

## Geografie del Gottardo

**G**EA-associazione dei geografi ha sempre prestato una particolare attenzione al mondo alpino. Numerosi sono i contributi sui trasporti, sulla geomorfologia, sul clima, sulla città alpina apparsi nelle pagine della sua rivista. Più in generale, si può dire che la montagna è sempre stata al centro degli interessi scientifici nel nostro paese il quale, in molti campi, è stato – ed è tutt’ora – all’avanguardia. Questo interesse riguarda anche il San Gottardo. È quasi inutile ricordare quanto questa montagna sia presente nelle riflessioni e nei discorsi inerenti la Confederazione elvetica. Quando parliamo di Gottardo non parliamo solo di una montagna ma di un mito nazionale, di un paesaggio identitario, di uno snodo nella geografia dei trasporti del continente europeo, di un sistema significativo nel dispositivo geografico del paese. Per il Ticino poi, chiuso da una frontiera nazionale a sud e da un “ostacolo” fisico a nord, questa montagna è stata variamente considerata: di volta in volta vista come un problema o come una possibilità. Studiare il Gottardo significa studiare le Alpi, studiare le Alpi significa studiare la montagna. E oggi la montagna assume un valore particolare: è diventata un “sismografo”, un vero “laboratorio” in scala 1:1 che permette di leggere localmente le trasformazioni ambientali e sociali che si manifestano a livello globale.

In questo numero di *GEA Paesaggi Territori Geografie* presentiamo una visione del Gottardo e dei suoi paesaggi che oscilla tra visibilità e nascondimento, tra materialità ed emozione. Nell'articolo introduttivo Claudio Ferrata mostra alcuni momenti della territorializzazione di questa montagna attraverso la presa in considerazione dei temi della mobilità e dei trasporti, dell'idroelettricità e dei parchi eolici. Luigi Lorenzetti si concentra sulla rappresentazione inedita del paesaggio ferroviario messaci a disposizione dal fotografo Adriano Heitmann il quale, avvalendosi del drone è riuscito a cogliere una visione originale dell'infrastrutturazione dell'asse del Gottardo da Biasca a Erstfeld. Conclude la parte centrale di questo numero Ivano Fosaneli che ci presenta una nuova edizione dei saggi di Elisée Reclus dedicati alle Alpi, scopriamo così che Reclus si era interrogato sulle potenzialità del traforo ferroviario del San Gottardo qualche anno prima della sua realizzazione. Come sempre il numero si conclude con le abituali rubriche dedicate alle informazioni varie e alle recensioni.

## Paesaggi gottardiani tra materialità e immaginario

*Claudio Ferrata, GEA-associazione dei geografi*

### **Come introduzione: una griglia di lettura**

La denominazione di un luogo corrisponde ad una appropriazione intellettuale e costituisce un atto originario che conferisce allo spazio un valore antropologico. Il toponimo Gottardo è attestato nei primi documenti come Monte Tremulo (1230), Mons Ursarie, poi come Monte Sancti Gutardi (1237), dal nome del santo benedettino vescovo di Hildesheim. Il Gottardo quindi entra nelle coscienze degli Europei nel mezzo del basso Medio Evo. È più o meno in questi anni, in una fase di sviluppo dell'economia europea, che si afferma come passo di transito. Precedentemente l'attraversamento delle Alpi seguiva altre vie come quelle del Gran San Bernardo, del Lucomagno, dello Spluga, del Sempione.

Ma avviciniamo il Gottardo attraverso la sua dimensione naturale. È considerato un massiccio, quindi un insieme di rilievi elevati, una montagna a larga base che si impone per la sua fisicità e per la sua evidenza. Vedremo poi nel corso della nostra analisi se questa sarà la sola dimensione ad emergere. Ad ogni modo, come insieme montuoso, il Gottardo è inserito in un contesto che è quello delle Alpi, una catena che si estende per 1200 km da Vienna a Nizza e che è larga tra i 120 e i 200 km. Il colle culmina nel mezzo del gruppo del Gottardo a 2108 m. Sul passo si affaccia il Pizzo Centrale (3001 m.), erroneamente considerato come la sommità delle Alpi sino al momento in cui autorevoli studiosi (quali Scheuchzer e de Saussure) non dimostrarono il contrario.

Se la storia della modernità del Gottardo inizia in pieno Medio Evo, la sua storia geologica ha dietro di sé milioni di anni. È una struttura costituita soprattutto da rocce cristalline, fortemente contrastata, segno che ci si trova davanti a rilievi abbastanza giovani. Le ultime tappe delle grandi vicende geologiche alpine risalgono a 35-20 milioni di anni fa, quando le rocce più antiche e i sedimenti che le ricoprivano furono sollevati, ripiegati e spinti verso sud. Il risultato lo abbiamo sotto i nostri occhi: valli caratterizzate da ripidi versanti e terrazzi generati dall'avanzamento e dal regresso del manto glaciale. Ma il lavoro delle forze geologiche non ha ancora terminato il suo compito e quindi i rilievi alpini sono ancora sottoposti alle forze dell'erosione e continueranno nel tempo a trasformare la montagna.



Fig. 1 – Le sorgenti del Ticino, Claude Louis Châtelet, 1780-1788 (Viaticapes)

Per la nostra lettura partiamo dalla premessa che esistono più geografie del Gottardo. Come primo spunto riconsideriamo una bella mostra fotografica dal titolo *Il San Gottardo. Una mostra in quattro tempi in occasione dei 40 anni della Banca del Gottardo* (1997). Adottando una metafora fisiologica, i curatori presentarono il San Gottardo come “ventre”, “come cuore”, “come arteria”, “come cervello”. Sono immagini molto pertinenti, di cui occorrerà tener conto nel corso della nostra esplorazione.

Potremmo poi prendere in considerazione la riflessione del sociologo di Grenoble Jean Paul Bozonnet sull’immaginario della montagna (Bozonnet, 1992). Per questo autore, le pratiche che coinvolgono la montagna hanno a che fare con due miti, quello di Icaro e quello di Prometeo. Icaro come sogno arcaico dell’elevazione, della contemplazione e della rigenerazione. Prometeo invece come testimone di un rapporto con la montagna più aggressivo, una montagna che diventa uno spazio da conquistare attraverso la tecnica e la tecnologia e che rimanda a miti di progresso. È in questa logica che si iscrivono i grandi progetti ferroviari e idroelettrici della modernità.

E infine dovremmo tener conto di un passaggio di Eugenio Turri presente nelle pagine di *Il paesaggio e il silenzio* Turri dice: “ogni ricerca sul paesaggio [in tal senso] può essere una ricerca per disvelare ciò che è mendace, ciò che è invisibile nel visibile o per dare un senso all’invisibile attraverso il visibile. Tutto questo, il fatto cioè che ci sia sempre una componente invisibile nel paesaggio, è la riprova della sua esistenza percettiva e della sua non riducibilità a fatto concreto con cui occorre confrontarsi nella gestione del territorio” (Turri, 2004, p. 82).

Partendo da questi spunti cercheremo allora di costruire la nostra riflessione. Parleremo dalla materialità del Gottardo, della sua infrastrutturazione e delle pratiche legate all'immaginario della montagna. Considereremo queste diverse problematiche:

- Icaro, il mito, l'immaginario, le rappresentazioni;
- Prometeo, il progresso, la modernità, l'arteria;
- il visibile e la materialità;
- l'invisibile e il nascosto.

Potremmo poi anche ipotizzare di combinare questi quattro approcci, otterremmo allora:

- prometeico e visibile;
- prometeico e non visibile;
- ma pure icarico visibile;
- e infine icarico e non visibile.

Ecco dunque posta la nostra griglia di analisi. Per concludere questa parte introduttiva, e senza entrare in una discussione sul tema, ricordiamo che il paesaggio, inteso come “*insieme della realtà visibile che riveste o compone uno spazio più o meno grande, intorno a noi*” (Gambi, 2000, p. 4), rappresenta l'esito formale e percepibile delle trasformazioni del territorio. Entriamo ora nel merito della questione.

## **Il Gottardo come mito della montagna**

Esiste un immaginario generale della montagna dal quale il Gottardo non si discosta. Prima ancora di costituire una struttura fisica trasformata dai progetti dell'ingegnere, la montagna esprime un immaginario paesaggistico. Luogo delle potenze divine, nella mitologia essa è l'asse che lega la terra con il cielo, *axis mundi* e *omphalos* che unisce le divinità celesti con la terra. Ancora nei primi anni del Settecento il naturalista zurighese Johann Jakob Scheuchzer, rappresentante di un sapere spinto dalla ricerca del meraviglioso, in un suo trattato, illustrava le diverse categorie di mostri e draghi osservati nelle Alpi. Mostri che custodivano gli accessi a preziosi giacimenti di minerali nascosti nelle viscere della montagna. Ma tra il Sette e l'Ottocento i mediatori culturali iniziarono a cambiare e la moderna “invenzione” delle Alpi cominciò a manifestare i suoi effetti. L'azione congiunta di artisti, letterati e scienziati contribuì a cambiare nelle coscienze europee l'immagine delle Alpi. Tra questi vi fu l'erudito, medico e botanico Albrecht Von Haller che, con il suo poema *Die Alpen* (1729), produsse un elogio alle bellezze del paesaggio della montagna alpina e delle virtù dei suoi abitanti. E poi Rousseau, con la sua *Nowelle Héloïse* (1761), altro manifesto del nuovo gusto per la natura selvaggia che creò un nuovo interesse per i paesaggi prealpini vallesani. Infine Horace-Bénédict de Saussure il quale iniziò a carpire i segreti del Monte Bianco (dal 1760). Questi autori sono considerati come i veri “inventori” del paesaggio alpino, tra cui, naturalmente, c'è quello del Gottardo. Paesaggi che, secondo la categoria estetica introdotta da Burke nel 1757, divennero sublimi: lo spettacolo che offrivano le valli alpine procuravano *a delightful horror e a terrible joy*.

Le collettività alpine hanno tratto da rappresentazioni di questo tipo immagini morali su cui fondare i loro progetti identitari. Nel corso del tempo, il Gottardo, sempre più assimilato all'idea di Svizzera, è divenuto uno tra i principali miti nazionali. La storia politica ed economica della Confederazione è strettamente connessa con la valorizzazione di questa montagna. In fondo, i padri del paese controllavano i traffici sin dal Duecento e “*non è per nulla esagerato affermare*”, dice il Bergier, “*che il San Gottardo ha dato nascita e coscienza alla Confederazione. Ha cristallizzato l'alleanza intorno a sé, come un filo cristallizza intorno a sé lo zucchero candito.*” (Bergier, 1991, p. 182).

