

• Presentazione

Qualche anno fa l'antropologo Franco La Cecla, in un articolo apparso su una rivista italiana (Urbanistica, giugno 1996), poneva la questione del rapporto tra urbanistica e scienze umane: l'urbanistica è una scienza umana? è solo una consorella un po' più "sociale" dell'architettura? L'architetto Pietro Laureano, con i suoi studi su Matera e sulle oasi del deserto, ha ben evidenziato la fondamentale importanza della dimensione socio-antropologica e ambientale nella riflessione sugli insediamenti.

Questa dimensione è costitutiva di quella scienza umana che più di ogni altra è in grado di fornire questo tipo di conoscenza all'urbanistica e all'architettura: la geografia.

La geografia integra nel suo discorso riflessioni di carattere sociale, rappresentazioni che le collettività si danno dell'ambiente, conoscenze sulle dinamiche dell'ambiente naturale. Solo considerando queste dimensioni il territorio, luogo di riferimento dell'architetto e del geografo, diverrebbe veramente il punto di incontro della complessità.

Quali relazioni geografia e urbanistica potrebbero dunque intrattenere? L'architetto Tita Carloni, nel corso di uno dei primi incontri promossi da GEA, interpretando i rapporti tra geografia e architettura, formulava due ipotesi.

La prima riguardava una possibile affermazione nel mondo contemporaneo della cultura della crescita. In questo caso, egli faceva osservare, la geografia sarebbe usata in modo strumentale. Le verrebbe in questo caso chiesto di produrre della semplice *informazione funzionale*.

Se invece dovesse imporsi, in territori altamente infrastrutturati, una cultura del rammendo, della densificazione e del diradamento o della riqualificazione (egli citava L. Mumford e di P. Geddes), allora la geografia verrebbe chiamata a contribuire in modo paritario alla leggibilità del palinsesto territoriale e intervenire in fase di progetto.

Possiamo aggiungere che, comunque vada, gli uomini non devono smettere di progettare il loro futuro e di disegnare attivamente il loro territorio. Il sistema di relazioni del nostro presente (con la natura, con lo spazio, con l'altro) che creiamo attivamente e nel quale siamo immersi, non è solo il risultato di un determinismo storico, può essere in un qualche modo guidato e indirizzato, in un certo senso è anche un progetto sociale.

In questo senso le immagini del futuro, che forzatamente sono connesse a ogni progetto architettonico e urbanistico (il "progetto territoriale"), determinano anche il nostro presente. Una collettività in grado di pensare in termini di progetto è una collettività viva e dinamica.

In questo contesto riteniamo che oggi all'uomo competa il ruolo fondamentale di produrre una seconda natura, un *capitale naturale* che sia in grado di soddisfare i bisogni della società e di rispettare le leggi della natura.

Dobbiamo essere assertori di una geografia che possa fornire alle collettività gli strumenti della regolazione tra processi sociali, economici, spaziali e ecologici. In questo caso alla geografia competerebbe il ruolo di creare ciò che Claude Raffestin chiama con il termine di *informazione regolatrice*.

Per il prossimo anno l'attività di GEA prevede la partecipazione al convegno dedicato alla climatologia storica in ricordo di Marco Pellegrini, il geografo ticinese che tra gli anni Sessanta e Settanta aveva condotto dei pionieristici studi sulla storia del clima nelle Alpi lombarde. Il convegno, organizzato dalla fondazione Piero e Marco Pellegrini e Guglielmo Canevascini e dall'Istituto di geografia umana della facoltà di lettere e filosofia dell'Università degli studi di Milano (con la collaborazione di GEA) si terrà il pomeriggio del 2 e la mattina del 3 febbraio 1999 al Centro Culturale Svizzero di Milano.

Per il primo semestre è previsto il lancio di una nuova formula: l'aperitivo geografico. Con questa formula si desidera coinvolgere un pubblico, anche di giovani, che non necessariamente partecipa alle abituali attività di GEA e che desidera seguire una esposizione brillante in un luogo non convenzionale per le nostre manifestazioni. Con gli aperitivi geografici alcuni relatori introdurranno delle tematiche inconsuete presentate con un'ottica geografica. Tre aperitivi geografici avranno luogo al Biblio-café bar "Tra" di Lugano-Molino Nuovo.

Per il periodo successivo stiamo riflettendo sulla possibilità di dedicare degli approfondimenti sulle implicazioni geografiche dell'affermazione delle reti a diversi livelli e in particolare a quello territoriale. Nel prossimo numero di Info GEA presenteremo il progetto in modo completo. Naturalmente se qualche lettore fosse interessato a partecipare alle discussioni preparatorie si faccia avanti.

Con questo numero di Info GEA concludiamo, pubblicando il testo della conferenza tenuta dall'architetto Aurelio Galfetti l'8.10.1998 a Bellinzona per GEA, il ciclo "Il luogo e il Mondo. Discorsi, usi e forme della città" che ha caratterizzato l'attività nel corso del 1998. Abbiamo mantenuto il testo così come è stato concepito, vale a dire come traccia per un discorso parlato corredato da diapositive. Sicuramente offrirà diversi spunti di riflessione sul modo di Galfetti di concepire l'urbanistica e più in generale sul territorio ticinese. Quale ulteriore contributo sull'argomento pubblichiamo una riflessione su "I luoghi del turismo".
Buona lettura.

• Polarità

La città Ticino

di Aurelio Galfetti

Una immagine della città Ticino

Ringrazio GEA per questo invito che mi dà l'occasione di mettere a fuoco alcune considerazioni su una realtà oggi molto dibattuta, molto controversa, che in tutti i casi preoccupa e che per alcuni è persino inquietante, angosciante, invivibile. Non sto parlando dei buchi neri, ma semplicemente della città che viviamo tutti i giorni, della città contemporanea.

Non è mia intenzione fare una teoria sulla città contemporanea, sulla città diffusa, sulla città frattale, sulla città dei nonluoghi, sull'anti-città, per citare solo alcuni dei nomi con i quali oggi si definisce la città che negli ultimi decenni ha sostituito la città tradizionale.

Mi limiterò ad esporre la mia esperienza personale, la mia esperienza professionale di architetto che tutti i giorni ha a che fare con questa città, lavora in questa città e partecipa alla sua costruzione.

Difficile dire qualcosa di interessante sui "nonluoghi" dopo le personalità che mi hanno preceduto in questi incontri. La caratteristica principale della città contemporanea sembra essere quella di un insieme caotico, dove gli spazi tradizionali dell'urbanità, del vivere quotidiano si sono profondamente modificati e in un certo senso diffusi, diluiti, per non dire annegati, spariti in uno spazio senza identità e per di più inquinato; si arriva all'estremo che, a volte è il grado di inquinamento che conferisce loro un'identità.

Si parla di entropia, di morte della città e potrebbe essere vero se la città fosse ancora una struttura finita, conclusa, con confini e limiti precisi con un limite anche per il numero di abitanti.

Ma per fortuna una città contemporanea è una struttura aperta, come si usa dire, dissipata e, come tutte le strutture dissipate, una struttura che si arricchisce trasformandosi, la città diffusa vive perché si trasforma perché diventa sempre più complessa, perché la mobilità mette in relazione le sue diverse parti.

Si dice oggi che la città contemporanea è uguale in tutto il mondo, che tutte le città, soprattutto che le loro periferie si assomigliano, che la modernità ha fatto sì che sia difficile distinguere una città francese da una i-

taliana o da una tedesca. Io penso non sia vero o perlomeno esagerato, penso che le città hanno ancora una loro precisa identità.

Ovviamente le differenze fra città e città non sono più così evidenti come quelle di un tempo, ma sono comunque presenti. Evidentemente si possono leggere e capire solo se si cambia il modo di guardare, solo se si accetta l'idea che la città di oggi è una città completamente nuova, molto diversa dalla città tradizionale.

Se la concezione - se il modello - di città resta quella tradizionale, quella della città prima della modernità, è ovvio che la città contemporanea non può che presentare aspetti negativi, non può che essere vista come un peggioramento, un degrado e di conseguenza, per la sua salvezza, sovente si propone il ripristino di forme conosciute, tradizionali, tranquillizzanti, insomma il ritorno al passato. Ma cos'è questa città diffusa e in particolare che cos'è la "città Ticino"? Esiste veramente? E, meglio ancora, che realtà intendo descrivere con questo nome?

