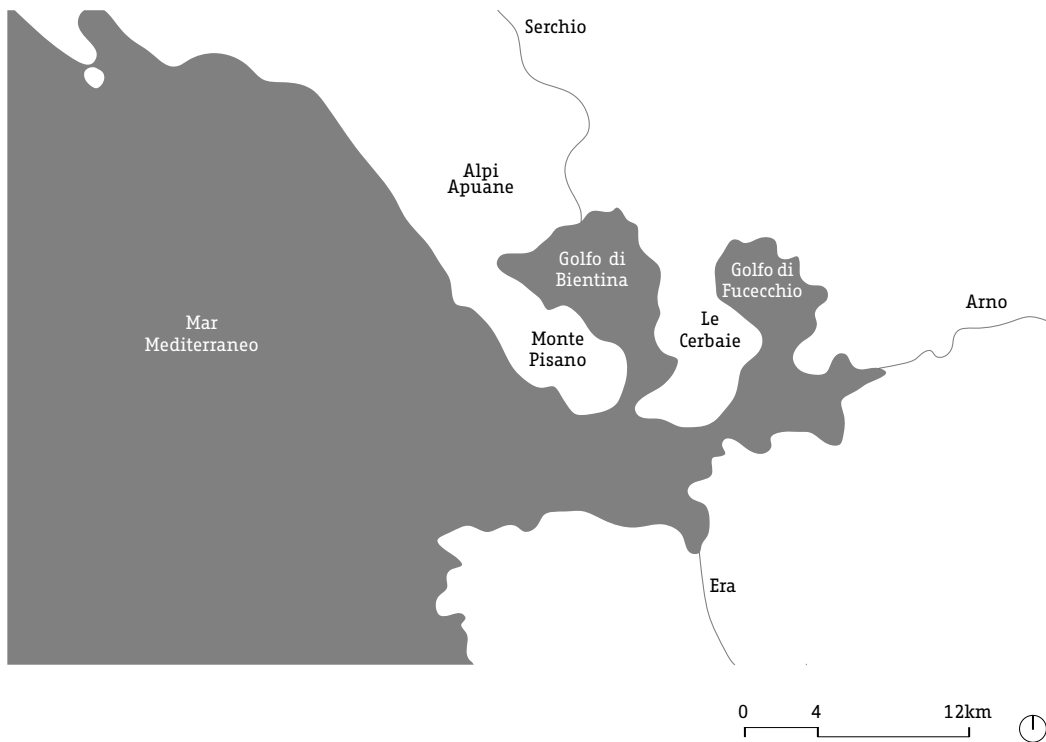
¹⁶ Secondo Chirici, e Giannetti, e Luchetti Martignoni (2020, 36), l'inquadramento complessivo dei boschi toscani evidenzia infatti “come i boschi hanno occupato in larga parte (...) superfici agricole (...) abbandonate (...)”.

¹⁷ Un esodo – dopo il termine della grande guerra e dunque ancora prima della dismissione ferroviaria – in realtà già favorito anche dall'esistenza, verso altri paesaggi di bonifica come la Camargue, “di itinerari di espatrio (...) tracciati dalla generazioni precedenti” (Bozzoli 2009, 84-85). Un esodo, forse, incentivato anche dalle deportazioni e dallo sfollamento dei Monti Pisani durante l'occupazione tedesca, cf. Moretti 1957, 105 e Cei Martini 2005, 91-92.

fig.1
*Posizione del sedime della Lucca-Pontedera
in riferimento allo schema ferroviario della regione Toscana.*
Disegno dell'autore.

- Alta velocità
- Ferrovie in uso
- Ferrovie dismesse



**fig.2**

I luoghi attorno alla Lucca-Pontedera, in epoca quaternaria.

Fonte: Caciagli 1984a, 15.

Rielaborazione dell'autore.

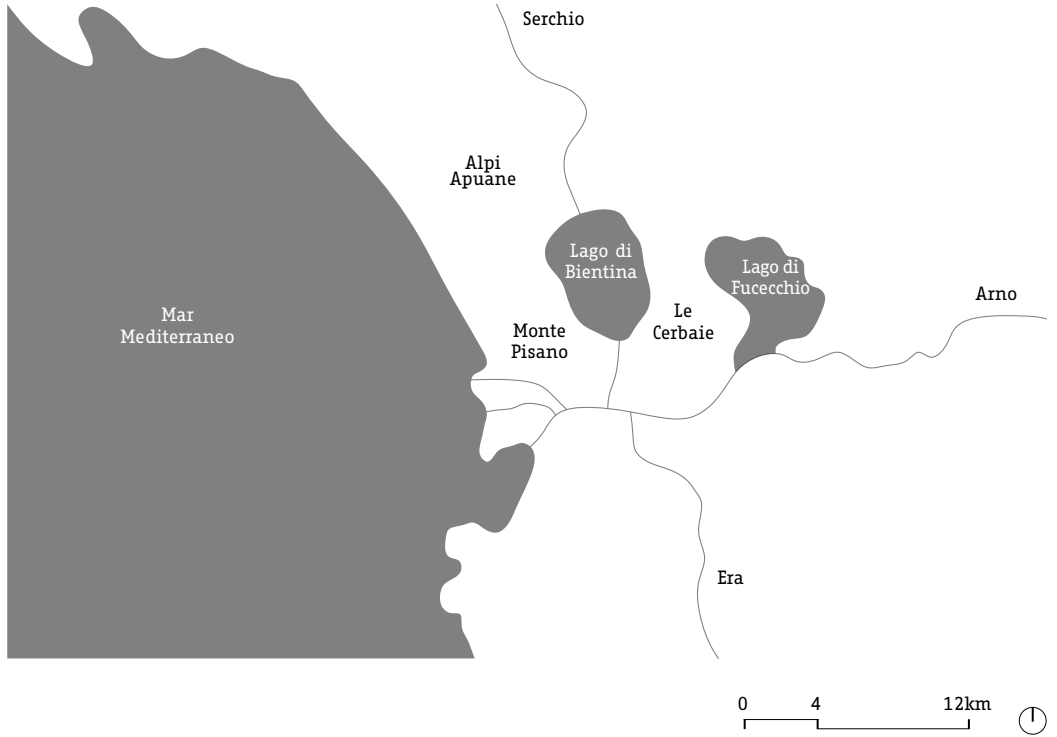


fig.3
I luoghi attorno alla Lucca-Pontedera, agli inizi dell'epoca storica.
Fonte: Caciagli 1984a, 15.
Rielaborazione dell'autore.

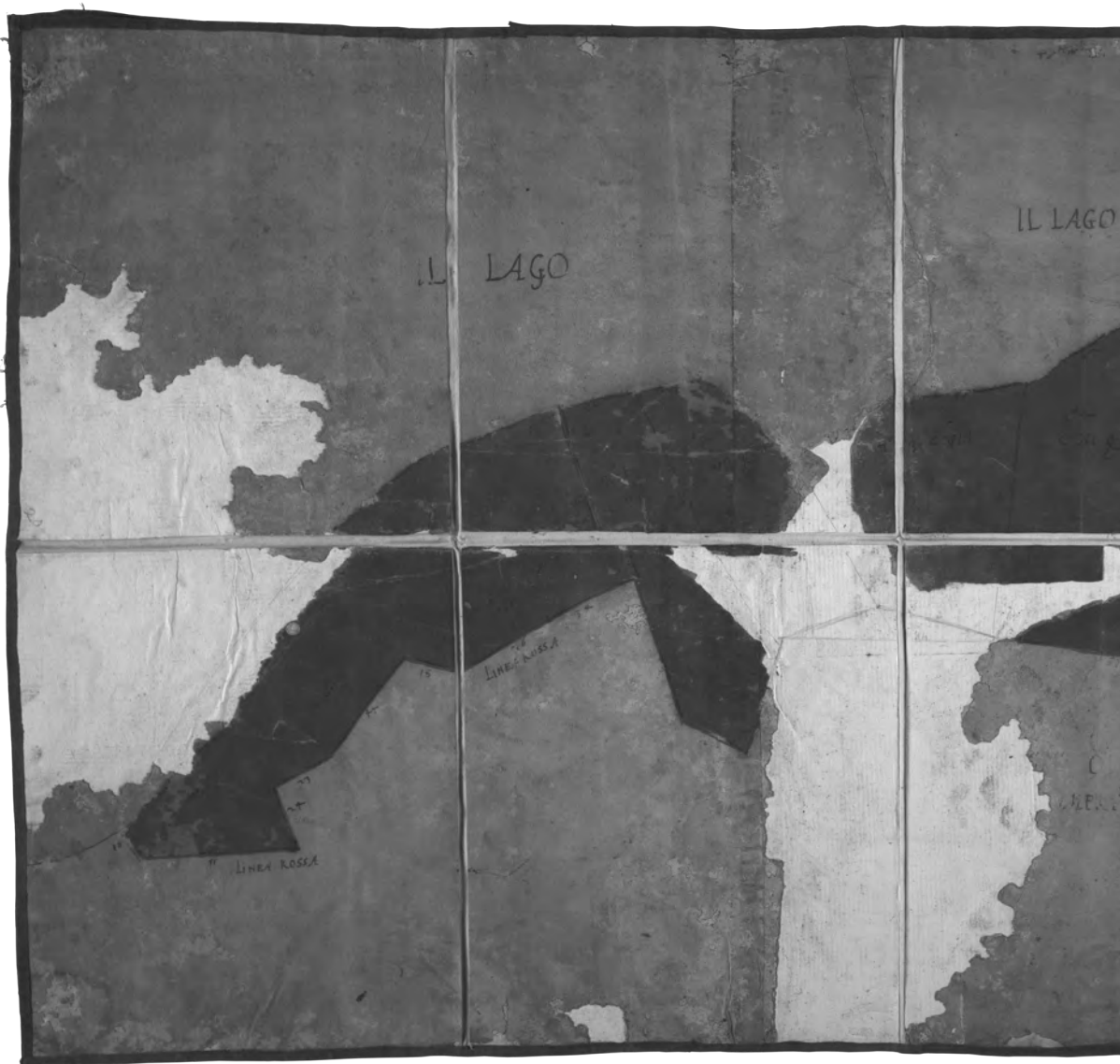


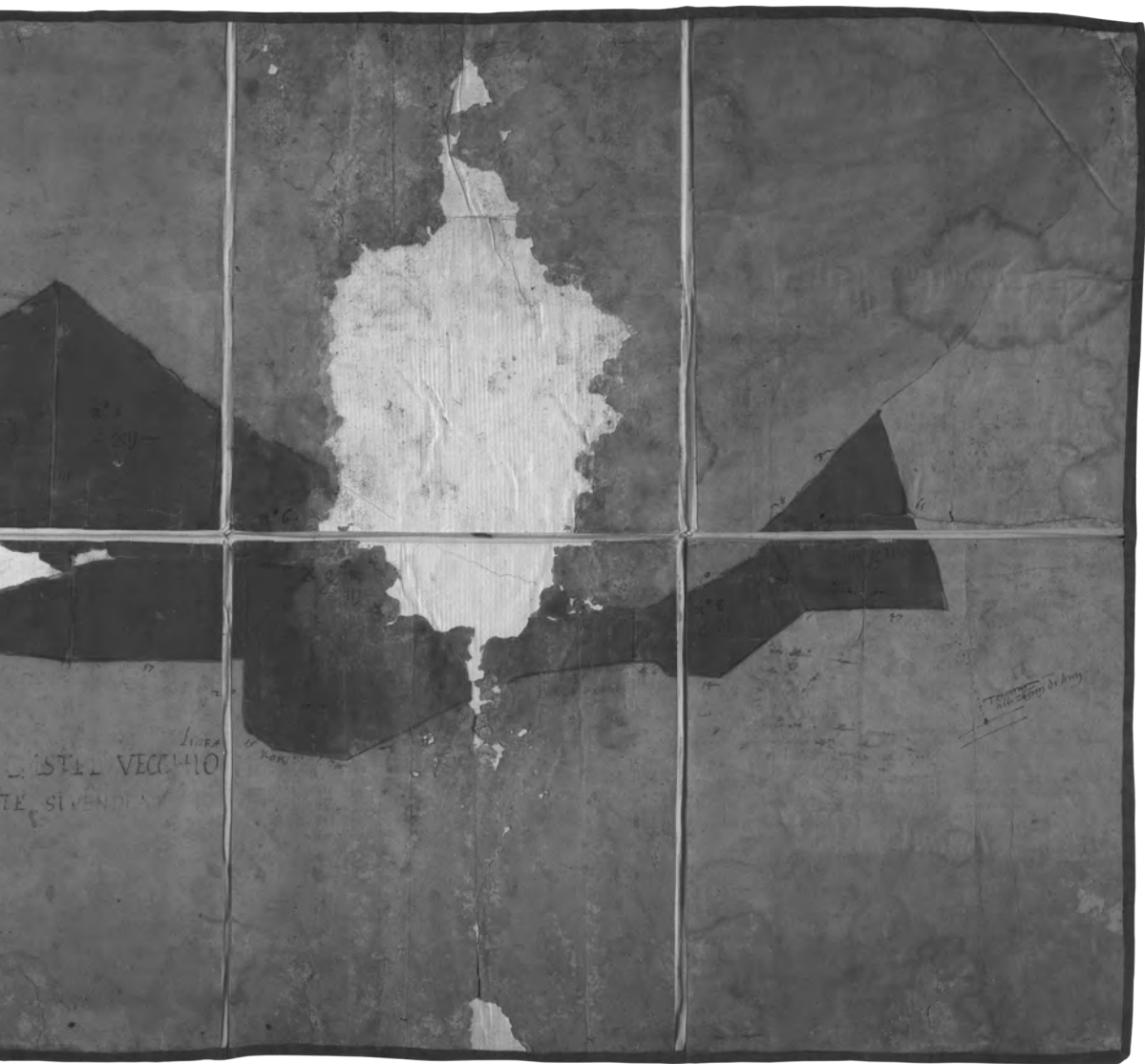
○ Localizzazione della
Badia di San Salvatore

fig.4

Memorie sopra il Lago di Sesto
o di Bientina, raccolte per la
Deputazione de' Nove Spettabili
Cittadini eletti per l'esame del
Progetto del Nuovo Ozzeri.

È l'originale che l'Arnolfini presentò
ai suoi colleghi, forse nel 1782,
munito di più carte topografiche.
Datazione: 1782 Misure: 775 x 527 mm
Archivio di Stato di Lucca,
Fondo "Deputazione sopra il nuovo
Ozzeri / Arnolfini 1778-1782".



**fig.5**

Canale Pubblico nella Linea Rossa

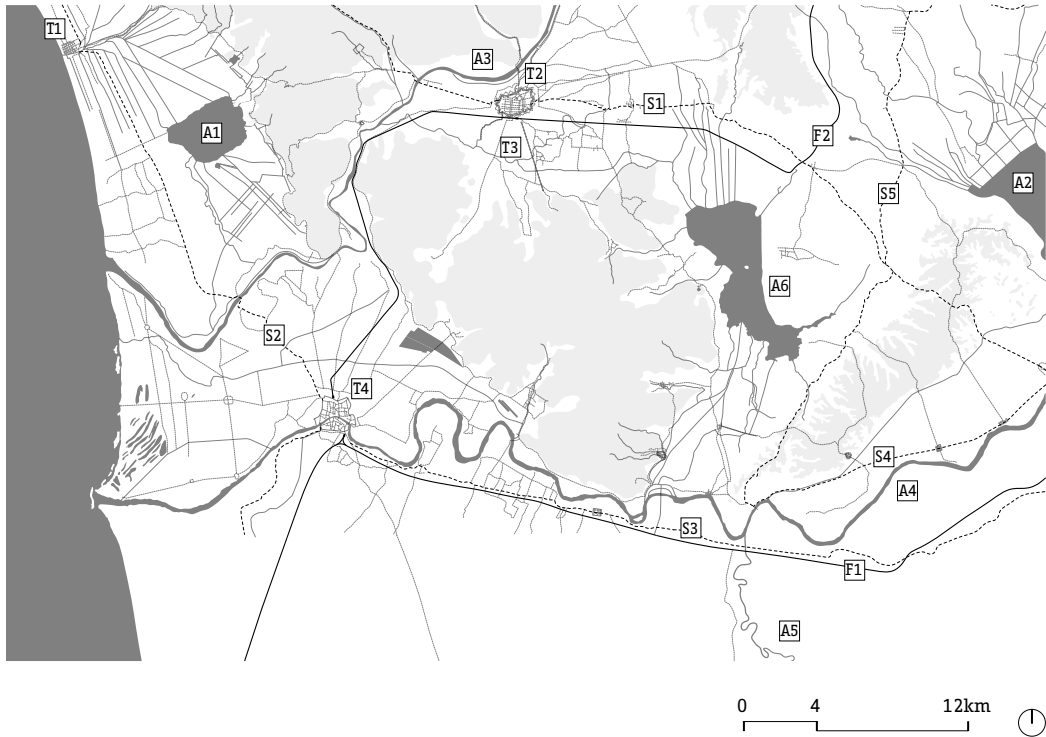
Datazione: 1601-1700.

Materiale: Carta ruvida montata su tela.

Misure: 1220 x 570 mm.

Archivio di Stato di Lucca,

Fondo "Offizio sopra i paduli di Sesto - Mappe varie, Sec. XVI-XVIII".



Toponimi principali

- T1. Viareggio
- T2. Lucca
- T3. Acquedotto del Nottolini
- T4. Pisa



Strade principali

- S1. Via Francigena
- S2. Via Aurelia
- S3. Via Pisana
- S4. Via Fiorentina
- S5. Via Pistoiese



Ferrovie

- F1. Firenze-Pisa-Livorno
- F2. Firenze-Lucca-Pisa

Corpi e corsi

- d'acqua superficiali*
- A1. Lago di Massaciuccoli
- A2. Padule di Fucecchio
- A3. Fiume Serchio
- A4. Fiume Arno
- A5. Fiume Era
- A6. Lago di Bientina

fig.6

I luoghi attorno alla Lucca-Pontedera, al 1850.

Fonte: Carta topografica del compartimento lucchese, 1850, consultato presso IGM, Fondo "Carte e stampe antiche".

Rielaborazione dell'autore.



Toponimi principali

- T1. Viareggio
- T2. Lucca
- T3. Acquedotto del Nottolini
- T4. Pisa
- T5. Marina di Pisa
- T6. Pontedera



Strade principali

- S1. Via Francigena
- S2. Via Aurelia
- S3. Via Pisana
- S4. Via Fiorentina
- S5. Via Pistoiese



Ferrovie

- F1. Firenze-Pisa-Livorno
- F2. Firenze-Lucca-Pisa
- F3. Pisa-La Spezia
- F4. Pisa-Collesalveti
- F5. Lucca-Pontedera

Corpi e corsi

d'acqua superficiali

- A1. Lago di Massaciuccoli
- A2. Padule di Fucecchio
- A3. Fiume Serchio
- A4. Fiume Arno
- A5. Fiume Era
- A6. Canale Imperiale
- A7. Canale Rogio

fig.7
 Infrastrutturazione dei luoghi
 attorno alla Lucca-Pontedera, al 1929.

Fonte: Unione carte IGM, serie 100V:
 104 (PISA) ANNO:1928, 105 (LUCCA) ANNO:1929,
 111 (LIVORNO) ANNO:1928, 112 (VOLTERRA) ANNO:1926.
 Rielaborazione dell'autore.



Toponimi principali

- T1. Viareggio
- T2. Lucca
- T3. Acquedotto del Nottolini
- T4. Pisa
- T5. Marina di Pisa
- T6. Pontedera



Strade principali

- S1. Via Francigena
- S2. Via Aurelia
- S3. Via Pisana
- S4. Via Fiorentina
- S5. Via Pistoiese



Ferrovie

- F1. Firenze-Pisa-Livorno
- F2. Firenze-Lucca-Pisa
- F3. Pisa-La Spezia
- F4. Pisa-Collesalveti
- F5. Pisa-Tirrenia-Livorno



Ferrovie dismesse

- F6. Lucca-Pontedera



Autostrade / Superstrade

- 1. Firenze-Mare

Corpi e corsi

- d'acqua superficiali*
- A1. Lago di Massaciuccoli
- A2. Padule di Fucecchio
- A3. Fiume Serchio
- A4. Fiume Arno
- A5. Fiume Era
- A6. Canale Imperiale
- A7. Canale Rogio

fig.8

I luoghi attorno alla Lucca-Pontedera, al 1954.

Fonte: Unione carte IGM, serie 100V:

104 (PISA (CURVE)) ANNO:1952, 105 (LUCCA (CURVE)) ANNO:1954,

111 (LIVORNO (CURVE)) ANNO:1952, 112 (VOLTERRA (CURVE)) ANNO:1953.

Rielaborazione dell'autore.



0 4 12km

*Toponimi principali*

- T1. Viareggio
- T2. Lucca
- T3. Acquedotto del Nottolini
- T4. Pisa
- T5. Marina di Pisa
- T6. Pontedera

----- *Strade principali*

- S1. Via Francigena
- S2. Via Aurelia
- S3. Via Pisana
- S4. Via Fiorentina
- S5. Via Pistoiese

———— *Ferrovie*

- F1. Firenze-Pisa-Livorno
- F2. Firenze-Lucca-Pisa
- F3. Pisa-La Spezia
- F4. Pisa-Collesalveti

----- *Ferrovie dismesse*

- F5. Pisa-Tirrenia-Livorno
- F6. Lucca-Pontedera

———— *Autostrade / Superstrade*

- 1. Firenze-Mare
- 2. Firenze-Pisa-Livorno

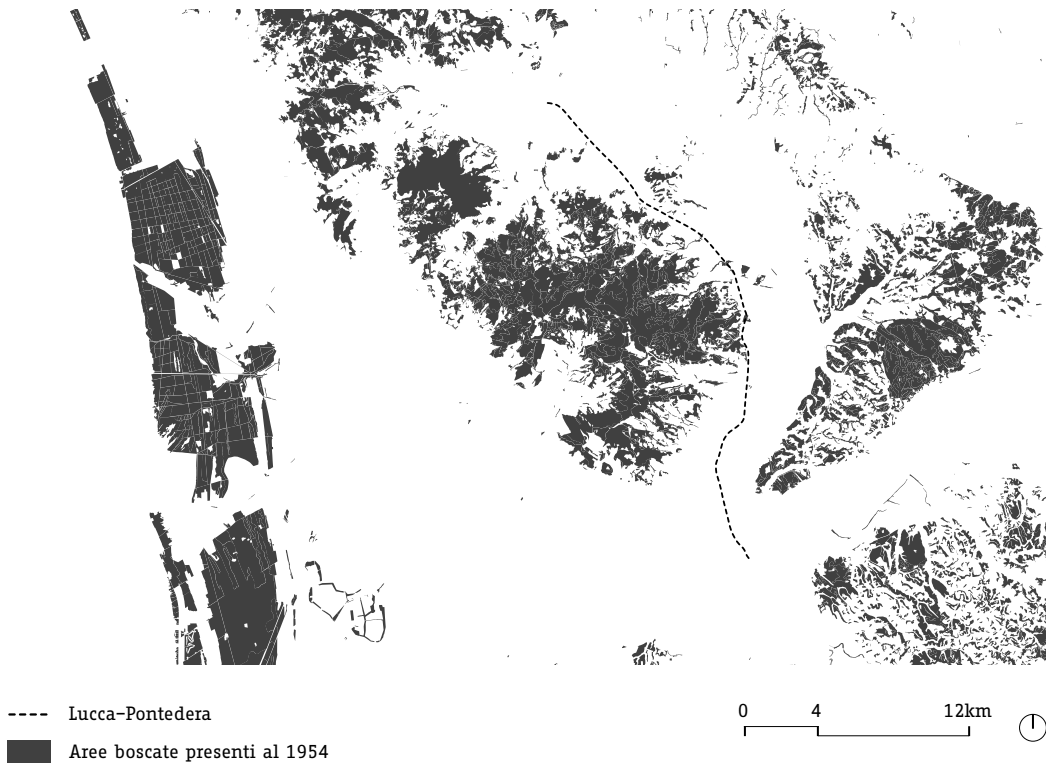
*Corpi e corsi**d'acqua superficiali*

- A1. Lago di Massaciuccoli
- A2. Padule di Fucecchio
- A3. Fiume Serchio
- A4. Fiume Arno
- A5. Fiume Era
- A6. Canale Imperiale
- A7. Canale Rogio
- A8. Lago della Gherardesca
- A9. Scolmatore dell'Arno

fig.9

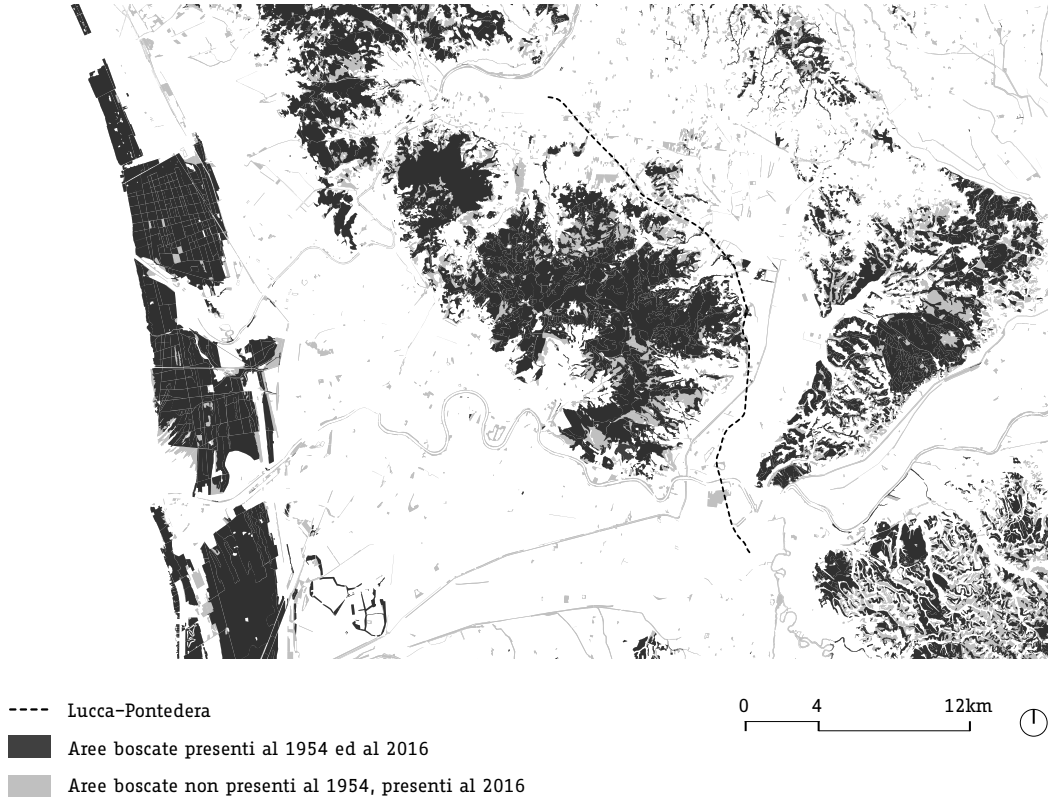
I luoghi attorno alla Lucca-Pontedera, al 2010.

Fonte: Carta tecnica regionale al 2010,
Regione Toscana - Carta tecnica regionale
Rielaborazione dell'autore.

**fig.10**

Aree boscate, 1954

Fonte: Regione Toscana, Carte di Uso e Copertura del Suolo 2016
Rielaborazione dell'autore.

**fig.11***Aree boscate, 2016*

Fonte: Regione Toscana, Carte di Uso e Copertura del Suolo 2016
Rielaborazione dell'autore.

Il treno si muove: dopo cento metri, appena che entra nel suo territorio, si ferma, ma per un complimento (...). Da Parezzana al Colle di Compito (prima sosta) è una distesa di campi che sembrano giardini, dove la vegetazione è sempre rigogliosa per le irrigazioni abbondanti (...). Dopo l'olio dei colli (...) il convoglio scivola più rapido (...). Siamo, di un balzo, a Calcinaia dove è la meraviglia del ponte massiccio, granitico, che pare più maestoso colla corsa dell'Arno in piena. (...) E siamo, subito, a Pontedera dove l'imponente adunata alla stazione ferroviaria avverte che la festa culminerà qui in una esplosione di letizia (...) (Anonimo 1928).

Nell'articolo di giornale del 3 Novembre 1928, sulle pagine del «Ponte di Pisa», un anonimo cronista racconta la giornata d'inaugurazione della Lucca-Pontedera, descrivendo l'esperienza in ferrovia secondo la canonica visione panoramica indotta dal treno.

‘Campi che sembrano giardini’ verso la città di Lucca, ‘l'olio dei colli’ attorno al Monte Pisano e, infine, la ‘corsa dell'Arno’ verso la stazione di Pontedera. Durante il viaggio, dal finestrino, si colgono impressioni che da un lato sono apprezzate da lontano, dall'altro – anche se intraviste di sfuggita – evidenziano come il percorso ferroviario tenga assieme più di un paesaggio. In questo paragrafo, iniziando a camminare, si ritorna sulle tracce del binario riconducendosi al racconto di cronaca, ovvero, proprio seguendo la possibile successione – tra le stazioni di partenza e arrivo – di tre ambiti differenti, ancora potenzialmente collegati da un servizio di trasporto.

Si seguono le tracce della ferrovia, partendo dalla stazione di Pontedera.

Una ‘piccola Olanda mediterranea’: la piana di Pontedera

Andando verso la stazione di Calcinaia, si percepisce ancora la dominante lineare del percorso integrata nella tessitura dei campi oppure convertita in strada carrabile. È ancora evidente una direzione sulla quale procedere verso la fermata successiva (figg.1-2).

La traiettoria della ferrovia è presente anche quando il sedime non può essere calpestato. In prossimità della Stazione di Vicopisano-Bientina, la vegetazione spontanea si è sovrapposta al binario ma questo fenomeno consente ancora di seguire la Lucca-Pontedera, distinguendo il suo profilo parallelo a una strada campestre (fig.3). L'interruzione della presenza di una formazione vegetale sul binario cambia invece la prospettiva con cui si osserva il percorso. Da un lato infatti si può continuare a camminare seguendo la traiettoria della ferrovia invasa dagli arbusti; dall'altro è consentito anche fermarsi e, assecondando l'interferenza della cosiddetta Fossa Nuova (fig.4), capovolgere lo sguardo rispetto alla direzione principale. La ferrovia è parte di un'orizzonte più vasto, qua connotato da una fitta rete di numerosi corsi d'acqua minori.

(...) piccoli canali – che disegnano il territorio attraverso una distribuzione irregolare, ma non priva di logica, di segni introversi (fossi) ed estroversi (argini) – assumono la duplice funzione di apportare acqua alla terra, (...), ma anche e soprattutto di raccogliere quella meteorica in eccedenza e scaricarla nei fiumi (Bracaloni 2000, 32-33).

Si attraversa in effetti una pianura che è il risultato della “coevoluzione dei sistemi alluvionali e dell’azione dell’uomo” (Regione Toscana 2007b, 27). Descritta dal Repetti come fertilissima ‘piccola Olanda Mediterranea’, la piana di Pontedera è delineata dallo stesso geografo come “un terreno di alluvione coperto di ghiaje” (1855, 18) che, nel corso del tempo, è progressivamente interessato da lavori di regimazione: prima il raddrizzamento dell’Arno¹ e, successivamente, le opere di bonifica del Lago di Bientina. Ancora oggi, spostandosi attraverso la ferrovia, si riescono a osservare i segni di questo particolare paesaggio di fossi, d’argini e di vie.

Seguendo gli allineamenti del corso dell’Arno, del Canale Scolmatore, del Canale Imperiale e della Serreza Vecchia, così come le principali infrastrutture viarie tra i nuclei insediativi di Bientina, Vicopisano e Calcinaia, si rileva ancora una tessitura irregolare di campi lunghi e stretti, che si estende dalle Colline delle Cerbaie fino alle pendici del Monte Pisano (fig. 5-6).

Muoversi da una parte all’altra di questa valle – raggiungendo quelle definite da Massimo Pratali come sue ‘pareti’ (2011, 187) – consente una dilatazione dello sguardo (figg. 7-12).

Nei pressi del Canale Imperiale, stando lungo la scansione dei vitigni verso la rocca di Vicopisano alle pendici del monte, si familiarizza oggi con un frammento di quel paesaggio agrario dove “la consistente estensione dei seminativi arborati, a scapito dei seminativi nudi, ebbe al centro la diffusione della vite, mentre l’olivo, (...), non poté raggiungere (...) grande importanza a causa di un ambiente geo-climatico sfavorevole” (Pazzagli 1990, 108)². Lungo gli argini dell’Arno, la scansione dei campi consente invece di ritrovare i segni della trama fondiaria di bonifica.

La condizione della piana ci arricchisce ancora di sorprese. Lungo le sponde dell’Arno, la vegetazione ripariale si mostra come interessante habitat di flora spontanea, co-

¹Fino al ‘500, infatti, il corso l’Arno attraversava la piana passando, rispetto a quella attuale, sulla sponda opposta del paese di Calcinaia. Non si è approfondita questa particolare vicenda, né si ritiene opportuno tentare, in questa sede, di rintracciare i segni del precedente assetto del corso dell’Arno. Si ritiene ad ogni modo utile far riferimento all’opera di deviazione del corso del fiume, come testimonianza della ricerca di un equilibrio che, progressivamente, ha definito l’orientamento della trama di questo particolare paesaggio. Per un approfondimento su questa vicenda, cf. De Nigris 1985, 9 e Pazzagli 1990, 4-5.

²Anche Repetti (1855, 108) conferma come gli olivi, in questo ambito, siano poco presenti, a eccezione di quelli che si cominciano a intravedere verso le pendici del Monte Pisano.

stituito “in prevalenza da ontani, pioppi, salici” (Bracaloni 2000, 43); allo stesso tempo, il confine orientale dell’ambito – accentuato dal limite di bosco rivolto verso le colline delle Cerbaie – rappresenta l’occasione per compiere un’ulteriore deriva, esplorando un pianalto dove ci si perde tra “foreste di querce e querciole” (Repetti 1855, 108) e, in ragione di una particolare posizione bioclimatica, si possono trovare, nello stesso ambiente, “la sughera e il faggio oppure il leccio e il tiglio selvatico (...) come pure piante tipiche della tundra artica” (Bacci 2008, 11-12)³.

Ciò che si osserva attraverso la ferrovia trasmette ancora il particolare carattere di questo ambito, ma consente anche d’interrogarsi sulla sua condizione evolutiva.

Si cammina infatti una pianura dove, oggi, “prevale il seminativo (mais, grano, girasole)” e i vigneti “rappresentano, differentemente da quanto si riscontrava ai tempi del Granducato, una percentuale piuttosto bassa di produzione locale” (Bracaloni 2000, 43).

Una ‘piccola Olanda mediterranea caratterizzata dunque da una costante evoluzione dinamica, che comprende sia l’apparizione di nuove forme d’insediamento produttivo, sia la presenza di terreni apparentemente lasciati incolti, come quello che, ad esempio, vediamo tra la vegetazione cresciuta sul sedime ferroviario e una pioppeta (fig.12c).

Tra solchi d’acqua e profumo di camelia: il ‘Compitese’

Allontanandosi dalla piana di Pontedera, ci si avvicina al profilo del Monte Pisano, percorrendo un paesaggio che, secondo Santini (1967, 35), rispetto alla cerchia più diretta dall’influenza urbana di Lucca può essere considerato come “a sé stante”.

Come esplorando il primo ambito, anche lungo alcuni tratti di questo secondo, la dominante lineare della ferrovia è ancora percepita.

Prima della Stazione di Castelvecchio, il rilievo del sedime segna l’inizio del viaggio alle pendici del monte (fig.13); dopo la Stazione di Colle di Compito, ci accompagna verso la sua conclusione, lungo la direzione di una strada ferrata che, oggi, è diventata un sentiero nel bosco (fig.14).

Al centro di questa traversata, tuttavia, il movimento lungo la ferrovia s’interrompe.

All’uscita di una galleria, ci si deve fermare di fronte alle formazioni vegetali che si sono sovrapposte al tracciato (fig.15). Non è consentito proseguire, ma è possibile scostarsi dal binario, per salire sopra la galleria – che si scopre essere subalvea – e, infine, incontrare il Rio Visona di Castelvecchio (fig.16).

³Le Cerbaie, ancora secondo Bacci (2008, 11) si situano infatti “al confine bioclimatico fra la parte settentrionale e centrale della Toscana caratterizzate da climi assai diversi, più freddo e umido nella prima, di temperamento più mediterraneo nella seconda con precipitazioni minori e temperature medie più elevate”.

Allontanandosi dalla traiettoria principale, ancora una volta, si ribalta il punto di vista, cominciando ora a seguire la direzione di uno fra i numerosi corsi d'acqua che, nel Compitese, scorre verso il basso e ortogonale a una ferrovia che, come ultima faglia del Monte Pisano, appartiene a un sistema insediativo a pettine, fra pianura e rilievo collinare (figg.17-18):

(...) qui prevalgono gli oliveti, diversamente dalle colline settentrionali di Capannori (...). Anche la rete dei percorsi è particolare: qui la strada che collega i vari paesi tra loro e con i centri di pianura è quella di 'sottomonte' che si sviluppa, come dice il toponimo popolare, al limite tra la pianura e gli ultimi modulati rilievi collinari dei Monti Pisani. (...) ogni paese si raggiunge con brevi raccordi viari che si dipartono da questa infrastruttura primaria, come i denti di un pettine rispetto alla sua costola. (Galli 2008, 20).

S'inizia dunque a osservare il percorso come parte della trama di questo particolare paesaggio (figg.19-24). Lo sguardo si contrae verso la sommità di Castelvecchio e, sul versante collinare opposto, verso Colle di Compito, oppure si dilata e si riflette: attraversando via di Tiglio – quella strada di 'sottomonte' ai piedi della collina, sottolineata dalla presenza di numerosi insediamenti – ci si muove infatti verso una piana alluvionale, dove le lunghe prospettive degli allineamenti di bonifica si avvicendano con gli specchi d'acqua del Lago della Gherardesca o della Riserva di Tanali.

Seguendo la corrente dell'acqua verso il Canale Imperiale e il Canale detto Rogio, si rivelano i segni di “un contesto idraulico profondamente modificato dall'uomo” (Regione Toscana 2007a, 20). Risalendo, s'include nell'esperienza del viaggio la presenza dei primi oliveti disposti al confine tra pianura e collina. Ancora più in alto, quella dei “poggi disegnati dai terrazzamenti, che fanno da cornice al sistema insediato di valle” (Galli 2008, 22), incorniciati dal limite di una macchia forestale, con “prevalenza di pinete, boschi misti di latifoglie/conifere e di castagneti” (Regione Toscana 2007a, 26). Fra questi boschi, durante la Seconda Guerra Mondiale, le truppe del comando tedesco si nascondono per non essere attaccate dagli alleati, mentre i prigionieri del Campo di Concentramento di Colle di Compito, dopo esser scappati, si rifugiano in alcune cassette dette '*metti*' (cf. Campetti 2008, 34 e 42).