E ai piedi del Gottardo c'è il Grütli che, con l'affresco di Giron *La culla della Confederazione* (1902), è pure entrato nell'emiciclo dell'Assemblea federale. Grütli, luogo di memoria patriottica, luogo di incontro dei primi confederati al momento della congiura contro i balivi austriaci. Qui venne suggellato il Patto federale e sempre qui, il 25 luglio 1940, il generale Henri Guisan convocò gli ufficiali dell'esercito per presentare la nuova strategia militare. Questa prevedeva che le Alpi avrebbero dovuto essere difese da fortezze inespugnabili. Ma questa visione era già presente prima della Seconda guerra mondiale. Aveva preso avvio con la costruzione della linea difensiva Dufour a Bellinzona. Sul Gottardo fu poi costruito il forte Airola (1880) dotato di due cannoni gemelli da 12 cm, sul Motto Bartola e a Andermatt furono pure collocate alcune postazioni di artiglieria.

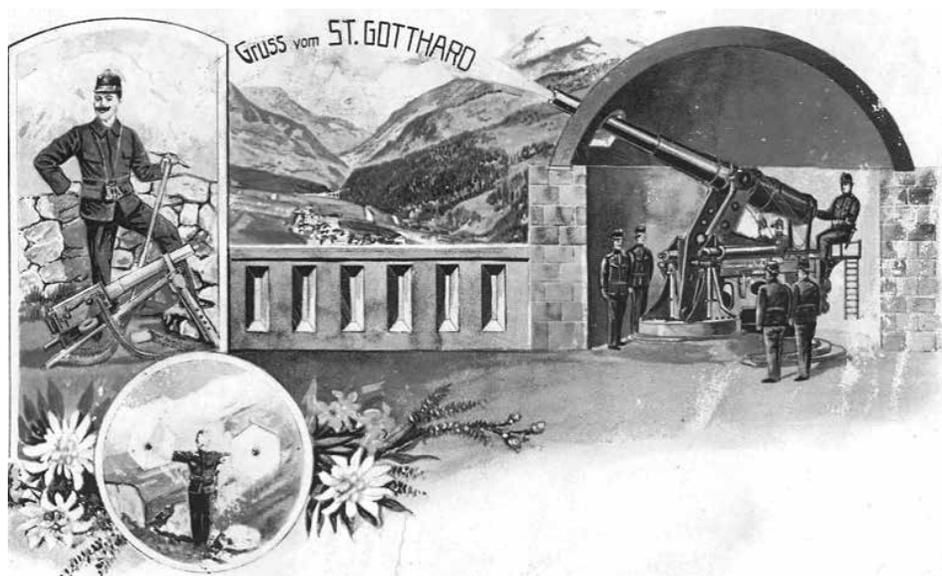


Fig. 2 – Fortezza sul San Gottardo (cartolina, s.d., collezione privata)

Quando nel luglio del 1940 le armate del Reich si arrestarono lungo la frontiera orientale, il ridotto alpino, pianificato nel corso degli anni Trenta e approvato dal Consiglio federale nel 1940, iniziò ad assumere il suo pieno significato. La visione geopolitica della Confederazione era molto chiara: proteggere gli obiettivi strategici più importanti, difendere cioè

gli assi di comunicazione alpini. Si riteneva che la Svizzera non sarebbe stata in grado di resistere ad una invasione tedesca su un altopiano essenzialmente costituito da campagna aperta, mentre gli invasori avrebbero avuto la vita difficile ai piedi del Gottardo e avrebbero dovuto aspettarsi una lunga e spossante guerra di montagna. Le viscere del massiccio alpino furono dunque attraversate da una miriade di gallerie e furono difese da numerose fortezze e da ponti minati, tutto naturalmente ben mascherato e invisibile dall'esterno. In totale si potevano contare 21.000 opere fortificate. Anche se la sua efficacia non fu mai provata, il ridotto alpino divenne un mito capace di incarnare la strenua volontà di difesa della Confederazione e rappresenta bene l'immagine del Gottardo come ventre.

Sotto la spinta dell'evoluzione degli equilibri internazionali e dell'evoluzione dell'armamento, l'intero dispositivo venne poi dismesso. Che fare delle infrastrutture abbandonate? Sulla sommità del colle, al posto dell'ex forte militare San Carlo (uno spazio di 4000 m quadrati scavato nelle viscere della montagna), per iniziativa dell'artista e sociologo Jean Odermatt, nel 2004 è sorta La Claustra, un originale albergo e luogo di incontro e di riflessione. Un chiostro moderno nel cuore pulsante della montagna.

È questo il Gottardo del mito, del segreto e del non visibile.

### **I paesaggi della mobilità**

Come un gigantesco commutatore che agisce sulle connessioni e sui circuiti (Raffestin, 1996), le Alpi, più che un ostacolo, hanno costituito un incentivo all'attraversamento. Senza cadere in un facile determinismo si potrebbe dire che molte delle vicende legate a questo territorio sono intimamente legate alla problematica dell'accesso e dell'attraversamento, a tal punto che la storia del Gottardo è assimilabile alla storia delle modalità e delle strategie messe in atto per superarlo. E ciò ha coinvolto direttamente la Confederazione elvetica in vari momenti. Lo storico tedesco Schulte aveva suscitato scandalo quando, abbandonando la tradizionale concezione idealista della nascita della Confederazione e, adottando una concezione materialista, aveva definito la Svizzera come *Passstat*, un paese strutturato attorno all'idea di attraversamento (Bergier, 1991, p. 267).

Dicevamo che la modernità del Gottardo inizia nel 1200. Essa deve essere collegata alla scelta di specializzazione delle regioni alpine nell'allevamento del bestiame che avvenne attorno al XI secolo. Questa scelta portò con sé un'economia di scambi che immise sul mercato europeo formaggi, bovini, carne, in cambio di cereali e sale, sostanza indispensabile per uomini e animali. Il Gottardo era dunque coinvolto in un sistema di traffici sulle lunghe distanze: Venezia, Milano, Genova, Lione, Bruges e Gand, Francoforte, ... Il sale proveniva da diverse saline ma *“due contratti veneziani del 1299 (...) stabiliscono un vendita dai Waldstätten (e ai vallesani) di sale proveniente dalle saline di Ra's al-Makhbaz e di Djerba”*, commenta Bergier: *“un prodotto africano nella stalla di Guglielmo Tell!”* (ivi, p. 182).

I viaggiatori che volevano attraversare il passo del San Gottardo dovevano percorrere le due valli di accesso che li portavano già piuttosto in alto: la Valle d'Orsera sul versante settentrionale e la Leventina sul versante meridionale. Se escludiamo le condizioni climatiche e stagionali, sovente proibitive, la sommità del colle era relativamente facile da raggiungere. Ma le gole della Schöllenen, che si interponevano tra la Valle d'Orsera e la vallata di Uri,

costituivano un ostacolo quasi insormontabile. La leggenda vuole che questo problema fu risolto con la posa di una passerella avvenuta tra il 1230 e il 1250. I promotori di questa iniziativa avrebbero potuto essere l'ultimo duca degli Zähringen Bertoldo V o mercanti di Como o Milano. Ma i montanari, che disponevano delle competenze necessarie per portare a termine un'opera del genere, e il cui interesse era evidente, ebbero certamente un ruolo attivo. Tra l'altro, per soddisfare le esigenze dei trasporti alpini, i monaci dell'abbazia di Einsiedeln si specializzarono nell'allevamento di cavalli. Il traffico, gestito dalle singole comunità che disponevano del monopolio, era organizzato in tratte: tre in Leventina, quattro nelle valli della Reuss e nella Val d'Orsera.

All'età dei someggiatori fece seguito l'età delle diligence. La strada carrozzabile della Val Tremola (e della Schöllenen), con i suoi ripidi tornanti che ricordano un grande serpente posato sul versante della montagna fu costruita nel 1827-30 per opera degli ingegneri Meschini, Colombara e Müller. Le Corbusier l'avrebbe probabilmente assimilata a un premoderno "sentiero degli asini". Più avanti (1931-41), sotto la spinta della motorizzazione, la strada carrozzabile venne adattata alle nuove esigenze del traffico, adottando la caratteristica pavimentazione a dadi.

Ancora nel 1870 nel sistema ferroviario europeo mancava un significativo tassello. Ma quando terminarono i lavori ferroviari del Gottardo (1882), le Alpi poterono essere attraversate in una manciata di ore. Se per percorrere in diligenza i 232 km che separavano Lucerna da Chiasso nel 1850 occorreavano 25 ore (battello sulla tratta Lucerna-Flüelen), nel 1882 un treno diretto impiegava 7 ore e 25 minuti, con una media di 31 km/h.



Fig. 3 – La Tremola, immagine di Gabriele Basilico (1997)

La costruzione della linea ferroviaria evidenzia bene come l'evoluzione del mondo alpino sia legata alle due logiche che lo presidono, quella delle strategie dei poteri esterni (desiderosi di disporre di vie di transito e i punti di passaggio) e quelle delle strategie interne (desiderose di mettere in valore gli ecosistemi locali e di trarre vantaggi dalla loro specificità e posizione). Certo è che l'arrivo della ferrovia portò con sé la fine della gestione della rendita di posizione da parte degli abitanti delle due vallate del Gottardo, generando l'obsolescenza di una fase di territorializzazione e l'arrivo di una nuova.

Per le specificità della montagna, la costruzione di sistemi di trasporto ferroviari alpini, pose problemi tecnici e ingegneristici non indifferenti. Le difficoltà erano amplificate dalla topografia, dall'instabilità dei terreni, dalla presenza dei numerosi fiumi e torrenti dalle acque impetuose e irregolari, dalle difficili condizioni meteorologiche. La linea ferroviaria prendeva quota sino al luogo dove la rottura di pendenza diventava troppo accentuata per essere superata. Per attraversare il massiccio si scelse lo scavo di una galleria di 15 km. Le difficoltà di costruzione di una galleria così lunga furono superate adottando la tecnologia della perforatrice ad aria compressa, già utilizzata nello scavo del tunnel del Fréjus (1857-1871) e la pericolosa - ma efficace - dinamite.