Io sostengo che la "città Ticino" esiste ed è una città con una sua precisa identità che la fa diversa anche da altre città alpine come la Valtellina, la Valle d'Aosta o quella dell'Adige che sono pure città diffuse.

La "città Ticino" è una città che va dalla piazza del Duomo di Milano fino alla caserma del Motto Bartola o all'ospizio del Gottardo. La "città Ticino" è una realtà molto complessa e temo che sia impossibile descrivere in un'ora i suoi molteplici aspetti senza essere frainteso, senza creare confusione.

Mi limiterò quindi ai soli aspetti urbanistici e architettonici e cercherò di abbozzare un "quadro" un po' diverso, un po' meno pessimistico di quello usuale; spiegherò anche il mio ottimismo parlando in particolare di alcuni miei progetti come il progetto "Alptransit Ticino", il progetto della rotonda di Locarno e il progetto per la circonvallazione di Agno.

Ma forse per parlare di questi progetti dietro i quali sta, come detto, un pensiero un po' più ottimistico di quello corrente occorre dapprima dire qualcosa su come normalmente si vede e si giudica il paesaggio ticinese, il territorio ticinese, la pianificazione urbanistica e anche l'architettura in Ticino.

Si dice - molti dicono - che il paesaggio ticinese è oramai distrutto, che le valli ticinesi sono deturpate da quel processo che viene chiamato "betonificazione del paesaggio" (che non si sa bene cosa significhi esattamente ma che evoca comunque cose brutte).

Si dice che le città e i villaggi sono rovinati da un fiume di cemento, la famosa "colata di cemento" (ciò che mi sembra a dir poco esagerato), che i boschi sono abbandonati e i fiumi sovente asciutti (ciò che invece è vero).

C'è persino chi dice che il verde, se non sparito, è almeno minacciato e altri invece che dicono che in Ticino il verde è ovunque e soffocante.

Sul paesaggio ticinese quindi i pareri sono molto discordi ma in prevalenza negativi, pessimistici. Una grande nostalgia per il paesaggio di un tempo non ci permette di vedere lucidamente il paesaggio così com'è. Credo che questo sentimento, che nei secoli ha sempre fatto rimpiangere il passato, il ricordo dell'età dell'oro che tocca tutte le epoche, abbia oggi raggiunto un livello molto alto. Lo stesso sentimento condiziona anche il giudizio sul territorio.

Del territorio si dice scucito, appiattito, senza più alcuna identità. Giubiasco assomiglia a Mendrisio, Balerna a Biasca e ciò sembra essere per alcuni molto grave e preoccupante. Tutto ciò è vero e non vero.

Sono discorsi, sono preoccupazioni che credo prendano origine, non tanto dall'osservazione del reale, da constatazioni oggettive, ma piuttosto da un modo di pensare, da un'ideologica particolare, quella che volentieri parla della perdita dell'identità, delle radici e dei valori che, sicuramente l'avete già capito, non è veramente il mio riferimento preferito.

Se del territorio e del paesaggio se ne parla in generale con molta nostalgia e molto pessimismo, della pianificazione urbanistica, veramente da destra e da sinistra, se ne parla molto male.

Da un lato si dice incapace di promuovere una crescita corretta del territorio e dall'altro si definisce un freno inutile ad una espansione che sarebbe molto utile invece alla nostra economia. Se il paesaggio è distrutto, il territorio banalizzato, la pianificazione in crisi, l'architettura non sta meglio.

Le critiche all'operato delle Commissioni dei Monumenti Storici e delle Bellezze Naturali sono significative dello scarso valore attribuito all'architettura contemporanea. La gran parte delle costruzioni nuove sono

definite brutture o scempio e hanno due responsabili, la Commissione Bellezze Naturali e gli architetti in genere.

Quello che ho tracciato è un quadro nero, pieno di amarezze, di sfiducia, è però un quadro sommario e superficiale. Sono discorsi scontati, “da caffè”, ma che comunque permeano un certo tipo di cultura del nostro paese, soprattutto quella dei media, che tendono sovente a cogliere solo gli aspetti più macroscopici, i casi limite.

Io cerco, quotidianamente, di sfuggire a questo clima culturale, ma vedremo però che non condividere questa visione catastrofica e livellatrice, questo senso un po' qualunque del reale, considerato buon senso, può facilmente essere inteso come miopia da un lato e come provocazione dall'altro. Vorrei che non lo fosse. Io penso che tutto ciò che di negativo si dice è sicuramente, in parte vero ma, con la stessa superficialità facilmente potrei dire il contrario: potrei dire che il paesaggio è intatto, che le valli sono sempre verdi, che nelle città e nei paesi della “città Ticino” si vive meglio di una volta e tante altre cose.

Questo confronto di piccole verità opposte non ha però alcun senso e porta solo a scontri ideologici inutili e sicuramente non eleva il livello del discorso.

In tutti i casi non aiuta a capire la situazione neanche mettendo a confronto il Ticino di un tempo, “una regione punteggiata di ameni villaggi e graziose città adagate nel verde” con la “città Ticino” mostruosità di cemento, “espressione della banalità della cultura del moderno”. Sono realtà incomparabili, il confronto non è un'operazione critica.

Fra queste due realtà ci sono solo cinquant'anni ma sono cinquant'anni che rappresentano una frattura che nei secoli scorsi non è mai stata, fra epoche successive, così profonda e così radicale.

Negli ultimi cinquant'anni il paesaggio ticinese, costruito con grande fatica da generazioni e generazioni di contadini, ha subito profonde trasformazioni. Va detto che per la gran parte queste trasformazioni sono dovute all'abbandono.

L'immenso paesaggio artificiale costruito dalla transumanza sta ridiventando natura.

E di questo non si può dare la colpa a nessuno a meno di volerla dare al benessere o al consumismo. Personalmente ciò mi fa rabbrivire. Una piccola parte si trasforma invece per l'intervento dell'uomo: da rurale il paesaggio diventa urbano e in questo caso purtroppo sovente invece che di trasformazione si deve parlare di spreco, di sperpero.

Sovente infatti gli architetti, invece che dire che un paesaggio è stato rovinato, preferiscono dire che è stato trasformato.

Ciò non è però molto consolante; la nostalgia non si può lenire con le parole e d'altro canto certe ferite soprattutto quelle prodotte dall'ingordigia, dall'ignoranza, sono così volgari che ben si può capire che si parli di scempio, e di conseguenza si possono capire le tentazioni di rifugiarsi nel passato, a distanza visto come qualcosa di più civile, di meno violento del nostro tempo.

Ma perché io vedo queste trasformazioni con ottimismo? Perché posso guardare questo stravolgimento con uno sguardo un po' meno nostalgico e vedere una realtà meno cupa di quella che vedono tanti miei colleghi?

Concetti opposti/visioni opposte

Io penso che tutto dipenda dagli occhiali che si usano per guardare queste trasformazioni, in sostanza dai concetti che uno usa per guardare la realtà.

Vi faccio un solo esempio: il tempo è distruttore. Il suo trascorrere porta ad esempio all'entropia e alla morte. Tutto tende naturalmente al degrado. Si può dire il contrario: il tempo è creatore, il suo trascorrere porta alla complessità, col trascorrere del tempo le strutture non muoiono, si trasformano. Concetti opposti/visioni opposte.

Si guarda con gli occhi, si vede con la mente, con i concetti e anche ovviamente con i preconcetti.

Se guardo il paesaggio, il territorio o la città con i concetti del passato, non posso che vedere il suo degrado, se lo guardo con i concetti di oggi, vedo nella trasformazione un processo vitale. Sovente basta cambiare un concetto e il mondo, persino l'universo, cambia sostanzialmente.

Ho imparato a guardare la realtà della città diffusa con occhiali diversi, senza il diaframma della nostalgia, della memoria, senza l'idea di sapere a priori ciò che è giusto e ciò che è sbagliato per lo spazio di vita dell'uomo.

La realtà della città diffusa, che tanto preoccupa molti dei miei colleghi architetti, ecologisti, è diventata per me, e per chi la pensa come me, manifestazione di speranze di un futuro migliore comunque di trasformazione in atto, di squilibrio, quindi di vita.