Verso le pendici del Monte Pisano, ancora, alla presenza dei solchi d'acqua in pianura si sostituisce la fragranza di una 'vallecola fresca'⁴, dove un microclima ideale consente di scoprire – come possibile ulteriore divagazione – il profumo della camelia; proseguendo lungo Via della Pieve, in particolare, quello di “qualche centinaio di piante

⁴ cf. Scuola superiore Sant'Anna 2012, 29.

secolari (le prime, forse, di fine Settecento) disseminate qua e là in un raggio di poche centinaia di metri (...) sulle frazioni di S.Andrea, più antico e compatto, e Pieve di Compito (...)” (Anonimo 1999, 5).

Attraversare il binario significa dunque tornare a rendere ‘visibili’ i valori percettivi di questo secondo ambito, ma anche, come per la piana di Pontedera, riconoscere il suo continuo mutarsi.

Oggi, specialmente sostando in prossimità della Bonifica della Gherardesca, l’immagine antica del Lago di Bientina, letteralmente, riemerge.

Attraverso la ferrovia, inoltre, si osserva un mosaico di terreni di pianura alluvionale dove alla scansione geometrica dei campi seminativi si alterna, come una tessera in costante movimento, una foresta (fig.24b).

Una città in campagna: la piana di Lucca

Con alle spalle i boschi del Monte Pisano, continuando a seguire le tracce della ferrovia, ci si avvicina infine verso Lucca.

Lungo il tratto finale del viaggio, per la prima volta, si riesce a vedere l’armatura dei binari, sulla quale è possibile camminare proseguendo con sicurezza verso l’ultima stazione (fig.25). Al contrario, nell’intersezione con la Firenze-Mare, le tracce della Lucca-Pontedera si perdono completamente (fig.26).

La dominante lineare ritorna in prossimità della Stazione di Toringo-Parezzana.

Seguendo ciò che rimane del tracciato, qua si procede lungo una strada campestre (fig.27).

Eppure, anche quando la ferrovia appare così evidente – seppur in forma diversa da come presente in passato – il suo segno non è abbastanza autonomo da non intrecciarsi qua con la scansione dei campi (fig.28).

Un’indizio lasciato per strada che, ancora una volta, stimola a esplorare il carattere di ciò che possiamo attraversare (figg.29-30).

In questa pianura si era stabilizzata una sistemazione del terreno a campi contigui di forma geometrica: rettangoli paralleli in rigorosa direzione nord-sud, separati da fossatelli e delimitati da filari, ancora ampiamente percepibili (...). In questo tessuto a maglia regolare e ripetuta (...) si innestavano con variata frequenza e densità gli insediamenti colonici, strutturati secondo la ben nota tipologia delle «corti», talora connesse in paesi di più articolata conformazione (...) (Santini 1967, 24).

Intersecando l’Ozzeri e il Rogio, come l’acquedotto ottocentesco costruito da Lorenzo Nottolini, nella piana di Lucca anche la ferrovia da un lato irrompe come presenza irregolare, dall’altro consente di riconoscere e misurare – fitta e regolare – la tessitura agricola di

un terreno progressivamente sottratto al padule⁵ e organizzato in continuità con la maglia centuriale della città (figg. 31-36).

Si percepiscono ancora i segni di quel modello d'industria agricola che lo stesso Repetti ammira per l'ordine e "la simmetria de' lavori campestri" (1855, 187). Dalla Torre del Sandonnini a un'edicola votiva allineata con via dello Spada, sino alle corti rurali lungo le sponde del canale detto Rogio, numerosi sono gli stimoli che invitano a distinguere questo ambito come una vera e propria città in campagna, caratterizzata da "una particolare misura di spazi e visioni" (Santini 1967, 11).

Allontanandosi dal confine meridionale della piana delimitato dal bosco del Padule delle Monache, si segue chiaramente una rigorosa scansione dei campi, per poi fermarsi, in prossimità della Torre del Sandonnini, davanti a un fosso che distribuisce l'acqua nei seminativi. Più avanti, lungo Via dei Franceschi si sosta invece davanti a un vigneto, osservando tangibilmente come, secondo Aldo Gaddini (1934, 6), la terra abbia qua raggiunto, anche in ragione del moltiplicarsi di famiglie e fabbricati, "appezzamenti inverosimilmente piccoli".

Oltre a questi caratteri distintivi, così come nella Piana di Pontedera e nel Compitese, anche nella Piana di Lucca si riconoscono le tracce di un'evoluzione ancora in corso. Santini già ricorda come, attorno alle mura e a est della città, questo ambito "avrebbe dovuto costituire la sede naturale per la sua crescita e il suo sviluppo" (1967, 24).

Nel viaggio, si accoglie in effetti anche la presenza dei capannoni e delle fabbriche che si dispongono lungo l'asse della Firenze-Mare; allo stesso tempo, anche quella di una vegetazione boschiva che si è sovrapposta al tracciato ferroviario, alternandosi agli insediamenti produttivi e accrescendo il suo spessore in corrispondenza dell'autostrada (fig. 36b).

Le trame del paesaggio

Il racconto della giornata d'inaugurazione della Lucca-Pontedera, col quale abbiamo iniziato questo paragrafo, conteneva una suggestione: poter seguire la successione di tre ambiti differenti, ancora potenzialmente raccordati dalla ferrovia.

Da Lucca a Pontedera, in effetti, oggi come ieri, si segue la stessa direzione del percorso: in prossimità della Stazione di Vicopisano-Bientina si cammina ancora lungo il tracciato, seppur invaso dalla vegetazione, nel Compitese si segue la traiettoria di una galle-

⁵Nella piana di Lucca, larga parte dei terreni appartengono al comune di Capannori. Gilberto Dianda (1908, 8-9) evidenzia come l'origine di questo toponimo si spiega in ragione delle tecniche adottate per bonificare il padule: "(...) ove ora è il Borgo di Capannori, si formò in piccole capanne (*capannulae*) il primo nucleo di questo paese. E le capanne dovettero moltiplicarsi lungo la via Francesca per dare ricetto ad una popolazione, che sottraeva al padule la terra(...)".

ria ancora esistente e, infine, nei pressi della stazione di Toringo-Parezzana quella del sedime ferroviario tramutatosi in strada campestre.

L'esplorazione, tuttavia, rivela un'ulteriore possibilità: quella di poter considerare la Lucca-Pontedera come un percorso, oltre che capace ancora di connettere più di un paesaggio, anche di poter appartenere a tutti gli ambiti che consente di attraversare.

Tra Lucca e Pontedera, infatti, talvolta la dominante lineare scompare, confondendosi prima tra la rete dei canali, poi tra la vegetazione dei boschi e, infine, tra la scansione dei campi. Sostando in prossimità di queste intersezioni, la vista dalla strada ferrata non è in realtà troppo distante da quella che si poteva avere dal finestrino del treno. I particolari osservati grazie al tracciato dismesso – la Fossa Nuova, il Rio Visona di Castelvecchio e una scansione dei campi ortogonale al canale Rogio – consentono tuttavia di cambiare prospettiva rispetto alla direzione principale, facendo convergere, come frammenti di una tessitura più vasta, le trame del paesaggio verso la Lucca-Pontedera.

Includere più di una velocità lungo il percorso, significa dunque attraversare il binario, per mettere a fuoco tre distinti campi di relazione ai quali, contemporaneamente, lo stesso tracciato appartiene. Questa ferrovia dismessa, allo stesso tempo, è parte di un paesaggio di argini e di vie, di una dimensione sospesa tra oliveti terrazzati in collina e segni della bonifica in pianura e, infine, della misurata organizzazione di una città in campagna.

Esplorare il percorso ferroviario, dunque, consente di riconoscere le differenze fra questi tre ambiti, ma anche di osservare la loro condizione evolutiva. La progressiva comparsa di nuove forme di produzione rispetto a quelle più tradizionali, la presenza di aree agricole intensive assieme a importanti aree umide in pianura e, infine, il movimento di una vegetazione boschiva e arbustiva in espansione, sono fenomeni riscontrati in ciascuno dei tre ambiti attraversati, e sono il sintomo di un processo dinamico, ancora in divenire.

Continuando a esplorare questo assetto tutt'altro che stabile, allora, nel prossimo paragrafo si approfondiscono alcuni nodi fra le componenti della Lucca-Pontedera e le trame del paesaggio, per cominciare a discutere quale è lo spazio del percorso ferroviario e quale traiettoria potrebbe prendere la sua dismissione.



fig.1
Verso la Stazione di Calcinaia. Sedime ferroviario fra i campi seminativi.



fig.2
Verso la Stazione di Vicopisano-Bientina. Sedime ferroviario convertito in strada carrabile.



fig.3
Ponte sopra Fossa Nuova su strada campestre (parallela a sedime ferroviario, a destra, invaso dalla vegetazione).



fig.4
La Fossa Nuova. Corso d'acqua ortogonale a ponte ferroviario, verso il Canale Imperiale.

*Toponimi (T)*

- T1. Pontedera
- T2. Calcinai
- T3. Villa Lawley
- T4. Bientina
- T5. Vicopisano
- T6. La Botte
- T7. Fornacette

Infrastrutture stradali (S)

- S1. Ferrovia Firenze-Pisa
- S2. Via Pisana
- S3. Via Papa Giovanni XXIII
- S4. Via Pistoiese
- S5. Strada provinciale Vicarese
- S6. Via Marco Polo
- S7. Strada provinciale 25
- S8. Via della Botte

Rete idrica

- 1. Fiume Arno
- 2. Scolmatore Arno
- 3. Fossa Nuova
- 4. Canale Imperiale
- 5. Serrezza Vecchia
- 6. Rio Grifone
- 7. Rio del Romitorio
- 8. Santa Maria
- 9. I Piaggioni
- 10. La base
- 11. Lago di Marrucco

Lucca-Pontedera (F)

- F1. Stazione di Pontedera
- F2. Stazione di Calcinai (distrutta)
- F3. Stazione di Vicopisano
- === Sedime ferroviario
- ☐ Ponte su Arno (distrutto)

Datazione sedimenti

- al 2016
- al 1954
- al 1850

Transetti approfonditi
cfr.fig.11



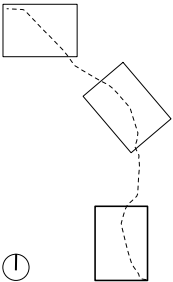


fig.5
La piana di Pontedera.
Insedimenti, infrastrutture viarie, rete idrica.
 Fonte dei dati: Regione Toscana:
 1-Carta Tecnica regionale,
 2-Datazione sedimi edilizi,
 3-Reticolo idrografico e di gestione Geoportale Lamma.
 Rielaborazione dell'autore.

fig.6
La piana di Pontedera.
Modello in legno massello dipinto con vernice bianca
 Misure: 380x268mm.
 Realizzazione a cura dell'autore con il supporto
 del Laboratorio Modelli per l'Architettura del DIDA
 (Algostino Francesco, Ceconi Eleonora)
 Fotografia a cura di Ergonauth.



fig.7
Campanile della chiesa di Calcinaia e Villa Lawley intraviste dall'argine dell'Arno nei pressi del ponte ferroviario.



fig.8
La Botte all'intersezione tra il Canale Imperiale e il Fiume Arno. Sullo sfondo la rocca di Vicopisano.



fig.9
La piana lungo il corso dell'Arno in direzione di Calcinaia, dal Belvedere dell'Oratorio di Santa Croce in Castellare.



fig.10
Il canale Imperiale e la rocca di Vicopisano intravisti dal Belvedere dell'Oratorio di Santa Croce in Castellare.



- T2 Calcinaia
- T5 Vicopisano
- 1 Fiume Arno
- 4 Canale Imperiale
- Nuclei edificati
- Zone urbanizzate
- Edificato sparso
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Limite di Bosco compatto
- Alberi singoli / in gruppo / in filare
- Vigneti
- Uliveti
- Seminativi
- Rete idrica
- Punto di ripresa fotografica

0 200 600m





a <



b <



c <



d <



e <



f <

fig.11

La piana di Pontedera: soprassuoli

Fonte dei dati:

Regione Toscana:

1-Carta Tecnica regionale,
2-Ortofoto 2016 AGEA_RT,
copyright Consorzio TeA.

Rielaborazione dell'autore.

fig.12

Vigneto tra Canale Imperiale e rocca di Vicopisano (a)
Tra i campi, sullo sfondo insediamento produttivo (b)
Campo tra pioppeta (dx) e sedime con vegetazione (sx) (c)
Vegetazione arbustiva e boschiva lungo l'Arno (d)
Scansione dei campi lungo gli argini dell'Arno (e)
Limite di bosco delle Cerbaie (f)
Foto dell'autore.



fig.13
In prossimità della riserva di Tanali. Rilievo del sedime.



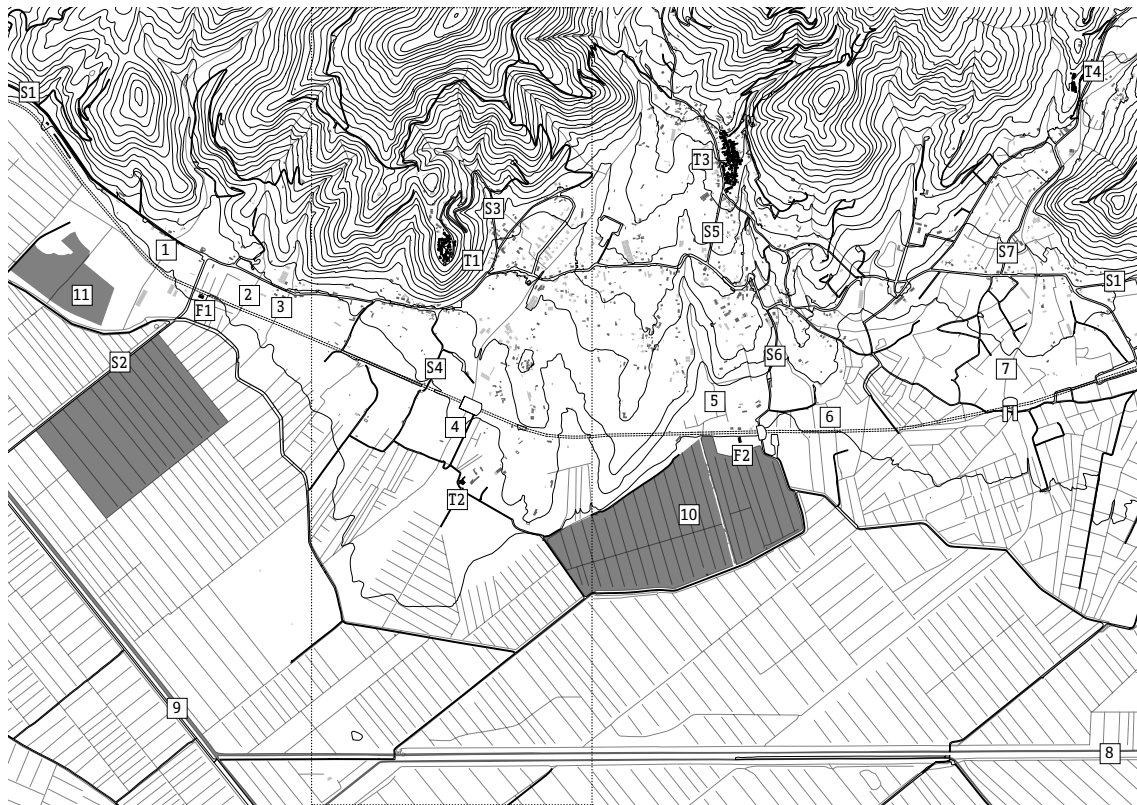
fig.14
Verso la Stazione di S.Ginese. Dominante lineare del sedime percepita come sentiero nel bosco.



fig.15
Interruzione del sedime ferroviario all'uscita dalla Galleria Subalvea.



fig.16
Sopra la Galleria Subalvea. Verso il profilo dei Monti Pisani e, sulla sinistra, Castelvecchio.

*Toponimi (T)*

- T1. Castelvechio
 T2. Villa Ravano-Garbin
 T3. Colle di Compito
 T4. S.Giovanni Battista

Infrastrutture stradali (S)

- S1. Via di Tiglio
 S2. Via della Dogana
 S3. Via di Castelvechio
 S4. Via di Badia
 S5. Via Nuova
 S6. Via del Porto
 S7. Via della Pieve

Rete idrica

1. Rio la valle degli Alberi
 2. Rio Collemozzo
 3. Rio della Fontanaccia di Capocavallo
 4. Rio Visona di Castelvechio
 5. Rio Riseccioli
 6. Rio di Palaiola
 7. Torrente Visona di Compito
 8. Canale detto Rogio
 9. Canale Imperiale
 10. Lago della Gheradesca
 11. Riserva di Tanali

Lucca-Pontedera (F)

- F1. Stazione di Castelvechio
 F2. Stazione di Colle di Compito
 --- Sedime ferroviario
 □ Galleria subalvea (trincea)
 ◡ Cavalcavia (distretto)
 ≡ Ponte (distretto)

Datazione sedimenti

- al 2016
 ● al 1954
 ● al 1850

Transetto approfondito
 cfr.fig.23



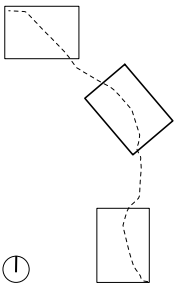


fig.17
Il Compitese.
Insedimenti, infrastrutture viarie, rete idrica.
 Fonte dei dati: Regione Toscana:
 1-Carta Tecnica regionale,
 2-Datazione sedimi edilizi,
 3-Reticolo idrografico e di gestione Geoportale Lamma.
 Rielaborazione dell'autore.

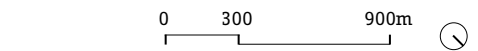


fig.18
Il Compitese.
Modello in legno massello dipinto con vernice bianca
 Misure: 380x268mm.
 Realizzazione a cura dell'autore con il supporto
 del Laboratorio Modelli per l'Architettura del DIDA
 (Algostino Francesco, Ceconi Eleonora)
 Fotografia a cura di Ergonauth.



fig.19
Colle di Compito intravisto dalla strada di risalita verso Castelvecchio.



fig.20
Casa all'intersezione tra via di Tiglio e via del Porto.



fig.21
Casa lungo via del Porto.



fig.22
Il Lago della Gherardesca intravisto dalla sommità di Castelvecchio.



- T1 Castelvechio
- 4 Rio Visona di Castelvechio
- 8 Canale detto Rogio
- 10 Lago della Gheradesca
- Nuclei edificati
- ◻ Zone urbanizzate
- ◻ Edificato sparso
- ▬ Infrastrutture viarie
- ▬ Lucca-Pontedera
- ▬ Limite di Bosco compatto
- ◻ Alberi singoli / in gruppo / in filare
- ▬ Vigneti
- ▬ Uliveti
- ▬ Seminativi
- ▬ Rete idrica
- ▬ Vivai
- ◁ Punto di ripresa fotografica





a <



b <



c <



d <



e <



f <

fig.23

Il Compitese: Soprassuoli
 Fonte dei dati:
 Regione Toscana:
 1-Carta Tecnica regionale,
 2-Ortofoto 2016 AGEA_RT,
 copyright Consorzio TeA.
 Rielaborazione dell'autore.

fig.24

Terrazzamenti e oliveti verso le pendici del Monte Pisano (a)
 Vegetazione boschiva percepita da Castelvecchio (b)
 Oliveti in pianura (c)
 Vegetazione in corrispondenza della ferrovia sullo sfondo (d)
 Lago della Gherardesca (e)
 Campi seminativi (f)
 Foto dell'autore.



fig.25
Verso la Stazione di Lucca. Tratto ancora armato della ferrovia.



fig.26
Intersezione con la Firenze-Mare. Sedime non riconoscibile.



fig.27
Nei pressi della Stazione di Toringo-Parezzana. Sedime ferroviario percepito come strada campestre.



fig.28
Nei pressi della Stazione di Toringo-Parezzana. Intersezione fra il sedime ferroviario e scansione dei campi.

*Toponimi (T)*

- T1. Lucca
- T2. San Concordio
- T3. Sorbano del Vescovo
- T4. Carraia
- T5. Pieve San Paolo
- T6. Verciano
- T7. Guamo
- T8. Torre dei Sandonnini
- T9. Massa Macinaia


Infrastrutture stradali (S)

- S1. Ferrovia Firenze-Lucca
- S2. Via Francigena
- S3. Autostrada Firenze-Mare
- S4. Via di Carraia
- S5. Via dei Franceschi
- S6. Via dei Boschi
- S7. Via dello Spada
- S8. Via Sottomonte
- S9. Via di Tiglio




Rete idrica

- 1. Rio di Massa Macinaia
- 2. Canale detto Rogio
- 3. Canale Ozzeri
- 4. Acquedotto del Nottolini

Lucca-Pontedera (F)

- F1. Stazione di Parezzana
- F2. Stazione di Lucca
- Sedime ferroviario
-  Ponti su Rogio ed Ozzeri (distretti)

Datazione sedimi

-  al 2016
-  al 1954
-  al 1850

Transetto approfondito
cfr.fig.35



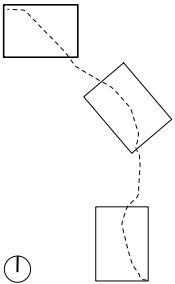


fig.29
 La piana di Lucca.
 Insediamenti, infrastrutture viarie, rete idrica.
 Fonte dei dati: Regione Toscana:
 1-Carta Tecnica regionale,
 2-Datazione sedimenti edilizi,
 3-Reticolo idrografico e di gestione Geoportale Lamma.
 Rielaborazione dell'autore.

fig.30
 La piana di Lucca.
 Modello in legno massello dipinto con vernice bianca
 Misure: 380x268mm.
 Realizzazione a cura dell'autore con il supporto
 del Laboratorio Modelli per l'Architettura del DIDA
 (Algestino Francesco, Ceconi Eleonora)
 Fotografia a cura di Ergonauth.



fig.31
Intersezione tra l'Acquedotto del Nottolini ed il Canale Ozzeri.



fig.32
Corte rurale lucchese parallela al corso del Canale Rogio.

















fig.33
La Torre dei Sandonnini lungo la via dello Spada.



fig.34
Edicola votiva al termine di via dello Spada.



-  Autostrada Firenze-Mare
-  Canale detto Rogio
-  Canale Ozzeri
-  Zone urbanizzate
-  Edificato sparso
-  Infrastrutture viarie
-  Lucca-Pontedera
-  Limite di Bosco compatto
-  Alberi singoli / in gruppo / in filare
-  Vigneti
-  Uliveti
-  Seminativi
-  Rete idrica
-  Punto di ripresa fotografica





a <



b <



c <



d <



e <



f <

fig.35
La piana di Lucca: soprassuoli
 Fonte dei dati:
 Regione Toscana:
 1-Carta Tecnica regionale,
 2-Ortofoto 2016 AGEA_RT,
 copyright Consorzio TeA.
 Rielaborazione dell'autore.

fig.36
 Capannoni in prossimità della Firenze-Mare (a)
 Vegetazione boschiva sul retro della Firenze-Mare (b)
 Appezamento di terra coltivato a vigneto (c)
 Seminativi. Sullo sfondo, vegetazione sul sedime (d)
 Fosso di confine nei pressi della Torre dei Sandonnini (e)
 Limite di bosco del Padule delle Monache (f)
 Foto dell'autore.

UNA FERROVIA SENZA ROTAIE: COMPONENTI, INTERSEZIONI, NODI

Al termine della seconda guerra mondiale, la Lucca-Pontedera è danneggiata irreparabilmente. Lungo il tracciato – rimasto in funzione per soli sedici anni – sono distrutti:

- 1 ponte in muratura di 6 luci di mt. 21,50 ciascuna.
- 5 ponti in muratura di luce inferiore a mt.10.
- 5 ponti in ferro di luce superiore a mt.10.
- 5 ponti in ferro di luce inferiori a mt.10.

Fabbricati distrutti:

- 1 fabbricato Viaggiatori (fermata di Calcinaia)
- 1 Casa Cantoniera (al Km. 2+536);
- 2 Fabbricati annessi alle stazioni Colle di Compito e alla fermata di Calcinaia,
- 1 Magazzino Merci (stazione Vico Pisano);
- Circa Km.25 di binario di corsa.

Circa Km.7 della condotta di servizio d’acqua.
(AA.VV. 1948, 40).

Le possibilità di ritorno alla circolazione del treno sono definitivamente interrotte dal DPR 1037 del 14 ottobre del 1958, al quale segue il trasporto – nell’aretino e in Garfagnana – del materiale utilizzato per i lavori di ripristino – iniziati e mai conclusi – dei ponti sul Canale Rogio ed Emissario (Cittarella 2013, 146).

Tra gli anni ’60 e ’70 del Novecento, inoltre, parte del tracciato è venduto in lotti dalle amministrazioni comunali e, nonostante sulla ferrovia venga mantenuto il vincolo d’inedificabilità, risulta che “alcuni privati sono riusciti a costruirvi case e ville, poi regolarmente condonate” (Quirici, e Agonigi 1999, 38).

Un possibile quadro di riferimento iniziale per riflettere sul valore del segno ferroviario poteva far affidamento su alcune precise componenti: un sistema di fermate ripetuto serialmente e un binario che, per circa venticinque chilometri, si snodava sotto le pendici del Monte Pisano. L’attuale condizione del tracciato – come evidenziato nel capitolo precedente – consente invece di cambiare prospettiva, per riflettere sull’appartenenza della ferrovia a un sistema di relazioni più vasto.

Si prosegue dunque la frequentazione a piedi, esplorando alcuni possibili nodi tra ciò che ancora si percepisce delle componenti della Lucca-Pontedera e le intersezioni delle trame del paesaggio, con particolare riferimento alla rete idrica e a quella delle infrastrutture viarie (fig. 1).

Attraverso la descrizione della spazialità dei nodi che si rivelano camminando, l'approfondimento inizia a mettere in discussione lo spazio del percorso ferroviario, oltre le sue canoniche componenti, e discute la dismissione come processo aperto a più di una traiettoria evolutiva, oltre il possibile ripristino di un servizio di trasporto.

Soste che si moltiplicano

A pochi passi dalla stazione di Pontedera, il sedime accoglie le strade che, dal centro della città, conducono verso i primi stabilimenti industriali.

Nel nodo tra la Via Pisana e la ferrovia, la presenza del tracciato è ancora evocata da una Casa Cantoniera: questa, tuttavia, non è l'unica stazione che si può raggiungere.

Seguendo gli allineamenti che provengono dal 'castrum' della città, in particolare quelli più recenti che seguono la direzione verso Piazza Donna Paola Piaggio, si osserva la Parrocchia del Sacro Cuore come parte del tracciato. Costruita tra il 1975 e il 1979 per rispondere alle rinnovate esigenze comunitarie del Villaggio Piaggio, questa chiesa rappresenta un avamposto del margine occidentale della città distaccato verso il Canale Scolmatore; verso la chiesa San Vincenzo de' Paoli posta al centro del villaggio stesso, è inoltre il termine o l'inizio di una processione che intercetta la Lucca-Pontedera, aggiungendo una ulteriore stazione al percorso (scheda 01).

Esistono dunque momenti in cui la ferrovia accoglie nuovi punti di sosta percepiti chiaramente in prossimità del tracciato, ma anche attimi d'iniziale smarrimento che, tuttavia, conducono verso altri singolari momenti di stasi e rivelazione.

Allontanandosi dalla Lucca-Pontedera dopo l'uscita da una galleria, si procede dalla sua quota più bassa, in trincea, verso una quota più alta. Qua si osserva il percorso ferroviario intersecarsi all'argine del Torrente Visona. Il corso d'acqua è un riferimento per continuare a muoversi, perdendosi tra nuclei arborei che, nella fascia pedemontana del Compitese, si sono sovrapposti sia al tracciato che al torrente. Si raggiunge così – seppur poco distante, poco collegata visivamente al tracciato ferroviario – la cappella della Villa Ravano-Gabin: secondo la storia della Badia di S. Salvatore raccontata da Caciagli (1984b, 84), l'“ultimo ricordo di quello che era stato un autorevole istituto abbaziale-monastico” che, oggi, si presenta invece sotto le vesti di un rudere invaso dagli alberi e arbusti (scheda 06).

Perdendosi fra la vegetazione spontanea, il percorso include un nuovo punto di sosta radicato nella storia dei luoghi; ma, anche quando la riconoscibilità della ferrovia non è compromessa, questa, più che continuare a essere percepita come autonoma, accoglie l'assetto del paesaggio circostante.

Nella piana di Lucca, all'intersezione con Via dello Spada e Via del Franceschi, è ancora possibile seguire la direzione del tracciato, che si riconosce grazie alla presenza di una casa cantoniera oggi convertita in abitazione privata; ma ci si può anche muovere attraverso l'orientamento di un preciso reticolo cardo-decumano – quello proveniente dalla città – che, percorrendo le strade di campagna, è scandito e misurato da 'altre' stazioni, come la Corte del Franceschi (scheda 10).

Il percorso include dunque più fermate, intersecandosi con il preciso assetto che caratterizza la piana di Lucca, oppure con ciò che connota l'evoluzione delle sue trame.

Avvicinandosi alla città, dopo aver superato l'autostrada Firenze-Mare, la ferrovia s'interrompe di fronte a un campo coltivato e, allo stesso tempo, delimitato da nuovi stabilimenti industriali e dalla presenza di un bosco. Qua ci si ferma sull'argine del Canale Ozzeri, per incontrare, a pochi passi di distanza, la Chiesa di Mugnano.

Si segue ancora la traiettoria di quelle 'Rogazioni' che, secondo Bedini (2012, 245), rappresentano delle vere e proprie processioni "in mezzo ai campi per intercedere la protezione divina sul raccolto delle messi" e che, come rituale collettivo, "partivano dalla chiesa parrocchiale o dalla pieve". Consentendo di svolgere ancora questo rituale, il percorso ferroviario include anche la Pieve come ulteriore stazione: per riposarsi, interrogandosi sulla condizione di una piana che, oggi, convive sia con la presenza di nuove forme d'insediamento produttivo, sia con quella di numerose zone boschive in continua espansione (scheda 11).

Itinerari che si ammagliano

Il percorso ferroviario si arricchisce dunque di nuove fermate e, ancor di più, la sua discontinuità consente di seguire numerose altre direzioni, oltre a quella principale.

All'intersezione con Via del Chiesino – uno fra gli assi di collegamento tra i centri di Pontedera e Calcinaia – il sedime è interrotto da un gruppo di case.

Non è consentito proseguire lungo la ferrovia – sostituita in parte da abitazioni e giardini privati – ma, passando tra i fronti delle villette, si possono esplorare le strade interne di un piccolo quartiere periferico. Da via Collodi verso via degli Allori, si segue infatti un itinerario che consente di scoprire, ai bordi del tracciato, alcune alberature e un parco giochi, come indizi di un processo di trasformazione, in parte già iniziato (scheda 02).

In corrispondenza dei ruderi del ponte sull'Arno e della Stazione di Calcinaia – mai ricostruiti dopo esser stati bombardati dagli americani durante la seconda guerra mondiale¹ – l'itinerario che si intreccia alla ferrovia consente invece di moltiplicare la percezione dei suoi resti. Allontanandosi dalla Stazione di Calcinaia, il percorso ferroviario s'intreccia con quel sistema di rampe che dal Lungarno Mazzini scende verso il fiume, dove si osservano da lontano le arcate del ponte sull'Arno come parte di un'esperienza inedita del viaggio in ferrovia, a una quota più bassa a diretto contatto con l'acqua (scheda 03).

La discontinuità del tracciato – in particolare quella più strettamente legata ai danneggiamenti subiti durante la guerra – dilata ulteriormente lo spazio del percorso.

L'assenza del ponte sopra il Torrente Visona di Compito consente infatti di ritrovare l'allineamento con gli itinerari a pettine che, seguendo la direzione della rete drenante, collegano le pendici del Monte Pisano con i terreni un tempo occupati dal Lago di Bientina.

All'intersezione con il corso d'acqua, i binari sono progressivamente invasi da un bosco, che si continua a seguire finché, interrompendosi, non lascia un'apertura. Passando tra due pareti vegetali, il percorso segue la strada Sezionale detta la Via Chiusa (scheda 08), muovendosi attraverso quella fascia pedemontana dove una foresta convive, verso la pianura bonificata, con i campi coltivati a seminativi irrigui e, verso le pendici del Monte Pisano, con la presenza dei primi uliveti.

Così come il Torrente Visona nel Compitese, anche il Fosso Rogetto – all'inizio della piana di Lucca – intercetta la ferrovia consentendo di spostarsi ulteriormente.

Lungo questo piccolo corso d'acqua, intercettare i segni delle opere idrauliche rende visibile, allontanandosi dalla ferrovia, la fitta trama di canali che segna la scansione dei campi e che, passando sopra un ponte in mattoni, giunge verso gli argini del Canale detto Rogio.

Camminando, s'incontrano le rovine di quello che potrebbe esser stato un ulteriore punto di sosta lungo le sponde del canale. Un corso d'acqua frequentato ancora dai pescatori e, ancora oggi, usato per irrigare una piana dove agli allineamenti dei seminativi si alternano numerose formazioni boschive, che evolvono tenendo assieme la vegetazione lungo il canale con quella che, nel corso del tempo, si è sovrapposta alla ferrovia (scheda 09).

¹ cf. Cittarella 2013, 149.

Nuove stanze da abitare

Oltre alle soste che si stanno aggiungendo e agli itinerari che si stanno intrecciando, la ferrovia accoglie anche potenziali nuove stanze da abitare, che arricchiscono il percorso con esperienze legate alla percezione di un paesaggio agrario, così come a quella della sua costante evoluzione, più o meno spontanea.

Questo accade, ad esempio, presso lo scalo della stazione di Vicopisano-Bientina, in una condizione sospesa a seguito dei bombardamenti che hanno lasciato intatto soltanto il fabbricato viaggiatori².

Esplorando l'area attorno alla stazione, si calpesta il terreno dove un tempo si vedevano soltanto binari. Proseguendo verso il termine dello scalo, la ferrovia s'interseca con il Vicolo del Pero, per annodarsi con i campi di Matraversa. Continuando a camminare e poi voltandosi all'indietro, da lontano, si osservano la stazione e lo scalo ferroviario come parti ormai integrate a un terreno agricolo – progressivamente guadagnato grazie alla bonifica delle acque del Lago di Bientina – che si estende verso il Canale Imperiale (scheda 04).

Alle pendici del Monte Pisano, la dismissione si annoda invece con la progressiva ri-emersione di un ambiente significativo di palude.

In corrispondenza dell'intersezione con via di Tiglio, la ferrovia si perde nei meandri del Bosco di Tanali. Successivamente, in prossimità del Lago della Gherardesca, intersecandosi con Via del Retaio, la sezione in trincea della ferrovia – invasa dalla vegetazione – si annoda con un'escursione attorno al Colle della Donna Morta.

Esplorando il perimetro di un bosco e di un colle – così come avventurandosi al loro interno – si ritrova la percezione di boschi umidi, di prati periodicamente allagati e di piccoli specchi d'acqua che, rispetto agli altri ambiti, caratterizzano diversamente questo tratto del percorso (schede 05 e 07).

Spostandosi infine nella piana di Lucca, la privatizzazione di un'architettura un tempo al servizio della ferrovia, piuttosto che interrompere il percorso, ne disvela un'ulteriore possibile e differente configurazione.

Accanto alla casa cantoniera – che ancora segnala 1,856 chilometri di distanza dalla stazione di Lucca e che oggi sembra essere abitata da qualcuno – scorre il Fosso Ozzoretto. Seguendone il corso, si scavalca il cancello della casa e, così, si scopre un'area dove è accatastato del materiale edile. Questa è delimitata dalla ferrovia invasa dal bosco e dal Fosso Ozzoretto che, dunque, oltre che stimolare ad accedervi, segna anche il limite di una tessera del mosaico della zona industriale Enrico Mattei (scheda 12).

²cf. Cittarella 2013, 149.

Il percorso si articola dunque anche attraverso stanze disordinate come questa, dove uno spazio per convenzione destinato alla coltivazione di seminativi³, oggi, invece, grazie alla sua informalità, stimola a discutere le modalità attraverso cui poter essere nuovamente abitato: è possibile immaginare un dialogo tra i segni di un paesaggio agrario (il fosso), la condizione attuale del tracciato ferroviario (il bosco) e le forme di produzione (il materiale edile) che – ciclicamente e temporaneamente – occupano questo territorio instabile?

Una ferrovia senza rotaie

Oltre ai venticinque chilometri del binario e le otto stazioni comprese tra quelle di partenza e arrivo, l'esplorazione consente dunque di amplificare lo spazio del percorso ferroviario.

La Lucca-Pontedera accoglie soste precedenti e successive alla costruzione del servizio di trasporto. Alla Parrocchia del Sacro Cuore, costruita dopo la dismissione del tracciato, si aggiungono, tornando indietro nel tempo, presenze architettoniche di pregio come la Villa Ravano-Garbin, la Corte del Franceschi o la Chiesa di Mugnano, come possibili momenti di stasi, più o meno a ridosso o collegati visivamente alla stessa ferrovia.

Tra le due stazioni di arrivo e partenza, il percorso si ramifica ulteriormente attraverso una serie di altri possibili itinerari. Via degli Allori rimanda alla dimensione più intima e raccolta di una strada di quartiere, la sponda dell'Arno consente invece di spostarsi dalla quota più alta della ferrovia a una più bassa; alla stessa quota del tracciato ci si muove seguendo anche il Canale detto Rogio e la Strada sezionale detta la via Chiusa.

L'esperienza, infine, si arricchisce ulteriormente attraverso stanze che, secondo trame differenti, inseriscono il tracciato in un quadro di riferimento spaziale variabile e complesso. Lo scalo di Vicopisano-Bientina si apre verso i campi coltivati di Matraversa. Le tracce della ferrovia scompaiono nel Bosco di Tanali e verso il Colle della Donna Morta, convivendo con le formazioni arboree e con la riemersione di un paesaggio di palude.

³ Nella descrizione di alcuni possibili nodi tra ferrovia e trame del paesaggio non è stato integrato l'approfondimento della documentazione catastale. Si è voluto infatti ricondurre questa operazione di lettura, soprattutto, alla descrizione delle sequenze spaziali che, al di là dei confini delle particelle, potevano essere esplorate liberamente. Laddove la ferrovia è stata sostituita con un'abitazione privata non è sembrato rilevante verificare la possibile incoerenza tra l'uso riscontrato del sedime e le informazioni contenute nel catasto, lasciando dunque aperta questa ulteriore traiettoria d'indagine. La zona industriale "Enrico Mattei" fa invece riferimento a una condizione che oscilla tra privatizzazione e libero accesso: è sembrato interessante cominciare a indagare come questa condizione fosse descritta nel catasto. In particolare, le particelle che compongono l'area occupata dall'accumulo di materiale edile, attualmente, sono qualificate come "Seminativo arborato irriguo" (4 - SEM ARB IRR), cf. <http://www502.regione.toscana.it/geoscopio/catastourbanizzazione.html>.