Per le sue capacità di attraversare qualunque territorio (o quasi), per la sua determinatezza nell'imporre le proprie logiche caratterizzate dalla linearità e dalla regolarità (ad esempio nella localizzazione delle stazioni collocate ogni 5-7 km), la linea ferroviaria si rese indipendente dalle specificità dei luoghi. Il paesaggio ferroviario fu dunque il risultato di una

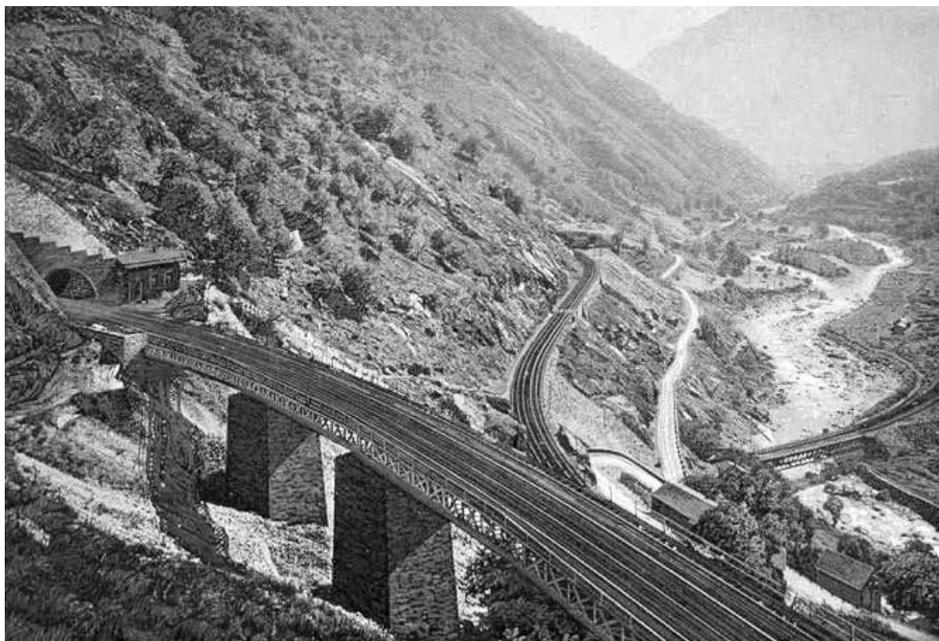


Fig. 4 – Viadotto e galleria di Pianotondo (cartolina, s.d., collezione privata)

particolare opera di simulazione nella quale l'oggetto (il treno), isolato dal suo contesto (la realtà geografica) poteva evolvere in un ambiente "pulito". Se vogliamo riprendere la denominazione dello Schivelbush, il treno, inteso come locomotiva con i suoi vagoni, e le rotaie sulle quali esso correva andavano a costituire una "unità macchina". La locomotiva era il prodotto dell'applicazione del movimento meccanico generato dalla macchina a vapore a un supporto mobile montato su ruote. I binari, elementi lineari e rigidi, oltre a guidarne la direzione, permettevano di limitare l'attrito al minimo. Per ottenere una resa ottimale del lavoro della macchina (resistenza microfisica) occorreva che questi fossero perfettamente lisci, rigidi e diritti. La linea doveva minimizzare tutte le irregolarità del terreno (resistenza macrofisica) (Schivelbusch, 1988).

Nel 1970 nuovi arditi tratti caratterizzati da coperture antivalanghe e da sorprendenti curve sospese sostituirono il vecchio e sinuoso tratto della Tremola. Poi, verso la metà degli anni ottanta, fu aperto il segmento leventinese della N2. Nastro chiuso come la ferrovia, con i suoi viadotti, ponti, scarpate, l'autostrada rispondeva a logiche simili a quelle del treno, quindi a logiche di linearità, di regolarizzazione e normalizzazione. La necessità del completamento del sistema autostradale nazionale e le rivendicazioni dei ticinesi portarono all'apertura della galleria autostradale (1980), un ulteriore tubo che attraversava le viscere delle Alpi. Oltre che a un'accumulazione di infrastrutture, l'autostrada portò con sé una nuova accessibilità e consolidò l'annessione del mondo alpino e delle valli gottardiane, ai sistemi metropolitani del nord e del sud.

Ora la linea di Alptransit collega i due versanti esterni del massiccio del Gottardo: Lucerna con Lugano, ma è forse meglio dire Francoforte con Milano. L'alta velocità segue il fondovalle e penetra il massiccio alla base senza innalzarsi in quota, come invece faceva la tecnologia precedente. L'alta velocità ferroviaria è ingegneristicamente più esigente, necessita di un percorso lineare e privo di grandi dislivelli, grandi raggi di curvatura e porta agli estremi la simulazione ferroviaria. Una galleria lunga 57 km tra Erstfeld e Bodio ha annullato il paesaggio del Gottardo che, in un certo senso, è sparito.

Le vicende ferroviarie e autostradali danno così un nuovo significato alla metafora di un San Gottardo come arteria, come linea che connette realtà situate all'esterno. Il massiccio del Gottardo è di fatto una realtà pienamente integrata alle realtà urbane e alle dinamiche metropolitane. Ma – lo ricordate ? – già in pieno Medioevo questa montagna partecipava alle logiche del continente europeo.

### **Il Gottardo dei paesaggi idroelettrici**

L'elettrificazione della linea del Gottardo rese necessaria la ricerca di nuove fonti energetiche. In questa fase, e per un breve periodo, le Alpi poterono giocare una loro rendita di posizione in materia di energia idroelettrica, fatto che favorì la nascita di alcune attività industriali sui fondovalle. Si decise allora di costruire impianti per la produzione di energia a Amsteg e al Ritom, quindi là dove l'energia era necessaria.

Gli impianti del Ritom, che utilizzano le acque degli affluenti naturali del laghetto omoni-

mo, della Val Canaria, dell'Unteralptal e della Val Cadlmo, furono edificati nel 1920 dalle Ferrovie Federali Svizzere. Ancora oggi forniscono la maggior parte dell'energia utilizzata dalla ferrovia sulla tratta del Gottardo. L'imponente e massiccia centrale situata sul fondovalle, a Piotta, venne collegata alla zona di raccolta delle acque con una ripida funicolare. Sulla sommità del passo del San Gottardo troviamo poi anche gli impianti del Lucendro (1942 e 1947) e del lago della Sella (1946) che sfruttano le acque del bacino imbrifero superiore Gottardo-Reuss, convogliate poi verso la centrale di Airola collocata ad Albinengo. Sull'altro versante del Gottardo, nei pressi di Amsteg, troviamo la diga di Pfaffensprung (1922).

L'edificazione di queste opere generò originali paesaggi: i paesaggi idroelettrici. Il loro elemento che primariamente si impone alla vista dell'osservatore è la diga, moderna opera che aveva iniziato a magnificare ed esprimere la forza e il potere del "carbone bianco". Chi osserva uno di questi sbarramenti da valle vede un imponente volume che nasconde uno scenario al di là del quale si estende lo specchio d'acqua del bacino di accumulazione. Chi le guarda da monte riesce a cogliere più facilmente le relazioni che questi manufatti tessono con l'ambiente. Ad ogni modo, il paesaggio prodotto dalla presenza di una diga è connotato dall'idea di chiusura lineare.

Il paesaggio idroelettrico è poi caratterizzato da prese d'acqua, canali, bacini e condotte dove l'acqua scorre a pelo libero o in modo forzato. In alcuni casi, queste canalizzazioni sono appoggiate al versante della montagna (come nel caso del Ritom ove vi è un salto di



Fig.5 – Condotta idroelettrica (cartolina, s.d., collezione privata)

900 m) mostrando chiaramente i segni della conquista industriale della montagna. Chi percorre la Leventina lo può facilmente osservare. In altri casi, nascoste nelle pieghe delle conformazioni geologiche, queste strutture tessono una rete sotterranea lunga diversi chilometri originando il mistero di un'acqua che scorre nascosta. Ma le acque spariscono anche in altro modo e per altri motivi. A valle della diga, il corso d'acqua diventa un fiume silenzioso, un *silenced river*, per utilizzare una immagine proposta dagli ambientalisti americani. A volte, come un simulacro, uno striminzito rigagnolo testimonia di un passato idrico impetuoso. Come affermava un personaggio del *Il fondo del sacco* di Plinio Martini, molti fiumi delle valli ticinesi diventarono corsi d'acqua "dal greto pelato come un ginocchio". I monumentali fabbricati delle centrali (meno appariscenti e più essenziali sono quelli edificati nella seconda metà del Novecento) ospitano le turbine che trasformano l'acqua in energia. Anche in questo caso, a volte queste rimangono nascoste nelle viscere e nelle profondità. Per motivi diversi, come l'insufficienza di spazio pianeggiante, le difficoltà di accesso o ancora il pericolo sempre presente legato alle frane e alle valanghe, queste strutture sono collocate in caverna, un luogo che, con le sue macchine e i suoi quadri di controllo, si presenta come uno spazio asettico e trasparente così come lo è l'energia che qui viene generata.

Malgrado la presenza e la pesantezza dei loro manufatti non tutto si svela nei paesaggi dell'idroelettricità. Come le ferrovie e l'autostrada, anch'essi sono opere della modernità e dell'ingegnere che rispondono a un processo di simulazione, e cosa è la simulazione se non un processo prometeico?

### **Il Gottardo e i paesaggi del vento**

Se da tempo le eoliche segnano i paesaggi - poco urbanizzati - delle pianure, delle colline e pure del mare (come i parchi eolici *off-shore* della Danimarca e della Germania), in Svizzera queste strutture si sono presentate con un certo ritardo. Ma, tra non molto, e dopo complesse vicende pianificatorie, sulla sommità del Gottardo<sup>1</sup> vedremo svettare un nuovo parco eolico. Costituito da cinque turbine alte 80 m distanti tra loro 400 m. le cui pale avranno un diametro di 104 m, saranno collocate tra i 2050 e i 2140 m di quota poco lontano dalla strada del colle. Convertiranno l'energia cinetica del vento producendo un quantitativo di energia elettrica che verrà messa direttamente in rete (e che quindi non necessitano di una centrale) sufficiente per soddisfare i bisogni di una cittadina di più di 30.000 abitanti. È questa - per il momento - l'ultima tappa di un lungo processo di trasformazione e di territorializzazione del Gottardo che, come abbiamo cercato di dimostrare, è un mondo fortemente antropizzato.

Come le linee ferroviarie, le autostrade, le dighe, i tralicci delle linee elettriche ad alta tensione, le eoliche sono infrastrutture che fanno paesaggio. La posa dei loro aerogeneratori è all'origine di critiche virulente e di forti contestazioni ma alcuni le apprezzano e scom-

<sup>1</sup> Sul versante del Gütsch, sopra Andermatt, a circa 2300 m di quota, esiste già un parco eolico costituito da tre turbine, la prima posata nel 2002, le due altre nel 2010.

mettono sulle loro potenzialità. Comunque esse pongono significativi problemi di interpretazione. Infatti, questi moderni mulini a vento sono ancora difficili da tematizzare. Il loro carattere tecnologico e industriale rimanda ad un immaginario di sviluppo, di sfruttamento delle risorse, di impatto sulla natura e, contemporaneamente, alla sostenibilità.

Oltre alla materialità della Terra, le eoliche coinvolgono lo strato atmosferico, luogo dei fenomeni meteorologici (da *metèore*, ciò che sta in alto) che la avvolge. Qui spirano i venti, si originano nuvole di vario genere e grandi quantitativi di vapore acqueo e di energia sono in movimento. La mutevolezza di questi elementi genera atmosfere sempre diverse. In questo caso è particolarmente pertinente la definizione di paesaggio data da Michel Corajoud come “il luogo dove il cielo e la terra si toccano” (Corajoud, 2010).