Vedo la città contemporanea come il cantiere della nuova città, della città di domani.

Sempre, quando descrivo questa realtà, per spiegare il mio ottimismo, non posso fare a meno di parafrasare una bellissima espressione di Hubert Reeves che, parlando dei nostri atomi, del pianeta che abitiamo, parla di "Poussière d'Étoiles".

I nostri insediamenti, le nostre periferie, sono polveri di città, di città e di villaggi esplosi. Sono come nebulose di materia ancora informe. Ma è da queste nuvole di materia edilizia informe che nasceranno le nuove città così come dalle nuvole di materia cosmica sono nati i pianeti e gli uomini.

Gli ottimisti sono sempre un po' ridicoli, fanno ridere o almeno sorridere. Sono un po' approssimativi. Gli scettici, i pessimisti, i critici, soprattutto se arrabbiati sono sicuramente più severi, più attendibili.

Un architetto, per poter lavorare, deve essere critico e ottimista e in questo senso è in perenne contraddizione. Ma un architetto è essenzialmente una persona ottimista, qualcuno che crede nelle possibilità di un futuro migliore. A volte quando ascolto ciò che la maggioranza pensa della città contemporanea sono preso dalla voglia di scusarmi per mio ottimismo.

La prossima volta chiamate un biologo, un letterato. Il mondo e la città saranno meno rosa.

La città tradizionale, il paesaggio agrario, sono realtà che in molti aspetti sono rimasti immutate per millenni. Tra la pianta di Priene, quella di una città romana, o una città coloniale dell'America Latina o di New York non ci sono molte differenze.

Il paesaggio agricolo, quello industriale, le città storiche di tutto il mondo nei cinque continenti sono tutte realtà, immagini e spazi ben conosciuti da tutti da secoli e in questo senso sono rassicuranti. La città diffusa invece è una città nuova che non è mai esistita. Da quando esiste la città, cioè da 8-10.000 anni, la città contemporanea è la prima città profondamente diversa da tutto ciò che è esistito, si può anche capire che spaventi! Una realtà completamente diversa, sovente brutta, sicuramente inquietante, mai conosciuta prima di questo secolo.

Tra la pianta di una città di qualsiasi parte del mondo fino all'inizio del secolo e la pianta della "città Ticino", o di una sua parte, c'è un abisso. Qui sta il problema.

Se guardo questa realtà avendo questa città come modello posso solo leggere il degrado. Qui sta il bivio, qui sta l'impossibilità di confronti.

C'è chi pensa che questa realtà va ricondotta alla ragione, al buon senso di un tempo. C'è chi come il Principe Carlo con l'aiuto di architetti come Krier e Bofil sogna di ricostruire città ottocentesche o d'inizio secolo. C'è chi, per la salvezza della città, propone di ripristinare il rapporto città-campagna e fa piani che distinguono in centro e periferia, cioè in rapporti ormai tramontati, che non corrispondono al vivere di oggi.

Io penso che questa nuova realtà vada presa per quello che è, evidentemente soprattutto per i suoi aspetti positivi, per le sue qualità. È solo partendo da ciò che è, non da ciò che dovrebbe essere, che si può sperare di migliorarla. Quali sono le qualità?

La città alpina

La città diffusa nelle valli alpine, o semplicemente la città alpina, è una città molto particolare.

È molto più bella, più interessante della città diffusa della Brianza, del Belgio, della Francia. È molto diversa e in particolare a me sembra più abitabile. Nella città diffusa alpina si vive bene, in Ticino si vive bene. A mio modo di vedere queste qualità dipendono in parte dal suo spazio, dalla sua appartenenza a una entità geografica.

Un fondovalle, due pareti di montagna, alte anche più di mille metri, una volta di cielo stretta e lunga formano un macros spazio dove è facile riconoscersi e orientarsi, dove è facile costruire correttamente, o meglio dove dovrebbe essere facile perché il paesaggio naturale è una presenza, un supporto straordinario. Nella città alpina il paesaggio, naturale, sempre presente soprattutto per chi la percorre in automobile, è un elemento di orientamento.

Si può dire che chi percorre la città diffusa alpina vive nel contempo in città e nel paesaggio naturale. La città è “uscita” nel paesaggio, il paesaggio è “entrato” nella città. Il Ticino infatti, da quota 600-700 metri è ancora (in particolare ora che il bosco sta cancellando i paesaggi artificiali costruiti dalla transumanza) un paesaggio naturale.

In un certo senso l'urbanizzazione in corso tende a ristabilire un rapporto didattico tra due entità, costruito e naturale. Fino a qualche decennio fa il rapporto conosciuto, apprezzato, amato e oggi rimpianto, era fra città e campagna, cioè fra due paesaggi entrambi artificiali, due paesaggi entrambi costruiti dall'uomo. Ora a questo rapporto se ne sta sostituendo un altro: quello tra città e paesaggio naturale. Luce e buio. È il fenomeno in atto e per il momento è più visibile di notte.

Di notte le luci tutte uguali conferiscono alla zona urbanizzata una certa omogeneità, una uniformità. Le città ridiventano unitarie e, in un certo senso, autonome e finite rispetto al paesaggio naturale.

Da secoli siamo abituati a questi concetti di unità, uniformità ed il nostro concetto del bello coincide con queste caratteristiche.

Non siamo abituati al casuale, all'aleatorio, al frammentario così come sono le città di giorno, per cui di notte ci piacciono molto di più.

La città diffusa è brutta perché è mal costruita perché non è finita perché è in costruzione, non perché è sbagliata anzi corrisponde perfettamente al nostro modo di vivere e di pensare. Ma forse per capire meglio la diversità fra città tradizionale e città contemporanea occorre esaminare qualche ragione.

Moltissime sono le ragioni di questa profonda trasformazione della città. Io credo che l'automobile sia una delle protagoniste del cambiamento. È forse per questa ragione che l'automobile oggi è vista come l'origine di molti, se non di tutti, i mali del nostro secolo.

L'automobile ha cambiato, ha stravolto la vita del Ticino, della Brianza, della Regione Veneta e di tantissime altre regioni del mondo, molto più di quella di Milano o di Parigi o di New York. Sempre si dice che l'automobile ha distrutto l'urbanità della città. Io penso abbia inciso molto di più sul rurale che sull'urbano, ma soprattutto abbia inciso sul territorio nel suo insieme. L'automobile oltre a cambiare le abitudini più quotidiane, ha trasformato il territorio essenzialmente agricolo in un unico spazio urbanizzato dove è praticamente impossibile distinguere l'urbano dal rurale e dove è quasi impossibile lavorare e spostarsi senza l'automobile. È un processo che è però iniziato molto prima dell'arrivo dell'automobile.

In Ticino già nell'Ottocento, la ferrovia aveva dato inizio a qualche fusione, a qualche connessione non dipendente dalla morfologia del territorio e della cultura locale.

Parlo delle stazioni doppie come: Rodi-Fiesso, Osogna-Cresciano Mezzovico-Vira ecc., sono nomi significativi di quel fenomeno che ha iniziato a togliere d'importanza al campanile simbolo di ogni villaggio.

Evidentemente l'autostrada, a partire dagli anni Sessanta, ha moltiplicato per mille questo processo di fusione. Ora che la fusione è ormai una realtà, si propone anche la fusione politica, quella formale, la più difficile da fare perché appunto tocca ai problemi della forma.

La “fusione” è praticamente una realtà vissuta nel quotidiano e in questo senso va bene a tutti.

Difficile invece è accettarla sul piano politico-ideologico. Rinascono i problemi dell'identità e dei valori.

Intanto che gli architetti e gli urbanisti si battono per questo o quel tipo di urbanistica, intanto che alcuni vogliono tornare al passato e altri no, le città continuano nella loro trasformazione, le città si fanno da sole. Intanto che discutiamo se i piani regolatori servono ancora, se ci vuole o meno un piano direttore, se basta il buon senso, ecc., una rete di connessioni, di poli, di piccoli centri, riempie i fondovalli e spinge le abitazioni sui fianchi delle montagne (ciò che non è affatto un male).

Questa “città Ticino” così com’è, non l’ha voluta nessuno e tutti oggi la vorrebbero diversa. Nessuno ad esempio l’ha disegnata, nessun architetto, nessun urbanista, nessun ufficio tecnico ha disegnato il suo insieme e così è capitato in Brianza, in Olanda, in Spagna.