Oltre alla condizione delle particelle catastali appartenenti alla ferrovia che, a seguito della dismissione, sono state privatizzate, potrebbe dunque essere interessante verificare anche l'uso di quelle limitrofe al sedime ferroviario che oscillano in una condizione d'instabilità, tra pubblico e privato, e che potrebbero essere destinate a una fruizione collettiva.

Attorno a via Enrico Mattei, infine, accanto ai corsi d'acqua e la vegetazione spontanea, il percorso accoglie la presenza di una zona instabile dove, oggi, sono accumulati materiali edili assieme agli scarti di altre attività industriali.

La dismissione, dunque, in questa nuova dimensione spaziale, da un lato può essere ancora interpretata come occasione per attribuire nuovamente alla ferrovia il ruolo di un servizio di trasporto; dall'altro, anche come processo aperto che vede la ferrovia mescolarsi sia con i valori percettivi e ambientali sia con la condizione evolutiva dei paesaggi attraversati. Nella piana di Pontedera, il tracciato si confonde con gli argini del fiume Arno e, più avanti, finisce in mezzo ai seminativi; verso Lucca, si perde fra gli allineamenti rigorosi dei campi della piana; nel Compitese, annodandosi con una fra le numerose strade a pettine, risale la pianura verso il Monte Pisano.

Nel tratto che intercetta la Via Pisana, così come in corrispondenza di Via del Chiesino e del Fosso Ozzoretto, la ferrovia s'intreccia con la comparsa di nuovi insediamenti religiosi, abitativi o produttivi.

Nell'intersezione con via di Tiglio, così come in corrispondenza del Rio Visona di Castelvecchio, di Via del Retaio e del Fosso Rogetto, la Lucca-Pontedera sta invece evolvendo in una formazione arborea, più o meno densa o continua.

I nodi che si vengono a formare a seconda dell'interferenza che la ferrovia riceve, dunque, consentono di cominciare ad amplificare lo spazio del percorso e individuano più di una traiettoria evolutiva che potrebbe essere intercettata per attribuire un significato al tracciato, senza pretendere, sin da subito, una prestazione d'uso – o riuso – del manufatto.

L'esplorazione conclusiva del viaggio di 'Andata', dunque, rende esplicita la possibilità d'interpretare una ferrovia senza rotaie, oltre che come espressione di un'unica e omogenea dominante lineare, come possibile raggruppamento di singole e differenti dominanti puntuali.

Nel viaggio che segue, allora, faremo appunto 'Ritorno' sulla Lucca-Pontedera, per approfondire – immergendosi con uno sguardo più ravvicinato – sei episodi raggruppati lungo la sua traiettoria. Passeggiando, fermandosi e perdendosi, gli appunti raccolti durante il viaggio di 'Ritorno' consentiranno di dialogare con altri progettisti in cammino su altri binari, in una corrispondenza che sarà utilizzata per discutere verso quale prospettiva potrebbe muoversi il progetto del percorso.

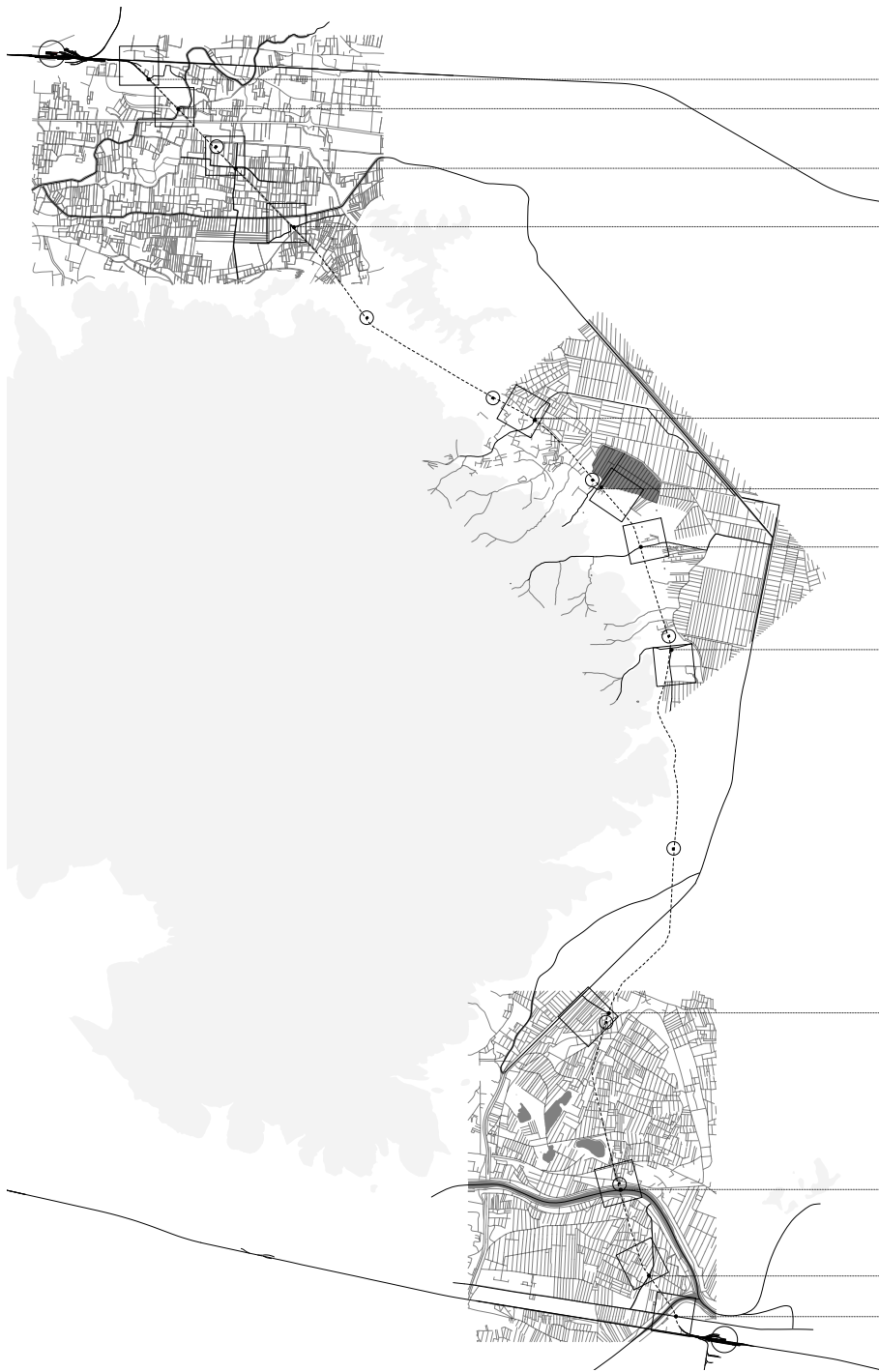


fig.1
Componenti, intersezioni, nodi: quadro sinottico di riferimento.
Disegno dell'autore.

COMPONENTI**INTERSEZIONI****MODI**

LUCCA

Fosso Ozzeretto

Zona industriale "Enrico Mattei" ○

Canale Ozzeri

Chiesa di Mugnano △

Toringo-Parezzana

Via dei Franceschi e Via dello spada

Corte del Franceschi △

Fosso Rogetto

Canale Rogio \

San Leonardo



San Ginese

Torrente Visona di Compito

Strada "la via Chiusa" \

Castelvecchio

Via di Retaio

Colle della donna Morta ○

Rio Visona di Castelvecchio

Villa Ravano-Garbin △

Colle di Compito

Via di Tiglio

Bosco di Tanali ○

Buti-Cascine

Vicolo del Pero

Campi di Matraversa ○

Vicipisano-Bientina



Calcinaia

Lungarno Mazzini

Fiume Arno \

Via del Chiesino

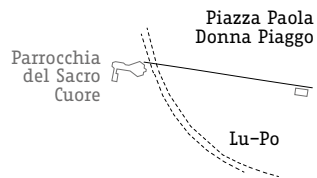
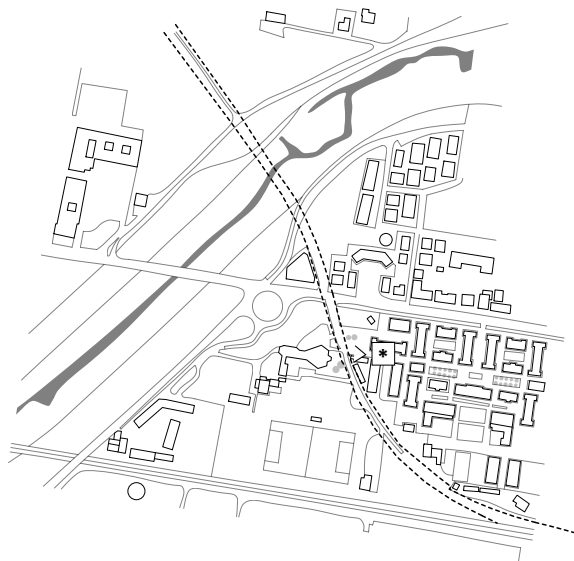
Via degli Allori \










Piazza Donna Piaggio

Parrocchia del Sacro Cuore △

PONTERERA

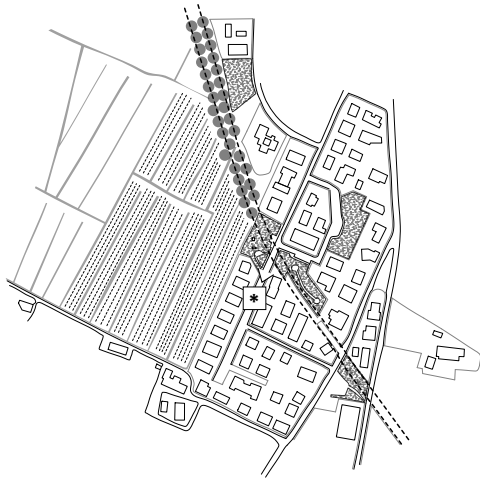
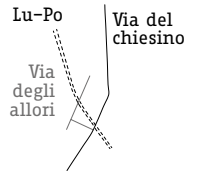
01 Parrocchia del Sacro Cuore



- Insedimenti 
- Infrastrutture viarie 
- Lucca-Pontedera 
- Rete idrica 
- Bosco compatto 
- Alberi Isolati / In gruppo 
- Arbusti 
- Vigneti 
- Seminativi 



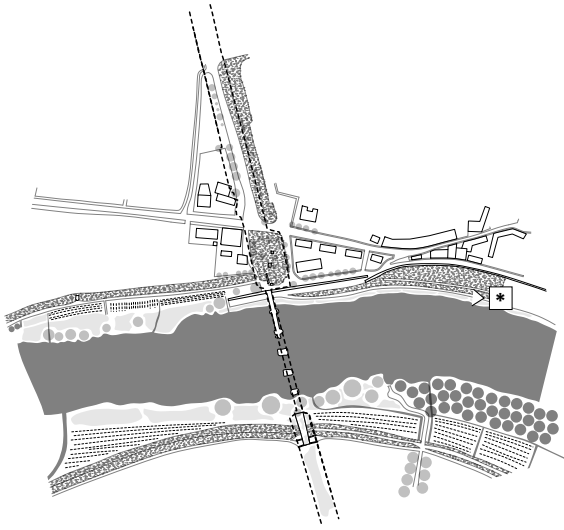
02 Via degli Allori



- Insedimenti
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Rete idrica
- Bosco compatto
- Alberi Isolati / In gruppo
- Arbusti
- Vigneti
- Seminativi



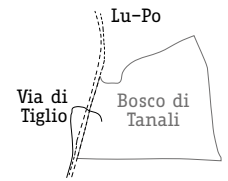
03 Fiume Arno



- Insedimenti
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Rete idrica
- Bosco compatto
- Alberi Isolati / In gruppo
- Arbusti
- Vigneti
- Seminativi



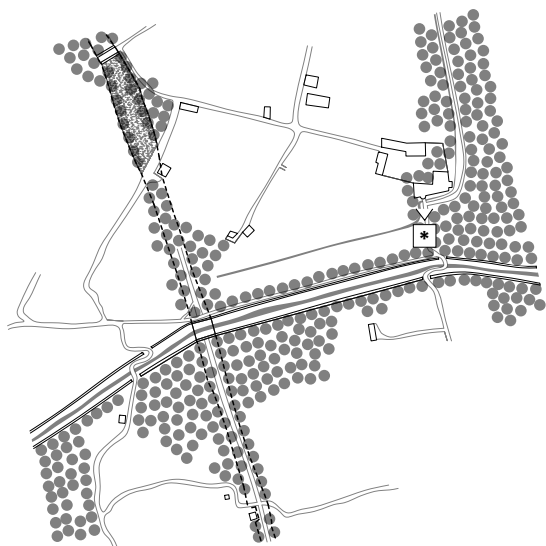
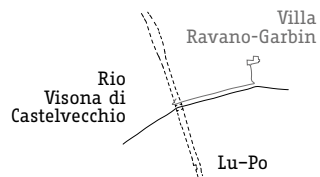
05 Bosco di Tanali



- Insedimenti
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Rete idrica
- Bosco compatto
- Alberi Isolati / In gruppo
- Arbusti
- Vigneti
- Seminativi



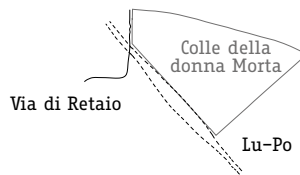
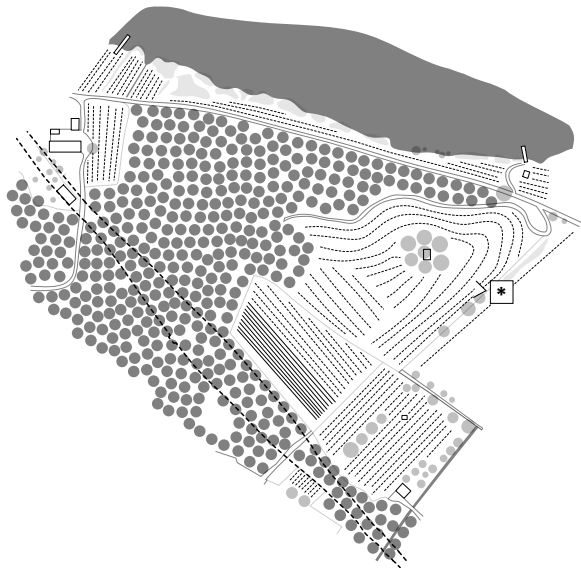
06 Villa Ravano-Garbin



- Insedimenti
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Rete idrica
- Bosco compatto
- Alberi Isolati / In gruppo
- Arbusti
- Vigneti
- Seminativi



07 Colle della donna Morta

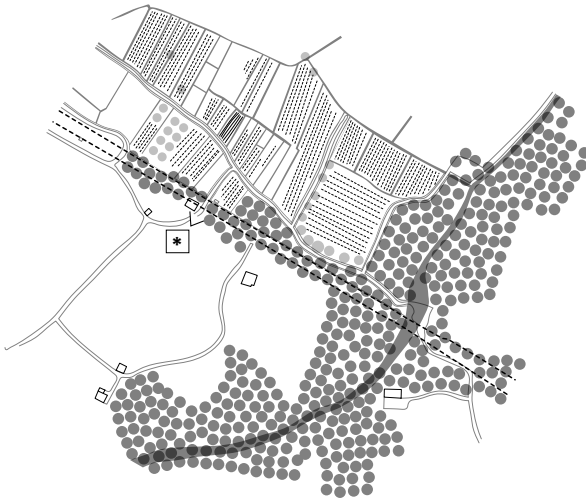
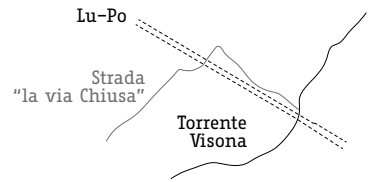


- Insedimenti
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Rete idrica
- Bosco compatto
- Alberi Isolati / In gruppo
- Arbusti
- Vigneti
- Seminativi



* <

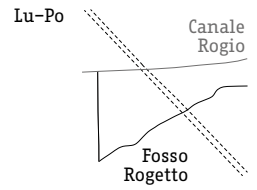
08 Strada "la via Chiusa"












- Insedimenti
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Rete idrica
- Bosco compatto
- Alberi Isolati / In gruppo
- Arbusti
- Vigneti
- Seminativi



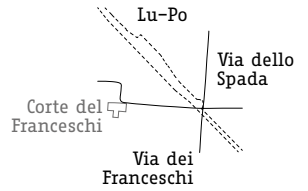
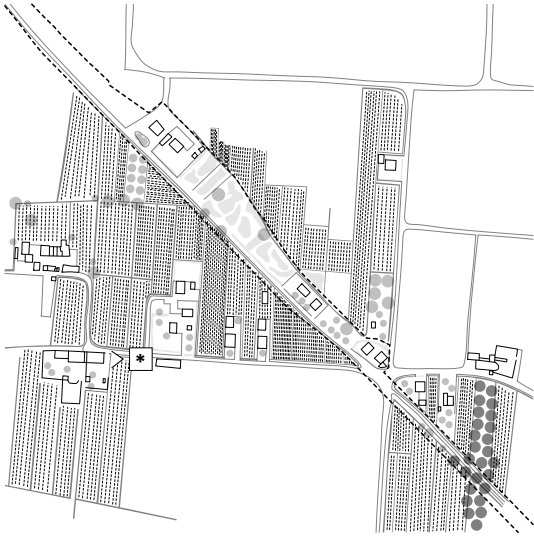
09 Canale Rogio



- Insediamenti 
- Infrastrutture viarie 
- Lucca-Pontedera 
- Rete idrica 
- Bosco compatto 
- Alberi Isolati / In gruppo 
- Arbusti 
- Vigneti 
- Seminativi 



10 Corte del Franceschi

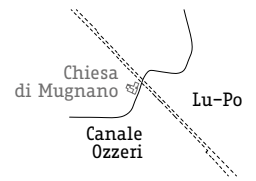
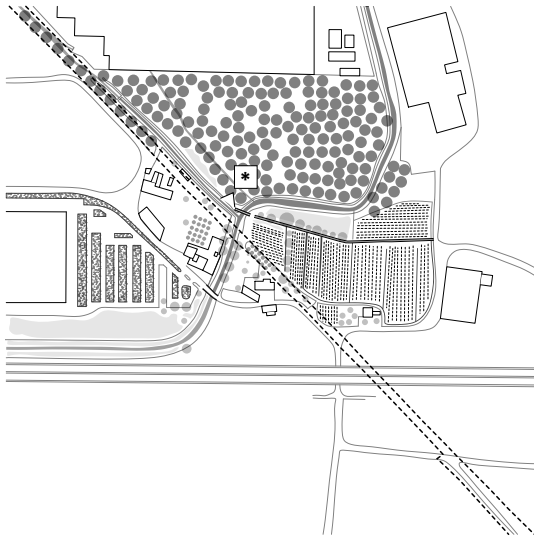


- Insedimenti
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Rete idrica
- Bosco compatto
- Alberi Isolati / In gruppo
- Arbusti
- Vigneti
- Seminativi



* <

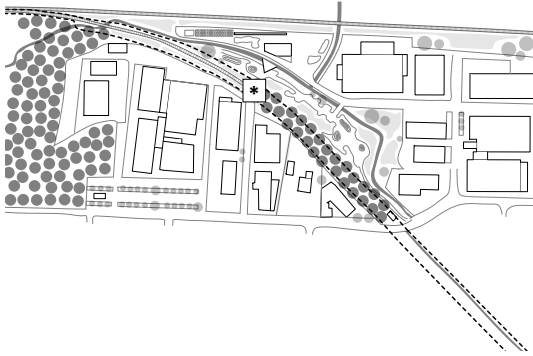
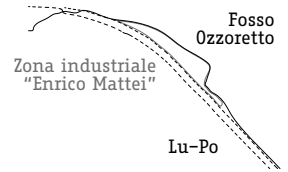
11 Chiesa di Mugnano



- Insiediamenti
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Rete idrica
- Bosco compatto
- Alberi Isolati / In gruppo
- Arbusti
- Vigneti
- Seminativi



12 Zona industriale "Enrico Mattei"



- Insedimenti
- Infrastrutture viarie
- Lucca-Pontedera
- Rete idrica
- Bosco compatto
- Alberi Isolati / In gruppo
- Arbusti
- Vigneti
- Seminativi



* <

Ritorno

SENZA
PASSEGGIATE,
SENZA ANDARE
A CACCIA
DI NOTIZIE,
NON SAREI

IN GRADO
DI STENDERE
IL MINIMO
RAPPORTO,
NÉ TANTO MENO
UN ARTICOLO

Robert Walser, *La passeggiata*

Il sovrintendente o passatore disse: «Ma lei, la si vede sempre andare a spasso!».

«A spasso» risposi «ci devo assolutamente andare, per ravvivarmi e per mantenere il contatto con il mondo. Senza passeggiare, senza andare a caccia di notizie, non sarei in grado di stendere il minimo rapporto, né tanto meno un articolo, non parliamo di scrivere un racconto. L'andare a spasso non è per me solo salutare, ma anche profittevole, non è solo bello ma anche utile» (Walser 1976, 64).

Accusato dal sovrintendente di una banca di essere sempre a spasso a perdere tempo, il protagonista del racconto di Robert Walser, prontamente, risponde che, al contrario, senza viaggiare a piedi non sarebbe in grado di lavorare. Di quell'attività che, secondo De Balzac (2014, 29), l'uomo svolge costantemente ma “generalmente ignora”, Walser porta all'attenzione una dimensione pratica oltre che dilettevole. Affidandosi il compito di viaggiare a piedi per scrivere, riscontra più di un'analogia con la cultura del progetto. Quello paesaggistico, sostiene Paolinelli (2018, 52-53), è infatti “profondamente radicato nell'evoluzione delle capacità umane di apprendere attraverso l'esperienza ed elaborare in ragione della conoscenza”. Verso questa prospettiva, la pratica del viaggio a piedi è sperimentata da diversi autori, in diversi modi e su diversi temi.

Secondo il concetto di ‘analisi inventiva’, per Bernard Lassus, viaggiare è fare esperienza di uno spazio attraverso la propria corporalità e trova posto nella pratica del progetto, come strumento di lettura e interpretazione¹. Riconducendosi alle sperimentazioni dei coniugi Halprin verso una prospettiva di lettura del paesaggio “in funzione di una percezione dinamica” (Barbiani 2012, 171), Lassus, secondo la lettura di Massimo Venturi Ferriolo (2006, 166), riflette sul significato dell'infrastruttura di trasporto come “luogo intermedio” in grado di accogliere più movimenti – velocità e lentezza – e rilevare le qualità di cosa si attraversa².

¹ ‘Analisi inventiva’, secondo la rilettura dell'esperienza di Bernard Lassus fornita da Massimo Venturi Ferriolo (2006, 145), significa “impregnarsi” di un paesaggio, “entrarvi dentro per comprenderlo e instaurare un dialogo in modo da «sentirlo»”.

² Sul progetto dell'infrastruttura come dispositivo di conoscenza nell'esperienza di Lassus, cf. anche Cozza 2014.

La sistemazione dell'A837, ad esempio, evidenzia la possibilità di svolgere nuovi rituali legati a un ritmo più lento, come varcare la soglia di una bordatura circolare per raccogliersi in intimità, oppure, esplorare i dintorni immergendosi dentro le cave di Crazannes³.

Alla pratica del viaggio a piedi, con le parole di Ippolito Pizzetti (2006), corrisponde ancora un modo di procedere *primitivo*, che riflette sulle relazioni tra le cose che si osservano, muovendosi nel paesaggio, attribuendo loro un significato ancor prima di poterle trasformare.

Secondo Paolo Bürgi (2010, 72-73), viaggiare rappresenta un esercizio di fantasia.

Esplorando il Parco dell'Ariosto e del Boiardo, questa pratica è sperimentata per appuntarsi e immaginare diversi modi di raggiungere il parco, di attraversarlo, di fermarsi, e per indagare su come – nel progetto – può entrare la storia: gli appunti di viaggio rivelano domande indirizzate a superare l'idea di progetto come ripetizione di uno standard.

Nell'attività dello studio Vogt, al viaggio corrisponde il disegno della 'forma di una passeggiata': quella nella contea del Somerset, serve a misurare differenti condizioni variabili – topografiche, sceniche, climatiche⁴ – che, senza ancora averlo trasformato, anticipano quali scelte potrebbero essere compiute per modificare l'esperienza lungo il percorso. Thilo Folkerts, ancora, viaggia a piedi attraverso due valli della Cappadocia.

Senza sapere in anticipo cosa fare, muovendosi, raccoglie stimoli per individuare alcune tracce progettuali – raggruppate in un insieme di singoli episodi⁵ – che fanno emergere la prospettiva di poter gestire in modo inventivo lo stato di modificazione continua di un sito del patrimonio mondiale attribuito dall'Unesco, superando l'adozione di un programma immutabile.

Esistono, poi, esperienze di viaggio ancor più funamboliche. Quella di Philippe Petit, sul filo sospeso tra le due Torri Gemelle, consente di osservare che le torri sono rimaste le stesse, eppure sono cambiate:

³ cf. Lassus 1998, 176-179.

⁴ cf. Foxley 2010, 371.

⁵ Ad esempio, la possibilità di lavorare sulla presenza di alcune costruzioni leggere sparse nella valle, come attivatori per consentire di stabilire un primo contatto dei visitatori con il sito; oppure, quella di conoscere – e dunque coinvolgere nella gestione – una comunità locale che, organizzando escursioni notturne, s'impegna a raccontare il paesaggio delle valli ai passeggeri-turisti. Per un approfondimento si rimanda a Folkerts 2019.

Nell'esperienza di Thilo Folkerts, camminare riflette la possibilità di farsi coinvolgere da, e dunque potenzialmente coinvolgere nel progetto, una comunità locale. Senza poter approfondire questa possibile dimensione di sperimentazione progettuale, si osserva tuttavia come, in questa dimensione, un progettista può dialogare con la postura di geografi che, coinvolgendo le comunità locali, riflettono sul camminare come 'pratica educativa', per esplorare il valore di un paesaggio non come "dato assoluto, definibile a priori" ma che dipende "dagli sguardi (tra loro diversi) di chi si relaziona con esso", cf. Castiglioni, e Cisani, e Piccolo 2020, 66.

Sono diverse
 Philippe, sono diverse ora.
 Sì, infatti.
 Sono diverse perché ci hai camminato tu.
 Sai quanti newyorkesi con cui ho parlato ora dicono di amare quelle torri?⁶

Petit ci invita a leggere il tempo dello spostamento come un'attività performativa che, piuttosto che volerle modificare, suggerisce attraverso il corpo imprevedibili collegamenti tra le cose⁷, stimolando ad attribuire un nuovo significato a ciò che quotidianamente si osserva. Il suo approccio non è forse allora troppo distante da quello di Francesco Careri, per cui è possibile attribuire un valore a ciò si vede soltanto ritrovando un contatto tra le cose nello spazio, facendone un'esperienza diretta attraverso “uno sforzo con il nostro corpo” (2006, 170-171).

Riflettendo sull'importanza di quest'attività performativa nella dimensione più intima del giardino, infine, John Dixon Hunt immagina di visitare nuovamente Versailles, evidenziando, con l'espressione ‘Autorità dei piedi’, tutta la praticità della ‘poetica del movimento’:

(...) chi visita oggi Versailles continua a muoversi processionalmente attraverso gli spazi dei suoi giardini? Non è possibile passeggiare o addirittura fare un'escursione, contro ogni prerogativa del progetto originale? (...) Per esempio, dobbiamo pensare nei progetti una sola tipologia di visita o dovremmo pensare diverse tipologie allo stesso tempo e nello stesso progetto? (2012, 180).

Partendo da Walser e arrivando sino a Dixon Hunt, l'esperienza del viaggio a piedi può essere dunque individuata e discussa come una pratica necessaria per tenere aperto un contatto critico con ciò che ci circonda. Senza andare a caccia di notizie non si potrebbe scrivere. Tralasciando questo bisogno verso una dimensione progettuale, allora, forse, senza sperimentare possibili modi differenti di fare esperienza di uno spazio aperto non si potrebbero discutere le vere potenzialità di un ‘progetto originale’, nel nostro caso, di una ferrovia oggi dismessa. L'occasione che riteniamo opportuno cogliere è dunque quella di approfondire il tema della dismissione ferroviaria senza ancora avere un progetto in mente. Cosa accadrebbe se, lungo una ferrovia dismessa, passeggiando, come ricorda Rabreau (1990, 301), il nostro orizzonte percettivo si amplificasse avendo “il piacere di vedere il fiume, le pianure e i colli circconvicini”?

E se l'occasione fosse quella di fermarsi nella tappa di una processione?

⁶ Conversazione tratta dal film *The Walk* (2015), diretto da Robert Zemeckis.

⁷ Afferma lo stesso Petit: “Il funambolo collega cose destinate a essere lontane, questa è la sua dimensione mistica”, cf. Tranchant 2008.

Secondo Milani (2005, 139), questo consentirebbe di entrare nei luoghi per gradi, partendo da “un elemento o una serie di elementi successivi, o sparsi nell’ambiente”.

Infine l’escursione, potrebbe invece riferirsi a un’esperienza di smarrimento, che consentirebbe tuttavia di scoprire “ciò che esiste al di fuori di quel che conosciamo” (Milani 2005, 139).

Passeggiando, fermandosi e perdendosi, il viaggio di ritorno corrisponde allora a un approfondimento di alcuni episodi lungo la traiettoria della Lucca-Pontedera.

Ci risulta difficile condividere quanto sperimentato nei termini di una metodologia replicabile altrove. Tuttavia, possiamo individuare due principali momenti – o fasi – attraverso cui la pratica si è articolata.

Ritornando su alcuni nodi tra la ferrovia Lucca-Pontedera e le trame del paesaggio – individuati nell’ultimo paragrafo dell’*Andata* – in una prima fase, con indicazione dei punti di sosta, delle distanze (in passi) e del tempo di percorrenza (in minuti), si è trascritta su alcune mappe la dimensione spazio-temporale di una serie di esplorazioni⁸, in particolare, condotte attorno al Villaggio Piaggio e al Fiume Arno, al Fosso Ozzoretto, alla Stazione di Calcinaia e, infine, al Colle della Donna Morta e la Bonifica della Gherardesca (figg. 1-4).

Senza seguire la ricerca di obiettivi predefiniti, questa trascrizione ha consentito di orientarsi e mettere progressivamente a fuoco le differenti connotazioni del percorso in relazione alle trasversalità incontrate.

In una seconda fase, le caratteristiche distintive rilevate sono esplicitate e condivise nella forma di un diario di viaggio. Gli appunti contenuti nel diario sono testi e disegni che cercano di restituire l’atmosfera di differenti situazioni incontrate, la cui particolarità è evidenziata già dalla scelta di dare un titolo diverso a ciascun avvenimento narrato. Il racconto di ogni episodio, inoltre, è accompagnato dalla selezione di una fotografia. Qua, il bianco che si vede non è esito di un processo di modifica digitale dell’immagine, ma farina che, temporaneamente, ricalca le tracce lasciate dai piedi, tracce per noi significative in quanto utili a mettere in luce la singolarità di ciò che, stando nei luoghi, si è potuto osservare.

Ciò che si è raccolto, infine, ha sollecitato un dialogo con le orme di altri progettisti in cammino su altri binari dismessi che, nel racconto, sono messe in analogia con gli episodi collocati lungo la traiettoria della Lucca-Pontedera.

⁸ L’esperienza assunta come riferimento è quella condotta attorno al villaggio di Taneka Beri da Luigi Latini (2011, 114-115). L’esperimento, allo stesso tempo, progressivamente si concentra sulla lettura di alcune dominanti puntuali come possibile operazione di analisi già evidenziata, nel viaggio di ‘*Andata*’, in riferimento alle esperienze di Diana Balmori, Manuel de Solà-Morales, Marco Navarra e Lidia de Candia.

Con alcune di queste figure⁹ – interessate dal medesimo tema progettuale – abbiamo avuto occasione di confrontarci. Questo ci ha consentito di lasciare, tra gli appunti del diario di viaggio, la testimonianza di alcune interviste: un ulteriore contributo per riflettere sul progetto del percorso ferroviario, suggerendo più di un movimento nella configurazione successiva dei luoghi¹⁰.

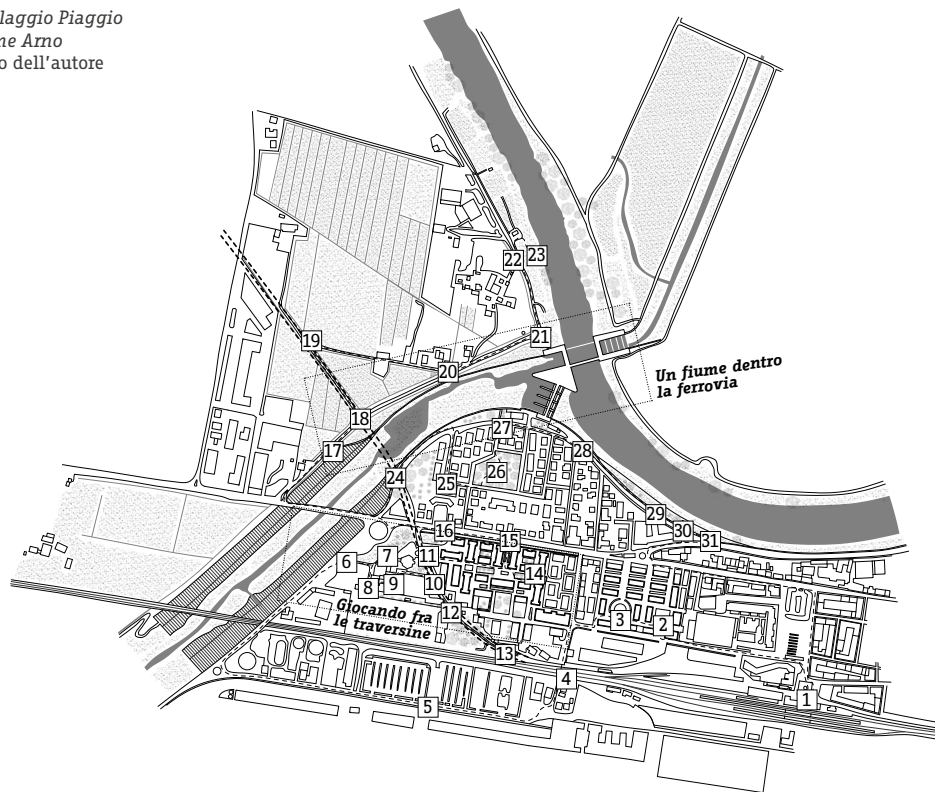
⁹Progettisti oppure protagonisti coinvolti nel racconto dell'esperienza progettuale. Facciamo in particolare riferimento a Domenico Luciani, voce autorevole in assenza di Bogdan Bogdanović.

¹⁰Gli stimoli raccolti in un contesto particolare, in questo senso, sono discussi come espressione più generale di differenti traiettorie progettuali, utili a discutere quale significato è possibile attribuire al progetto del percorso.

Rispetto alla dimensione in cui si colloca la sperimentazione effettuata – quella di una lettura del paesaggio attraversato da una ferrovia dismessa, locale e secondaria – alcuni fra gli esempi proposti non sempre presentano immediate analogie.