Fig. 6 – Un parco eolico sul San Gottardo?

Il tema delle eoliche evidenzia bene una problematica estetica. Negli ultimi anni su questo tema si è sviluppato uno stimolante dibattito. Le loro forme slanciate ed eleganti rimandano a una leggerezza e a una fluidità che non caratterizza le grandi opere della modernità e le infrastrutture di cui abbiamo parlato precedentemente. Il linguaggio formale di questi oggetti si riproduce in modo seriale, indipendentemente dal sito dove vengono collocate: “*un disegno essenziale, minimalista, rigidamente funzionale, che si affida ai nuovi materiali (...) per questo hanno rapidamente raggiunto una grande identificazione linguistica*” (Secchi, 2010, p. 13). Sono elementi di disturbo? È certamente vero che non passano inosservate. Alte da 80 a 130 m sono caratterizzate da una forte visibilità e la loro asta verticale e le gigantesche pale rappresentano importanti punti di richiamo visivo. La loro verticalità poi

si impone sui luoghi dove sorgono. Le pale eoliche devono confrontarsi con la materialità del territorio: poggiano su una base solida, necessitano di piste di accesso e piazze di montaggio.

Le eoliche raramente si presentano sole preferendo creare un bosco di metallo definito parco eolico (*wind farm*, fattoria del vento). Ma questi “smisurati giganti”, come gli antichi mulini a vento contro i quali lottava Don Chisciotte della Mancia, sono forzatamente tenuti a relazionarsi con le specificità del luogo su cui sorgono. Infatti, le scelte localizzative che guidano la loro installazione non possono essere indifferenti dalla specificità del sito che da una parte deve essere percorso da venti sufficientemente importanti e regolari e dall'altra deve essere raggiungibile anche dai mezzi pesanti che le devono trasportare.

Probabilmente, uno dei soli strumenti per comprendere la dimensione estetica di questi strani oggetti è costituito dalle opere d'arte. Quelle dei pittori che hanno colto le mutevolezze del cielo, da Giorgione che a inizio Cinquecento ha dipinto un paesaggio trasformato dagli eventi meteorologici (la prima rappresentazione in cui il paesaggio assume una posizione dominante), a Turner, che nell'Ottocento è stato capace di rappresentare sulla tela la complessità delle nuvole, e soprattutto quelle dei più recenti lavori della *Land Art* che ci permettono di pensare i paesaggi contemporanei in modo completamente nuovo.

Oltre a problemi estetici, queste strutture evocano problemi etici. Rimandando infatti alle preoccupazioni che la società contemporanea ha manifestato nei confronti dell'uso della natura concretizzatesi con la diffusione del concetto di sostenibilità nel 1992 a Rio de Janeiro. L'energia prodotta dalle pale eoliche è rinnovabile, il che non è cosa da poco. La posa di queste pale può però rappresentare un'operazione contraddittoria se il tentativo di produrre energia pulita e di buona qualità non è inserita in un più globale progetto di sostenibilità.

Al seguito delle riflessioni che abbiamo esposto nelle pagine precedenti potremmo comunque emettere l'ipotesi che gli impianti eolici, e i paesaggi che essi originano, riescono ad articolare il visibile e l'invisibile, lo sviluppo e la sostenibilità, i miti prometeici e quelli icarici. E se prefigurassero i paesaggi alpini del prossimo domani?

## Bibliografia

- BERGIER J.F., *Guglielmo Tell e il mito della libertà di un popolo*, Lugano, Giampiero Casagrande, 1991
- BOZONNET J.P., *Des Monts et des mythes. L'imaginaire social de la montagne*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1992
- COUCHEPIN L., *Il ridotto nazionale*, Quaderni della Svizzera italiana n. 1, Bellinzona, Istituto editoriale ticinese, 1943
- CORAJOU M., *Le paysage, c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent*, Arles, Actes Sud/Ecole Nationale Supérieure du Paysage, 2010
- FERRATA C., “Territorialità e trasporti nella regione alpina”, in A. Galfetti e L. Tedeschi (a cura di) *Gli assi di transito e le trasformazioni territoriali del Cantone Ticino*, Archivio del Moderno, Mendrisio, Accademia di Architettura, 2001, pp. 63-82
- FERRATA C., “Tra il visibile e l'invisibile, paesaggi idroelettrici nelle Alpi”, in *ARCHI. Rivista svizzera di architettura*, n. 6-2008, pp. 10-15
- GALLERIA DEL GOTTARDO, *Il San Gottardo. Una mostra in quattro tempi in occasione dei 40 anni della Banca del Gottardo*, Lugano, Banca del Gottardo, 1997.
- GAMBI L., “Il paesaggio”, in *I viaggi di Erodoto*, n. 40, dicembre-febbraio 1999-2000, dossier pp. 4-7
- VIASTORIA, ELSASSER K.T. (a cura di), *La diretta via verso il sud. Storia della ferrovia del Gottardo*, Zürich, AS Verlag & Buchkonzept, 2007
- RAFFESTIN Cl., “Un enjeu européen: vivre, penser et imaginer les Alpes”, in *Revue de Géographie Alpine*, n.1, 1999, pp. 21-30
- SCHIVELBUSCH W., *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 1988
- TURRI E., *Il paesaggio e il silenzio*, Venezia, Marsilio, 2004
- SECCHI B., “Energia eolica: la costruzione di un nuovo paesaggio”, in E. Zanchini (a cura di), *Smisurati giganti? La modernità dell'eolico nel paesaggio italiano*, Firenze, Alinea, 2010, pp. 12-13
- ZANCHI E., *Paesaggi del vento*, Roma, Meltemi, 2002
- “Passo del San Gottardo”, in *Dizionario Storico della Svizzera (DSS)*, URL <http://hls-dhs-dss.ch/index.php>, versione del 7.12.2007.

## Il San Gottardo dall'occhio del drone: tra infrastrutture e paesaggio<sup>1</sup>

*Luigi Lorenzetti, storico, Laboratorio di Storia delle Alpi, USI-Accademia di architettura*

### Un paesaggio ferroviario

Nell'autunno del 2016, pochi mesi prima dell'apertura ufficiale del nuovo tunnel ferroviario di base del S. Gottardo, il fotografo Adriano Heitmann ha realizzato con l'ausilio di un drone, una serie di fotografie che documentano scorci del tratto ferroviario della linea ferroviaria di montagna che collega Bodio a Erstfeld<sup>1</sup>. Le fotografie sono pubblicate nel volume *Panorama Gottardo. La ferrovia di montagna. Die Gebirgsbahn. Le chemin de fer de montagne. The Mountain Railway* (2018). La fotografia rappresenta uno dei molteplici linguaggi di quella che comunemente storici, antropologi, geografi e urbanisti chiamano la "cultura del territorio". Questa infatti, può trovare nella fotografia un importante strumento di lettura e interpretazione delle articolazioni tra spazio e paesaggio. Una grammatica che, nell'originale declinazione proposta da Heitmann, offre delle prospettive del tutto inedite e dense di segni che ci portano a riscoprire i paesaggi ferroviari e, in ultima istanza, a ripensare le modalità con cui ci rapportiamo allo spazio.

Come è noto, l'attuale realtà territoriale, urbanistica ed economica del Ticino è in gran parte il prodotto della linea ferroviaria del S. Gottardo. Si potrebbe dire che senza la linea ferroviaria del S. Gottardo non ci sarebbe il Ticino così come lo vediamo e lo conosciamo oggi. L'avvio dell'infrastrutturazione idroelettrica nella Leventina e la nascita della Lugano turistica, ad esempio, sono direttamente legate alla ferrovia e anche l'odierna struttura urbana dei poli ticinesi (Chiasso, Lugano, Bellinzona, Locarno) è in buona misura la risultante della presenza della ferrovia. Si è anche detto che la ferrovia ha dato al Ticino una "spina dorsale". Ciò è senz'altro vero, ma non bisogna dimenticare che la ferrovia (così come l'autostrada 100 anni più tardi) ha creato anche nuove marginalità, là dove in precedenza non vi era marginalità. Così, se da una parte la ferrovia ha ridotto drasticamente le distanze tra i centri urbani a nord e a sud delle Alpi e quelle tra le località poste lungo il suo percorso, dall'altra essa ha accresciuto notevolmente le distanze tra le aree che non ne sono state toccate o lambite. Lo stesso fenomeno è percepibile anche a scala di villaggio.

<sup>1</sup> Questo testo è stato presentato dall'autore in occasione della presentazione del libro di Adriano Heitmann avvenuta il 21 settembre 2018 presso l'Accademia di architettura di Mendrisio.



Fig. 1 – Faido, fotografia di Adriano Heitmann (2018)

Consideriamo l'abitato di Faido raffigurato in una delle foto di Heitmann. All'epoca della costruzione della linea ferroviaria, si decise di collocare la stazione a circa un chilometro di distanza dell'abitato. Fu una scelta dettata da motivi tecnico-ingegneristici che prevalsero sulla funzione di servizio che la ferrovia poteva avere per la comunità. Ma fu anche una scelta su cui si innestarono le capacità imprenditoriali locali. La stazione di Faido, infatti sorse su terreni precedentemente acquistati da un imprenditore locale (Ferdinando Pedrini) che li rivendette alla Compagnia del Gottardo. Grazie al guadagno della vendita, egli edificò i primi alberghi che diedero il via alla stagione turistica di Faido.

La modernizzazione nelle Alpi non è quindi stato unicamente un processo di intrusione dall'esterno. Essa fu anche sorretta e accompagnata dall'interno, non senza provocare uno scollamento tra due territorialità: da una parte quella della ruralità e della compenetrazione tra informazione funzionale e informazione regolatrice, e dall'altra quella della modernità industriale, fondata sulla concezione geometrica dello spazio. In questa prospettiva, le immagini di Heitmann mostrano in modo quasi parossistico l'incapacità, o quantomeno la difficoltà della ferrovia di rispettare il sistema di relazioni che essa ha incontrato lungo il suo percorso. Proprio questa difficoltà era stata documentata e analizzata attraverso le ricerche che avevamo svolto alcuni anni fa in Accademia con Christian Sumi attraverso gli effetti del tracciato ferroviario sul paesaggio agricolo e sul sistema economico leventinese. Le fotografie di Adriano Heitmann colgono questa difficoltà attraverso gli accostamenti, a volte bruschi, quasi violenti, della ferrovia con i segni di una civiltà che all'epoca della sua realizzazione era ancora viva.