Intanto che discutiamo i centri storici originali, ridotti ormai a piccoli grumi di materia edilizia un po’ più compatta, spariscono, annegano in questa nuova urbanizzazione, in quella galassia apparentemente informe che non ha più né limiti né confini precisi. La città, che nell’Ottocento per fortuna ha perso mura e porte, oggi non sembra avere più nemmeno la frontiera comunale.

Come si può controllare questo fenomeno? Occorre controllarlo? C’è chi non ne vede la necessità.

Questo tipo di città ha altre regole di crescita, diverse da quelle tradizionali. Il suo assetto non può essere controllato né dai principi che hanno regolato la crescita della città tradizionale, né dai piani regolatori oggi in vigore e tanto meno si può credere che questo organismo si possa lasciar crescere così come è cresciuto finora.

Se continuassimo a lasciar crescere la città così come è cresciuta negli ultimi decenni, in poco tempo consumeremmo le zone che la pianificazione urbanistica (tanto maledetta) ha messo in riserva, ha, in un certo senso salvato.

La pianificazione urbanistica, si dice, ed è vero, ha fatto poco. Ha però distinto il territorio in zone edificabili e zone non edificabili. Basta vedere cosa capita nei paesi dove questa distinzione non esiste per ridare merito alla pianificazione.

Fra qualche anno le zone agricole non saranno però più sufficienti per fermare lo sperpero, perché in definitiva ciò che bisogna evitare non è l’occupazione ma lo sperpero. Ciò che fa male non è sicuramente l’aspetto estetico ma è lo spreco, lo spreco del territorio. Quindi quali sono le possibilità di controllo di una simile realtà?

Il ruolo del progetto

Si dice che l’architettura è impotente nel riordinare questa crescita, che la pianificazione urbanistica non serve a nulla, ecc. Ed è vero, ma non deve essere l’alibi per lasciare che questa crescita continui come ora. Cosa serve allora? Innanzitutto, per evitare malintesi, bisogna precisare questo luogo comune che recita: la pianificazione non serve. Può essere vero: dipende dall’alternativa. È diverso se è Mario Botta a dire che la pianificazione urbanistica non serve a nulla o se è l’operatore immobiliare a dire la stessa cosa.

Va detto che il primo vuole qualche cosa di più, il secondo vuole qualcosa di meno e sovente per guadagnare di più. (Ciò non è una colpa, mentre è una colpa sprecare il territorio, rovinare il paesaggio soprattutto per ignoranza).

Il paese è distrutto, è appiattito; i pianificatori, le commissioni, gli architetti, l’hanno rovinato. Il paese è come l’abbiamo fatto tutti assieme. Non sono solo gli architetti i responsabili, i responsabili sono gli abitanti. Il paese è stato fatto così dagli avvocati, dai dottori, dai benpensanti, dai rivoluzionari, da tutti. E tutti oggi sono pronti a dare la colpa agli altri.

Non mi interessa capire di chi sia la responsabilità. Mi interessa sapere come andare avanti per poter dare un volto migliore alla città.

L’architettura e la pianificazione servono ma non bastano. Allora è abbastanza chiaro che abbiamo bisogno di più architettura e più pianificazione, cioè servono più progetti più appropriati, progetti territoriali.

Io credo che appunto solo certi grandi progetti possono dare quelle spinte necessarie per ordinare meglio, indirizzare la crescita della città diffusa. Soprattutto utili sono i progetti delle infrastrutture autostradali e ferroviarie perché hanno la scala, la dimensione appropriata ai fenomeni che devono controllare.

Significativo di questo modo di vedere e di pensare è la storia del progetto della NEAT fatto dal Canton Ticino.

Per alcuni l’arrivo della NEAT in Ticino è presagio di nuovi futuri disastri, di nuove espansioni incontrollate, di nuove immissioni, di ulteriore degrado, mentre per me, e per chi la pensa come me, è un’occasione unica per un futuro migliore.

E ovviamente non intendo solo migliore sul piano quantitativo, quello delle ricadute e della mobilità, ma soprattutto quello della qualità della vita.

Vorrei spiegare come un progetto di questa mole potrebbe dare un contributo alla costruzione corretta del territorio.

Prima due parole di storia del progetto Alptransit Ticino. Va detto che quattro-cinque anni fa alcuni architetti ticinesi, per l'esattezza Botta, Snozzi e Vacchini e chi vi parla, hanno scritto al Consiglio di Stato facendo notare che il progetto NEAT doveva essere gestito in modo che il Ticino non perdesse un'occasione unica per ripensare il suo territorio.

Gli architetti chiedevano anche un progetto globale, territoriale, da Biasca a Chiasso e non solo un progetto tecnico da Biasca a Lamone.

Il Consiglio di Stato ha accolto l'osservazione, ci ha creduto, ed ha dato mandato ad un gruppo interdisciplinare di allestire un progetto che interpretasse i bisogni e le aspirazioni del Ticino.

Qual è l'essenza del progetto? L'essenza del progetto Alptransit Ticino sta appunto in ciò che ho detto, sta nel fatto che questo progetto crede che le grandi strutture come le autostrade, le ferrovie sono occasioni uniche per incidere ulteriormente sul territorio e ovviamente per migliorarlo.

Il progetto Alptransit Ticino rovescia il modo di vedere queste strutture: non sono un male necessario da nascondere, mimetizzare, eventualmente se possibile allontanare o eliminare, ma possono essere viste come l'inizio di un nuovo assetto territoriale.

Questo è oggi il tema urbanistico più importante in Ticino. La ferrovia rovina o costruisce il territorio? Ovviamente a monte di queste due tendenze stanno, io credo, ideologie inconciliabili.

Gli esempi più significativi possono essere i lavori fatti per Sementina e per Camorino.

Spiegherò rapidamente i due studi. La prima proposta del gruppo di riflessione è per così dire fallita.

Il primo tentativo di fare urbanistica, di costruire il territorio appoggiandosi su un grande progetto, è fallito miseramente. Il fallimento sta nel fatto che ora Sementina non ha più bisogno di progetti, può continuare a crescere così com'è cresciuta finora.

Si potrebbe concludere che questo nuovo modo di vedere la crescita del territorio non è giusto.

Si può sicuramente dire che la maggioranza pensa che il nostro modo di vedere, quello del gruppo di riflessione, è sbagliato. Di fronte alla maggioranza, il gruppo di riflessione ha fatto marcia indietro, anche perché voleva salvare la stazione Ticino.

Penso che alla base di questo fallimento stia un concetto del territorio ancora molto legato a ciò che il territorio era nel passato. Un concetto che non accetta la città territoriale, la città diffusa, per ciò che è, ma che vorrebbe trasformarla in una città simile a quelle del passato, costruite secondo le regole appunto di un territorio non ancora esploso.

Un altro esempio l'arrivo dell'autostrada a Locarno. Si parla della "Nuova Porta di Locarno" (o di "Lugano") ma ciò non deve essere inteso in modo tradizionale cioè non si può assumere il riferimento alla città storica. Non ha senso per una città dove al posto di un centro ce ne sono diversi e magari i più vitali situati ormai "fuori città". Una porta tradizionale non ha senso per una città ormai totalmente esplosa dove è praticamente impossibile riconoscere i limiti dell'urbano.

Forse le uniche porte della città oggi sono i caselli autostradali, forse da lì inizia la città, l'urbano. Al di là del casello, in alcuni casi c'è la campagna, in altri come a Locarno invece c'è ancora la città.

Infatti dove inizia la città di Locarno? A Gudo a Gordola o a Minusio? E dove finisce la periferia di Bellinzona? In piazza del Sole, sul Viale Portone, a Carasso o a Sementina? Oppure è più periferia il Quartiere delle Semine o Monte Carasso? Periferico rispetto a cosa?

Conclusione: progetti disciplinari e progetti politici

Ovviamente non ho mai creduto che due o tre progetti ben fatti potessero mettere in moto un nuovo modo di costruire il territorio. Così come non credo che l'architettura ticinese, quella conosciuta, quel 1% ben costruito, possa cambiare il volto del Ticino.