La Ferrovia di Cuernavaca e lo Scalo ferroviario Schöneberger Südgelände, in particolare, appaiono certamente più prossimi alla scala urbana. Tuttavia, anche quest'esperienze, come le altre messe in analogia con la Lucca-Pontedera, affrontando il tema della dismissione ferroviaria e quello di un valore secondario dell'infrastruttura come servizio di trasporto, sembrano poter restituire un contributo qualificante, anche grazie al supporto dell'intervista.

fig.1
 Dal Villaggio Piaggio
 al Fiume Arno
 Disegno dell'autore



1 Punti di sosta - - - - - Lucca-Pontedera [] Transetto approfondito



Legenda

1. Stazione di Pontedera
2. Piazza Eroi di Fiesole
3. Piazza Eroi di Fiesole
4. Sottopasso pedonale
5. Area di parcheggio Piaggio
6. Parco Corradino d'Asciano (cancello aperto)
7. Parco Corradino d'Asciano (cancello chiuso)
8. Parco Corradino d'Asciano (cancello aperto)
9. Parco Corradino d'Asciano (cancello aperto)
10. Intersezione tra percorsi del parco e ferrovia
11. Intersezione tra ferrovia ed ingresso Parrocchia
12. Ponte ferroviario su fosso intubato
13. Case dei ferrovieri
14. Chiesa del Villaggio Piaggio
15. Ingresso al Villaggio Piaggio
16. Casa Cantoniera km 24,369
17. Inizio/termine parapetto su Canale Scolmatore
18. Intersezione tra ferrovia e Via dell'Olmo
19. Intersezione tra ferrovia e strada campestre
20. Vigneto
21. Affaccio su Fiume Arno
22. Ingresso "Orto Amico"
23. Affaccio su Fiume Arno
24. Intersezione tra ferrovia e Canale Scolmatore
25. Torre dell'Acqua
26. Giardino dei Pini
27. Giardino dello Scolmatore
28. Rampa di accesso ad argine Fiume Arno
29. Scala verso alveo del Fiume Arno
30. Scala verso alveo del Fiume Arno
31. Rampa di accesso ad argine Fiume Arno

Punti	Passi	Tempo
1-2	487	4.21
2-3	113	1.03
3-4	179	1.37
4-5	217	1.56
5-6	1250	10.90
6-7	89	0.47
7-8	91	0.48
8-9	57	0.29
9-10	89	0.48
10-11	75	0.77
11-12	144	1.17
12-13	142	2.44
13-14	241	2.08
14-15	108	0.57
15-16	168	1.29
16-17	613	5.17
17-18	90	0.49
18-19	224	1.56
19-20	351	3.03
20-21	272	2.24
21-22	232	2.06
22-23	79	0.45
23-24	1285	12.51
24-25	311	2.42
25-26	61	0.32
26-27	235	2.01
27-28	205	1.43
28-29	205	1.48
29-30	74	0.40
30-31	85	0.44
31-1	764	6.36

fig.2
Attorno al
Fosso Ozzoretto
Disegno dell'autore



1 Punti di sosta - - - - - Lucca-Pontedera [] Transetto approfondito

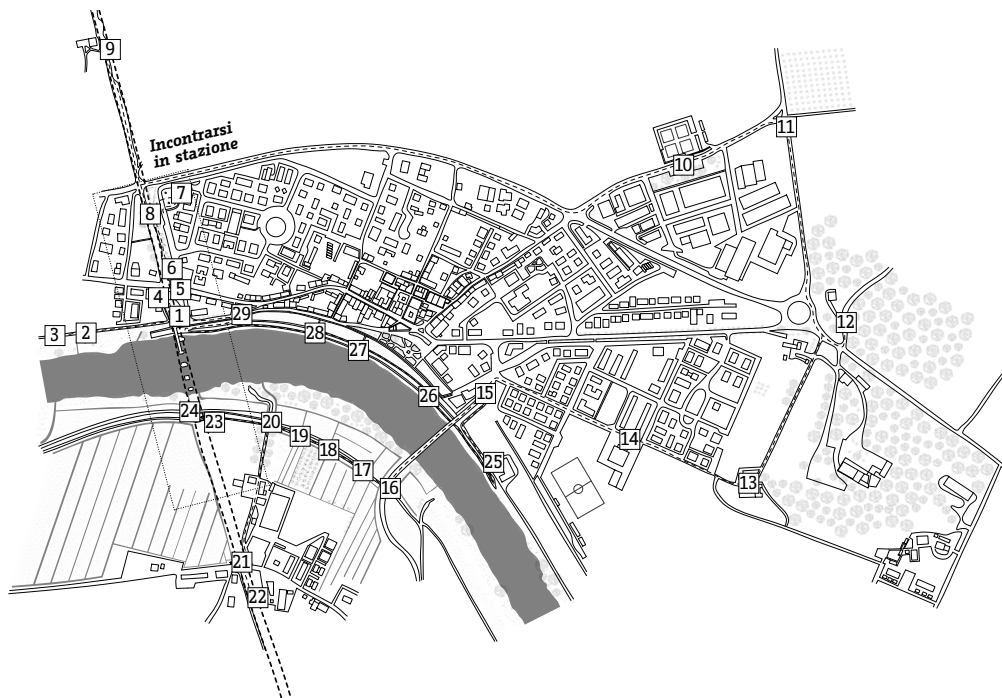


Legenda

1. Intersezione Via dello Spada / Via dei Franceschi
2. Chiesa di San Giorgio
3. Stazione di Toringo-Parezzana / Pioppeta
4. Interruzione del sedime ferroviario
5. Edicola votiva / Pioppeta
6. Edicola votiva
7. Sovrappasso autostradale su Via di Carraia
8. Edicola votiva / Corte rurale
9. Fosso di confine
10. Edicola votiva / Corte rurale
11. Chiesa di San Pietro apostolo
12. Fosso di confine
13. Oliveta su sedime in rilievo
14. Ponte ferroviario distrutto
15. Opera d'arte di drenaggio.
16. Opera d'arte di drenaggio.
17. Ponte su Fosso Ozzoretto
18. Ponte su Fosso Ozzoretto
19. Fosso di confine
20. Fontanella d'acqua / Corte Ragghianti.
21. Chiesa di San Michele Arcangelo
22. Ponte su Canale Ozzeri
23. Croce di Via / Sottopasso autostradale su Via di Carraia
24. Intersezione tra Via Sorbano del Vescovo e Via dei Boschi
25. Edificio Rurale / Via dei Franceschi
26. Corte rurale
27. Corte dei Franceschi

Punti	Passi	Tempo
1-2	97	0.55
2-3	595	5.37
3-4	416	4.36
4-5	321	2.55
5-6	631	6.02
6-7	781	7.08
7-8	196	1.49
8-9	187	1.74
9-10	179	1.36
10-11	303	2.57
11-12	209	1.53
12-13	343	3.01
13-14	141	1.20
14-15	39	0.23
15-16	49	0.29
16-17	99	0.57
17-18	94	0.53
18-19	41	0.24
19-20	419	3.43
20-21	611	5.46
21-22	89	0.54
22-23	261	2.29
23-24	472	4.22
24-25	106	1.57
25-26	404	4.08
26-27	187	1.44
27-1	449	4.11

fig.3
Attorno alla
Stazione di Calcinaia
Disegno dell'autore



0 150 450 m

1 Punti di sosta - - - - - Lucca-Pontedera Transetto approfondito

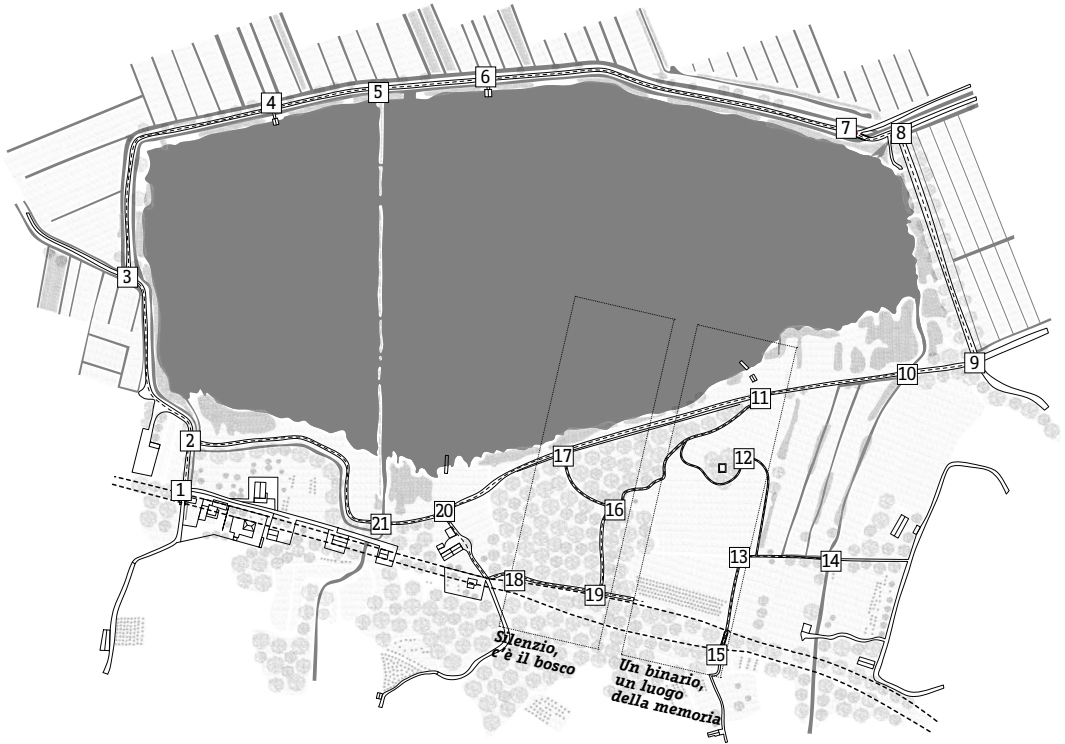


Legenda

1. Stazione di Calcinaia e ponte ferroviario (ruderì)
2. Scale verso alveo del Fiume / Argine verso la "Botte"
3. Scale verso alveo del Fiume / Argine verso la "Botte"
4. Resti del terrapieno ferroviario
5. Fermata dell'autobus / Siepe di confine
6. Opere d'arte su sedime ferroviario (primo gruppo)
7. Opere d'arte su sedime ferroviario (secondo gruppo)
8. Orto privato a fianco del sedime ferroviario
9. Ingresso Lago di Marucco (GreenPark)
10. Cimitero di Calcinaia
11. Pioppeta
12. Inizio Via Pistoiese
13. Limite del Bosco di Montecchio
14. Palestra comunale
15. Ponte sul Fiume Arno
16. Ponte sul Fiume Arno
17. Fosso di confine
18. Fosso di confine
19. Fosso di confine
20. Fosso di confine
21. Via delle Case Bianche / Edicola sacra
22. Parco "Stazione Oltrarno"
23. Sottopasso ferroviario
24. Ponte ferroviario (ruderì)
25. Rampa di discesa verso alveo del Fiume Arno
26. Scale su argine del Fiume Arno
27. Scale su argine verso Piazza della Resistenza
28. Scale su argine del Fiume Arno
29. Rampa di raccordo tra Lungarno Mazzini ed argine

Punti	Passi	Tempo
1-2	263	2.24
2-3	35	0.20
3-4	336	3.04
4-5	35	0.19
5-6	46	0.25
6-7	199	1.47
7-8	61	0.33
8-9	432	3.48
9-10	1767	16.04
10-11	296	2.35
11-12	552	4.49
12-13	540	4.43
13-14	301	2.36
14-15	356	3.05
15-16	349	3.03
16-17	54	0.29
17-18	113	1.01
18-19	83	0.45
19-20	82	0.44
20-21	379	3.19
21-22	52	0.29
22-23	597	5.20
23-24	48	0.33
24-25	933	8.37
25-26	183	1.40
26-27	141	1.20
27-28	145	1.18
28-29	415	3.45
29-1	247	2.15

fig.4
 Attorno al Colle della Donna Morta
 e la Bonifica della Gherardesca
 Disegno dell'autore



1 Puntti di sosta - - - - - Lucca-Pontedera □ Transetto approfondito



Legenda

- 1. Via del Porto / Ponte ferroviario (distrutto)
- 2. Ponte su fosso
- 3. Ponte su fosso
- 4. Idrovora di bonifica
- 5. Rio Riseccoli
- 6. Idrovora di bonifica
- 7. Filare di cipressi
- 8. Ponte su fosso
- 9. Filare di cipressi
- 10. Fosso della Donna Morta
- 11. Idrovora di bonifica / Pontile
- 12. Uccelliera / Pozzo del campo di concentramento
- 13. Limite di campo
- 14. Fosso della Donna Morta
- 15. Ponte ferroviario
- 16. Limite di bosco
- 17. Canalina di raccolta delle acque
- 18. Tombino
- 19. Tombino
- 20. Via di Retaio / Pontile
- 21. Ponte su Rio Riseccoli

Punti	Passi	Tempo
1-2	92	1.04
2-3	326	3.36
3-4	493	5.07
4-5	95	1.55
5-6	84	1.50
6-7	679	6.40
7-8	61	0.36
8-9	441	4.25
9-10	134	1.12
10-11	226	2.16
11-12	332	3.29
12-13	167	1.36
13-14	121	1.08
14-15	286	2.49
15-16	537	5.19
16-17	167	2.00
17-18	312	3.14
18-19	72	0.41
19-20	271	2.30
20-21	112	0.58
21-2	335	3.08

Passeggiando nel Villaggio Piaggio, una striscia d'asfalto evoca la presenza della vecchia ferrovia.

La Lucca-Pontedera segna ancora il limite di espansione del quartiere di case operaie ma, col passare del tempo, è diventata anche un riferimento per muoversi liberamente dalla Parrocchia del Sacro Cuore fino a Piazza Donna Paola Piaggio, o attraverso gli impianti sportivi verso il Parco Corradino d'Ascanio .

La ferrovia, oggi, consente di passare un momento nella tranquilla atmosfera della vita che si svolge nel Villaggio. Qua, s'incontra gente, di diverse etnie, che vive non soltanto nell'isolamento delle proprie case, ma anche stando sotto al cielo, mescolandosi.

Si vede un signore portare fuori il cane camminando sopra ciò che resta del sedime di una ferrovia, oggi una pavimentazione in cemento, che si confonde con uno spazio aperto di risulta davanti alla rete di un campo da calcio.

Qualche ragazzo sosta di fronte a una casa cantoniera abbandonata, per poi raggiungere il sagrato della chiesa. Per strada, due bambini giocano avventurandosi vicino ai resti di un ponte ferroviario che ha canalizzato un fosso.

Si percepisce insomma ancora il profilo della ferrovia, ma nelle vesti di una strada di quartiere, di uno spazio di soglia tra vita privata e pubblica, di un interno urbano nel quale, dall'esterno, convergono i movimenti di chi già lo frequenta.

Le tracce sul terreno friabile del tracciato rivendicano la voglia di stare all'aperto per incontrarsi, e la possibilità di guadagnare spazio per stimolare l'aggregazione tra le persone. Ciò che si osserva passeggiando nel Villaggio Piaggio – un possibile dialogo tra ferrovia e tessuto urbano – rimanda a ciò che accade attraverso il binario della Ferrovia de Cuernavaca. Una tratta di sette chilometri del binario incompiuto e parzialmente dismesso – costruito nel 1898 per collegare Città del Messico e Acapulco – dove, nell'agosto del 2016, l'Amministrazione di Città del Messico indice un concorso internazionale per la costruzione di un parco.

Ancora in funzione, seppure “con una bassissima frequenza dei treni che l’attraversano, per un massimo di tre volte al giorno” (Morgia 2020, 320), la ferrovia polarizza intorno a sé quartieri socialmente ed economicamente svantaggiati, e altri con caratteristiche diametralmente opposte¹. Gli stessi documenti di concorso evidenziano la necessità di trasformare la vecchia infrastruttura in un ambiente dinamico, per offrire alla comunità locale “nuovi modi di interagire con e nello spazio pubblico” (AA.VV. 2016, 8)². Alla conflittualità data da un’eterogenea composizione sociale degli abitanti che abitano attorno al binario, si aggiunge poi la complessa configurazione spaziale di una ferrovia, che riceve l’interferenza di numerose altre strade intersecanti. Anche Julio Gaeta e Luby Springall passeggiano lungo la ferrovia.

(...) effettivamente, pur avendo cominciato a ragionare sul progetto un po’ in astratto – partendo da alcune idee come il bosco urbano (...) – dopo il concorso, durante le fasi successive della progettazione, devo confessare che l’interazione con il luogo ha saputo svelare altre opportunità che non avevo invece potuto prendere in considerazione prima. Muoversi nei luoghi è stato importante per capire il rapporto tra i fronti urbani lungo la ferrovia. E, in effetti, la cosiddetta “linea rossa” è stata concepita dopo il concorso: potremmo dire che è stata immaginata camminando, con l’obiettivo di materializzare la possibilità di attraversare il binario o stare vicino alla ferrovia.³

Da una progressiva immersione nello spazio, può nascere dunque l’esigenza di cominciare a lavorare “in termini di partecipazione e di coinvolgimento delle persone” (Gaeta, e Springall 2019, 116), verso una progressiva risoluzione del conflitto tra le differenze sociali tra gli abitanti di un quartiere, oltre che dell’opposizione tra il movimento veloce del treno e le possibili altre attività, più lente, che invece si possono svolgere stando vicino alla ferrovia.

Nella prima sezione inaugurata, tra Río San Joaquín e Lago Mayor, si dispongono lungo i bordi del tracciato nuovi spazi per la collettività. Si prevede inoltre una gestione delle strutture arboree – alberature che richiedono una potatura saltuaria e che forniscono ombra e raffreddamento alle attrezzature sportive e ludiche – attraverso la raccolta delle acque piovane in giardini di allagamento e, durante le stagioni più piovose, in serbatoi “in modo da poterla poi utilizzare durante i sei mesi di siccità” (Gaeta, e Springall, 2019, 121)⁴.

¹Questo nodo d’interesse – è messo in evidenza dallo stesso Julio Gaeta, in risposta alla prima domanda dell’intervista.

²Nostra traduzione dall’originale in inglese.

³Estratto dalla seconda risposta dell’intervista. Nostra traduzione dall’originale in inglese.

⁴Il progetto è contemporaneo a uno studio su Città del Messico dove si suggerisce come il progetto dello spazio aperto possa integrarsi alla gestione del ciclo idrologico, cf. Salina et al. 2016, 94 e 164. Le folies d’acqua disposte sul bordo della ferrovia – menzionate dallo stesso Gaeta nell’intervista – sono esempio concreto di questo approccio.

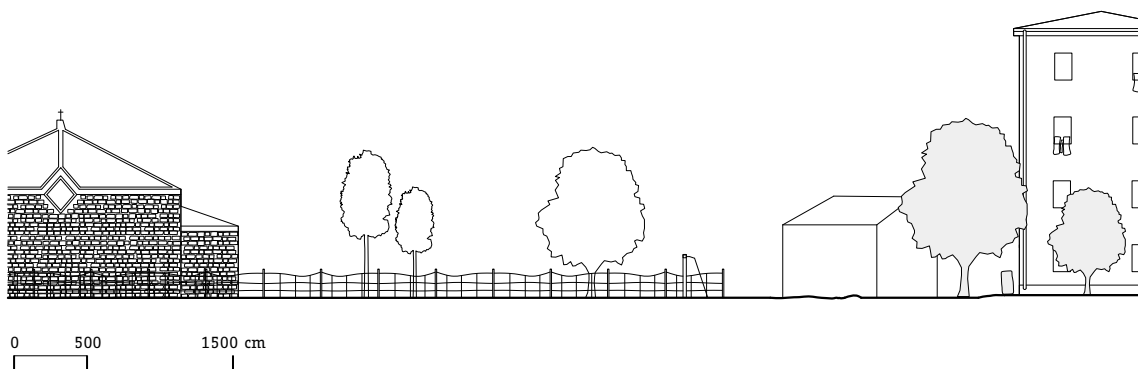
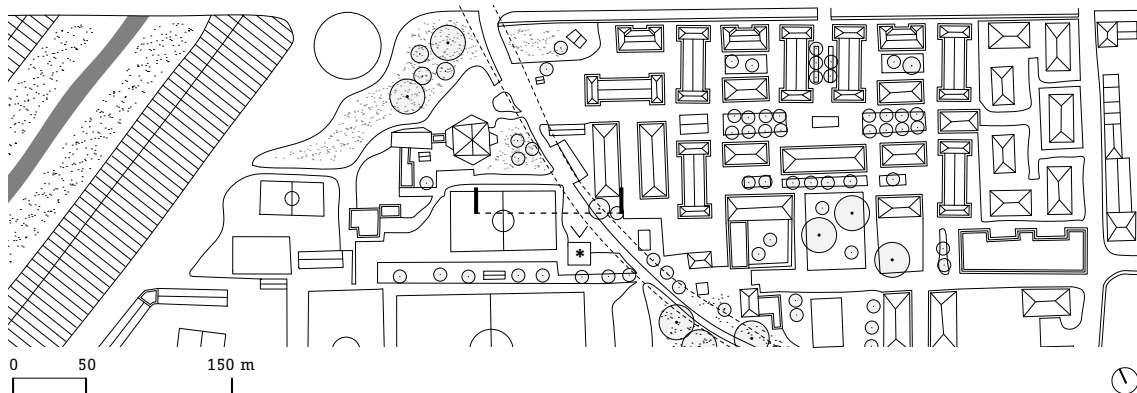
La Ferrovia di Cuernavaca, in questo senso, suggerisce un approccio al progetto per cui la dismissione coincide con l'opportunità di dotare la città di nuovi spazi pubblici dove la sostenibilità è affidata soprattutto all'interazione fra le persone attraverso il tracciato.

Con le poche risorse a disposizione⁵, si realizza un dispositivo 'immaginato camminando': un segno architettonico rosso come "simbolo di ricucitura e di connessione" (Gaeta, e Springall 2019, 121), che si muove liberamente da una parte all'altra del sedime ferroviario, poggiando sul terreno per poi salire, creando una seduta dove stare. Oltre a connettere gli estremi del tracciato, il progetto assomiglia piuttosto a un intreccio. E soprattutto il suo potenziale si esprime trasversalmente, scardinando il sistema rigido dei binari.

Da Cuernavaca ritornando al Villaggio Piaggio, il progetto potrebbe dunque assumere il valore di un rammento capace "di collegare tra loro i quartieri" (Gaeta, e Springall 2019, 121-122), d'incoraggiare la possibilità d'incontrarsi in un nuovo fronte urbano condiviso, di sollecitare momenti di aggregazione tra diversi modi di vivere lo spazio urbano come spazio collettivo.

La ferrovia allora potrebbe diventare anche un luogo dove sedersi e sostare, oppure muoversi da una parte all'altra giocando fra le traversine.

⁵Si veda a questo proposito la risposta alla terza domanda contenuta nell'intervista.

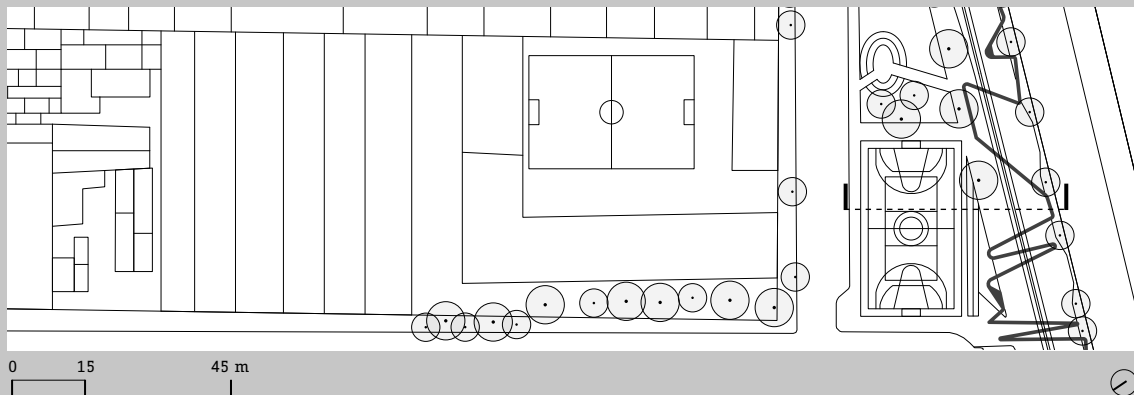


Villaggio Piaggio
Planimetria e sezione
Disegni dell'autore.



* <

Villaggio Piaggio
*Particolare del sedime ferroviario dismesso
tra il Villaggio Piaggio e la Parrocchia del Sacro Cuore.*
Foto dell'autore.



Ferrocarril de Cuernavaca

Planimetria e sezione (estratto del primo tratto inaugurato tra Rio San Joaquín e Lago Mayor).

Fonte: Gaeta Julio, e Luby Springall. 2018. "Parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca". In *Landium*, 08:18-19.

Rielaborazione dell'autore.

**Ferrocarril de Cuernavaca**

*Un momento di aggregazione
stimolato dalla 'linea rossa' in cemento,
trasversale alla direzione del binario.*

Fotografia di Arturo Arrieta.

In dialogo con

Julio Gaeta (Gaeta Springall Arquitectos)

La Ferrocarril de Cuernavaca si trova lungo un tratto della linea (incompiuta) che avrebbe dovuto collegare Città del Messico ad Acapulco. La sezione costruita è stata in gran parte abbandonata, ad eccezione della sezione oggetto di un concorso di idee in due fasi. Prima e dopo aver vinto il concorso, che ruolo ha assunto nel processo di riconfigurazione del tracciato?

La Ferrocarril de Cuernavaca era un concorso internazionale che trattava il tema dello spazio pubblico. È importante considerare il fatto che il nostro studio non si era quasi mai occupato sino ad allora di questo tema. Si può dire che questo progetto sia stato uno dei primi passi verso una nuova fase di sperimentazione all'interno del nostro studio, solitamente dedito alla costruzione di edifici. In realtà, la Ferrocarril de Cuernavaca fu preceduta da un'altra importante opera, in uno dei più importanti parchi di Città del Messico (Parco Chapultepec). Era un concorso nazionale che aveva a che fare con il tema della memoria in uno spazio pubblico. Il concorso per il Memoriale alle Vittime della Violenza in Messico è stato in questo senso un primo passo per iniziare a ragionare e confrontarsi con i bisogni e i desideri espressi dalle persone nel vivere quotidianamente lo spazio vuoto tra le proprie case. Dopo il Memoriale alle Vittime della Violenza in Messico, quindi, abbiamo deciso di partecipare al Concorso per il recupero della Ferrocarril de Cuernavaca: è stata una sfida importante, un'opportunità di continuare a sperimentare progetti che avessero a che fare con il paesaggio e lo spazio pubblico.

Iniziando a parlare del concorso, ci siamo resi conto che si trattava di un'enorme opportunità per dialogare con la città, in uno spazio pubblico caratterizzato da una stratificazione sociale molto complessa: persone ricche e povere, giovani e vecchie, vivono vicino alla ferrovia. La problematica era molto interessante: come possiamo soddisfare diverse aspettative provenienti da gruppi sociali differenti che vivono nella stessa parte della città?

Abbiamo dunque lavorato partendo da questa domanda, osservando anche come il concorso, per una tra le città forse più urbanizzate al mondo, fosse una delle ultime opportunità di sperimentare nuove nature urbane. Perché, dunque, non provare a integrare un bosco urbano lungo il sedime? Persone e sostenibilità sono stati allora i due temi principali attorno ai quali costruire la proposta: siamo dunque partiti con l'intenzione di non ridurre la complessità del progetto, ma di gestire e far convergere la complessità di diversi temi in un unico progetto.

La ferrovia polarizza intorno a sé quartieri socialmente ed economicamente svantaggiati e altri con caratteristiche diametralmente opposte. I documenti del concorso del 2016 mostrano anche una configurazione trasversale variabile del tracciato, che riceve continuamente interferenze dalle arterie intersecanti della città. Come ha vissuto i luoghi e il paesaggio che la linea attraversa? Quali stimoli ha ricevuto e con quale approccio ha sviluppato il progetto?

Fondamentalmente abbiamo lavorato nel nostro ufficio, molto vicino al luogo del concorso, pensando quasi ogni giorno al progetto: per il parco lineare di Cuernavaca, posso dire che ho avuto una sorta di rapporto di vicinanza corporea con il luogo. Ed effettivamente, pur avendo cominciato a ragionare sul progetto un po' in astratto – partendo da alcune idee come il bosco urbano (e naturalmente la “parte verde” del progetto è stata importante per vincere il concorso) – dopo il concorso, durante le fasi successive della progettazione, devo confessare che l'interazione con il luogo ha saputo svelare altre opportunità che non avevo invece potuto prendere in considerazione prima.

Muoversi nei luoghi è stato importante per capire il rapporto tra i fronti urbani lungo la ferrovia. E, in effetti, la cosiddetta “linea rossa” è stata concepita dopo il concorso: potremmo dire che è stata immaginata camminando, con l'obiettivo di materializzare la possibilità di attraversare il binario o stare vicino alla ferrovia. La linea rossa è dunque arrivata dopo; ma ora penso che sia una delle parti più

importanti del progetto, per il suo potere di attivare l'interazione sociale tra gli abitanti: molte case, dopo la costruzione del parco, hanno iniziato ad aprire porte e finestre più grandi di fronte alla ferrovia. Donne e uomini hanno cominciato ad estendere la loro casa sedendosi fuori, iniziando a mescolarsi ed a mescolare il proprio spazio privato con quello pubblico collettivo.

Nel saggio l'Autorità dei piedi, John Dixon Hunt, riferendosi al giardino, individua tre categorie di movimento: la passeggiata, un percorso tra eventi o punti particolari, l'escursione, un percorso motivato da una spontaneità casuale nell'errare, e la processione, un'esperienza che conferisce al percorso una dimensione spirituale che lo pone al di là del luogo in cui si svolge. Nello stesso saggio invita a considerare la possibilità di includere più di una categoria di movimento nel progetto di uno spazio, oltre quelli consentiti dal suo disegno originale. Interrogarsi sul futuro di una ferrovia dismessa, ripensare dunque uno spazio in precedenza progettato per svolgere tendenzialmente un'unica funzione, può allora includere più di un movimento? Quali movimenti e opportunità suggerisce la Ferrocarril de Cuernavaca? Cosa tiene insieme e dispone in una possibile relazione?

Beh, penso innanzitutto che la Ferrocarril de Cuernavaca sia interessante per la sua ambiguità. Non è come la High Line, dove la ferrovia non è più in funzione e hanno fatto un parco. In questo caso la ferrovia è ancora in funzione, ma possiamo comunque avere un parco, e penso che questo sia ancora meglio. Per molti anni, la ferrovia era stata concepita solo come connettore: collegava punti del paese ed è stato per molti anni uno spazio pericoloso, con molti problemi di degrado. Penso che il tema principale sia stato quello di ripensare completamente il significato di una ferrovia, immaginandola innanzitutto come spazio pubblico, seppur combinata con il passaggio ancora in corso del treno. Il Parco è un progetto a budget molto contenuto. Cemento e alberi: non sono stati utilizzati altri materiali. Non è elegante come alcune soluzioni adottate nella High Line, funziona in un modo direi "grezzo". Penso che il suo aspetto "ruvido" evochi il set di un film di Quentin Tarantino e rifletta l'atmosfera industriale e polverosa del luogo. È un ambiente in cui il treno costituisce una presenza familiare per la comunità, ora in grado di muoversi attraverso un percorso non lineare, in un nuovo fronte urbano condiviso.

Vorrei concludere questa intervista chiedendoLe un ricordo personale. Partendo dalle prime esplorazioni, passando per la realizzazione del progetto, oppure tornando lungo la Ferrocarri, se dovesse scegliere un disegno, una foto o anche soltanto un pensiero per trasmettere ad altri la sua esperienza, quale sceglierebbe, e perché?

Ci sono tante storie e tanti ricordi, e tutti evidenziano la necessità per un architetto di essere sempre pronto a cambiare idea. Tra la prima e la seconda fase del concorso, in una riunione di coordinamento con l'amministrazione, siamo stati informati del vincolo di non poter mettere alberi ai bordi della ferrovia, e abbiamo dovuto iniziare a studiare soluzioni per non rinunciare all'idea di integrare un bosco urbano lungo il percorso.

Ma gli aneddoti più interessanti riguardano certamente le fasi successive. Per esempio, la posizione dello skate park è stata un elemento di discussione all'interno della comunità, tra chi lo voleva davanti alla sua casa, chi voleva spostarlo, e chi proprio non lo voleva.

Un aneddoto su tutti, però, merita di essere raccontato.

In fase esecutiva del progetto stavamo decidendo dove collocare una delle riserve d'acqua necessarie al mantenimento degli alberi: una di quelle strane folies che amo chiamare "Mammut d'acqua". Avevo deciso di posizionarne uno davanti a un'abitazione, pensando che sarei riuscito a convincere il proprietario, il signor Don Vincente, che la struttura non avrebbe dato fastidio.

Per convincerlo gli dissi: "Questa cisterna non serve per raccogliere l'acqua, è come una Madonna, serve per celebrare l'acqua!". Ma lui mi rispose: "Architetto, cosa stai dicendo? O qua siamo d'accordo a spostarla, o scorrerà del sangue".

Decisi di spostarla. Mi piace l'architettura, ma ho due figli e preferisco vivere!

Allontanandosi da Pontedera, a pochi passi dal Villaggio Piaggio, la ferrovia scompare in corrispondenza del Canale Scolmatore. Riappare nel punto d'intersezione con via dell'Olmo, mostrandosi come un'isola immersa nell'acqua.

Segnato da una fra le ultime e più imponenti opere idrauliche realizzate per gestire le acque del Fiume Arno, il passaggio dalla città verso la campagna ribalta la prospettiva con cui si osserva il binario: le sue tracce appartengono anche all'alveo di un fiume.

Ricercando le tracce della ferrovia per capire dove passasse, sulla traiettoria del sedime, si trovano, sparsi e in apparenza cresciuti spontaneamente, alcuni cespugli d'erba.

Alcune piante, come il Falso Indaco (*Amorpha fruticosa* L.), sono aliene. Non si capisce come siano giunte a questa destinazione. Altre, come la Enula bacicci (*Inula viscosa* (L.) Aiton) evocano l'appartenenza della ferrovia a una terra di confine tra climi diversi: una valle, quella del fiume Arno, dal temperamento freddo e allo stesso tempo mediterraneo. Altre ancora, come il Finocchio (*Anethum foeniculum* L.) o la Cannuccia di Palude (*Phragmites australis* (Cav.) Trin. ex Steud.) rimandano infine proprio all'habitat ripariale che si trova vicino alla ferrovia.

Lo specchio d'acqua che interrompe la Lucca-Pontedera, ancora, stimola ad allontanarsi dalla sua direzione principale. Proseguendo su via dell'Olmo, si raggiunge e ci si ferma tra il Canale Scolmatore e il Fiume Arno, ritrovando l'acqua e la flora incontrate pochi passi prima.

L'instabilità di un tracciato è allora indice della sua capacità d'interfacciarsi con altri movimenti, più dolci e sinuosi.

Come lo scorrere dell'acqua – o del vento tra i fili d'erba – lungo l'argine di un fiume.

Oltre al grigio dei binari, quali altre gradazioni tonali può accogliere una ferrovia dismessa? In analogia con ciò che accade tra l'Arno e la Lucca-Pontedera, nella città di Burgos, in Spagna, è ancora il dialogo tra un binario – quello della ferrovia Madrid-Hendaya – e un fiume – l'Arlanzón – a darci una possibile risposta.

Agli inizi del ventunesimo secolo, la città di Burgos è interessata da una redistribuzione del traffico ferroviario. Dal dicembre del 2008, a seguito della costruzione della stazione per l'alta velocità Madrid-Bilbao, il flusso dei treni viene spostato all'esterno del nucleo storico della città e la vecchia ferrovia Madrid-Hendaya, in funzione a partire dagli inizi dell'800, è dismessa lasciando disponibili circa ottanta ettari di terreno¹.

Il fiume Arlanzón rappresenta invece una costante della forma urbana di Burgos, fiancheggiato a destra e sinistra da una topografia collinare sulla quale, attorno alla rocca del castello, dal medioevo s'insedia la futura capitale provinciale della comunità autonoma di Castiglia e León. Il dialogo tra questi due soggetti – la ferrovia e il fiume – trova spazio, come risposta alle esigenze contenute nel piano strategico della città², nella realizzazione di un Masterplan che, nel riflettere sul possibile significato della ferrovia, vede coinvolto, in particolare, il paesaggista Michel Desvigne³.

Esploratore più che esportatore, aiuto a vedere il paesaggio, a comprendere i meccanismi all'opera che gli danno forma, ad agire su questi meccanismi per portare il cambiamento. Vedere, ordinare, scegliere: un processo decisionale che credo sia radicato nella storia sparsa del nostro mestiere e che so funzioni nell'evidenziare le sue singolarità (Desvigne 2004)⁴.

Da esploratore di un luogo piuttosto che da esportatore di un'idea, Desvigne si muove per cominciare a percepire, ordinare e scegliere i materiali del progetto. Il primo passo è ignorare il vincolo del sedime ferroviario, passeggiando nei dintorni per concentrare l'attenzione nel punto dove la ferrovia interseca il fiume. Formazioni vegetali di pini e lecci si sviluppano naturalmente nelle sue golene. Allora, passeggiando attraverso il binario per immergersi lungo le sponde di un corso d'acqua, il pensiero accoglie quest'interferenza, immaginando una strada che si espande lateralmente.

La continuità delle trame di un paesaggio è il *punto di partenza*⁵ di una visione progettuale che, attraverso la Madrid-Hendaya offre una nuova leggibilità alla componente vegetale osservata lungo il Rio Arlanzón⁶.

¹ cf. Andrés López 2008, 117-119 e Luis Fernández-Galiano, ed. 2012, 173.

² Il piano strategico evidenzia in particolare la necessità di riflettere sulla ferrovia dismessa che, nel corso del tempo, forma una barriera tra la città e i suoi dintorni, cf. Asociación Plan Estratégico Ciudad de Burgos, ed. 2001, 74.

³ Lo sviluppo del Masterplan, lo studio e la realizzazione di nuovi isolati urbani attorno al sedime, è affidato allo studio svizzero Herzog & de Meuron. L'organizzazione complessiva degli spazi aperti e, in questo senso, la riflessione sul ruolo della ferrovia dismessa, sono affidati invece allo studio del paesaggista francese.

⁴ Nostra traduzione dall'originale in inglese.

⁵ Il *paesaggio come punto di partenza* è il titolo di un saggio di Desvigne che include anche il Burgos Bulvar tra i progetti accomunati da una fase d'esplorazione iniziale oltre il limite amministrativo imposto, cf. Desvigne 2009, 20.

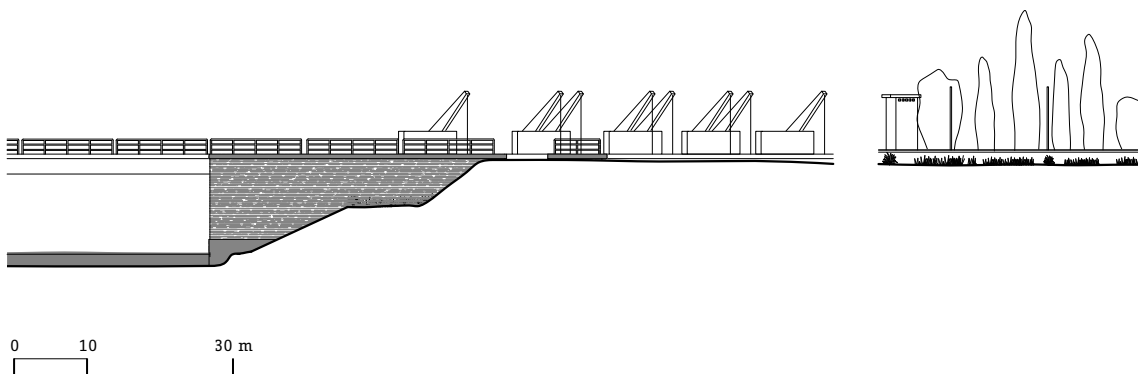
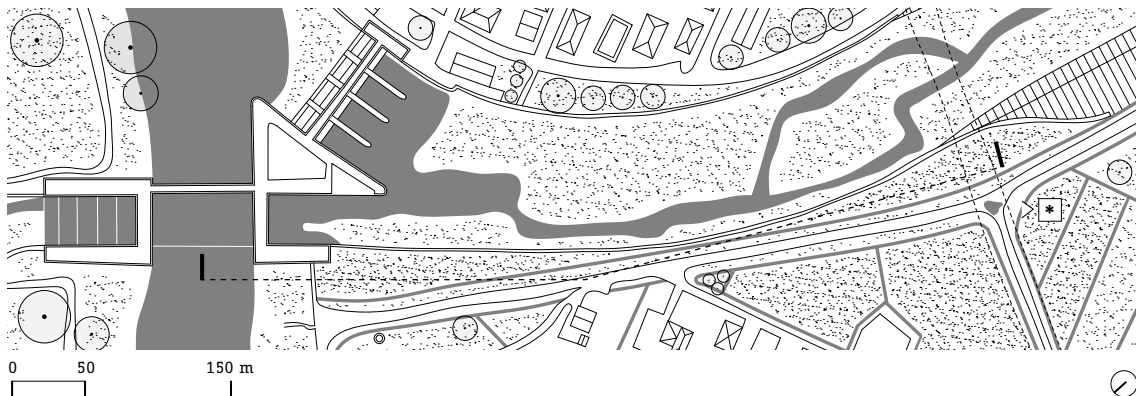
⁶ Tiberghien (2009, 153) individua nel movimento di Desvigne l'atteggiamento di un "semiologo" e di un "interprete". Il paesaggista "sa scoprire i segni e sa decifrarli e interpretarli (...). Come li trasforma? Dando loro leggibilità. Come li rende leggibili? Ridisegnandoli, riscoprendo i loro telai strutturali". Nostra traduzione dall'originale in inglese.

La matrice forestale percepita lungo il fiume raccorda le parti.

In prossimità del *Calle San Zoles*, attraversando due filari di *Quercus ilex* L., si raggiunge un gruppo di quei Pini di golena che Desvigne incontra lungo il fiume e allora colloca anche ai lati del tracciato. Si passeggia da un bordo all'altro, orientando progressivamente lo sguardo verso le colline di San Pedro e San Felice, il cui profilo, in primo piano, sembra quasi evocato da piccoli campi di graminacee che si alternano ai percorsi in ghiaia di cemento disposti ai bordi della vecchia ferrovia.