### **Leggere e interpretare le immagini**

Ci sono naturalmente molti modi di leggere una fotografia: un modo "tecnico" che guarda alla dimensione formale e compositiva dell'immagine; un modo "artistico" che punta alla

sua dimensione estetica; un modo che guarda all'informazione e al messaggio veicolato dall'immagine e infine un modo che guarda all'immagine come documento. Mi sembra che il grande pregio delle foto di Adriano Heitmann sia proprio quello di incoraggiare l'osservatore ad annodare queste diverse letture e di mostrare dei luoghi che magari pensiamo di ben conoscere ma che, attraverso le inedite prospettive colte dal fotografo, portano alla luce dei segni che allargano la nostra comprensione della realtà e forse permettono di meglio capire l'essenza di questo territorio. Penso ad esempio alle gallerie che si rincorrono lungo il tracciato che collega Biasca a Erstfeld: dei 90 km che separano le due località ben 31 km sono in galleria. Essi compongono quel reticolo di tunnel e quel mondo sotterraneo che, secondo alcuni sociologi e antropologi, tanto contribuiscono all'identità della Svizzera. Dal ridotto nazionale, ai rifugi antiatomici, fino ai *carnotzet* vodesi e ai grotti ipogei della Svizzera italiana, il nostro paese sembra coltivare una relazione particolare con il sottosuolo, simbolo nel contempo del mondo dei morti, ma anche il luogo in cui si cerca protezione o quello della gestazione prima della nascita o della rinascita.

Non mi avventuro in una lettura psicologica e "metafisica" delle fotografie. Da storico preferisco sviluppare le mie riflessioni sulla dimensione documentale degli scatti di Heitmann. E da questo punto di vista, mi sembra che essi possano essere visti in due modi diversi: come dei documenti di una storia in divenire in quanto il presente che vediamo è già un passato prossimo o un presente probabilmente destinato a diventare rapidamente passato, in un processo di dissolvimento di cui ignoriamo ancora il ritmo e la natura. Oppure come documenti che testimoniano i segni di un passato ormai tramontato ma che il territorio ci comunica ancora.



Fig. 2 – Zraggentalbrücke, fotografia di Adriano Heitmann (2018)

Sono molti gli aspetti e i temi suggeriti dalle fotografie aeree di Heitmann e farne l'elenco sarebbe molto lungo. Mi limito ad alcune brevi riflessioni nell'ottica di una lettura del territorio che André Corboz definiva nel contempo come palinsesto e come progetto in divenire (Corboz, 1983) e che Claude Raffestin ha formulato in chiave dialettica con il paesaggio. Raffestin in particolare, in un suo articolo pubblicato alcuni anni orsono (Raffestin, 2011) aveva proposto un'interessante distinzione tra il territorio – che egli definiva come il prodotto del “lavoro manuale” – e il paesaggio, da lui concepito come il prodotto di un lavoro intellettuale o spirituale. Il territorio creato dal lavoro dell'uomo si distingue quindi dal paesaggio che è inventato dalla società per darsi una rappresentazione dello spazio antropico, prodotto dalle sue attività. In altre parole, per il geografo ginevrino il paesaggio è la manifestazione del territorio. E, specularmente, il territorio inizia a essere paesaggio nel momento in cui inizia ad essere pensato. Ma non solo: il paesaggio si costruisce su elementi del territorio che non hanno più un significato generale. Per usare le parole di Raffestin, si può dire che il paesaggio “è il prodotto mentale dello spostamento nel tempo dei resti di un territorio abbandonato”, o, detto altrimenti, “l'immagine di un territorio differito nel tempo”.

Sulla scorta di questa dialettica, mi sembra di poter dire che le foto di Adriano Heitmann si situino proprio sulla linea di confine tra territorio e paesaggio. Esse documentano un territorio prodotto dall'attività umana ma che, a causa del mutamento prodotto dalla linea ferroviaria di base, comincia a configurarsi come paesaggio, ovvero come spazio rappresentato. Per molti aspetti, le immagini della linea ferroviaria di montagna catturate nel 2016 documentano un territorio nel momento in cui la sua territorialità, ovvero le relazioni che l'hanno creato, iniziano a dissolversi.

### **La linea del Gottardo come patrimonio**

A ben guardare, è generalmente attorno a questa linea di confine che si definiscono i processi di patrimonializzazione. Come è noto, il tema tocca da vicino la linea ferroviaria di montagna del Gottardo. Con l'apertura del tunnel di base, la vecchia linea ha subito un declassamento che rischia di metterne in dubbio la sopravvivenza. Il tema era già stato sollevato nel 2012 in sede politica con un postulato di un consigliere agli Stati urano che chiedeva al Consiglio federale di elaborare un piano di utilizzo per la tratta di montagna tra Erstfeld e Biasca che garantisse una soluzione equilibrata a favore della sua sopravvivenza. Pesava infatti la valutazione dell'Ufficio federale dei trasporti secondo cui “[...] *la tratta di montagna del San Gottardo non è adatta ad essere gestita in un regime di concorrenza [...]*” (DATEC, 2014).

Tra le soluzioni prospettate vi era quella di candidare la tratta di montagna tra Biasca e Erstfeld a patrimonio dell'umanità dell'UNESCO. Diversi argomenti hanno tuttavia spinto il governo federale a congelare questa idea. Da una parte, presentando una candidatura al patrimonio UNESCO, la Svizzera avrebbe dovuto impegnarsi a garantire a lungo termine il mantenimento e l'esercizio della tratta di montagna. Ma per il Consiglio federale, l'ottimizzazione dei costi di manutenzione della linea avrebbe potuto includere anche lo smantellamento delle infrastrutture ritenute superflue; una soluzione che sarebbe però in conflitto

con la candidatura stessa a patrimonio UNESCO. L'attuale soluzione prevede che a partire dal 2020 la Süd-Ostbahn si affianchi alle Ferrovie federali svizzere nella gestione della linea di montagna. Il dibattito della sua patrimonializzazione non è però chiuso. Qualora fosse riaperto vi è da sperare che esso si svolga nel rispetto della memoria storica e non solo delle logiche del mercato e dell'industria turistica.

In questa prospettiva è opportuno ricordare che la linea di montagna del S. Gottardo è stata innanzi tutto il segno e il prodotto della modernità industriale, non quello del turismo tardoromantico dei viaggiatori d'oltralpe alla ricerca delle terre del meridione. Una eventuale valorizzazione in senso patrimoniale dovrebbe quindi tener conto di tale aspetto onde evitare di costruire delle memorie false o parziali<sup>2</sup>.

Le fotografie di Adriano Heitmann rappresentano a tal proposito un importante contributo all'arricchimento degli sguardi di coloro che ancora scelgono di percorrere la linea di montagna del S. Gottardo. È quanto dovrebbe promuovere la scelta della patrimonializzazione la quale non dovrebbe limitarsi a un processo di selezione di informazioni sulla base di criteri più o meno oggettivi (per non parlare degli effetti di museificazione denunciati da Marco d'Eramo), ma promuovere, attraverso la diversificazione degli sguardi e delle prospettive, la "densificazione" della conoscenza e della memoria storica a favore di coloro (turisti e non) che in futuro continueranno a percorrere la via delle genti e delle merci tracciata alla fine del XIX secolo.

## Riferimenti

– HEITMANN A., *Panorama Gottardo. La ferrovia di montagna. Die Gebirgsbahn. Le chemin de fer de montagne. The Mountain Railway*, Edizioni Casagrande, 2018

\*

– CORBOZ A., *Le territoire comme palimpseste*, in «Diogenè» 121, janvier-mars, 1983, p. 14-35.

– RAFFESTIN C., *Ragione, memoria, immaginazione*, in Reichlin Bruno, Pedretti Bruno (a cura di), *Riuso del patrimonio architettonico* (Coll. "Quaderni dell'Accademia di architettura"), Mendrisio, Silvana editoriale – Mendrisio Academy Press, 2011, p. 55-64.

– CONFEDERAZIONE SVIZZERA, DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'AMBIENTE, DEI TRASPORTI, DELL'ENERGIA E DELLE COMUNICAZIONI (DATEC), *Futuro utilizzo della tratta di montagna del San Gottardo. Rapporto in adempimento del postulado Baumann 12.3521 del 14 giugno 2012 adottato dal Consiglio federale l'8 ottobre 2014* (<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/36800.pdf>).

2 Sul tema mi permetto di segnalare i vari contributi nel volume Lorenzetti Luigi, Valsangiacomo Nelly (a cura di), *Alpi e patrimonio industriale. Cultura e memoria XIX-XX sec. Alpes et patrimoine industriel. Culture et mémoire, XIXe-XXe siècles. Alpen und industrielles Erbe. Kultur und Erinnerung, 19.-20. Jahrhundert*, Mendrisio, MAP, 2016 ([http://www.labisalp.arc.usi.ch/sites/www.labisalp.arc.usi.ch/files/attachments/patrimonio\\_industriale\\_book\\_.pdf](http://www.labisalp.arc.usi.ch/sites/www.labisalp.arc.usi.ch/files/attachments/patrimonio_industriale_book_.pdf)).

## Le Alpi e il Gottardo secondo Elisée Reclus

Ivano Fosanelli, geografo, docente presso il Liceo di Mendrisio

L'agile testo di Élisée Reclus<sup>1</sup> *Les Alpes*, della piccola ma profilata casa editrice ginevrina Éditions Héros-Limite ripropone, come si evince dal titolo, una selezione di scritti inerenti alle Alpi, prevalentemente firmati dal geografo francese Élisée Reclus, pubblicati tra il 1859 (anno della lettera estratta dalle *Correspondances*) ed il 1905, data della prima edizione di *L'Homme et la Terre*. Per correttezza d'informazione va precisato che la raccolta degli scritti sopra citati è accompagnata, ad inizio e fine volume, dalle produzioni di altri due autori coevi, James Guillaume e Charles Perron (collaboratori di Reclus): il primo con un estratto da "Excursions et séjours dans les glaciers", un manoscritto inedito del 1899, inizialmente pensato per *l'Annuaire du Club Alpin français* e il secondo, invece, con *Des reliefs en général et du relief au 1:100000 de la Suisse en particulier*. Per il materiale riproposto e, naturalmente, per lo spessore

analitico e disciplinare dell'autore, vale la pena chinarsi subito sul corpo centrale del volume ed addentrarsi in alcuni degli estratti. Inizialmente, come detto, si tratta di descrizioni ed annotazioni, frutto di innumerevoli escursioni nelle Alpi, nei Pirenei e nel Massiccio centrale per la redazione delle *Guides Joanne* - pubblicazione della casa editrice parigina Hachette - contenute nelle lettere che il geografo francese invia alla famiglia a Sainte-Foy. Più volte emergono pungenti annotazioni sulle relazioni che gli abitanti intrattengono con



ELISÉE RECLUS  
Photograph by NADAR

<sup>1</sup> Questo testo messo a disposizione dall'autore è stato originariamente pubblicato in *Archivio Storico Ticinese* (n. 159, maggio 2016, pp. 148-150) come recensione del libro Élisée Reclus, *Les Alpes*, Genève, Éditions Héros-Limite, 2015.

i viaggiatori stranieri, frutto delle esperienze vissute dall'autore. *“La mendicité des Bernois dépasse la limite du croyable. Derrière chaque rocher, au coin de chaque bois, des gaillards herculéens apparaissent tout à coup et, dans leur charabia trilingue, veulent s'imposer comme guides: on les prendrait plutôt pour des bandits. Devant chaque grand rocher, et certes il n'en manque pas en Suisse, est installé un montagnard à l'extrémité d'un immense cor, prolongé d'une grande table d'harmonie en bois. Dès que le voyageur paraît, il est assailli par tous les échos du rochers dont l'harmonie plaintive dit clairement: Donnez-moi dix sous! Donnez-moi dix sous!”* (pp. 60-61). Ritroveremo annotazioni simili - alcuni anni dopo - nel terzo volume della monumentale *Nouvelle Géographie Universelle (1876-1894)* dal titolo *L'Europe Centrale (Suisse, Austro-Hongrie, Allemagne)*.