Credo però che il “progetto”, il progetto territoriale potrà trasformare, migliorare la città contemporanea. Ma quali sono gli altri progetti che si possono fare per la “città Ticino”? Sono in generale:

- i progetti per gli spazi pubblici,
- i progetti per gli spazi interstiziali.

Ma soprattutto sono progetti interdisciplinari, fatti con la collaborazione di più discipline.

Non sono più solo i pianificatori che possono fare i progetti di urbanistica. Non sono più solo gli ingegneri che possono fare i progetti di strade. Gli architetti ormai sono anni che non possono fare da soli!

Occorre forse spendere due parole sulla storia, evidentemente sommaria, e sui criteri che hanno guidato l'urbanistica negli ultimi decenni. Una delle grandi illusioni, uno degli errori della pianificazione urbanistica, sta nell'aver sperato che codificando, imponendo limiti, restrizioni, obblighi al privato, si potesse costruire lo spazio pubblico senza farne il suo progetto. Questo è stato l'errore dei pianificatori.

Un altro errore degli anni Cinquanta è stato quello di credere che il collettivo, cioè tutto ciò che non fosse privato, fosse la soluzione di ogni problema. Questo è stato l'errore degli architetti.

Il blocco d'abitazione collettiva, l'unité d'habitation, le case a schiera erano la soluzione di ogni problema urbanistico. Cioè l'oggetto costruito e non lo spazio pubblico. La cultura architettonica aveva bandito la villetta, le villette, i quartieri di villette che erano visti come la “lebbra”, “il cancro della città”.

Però intanto gli architetti continuavano a costruire villette perché così voleva la gente, il paese.

Ne è nata una generazione di architetti totalmente schizofrenici.

Gli architetti vivono e lavorano tutti i giorni per costruire con le loro mani la città diffusa e poi la vorrebbero diversa da come, tutti i giorni, la costruiscono. Più moderna o più tradizionale ma diversa da ciò che fanno.

Ma anche la gran parte degli abitanti ha un atteggiamento analogo. Quasi tutti vivono nei quartieri di villette e ci stanno bene. Quasi tutti si muovono con l'automobile ma molti rimpiangono la densità e l'urbanità della città tradizionale e considerano l'automobile l'origine di questa carenza.

La città contemporanea manca di spazi di comunicazione, di aggregazione, di urbanità. La civiltà urbana sembra essere tutta contenta nello “spazio chiuso”.

Lo “spazio aperto” e il “nonluogo” sembrano essere l'espressione della nostra inciviltà.

Condannati a vivere nei “nonluoghi” perché sono i centri delle nostre attività, architetti ed abitanti sognano.

Piazze, piazzette, centri storici sono al centro dei sogni degli abitanti e degli architetti. E non c'è progetto un po' grande che non proponga le piazzette, “il villaggio”.

Ma è vero? Questi spazi chiusi sono proprio così indispensabili, non bastano quelli che abbiamo?

Bisogno di “aggregazione” e di “comunicazione”? La comunicazione è proprio solo quella che avviene sulla piazza italiana? Il telefono, la televisione, internet, la piazza digitale, non sono comunicazione?

La piazza italiana come luogo di incomunicabilità? Non voglio dilungarmi troppo su questi confronti tra il vivere di un tempo e il nostro, non servono molto per sapere cosa fare con il territorio.

Torno ai progetti. Quali sono i progetti che potrebbero migliorare questa città che ha così bisogno di cure?

Fra i progetti degli spazi pubblici posso indicarne alcuni:

- progetti globali di alberature, veri progetti di alberature lungo le strade del Cantone (asfaltature sempre più lisce che poi occorre rovinare con chicannes di ogni genere per moderare la velocità);
- progetti di strade per le zone che si aprono all'edificazione e non parcellazioni. Esempio delle “Semine” e del quartiere del Portone;
- progetto globale della vegetazione lungo l'autostrada;
- progetto globale dei ripari fonici;
- progetti per tutti gli spazi interstiziali.

Non sono le possibilità di progetti disciplinari che mancano, sono i progetti politici che mancano.

Per poter avere un progetto territoriale occorre un progetto politico. Si può fare il contrario, come è capitato per Altransit Ticino; un progetto di specialisti diventa un progetto politico per un paese. È un caso.

Non si può pretendere che i pianificatori facciano un progetto di Piano Direttore se non c'è il committente, se non c'è il progetto politico se non c'è veramente chi lo vuole. Si può fare un progetto solo se c'è com-

mittente. Mario della Valle è stato il committente di Castelgrande non perché aveva i soldi ma perché aveva qualche idea!

I luoghi del turismo

di Claudio Ferrata

Luoghi, spazi e risorse del turismo

Il turismo moderno nasce verso la metà Ottocento, prodotto di categorie sociali legate alle élites, si generalizza e diventa di massa nella seconda metà del nostro secolo.

Le pratiche sociali ad esso connesse, siano esse sportive, ludiche, mondane, salutistiche, naturalistiche o altro ancora, richiedono luoghi e sistemazioni specifiche.

Quale punto di partenza di questa riflessione si può ritenere che le pratiche sociali legate al turismo e al tempo libero siano state - come lo sono tuttora - un importante elemento che attribuisce nuovo senso ai luoghi.

Cercheremo di vedere meglio in che modo luoghi e spazi legati a queste pratiche intervengano nella costruzione di una geografia del turismo. Dopo aver preso in considerazione il ruolo dell'immaginario vedremo come le rappresentazioni possano essere all'origine di sistemazioni urbanistiche (e orientare forme architettoniche) materializzando le varie immagini.

Occorre ricordare qualche concetto introduttivo. Il concetto di spazio è in questo caso definito da sistemazioni e organizzazioni concrete, "oggettive" del territorio. Vi sono spazi che, a differenza di altri, possiamo qualificare come turistici per le loro proprietà, le loro funzioni e per le sistemazioni di cui sono oggetto.

Il luogo è per contro caratterizzato dalle qualità percepite e acquisisce il senso che collettività e individui gli attribuiscono. I luoghi non sono tali in ragione di attributi che possiedono autonomamente ma in ragione delle caratteristiche assunte attraverso i modelli culturali.

Possiamo considerare luoghi e spazi turistici come il prodotto di istanze differenti, nel primo caso più legate ai soggetti, nel secondo legate alla progettazione, alla sistemazione e alla pianificazione.

Le risorse turistiche sono potenzialità latenti degli spazi naturali e antropici (come le componenti naturali e sociali di un paesaggio) che vengono poi valorizzate dal turismo. Trattandosi piuttosto del prodotto di un processo storico e culturale non esiste una vocazione naturale di un luogo per il turismo.

Oggi che l'intero Mondo è accessibile alla ricreazione e allo svago, anche luoghi discosti o inospitali possono diventare turistici. Così potenzialmente ogni spazio è valorizzabile turisticamente, deve solo corrispondere alle aspettative sociali di un certo momento o di una certa categoria di persone.

Eliotropismo dei litorali, insularità, montagne, siti naturali (come le cascate o i vulcani), la presenza di una fauna esotica, appartengono alla prima categoria delle risorse turistiche, quella delle "risorse naturali".

L'altra categoria, quella delle "risorse artificiali", comprende il patrimonio artistico (i monumenti o le città d'arte), architettonico o anche il patrimonio socio-culturale (come la lingua, la presenza di fenomeni religiosi, di avvenimenti sportivi o di altre manifestazioni).

Gli spazi della geografia del turismo, per la presenza diversificata delle risorse, non si distribuiscono in modo omogeneo ma piuttosto in modo irregolare formando una sorta di arcipelago (che comunque segue una logica che può essere descritta geograficamente: centri, periferie, dorsali, ecc.).

Natura e cultura nell'immaginario turistico

Il turismo è riuscito ad inventare e a costruire gli oggetti del suo interesse. Paesaggi prima dimenticati, attraverso le pratiche turistiche hanno potuto godere di nuove fruizioni e sono stati visti con una nuova prospettiva estetizzante.

Ma senza un immaginario dello spazio, senza un codice di osservazione del paesaggio, il turismo non potrebbe esistere.

I simboli che costituiscono le rappresentazioni turistiche trovano la loro prima origine nei recessi della nostra cultura e provengono dalla sedimentazione nell'immaginario collettivo di un insieme di stereotipi e di archetipi.