La dismissione, dunque, non suggerisce soltanto l'immagine di un viale alberato rettilineo: il percorso, piuttosto, può essere interpretato come interfaccia porosa tra le tonalità di un particolare paesaggio. Incontrando il Rio Arlanzón oppure l'Arno, un binario abbandonato, in effetti, è allora spazio aperto non isolato, e stimola a incorporare nel progetto le geografie del sito attraversato.

Ci si può muovere verso un'orizzonte più vasto, accogliendo un fiume dentro la ferrovia.

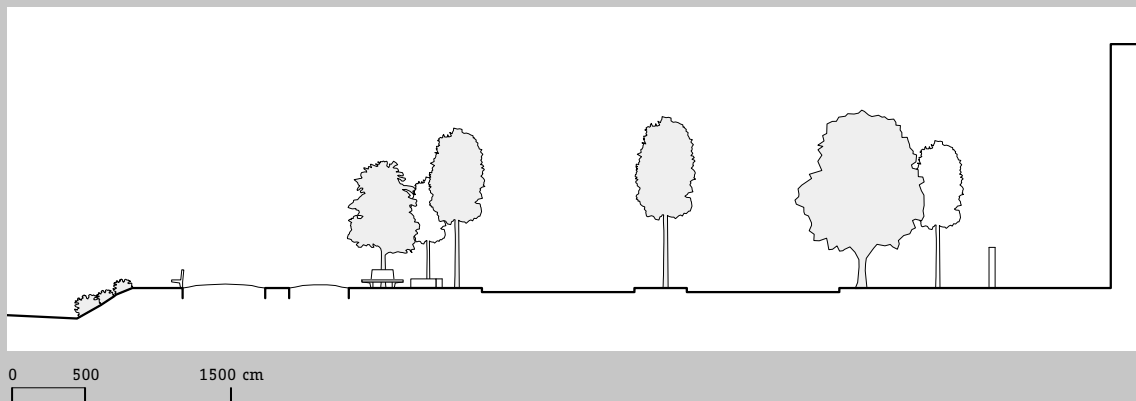
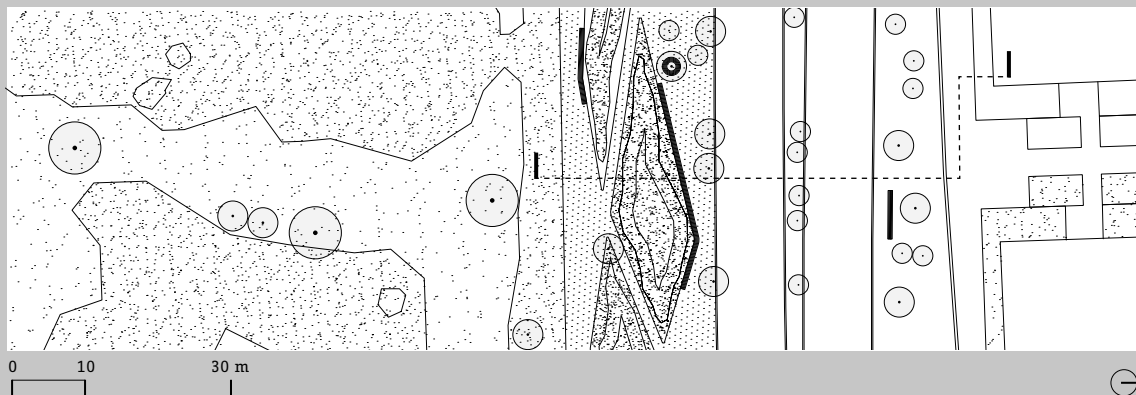


Fiume Arno
Planimetria e sezione
Disegni dell'autore.



* <

Fiume Arno
*Sedime allagato all'intersezione
tra la ferrovia e Via dell'Olmo.
Sullo sfondo lo Scolmatore
in corrispondenza del Fiume Arno.
Foto dell'autore.*



Ferrovía Madrid-Hendaya

Planimetria e sezione del tracciato ferroviario
in prossimità del Calle San Zoles.

Fonte: immagini satellitari Bing Maps.

Disegni dell'autore.

**Ferrovia Madrid-Hendaya**

Le colline di San Pedro e San Felice intraviste dal bordo del tracciato.

*In primo piano, le graminacee alternate ai percorsi
in ghiaia di cemento disposti ai bordi della vecchia ferrovia.*

Michel desvignes + Herzog de meuron, Burgos bulevar, Burgos (SP).

Foto © future documentation / eo.

Vicino alla chiesa di San Michele Arcangelo la ferrovia non c'è più. Soltanto i resti di un ponte che terminano nella siepe di bosso del cimitero dietro la chiesa.

Non si può raggiungere l'altra sponda passando sopra il ponte della ferrovia ma, muovendo pochi passi, lo si può fare grazie a un altro ponte che, inoltre, congiunge l'argine del canale Ozzeri con quello del Fosso Ozzoretto. Non si capisce se quest'altro ponte sia in qualche modo legato alla costruzione della vecchia ferrovia. Seguendone la direzione, si scoprono le tracce di una canalizzazione che prosegue verso un altro cimitero e un'altra chiesa.

Sul retro della Chiesa di San Pietro Apostolo, la canalizzazione si adagia sul terreno delimitando un piccolo orto. Con la scusa di una bottiglia d'acqua, si chiede al prete della parrocchia cosa è quel segno e se, come sembra, si ferma nell'orticello. Il parroco risponde che no, in realtà è un'opera che si estende ancora per molto nella piana di Lucca e che serviva a far scorrere l'acqua per irrigare i campi. Racconta che oggi non è più usato, ma che dei ragazzi vicino Capannori hanno provato a buttarci dell'acqua per tornare a coltivare i loro campi. A volte gli capita di fare delle passeggiate nella piana, proprio seguendo le tracce di questa piccola canalizzazione.

Si saluta il prete, ringraziandolo per l'acqua e per la sua storia.

Accogliere un momento di stasi lungo una ferrovia dismessa, allora, corrisponde alla possibilità di scoprire il volto – oggi meno visibile – delle opere con cui il paesaggio è stato segnato in continuità con le risorse disponibili, per poter decidere come e se continuare a usarle. Seguendo la traiettoria d'un viaggio immaginario dalla piana di Lucca verso la Valnerina, fermarsi – per conoscere e poi raccontare – ritorna come sequenza di momenti utili a trasmetterci il senso di una discussione su come poter interpretare i ruderi di un binario. Quello della Terni-Ferentillo, rimasta in funzione dalla fine dell'800¹ fino al 1960, si dirama seguendo il corso del fiume Nera, dando luogo a un sistema insediativo lungo la di-

¹ “Il 16 giugno 1884 iniziarono i lavori di costruzione delle Acciaierie di Terni, che durarono tre anni fino al 1887. Il 14 maggio del 1886 veniva laminata la prima rotaia e nell'ottobre dello stesso anno realizzato il primo lingotto.”, cf. Virili 2008, 147.

rettrice principale della Valnerina. Al termine della concessione, la difficile integrazione fra il binario e l'esigenza di sviluppo urbanistico della città di Terni e, in corrispondenza della Cascata delle Marmore, la promiscuità tra la nuova sede stradale carrabile e la vecchia sede tranviaria, giocano un ruolo decisivo a favore dell'abbandono del servizio di trasporto ferroviario².

L'opportunità di ridiscutere il ruolo della tranvia si presenta in occasione di uno studio – promosso e coordinato dalla Regione Umbra – per la Bonifica dei movimenti franosi della cascata delle Marmore. In questo processo tecnico obbligato – che prevede il riassetto di quella parte di rupe della Cascata, franata verso valle nella zona di Penna dei Cocchi a causa dell'antropizzazione del Piano delle Marmore³ – l'intuizione di Lucina Caravaggi è suggerire un dialogo tra le necessarie sistemazioni di consolidamento e una possibile valorizzazione dei ruderi della Terni-Ferentillo. Sul suo sedime, infatti, in corrispondenza del Monte Pennarossa, è possibile fermarsi, affacciarsi verso la Cascata e ripartire, utilizzando le tracce della ferrovia come sosta per entrare progressivamente in contatto con il luogo.

(...) in mezzo ai boschi che circondano la cascata altre osservazioni, più ravvicinate, arricchiscono il percorso; lo sguardo potrà cogliere, in mezzo agli orti e ai frutteti, i ruderi delle piccole centrali definitivamente distrutte dai bombardamenti della seconda guerra mondiale, ma anche gli edifici ancora esistenti che ospitano le prime opere di presa lungo il canale Velino, e rintracciare i segni che in mezzo ai boschi indicano ancora la presenza delle condotte forzate in disuso da più di sessant'anni, a fianco dei cavi di scarico romani, di quelli cinquecenteschi e settecenteschi (Caravaggi, 1999, 110).

Attraverso i ruderi, si attiva uno *sguardo indiziario*⁴: si riconosce, attorno alla Cascata, un sistema di canali e condotte che, seguendo la caduta del Velino nel Nera, intersecano la ferrovia passando sotto al Monte Pennarossa, oppure, la presenza di numerosi punti panoramici, come il Belvedere Pennarossa o quello commissionato dal pontefice Pio VI.

Il viaggio è allora attraverso quel lento processo di costruzione di un paesaggio, cominciato con le prime opere di canalizzazione del Lago Piediluco⁵, poi proseguito anche attraverso la nascita di una 'vocazione turistica' nella cosiddetta epoca del *Grand Tour*⁶. Un viaggio che consente inoltre di confrontarsi anche con il complesso evolvere di un

²cf. Cioci 1989, 42.

³cf. Virili, 2008, 157.

⁴Il termine 'sguardo indiziario' è utilizzato dalla stessa Lucina Caravaggi 1999, 110.

⁵In particolare quelle risalenti alla cosiddetta Cava Curiana, cf. Carrara 2005, 9-10.

⁶cf. Virili, 2008, 143.

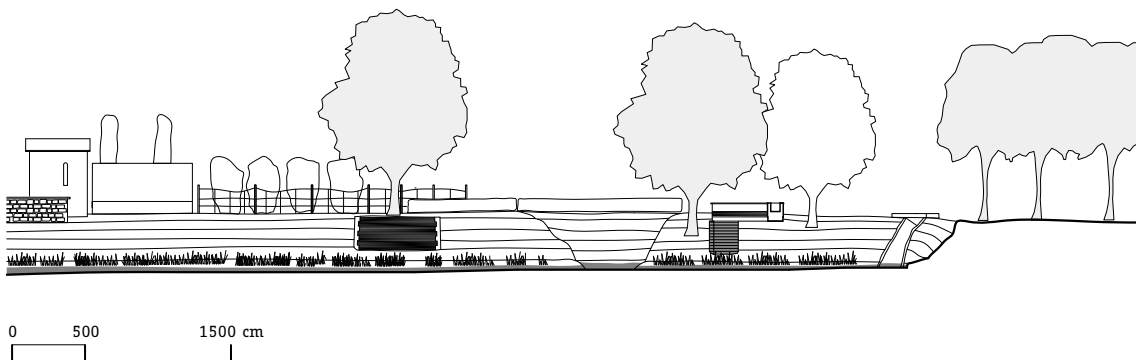
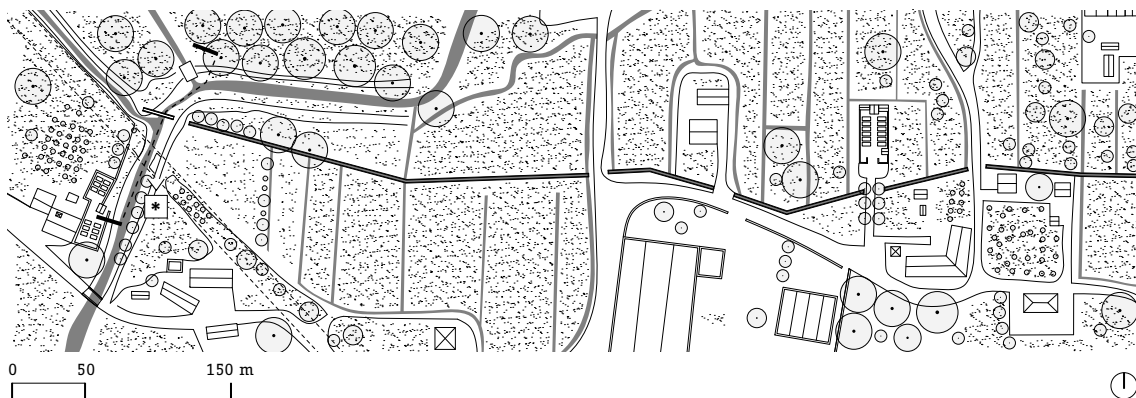
ambiente, dove il ricordo delle infrastrutture alla base del funzionamento della Cascata, secondo Caravaggi (1999, 105-106), popolandosi “di querce e di bossi spontanei”, si mescola con “le sembianze naturali delle leccete e delle formazioni a pini d’Aleppo”.

Con alle spalle il Monte Pennarossa, passando tra due filari di Viburni, si varca la soglia di un belvedere, di un momento di stasi sottolineato per trapiantare la sommità della Cascata e la loggetta sulla sua destra; ma anche per poi proseguire, esplorando l’ambiente circostante, attraverso una sequenza di rampe, scale e terrapieni in pietra spogna, che accolgono quelle stesse formazioni vegetali percepite attorno alla ferrovia.

L’interpretazione dei ruderi della Terni-Ferentillo, in questo senso, altro non è che l’espressione della volontà di ricomporre la continuità del sistema trasversale che caratterizza la zona della Cascata.

Sostando di fronte a un salto d’acqua oppure a un fosso, si potrebbe dunque riflettere sul tema della dismissione ferroviaria attribuendo al percorso una dimensione narrativa.

Sperimentiamo allora la possibilità di raccontare le vicende che si sono stratificate nel paesaggio attraversato, rilanciamo i luoghi attorno alla ferrovia verso l’opportunità di tornare a essere vissuti, accogliendo la naturale metamorfosi di una rotaia che diventa un belvedere.



Fosso Ozzoretto
Planimetria e sezione
Disegni dell'autore.

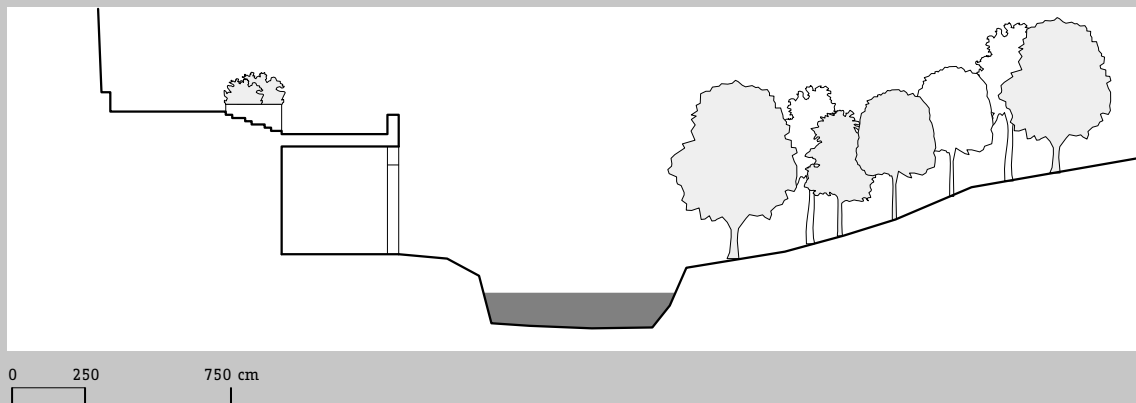
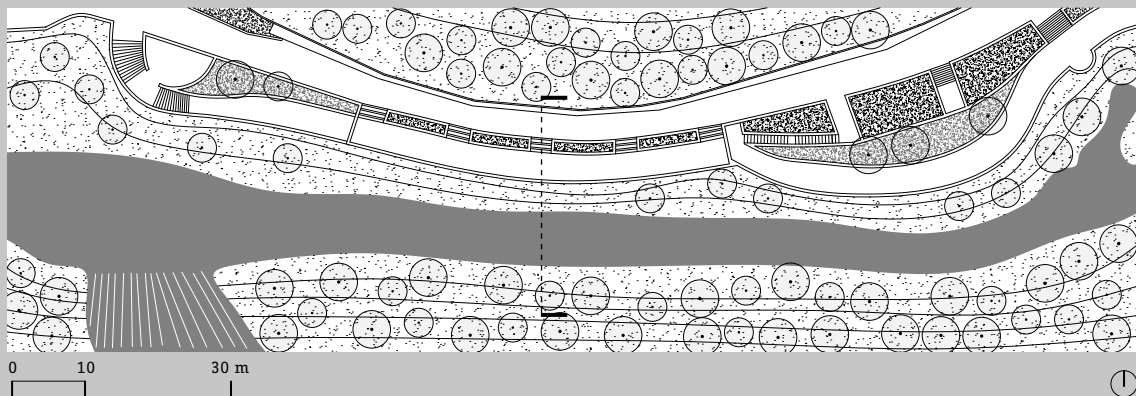


* <

Fosso Ozzoretto

Sulla sinistra, la siepe del cimitero in corrispondenza del ponte ferroviario (distrutto) sul Canale Ozzeri. Sulla destra, l'altro ponte, parallelo al Fosso Ozzoretto e al tracciato della Lucca-Pontedera

Foto dell'autore.



Il Belvedere Basso sulla Terni-Ferentillo

Planimetria e sezione.

Fonte: Caravaggi 1999, 109.

Integrato con immagini satellitari Bing Maps.

Rielaborazione dell'autore.



Il Belvedere Basso sulla Terni-Ferentillo

Il ritmo della collezione di Viburni scandisce l'ingresso ad affaccio verso la cascata e (in alto a destra) il Belvedere della Specola Pio VI.

Foto dell'autore

In dialogo con
Lucina Caravaggi

A seguito della sua dismissione, nonostante alcune ipotesi di conversione della Terni-Ferentillo siano state prese in considerazione dall'amministrazione locale, della linea in città rimane soltanto il ricordo. In corrispondenza della Cascata delle Marmore il sedime è stato invece parzialmente risignificato. In quale occasione siete stati coinvolti e quale ruolo avete assunto in questo processo?

Devo dirlo con molta franchezza. Il recupero del sedime è un'idea nostra, che non è stata minimamente suggerita dall'amministrazione. Il tema nasce da un importante consolidamento di quella rupe che sta sopra la linea e della rupe dalla quale scende la cascata stessa. A seguito dei movimenti dovuti ai sismi più recenti, ma anche allo scarso apporto di carbonato di calcio dovuto alla estrema regimazione delle acque. Il carbonato di calcio funziona appunto su quei terreni come un legante, come una calce e quindi teneva insieme quelle rocce. La scarsità di questo apporto, dovuto in particolare alla forte attività di aziende come l'Enel nel bacino di Piediluco e a una regimazione estrema delle acque, ha molto limitato questo apporto creando delle fratture vere e proprie che hanno reso necessari degli interventi impegnativi di consolidamento. In questo processo, che nasce come processo tecnico obbligato, come spesso accade in Italia, nel nostro paese, s'inserisce come al solito la volontà del progettista di paesaggio, che cerca di recuperare dei significati di contesto a questi interventi, che altrimenti sarebbero rimasti interventi esclusivamente tecnicistici e settoriali.

In quegli stessi anni, va detto, si era avviato, a fini turistici, il processo di recupero del tratto della ferrovia Spoleto Norcia, verso l'interno della Valnerina. Noi siamo sempre stati contrari dal punto di vista ambientale allo smantellamento di queste linee minori, che crediamo possano avere, come in questo momento, un futuro dal punto di vista della sostenibilità, soprattutto turistica. Un belvedere lungo il sedime della Terni-Ferentillo, si profilava dunque come

occasione per rilanciare, con un progetto così in vista, l'idea che questo potesse essere l'avvio per il recupero di questo tracciato, che è un tracciato molto interessante per il rapporto che mette in piedi con il fiume, con una valle piena di sorprese e soprattutto con i territori industriali attorno a Terni. Il recupero del tracciato è stata dunque una forzatura, per rilanciare le opportunità di un'intera valle.

Insieme a questo, il ruolo è stato quello di includere nel progetto di consolidamento, l'ipotesi di un recupero del Belvedere alto, che significava il recupero di una storia di centrali idroelettriche, a Terni particolarmente drammatica perché tutte sono state distrutte durante i bombardamenti pesanti della Seconda guerra mondiale, che hanno colpito sia la città che gli insediamenti industriali della Valnerina. In corrispondenza della Cascata delle Marmore, dei tre grandi elementi delle centrali, stazione di monte (dove veniva captata l'acqua), condotte forzate e, a valle, cabine o centrali di trasformazione elettrica, non era rimasto nulla fuori terra dopo i bombardamenti, ma tantissimo di quello che era dentro terra: una serie di condotte sotterranee che s'incrociavano e parzialmente s'incrociano ancora in stato di rudere, quando si cammina nei boschi delle pendici che collegano la parte bassa della valle con l'altipiano da cui scende la Cascata. La linea della Terni-Ferentillo è strettamente correlata con le linee delle infrastrutture idroelettriche che erano il cuore, l'anima di questa valle. L'occasione era dunque quella di rileggere questa vicenda attraverso il tracciato, attraverso una passeggiata valle-monte, che potesse disvelare la percezione di un idroelettrico assolutamente scomparso. Questa è stata certamente una forzatura culturale, che non era minimamente nelle intenzioni dell'amministrazione, ma che un progettista dovrebbe sempre cogliere. Il progetto è stato dunque complesso: c'erano da tenere assieme questioni di consolidamento e questioni di recupero di un'infrastruttura abbandonata in pessime condizioni, complicate da un atteggiamento da parte della sovrintendenza di tutela astratta dei luoghi.

In “Natura ed Energia. Conflitti e progetti di ricomposizione” lei afferma: “una semplice passeggiata nei boschi che circondano la cascata (..), può trasformarsi in un’esplorazione piena di sorprese e di sollecitazioni culturali (...)” e ancora “Passeggiando in mezzo ai boschi (...) altre osservazioni, più ravvicinate, arricchiscono il percorso”. Quali stimoli avete ricevuto e con quale approccio avete sviluppato il progetto?

Eravamo, come si diceva negli anni '80, proprio dei cacciatori di indizi, in questo caso di tracce.

Tracce di un passato che ha lasciato appunto fuori terra poche cose, ma affioranti molte. Un passato stratificato come segno dei nostri territori. Strati più recenti, come quelli lasciati dalle condotte del paesaggio idroelettrico, uniti a quelli dell’evoluzione vegetale che aveva preso una direzione più spontanea e felice rispetto ai disboscamenti della valle avvenuti agli inizi tra la metà e la fine dell’800 e ai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale. Questo mi sembrava un filo conduttore che rendesse molto interessante l’escursione, la scoperta e anche la fatica dell’arrampicarsi. Vi erano poi altri elementi storici che la rendevano stimolante: uno fra tutti, il Belvedere del papa, che rimandava ad un’idea barocca dell’affaccio sulla cascata.

Per dirla con Giacomo Boni, sono gli occhi della cultura, sono le informazioni culturali che ci permettono di cogliere queste tracce. Se non riusciamo a subirne il fascino per poi conoscerle, non riusciamo a trasmetterle ad altri. Solo l’esperienza ci permette di rendere interessante quello che noi vediamo.

Questo è stato dunque il nostro approccio: subire gli stimoli di una passeggiata attraverso la linea, seguendo una fascinazione che nasce da alcune conoscenze, ma viene alimentata da un processo di continua scoperta.

Un approccio direi narrativo, che parte dall’esperienza per trasformarsi in capacità d’immaginazione, come racconto attraverso il progetto.

Nel saggio l’Autorità dei piedi, John Dixon Hunt, riferendosi al giardino, individua tre categorie di movimento: la passeggiata, un percorso tra eventi o punti particolari, l’escursione, un percorso motivato da una spontaneità casuale nell’errare, e la processione, un’esperienza che conferisce al percorso una dimensione spirituale che lo pone al di là del luogo in cui si svolge. Nello stesso saggio invita a considerare la possibilità di includere più di una categoria di movimento nel progetto di uno spazio, oltre quelli consentiti dal suo disegno originale. Interrogarsi sul futuro di una ferrovia dismessa, ripensare dunque uno spazio in precedenza progettato per svolgere tendenzialmente un’unica funzione, può allora includere più di un movimento? Quali movimenti e opportunità suggerisce la Terni-Ferentillo? Cosa tiene insieme e dispone in una possibile relazione?

Rispetto a questo, ho una visione classica. Per passeggiata intendo qualcosa che evoca delle caratteristiche un po’ “greche”: un’esperienza nella quale si cammina, ci si ferma, si parla, si sta all’ombra o al sole. Per me la passeggiata è qualcosa che ha a che fare con delle strutture molto progettate, anche se lunghe. Io, ad esempio, sono un’appassionata di montagna: ci sono ad esempio anche delle passeggiate in quota che però hanno queste caratteristiche che tendono a garantire un livello di comfort elevato: sono pensate per tutti, hanno pendenze poco elevate, tratti panoramici e punti di sosta.

Sulla Terni-Ferentillo direi che l’esperienza può essere ricondotta ad un’esplorazione che tende all’escursione attraverso i boschi della valle, in ascolto delle sue storie: un’esplorazione impegnativa, con alcuni tratti immersivi nella vegetazione e momenti di smarrimento dove è difficile ritrovare i sentieri; è un’esperienza che presuppone insomma una certa organizzazione. Nel definire le opportunità e i movimenti possibili, la linea – effettivamente – da sola non è sufficiente: non è sé stessa e basta, è piuttosto una traccia, un collettore di trasversali che molto spesso sono proprio le situazioni più interessanti perchè finiscono in ambienti molto diversi l’uno dall’altro.

La stessa idea di “belvedere basso” si attribuisce attraverso i fronti che la linea dispone in una relazione percettiva: altro non è che una dichiarazione di appartenenza, di una volontà di lettura e ricomposizione di un sistema trasversale che c'è sempre stato nel rapporto alto/basso che caratterizza la zona della Cascata.

Questa intenzione, in un contesto molto diverso dalla Terni–Ferentillo, la stiamo sperimentando anche a Roma col progetto GRAB: il grande raccordo anulare delle biciclette, quarantacinque chilometri di circuito che collega le aree archeologiche centrali – l'Appia antica, i fori, il Colosseo – con aree molto più periferiche. Un immaginario che evoca un inno alla diversità – culturale, naturale, storico-archeologica – di Roma. Anche in questo caso, quello che è interessante non è il circuito in sé. Certo, qualche turista percorrerà tutto l'anello, sappiamo che questa è la tendenza. Ma il suo bello è che il percorso è collettore di una serie di infinite trasversali che possono collegare scuole, quartieri o musei, creando itinerari ed innervando zone che altrimenti rimarrebbero isolate o marginalizzate.

Le linee sono dunque fili d'Arianna, la loro vera forza è quella di tenere assieme un'infinità di connessioni locali.

Una ferrovia dismessa deve avere la stessa ambizione: come un tempo era collettore di uomini che arrivavano alla stazione, oggi deve essere in grado di mettere in relazione più soggetti, attività e ambienti possibili.

Vorrei concludere questa intervista chiedendole un ricordo personale. Partendo dalle prime esplorazioni, passando per la realizzazione del progetto, oppure tornando al Belvedere, se dovesse scegliere un disegno, una foto, o anche soltanto un pensiero, per trasmettere ad altri la sua esperienza, quale sceglierebbe, e perché?

Grazie per questa domanda, alla quale ho piacere di rispondere perchè credo che i paesaggisti, forse più di altri progettisti, abbiano la predisposizione ad entrare in empatia con i luoghi in cui lavorano.

Il primo ricordo è una forma di sofferenza nel vedere per la prima volta le sostruzioni della ferrovia dismessa, che riportavano ad una condizione di abbandono della valle che attraversava. Il manufatto evocava un mondo dove vivere nella valle era ancora possibile: è stato un momento di sofferenza nei confronti di una società che riesce a buttare con questa disinvoltura pezzi che sono ancora pezzi di storia. Questo mi ha fatto più effetto delle industrie abbandonate nella zona della Cascata: nella fabbrica c'è una logica produttiva, la ferrovia invece evocava una dimensione collettiva di connessioni, tra i luoghi e le persone, che era venuta a mancare. Un secondo ricordo, più sgradevole, è invece più legato alle difficoltà a far capire l'importanza del progetto a tutte le persone che avevano delle attività residuali e marginali lungo il tracciato, che non volevano rinunciare alle loro piccole economie, antepoendo l'interesse privato a quello collettivo.

Il terzo mi riporta all'esplorazione di una meravigliosa e rigogliosa vegetazione attorno al tracciato: immergersi tra i lecci, accogliere le specie mediterranee, e poi scendere per incontrare quelle igrofile lungo il fiume, è il ricordo invece più felice.

Nei pressi della Stazione del paese di Calcinaia le tracce della ferrovia si confondono con l'erba di un prato. Qua ci si può muovere liberamente verso l'Arno, e poi verso l'argine che porta a "La Botte" di San Giovanni alla Vena. La stazione è ancora una sosta verso ulteriori destinazioni, ma non si percepisce un'effettiva relazione tra le parti che la fermata tiene assieme. Fermandosi nell'area precedentemente occupata della stazione, si respira piuttosto un'atmosfera sospesa: alcune macchine sono parcheggiate sui bordi del prato, e non c'è un confine esatto tra l'erba e l'asfalto delle strade carrabili attorno.

Da un lato si osserva uno spazio tendenzialmente abbandonato a sé stesso, dall'altro alcuni segni testimoniano un processo di conversione, in parte è già iniziato. Sull'erba sono state disposte alcune sculture e un cartello con la scritta "percorso d'arte". Questo percorso è interrotto dalla presenza di una pensilina per autobus. Verso i ruderi della stazione, si può proseguire soltanto passando attraverso un'apertura in corrispondenza di una siepe.

Il prato è in parte coltivato. S'incontra, nel suo orto privato, un signore che racconta – come fosse ancora oggi – di quando una massicciata ferroviaria, dalla quota più bassa – dove ora cresce l'erba – si raccordava con la quota più alta della stazione vicino al ponte sull'Arno.

Al posto dei binari, nel punto d'intersezione tra la ferrovia e il paese, troviamo dunque uno spazio di risulta. È questo il destino, controvertibile, che accomuna Calcinaia con un altro paese – quello di Sint-Denijs, nelle Fiandre, in Belgio – anch'esso un tempo intercettato da una ferrovia, oggi dismessa.

Come la Lucca-Pontedera, anche la Leupegem-Herseaux è fra quelle infrastrutture che, a seguito del potenziamento della costruzione di ferrovie a scartamento ridotto e a basso costo promosso dal 1875¹, sono finanziate per collegare la campagna con la rete principale. Fino alla dismissione del servizio avvenuta attorno al 1960, la ferrovia belga favorisce la prossimità fra zone agricole e centri urbani.

¹cf. De Block, 2011 e De Block, e Polasky, 2011, 322.

E, proprio in corrispondenza di uno fra questi insediamenti, oltre alla conversione parziale dei binari come percorso di mobilità dolce², si attiva una discussione sul futuro dell'isolato un tempo occupato dalla vecchia stazione di Sint-Denijs.

L'area è inclusa dalla 'Leiedal Intermunicipal Association' all'interno del progetto regionale 'Ugly spots': un'attività di censimento di cosiddetti 'spazi brutti', ovvero quei luoghi ancora potenzialmente al servizio di una comunità, ma che al momento si trovano in uno stato di abbandono.

Tra i luoghi proposti e infine selezionati per un possibile intervento, l'area attorno alla stazione è uno fra i dieci destinati ad accogliere la proposta di un professionista. A Sint-Denijs, la proposizione dell'architetto paesaggista Thilo Folkerts è nutrita non tanto da una ricognizione del paesaggio agrario lontano dalle tracce della ferrovia, quanto piuttosto da un'immersione nel luogo che si presenta più vicino, nel punto d'intersezione tra la ferrovia e il paese.

Apparentemente, il sito non sembra poter offrire stimoli particolari. Al posto della stazione si trovano macerie, vegetazione ruderale, camion parcheggiati e grandi container d'immondizia o vetro. Lungo la direzione della vecchia ferrovia, come a Calcinai, una fermata dell'autobus. La piantagione disposta dalle autorità comunali non riesce a conferire dignità a uno spazio dove, regolarmente, si trovano depositi abusivi di rifiuti e che, dopo la dismissione del tracciato, si è progressivamente allontanato dalla comunità, a causa anche di una barriera posizionata attorno all'ex massicciata ferroviaria.

Lo stimolo originale fu un lungo tour con tutti i team di progettazione (...). Se ricordo bene, sono riuscito a rivisitare il posto poche settimane dopo. (...). Per me era (...) fondamentale lavorare con ciò che percepivo come una caratteristica centrale di quei posti: una riattivazione della storia del luogo e qualcosa che potesse essere abbastanza esplicito da ricevere di nuovo un nome.³

Fermandosi nell'area della stazione, ciò che si vede come presenza tangibile può non servire dunque come stimolo per l'immaginazione.

Il progetto, piuttosto, può essere allora quello di rinnovare il senso di una parola (stazione), che evoca esplicitamente ciò che è stato percepito come assenza, ma che ancora rappresenta il riferimento a una caratteristica centrale del luogo (l'ex edificio).

²L'intervento di Thilo Folkerts s'integra infatti con il progetto 'Trimaarzate', che include il tracciato della ferrovia all'interno di un ampio sistema di percorsi di mobilità dolce, cf. https://www.west-vlaanderen.be/sites/default/files/2017-11/brochureGuldenspoorTrimaarzate_0.pdf.

³Estratto dell'intervista a Thilo Folkerts. Nostra traduzione dall'originale in inglese.

Si rimescolano gli elementi trovati: la fermata dell'autobus viene spostata sul bordo dell'ex tracciato, lasciando così spazio per due podi che accolgono nel nuovo centro della piazza. Due volumi, rivestiti in mattoni come le case adiacenti, richiamano la presenza nel luogo della stazione ed evocano l'immagine di una soglia che può essere ulteriormente varcata: un'immagine accentuata, alle spalle delle due architetture, da una macchia boschiva, a indicare la progressiva transizione verso la campagna. L'allestimento vegetale, in questo senso, evidenzia sia la riconoscibilità della piazza, sia la continuità tra il momento di sosta e la possibilità di continuare a muoversi.

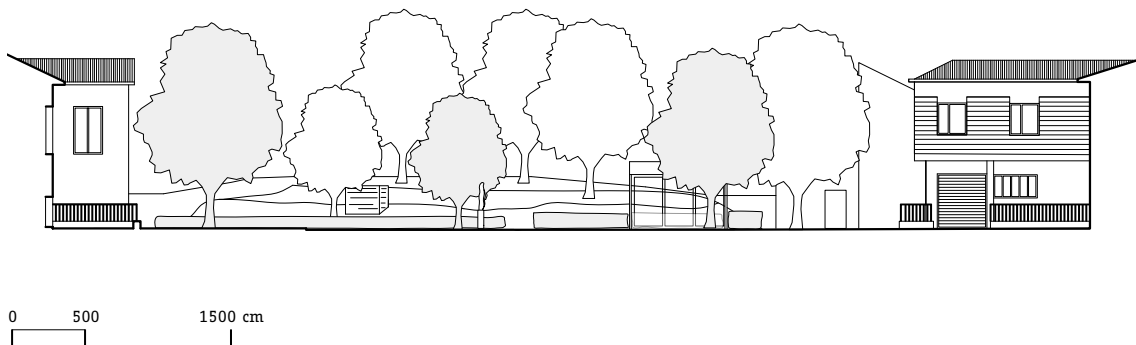
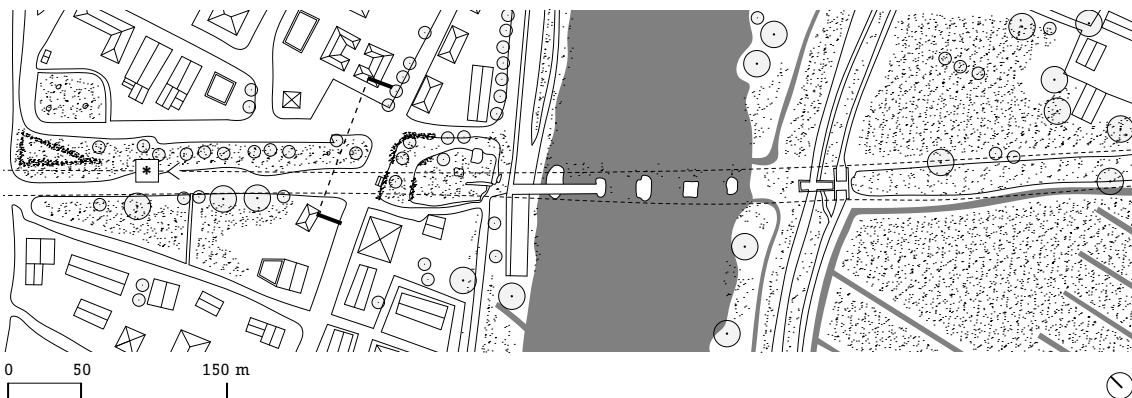
Scenografia di correzione: mettere a fuoco un'immagine e durante il riconoscimento escluderai già altre immagini. Eppure: offrire non solo una prospettiva, ma molte; il più possibile (Folkerts 2006).⁴

Il percorso ferroviario, allora, assomiglia forse proprio alla costruzione di una scenografia attraverso la quale spostarsi: si riorganizza in effetti il movimento attraverso una sequenza progressiva di momenti differenti, che ristabiliscono un rapporto tra le parti.

Dalle Fiandre alla Toscana – e come di fronte al ponte sopra il Fosso Ozzoretto – l'interpretazione del binario evoca ancora una dimensione narrativa. Questa volta, tuttavia, potenzialmente destinata, piuttosto che a raccontare le permanenze del paesaggio attraversato, a trasformare ciò che d'irrisolto può comparire dopo la dismissione.

Nuove parole, ricordando una componente dello stesso servizio di trasporto, possono controvertire il destino di un'area abbandonata a sé stessa, conferendole nuova dignità. Stimolando così il processo di riappropriazione di un luogo dove, allora, nuovamente incontrarsi in stazione. Per poi ripartire.

⁴Nostra traduzione dall'originale in inglese.