La raccolta di scritti ripropone poi alcuni capitoli tolti dal volume, sempre edito dalla casa editrice Hachette, *La Terre. Description des phénomènes de la vie du globe*, del 1869. Nelle pagine scelte si sottolinea come Reclus, partendo da osservazioni di geografia fisica, giunga ad una moderna analisi critica delle attività antropiche, non sempre in grado di coabitare armoniosamente con l'ambiente che le circonda. *“La nature reste belle quand l'agriculteur intelligent cesse d'élever et de forcer comme au hasard les plantes les plus diverses sur un sol dont il ne connaît pas les propriétés, quand il comprend surtout que la terre ne doit pas être violente, et qu'il la consulte d'abord, en interroge les goûts et les préférences, avant de lui confier ses cultures”* (pp. 99-100). Per poi concludere, in linea con il suo pensiero politico: *“Pour devenir vraiment belle, la “mère bienfaisante” attend que ses fils se soient embrassés en frères et qu'ils aient enfin conclu la grande fédération des peuples libres”* (p.104).

Significativa, e per noi centrale, l'analisi delle potenzialità del traforo del San Gottardo, magistralmente esposta nelle pagine successive tratte dalla *Géographie générale* del 1873, pubblicate quindi nove anni prima, va ricordato, dell'apertura dell'importante collegamento ferroviario. Dopo avere tratteggiato i grandi sistemi montagnosi che caratterizzano l'Europa e le conseguenti difficoltà presenti nelle vie di comunicazioni sino ad ora realizzate, il geografo francese ipotizza i radicali cambiamenti che caratterizzeranno, sia dal punto di vista economico che territoriale, la messa in funzione della linea ferroviaria del Gottardo. *“Le chemin de fer du Saint-Gothard ne donnera pas seulement une nouvelle porte à l'Europe du Nord vers les contrées méditerranéennes, il amènera aussi une nouvelle distribution des habitants de la Suisse et de l'Italie du Nord; il fera grandir en cités considérables de petites villes ou des villages naguère sans importance; il créera un courant commercial et changera de la Baltique à la Méditerranée tous les mouvements de la circulation internationale. Toute la géographie économique de l'Europe s'en trouvera puissamment modifiée”* (p. 106). Il superamento degli ostacoli naturali e politici alla base di questa realizzazione viene letto come un positivo passo in avanti verso una società migliore, caratterizzata dall'unione e dalla fratellanza di tutti i popoli del continente. In risposta a queste osservazioni (o forse a complemento?) i curatori del libro presentano, nelle pagine successive, uno scritto sullo stesso tema ma di taglio ben diverso. Si tratta di un articolo non firmato, apparso il 20 marzo 1880 sul giornale *Le Révolté*, foglio anarchico al quale Élisée Reclus collaborava regolarmente. Viene presentata una critica radicale al sistema capitalista basato sullo sfruttamento del

lavoro umano: “*le Gothard percé par des esclaves de la faim, enrégimentés et menés par des ingénieurs qui faisaient fi de la vie humaine, parce qu’ils savaient que pour remplacer un tué ou un mort, viendraient cent autres affamés, – dans la civilisation bourgeoise actuelle, le Gothard est une honte pour l’humanité. Nous voudrions savoir, non pas combien de millions furent réalisés par les actionnaires le jour du percement, mais combien de cadavres ouvriers a coûté ce tunnel! (...) Combien le gouvernement fédéral suisse en a-t-il fusillé à Goeschenen pour maintenir l’exploitation?*” (pp. 117-8). Denunciando le inumane condizioni di lavoro in galleria e la precaria situazione sanitaria quotidiana, definisce i minatori come “chair-à-tunnel” destinata al massacro come la “chair-à-canon”.

Nell’ultimo testo presentato, tratto da *L’Homme et la Terre*, opera pubblicata nel 1905, anno della morte dell’autore, vengono esposte alcune riflessioni generali sulla particolarità degli abitanti dei paesi di montagna, i cui limiti ambientali possono portare a chiusure e ripiegamenti, o, al contrario, a forti spinte di apertura verso il mondo. Significativo, a questo proposito, il passaggio proposto sugli abitanti del nostro Paese.

“*De tous les habitants d’Europe, les Suisses sont ceux que l’on rencontre, non pas en plus grand nombre, mais le plus méthodiquement distribués dans toutes les parties de la Terre. C’est que la conquête graduelle des industries itinérantes dans toutes les contrées vers lesquelles rayonnent leurs fleuves, Rhin, Rhône, Tessin, Danube, leur enseigna l’art de se distribuer les champs d’exploitation: nulle part la science de l’expatriation n’a été mieux comprise*” (pp. 128-9).

Non a caso, nella pagina conclusiva della preziosa raccolta, i due curatori, Alexandre Chollier e Federico Ferretti – ricercatori presso l’Università di Ginevra – sottolineano come la geografia di Reclus disegni costantemente un mondo cosmopolita, costruito sugli scambi e nutrito dalle incessanti migrazioni, in netta contrapposizione alla visione di coloro che, in passato ed ai nostri giorni, vorrebbero innalzare delle barriere tra gli esseri umani.

## Un ricordo di Paul Guichonnet, geografo del mondo alpino

Des pas rapides résonnant dans le couloir, des coups saccadés sur la porte de mon bureau aux Acacias suivis d'une brusque ouverture : "Mon cher Vernex...". Cette image anodine mais débordante de fulgurance pourrait à elle seule résumer la dynamique personnalité de Paul Guichonnet. Toujours actif, toujours happé par un projet, toujours sur le fil tendu d'une passion, cet animateur-né, éveillé de vocations et de désirs de connaissances – on pourrait presque ajouter "génétiquement" au regard de ses antécédents familiaux dans l'enseignement républicain – laissera dans nos mémoires la trace indélébile d'un façonneur infatigable de l'esprit. Certes, il n'était pas toujours facile d'emboîter ses pas et ses cheminements éclectiques, de suivre la logique de ses multiples centres d'intérêt semblant digresser de thématiques proches de l'histoire événementielle à celles d'une géographie soucieuse des régions et des paysages issus du travail humain. Digression apparente car la géographie des formes matérielles n'épouse-t-elle pas, de façon directe ou indirecte, l'inébranlable ténacité des intentions humaines, fruit de l'histoire ?

Formé dans la tradition d'une géographie de l'observation et du concret des structures, combien de fois ne me confia-t-il pas sa perplexité face à l'abstraction d'une discipline de l'espace éloignée, pour lui, de la chair du vivant ! "Mon cher Vernex que penser de ces nouvelles tendances...".

Chair du vivant. On le reconnaîtra bien là ce passionné des Alpes, ce natif de nos montagnes à l'abord chaleureux, ce caractère convivial, ce dégustateur des nuances territoriales et des mentalités régionales... ou tout simplement des agréments de la vie. On le reconnaîtra aussi à sa parole enjouée et parfois caustique – voire incisive – mais toujours bienveillante, à ses bons mots et traits d'esprit dont il émaillait habilement son discours, orateur aguerri et enthousiaste sachant canaliser l'attention d'auditeurs diversifiés et toujours captivés. Histoire... géographie ? Dans quel domaine situer Paul Guichonnet ? Historien pour les uns, géographe pour les autres, il le reconnaissait lui-même : "les géographes me prennent pour un historien, les historiens pour un géographe !"<sup>1</sup> Mais après tout, pourquoi vouloir le catégoriser, l'enfermer dans des cases purement académiques ? Avec lui la curiosité intellectuelle n'avait pas de frontières, encore moins sa passion d'écrire, de communiquer, de promouvoir la recherche de la connaissance. Le Globe s'en souvient, les multiples sociétés savantes qu'il dirigeait aussi... et bien entendu ses nombreux étudiants à l'université, ses collègues et collaborateurs, ses divers publics occasionnels ou non. Des pas rapides dans le couloir...

1 Fischer C., Mercier C., "Paul Guichonnet ou le bonheur d'être géographe", *Le Globe*, T. 125, 1985. Le Tome 125, 1985, de la revue *Le Globe* est consacré à la vie et à l'œuvre de Paul Guichonnet.

La porte, cette fois, ne s'ouvrira plus, sinon celle d'une mémoire emplie de bienveillance et de chaleur humaine. Ceci, on ne l'oubliera pas, monsieur le Professeur!

*Jean-Claude Vernex*

*Grande specialista del mondo alpino, Paul Guichonnet, nato a Megève nel 1920 è deceduto lo scorso mese di settembre. Dopo aver sostenuto la sua tesi di dottorato presso l'Istituto di geografia alpina di Grenoble, egli ha insegnato presso l'Università di Ginevra dal 1962 al 1985 di cui è pure stato Doyen della Facoltà di Scienze economiche e sociali. Grande specialista della storia della Savoia e dell'Unità italiana, è stato membro di società scientifiche di storia e geografia. Tra le sue numerose pubblicazioni ricordiamo quelle dedicate a Ginevra (Histoire de Genève, 1974), alla frontiera e alla dimensione transfrontaliera ginevrina (Géographie des frontières, con Claude Raffestin, 1974), gli studi dedicati alle Alpi (Géographie des Alpes, con Paul Gabert, 1965; e Histoire et civilisation des Alpes, 1980). Ringraziamo Jean-Claude Vernex, già professore di geografia umana a Ginevra e i colleghi della Société de géographie de Genève che ci hanno messo a disposizione questo ricordo che, per le sue particolari caratteristiche, abbiamo preferito pubblicare in lingua originale.*

## **Congresso della Società svizzera di geomorfologia a Bellinzona**

All'interno del contesto geomorfologico e geostorico unico della città patrimonio mondiale dell'UNESCO di Bellinzona, la Società Svizzera di Geomorfologia (SSGm), in collaborazione con l'Istituto scienze della Terra SUPSI e l'Ufficio Relief – Geoturismo & Patrimonio, organizzerà il 5 settembre 2019 il suo congresso biennale dal tema Geomorfologia & Società. Il congresso è aperto a contributi della geografia fisica e geomorfologia in relazione con la società provenienti dalla ricerca, ricerca applicata e dalla pratica, comprendenti lo studio dell'impatto dei cambiamenti climatici sui paesaggi geomorfologici, la mitigazione dei pericoli naturali, la gestione del geopatrimonio e il geoturismo. Sono particolarmente apprezzati contributi provenienti da progetti e casi di studio condotti in Svizzera e nei paesi limitrofi, così come studi di carattere regionale condotti in ogni parte del globo da istituzioni svizzere. È inoltre particolarmente auspicata la partecipazione dei giovani ricercatori. Il congresso sarà preceduto, mercoledì 4 settembre, da una conferenza aperta al pubblico dal titolo *Bellinzona: fra antichi ghiacciai, laghi e "buzze"*, e sarà chiuso, venerdì 6 settembre, da un'escursione geomorfologica in ambito urbano che porterà *A spasso nel tempo* fra il fiume Ticino e il Castello di Sasso Corbaro. Iscrizione e inoltro dei riassunti a partire dal 15 gennaio 2019, termine per l'inoltro dei riassunti 15 luglio 2019. Ulteriori informazioni su: [www.geomorphology.ch](http://www.geomorphology.ch).