L'immaginario turistico condiziona fortemente le scelte delle mete. L'immagine che i potenziali visitatori hanno di una certa località può essere determinante per favorirne la sua affermazione.

Il turista cerca i luoghi-immagine presenti nella sua mente e vivi nella sua fantasia. L'immagine turistica è quindi qualche cosa di più della registrazione oggettiva delle qualità, estetiche e non, di un luogo.

Davanti ai paesaggi divenuti turistici si presentano attitudini diverse. Una prima, che possiamo definire contemplativa, collega l'interiorità dell'osservatore con l'esterno e passa attraverso lo sguardo. All'epoca del viaggio sentimentale il paesaggio sublime faceva vibrare i sentimenti e generava sensazioni forti nell'animo del viaggiatore romantico. Con una seconda attitudine, legata alla conquista fisica e sportiva che richiede sforzo e fatica, il corpo e la prestazione fisica diventano i mediatori. Accanto a questa possiamo indicare una attitudine che possiamo definire edonistica. Ascolto del proprio corpo in tutte le sue sensazioni, desiderio di seduzione di sé e dell'altro, attività, anche se praticata in gruppo, di tipo individualista, ne sono le principali caratteristiche. Molte forme di attività sportive contemporanee legate all'atto di scivolare, galleggiare o librarsi in aria (surf, rafting, bungee jumping, snow board, cliff diving, sci estremo ...), sono vicine a questo modello.

Una volta selezionati, i luoghi del turismo, verranno valorizzati. Sin dagli albori del turismo alcuni luoghi devono essere assolutamente visti, si è così venuta a definire una gerarchia delle attrazioni.

L'inizio della standardizzazione avviene con l'edizione delle prime guide moderne che trovano la loro origine nell'idea dell'inglese John Murray subito ripresa dal tedesco Bädecker. Murray, nel 1836, aveva dato alle stampe il primo dei suoi *Red Books* in cui venivano illustrate le bellezze dell'Olanda, del Belgio, della Renania, raccomandando gli itinerari ritenuti più pittoreschi e romantici. Murray indicava i luoghi di interesse -i *sight*- con un numero progressivo di stellette. Questa pratica rimane attuale anche in guide più recenti che spingono al riconoscimento piuttosto che alla scoperta.

Alcuni stereotipi paesaggistici vengono poi incessantemente utilizzati da pubblicitari, produttori cinematografici, *tour operator* e costituiscono l'immaginario contemporaneo nel quale si iscrivono le pratiche turistiche. Possiamo considerarne alcuni che poi non fanno che mettere in gioco i tradizionali elementi aristotelici: terra, sole, aria, acqua.

La montagna è certamente una delle forme archetipiche nel nostro immaginario sulla natura più importanti. Manifestazione della rugosità della terra, dell'organizzazione originale del mondo naturale e rappresentativa di una natura sconosciuta, le montagne sono un mondo a parte dove si manifestano fenomeni soprannaturali come vulcani, geysir, ghiacciai, scoscendimenti e altro ancora come dimostrano i soggetti di numerosi dipinti del Settecento. Per la presenza di questi fenomeni la montagna viene considerata a lungo come repulsiva. Chi la sfida diventa eroe eletto dagli dei o un profanatore.

Ma all'aria della montagna verranno attribuite anche virtù salutistiche e terapeutiche e nel 1860 i primi sanatori per la cura della tubercolosi sorsero a Montana e a Davos.

Nelle cosmogonie la montagna è il luogo delle origini (come il monte Ararat o l'Ancamasca), l'asse verticale di congiunzione tra il mondo celeste delle potenze divine e il mondo terreno, tra la terra e il mondo sotterraneo. Attorno alle montagne sacre si organizza poi lo spazio terrestre.

Il percorso dal basso all'alto che si compie per ascendere è una iniziazione, un cambiamento di statuto per chi la sfida e trascende la condizione umana. La salita purifica, porta verso l'ascesi e permette di dominare il mondo. Le pratiche dell'alpinismo o del trekking, per molti aspetti, si iscrivono in questa logica. L'alpinismo, che trova le sue origini a metà del Settecento quando William Windham e Richard Pococke, due turisti-alpinisti inglesi nel 1741 visitano la *Mer de Glace* sopra Chamonix e soprattutto quando Jac-

ques Balmat e Michel-Gabriel Paccard nel 1786 scalano per la prima volta il Monte Bianco, può essere inserito in questa problematica.

Un'altra forma primordiale è quella del deserto, termine che non possiamo pronunciare in modo neutro tanto la nozione è carica di mito. Come la montagna, il deserto assume le forme preumane della natura. Esso è uno spazio primordiale, estraneo, vuoto, minerale, privo dei riferimenti culturali e sociali che caratterizzano gli spazi addomesticati (per i latini *desertus* significava abbandono).

Non è possibile attraversare un deserto se non superando difficili prove, esso è il luogo di riti iniziatici, dell'estasi, della catarsi e infine della purificazione.

Ritirarsi nel deserto significa fuggire dal mondo, ritornare nel giardino dell'Eden perduto, il deserto è il luogo prescelto da asceti e anacoreti come ad esempio Padre Foucault che all'inizio del secolo si ritirò sulle montagne del Tassili.

All'acqua, simbolo di purezza, purificazione e fecondità, sono sempre state riconosciute proprietà particolari e a volte opposte avendo essa proprietà salutistiche e nel contempo essendo portatrice di miasmi. Sin dagli albori del turismo l'acqua è stata elemento di interesse e di attrazione. Oggi la pratica delle attività legate all'acqua si è diversificata, vari sport vi sono legati: sport nautici, pesca, immersioni, ecc.

Inizialmente erano le acque interne a suscitare interesse. Le acque marine e le spiagge per lungo tempo non suscitarono interessi particolari (se non per la navigazione e lo sfruttamento economico delle risorse ittiche e del sale) e, sino al 1750, momento in cui muterà il sistema di apprezzamento delle classi colte europee, queste non vengono per nulla considerate attrattive. Si riteneva che il mare rappresentasse l'incompiutezza della creazione, le tempeste la mano del diavolo e che il liquido danneggiasse gli organi interni del corpo.

Ma poi alle acque del mare verranno riconosciute virtù terapeutiche per il corpo e lo spirito guarendo malinconie, angosce e *spleen*. Il paesaggio delle rive e delle acque genererà interessi estetici e contemplativi e gli artisti, tra cui Van Dyck, Vermeer e poi Turner e Constable, inizieranno a rappresentarle in suggestive vedute marine. Nell'età del romanticismo la spiaggia, con il suo fluire di onde, inviterà alla contemplazione e alla *rêverie* e susciterà nell'osservatore una miriade di sensazioni. Possiamo notare che la scoperta del mare e quella della montagna andranno di pari passo.

Nuove pratiche cominceranno ad affermarsi. A Brighton i pazienti-turisti verranno portati in mare nelle *bathing machine*, i *dippers* li immergeranno più volte nelle fredde ma virtuose acque marine.

Le virtù di salubrità delle acque e dei bagni di sole troveranno nuove conferme nella pratica delle colonie marine della prima parte del nostro secolo.

Il Mediterraneo, se escludiamo i peripli dei viaggiatori del Grand Tour che comunque non annoveravano negli oggetti del loro interesse le acque del mare bensì le rovine del mondo classico, era escluso dagli interessi del nascente turismo. Esso comincerà a venir frequentato nella stagione invernale per la mitezza del suo clima e per la dolcezza del suo paesaggio. L'interesse per la stagione estiva e per il sole sarà molto più recente. L'abbronzatura, segno di rusticità in opposizione alla pelle bianca di chi lavorava al coperto (quindi segno di condizione benestante), diventerà simbolo di benessere e di vacanza ben riuscita con l'inizio del Ventesimo secolo e si affermerà solo negli anni Cinquanta.

L'ideale insulare, secondo gusti, indoli e epoche, assumerà nel tempo tutte le forme possibili.

L'isola tropicale con i suoi classici elementi (palmizi, spiaggia, laguna, ...) è tra gli stereotipi più diffusi dell'immaginario turistico. Ancora oggi i discorsi che l'Occidente tiene sulle isole tropicali e sugli uomini che le abitano costituiscono una straordinaria finzione geografica.