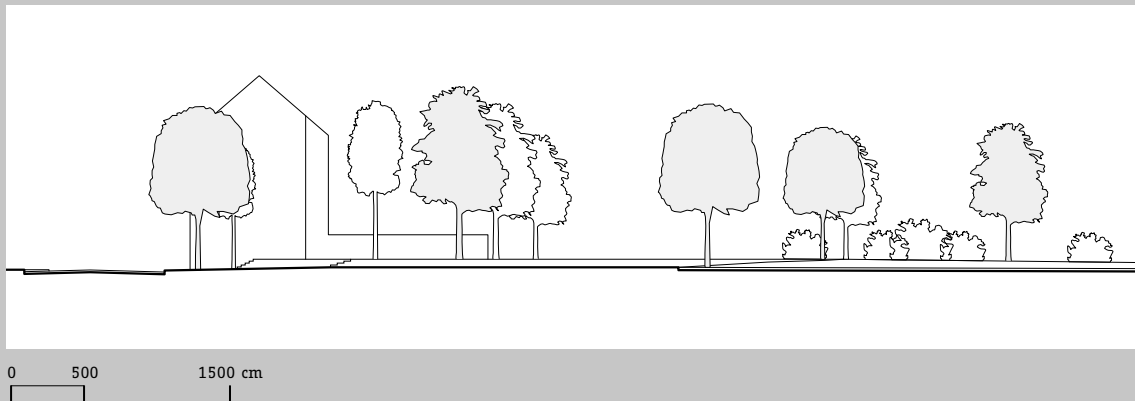
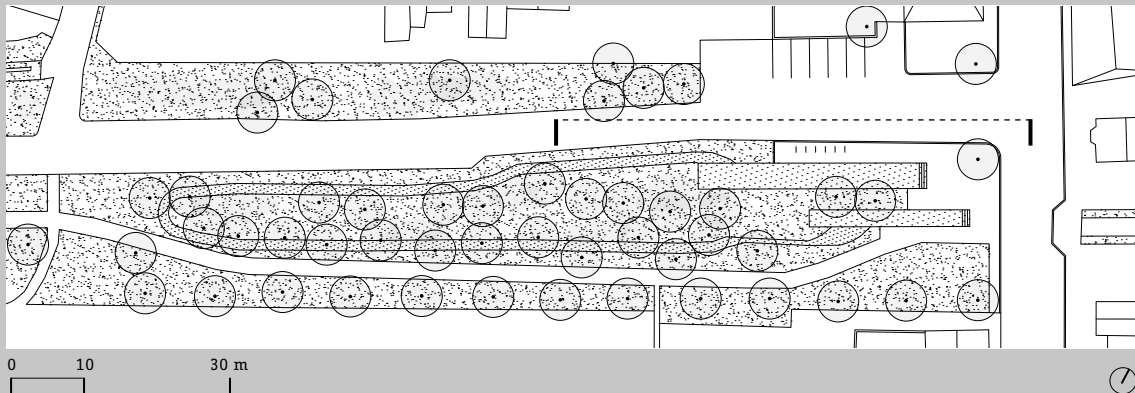


Stazione di Calcinai
Planimetria e sezione
Disegni dell'autore.



* <

Stazione di Calcinaia
*Sedime ferroviario
nei pressi della Stazione di Calcinaia.
Sullo sfondo, tra gli alberi,
si trovano i resti della stazione.*
Foto dell'autore.



Ferrovia Leupegem-Herseaux

Planimetria e sezione in corrispondenza del paese di Sint-Denijs

Fonte: www.100land.de/wp-content/uploads/2020/07/180604_ZWE-EN-NEU.pdf.

Rielaborazione dell'autore.



Ferrovia Leupegem-Herseaux
*I due podi, rivestiti in mattoni come le case adiacenti,
richiamano la presenza nel luogo della stazione*
Foto dell'autore.

In dialogo con

Thilo Folkerts (100 landschaftsarchitektur)

A seguito della sua dismissione, la linea Leupegem-Herseaux è stata recuperata attraverso la realizzazione di una ciclabile asfaltata di 8 km tra Ruien e Leupegem, ma anche grazie ad altri interventi più specifici. Riferendosi al progetto realizzato a Sint Denijs, quale ruolo ha assunto nel processo di risignificazione di parte del tracciato?

La recente rifunzionalizzazione dell'ex linea 85 Leupegem-Herseaux è di per sé parte di un più ampio impegno dell'amministrazione regionale delle Fiandre occidentali. Il progetto Groene Assen (Assi Verdi) potrebbe essere interessante da esaminare. Il collegamento tra il programma di "rianimazione" della ferrovia e il mio progetto è effettivamente avvenuto successivamente. Il connettore era l'iniziativa Lelijke Plekjes dell'Intercomunale Leiedal, che mirava molto in generale a sensibilizzare in merito allo spazio pubblico e a coltivare il coinvolgimento degli abitanti dei comuni di Leiedal. Concepita per coinvolgere la popolazione regionale, è stata intrapresa una catalogazione pubblica di circa 100 "Luoghi pubblici più brutti". Una parte subordinata del programma Lelijke Plekjes era quindi quella di invitare designer e creativi ad un concorso sullo sviluppo di idee per "interventi di architettura del paesaggio". Ogni team poteva scegliere due siti da una selezione di dieci dei luoghi pubblici più brutti della regione. Quasi per caso ho scelto di lavorare su due siti che, in fase di ricerca per la proposta progettuale, si sono rivelati topologicamente collegati. Il brief del progetto non esplicitava che la problematicità di questi siti potesse avere a che fare con il fatto di essere ex aree di trasporto pubblico. Sebbene, in effetti, il nome di Oud Stationsplein St. Denijs indicasse ovviamente una storia di questo tipo, non era così chiaro per l'altro sito, un'ex fermata del tram a Kortrijk-Rollegem. Sviluppando entrambe le proposte in parallelo, ho dedotto un teorema (e un approccio) della narrazione perduta come un problema centrale di tali spazi (pubblici) disprezzati e denigrati. Per fortuna, nel 2011, entrambe le proposte progettuali sono state selezionate per la realizzazione.

Il progetto più piccolo “A Stop on the Line” a Rollegem poteva essere facilmente finanziato e realizzato dal comune stesso entro il 2012.

Il progetto a Zwevegem-St.Denijs era concepito come un intervento leggermente più impegnativo e si prestava a catalizzare un coordinamento degli sforzi più ampio. In seguito alla così evidente contestazione della storia strutturale del luogo dichiarata nei miei progetti, il comune di Zwevegem si è unito alla Regione delle Fiandre Occidentali e ad alcuni altri enti amministrativi per cofinanziare il progetto, che riuniva la ristrutturazione strutturale (pavimentazione della piazza, marciapiedi e parte della strada), la progettazione “tradizionale” del paesaggio (piantumazione di alberi, arbusti e prato) e un semplice gesto scultoreo che poteva servire a comunicare la confluenza dei progetti. In origine, il luogo era stato concepito schematicamente come un nodo alquanto importante in una nuova rete di percorsi, ma senza alcuna precisazione progettuale.

Nell’Atlante delle Nature Urbane, alla voce “tempo”, Lei scrive: “Poiché ogni luogo è un crocevia di un dato insieme di percorsi temporali, il lavoro di sincronizzazione di un sito consiste in un continuo rimescolamento degli elementi che vi si trovano” e, ancora, che “L’architettura del paesaggio ruota intorno alla crescita e al movimento. In particolare, al movimento all’interno dello spazio”. L’assenza del servizio ferroviario permette in questo senso di considerare la possibilità di muoversi diversamente attorno alla stazione. Come ha vissuto i luoghi e il paesaggio che la linea attraversa? Quali stimoli ha ricevuto e con quale approccio ha sviluppato il progetto?

Il progetto mira essenzialmente a chiarire le relazioni spaziali. La maggior parte delle “linee” esistevano, ma non funzionavano al meglio. La strada principale passava per la piazza senza alcun collegamento o riferimento: ciò rendeva poco chiaro e insicuro l’attraversamento lungo i rudimentali percorsi sui vecchi binari.

La caffetteria sulla piazza non aveva terrazza o spazio esterno: abbiamo riorganizzato i parcheggi per far posto a un marciapiede esteso che lo ha portato “nella

piazza” e ha creato un potenziale di sedute all’aperto per la caffetteria. La cosa più inquietante era che il centro della piazza (dove si trovava l’ex edificio della stazione a lungo dimenticato) era pieno di macerie, vegetazione ruderale, camion parcheggiati e grandi container di immondizia e vetro. Il progetto riguardava lo sgombero visivo del centro per creare la spazialità della piazza. Le due piattaforme in mattone segnano e riservano questo centro, lo motivano.

Sebbene la concorrenza fosse molto ben preparata, i brief per i “Punti brutti” erano minimi. Credo che l’idea di fondo fosse quella di dare il massimo spazio a idee abbastanza libere e non mettere davanti ai progettisti un insieme potenzialmente sovraccarico di requisiti funzionali, politici e sociali. Lo stimolo originale fu un lungo tour con tutti i team di progettazione in tutti e dieci i siti che facevano parte del concorso. Se ricordo bene, sono riuscito a rivisitare il posto poche settimane dopo.

Io provengo da una piccola città della Germania vicino al confine olandese. Conosco molto bene l’emulsione della (piccola) vita urbana e delle strutture agricole. Esplorare i dintorni in bicicletta alla ricerca di “siti” e soprattutto di “nuovi siti” è un qualcosa con cui sono cresciuto come pratica sociale. Conosco molto bene anche le discussioni che seguono e gli “agganci” che un progetto potrebbe avere. Molti progetti vengono seguiti con grande interesse e investimento da parte della popolazione locale; ben presto gli viene dato un nome e un’attribuzione, spesso semplificativa o beffarda. Per me era quindi fondamentale lavorare con ciò che percepivo come una caratteristica centrale di quei posti: una riattivazione della storia del luogo e qualcosa che potesse essere abbastanza esplicito da ricevere di nuovo un nome. Alla fine, il comune ha deciso di mettere di nuovo un cartello della stazione, tra le due piattaforme. Non è qualcosa che io avrei suggerito, ma sono molto felice che la gente del posto abbia recepito l’idea a modo suo.

Nel saggio l'Autorità dei piedi, John Dixon Hunt, riferendosi al giardino, individua tre categorie di movimento: la passeggiata, un percorso tra eventi o punti particolari, l'escursione, un percorso motivato da una spontaneità casuale nell'errare, e la processione, un'esperienza che conferisce al percorso una dimensione spirituale che lo pone al di là del luogo in cui si svolge. Nello stesso saggio invita a considerare la possibilità di includere più di una categoria di movimento nel progetto di uno spazio, oltre quelli consentiti dal suo disegno originale. Interrogarsi sul futuro di una ferrovia dismessa, ripensare dunque uno spazio in precedenza progettato per svolgere tendenzialmente un'unica funzione, può allora includere più di un movimento? Quali movimenti e opportunità suggerisce la linea 85? Cosa tiene insieme e dispone in una possibile relazione?

La categorizzazione di Dixon Hunt sembra interessante. Dovrei consultarla. Dal suo riassunto, però, non sono sicuro che le tre categorie funzionino ciascuna allo stesso livello. Mentre il movimento da A a B è forse eccessivamente schematico, persino matematico, gli altri due sono piuttosto nebulosi e mitici. Credo fermamente che esistano molteplici sovrapposizioni di tali aspetti del movimento. Nel caso della Piazza della Stazione Vecchia di St. Denijs e della riattivazione della linea di trasporto pubblico, credo che il semplice collegamento lineare, il miglioramento funzionale di una rete, sarebbe la lettura meno applicabile. Forse i collegamenti lineari nuovi o migliorati motivano la categoria dell'escursione (anche se principalmente in bicicletta). Immagino che gli "Assi Verdi" siano un motore di nuove reti sociali e interazioni. Dal momento che queste linee accedono a "stazioni" nel paesaggio, dal momento che le linee sono stazioni di per sé per l'interazione sociale e i rituali individuali, esse apparterrebbero anche saldamente al regno spirituale. E sono istituzioni culturali.

Vorrei concludere questa intervista chiedendoLe un ricordo personale. Partendo dalle prime esplorazioni, passando per la realizzazione del progetto, oppure tornando lungo la linea 85, se dovesse scegliere un disegno, una foto, o anche soltanto un pensiero, per trasmettere ad altri la sua esperienza, quale sceglierebbe, e perché?

Lei sa che questa è una domanda difficile. È molto difficile ridurre un progetto a un'essenza. Spesso accade proprio il contrario: da un progetto realizzato si estendono e si moltiplicano i rimandi, le implicazioni e le letture. Ma se aiuta a capire, sceglierei magari uno dei tre bozzetti della fase di concorso. Darei diverse spiegazioni per questa scelta. Per prima cosa, è una delle reazioni fresche, originali e "autentiche" al sito. Lavoro molto con una tecnica di disegno di sovrapposizione di fotografie del sito con un disegno di contorno semplificato. In questo disegno, che è stato sovrapposto a un collage panoramico di fotografie del sito, si vede la motivazione centrale di riunire visivamente lo spazio, anche piegando la prospettiva per "costruire" quella connessione. Inoltre, il ruolo fondamentale delle piattaforme in mattoni rossi diventa chiaro. Consentono una messa a fuoco in un contesto spaziale abbastanza selvaggio e poco chiaro (che più avanti nel processo progettuale abbiamo potuto chiarire meglio con una serie di misure estese, come l'integrazione della strada nella piazza e l'eliminazione del palo del telefono e delle linee). È importante sottolineare che il rosso nel disegno è un "rosso mattone". Nella piazza della stazione di St. Denijs questo rosso non è un colore di segnale, ma un colore di contesto.



Uno dei tre bozzetti della fase di concorso.

*Attraverso le due piattaforme in mattoni rossi
- in questo volume, per motivi di stampa, in grigio scuro -
il disegno mostra la motivazione centrale di riunire visivamente
lo spazio un tempo occupato dalla vecchia stazione.*

Disegno gentilmente concesso da Thilo Folkerts, 100Landschaftsarchitektur.

In corrispondenza del Colle della Donna Morta, nella sezione in trincea, la ferrovia è invasa dalla vegetazione: diventa sentiero in una foresta di cerri (*Quercus cerris* L.) con sottobosco di ginestroni (*Ulex europaeus* L. subsp. *europaeus*) e agrifogli (*Ilex aquifolium* L.). La condizione della ferrovia sovverte dunque il destino evocato dalla toponomastica del luogo: l'abbandono di un binario non corrisponde a un'inevitabile cessazione della sua esistenza, piuttosto, a una fertile condizione con la quale possiamo confrontarci. Immergendosi nel bosco, senza spaventarsi, ci si ferma in una 'stazione' che prima non c'era, per instaurare un dialogo con altri passeggeri, anche quelli che non appartengono alla nostra stessa specie.

Il percorso ferroviario accoglie la presenza di un paesaggio successivo, mostrandosi come un'esperienza nel silenzio e nell'ombra: perdendosi nella boscaglia si vede qualche persona che cammina e, anche da soli, ci si orienta grazie a un impianto di fognatura, un tempo al servizio della ferrovia, rivelato dalla presenza di un tombino.

Questo elemento circolare in ferro, forse, non è troppo distante da quelle folies che, con lo stesso ferro di binari abbandonati, sono disseminate nel bosco dello Scalo ferroviario Schöneberger Südgelände. Una fra quelle cosiddette "rovine inaccessibili o indesiderabili" (Giot 2004, 35) che, immaginando di trovarsi a Berlino intorno agli anni della caduta del muro, ci saremmo trovati di fronte, nella parte occidentale di una città dove numerosi scali ferroviari, sottoposti alle autorità di Berlino Est, sono lasciati in uno stato di abbandono pressoché totale.

Tra la fine degli anni Settanta e l'inizio degli anni Ottanta, incuriosito dalla recinzione attorno a tutta l'area, Andreas Langer, ancora giovane studente di progettazione del paesaggio all'Università tecnica di Berlino, varca quella soglia, per cominciare a vagabondare perdendosi "in un'insolita atmosfera visiva e acustica."¹

¹Queste parole sono la testimonianza diretta delle prime esplorazioni condotte da Andreas Langer. Per un racconto più esauritivo si rimanda all'intervista.

L'immersione rappresenta il primo passo per attivare un progressivo interesse della comunità, grazie anche ai successivi studi che, seguendo i precetti degli ambientalisti più militanti del "Fachbereich 14" dell'Università tecnica di Berlino, vengono condotti sullo scalo a partire dal Maggio del 1992².

A seguito della prima esplorazione, infatti, lo smarrimento iniziale acquisisce una postura scientifica. Il gruppo coordinato dal prof. Ingo Kowarik – supportato dal lavoro dello studio Planland capitanato da Andreas Langer – continua a frequentare lo scalo, documentando la presenza "di circa 350 specie di piante diverse, 49 specie di funghi, 30 specie di uccelli (e un falco scovato nella vecchia torre dell'acqua) e tra la infinita fauna d'insetti non meno di 95 specie di api selvatiche, delle quali 34 tutelate". E, ancora, quella di numerose "piante pioniere, come la betulla o l'acacia, che hanno formato un primo manto boschivo, poi seguite da altri alberi come l'acero o il faggio e da una insolita quantità di alberi da frutta" (Burg 2011, 2).

Lo scalo ferroviario è soltanto in apparenza *vuoto*. In realtà, è un paesaggio capace di acquisire un'identità indipendentemente dalla funzione cui era stato preposto.

Il progetto, allora, nasce da un disorientamento necessario, che serve da stimolo per conoscere e poi confrontarsi con una una dimensione inattesa, esito di un dialogo spontaneo tra binari, flora e fauna.

Come affrontare allora il problema: dobbiamo conservare completamente o possiamo rendere l'uso di questo spazio in qualche modo accessibile al pubblico (...) ?³

È la stessa condizione evolutiva del sito a guidare le scelte di un progetto, orientato ad aprire nuovamente – e il più possibile – lo scalo al pubblico senza mettere in pericolo la ricca flora e fauna locale. La continuità della fruizione è assicurata riducendo al minimo l'intervento, al fine di sorvegliare, allo stesso tempo, l'evoluzione della vegetazione. Ci si appoggia al sedime preesistente dei binari, ma si offre anche la possibilità di seguire percorsi trasversali, aggiunti successivamente per muoversi a zig-zag, perdendosi e poi ritrovandosi di fronte a una stanza a cielo aperto costruita in profilati d'acciaio.

²Per un approfondimento della cronologia relativa all'attività dello scalo e delle vicende politiche che ne hanno segnato la progressiva riappropriazione si rimanda a Boschiero, e Folkerts, e Latini 2022.

³Questa domanda è tratta dall'intervista con Andreas Langer. A seguito del primo studio di fattibilità, la discussione si è sviluppata attorno a questo quesito. Lo stesso Ingo Kowarik (2022, 46), mette in evidenza la condizione contraddittoria dello Scalo Ferroviario che da un lato si presentava come progetto già disponibile, dall'altro necessitava di numerosi interventi di manutenzione, al fine di preservare gli habitat per le specie animali e vegetali, dopo l'apertura dell'area: "Non è che il progetto del parco naturale fosse già lì? Erano necessari ulteriori interventi? La risposta era sì e no." Per un approfondimento delle tipologie d'intervento studiate da Kowarik per gestire la dinamica evolutiva del bosco si rimanda allo stesso contributo di Kowarik, pubblicato nel volume dedicato al Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino 2022.

Costruita con lo stesso materiale metallico, appoggiata sulle rotaie, lunga circa 600 metri e alta ottanta centimetri⁴, compare anche una passerella sopraelevata che, nel coniugare le esigenze di tutela delle specie e dei biotopi con quelle degli utenti del parco, garantisce un'esperienza *en plein air*, laddove il mantenimento della componente vegetale boschiva comporta l'impossibilità di toccare il suolo.

Come esito di una collaborazione voluta dalla società Grün Berlin tra gli artisti "Group Odious" e lo studio Planland, oltre alla passerella e alla stanza a cielo aperto, con l'apertura dello scalo numerose altre folies in ferro sono disseminate nel bosco, cercando sempre di suggerire una possibile deviazione⁵.

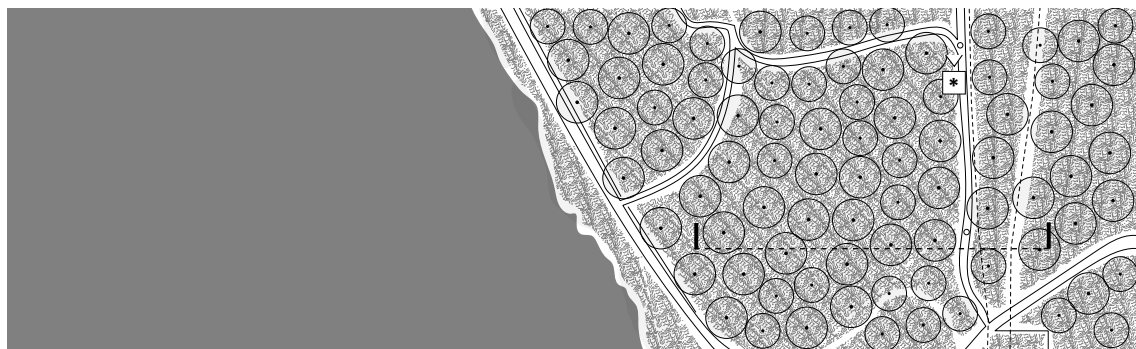
L'abbandono, dunque, coincide anche con la possibilità di abbandonarsi agli stimoli di un paesaggio che il geografo Matthew Gandy definisce come "non intenzionale" (2016). Un paesaggio, come evidenziato da Sandra Jasper (2018, 953-954), caratterizzato soprattutto dalla ricezione di una particolare acustica di quiete, come valore da conservare nella configurazione successiva del disegno.

Dalla periferia di Berlino al Colle della Donna Morta, il percorso ferroviario può essere dunque anche un rifugio sonoro. Un luogo nel quale la velocità è sostituita con la lentezza, ovvero, con l'opportunità di entrare in contatto, in un bosco popolato da piante e animali, con sé stessi e con i propri simili.

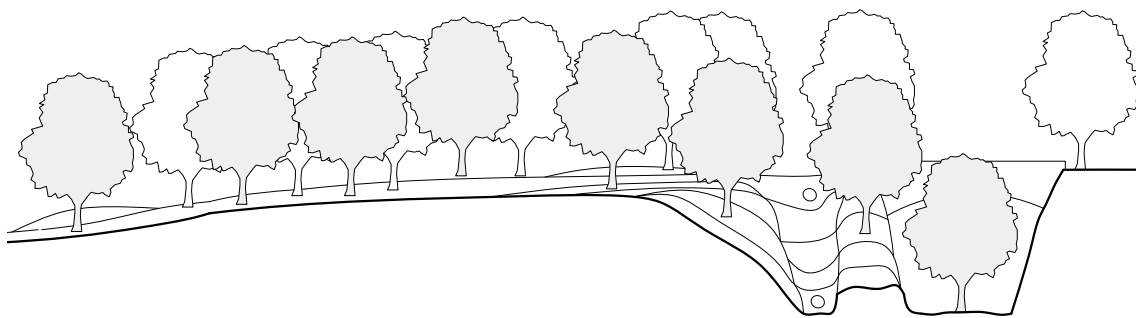
Potremmo allora ripartire anche da questo silenzio.

⁴ cf. Knoll, and Kowarik, and Langer 1998, 20.

⁵ Sul ruolo dell'arte, lo stesso Klaus Duschat – uno dei fondatori del "Group Odious" – ammette: "(...) abbiamo cercato d'intervenire il più cautamente possibile. Abbiamo preservato ogni albero e preferito prendere o creare una deviazione.", cf. Folkerts 2022, 80.



0 50 150 m

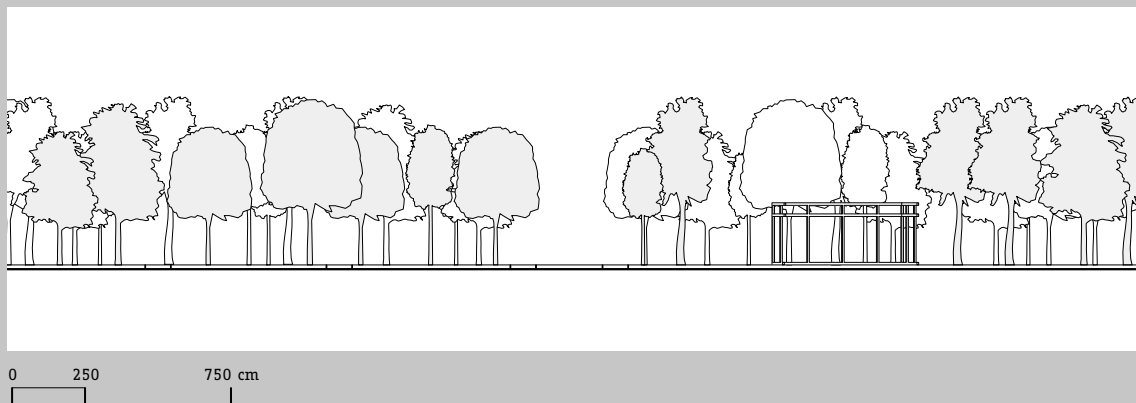
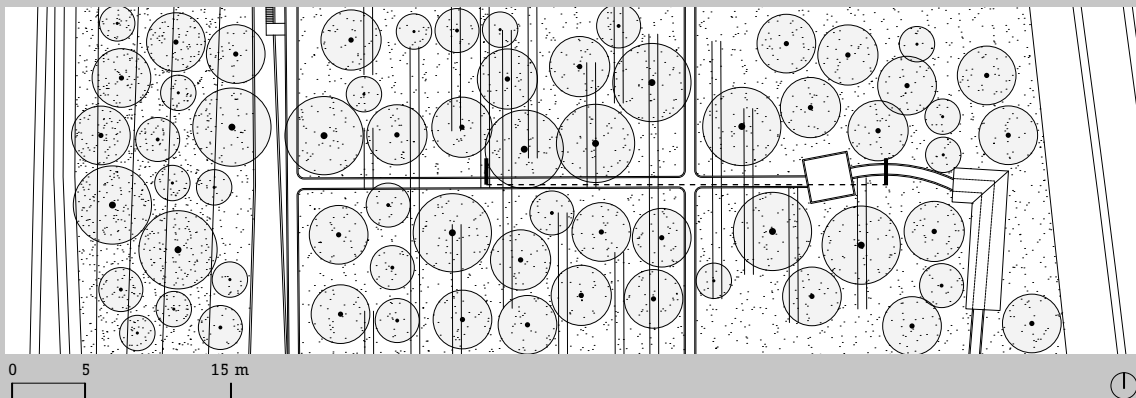


0 500 1500 cm



* <

Colle della Donna Morta
*Nel bosco, tracce dell'impianto di fognatura
parallelo alla trincea della ferrovia.*
Foto dell'autore



Scalo ferroviario Schöneberger Südgelände

Planimetria e sezione in corrispondenza di percorso trasversale alla direzione dei binari dello scalo.

Fonte: Plan of the Nature Park Südgelände.

Rielaborazione dell'autore.



Scalo ferroviario Schöneberger Südgelände

Folies in metallo corten

lungo uno dei percorsi trasversali

alla direzione dei binari

Foto dell'autore.

In dialogo con
Andreas Langer

Dalla fine dell'800 ad oggi, il distretto di Schöneberg ha attraversato due guerre mondiali, la caduta del muro e la riunificazione, osservando dalla periferia l'incessante trasformazione della città. Da chi e come è stato coinvolto e che ruolo ha assunto nel processo di trasformazione dello scalo ferroviario di Südgelände?

L'inizio è stato un'avventura.

Tra la fine degli anni settanta e l'inizio degli anni ottanta studiavo progettazione del paesaggio all'Università tecnica di Berlino. All'epoca abitavo vicino allo scalo ferroviario. Nella città divisa di Berlino, tutti gli scali ferroviari erano sottoposti alle autorità di Berlino Est, anche se si trovavano nella parte occidentale della città. Appartenevano ufficialmente alla RDT e quindi erano lasciati in uno stato di abbandono pressoché totale. L'area era inaccessibile, delimitata da una recinzione e temporaneamente controllata da società di sicurezza. Incuriosito da questa strana presenza, mi infilavo nei buchi della recinzione. Ripensandoci, potremmo dire che l'azione di attraversare quella soglia era un modo per rivelare uno spazio d'attesa aperto e renderlo nuovamente visibile ai cittadini. In effetti, in seguito l'attenzione verso questo luogo abbandonato si è intensificata. Durante gli anni '80, si discussero numerose e contrastanti iniziative: l'idea di riattivare la ferrovia fu inizialmente inserita in un'ipotesi di urbanizzazione. In risposta a questo piano, l'idea di preservare questo sito marginale come futuro spazio pubblico fu sostenuta e approvata. Un ruolo importante in questo processo è stato svolto dall'associazione Grün Berlin, un'azienda municipale di proprietà dello Stato, che ha saputo fare da ponte tra i cittadini, il distretto e il Senato.

Dopo la dismissione dello scalo, la crescita della vegetazione sui binari ha stimolato una riflessione sulla sua conservazione, ma anche la curiosità di esplorarne il continuo movimento. Come ha vissuto i luoghi e il paesaggio che i binari attraversavano? Quali stimoli ha ricevuto e con quale approccio ha sviluppato il progetto?

Il primo passo era quello di scavalcare un cancello, per immergere il corpo in un'insolita atmosfera visiva e acustica, come risultato di un dialogo completamente spontaneo tra la ferrovia e un nuovo ecosistema di flora e fauna. Sicuramente il progetto si è nutrito dell'idea di preservare questa dimensione.

Dopo le prime esperienze come studente, nel 1992 sono stato coinvolto dal Prof. Kowarik in uno studio sulla flora e la vegetazione del sito. L'attività ha portato alla stesura di una mappa delle varie componenti della vegetazione che ci ha permesso di fare un confronto tra la condizione degli anni '80 e quella degli anni '90, e di capire quanto fosse necessario focalizzare la nostra attenzione sulla biodiversità che si era sviluppata sui binari.

Nel 1995 Grün Berlin ha commissionato ufficialmente al Prof. Kowarik e a Planland uno studio di fattibilità per riaprire il sito al pubblico. Come affrontare allora il problema: dobbiamo conservare completamente o possiamo rendere l'uso di questo spazio completamente accessibile al pubblico?

Nel Masterplan che abbiamo sviluppato queste due aspirazioni giungono a una sintesi. L'approccio è stato quello di dividere il sito in tre aree, lasciare solo una parte non accessibile, e riutilizzare il binario e le strutture, per offrire altri modi di esplorare nuovamente il sito.

Nel saggio l'Autorità dei piedi, John Dixon Hunt, riferendosi al giardino, individua tre categorie di movimento: la passeggiata, un percorso tra eventi o punti particolari, l'escursione, un percorso motivato da una spontaneità casuale nell'errare, e la processione, un'esperienza che conferisce al percorso una dimensione spirituale che lo pone al di là del luogo in cui si svolge. Nello stesso saggio invita a considerare la possibilità di includere più di una categoria di movimento nel progetto di uno spazio, oltre quelli consentiti dal suo disegno originale. Interrogarsi sul futuro di una ferrovia dismessa, ripensare dunque uno spazio in precedenza progettato per svolgere tendenzialmente un'unica funzione, può allora includere più di un movimento? Quali movimenti e opportunità suggerisce lo scalo ferroviario di Südgelände? Cosa tiene insieme e dispone in una possibile relazione?

Il tema inclusivo attorno al quale ruota il progetto è la possibilità di rallentare la velocità. Questo si riflette anche nella gestione stessa della vegetazione: per mantenerla abbiamo coinvolto anche le pecore, che a volte si vedono pascolare tra i binari. Il progetto tiene quindi conto della ferrovia, ma lo sviluppo complessivo dei percorsi ri-significa il sistema lineare che corre in direzione nord-sud, aggiungendo alcuni collegamenti trasversali mancanti, per rendere possibili percorsi circolari. Seguendo questa intuizione, anche nella prima ipotesi da noi sviluppata per l'area di conservazione, si può notare che la passerella metallica era prevista in una forma a zig-zag: questa soluzione è stata poi rifiutata dal cliente, che in una seconda fase di sviluppo del progetto ha affidato al gruppo Odious la realizzazione di una passerella, che accentuasse la linearità del percorso nell'area di conservazione. Tuttavia, siamo soddisfatti del risultato, che ci permette di stabilire comunque un contatto con il bosco, offrendo la possibilità di attraversare e fermarsi in uno spazio come se fossimo in una radura. I binari, invece, sono stati riutilizzati con soluzioni diverse, in alcuni casi prevedendo la scomparsa delle traversine, in modo da accentuare l'impressione di attraversare un sentiero nel bosco.

Forse la categoria più rilevante è quindi quella dell'esplorazione. Tuttavia, si tratta di un'esplorazione che ha molteplici livelli di interpretazione: il percorso è allo stesso tempo riflessivo, contemplativo ed istruttivo. Ci muoviamo nello spazio ma anche nel tempo, esplorando i diversi strati di successione che compongono la vegetazione e, lasciandoci trasportare da uno spirito romantico, viaggiando intorno alla decadenza delle strutture che erano al servizio dello scalo.

A questo movimento, composto da sequenze più introverse, si aggiunge la possibilità di godersi un ulteriore spazio aperto lineare. Hans-Baluschek Park è collegato a Südgelände e poi a Gleisdreieck: da sud a nord permette di raggiungere il centro di Berlino.

Vorrei concludere questa intervista chiedendoLe un ricordo personale.

Partendo dalle prime esplorazioni, passando per la realizzazione del progetto, oppure tornando a visitare lo scalo ferroviario, se dovesse scegliere un disegno, una foto, o anche soltanto un pensiero, per trasmettere ad altri la sua esperienza, quale sceglierebbe, e perché?

Il passaggio da uno spazio funzionale a uno spazio spontaneo e ibrido è l'aspetto più rilevante che sceglierei. Le mando due foto.

Una è degli Anni Trenta del secolo scorso. È una vista dalla torre dell'acqua che guarda a nord. La piattaforma girevole è utile per l'orientamento odierno. La foto aerea mostra il Gleisdreieck probabilmente negli anni '80 del secolo scorso (purtroppo non ne ho una del Südgelände). Entrambe le foto si riferiscono alle mie prime esplorazioni e avventure all'inizio degli anni '80 sui binari abbandonati. Questo può dare un'idea del cambiamento subito dai luoghi.



Södgelände, vista dalla torre dell'acqua guardando verso nord, 1930 circa.
Fotografia di Carl Bellingrodt



Gleisdreieck , foto aerea, 1979

Geoportal Berlin / Luftbilder 1979

https://fbinter.stadt-berlin.de/luftbilder/1979/1979_10_10_462_pan.jpg

Passando sopra le pietre di un ponte ferroviario ancora intatto, si esce dal bosco ritrovando la luce.

Da un'uccelliera che nasconde i resti di un pozzo d'acqua al servizio del Campo di Concentramento di Colle di Compito, si prosegue verso le sponde del Lago della Gherardesca – delimitate da salici (*Salix alba* L.), ricoperte di giunchi (*Juncus fistulosus* Guss.) e cannuccie di palude (*Phragmites communis* Trin.) – dove ci si ferma accanto a un pontile di fronte a un'idrovora abbandonata.

La presenza dei ruderi delle strutture di bonifica – assieme a quella dell'altra opera idraulica un poco più nascosta, ma ancora tangibile – rivela l'esistenza di un paesaggio di palude – giovane e vecchio allo stesso tempo – e la storia delle prigionie favorite dal servizio di trasporto ferroviario.

Quale è il destino dell'idrovora? deve tornare in funzione? può diventare una piccola chiesa? oppure un punto di osservazione di un paesaggio in movimento? la memoria del Campo di Concentramento può diventare materiale di progetto?

Sulle sponde del lago della Gherardesca – al confine tra le province di Lucca e Pisa – e fra i prati alluvionali di Jasenovac – sulla riva sinistra del fiume Sava, al confine tra Bosnia Erzegovina e Croazia – perdendo le tracce di un binario, il tempo si dilata. Il viaggio segue un movimento circolare che disvela l'immagine scomoda di una ferrovia che serviva anche a fare la guerra, e la riemersione di un assetto del paesaggio precedente a quello moderno ferroviario.

Come la Lucca-Pontedera, anche la Jasenovac-Ustasha Camp III è strumento al servizio di un campo di concentramento¹. Il terzo costruito durante la seconda guerra mondiale dalle forze filo-naziste croate "Ustasha", quando il terreno tra la Sava e la ferrovia Zagabria-Bel-

¹"Il 24 luglio 1941 può essere considerata la data d'inizio della costruzione del sistema dei campi di concentramento nei dintorni del villaggio di Jasenovac, in Slavonia, sulla riva sinistra della Sava, lungo la linea ferroviaria Belgrado-Zagabria, 100 chilometri circa a sud-est di Zagabria; un ordine di legname «per la costruzione di baracche a Jasenovac» porta quella data.", cf. Luciani 2007, 26.

grado è occupato, recintato da un muro e poi organizzato secondo uno schema funzionale al trasporto dei prigionieri e a rendere impossibili le fughe².

Se nell'aprile del 1945 “viene completata la distruzione di tutto quello che restava all'interno del campo (...)”, negli anni del dopoguerra, passando da “molteplici e diverse pratiche inaugurate da gruppi “familiari” (...) fino a quelle più organizzate e istituzionalizzate” (Luciani 2007, 64), il ricordo del Campo diventa terreno fertile, non solo per commemorare le vittime dello sterminio.

Nel 1959, su incarico diretto del presidente Tito, l'architetto Bogdan Bogdanović inizia a elaborare una proposta per la costruzione di un complesso memoriale, muovendosi a supporto di un'attività politica di riconciliazione nazionale attorno al tema della commemorazione, verso un ripensamento delle possibili modalità di fare esperienza di uno spazio, prima costruito secondo una crudele logica razionale.

È possibile interpretare la postura di Bogdanović come quella di un paesaggista che, nel corso dei lavori, rifiutando la pretesa di studiare approfonditamente le testimonianze ufficiali – documenti ritenuti “insopportabili”³ (Luciani 2007, 70) – comincia a farsi un'idea soltanto dopo aver ripetutamente, a piedi, fatto visita al campo⁴. Sono le stesse parole di Bogdanović (in Luciani 2007, 78-83), a renderci partecipi della sua esperienza:

Era tardo autunno, una giornata grigia e fredda (...). Il luogo dove oggi si trova il complesso monumentale era trascurato, una terra di nessuno coperta da folti rovi e cespugli. Stando sull'argine della Sava i due laghetti non si riusciva a vederli. Andando alla loro ricerca, dovetti farmi largo attraverso un groviglio di rami ghiacciati e pungenti, vacillando come se passassi sotto le forche caudine. (...) Quando però nella primavera dell'anno successivo ritornai nell'area trascurata e inselvatichita dove un tempo si trovava il campo di concentramento, mi resi conto di trovarmi davanti ai rovi e ai cespugli di una terra fertile e idilliaca. Boschetti ombrosi, residui delle famose foreste della Slavonia, prati e pascoli coperti da un folto strato d'erba e contornati da corsi d'acqua (...).

La ciclicità del ritmo delle stagioni evoca il passaggio da un'iniziale condizione di disorientamento verso una progressiva presa di coscienza.

² Secondo Contardi (2006, 130), è proprio la posizione geografica del sito a determinare la scelta della costruzione del campo: “La ferrovia Zagabria-Belgrado, importante per il trasporto dei prigionieri, era nelle vicinanze. Il territorio era circondato dai fiumi Sava, Una e Velika Struga, nel centro dell'area della paludosa Lonjsko Polje, ciò rendeva praticamente impossibili le fughe dal campo.”

³ cf. Luciani 2007, 70.