## Premio Vautrin Lud 2018

Il Premio Vautrin Lud 2018 è stato attribuito al geografo francese Jacques Lévy. I giurati hanno ritenuto che Lévy abbia fortemente influenzato l'evoluzione del pensiero geografico degli ultimi decenni. Con una riflessione orientata verso la teoria, il suo lavoro innovativo si è concentrato sullo spazio politico, sulla città e sull'urbanità, sulla globalizzazione e sulla cartografia.



Con Michel Lussault, Lévy ha diretto il *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, un'opera che costituisce un importante rinnovamento del vocabolario delle scienze sociali dello spazio e porta coerenza al discorso geografico, mentre con Christian Grataloup, ha creato nel 1975 la rivista *EspacesTemps*, una pubblicazione on-line che ha ampiamente contribuito al riavvicinamento della geografia alle scienze sociali. Jacques Lévy è stato professore presso l'Institut d'études politiques di Parigi, in seguito, dal 2004, all'Ecole Polytechnique Fédérale di Losanna (EPFL) dove ha diretto il centro di ricerca *Chôros*. È stato inoltre invitato in molte università e centri di ricerca (Berlino, Bergamo, Napoli, New York, Los Angeles, San Paolo, Città del Messico, Sydney).

## Un centro pluridisciplinare sugli studi alpini dell'Università di Losanna

L'università di Losanna ha da poco inaugurato a Sion un centro interdisciplinare di ricerca sulla montagna. Questi territori particolarmente sensibili alle ricadute locali dei cambiamenti globali (ambientali e sociali) costituiscono un laboratorio a cielo aperto sul quale è interessante lavorare per meglio comprendere le sfide poste oggi alla montagna nella contemporaneità. Diretto dal geografo Emmanuel Reynard, il *Centre de recherche interdisciplinaire sur la montagne* (CIRM) ha sede a Sion. Una cinquantina di ricercatori provenienti da orizzonti disciplinari diversi metteranno in comune le competenze presenti nelle diverse facoltà dell'Università per condurre le loro ricerche adottando un approccio pluridisciplinare orientato verso i bisogni del territorio e verso la sostenibilità.

## Api, arnie e esseri umani

Zeno Boila\*

La progressiva riduzione della popolazione mondiale di api preoccupa la comunità scientifica, gli organi internazionali (in primis le Nazioni Unite), le autorità di molti paesi e una buona fetta d'opinione pubblica. Questi piccoli insetti sociali, a seguito della loro intima relazione con gli ecosistemi naturali e della loro attività d'impollinazione necessaria per la vita vegetale e animale sulla Terra, sono oggi elevati in differenti ambiti a "sentinelle della biodiversità".

La cooperazione allo sviluppo non fa eccezione. Lo sviluppo dell'apicoltura e delle filiere di commercializzazione dei prodotti di questa attività è stato integrato in numerosi programmi d'appoggio alle comunità rurali in diverse zone del mondo. Iniziative moltiplicatesi anche in Burkina Faso, dove le ONG nazionali e internazionali propongono l'apicoltura e la commercializzazione del miele come soluzione ai problemi di precarietà economica delle famiglie d'agricoltori e come strumento di sensibilizzazione alla protezione dell'habitat naturale delle api. Dagli anni duemila, il susseguirsi di questi interventi ha stimolato la creazione progressiva della filiera nazionale di commercializzazione del miele: "un'arena" di attori in interazione mossi da interessi, ideali e obiettivi diversificati (Olivier de Sardan, 1995). Attingendo al quadro concettuale

della *socio-anthropologie du développement* e sfruttando i metodi della ricerca etnografica (lunga permanenza sul terreno, interviste e osservazione partecipante), questo lavoro esplora la complessa rete di relazioni tra i principali attori della filiera miele burkinabè. L'attenzione è focalizzata sul ruolo che i Centri d'apicoltura (cooperative agricole nate come unità di trasformazione del miele) esercitano all'interno della filiera e nell'elaborazione dei vari interventi in apicoltura.

Oltre all'analisi delle relazioni tra i Centri d'apicoltura e gli agricoltori-apicoltori (potenziali produttori per questi Centri), questa ricerca si concentra sugli sforzi perpetrati dai rappresentati di queste strutture per massimizzare le sovvenzioni e i finanziamenti erogati da differenti ONG attive nello sviluppo rurale. Si tratta di veri e propri "intermediari dello sviluppo" (Bierschenk, Chauveau, Olivier de Sardan, 2000), degli attori che per sopravvivere finanziariamente e materialmente si collocano nell'universo della cooperazione allo stesso tempo come "beneficiari" e "sviluppatori" dei vari progetti. Questa posizione prossima alle ONG può sembrare privilegiata rispetto a quella degli apicoltori che invece faticano ad interagire con i vari coordinatori delle organizzazioni straniere. Dall'analisi delle relazioni tra attori emerge però che, per esistere, i Centri d'apicoltura si inseriscono in una perpetua dipendenza agli aiuti esterni caratterizzata da pressioni e rapporti di forza ineguali. Una situazione che rivela tutta la fragilità di queste strutture. Inoltre, i Centri d'apicoltura, spinti in prevalenza dalla ricerca di un profitto, si occupano anche della commercializzazione, su scala nazionale e internazionale, del miele e dei suoi derivati. In questo senso, la ricerca si interessa an-

che ai cambiamenti economici e sociali indotti dalla mercificazione del miele; un alimento che fino a qualche anno addietro era ridistribuito gratuitamente all'interno dei villaggi e che oggi è venduto a prezzi sempre più elevati a consumatori residenti nei principali centri urbani del paese. Una rapida evoluzione influenzata dalla scomparsa progressiva delle stesse api, e che stravolge gli obiettivi ecologici e sociali alla base della maggior parte dei progetti di sviluppo in apicoltura. Non da ultimo, questo lavoro, realizzato in seno a una collaborazione con la ONG svizzera CEAS (Centre Ecologique Albert Schweitzer), si prefigge di fornire alcuni spunti di riflessione riguardanti le possibili evoluzioni della filiera miele burkinabè e sull'impostazione di eventuali progetti di cooperazione incentrati sull'apicoltura. Come rivelato dal socio-antropologo e ingegnere Lavigne Delville (1997) oltre ad una "diagnosi tecnicista" del contesto di realizzazione degli interventi d'aiuto allo sviluppo è estremamente importante condurre un'analisi "fine" delle complesse dinamiche locali e del tessuto socio-economico nel quale l'ONG si inserisce con le proprie azioni.

\* Zeno Boila, *Des abeilles, des ruches et des humains. Les Centres apicoles : des acteurs de la réalisation de la filière apicole au Burkina Faso*. Mémoire di Master diretto da Marion Fresia et Alexandre Aebi, Institut d'ethnologie, Université de Neuchâtel, 2018.

Richard Sennett, **Costruire e abitare. Etica per la città**, Feltrinelli, 2018, pp. 368



Come pensare la città aperta e far fronte alla complessità? Tra i principi costitutivi della struttura urbana vi è il fatto che in questo preciso luogo le persone si incontrano, a volte intrattengono scambi e relazioni, altre volte indossano una maschera fatta di semplici convenevoli, in altre occasioni entrano in conflitto. Ma per operare con persone che non si somigliano, e che magari non si piacciono e che possono avere interessi diversi, la collaborazione è necessaria. La città, dice Sennett, uno tra i maggiori rappresentanti degli studi urbani che oggi insegna presso la London School of Economics e presso il Center on Capitalism and Society della Columbia University, è vivere uno tra molti. Una bella definizione. Ma le città sono anche strutture materiali fatta di palazzi, strade, spazi aperti e spazi pubblici. Esiste allora una forte tensione tra il modo in cui le persone abitano e le città che sono materialmente costruite. Anche per questo nelle pagine di questo

saggio vengono descritti alcuni momenti significativi della storia dell'urbanistica, dalla Parigi di Haussmann della seconda metà del ventesimo secolo alla *smart city*, oggi così alla moda. L'autore si avvale dei due termini di *cit * e di *ville* per qualificare gli aspetti legati all'abitare e quelli legati alla materialit  della citt , ed   su questa dicotomia che Sennett fonda la sua etica della citt . Dicotomia che si manifesta tra sociologia della citt  e urbanistica (intesa come disciplina che si occupa delle forme dello spazio della citt ). Ci  che l'autore ci consegna   un saggio di ampio respiro, capace di mettere accanto a situazioni colte dall'esperienza etnografica sul terreno o semplicemente prese direttamente dalla sua vita quotidiana, una approfondita riflessione. In ultima analisi, questi libro ci mette a disposizione parecchi strumenti per pensare la complessit  della vita urbana contemporanea e per costruire la citt .

C. F.

Lorenzo Bagnoli, **Manuale di geografia del turismo. Dal Grand Tour al Piano Strategico**, quarta edizione, UTET Universit , 2018, pp. 272

Questo manuale di geografia del turismo, ora giunto alla sua quarta edizione, viene completato con la presentazione di nuovi temi e aggiornamenti. Gli approcci seguiti sono molteplici, e ognuno di essi suggerisce temi e strumenti diversi: dall'indirizzo economico a quello politico, dall'umano all'ambientale e al percettivo. L'esemplificazione avviene attraverso la presentazione di casi emblematici che vanno dalle capitali europee della cultura al turismo dei videogiochi, per mostrare e dimostrare come si possano adattare e trasformare i luoghi in funzione della domanda turistica. Questo manuale si rivolge a

studenti universitari ma anche a tutti coloro che per la prima volta si avvicinano all'argomento, ponendosi come un agile strumento di studio o di lavoro.