L'isola è un modello di spazio staccato e opposto alla terra ferma, è finitezza e mondo completo, spazio protetto e incontaminato, universo a sé stante (*in-sula*, in solitudine, in isolamento). L'uomo insulare è stato per il viaggiatore occidentale il buon selvaggio non corrotto dagli effetti nefasti della civiltà.

Luogo ideale per ogni tipo di mirabilia o utopia, l'isola è contemporaneamente presupposto per l'ascetismo e il luogo di ogni piacere. Da Ulisse a San Brandano, da Robinson Crusoe a Corto Maltese, l'isola è stata luogo di tutte le proiezioni fantastiche.

Esse hanno costituito la scelta ideale per gli eremiti che, nel corso dell'alto medioevo, avevano scelto le isole Lérins, le isole bretoni, anglo-normanne, irlandesi o scozzesi. Il genere cartografico dell'isolario, tra il Seicento e il Settecento, avrà un enorme successo.

Il mito dell'isola tropicale prenderà la sua forma con gli scritti di Bernardin de Saint Pierre, Robert Stevenson, Daniel Defoe e Jules Verne. Cook, Bougainville e poi Gauguin contribuiranno a creare il mito delle isole del Pacifico.

Queste rappresentazioni hanno condizionato l'immaginario turistico e hanno contribuito alla costruzione delle nostre rappresentazioni spaziali.

Sono poi state un ottimo materiale per i pubblicitari che hanno così potuto manipolare, utilizzando pochi elementi enfatizzati e caricaturati, e creare le *immagini di marca*¹ dei siti turistici.

Pratiche turistiche e sistemazione degli spazi: l'attrazione dell'acqua

Le rappresentazioni intervengono nei processi di appropriazione dello spazio, indirizzano le sistemazioni urbanistiche, portano nuovi usi della natura.

Sistemazioni e pianificazioni materializzano le diverse immagini sugli spazi litorali, sulla montagna, sulla campagna, ecc., sono all'origine di forme architettoniche e urbanistiche².

Quelle legate all'acqua si affermano inizialmente con la stazione termale. Il modello di riferimento in questo caso è la cittadina inglese di Bath, un *healthy* e un *pleasure place* già frequentata in epoca romana, diventerà centro di grande richiamo con il Settecento. L'architetto John Wood e suo figlio ne cureranno, a metà del secolo, il progetto urbanistico.

La località belga di Spa, lanciata dagli inglesi per la qualità delle sue acque, sarà la prima città del continente a imitare il modello di Bath. Spa designerà da allora tutte le stazioni termali. Ben presto molte altre località seguiranno: Vichy, Aix-les-Bains alla fine del XVIII, e poi Baden Baden, Carlsberg, Karlsbad, Marienbad, Montecatini, Salsomaggiore, Abano Terme, ecc.

Le prime stazioni balneari marittime faranno la loro apparizione verso la metà del Settecento, anche queste, come, Brighton, Scarborough e Margate, saranno inglesi.

L'esigenza medica e salutistica che caratterizzava inizialmente le pratiche turistiche, verrà presto trasformata in piacere mondano e queste località, originariamente dotate solo di strutture terapeutiche e balneari, diverranno in piena *belle époque* centri dotati di ogni genere di infrastrutture (casinò, saloni da tè, ippodromi, biblioteche, passeggiate ombreggiate). Sulla spinta di nuove rappresentazioni del mare il turista frequenterà le stazioni del nord (Travenünde, Scheveringen, Dieppe) e in seguito cercherà la mitezza degli inverni mediterranei. Solo molto più tardi si affermerà un nuovo modello balneare del Mediterraneo estivo.

La città balneare moderna è una stazione polivalente caratterizzata, prima di altro, da un modello urbanistico basato sull'importanza del fronte mare. Nizza, che nasce turisticamente nel Diciottesimo secolo, è in questo caso il riferimento. A metà del Settecento ospita un gruppo di ufficiali della marina britannica che ne vanteranno il fascino, verso la fine del secolo centodieci famiglie inglesi vi soggiornarono nel periodo invernale e al seguito di queste avanguardie giungeranno poi anche aristocratici russi e americani. La stazione

¹ Alle origini della costruzione di una immagine turistica troviamo dati oggettivi e dati soggettivi legati a bisogni e a stereotipi che ogni cultura veicola. Ogni potenziale viaggiatore possiede una immagine mentale di un dato luogo che non è data dall'osservazione della realtà ma frutto di condizionamenti ambientali, culturali e sociali.

² Possiamo osservare queste operazioni anche alla scala delle sistemazioni regionali, quella della regione turistica (vasta area caratterizzata da funzioni diversificate, dalla presenza di stazioni contigue e specializzate, sovente da una buona accessibilità) come la Costa Azzurra, la Riviera Romagnola, la Costa Brava, la conurbazione della Florida tra West Palm Beach-Ford Lauderdale-Miami, il Tirolo, ecc.

si svilupperà verso nord e verso ovest aggiungendo alla città vecchia nuovi quartieri residenziali. Il modello nizzardo sarà seguito da Monaco, Cannes, San Remo e da numerose altri centri marittimi.

In queste località la passeggiata marittima litorale, che apparirà alla metà dell'Ottocento e manterrà il suo successo sino agli anni trenta, baserà il suo successo su una urbanità priva delle promiscuità sociali e dei miasmi della città borghese che scandalizzavano benpensanti e igienisti nel Diciannovesimo secolo. Nell'allestimento delle *pomenades* vengono ripresi alcuni modelli già presenti nelle città europee come *i jardins de plaisir* con le loro curiosità, i larghi viali haussanniani e i grandi parchi destinati alle passeggiate (come il Bois de Boulogne, il Tiergarten o il Prater).

Ma questa infrastruttura urbanistica assumerà il suo ruolo solo attraverso le pratiche sociali che la accompagnano: lo spettacolo della passeggiata a piedi o in calesse, la *promenade* divenuta centro di vita mondana con concerti, teatri, balli e feste, casinò, caffè e ristoranti, music-hall e concertini sotto i gazebo.

Le gettate prolungheranno la passeggiata e permetteranno un ulteriore contatto con il mare.

Ville e hotel di lusso colonizzeranno gli spazi, la città diventerà una città-boulevard che si svilupperà attraverso una urbanizzazione di tipo lineare.

Un modello analogo a quello delle *promenades* verrà utilizzato anche nelle città lacustri, ne troveremo sui laghi svizzeri, italiani e francesi (Interlaken, Verbania, Stresa, Annecy, Evian, Montreux, Lugano).

Con gli anni trenta assisteremo alla sua trasformazione: motorizzazione e *parkway* (le strade paesaggistiche di stampo americano), sostituiranno, anche se non completamente, il modello precedente.

Più avanti apparirà come modello di urbanizzazione litorale la marina, infrastruttura dotata di un porto turistico inserito nell'insieme edilizio, priva di attrezzature alberghiere ma con alloggi in piccole (e a volte grandi) costruzioni. Essa si presenta come una enclave chiusa che può ospitare 4-5.000 persone.

Desiderio di contatto con la natura e possibilità di limitare le spese e avvento del turismo sociale tra gli anni trenta e quaranta saranno all'origine dei villaggi di vacanza che si trasformeranno con l'apparizione del Club Méditerranée e l'affermazione della sua formula.

La produzione degli spazi turistici della montagna

Le valorizzazioni della montagna sono diversificate e variano in funzione della storicità degli insediamenti e della localizzazione dei siti turistici.

La media montagna offre una grande varietà di attività che si estendono nel corso dell'anno, mentre l'alta montagna è maggiormente legata alle pratiche dello sci alpino. I modelli urbanistici che possiamo trovare nella montagna alpina oscillano tra la conquista della natura ("la città in montagna") e il rispetto del paesaggio con soluzioni più "dolci"³.

Varie generazioni di stazioni turistiche si sono succedute. La prima generazione prende avvio al momento della scoperta romantica delle Alpi. In questa fase gli sport invernali non sono ancora presenti e quindi, almeno inizialmente, le località avranno una scarsa frequentazione invernale. Le prime attività dei turisti in montagna saranno il termalismo (a Badgastein, Bad Reichenhall, St. Moritz o St. Gervais), il climatismo (a Davos, dove Thomas Mann scriverà nel 1924 *La montagna incantata*, Leysin e Crans Montana), l'alpinismo (a Cortina e Zermatt), e in tutti i centri la villeggiatura mondana.