⁴ Un'attitudine lontana da un approccio astratto. Come sottolineato da Kulić (2018, 13), a differenza dalle “provocatorie sculture astratte degli artisti jugoslavi che spesso producono i loro potenti effetti attraverso il netto contrasto con l'ambiente circostante, i memoriali di Bogdanović, di regola, si fondono nel paesaggio o, più precisamente, diventano il paesaggio stesso”, nostra traduzione dall'originale in inglese.

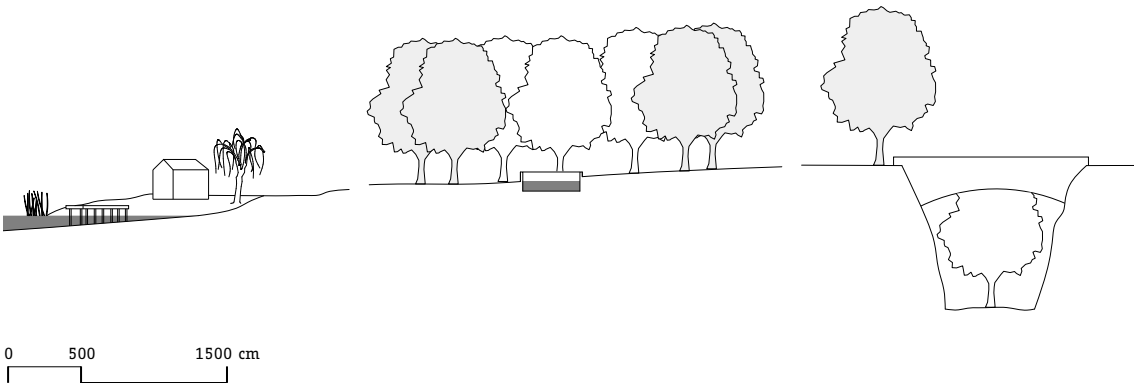
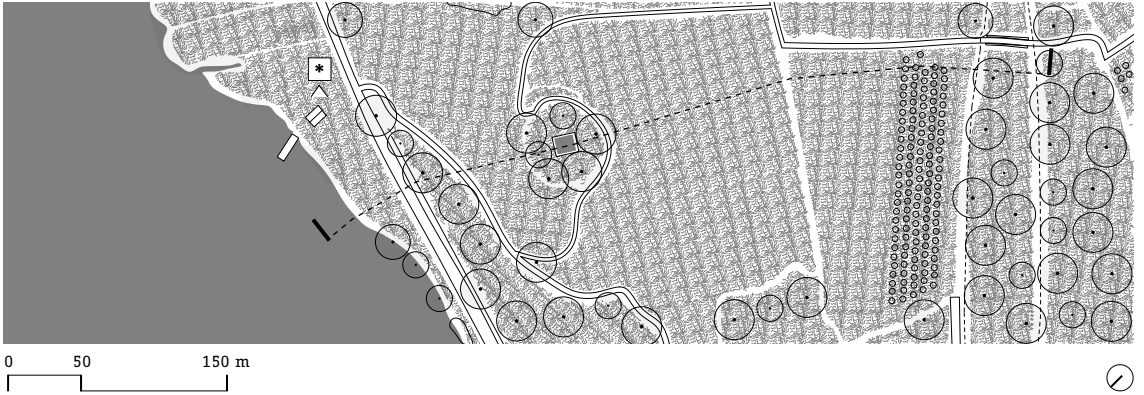
Un'attitudine costante nel lavoro di Bogdanović, riconosciuta anche in altri complessi memoriali realizzati dall'architetto, descritti come “Monumenti corali” o “Monumenti nel paesaggio”, cf. Mitrović 1965, 70-73 e Mitrović 1967, 56-60.

Nelle giornate di tardo autunno il sito appare trascurato: ci si deve far largo senza punti di riferimento, perdendosi nell'area inselvaticata come nel tentativo di un prigioniero di fuggire dal campo; in primavera, invece, la terra rinasce come 'fertile e idilliaca', disponendo nuovamente alla sua percezione. Perdersi, dunque, consente di riacquistare la vista, d'immedesimarsi nel paesaggio circostante per riconoscere, attorno a Jasenovac, l'attorcigliarsi dei corsi d'acqua con i prati alluvionali e le foreste di rovere che prosperano sui suoli paludosi e, così, riflettere su un'idea di transizione della ferrovia seguendo un'attitudine capace di andare oltre un'interpretazione architettonica "chiusa"⁵ o esclusivamente limitata alla retorica del disegno di un oggetto/monumento⁶. Jasenovac, dunque, non più soltanto come gesto sorprendente, quanto soprattutto come microcosmo percorribile: sia passando sopra l'intersezione tra due laghi, per muoversi dai resti di una vecchia locomotiva a vapore fino al fiore, ovvero la scultura che consente di far scorgere il complesso monumentale anche da lontano; sia seguendo un costante movimento circolare e tortuoso⁷, che si allontana dal fiore e dai bordi del sentiero costituito da puntelli e traversine. Il percorso, allora, si amplifica convivendo con un assetto del paesaggio precedente alla comparsa della ferrovia e del Campo di Concentramento: si apre al terreno paludoso, dove tumuli a cupola segnano la posizione delle baracche e le costruzioni del campo, rimandando, allo stesso tempo, alla transitorietà del suolo alluvionale. A Jasenovac e alla Gherardesca, emergono dunque nuove vocazioni del percorso ferroviario che suggeriscono più di una prospettiva mono-funzionale. Perdersi, si potrebbero infatti attivare una serie d'interventi, come la manutenzione di un prato o di uno stagno. La scelta potrebbe esser allora quella di dare una terza vita a un binario, la cui esistenza diventerebbe soggetta a una regola di nascita, crescita, morte e, infine, rinascita: potrebbe infatti continuare a vivere, per ricordare le vittime di uno sterminio, ma anche per confrontarsi con un paesaggio di palude tornato in superficie. Continuare a esistere, dunque, assecondando la metamorfosi di un binario, in un luogo della memoria.

⁵Questo termine è ripreso da Tessa Matteini (2007, 62-71), che lo utilizza proprio in merito alle possibili strategie e strumenti del progetto paesaggistico per una conservazione attiva e inventiva dei luoghi della memoria.

⁶Sul disvelamento di un paesaggio attraverso il movimento, in opposizione alla retorica del 'monumento ai caduti', cf. anche Pizzetti 2004, 55.

⁷Lo stesso Bogdanović (in Luciani 2007, 78-83), evoca la figura del labirinto tortuoso, che ricorda l'intrecciarsi dei corsi d'acqua Sava, Una e Strug in prossimità del campo di concentramento.

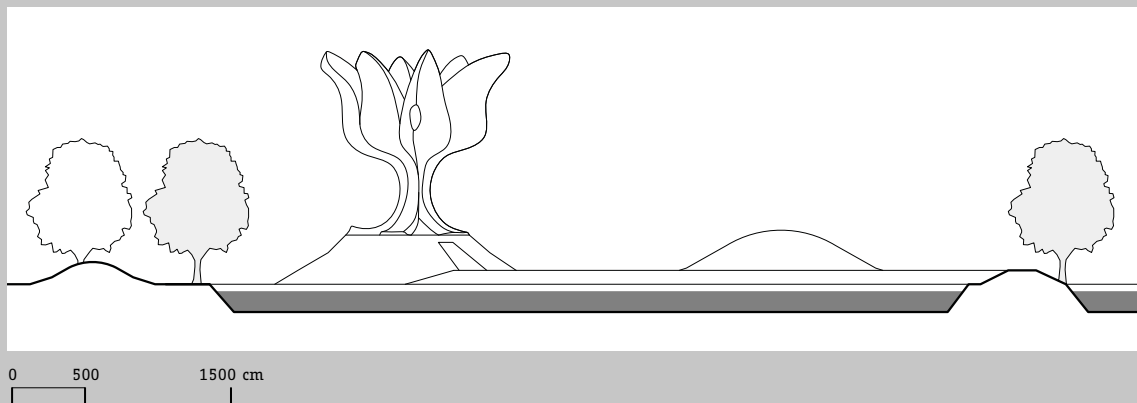
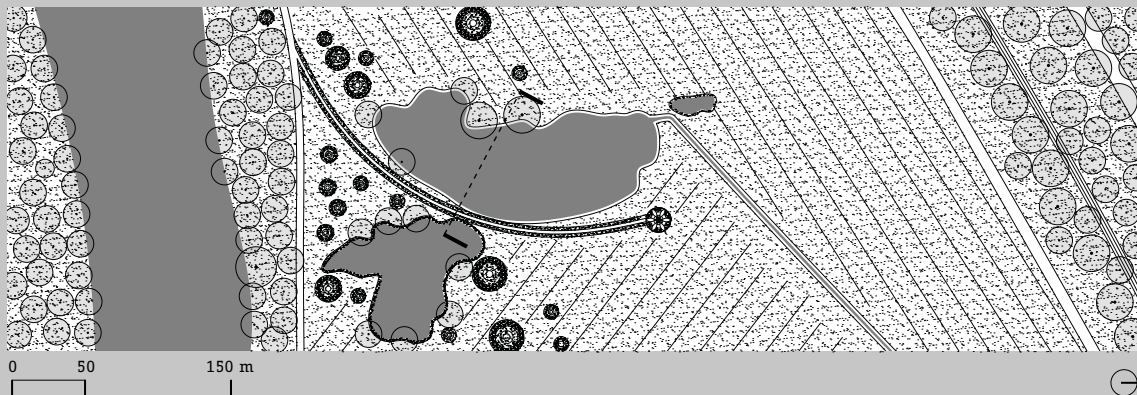


Bonifica della Gherardesca
Planimetria e sezione
Disegni dell'autore.



* <

Bonifica della Gherardesca
*Scalino d'ingresso a idrovora di bonifica
affacciata verso il Lago della Gherardesca.*
Foto dell'autore.



Ferrovia Jasenovac-Ustasha Camp III

Il percorso del Complesso memoriale.

Fonte: Carta tecnica di Jasenovac, dettaglio (scala originale 1:5000, Državna Geodetska Uprava, 2004).

Consultata in Luciani, a cura di con Patrizia Boschiero 2007, 33.

Rielaborazione dell'autore.



Ferrovia Jasenovac-Ustasha Camp III

*A lato delle traversine ferroviarie:
il prato alluvionale con lo stagno
e i tumuli di terra.*

Foto di Luigi Latini.

In dialogo con
Domenico Luciani

La ferrovia che conduceva verso l'Ustasha Camp III giaceva in una zona di confine, teatro di numerosi conflitti. Non sarebbe opportuno ripercorrerli tutti, siamo invece interessati a comprendere il processo che coinvolge Bogdanović nella realizzazione del complesso memoriale. Quale clima culturale predispone Bogdanović a meditare sulle prime ipotesi? e quale ruolo assume nello sviluppo del progetto?

Sulla questione della committenza. Bogdanović è un architetto, è un intellettuale, è uno che scrive. È uno di questi intellettuali che ha frequentato ambienti avanguardistici – Dada – che risentono di un clima europeo. È un intellettuale non provinciale, diciamo, che si muove agilmente tra letture e relazioni europee.

A queste attività intellettuali o artistiche, affianca soprattutto una partecipazione e un coinvolgimento in questioni più concrete: fa il sindaco di Belgrado e, come in tutte le città, ha a che fare con il problema delle abitazioni, progetta case. Va collocato dunque in un ambito in cui da del tu a Tito.

Tito lo chiama personalmente: negli anni del dopoguerra, dopo aver liberato la Croazia dall'egemonia tedesco nazista, ed esser riuscito a sottrarsi all'egemonia sovietica, affrontando un'attività che potremmo descrivere come costruzione di un socialismo reale per mezzo della guerriglia, ha bisogno come del pane di tenere assieme e portare all'unità, popoli e genti che, fino all'altro giorno, si erano sbranati tra loro.

La necessità è quella di costruire un'identità nazionale composta da sette nazionalità: con una battuta, potremmo dire che, ad esempio, tra un montenegrino, un kosovaro ed uno delle alte valli della Slovenia c'è la stessa differenza che c'è tra un altoatesino ed uno di Brindisi!

Tito ha dunque a che fare con un mondo complicato, dolente, rissoso, con odi inter o intra familiari: dopo aver vinto la guerra di liberazione, lui, militare di prim'ordine, vuole e pensa che unificare i popoli balcanici e cercare una via

d'uscita internazionale geopolitica al riparo dai grandi blocchi – come si direbbe in gergo, non stare con l'America né con la Russia – siano due operazioni che devono esser fatte contemporaneamente.

Da una parte, dunque, assieme a Nasser, Nehru ed altri, costituirà il Movimento dei Non Allineati.

Per riuscire a parlare con la sua gente indirizza invece la sua attività politica e culturale verso la costruzione di una memoria condivisa, attraverso la realizzazione numerosi memoriali, che decide di affidare a un architetto – Bogdanović – ritenuto abbastanza libero, colto ed attrezzato per poter contribuire a dare una risposta di qualità.

Introducendo il lavoro di Margherita Neri sul recupero del Campo Fossoli, le parole di Ippolito Pizzetti si oppongono alla retorica della celebrazione dei caduti nelle guerre e dei monumenti ad esse dedicate. Sembrano tracciare una linea di ricerca che riconduce il progetto di Jasenovac – che coinvolge anche il riuso di un sedime ferroviario – verso un'attenzione rivolta, piuttosto che all'espressione formale del monumento-oggetto, al paesaggio che ha ospitato, suo malgrado, terribili eventi. Con quale approccio lavora Bogdanović e in che modo il suo lavoro può contribuire a valorizzare la cultura del progetto di paesaggio?

I modi con cui l'architetto risponde a questa esigenza – di fare memoria per mezzo di forme – si risolvono in modi molto diversi tra di loro. Il complesso di Jasenovac s'inserisce in un filone di ricerca che parla e dialoga con una scala ampia. Da un lato il fiore – acrobatico ed ingegneristico, immagine canonica che solitamente associamo al complesso memoriale – contribuisce a dialogare con questa scala: al confine tra la Croazia e la Bosnia, sopra gli argini della Sava, chiunque si muove in un raggio di diversi chilometri, riesce ad intravederlo.

Jasenovac, però, non si limita soltanto ad essere un gesto sorprendente da intellettuale Dada: è soprattutto un microcosmo percorribile.

La dimensione e la forma del fiore sono ingredienti che servono a definire la metamorfosi delle strutture del campo di concentrazione – e delle infrastrutture che lo servivano – in un labirinto come luogo della memoria, organizzato attraverso un itinerario che riesce a convincere tutti i collaboratori di Tito, pur non seguendo la strada del congelamento della memoria: l'ala più conservativa, in realtà, avrebbe preferito limitarsi ad un immaginario più convenzionale – la statua del soldato morente col fucile o l'aquila – come quello che oggi vediamo spesso ad esempio davanti ai nostri municipi.

Quello di Bogdanović, a me pare, è un atteggiamento, in apparenza arcaico, interessato a restituire una comprensibile articolazione dei segni percepiti durante le visite che, più volte, compie immergendosi nel sito – i corsi d'acqua, i boschi delle foreste di rovere, i prati alluvionali dai quali il fiore emerge – attraverso un processo capace allo stesso tempo di prendere forma dall'insieme e di esprimere il diritto ad intervenire sul paesaggio, come qualcosa che non può che rinunciare ad essere immobile o fisso. Dove vado e segno, modifico, non mi vergogno, non ho paura.

Si tenga conto, ad esempio, dei movimenti di terra che sono stati realizzati e che il progetto iniziale prevedeva molto più robusti.

Proprio nel processo di riassetto complessivo del terreno, la ferrovia permane ancora come segno, ma dalla ferrovia è possibile anche allontanarsi, perdendosi tra i tumuli e i campi. Discutendo sul tema del recupero di una ferrovia dismessa, quale suggerimento può offrire Jasenovac?

La ferrovia, in questo caso, ha valore soltanto nella misura in cui può essere considerata come addensatore di contenuti. Intorno al binario ha cominciato a vivere una piccola comunità, cresciuta grazie soprattutto alla direttrice del piccolo museo. Si sono cominciati a coinvolgere gli abitanti locali, persone umili

e pazienti che si sono rese subito disponibili nella gestione dei servizi, oltre al museo, un piccolo ristorante.

Quel pezzo di binario, morto e un po' contorto, appartiene ormai, e in modo indiscutibile, alla ricchezza ed alla varietà di un organismo, vivo, più ampio ed articolato.

Non suggerisce certamente una prospettiva maniacale o monofunzionale.

Suggerisce piuttosto un approccio interscalare, in grado di tenere assieme un sistema assai fertile di relazioni che, oggi, – e riprendo in questo senso l'ultimo capoverso del testo con il quale la giuria da me presieduta ha attribuito il "Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino" al Complesso memoriale di Jasenovac – si occupa di gestire il lavoro di manutenzione accurata del vastissimo prato con lo stagno, dei tumuli, e s'impegna in tutte le iniziative educative e di ricerca che coinvolgono, soprattutto, le nuove generazioni.

Riflettendo sugli appunti del viaggio che abbiamo compiuto, emerge la possibilità di organizzare il movimento diversamente da un percorso obbligato su binari paralleli.

Come suggerito da Gilles Tiberghien (2021, 35-36), si può infatti cominciare ad avvicinare un percorso ritrovando nella pratica del camminare un “modo di appropriarsene e di “performarlo”, seguendo strade e sentieri come delle annotazioni (...)”. Osservando le sue forme e i suoi spazi, la ferrovia è anche luogo che, per riprendere il pensiero di Ippolito Pizzetti (1991), contribuisce a formare una ‘coscienza paesaggistica’ attraverso il nostro apporto emotivo. Gli episodi raccolti seguendo la direzione della Lucca-Pontedera, in particolare, fanno emergere la diversità di alcune dominanti puntuali che potrebbero disporsi anche diversamente lungo un altro percorso.

Viaggiare, secondo l’itinerario di progetto suggerito da Lucina Caravaggi (2002, 119), evoca la possibilità d’interpretare la ferrovia dismessa come opera aperta, come “mappa mentale, disegnata da chi ne ha percorso gli spazi” e, in prospettiva, disponibile “ad altrettante interpretazioni quanti sono gli sguardi che vi si rivolgono”. Affrontare un tema di corridoio immergendosi nelle specificità di un paesaggio, come sottolineato ancora dalla Caravaggi (2012, 15), è allora strumento per cominciare a riflettere su quali altri temi progettuali “potrebbero essere connessi a quello principale (da cui generalmente proviene il finanziamento)”.

Accettando questa indeterminatezza, tornano in mente le parole di Dimitris Pikionis (1998, 331): con quella gioia che proviamo da bambini camminando nello spazio – anche attraverso la ferrovia – “tutte le cose si compenetrano, l’una nell’altra, e l’un l’altra patiscono, e l’una nell’altra si trasformano”.

Riprendendo una felice espressione di Bernard Lassus (in Bagliani, 2010, 42), adottando un’attenzione *fluttuante* – un approccio di ‘analisi inventiva’ come abbozzo dell’inflessione del progetto e apertura verso nuovi orientamenti – si può allora evidenziare l’utilità dell’inutilità – quella di non avere un progetto in mente – come opportunità per cominciare a proporre di cambiare sguardo.

Gli episodi selezionati contengono infatti stimoli diversi e, più in generale, la possibilità di considerare una ferrovia dismessa – dunque anche la nostra Lucca-Pontedera – come laboratorio dove differenti traiettorie progettuali potrebbero essere ulteriormente approfondite.

Passeggiando, ci s’incontra in un possibile nuovo fronte urbano condiviso: il tempo del viaggio diventa momento per immaginare di sperimentare soluzioni indirizzate a stimolare l’aggregazione fra gli abitanti di un quartiere che, attorno al tracciato, potrebbero svolgere più di un’attività. Nei punti di discontinuità, la ferrovia è inoltre spazio d’interazione con gli habitat che connotano un sito: sono occasioni per offrire a questi habitat una nuova leggibilità, approfondendo le loro differenti caratteristiche per poi potenzialmente integrarle nel progetto, suggerendo, lungo la traiettoria della ferrovia, un possibile raccordo tra il percorso e lo spazio aperto lungo il quale l’habitat si sviluppa. Fermarsi, utilizzando l’espressione di Rebecca Solnit (2000, 65), conferisce al tema della stazione la dimensione poetica di una tappa di pellegrinaggio verso “la ‘cerca’ di qualcosa”, arricchendo il percorso di un valore culturale e spirituale.

La ferrovia è anche punto di sosta per entrare progressivamente nell’ambiente, strumento narrativo per raccontare le vicende che si sono stratificate attorno al paesaggio attraversato rilanciando i luoghi verso l’opportunità di tornare a essere vissuti. Vicende spesso legate alla presenza di segni invisibili o occultati che, oggi, sfuggono perché confusi nel caos semiotico che caratterizza l’evoluzione dei paesaggi attraversati, o perché comprensibili solo a chi vive più stabilmente attorno alla ferrovia. Sono segni che evocano la presenza di opere per la regimazione delle acque costruite prima del servizio di trasporto, alle quali si possono aggiungere quelle costruite assieme alla ferrovia – per risolvere le interferenze con la rete idrica – che, con la dismissione, potrebbero non essersi conservate del tutto. All’asse principale del percorso – oltre al recupero delle opere costruite assieme alla ferrovia per risolvere eventuali problemi di ristagno – si potrebbe allora integrare la sperimentazione di alcuni interventi minimi, indirizzata a raccontare le permanenze culturali del processo di costruzione del paesaggio attraversato, per stimolare il turista-passante a percepirne i segni e a comprenderne il valore, ma anche gli abitanti a discutere come e se continuare a usarle.

Mantenendo una dimensione narrativa, viceversa, è l’evocazione di una componente del servizio di trasporto stesso a conferire potenzialmente nuova dignità ad aree di risulta, e prive – in apparenza – di un contenuto. Si potrebbero mappare tutte queste zone lungo il sedime, raggruppandole in un unico insieme che potrebbe contenere differenti configurazioni spaziali; inoltre, si potrebbe sperimentare l’utilizzo di un disposi-

tivo architettonico – anche temporaneo – per trasmettere – evocando il servizio di trasporto stesso con nuove parole – la storia di questi luoghi, stimolando la comunità verso la riappropriazione di uno spazio dove svolgere nuovi rituali individuali e collettivi.

Perdersi, evocando circolarità e tortuosità¹, conferisce alle tracce di una ferrovia il valore di un percorso che consente alla collettività di immergersi in un rifugio sonoro ed entrare nuovamente in contatto, nel bosco, con piante e animali; o, ancora, è occasione per attribuire alla ferrovia l'importanza di un luogo dove sincronizzarsi con il ritorno dell'assetto di un paesaggio precedente, per coltivarlo, oltre che a continuare a coltivare il ricordo delle tragiche vicende che ha ospitato.

L'abbandono stesso, in effetti, suggerisce una vocazione turistica non prevista – così come una dimensione ricreativa riferibile ai residenti – legata alla possibilità di perdersi in un paesaggio successivo alla ferrovia, ad esempio la comparsa di un bosco, oppure in un assetto precedente alla sua costruzione², ad esempio un paesaggio di palude. Da un lato potremmo ignorare queste nuove condizioni impreviste, dall'altro queste sono occasioni per confrontarsi con fattori e processi naturali che trovano spazio in assenza di opere e attività umane.

Assecondare la dismissione s'intreccia dunque col domandarsi quali azioni o strumenti sperimentare per 'dialogare' con la capacità di adattamento dei paesaggi attraversati, senza rinunciare a intervenire sulle loro dinamiche di modificazione.

Un binario non è allora troppo distante dalla dimensione di un sentiero in un giardino. Come suggerito da *Storia del camminare* di Rebecca Solnit (2000, 107), a un percorso simile al "filo di una trama" che, come nella scrittura di un racconto, può dilatarsi seguendo intrecci imprevisti, momenti o eventi differenti.

Esplorando una ferrovia dismessa, parafrasando le parole di Lawrence Haplin (in Barbiani 2010, 102), è possibile effettivamente sentire ancora come nostro quel ruolo di *coreografi del paesaggio*, e quel problema di organizzare il percorso "in modo che la gente possa attraversarlo" ed "esserne partecipe su molti livelli".

Viaggiando a piedi – facendosi accompagnare dagli stimoli che si ricevono – il progetto, forse, coincide allora con la scrittura di un racconto – o di una partitura – dove non si smette potenzialmente mai di rilevare possibili compenetrazioni tra le cose.

¹ Utilizzando l'espressione di Paolo Carpeggiani (1990, 80), l'immagine di un labirinto come "intrico di strade in cui ci si può smarrire".

² Nei punti di massima rottura, il segno ferroviario evidenzia la presenza di un paesaggio instabile. Con le parole di Antonella Tarpino (2016, 21), un paesaggio fragile che da limite diventa spessore, "(...) non più tratto lineare come per la cartografia tradizionale (...) ma vocazione (...) volta a rinegoziare le relazioni con l'ambiente (...)"

Continuando a viaggiare

“Insomma, gli spazi si sono moltiplicati, spezzettati, diversificati. Ce ne sono oggi di ogni misura e di ogni specie, per ogni uso e per ogni funzione” (Perec 1989, 12).

Ripensando alle parole di Georges Perec, passando da un episodio all'altro, si osserva come una ferrovia dismessa, oggi, in effetti, piuttosto che presentarsi come un oggetto compiuto in sé, si moltiplica e diversifica in un insieme eterogeneo di spazi.

Esplorando questa nuova condizione, una particolare dimensione accomuna in particolare i diversi episodi raccolti: il percorso ferroviario, oggi, riflette la presenza di un insieme di paesaggi ordinari – in quanto già vissuti in qualche modo nella quotidianità dalle persone – piuttosto che ritenuti eccezionali o di qualità. Questa presenza – fatta di paesaggi di vita quotidiana che, nel caso delle ferrovie minori in disuso, potrebbero anche dirsi ‘secondari’ – stimola una riflessione sul *perché* tenere ancora in considerazione la traiettoria della ferrovia, suggerendo un possibile progetto integrato con la valorizzazione degli insediamenti e degli habitat, la riattivazione di spazi residuali, la gestione di paesaggi abbandonati oppure il racconto delle permanenze del paesaggio attraversato³. Allo stesso tempo, il viaggio compiuto sollecita un ragionamento sul *per chi* tenerla ancora in considerazione, amplificando lo spettro di possibili soggetti potenzialmente interessati a camminare e sostare lungo il tracciato, mescolando la possibile curiosità del turista che viene da lontano con l'affezione di chi, invece, vive o lavora più stabilmente attorno alla ferrovia. Riflettendo sulla distinzione tra paesaggio istituzionale e paesaggio inconsapevole suggerita da Benedetta Castiglioni (2015), allora, si può forse continuare a viaggiare dubitando ancora riguardo alla prospettiva verso cui può muoversi il progetto del percorso. Da un lato sarebbe infatti possibile determinare – o istituzionalizzare – una ferrovia dismessa come espressione di un nuovo servizio di trasporto mono-funzionale, come un oggetto ancora omogeneo, autonomo ed eccezionale rispetto al contesto che attraversa; dall'altro, senza avere la presunzione di definirla compiutamente, andando oltre l'immediata pretesa d'uso – o riuso – del manufatto e la promozione di un itinerario per la ‘mobilità lenta’, si può esplorare il suo contenuto lasciandosi andare a ogni cosa che sta già accadendo, all'eccezionalità di un insieme di paesaggi ordinari, dei quali si è ancora inconsapevoli, in attesa di riconoscerli come luoghi distinti e, allo stesso tempo, tenuti assieme da un'unica traiettoria.

³ Esplorando il tema della dismissione ferroviaria, soltanto nel panorama italiano, è utile riconoscere come alcuni progetti più recenti si stiano muovendo in questa direzione: utilizzando cioè il tema più convenzionale della mobilità lenta per integrare nella pianificazione paesaggi quotidiani, o ordinari, solitamente trascurati, cf. Gallitano et al. 2021, 262-263.

Una condizione dove l'abbandono, allora, corrisponde alla possibilità di abbandonarsi alle cose inattese che potrebbero accadere, a un'avventura 'fuori di sé', verso un futuro "che ancora non c'è e che ci attende oltre la soglia del già noto" (Del Soldà 2022, 31).

Un futuro che ancora non conosciamo, fatto di paesaggi quotidiani apparentemente invisibili, è là fuori che aspetta: come ha scritto Gianni Celati⁴ (1989, 126), "ha bisogno che lo osserviamo e raccontiamo, per avere esistenza".

⁴Assieme a Federigo Tozzi – i cui ricordi hanno aperto questo nostro viaggio 'Attraverso la ferrovia' – forse il più illustre narratore e dunque interprete dell'ordinarietà che spesso tendiamo ad ignorare.

Bibliografia

Per cominciare il viaggio

Cicli ferroviari

- AA.VV. 1985. *Attraverso l'Italia – Emilia-Romagna*, fotografie di Luigi Ghirri, vol.1. Milano: Touring Club Italiano.
- Becher, Bernd, and Hilla Becher. 2002. *Industrial landscapes*, with an interview by Susanne Lange. Cambridge, Massachusetts, London, England: The Mit Press.
- Berengo Gardin, Piero, a cura di. 1988. *Ferrovie italiane: immagine del treno in 150 anni di storia*. Roma: Editori Riuniti.
- Bonino, Michele, e Massimo Moraglio, a cura di. 2006. *Inventare gli spostamenti*. Torino: Altemandi.
- Cassadio, Paolo. 2018. *Il bambino del treno*. Segrate: Piemme.
- Cassola, Carlo. 1968. *Ferrovia locale*. Torino: Einaudi.
- Ceserani, Remo. 2002. *Treni di carta*. Torino: Bollati Boringhieri.
- Corradi, Emilia, e Raffaella Massacesi, a cura di. 2016. *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono: le reti ferroviarie*. Roma: Aracne
- Coster, Graham. 1989. *Train, Train*. England: Bloomsbury.
- Fabbrini, Michelangelo. 2004. "Servizi d'acqua tra Firenze e Faenza". In *Fabbriche e stazioni. Il parco ferroviario di Firenze S. Maria Novella*, a cura di Massimo Cozzi, e Franco Nuti, 127-138. Bologna: Edizioni Kappa.
- Fanti, Corrado, e Raffaella Ferrari, a cura di. 1982. *La Ferrovia veneta. Il paesaggio, il lavoro, gli insediamenti*. Bologna: Clueb.
- Fantozzi Micali, Osanna. 2000. *Le strade Ferrate, trasformazioni urbane e territoriali, permanenze, uso e prospettive*. Firenze: Alinea Editrice.
- Farinelli, Franco. 2003. *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*. Torino: Piccola Biblioteca Einaudi.
- Giuntini, Andrea. 2001. *Il paese che si muove: le ferrovie in Italia fra '800 e '900*. Milano: Franco Angeli.
- Godoli, Ezio, e Antonietta Iolanda Lima, a cura di. 2004. *Architettura ferroviaria in Italia*. Palermo: Flaccovio editore.

- Hayes, Brian. 2014. "The railroad". In *Infrastructures. A guide to the industrial landscape*, 369-407. New York and London: Norton publisher.
- Ildebrando, Clemente. 2011. "Dal fondo delle campagne paesaggi dell'analogia". In *Architettura* 42. Luigi Ghirri. *Architetture e paesaggi*, a cura di Alessandra Moro, e Gino Malacarne, e Clemente Ildebrando, 13-18. Bologna: Clueb.
- Maggi, Stefano. 2017. *Le ferrovie*. Bologna: Il Mulino.
- Marcarini Albano, e Roberto Rovelli. 2018. *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*. Firenze: IGM.
- Mioni, Alberto. 1999. *Metamorfosi d'Europa. Popolamento, campagne, infrastrutture e città*. Bologna: Editrice Compositori.
- Mulvihill, James. 1995. "Consuming nature: Wordsworth and the Kendal and Windermere railway controversy". In *Modern Language Quarterly*, 56(3): 305-326. Durham: Duke University Press.
- Pastò, Flavia. 2015. "L'Ostiglia fra lo Zero e il Dese". In *Re-cycle Veneto*, a cura di Ettore Donadoni, e Stefano Munarin, e Lorenzo Fabian, 140-157. Roma: Aracne Editrice.
- Perelli, Carlo, e Giovanni Sistu. 2011. "La transizione paesaggistica del sistema ferroviario della Sardegna". In *Antropologia del Terzo Paesaggio*, a cura di Franco Lai, e Nadia Breda, 101-132. Roma: CISU.
- Rumiz, Paolo. 2014. *L'Italia in seconda classe*. Milano: Feltrinelli.
- Sereni, Emilio. 1961. "Le strade ferrate nel paesaggio agrario italiano dall'età del Risorgimento all'Unità". In *Storia del paesaggio agrario italiano*, 365-370. Bari: Laterza.
- Stalker. 1997. "Stazioni e passaggi nei territori del transito". In *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico*, a cura di Paolo Desideri, e Massimo Ilardi, 167-189. Genova: Costa&Nolan.
- Sternfeld, Joel. 2001. *Walking the High Line*. Steidl, Göttingen: Pace/MacGill Gallery.
- Tacconi, Matteo, e Ignacio Maria Coccia. 2015. *Verde Cortina. Da Lubeca a Trieste sui confini della guerra fredda*. Ascoli Piceno: Capponi Editore.
- Tantardini, Paolo. 2000. *Atlante delle tramvie e ferrovie minori italiane*. Vicenza: Tg Book.
- Tiedemann, Rolf, a cura di. 2000. *Benjamin Walter. I Passages di Parigi*, edizione italiana a cura di Enrico Gianni. Torino: Piccola Biblioteca Einaudi.
- Touring Club Italiano, Federazione italiana consorzi agrari. 1912. *Concorso delle stazioni fiorite. Le piante, i fiori ed i concimi. Consigli e Suggestimenti ai concorrenti*. Milano: Stamperia L. Mondaini.
- Tozzi, Federigo. 1994. *Ricordi di un impiegato*. Pordenone: Edizioni Studio Tesi (ed. or. 1920. Roma: La rivista letteraria).

- Treu, Maria Cristina, e Carlo Peraboni, a cura di. 2016. *Le infrastrutture storiche. Una risorsa per il futuro*. Rimini: Maggioli Editore.
- Turri, Eugenio. 1979. "I mutamenti strutturali". In *Semiologia del paesaggio italiano*, 39-173. Marsilio Editori: Venezia.
- Viola, Francesco. 2016. *Tracciati di ferro: l'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*. Napoli: Clean.
- Vittorini, Elio. 2018. *Conversazioni in Sicilia*. Rizzoli: Milano (ed. or. 1942. *Conversazione in Sicilia (Nome e lagrime)*). Milano: Bompiani).

Fra connettori e tracce

- Ambrosini, Gustavo, e Mauro Berta. 2004. "Per un dialogo sui paesaggi delle infrastrutture. Intervista ad Aimaro Isola e Carlo Giammarco". In *Paesaggi a molte velocità*, a cura di Gustavo Ambrosini, e Mauro Berta, 21-30. Roma: Meltemi.
- Balmori, Diana. 2010. "From Green Corridor to Thick Edge: The Linear Park". In *A Landscape Manifesto*, 30-53. New Haven and London: Yale University Press.
- Balmori, Diana. 1990. "A Path in the City A Path in the Woods". In *Places. A quarterly journal of Environmental Design*, 6(4): 50-67. <https://escholarship.org/uc/item/78q3n3ch>.
- Balmori, Diana, e William R. Burch Jr., eds. 1992. *Collaboration in Landscape*. Yale University.
- Bédarida, Marc. 1998. "Percorso nella psicogeografia parigina". In *Lotus*, 97: 94-103. Milano: Editoriale Lotus srl.
- Bélangier, Pierre. 2017. "Redefining Infrastructure". In *Landscape as Infrastructure: a base primer*, 116-153. New York: Routledge.
- Biraghi, Marco. 2014. "Il senso delle cose". In *La freccia del tempo. Ricerche e progetti di architettura delle infrastrutture*, a cura di Cassandra Cozza, e Ilaria Valente, 11-13. Milano e Torino: Pearson Italia.
- Caravaggi, Lucina, e Menichini, Susanna, e Rosario Pavia. 2004. *Stra(de) paesaggi*. Roma: Meltemi.
- Cillis, Marco. 2009. "L'altra memoria dei tracciati. La viabilità storica come chiave interpretativa del paesaggio". In *Tria. Rivista Internazionale semestrale di Cultura Urbanistica*, 3: 59-66. Napoli: Federico II University Press.
- Cortesi, Isotta. 2004. *Il progetto del vuoto. Public Space in Motion 2000-2004*. Firenze: Alinea.
- Crowe, Sylvia. 1960. *The landscape of the road*. London: Architectural Press.
- Decandia, Lidia, e Leonardo Lutzoni. 2016. *La strada che parla*. Milano: Franco Angeli.
- Deleuze, Gilles. 1996. *Critica e clinica*. Milano: Cortina.
- Descombes, Georges. 1991. *Voie suisse, l'itinéraire genevois: de Morschach à Brunnen*. Genève: République et Canton de Genève.

- de Solà-Morales, Manuel. 2012. "La linea come cosa". In *In Walk About City 2.0, Architettura geologiche e faglie del tempo*, Marco Navarra, 9-15. Siracusa: Lettera Ventidue.
- Didi-Huberman, Georges. 2010. *Come le lucciole*. Torino: Bollati Boringhieri.
- Ferlenga, Alberto, e Biraghi Marco, e Benno Albrecht, a cura di. 2012. *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*. Bologna: Editrice Compositori.
- Ferrara, Guido. 2017. *L'architettura del paesaggio italiano*. Venezia: Marsilio Editori (ed. or. 1968).
- Flécheux, Celine. 2020. "Paesaggio, sempre una questione di linee, in *Linee nel paesaggio*, Fabio Manfredi, 6-9. Melfi: Libria.
- Foucault, Michel. 2006. *Utopie Eterotopie*, edizione italiana a cura di Antonella Moscati. Napoli: Cronopio.
- Gregotti, Vittorio. 1993. "Gli spazi aperti urbani: fenomenologia di un problema progettuale". In *Casabella*, 597-598: 2-4. Milano: Elemond.
- Gregotti, Vittorio. 1989. "La strada: tracciato e manufatto". In *Casabella*, 553-554: 2-5. Milano: Elemond.
- Heathcott, Joseph. 2013. "The Promenade Plantée: Politics, Planning, and Urban Design in Postindustrial Paris". In *Journal of Planning Education and Research*, 33(3): 280-291.
- Ingoldt, Tim. 2020. *Siamo Linee*. Roma: Treccani.
- Ingoldt, Tim. 2016. *Ecologia della cultura*. Firenze: Meltemi.
- Ingoldt, Tim. 2007. *Lines. A brief History*. Routledge: London and New York.
- Ingoldt, Tim. 1993. "The temporality of the landscape". In *World Archaeology*, 25(2): 152-174. Milton Park: Taylor & Francis.
- Laboratori d'Urbanisme de Barcelona. 1982. *Les traces dels carrilets gironins. Propostes d'aprofitament*. Girona: Delegació a Girona del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya.
- Loidl, Hans, e Stefan Bernard, eds. 2014. *Open(ing) Spaces. Design as Landscape Architecture*. Basel: Birkhäuser.
- Lupano, Mario. 2004. "Paesaggio ferroviario e geografia della lentezza. L'esempio di un parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina". In *Architettura ferroviaria in Italia*, a cura di Ezio Godoli, e Antonietta Iolanda Lima, 435-442. Palermo: Flaccovio editore.
- Manfredi, Fabio. 2014. *Linearscape*. Firenze: Altralinea Edizioni.
- Micheletti, Cesare. 2012. "L'autostrada nel paesaggio. Il progetto dell'Autobrennero". In *Pietro Porcinai. Il progetto del paesaggio nel XX secolo*, a cura di Luigi Latini, e Mariapia Cunico, 199-213. Venezia: Marsilio Editori.
- Morelli, Emauela. 2005. *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*. Firenze: Firenze University Press.
- Morton, Timothy. 2018. *Noi, esseri ecologici*. Londra: Penguin Books.