---

Antoine Bailly e Renato Scariati, **Voyage en nouvelle géographie**, Economica/Anthopos, 2018, pp. 128

Antoine Bailly, professore onorario dell'Università di Ginevra e Premio Vautrin Lud 2011, con il geografo e documentarista dell'Università di Ginevra Renato Scariati, propone questa rielaborazione di un precedente testo che tiene conto dell'evoluzione recente della disciplina e dell'attualità e che inserisce anche nuovi contributi tratti dalle edizioni portoghese e spagnola del volume. Questa pubblicazione affronta in modo agile ed accattivante, ma non per questo semplicistico, alcuni grandi temi che permettono di comprendere gli interessi e la problematica della geografia contemporanea. Si passa così dall'identità della geografia al viaggio geografico, dall'alimentazione alla diffusione spaziale, dal vivere in città alla critica al potere della carta e alla geografia umanistica. "Pensare geografico", come ricordano gli autori citando il manifesto dei geografi americani, è un modo per guardare i luoghi attraverso una grammatica geografica ricca e variegata.

---

Tim Marshall, **I muri che dividono il mondo**, Garzanti, 2018, pp. 274

Dopo il bestseller *Prisoners of Geography* (il titolo italiano era *Le 10 mappe che spiegano il mondo*) che rivendicava l'adozione di un approccio geografico alla comprensione di situazioni geopolitiche – in realtà la sua era una adozione di una forma ingenua di de-

terminismo ambientale – il giornalista Tim Marshall ripropone la sua lettura costituita da una conoscenza diretta delle situazioni attraverso il reportage e la divulgazione per trattare il tema delle divisioni e delle frontiere. Oggi, in numerose situazioni, queste si presentano attraverso l'edificazione di muri più o meno imponenti. Organizzato in capitoli dedicati a vaste aree (Cina, Stati Uniti, Israele-Palestina, Medio Oriente, Europa, ecc.), il libro si propone di far comprendere le ragioni storiche di ciò sta accadendo con la rinascita di forti sentimenti sovranisti e nazionalisti e di fare emergere le contraddizioni del presente attraverso la presa in considerazione delle fratture e dei muri. Se i muri possono prevenire la violenza, come si legge nel capitolo dedicato a Israele e Palestina, Marshall dimentica di sottolineare che questi possono anche essere all'origine di nuove tensioni.

C. F.

---

Christian Grataloup, **Vision(s) du Monde. Histoire critique des représentations de l'Humanité**, Armand Colin, 2018, pp. 240

Africa, Occidente, Pacifico, Asia, Nord/Sud, Est, Europa, ..., sono altrettanti grandi aree che permettono di parlare del Mondo frazionandolo in sotto-unità. Eppure, nessuna di queste deve essere vista come un dato naturale. L'Oriente è un sogno coloniale svanito mentre la nozione di Occidente non sembra avere più senso. I continenti sono una finzione che nulla ha di reale, pure le aree delle civiltà sono da ritenere più che sospette. Oggi alcune parti del mondo, come l'Oceania, scompaiono dal nostro vocabolario mentre altre, come l'Asia, assumono nuovi significati, altre ancora, come l'Europa, si vogliono identificarle senza però riuscire a dotarsi di un'adeguata definizione. Nessuno

giustifica più la coppia Nord/Sud ma questa continua ad essere presente in numerosi discorsi, soprattutto economici. Queste visioni geografiche – grandi narrazioni del Mondo – trovano la loro origine nello sguardo che gli Europei hanno portato sugli altri per meglio definirsi. Se possono isolare, stigmatizzare, permettere di fondare un'identità, queste rappresentazioni sono storicamente datate e oggi devono essere decostruite e messe in discussione.

---

Frédéric Lasserre, Alexandre Brun, **Le partage de l'eau. Une réflexion géopolitique**, Odile Jacob, 2018, pp. 200

La gestione delle acque dei laghi e dei fiumi, risorsa determinante per l'agricoltura e la sopravvivenza di intere popolazioni, è diventata una posta in gioco cruciale in molte regioni del mondo. Il disastro del mare di Aral e la riduzione delle acque del fiume Colorado, il controllo delle acque del Nilo da parte dell'Egitto a scapito dell'Etiopia, dell'Eufrate per la Siria o del Giordano per Israele, sono casi di conflitto conosciuti che il riscaldamento climatico non farà che accentuare. Anche in materia urbanistica riconciliare la città con il fiume è un oggi un obiettivo significativo. Un approccio, quello dei due autori di questo libro – Lasserre a Montréal, Brun a Montpellier – che chiama in causa la lettura geografica dei bacini idrografici e il diritto internazionale che su questa materia è ancora debole e insufficiente e che dovrebbe ispirare la diplomazia degli stati che si trovano a condividere questo indispensabile bene comune.

## ■ RIVISTE

---

### ARCHI, n. 6/2018, **La nuova Mendrisio: una città in riva al fiume.**

*Archi. Rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica* ha dedicato il suo ultimo numero del 2018 al modello urbanistico adottato dalla città di Mendrisio per allestire il suo *masterplan* (Piano Direttore comunale). Questo è uno strumento strategico che risponde alle nuove esigenze della pianificazione e dell'urbanistica che dovrebbe portare la nuova entità che si è venuta a creare al seguito della fusione comunale verso uno sviluppo territoriale sostenibile e attento alle qualità. L'interesse di questa operazione sta nell'obiettivo (la ricostruzione di un rapporto virtuoso tra paesaggio, luogo e collettività), nella metodologia adottata ("mandato di studio in parallelo", quindi una forma di "concorso" che di solito viene adottato alla scala architettonica) e, soprattutto, nella particolare tematizzazione del processo. Infatti, i lavori non si sono qualificati come progetti "sul" territorio ma piuttosto come progetti "con" il territorio. I geografi potranno riconoscere l'importante ruolo che può giocare la loro disciplina nei nuovi piani e progetti urbanistici. Nel quaderno viene presentata la metodologia, gli assunti teorici e pianificatori e un loro inquadramento, nonché i progetti proposti dai tre gruppi pluridisciplinari invitati a partecipare ai lavori.

C. F.

## ■ RAPPORTO DI ATTIVITÀ (SECONDO SEMESTRE 2018)

GEA-associazione dei geografi (Bellinzona), fondata nel 1995, è membro dell'Associazione svizzera di geografia.

---

### Comitato direttivo

Stefano Agustoni  
Zeno Boila  
Paolo Crivelli  
Claudio Ferrata  
Alberto Martinelli  
Samuel Notari  
Martina Patelli  
Mauro Valli

---

### Segretario

Alberto Martinelli

---

### Web & Social

Mauro Valli  
Samuele Notari

---

### Redazione GEA Paesaggi Territori

#### Geografie

Claudio Ferrata  
Stefano Agustoni

---

### Relazioni con l'ASG

Samuele Notari

---

### Revisori dei conti

Norberto Crivelli  
Adriano Agustoni

---

### Comitato scientifico

Luca Bonardi,  
Università degli studi di Milano  
Cristina del Biaggio,  
Université de Grenoble Alpes  
Federica Letizia Cavallo,  
Università Cà Foscari, Venezia  
Ruggero Crivelli,  
Université de Genève  
Jean-Bernard Racine,  
Université de Lausanne  
Remigio Ratti,  
Université de Fribourg  
Gian Paolo Torricelli,  
Università della Svizzera Italiana

---

### Associarsi a GEA

Ci si può associare a *GEA* scrivendo a [info@gea-ticino.ch](mailto:info@gea-ticino.ch), verrà inviata la documentazione e la cedola per il pagamento della quota (50 fr. per i soci, 20 fr. per gli studenti e per le biblioteche). L'associato/a a GEA riceverà la rivista *GEA Paesaggi Territori Geografie*, l'invito alle manifestazioni organizzate dalla società e la possibilità di acquistare le diverse pubblicazioni a un prezzo di favore.

## ■ ATTIVITÀ

### Attività svolte nel secondo semestre 2018

---

30 novembre, Biblioteca cantonale di Bellinzona, presentazione del n. 38 di **GEA Paesaggi Territori Geografie** *L'Antropocene e la grande Cecità*. Sono intervenuti **Stefano Agustoni**, **Chiara Macconi** e **Raffaele Scolari**.

### Pubblicazioni

---

**GEA Paesaggi Territori Geografie**, n. 38, settembre 2018, *L'Antropocene e la Grande Cecità*.

## ■ GEA DOMANI

(PRIMO SEMESTRE 2019)

---

Giovedì 28 febbraio 2019, ore 18.30, Biblioteca cantonale di Bellinzona, *Nuove geografie del potere: videosorveglianza, droni, big data*, con **Francisco Klauser**, professore presso l'Università di Neuchâtel.

---

Venerdì 22 marzo 2019, ore 18.00, Canvetto luganese, Lugano, **Assemblea generale**. L'incontro sarà seguito dalla presentazione del lavoro di master di **Martina Patelli** sul tema *Variazioni dei ghiacciai ticinesi tra il 1947 e il 2012*.

---

Sabato 4 maggio 2019, **GEA sul terreno** con la collaborazione dell'Associazione italiana insegnanti di geografia: *Passeggiata urbana a Varese* con **Carlo Brusa** e **Valerio Raffaele**, sulla tratta TILO Mendrisio-Varese intervento di **Remigio Ratti**.

---

Il numero settembre di **GEA Paesaggi Territori Geografie** (n. 40, 2019) sarà dedicato al tema *Il territorio è morto, viva il territorio!*



---

Editoriale

**Geografie del Gottardo** 1

---

Polarità

**Paesaggi gottardiani tra materialità e immaginario**  
*Claudio Ferrata* 3

**Il San Gottardo dall'occhio del drone: tra infrastrutture e paesaggio**  
*Luigi Lorenzetti* 16

**Le Alpi e il Gottardo secondo Elisée Reclus**  
*Ivano Fosaneli* 21

---

Note brevi

**Un ricordo di Paul Guichonnet: geografo e storico del mondo alpino**  
*Jean-Claude Vernex* 24

---

Tesi e studi

**Api, arnie e esseri umani**  
*Zeno Boila* 27

---

Libreria 29

---

Rapporto di attività (secondo semestre 2018) 32

---

GEA domani 33

**GEA Paesaggi Territori Geografie**, rivista svizzera di geografia in lingua italiana (ISSN 2296-8229), è la pubblicazione di GEA-associazione dei geografi, casella postale 1605, 6500 Bellinzona (CH).

Redazione a cura di C. Ferrata e S. Agustoni. Per contattarci [info@gea-ticino.ch](mailto:info@gea-ticino.ch) oppure [c.ferrata@bluewin.ch](mailto:c.ferrata@bluewin.ch). Segretariato Alberto Martinelli, tel. +41 (0)91 6562550, [alberto\\_martinelli@bluewin.ch](mailto:alberto_martinelli@bluewin.ch).

GEA Paesaggi Territori Geografie viene anche pubblicata sul sito internet dell'associazione all'indirizzo [www.gea-ticino.ch](http://www.gea-ticino.ch).

Impaginazione e stampa: La Tipografica, Lugano.