- Navarra, Marco. 2012a. *Abiura dal paesaggio, architettura come trasposizione*. Genova: il melangolo.
- Navarra, Marco. 2012b. In *Walk About City 2.0, Architetture geologiche e faglie del tempo*. Siracusa: Lettera Ventidue.
- Norberg-Schulz, Christian. 1977. "Terreno". In *Intenzioni in architettura*, 29-90. Roma: Officina Edizioni.
- Palazzo, Danilo. 2010. "Infrastruttura e architettura". In *(Infra)Luoghi. Infrastruttura e architettura*, a cura di Fabrizio Zanni, e Anna Trillo, 17-28. Rimini: Maggioli Editore.
- Rykwert Joseph. 1982. "La strada: utilità della sua storia". In *Strade*, a cura di Stanford Anderson, 23-34. Bari: edizioni Dedalo.
- Treib, Marc. 2018. "Voie suisse: L'itinéraire genevois". In *Doing Almost Nothing. The Landscapes of George Descombes*, 64-87. San Francisco: Oro Editions.
- Yu, Kongjian. 2009. "Beautiful Big Feet: Toward a New Landscape Aesthetic". In *Harvard Design Magazine*, 48-59. Cambridge: Harvard University Graduate School of Design.
- Zampieri, Laura. 2012. *Per un progetto nel paesaggio*. Macerata: Quodlibet.

Con la percezione dei piedi

- Appleyard, Donald, and Lynch, Kevin, and John R. Myer. 1964. *The view from the road*. Cambridge (Massachusetts): Massachusetts Institute of Tecnology.
- Assunto, Rosario. 1973. *Il paesaggio e l'estetica*. Napoli: Giannini.
- Burckhardt, Lucius. 2019. *Il falso è l'autentico. Politica, paesaggio, design, architettura, pianificazione, pedagogia*, a cura di Gaetano Licata, e Martin Schmitz. Macerata: Quodlibet.
- Bürgi, Paolo. 2006. "Dal luogo al paesaggio". In *Questo è paesaggio. 48 definizioni*, Franco Zagari, 159-161. Roma: M.E. Architectural Book and Review S.r.l.
- Calamandrei, Piero. 2013. *Inventario della Casa di Campagna*. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura (ed. or. 1941. Firenze: Le Monnier).
- Careri, Francesco. 2006. *Walkscapes, Camminare come pratica estetica*. Torino: Piccola Biblioteca Einaudi.
- Chatwin, Bruce. 1995. *Le vie dei canti*. Milano: Adelphi.
- Dal Bo, Francesco, e Josephine Brando. 2020. *Ferrovia e dintorni. Un passaggio nel paesaggio: a piccoli passi tra storia e natura lungo un tracciato dismesso delle ex Ferrovie Calabro Lucane*. Catanzaro: Rubbettino.
- De Certaux, Michel. 2005. *L'invenzione del quotidiano*. Roma: Edizioni Lavoro.
- Desportes, Marc. 2008. *Paesaggi in movimento*. Milano: Scheiwiller.
- Giro, Christophe. 2019. "Step by Step (Epilogue)". In *Auf Abwegen*, a cura di Christophe Giro, 83-86. Zürich: gta Verlag.

- Girot, Christophe. 1999. "Four Trace Concepts in Landscape Architecture". In *Recovering Landscape. Essays in Contemporary Landscape Architecture*, a cura di James Corner, 59-67. New York: Princeton Architectural Press.
- Gubler, Jacques. 2014. "Letteratura da Stazione: lo choc ferroviario". In *Motion, émotions. Architettura, movimento e percezione*, 81-101. Milano: Christian Marinotti Edizioni.
- Heat-Moon, William Least. 2016. *Strade Blu. Un viaggio dentro l'America*. Torino: Einaudi.
- Kagge, Erling. 2018. *Camminare. Un gesto sovversivo*. Torino: Einaudi.
- Lynch, Kevin Andrew. 1964. *L'immagine della città*. Venezia: Marsilio Editori.
- Macpherson, Hannah. 2016. "Walking methods in landscape research: moving bodies, spaces of disclosure and rapport". In *Landscape Research*, 41(4): 425-432. New York: Routledge. <https://doi.org/10.1080/01426397.2016.1156065>.
- Magenta, Guido. 2016. *L'Italia in treno*. Udine: Gaspari.
- Merleau-Ponty, Maurice. 2019. *Fenomenologia della percezione*, traduzione italiana a cura di Andrea Bonomi. Firenze-Milano: Giunti Editore (ed. or. 1945. *Phénoménologie de la perception*. Paris: Librairie Gallimard).
- Milani, Raffaele. 2001. *L'arte del paesaggio*. Bologna: Il Mulino.
- Norberg-Schulz, Christian. 2016. "Luogo?". In *Genius Loci. Paesaggio, ambiente, architettura*, 6-23. Milano: Electa.
- Pezzato, Stefano, a cura di. 2013. *Ufo Story. Dall'architettura radicale al design globale*. Prato: Centro per l'arte contemporanea Luigi Pecci.
- Romani, Valerio. 2008. *Il Paesaggio. Percorsi di Studio*. Milano: Franco Angeli.
- Rousseau, Jean-Jacques. 2018. *Le fantasticherie del passeggiatore solitario*. Milano: Rizzoli (ed. or. 1782. *Les rêveries du Promeneur Solitaire*. Genève).
- Schick, Ernesto. 2010. *Flora ferroviaria ovvero la rivincita della natura sull'uomo*. Chiasso: Edizione Florette.
- Schivelbusch, Wolfgang. 1988. *Storia dei viaggi in ferrovia*. Einaudi: Torino.
- Sedbald, Winfried Georg. 2015. *Il passeggiatore solitario*. Milano: Adelphi.
- Thoreau, Henry David. 2009. *Camminare*. Milano: Mondadori.
- Thoreau, Henry David. 2014. *Walden. Vita nel bosco*. Milano: Feltrinelli.
- Turri, Eugenio. 1998. "Dentro il paesaggio". In *Il paesaggio come teatro*, 186-201. Venezia: Marsilio Editori.
- Venturi Ferriolo, Massimo. 2016. *Paesaggi in movimento. Per un'estetica della trasformazione*. Roma: DeriveApprodi.
- Venturi Ferriolo, Massimo. 2003. *Etiche del paesaggio*. Roma: Editori Riuniti.
- Venturi Ferriolo, Massimo. 2009. *Percepire i paesaggi. La potenza dello sguardo*. Torino: Bollati Boringhieri.

Vargiu, Luca. 2019. “Abitare la terra, camminando”. In *Abitare. Approcci interdisciplinari e nuove prospettive*, a cura di Luciano Boi, e Andrea Cannas, e Luca Vargiu, 29-40. Cagliari: UNICApress. <https://doi.org/10.13125/medea-4638>.

Weilacher, Udo. 2012. “We Have to Learn to Perceive Landscape. A Search for New Laws in the Handling of Landscape as a Resource”. In *Spatial Research Lab, The Logbook*, eds. Internationales Doktorandenkolleg Forschungslabor Raum, 244-257. Berlin: Jovis.

Andata

Acqua, terra e legna: movimenti attorno alla Lucca-Pontedera

Alberti, Francesco. 2019. “Infrastrutture ferroviarie e reti di comunità come asset per le aree interne. Il caso della Garfagnana”. In *Contesti*, 1/2019: 116-135. Firenze: Firenze University Press. <https://doi.org/10.13128/contest-12028>.

Anonimo. 1904. “Per la Ferrovia Pontedera–Lucca”. In *Ponte di Pisa*, 10 aprile.

Anonimo. 1886. “Le ferrovie nelle provincie toscane”. In *Corriere dell'Arno*, giornale politico amministrativo, XIV(5), 31 gennaio.

Bozzoli, Giuliano. 2009. *Riturs: dalla provincia di Pisa alla Camargue in cerca di lavoro*. Pontedera: CLD.

Caciagli, Giuseppe. 1984a. *Il lago di Bientina: vicende storiche e idrogeologiche*. Pontedera: Bandecchi&Vivaldi.

Caciagli, Giuseppe. 1984b. *La badia di San Salvatore del lago di Sesto*. Pontedera: Bandecchi&Vivaldi.

Carletti, Lorenzo, a cura di. 2008. *Viaggio pittorico a Bientina e dintorni*. Pisa: Pacini.

Ceccarelli Lemut, Maria Luisa, e Gabriella Garzella, a cura di. 2002. *Un territorio all'incrocio di vie di terra e d'acqua: Bientina dall'antichità al Medioevo*. Pisa: Pacini.

Cei Martini, Vincenzo. 2005. *Settanta giorni di guerra fra i monti pisani*. Pontedera: Tagete.

Chines, Arianna, e Bianchi, Laura, e Giovanni Bacaro, a cura di. 2015. *Proposta di zona di protezione speciale (Zps) per l'area denominata “Bonifica della Gherardesca”*. Comune di Capannori, Provincia di Lucca, relazione tecnica.

Chirici, Gherardo, e Giannetti, Francesca, e Piero Lucchetti Martignoni. 2020. “Inquadramento dei boschi toscani”. In *RaF Toscana 2019. Rapporto sullo stato delle foreste in Toscana*, 34-37. Arezzo: Compagnia delle Foreste.

Cittarella, Michele. 2013. *Stazione di Lucca, 6 gennaio 1944: guerra, bombe e ricostruzione in Lucchesia*. Lucca: Maria Pacini Fazzi.

Di Cesare, Sebastiano. 1928. “La linea Lucca–Pontedera”. In *Rivista Tecnica delle Ferrovie italiane*, XXXIII(3): 93-97. Pisa: Pacini.

- Galli, Italo. 2005. *I sentieri della memoria. Il campo di concentramento di Colle di Compito: I documenti e le voci dei testimoni (1941-1944)*. Firenze: Consiglio Regionale della Toscana.
- Giuntini, Andrea. 1988. *Treni nel verde. Strade ferrate in Toscana dalle origini ad oggi*. Firenze: Alinari.
- Morelli, Emanuela. 2007. *Strade e paesaggi della Toscana: il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*. Firenze: Alinea.
- Moretti, Angelo. 1957. *Capannori e la sua storia*. Lucca: Scuola Tipografica Artigianelli.
- Pallini, Ulderigo. 1967. *La storia di Pontedera: dalle origini ai giorni nostri*. Pisa: Industrie grafiche V. Lischi.
- Quirici, Michele, e Enrico Agonigi, a cura di. 1999. *La Lucca-Pontedera-Volterra: i progetti delle strade ferrate in Valdera, Valdinevole e la Pontedera-Livorno*. Fornacette, Calcinaia: L'ancora.
- Regione Toscana. 2007b. *Piana Livorno-Pisa-Pontedera. Scheda ambito di paesaggio 08*. https://www.regione.toscana.it/documents/10180/12604324/08_Piana_Livorno_Pisa_Pontedera.pdf/322b6aaa-660b-4c12-b763-f9ea89c85dcf.
- Repetti, Emanuele. 1855. *Dizionario corografico della Toscana*. Milano: Stabilimento Cívelli Giuseppe & C.
- Saladini, Andrea. 2014. *Il ruolo delle ferrovie regionali in un progetto integrato di valorizzazione del patrimonio territoriale e paesaggistico*. Tesi di dottorato, tutor Alberto Magnaghi.
- Zagli, Andrea. 2009. "Acque morte: il lago e la padule di Bientina nel Settecento". In *Storia Urbana*, 125: 101-131. Milano: Franco Angeli.
- Zagli, Andrea. 2003. "«Oscure economie» di palude nelle aree umide di Bientina e di Fucecchio (secc. XVI-XIX)". In *INCOLTI, FIUMI, PALUDI. Utilizzazione delle risorse naturali nella Toscana medievale e moderna*, a cura di Alberto Malvolti e Giuliano Pinto, 159-213. Firenze: Leo S. Olschki.
- Zerbinati, Paolo. 1928. "Le grandi opere del Regime in Toscana. La nuova linea ferroviaria Lucca-Pontedera". In *Lucchesia Apuania*, Rivista mensile illustrata, supplemento straordinario al Popolo Toscano, 28 ottobre, 6-11. Lucca: Stabilimento grafico Arte della Stampa, S. Concordio.

Tra Lucca e Pontedera: le trame del paesaggio

- Anonimo. 1999. *Antiche camellie della Lucchesia*. Castellare di Pescia, Pistoia: Toscana piante e fiori.
- Anonimo. 1928. *Tre solenni inaugurazioni*. In *Ponte di Pisa*, 3 novembre.
- Bacci, Stefano. 2008. *Le colline delle Cerbaie e il Padule di Bientina: stato di conservazione della natura e gestione sostenibile del paesaggio*. Pisa: Edizioni ETS.

- Bracaloni, Federico. 2000. *Il paesaggio a Pontedera: il fiume, la città, la campagna*. Gello di Lavaiano, Pontedera: Ecofor.
- Campetti, Vittorio. 2008. *Una storia a fumetti*. Lucca: Barbara Durante Editore.
- De Nigris, Luciano. 1985. *Gli argini e le vie: Calcinaia e Fornacette*. Pisa: Pacini.
- Dianda, Gilberto. 1908. *Memorie di Capannori*. Lucca: Tip. Baroni.
- Gaddini, Aldo. 1934. *La casa rurale lucchese*. Lucca: Tip. A. Croccolo.
- Galli, Italo. 2008. *All'ombra della torre: "segnali" da Sant'Andrea e Pieve di Compito*. Lucca: Publied.
- Pazzagli, Rossano. 1990. *Calcinaia: una comunità sull'Arno dal '500 ad oggi*. Pisa: Progetto.
- Pratali, Massimo, a cura di. 2011. *Bientina: la comunità del lago: la vita di un paese attraverso le immagini dal 1870 al 2000*. Pontedera: CLD.
- Repetti, Emanuele. 1855. *Dizionario corografico della Toscana*. Milano: Stabilimento Civelli Giuseppe & C.
- Santini, Pier Carlo. 1967. *Lucca e la sua terra*. Lucca: Cassa di risparmio di Lucca.
- Scuola superiore Sant'Anna, a cura di. 2012. *Antiche camelie della Lucchesia: storia, botanica, cultura, agronomia, novità scientifiche e curiosità: con cenni alla camelia da tè*. Pisa: ETS.
- Regione Toscana. 2007a. *Lucchesia. Scheda ambito di paesaggio 04*. https://www.regione.toscana.it/documents/10180/12604324/04_Lucchesia.pdf/81ad4e66-abdd-4502-83f5-19979f0c-9de5.
- Regione Toscana. 2007b. *Piana Livorno-Pisa-Pontedera. Scheda ambito di paesaggio 08*. https://www.regione.toscana.it/documents/10180/12604324/08_Piana_Livorno_Pisa_Pontedera.pdf/322b6aaa-660b-4c12-b763-f9ea89c85def.

Una ferrovia senza rotaie: componenti, intersezioni, nodi

- AA.VV. 1948. "Danneggiamenti e ricostruzioni lungo la linea Lucca-Pontedera". In *Sezione lavori di Firenze. Ricostruzioni di linee ed impianti ferroviari eseguiti dalla sezione lavori di Firenze dalla liberazione a tutto il 1947*, Ferrovie dello Stato, Compartimento di Firenze, Sezione lavori, 40. Firenze: B. Coppini e C.
- Bedini, Gilberto. 2012. *Capannori: le pievi, le comunità, il territorio*. Capannori: Publied.
- Caciagli, Giuseppe. 1984b. *La badia di San Salvatore del lago di Sesto*. Pontedera: Bandecchi&Vivaldi.
- Cittarella, Michele. 2013. *Stazione di Lucca, 6 gennaio 1944: guerra, bombe e ricostruzione in Lucchesia*. Lucca: Maria Pacini Fazzi.
- Quirici, Michele, e Enrico Agonigi, a cura di. 1999. *La Lucca-Pontedera-Volterra: i progetti delle strade ferrate in Valdera, Valdinevole e la Pontedera-Livorno*. Fornacette, Calcinaia: L'ancora.

Ritorno

Appunti d'un viaggio come progetto di paesaggio

Barbiani, Cristina. 2012. "Il paesaggio come coreografia. Anna e Lawrence Halprin". In *Pietro Porcinai. Il progetto del paesaggio nel XX secolo*, a cura di Luigi Latini, e Mariapia Cunico, 159-173. Venezia: Marsilio Editori.

Bürgi, Paolo. 2010. "Il paesaggio come racconto". In *Il Parco dell'Ariosto e del Boiardo. Progetti di luoghi come esercizi di fantasia*, a cura di Corrado Olmi, 69-73. Macerata: Quodlibet.

Careri, Francesco. 2006. "A testa in giù". In *Questo è paesaggio. 48 definizioni*, Franco Zagari, 170-171. Roma: M.E. Architectural Book and Review S.r.l.

Castiglioni, Benedetta, e Cisani, Margherita, e Michele Piccolo. 2020. "Camminare nel paesaggio come pratica educativa: prospettive geografiche". In *Studium Educationis*, XXI(1): 65-81. Lecce: Pensa MultiMedia Editore. <https://doi.org/10.7346/SE-012020-06>.

Cozza, Cassandra. 2014. "L'infrastruttura come dispositivo di conoscenza. Bernard Lassus e la semiotica dei bordi". In *La freccia del tempo. Ricerche e progetti di architettura delle infrastrutture*, a cura di Cassandra Cozza, e Ilaria Valente, 57-67. Milano e Torino: Pearson Italia.

De Balzac, Honoré. 2014. *Teoria del camminare*. Roma: Lit.

Dixon Hunt, John. 2012. "L'autorità dei Piedi: verso una Poetica del Movimento nel Giardino". In *John Dixon Hunt. Sette lezioni sul paesaggio*, a cura di Valerio Morabito, 147-181. Melfi: Libria.

Folkerts, Thilo. 2019. "Cappadocia: il senso immediate della continuità. Visitando la Valle delle Rose, la Valle Rossa e i loro dintorni". In *Güllüdere e Kızılçukur: la Valle delle Rose e la Valle Rossa in Cappadocia*, Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino 2020-2021, a cura di Patrizia Boschiero, e Luigi Latini, 37-59. Treviso: Fondazione Benetton Studi Ricerche, Antiga Edizioni.

Foxley, Alice. 2010. "The Shape of a Walk". In *Distance & Engagement. Walking, thinking and making landscape. Vogt landscape Architects*, 369-377. Baden: Lars Müller Publisher.

Lassus, Bernard. 1998. "The walk in the Quarries of Crazannes / 1995". In *Landscape Approach*, 176-179. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Latini, Luigi. 2011. "Esplorazione di un luogo, ricerca di una misura paesaggistica". In *Taneka Beri*, Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino, ventiduesima edizione, a cura di Domenico Luciani, e Patrizia Boschiero, con Marco Aime, 114-115. Treviso: Antiga Edizioni.

Milani, Raffaele. 2005. *Il paesaggio è un'avventura. Invito al piacere di viaggiare e guardare*. Milano: Feltrinelli.

- Paolinelli, Gabriele. 2018. "Progettazione paesaggistica". In *Progettare trasformazioni dei paesaggi nel mondo che cambia*, 51-82. Firenze: DidaPress.
- Pizzetti, Ippolito. 2006. "Muovermi nel paesaggio". In *Questo è paesaggio. 48 definizioni*, Franco Zagari, 7-9. Roma: M.E. Architectural Book and Review S.r.l.
- Rabreau, Daniel. 1990. "La passeggiata urbana in Francia nel Seicento e nel Settecento: fra pianificazione e immaginario". In *L'architettura dei giardini d'Occidente dal Rinascimento al Novecento*, a cura di Monique Mosser, e Georges Teyssot, 301-312. Milano: Electa.
- Tranchant, Marie-Noëlle. 2008. *Philippe Petit, un funambule entre deux tours*, 06 Ottobre. <https://www.lefigaro.fr/cinema/2008/10/06/03002-20081006ARTFIG00358-philippe-petit-un-funambule-entre-deux-tours-.php>.
- Venturi Ferriolo, Massimo. 2006. *Paesaggi rivelati. Passeggiare con Bernard Lassus*. Milano: Giuerini.
- Walser, Robert. 1976. *La passeggiata*. Milano: Adelphi.

Giocando fra le traversine

- AA.VV. 2016. *Bases del concurso internacional de ideas parque lineal ferrocarril de cuernavaca*. https://www.sau.org.uy/wp-content/uploads/2016/08/Bases_Concurso-Cuernavaca.pdf.
- Gaeta, Julio, e Luby Springall. 2019. "Il parco lineare Ferrocarril de Cuernavaca a Città del Messico". In *How Many Roads*, a cura di Alessandra Capuano, 116-123. Macerata: Quodlibet.
- Morgia, Federica. 2020. "Shared landscapes An exchange of visions between Sapienza University of Rome and Escuela del Desierto (ISAD)". In *Diap nel Mondo. Visioni internazionali*, a cura di Orazio Carpenzano, e Roberto A. Cherubini, e Anna Irene Del Monaco, 311-327. Roma: Sapienza Università editrice.
- Salinas, Eduardo Marín, and Boer, Florian, and van de Pas, Bas, and Victor Rico Espínola, eds. 2016. *Towards a water sensitive Mexico City, Public space as a rain management strategy*, 29th of June, Rotterdam, Netherlands. <https://scispace.com/pdf/cdmx-resilient-code-water-commons-in-mexico-city-41s61b8m49.pdf>.

Un fiume dentro la ferrovia

- Andrés López, Gonzalo. 2008. "¿las infraestructuras como proyecto de ciudad? Algunas reflexiones sobre Burgos, ciudad intermedia de Castilla y León". In *Ciudades*, 11: 105-132. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística.
- Asociación Plan Estratégico Ciudad de Burgos, ed. 2001. *Plan Estratégico de Burgos 2001-2015*. <https://www.issuu.com/burgosciudad21/docs/pleb01-05>.
- Desvigne, Michel. 2009. "Il paesaggio come punto di partenza". In *Lotus*, 150: 20-27. Milano: Editoriale Lotus srl.

Desvigne, Michel. 2004. *Explorer rather than exporter*. <https://www.micheldesvignepaysagiste.com/en/explorer-rather-exporter>.

Tiberghien, Gilles A. 2009. *Intermediate Natures. The Landscape of Michel Desvigne*, Basel: Birkhäuser.

Fernández-Galiano, Luis, ed. 2012. “Bulevar de Burgos”. In *Herzog & de Meuron 2005-2013*, 157/158: 172-183. Madrid: Arquitectura Viva SL.

Da rotaia a belvedere

Caravaggi, Lucina. 1999. “Natura ed energia - conflitti e progetti di ricomposizione”. In *Paesaggi elettrici: territori architetture culture*, a cura di Rosario Pavia, 97-117. Venezia: Marsilio Editori.

Carrara, Francesco. 2005. *La caduta del Velino nella Nera*. Terni: Web&Books.

Cioci, Adriano. 1989. *La tramvia Terni-Ferentillo*. Bastia Umbra: Kronion Libri.

Virili, Miro, a cura di. 2008. *Hydra. Studi sull'area naturale protetta regionale Parco Fluviale del Nera*. Arrone, Terni: Edizioni Thyrus.

Incontrarsi in stazione

De Block, Greet. 2011. “Designing the Nation the Belgian Railway Project, 1830—1837”. In *Technology and Culture Technology and Culture*, 52(4): 703-732. Baltimore: The Johns Hopkins University Press and the Society for the History of Technology, Hopkins Press.

De Block, Greet, and Janet Polasky. 2011. “Light railways and the rural-urban continuum: technology, space and society in late nineteenth-century Belgium”. In *Journal of Historical Geography*, 37(3): 312-328. London: Elsevier Ltd. <https://doi.org/10.1016/j.jhg.2011.01.003>.

Folkerts, Thilo. 2006. *Poetry of deviation*. Berlin: selfpublished (unpublished translation).

Silenzio, c'è il bosco

Boschiero, Patrizia, e Folkerts, Thilo, e Luigi Latini, a cura di. 2022. *Natur Park Schöneberger Südgelände e la natura urbana berlinese*. Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino 2022. Treviso: Fondazione Benetton Studi Ricerche-Antiga.

Burg, Annegret. 2011. “Natur-Park Südgelände, Berlin-Schöneberg: Una imprevista vittoria della natura”. In *Lotus*, 144: 2-7. Milano: Editoriale Lotus srl.

Folkerts, Thilo. 2022. “Natur Park Südgelände: il ruolo dell'arte. Conversazione di Klaus Duschat con Thilo Folkerts”. In *Natur Park Schöneberger Südgelände e la natura urbana berlinese*. Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino 2022, a cura di Patrizia Boschiero, e Thilo Folkerts, e Luigi Latini, 71-83. Treviso: Fondazione Benetton Studi Ricerche-Antiga.

- Gandy, Matthew. 2016. "Unintentional landscapes". In *Landscape Research*, 41(4): 433-440. Milton Park: Taylor & Francis. <https://doi.org/10.1080/01426397.2016.1156069>.
- Giroto, Christophe. 2004. "Eulogy of the Void: The Lost Power of Berlin Landscapes after the Wall". In *DISP - The Planning Review*, 40(156): 35-39. Milton Park: Taylor & Francis.
- Jasper, Sandra. 2018. "Sonic refugia: nature, noise abatement and landscape design in West Berlin". In *The Journal of Architecture*, 23(6): 936-960. London: Routledge. <https://doi.org/10.1080/13602365.2018.1505773>.
- Knoll, Helmuth, and Kowarik, Ingo, and Andreas Langer. 1998. "Der Park mit dem Bindestrich zur Natur". In *Anthos*, 37(1): 16-21. Zürich: Graf und Neuhaus.
- Kowarik, Ingo. 2022. "Südgelände, Berlino: trasformare un'area urbana abbandonata in un nuovo tipo di parco naturale". In *Natur Park Schöneberger Südgelände e la natura urbana berlinese*. Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino 2022, a cura di Patrizia Boschiero, e Thilo Folkerts, e Luigi Latini, 29-58. Treviso: Fondazione Benetton Studi Ricerche-Antiga.

Un binario, un luogo della memoria

- Bogdanović, Bogdan. 2007. "Il labirinto nel labirinto", in *Complesso memoriale di Jasenovac*. Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino, XVIII edizione, a cura di Domenico Luciani con Patrizia Boschiero, 78-83. Treviso: Fondazione Benetton Studi Ricerche (ed. or. 1997. "Das Labyrinth in Labyrinth". In *Der verdammte Baumeister. Erinnerungem*, Paul Zsolnay, 154-164. Vienna: Verlag).
- Contardi, Sara. 2006. "Jasenovac, agosto 1941". In *Luoghi della Memoria coscienza d'Europa*, 128-137. Roma: ANED.
- Kulic, Vladimir, a cura di. 2018. *Bogdanovic by Bogdanovic: Yugoslav Memorials Through the Eyes of Their Architect*. New York: Museum of Modern Art.
- Luciani, Domenico, a cura di con Patrizia Boschiero. 2007. *Complesso memoriale di Jasenovac*. Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino, XVIII edizione. Treviso: Fondazione Benetton Studi Ricerche.
- Matteini, Tessa. 2017. "Per una conservazione attiva e inventiva dei luoghi della memoria. Strategie e strumenti del progetto paesaggistico". In *Strappati all'oblio, Strategie per la conservazione di un luogo di memoria del secondo Novecento: l'ex Campo di Fossoli*, a cura di Andrea Ugolini, e Francesco Delizia, 62-71. Firenze: Altralinea.
- Mitrović, Mihajlo. 1965. "Monumenti corali". In *Casabella*, 297: 70-73. Milano: Editoriale Domus.
- Mitrović, Mihajlo. 1967. "Un monumento nel paesaggio". In *Casabella*, 318: 56-60. Milano: Editoriale Domus.
- Pizzetti, Ippolito. 2004. "Progettare la memoria". In *Paesaggio Urbano*, 4:55. Rimini: Maggioli Editore.

Continuando a viaggiare

Bagliani, Francesca. 2010. *Il paesaggio: un'esperienza multiculturale. Scritti di Bernard Lassus*. Kappa: Roma.

Barbiani, Cristina. 2010. «With a moving person in mind». Strategie per il paesaggio nell'esperienza di Anna e Lawrence Halprin». In *Il palinsesto paesaggio e la cultura progettuale*, a cura di Sara Marini, e Cristina Barbiani, 97-108. Macerata: Quodlibet.

Caravaggi, Lucina. 2012. *Lo svincolo e la biodiversità*. Firenze: Alinea.

Caravaggi, Lucina. 2002. «Paesaggio – Itinerario di progetto». In *Paesaggi di paesaggi*, 77-134. Roma: Meltemi.

Carpeggiani, Paolo. 1990. «I labirinti nella cultura del tardo Rinascimento». In *L'architettura dei giardini d'Occidente dal Rinascimento al Novecento*, a cura di Monique Mosser, e Georges Teyssot, 80-83. Milano: Electa.

Castiglioni, Benedetta. 2015. «La landscape literacy per un paesaggio condiviso». In *Geotema*, XIX: 15-27. Bologna: Patron Editore.

Celati, Gianni. 1989. *Verso la foce*. Milano: Feltrinelli.

Del Soldà, Pietro. 2022. *La vita fuori di sé*. Venezia: Marsilio.

Gallitano, Giancarlo, e Giannini, Eleonora, e Nofroni, Lorenzo, e Pettine, Lucio Lorenzo, e Terrana, Antonino, e Savelli, Serena, e Marco Viggiano. 2021. «La Saja d'Oro: mobilità lenta e landscape literacy nella Piana di Palermo». In *Oltre la convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*, a cura di Benedetta Castiglioni, e Matteo Puttilli, e Marcello Tanca, 251-264. Firenze: Società di Studi Geografici.

Perec, Georges. 1989. *Specie di spazi*. Torino: Bollati Boringhieri.

Pikionis, Dimitris. 1998. «Topografia estetica». In *Pikionis 1887-1968*, Alberto Ferlenga, 329-331. Milano Electa.

Pizzetti, Ippolito. 1991. «Luoghi della coscienza paesaggistica». In *Casabella*, 575-576: 48-53. Milano: Elemond.

Solnit, Rebecca. 2000. *Storia del Camminare*. Milano: Mondadori.

Tarpino, Antonella. 2016. *Il paesaggio fragile. L'Italia vista dai margini*. Torino: Einaudi.

Tiberghien, Gilles A. 2021. «L'imponderabile», traduzione dal francese di Francesco Careri. In *Ri-Vista. Research for Landscape Architecture*, 21(2): 30-37. Firenze: Firenze University Press. <https://doi.org/10.36253/rv-12358>.

Titoli pubblicati

1. Alessandro Brodini, *Lo Iuav ai Tolentini: Carlo Scarpa e gli altri. Storia e documenti*, 2020
2. Letizia Dipasquale, *Understanding Chefchaouen. Traditional knowledge for a sustainable habitat*, 2020
3. Vito Getuli, *Ontologies for Knowledge modeling in construction planning. Theory and Application*, 2020
4. Lamia Hadda, *Médina. Espace de la Méditerranée*, 2021
5. Letizia Dipasquale, Saverio Mecca, Mariana Correia (eds.), *From Vernacular to World Heritage*, 2020
6. Sarah Robinson, Juhani Pallasmaa (a cura di), traduzione e cura dell'edizione italiana di Matteo Zambelli, *La mente in architettura. Neuroscienze, incarnazione e il futuro del design*, 2021
7. Magda Minguzzi, *The Spirit of Water. Practices of cultural reappropriation. Indigenous heritage sites along the coast of the Eastern Cape-South Africa*, 2021
8. Rita Panattoni, *I mercati coperti di Giuseppe Mengoni. Architettura, ingegneria e urbanistica per Firenze Capitale*, 2021
9. Stefano Follesa, *Il progetto memore. La rielaborazione dell'identità dall'oggetto allo spazio*, 2021
10. Monica Bietti, Emanuela Ferretti (a cura di), *Il granduca Cosimo I de' Medici e il programma politico dinastico nel complesso di San Lorenzo a Firenze*, 2021
11. Giovanni Minutoli, *Rocca San Silvestro. Restauro per l'archeologia*, 2021
12. Juhani Pallasmaa (a cura di), traduzione e cura dell'edizione italiana di Matteo Zambelli, *L'architettura degli animali*, 2021
13. Giada Cerri, *Shaking Heritage. Museum Collections between Seismic Vulnerability and Museum Design*, 2021
14. Margherita Tufarelli, *Design, Heritage e cultura digitale. Scenari per il progetto nell'archivio diffuso*, 2022
15. Lamia Hadda, Saverio Mecca, Giovanni Pancani, Massimo Carta, Fabio Fratini, Stefano Galassi, Daniela Pittaluga (eds), *Villages et quartiers à risque d'abandon. Stratégies pour la connaissance, la valorisation et la restauration*, 2022
16. Flavia Giallorenzo, Maddalena Rossi, Camilla Perrone (a cura di), *Social and Institutional Innovation in Self-Organising Cities*, 2022
17. Eleonora Trivellin (edited by), *Design driven strategies. Visioni a confronto*, 2022
18. David Fanfani, Giuseppe Alberto Centauro, *La Fattoria Medicea di Cascine di Tavola a Prato. Un Progetto Integrato di Territorio per la rigenerazione patrimoniale di un paesaggio vivente*, 2022
19. Matteo Zambelli, *La conoscenza per il progetto. Il case-based reasoning nell'architettura e nel design*, 2022
20. Massimo Carta, Maria Rita Gisotti, *Six projets pour l'urbanisme euroméditerranéen. Sei progetti per l'urbanistica euromediterranea*, 2022
21. Giuseppina Forte, Kuan Hwa (eds), *Embodying Peripheries*, 2022
22. Susanna Caccia Gherardini, *Il palazzo in mezzo a una selva millenaria. Villa Borbone a Viareggio: progetto di conoscenza / The palace in the middle of a thousand-year old forest. Bourbon Villa in Viareggio: knowledge and conservation project*, 2022
23. Gianluca Belli, Fabio Lucchesi, Paola Raggi, *Firenze nella prima metà dell'Ottocento. La città nei documenti del Catasto Generale Toscano*, 2022
24. Sofia Nannini, *Icelandic Farmhouses. Identity, landscape and construction (1790–1945)*, 2023
25. Rosa De Marco, Monique Poulot (sous la direction de), *Dessin, Design, Projet. Représenter et reconfigurer les espaces ouverts*, 2023

26. Francesca Giusti, *Restauri e musei. Il paesaggio culturale dei lungarni di Pisa dal secondo dopoguerra a oggi*, 2023
27. Mario Biggeri, Giuseppe De Luca, Andrea Ferrannini, Carlo Pisano (a cura di), *Mondeggi. Rigenerazione sociale, culturale e agricola per una Città Metropolitana sostenibile*, 2023
28. Lamia Hadda, *Architettura islamica nel Mediterraneo fatimide (X-XII secolo)*, 2023
29. Bryan Lawson, traduzione e cura dell'edizione italiana di Matteo Zambelli, *Il viaggio degli studenti di progettazione. Capire come pensano i progettisti*, 2023
30. Gabriele Paolinelli, Nicoletta Cristiani, Giacomo Dallatorre (a cura di), *Careggi Campus. Studi progettuali per la rigenerazione degli spazi aperti dei complessi ospedalieri*, 2023
31. Susanna Cerri, Fabio Lucchesi, Vanessa Staccioli, *Rappresentazioni per la pianificazione spaziale. Un modello visivo per la Città Metropolitana di Roma Capitale*, 2023
32. Roberto Bologna, Claudio Piferi (a cura di), *La residenza per studenti universitari tra norma, progetto e realizzazione. I programmi pluriennali di attuazione della legge 338/2000*, 2024
33. Alberto Campo Baeza, Juhani Pallasmaa, traduzione e cura dell'edizione italiana di Matteo Zambelli, *Otto meditazioni di architettura*, 2024
34. Pietro Matracchi, *Palazzo Pitti fra Sette e Ottocento/Pitti Palace between the 18th and 19th centuries*, 2024
35. Giacomo Tempesta, Jacopo Giuseppe Vitale (a cura di), *Convento di Santa Clara de Asis, L'Avana - Cuba. Indicazioni per il recupero e la riqualificazione funzionale / Convento de Santa Clara de Asis, La Habana - Cuba. Indicaciones para la recuperación funcional y el redesarrollo*, 2024
36. Gabriele Paolinelli, Giacomo Dallatorre, *C'è campo. Il futuro della città visto dal suolo*, 2025
37. Maria Adriana Giusti, *Restauro dei giardini europei. Storia e teorie*, 2025
38. Claudio Saragosa (a cura di), *La piccola città. Per una rigenerazione urbana tra Caletta e Lillatro*, 2025
39. Alberto Campo Baeza, *Tredici trucchi per fare un'architettura migliore*, traduzione e cura dell'edizione italiana di Matteo Zambelli, 2025
40. Claudio Piferi, *Evoluzione dell'housing universitario in Italia. Il Campus Bocconi a Milano*, 2025
41. Ludovica Gregori, *Social reconstruction in post-seismic emergency*, 2025
42. Alessio Caporali, *Il Palazzo Bini Torrigiani. Dalla fondazione medievale alla costituzione del Museo della Specola*, 2025
43. Giulio Hasanaj, *Progetto tecnologico e ambientale per ecosistemi urbani adattivi*, 2025

In Italia, il transito da un'epoca all'altra, nel corso del '900, ha lasciato circa ottomila chilometri di ferrovie secondarie dismesse.

Al di là della pretesa di un uso o riuso immediato di un tracciato, possiamo nutrirci della possibilità di 'camminare' una strada ferrata abbandonata per capire attraverso quali suoi significati sia possibile immaginare progetti per la tutela e la valorizzazione del paesaggio?

Coi suoi 25,3 km quasi del tutto disarmati, la Lucca-Pontedera è un campione rappresentativo della rete dismessa e un privilegiato laboratorio progettuale.

Camminando 'attraverso la ferrovia', dialogando con esperienze progettuali legate a tracciati dismessi, nelle pagine di questo libro, si prova a rispondere a questa domanda.

Giacomo Dallatorre, dottore di ricerca in Architettura del Paesaggio (Università di Firenze), ricercatore postdoc all'Università di Liegi (2023-2025). È membro della Società Accademica Italiana di Architettura del Paesaggio (IASLA) e dell'Associazione Pietro Porcinai Onlus.