Lo spazio turistico di queste località si struttura partendo dal villaggio situato sul fondovalle o sui terrazzi. Lo sviluppo delle località non sarà pianificato e la gestione sarà nelle mani delle collettività locali. La costruzione di *chalet* sarà però all'origine della turisticizzazione dei modelli architettonici autoctoni.

Tra gli anni venti e quaranta, con lo sviluppo degli sport della neve e del ghiaccio, le nuove stazioni avranno un orientamento sportivo con caratteristiche prettamente invernali. Si selezioneranno i siti per la loro capacità di mantenere un buon innevamento (ad esempio i siti a bacio diventeranno interessanti), si progetteran-

³ L'illustrazione dei modelli architettonici (come quelli dello *chalet* alpino e del "villaggio tradizionale alpino") richiederebbero importanti approfondimenti. Si veda ad esempio *Architecture et stations de sport d'hiver*, Revue de Géographie Alpine, n.3, tome 84, 1996

no nuove stazioni e appariranno i primi grandi promotori (come la baronessa Rothschild a Megève o gli Agnelli a Sestrière).

Nel corso dell'immediato dopoguerra verranno create nuove stazioni caratterizzate da interventi promossi dalla collaborazione tra il pubblico e il privato, dall'interpenetrazione tra urbanizzazione e spazio per lo sci, da grandi operazioni immobiliari. A Verbier (creata nel 1950) un centinaio di piccoli *chalet* occuperanno il versante più esposto senza preoccuparsi di seguire piani urbanistici. Courchevel verrà creata per volontà delle autorità della Savoia che acquisteranno terreni, costruiranno strade, impianti e adotteranno un piano di sistemazione globale.

La terza generazione sarà quella delle stazioni integrate degli anni sessanta. I siti, per essere scelti, dovranno essere vasti e ben innevati, in questo caso un unico promotore sarà all'origine di operazioni gigantesche, gli spazi saranno intensivamente utilizzati, gli immobili commercializzati, lo stile architettonico unitario verrà garantito dalla presenza di un architetto capo, il controllo fondiario sarà gestito attraverso il metodo delle espropriazioni. Nel caso francese, che produrrà, oltre alla già citata Courchevel, stazioni come quelle di La Pagne, Avoriaz, Flaine, Les Arcs, Val Thorens o Tignes, i finanziamenti giungeranno dalla capitale. Il modello verrà proposto anche in Svizzera (Anzère), in Cile (Portillo), negli Stati Uniti (Lake Placid) e in Giappone (Sapporo).

Nelle stazioni integrate la circolazione sarà funzionale alle diverse modalità di spostamento tra automobili, pedoni e sciatori. Si vorrà mantenere un equilibrio tra la capacità di accoglienza e la dimensione dei campi di sci. Dal fronte neve, che ricorderà il fronte mare, partiranno le articolazioni lineari degli impianti di risalita. Nuove sensibilità legate alla protezione della montagna e una più chiara percezione degli impatti ambientali valorizzeranno, in tempi più recenti, altri modelli. Al modello precedente verrà ora opposto un modello caratterizzato da forme di turismo dolce in una moltitudine di centri di piccole e medie dimensioni, dalla volontà di controllo dello sviluppo economico e territoriale e da una maggiore integrazione tra turismo e agricoltura. È un modello molto diffuso nel mondo tedescofono, in Austria in particolare (St. Anton e Kitzbühel esclusi), ma anche in Baviera e in Svizzera.

Campagne e città

La campagna ha sempre suscitato interessi per la pratica del turismo e del tempo libero. Se nel Rinascimento italiano si era affermato il soggiorno nella villa di campagna, nel Settecento gli architetti si ispireranno alle ville rinascimentali italiane per costruire le dimore di campagna. Il termine italiano di villeggiatura verrà utilizzato anche per descrivere il moderno turismo in campagna. Nel Diciottesimo secolo trascorrere le estati in campagna diventerà un sommo piacere. In Inghilterra si affermerà la dimora di campagna (*manor*), una particolare vita sociale ad essa legata e la pratica dei *rural sport*.

Nel nostro secolo la pratica popolare del campeggio e l'aspirazione cittadina di una seconda casa in campagna diventeranno fenomeni molto diffusi. Sensibilità e moda ecologica di questi anni hanno poi generato nuovi sbocchi al turismo verde come l'agriturismo, fenomeno che inizialmente ha avuto successo nei paesi dell'Europa del Nord e che in seguito si è diffuso anche altrove.

Alle pratiche tradizionali si sono ora aggiunte nuove forme salutistiche, sportive o ludiche. Talassoterapia, centri fitness, piscine dalle onde artificiali, parchi acquatici, muri di arrampicata, hanno oggi ottenuto un notevole successo. Nasce l'aspirazione di creare una natura migliorata, addomesticata, da utilizzare ludicamente. Ecco allora sorgere pseudo-lagune, *acqualands*, *bulles* tropicali, ecc.

Le risistemazioni legate al caso della mucillagine sulle coste della Riviera adriatica nell'estate 1990 sono esemplificative della profonda trasformazione delle nostre rappresentazioni mentali e del nostro rapporto con gli elementi della natura. Questo fatto si è tradotto anche in una riconversione geografica degli spazi del turismo dalla costa verso l'interno.

La città, con le sue risorse (ricchezze storico-architettoniche, presenze culturali, religiose, ecc.), dai tempi del Gran Tour è uno dei principali centri di interesse turistico.

I modelli turistici urbani sono difficili da qualificare per la loro diversità e la pluriattività che generalmente qualifica molte città. Comunque il turismo urbano genera alloggi, luoghi di ristoro, sistemazioni urbanistiche, parcheggi, nuove forme di trasporto.

Verso la fine del secolo (1880-1890) si era affermato il modello architettonico del Grand Hotel (definito anche Palace), importante elemento paesaggistico del turismo borghese. Charles Ritz aveva diffuso nelle più importanti città con la sua catena di alberghi di lusso (il Grand Hotel a Roma, 1893, il Ritz di Parigi, 1898, il Carlton di Londra, 1899) il modello. Il palace è molto più grande del classico albergo, è dotato di almeno 200 camere, ha eleganti sale al piano terra in cui si può svolgere la vita sociale.

Le strutture per lo svago e il divertimento sono connesse alla storia della città borghese ma anche alla storia del turismo. Il parco divertimenti si era affermato con il parco Vauxhall di Londra nel Diciassettesimo secolo e nei due secoli successivi si aggiungeranno il Prater di Vienna e il Tivoli di Copenhagen.

Con il centro Disneyland California (1955), seguito da Disney World a Orlando in Florida (1971), da Tokyo Disneyland (1983) e da Eurodisney di Marne la Vallée (1992), appariranno i moderni parchi di attrazione, luoghi di finzione e spettacolarizzazione responsabili di nuovi sviluppi urbani periferici.

Ma anche il restauro e nuovi usi del patrimonio architettonico, come gli edifici militari, gli antichi ospedali, le *halles* commerciali, le stazioni ferroviarie, caratterizzano le pratiche urbanistiche legate al turismo urbano contemporaneo. La costruzione dei *commercial mall* e dei *festival market place* o la riconversione dei vecchi *docks* portuali, ha permesso la riabilitazione e la riconquista dei centri urbani. In quest'ultimo caso vengono valorizzati i fronti d'acqua e la riconquista del mare avviene con la trasformazione e la destinazione a nuovi usi di vecchi magazzini e la costruzione di complessi commerciali (come a Oslo, Londra, Boston, Baltimora, Barcellona con le olimpiadi del 1992 e più recentemente a Lisbona con le trasformazioni dell'area destinata all'Expo '98). In questi casi la presenza dell'acqua si presenta nuovamente come un elemento di attrazione e di interesse.

Accanto alle ristrutturazioni si manifesta la necessità di creare l'immagine urbana e di fare la promozione della città. Vengono così create manifestazioni particolari, edificate strutture prestigiose (come l'opera di Sidney, il nuovo museo Guggenheim a Bilbao, i due musei basilesi Beyeler e Tinguely), si progettano attrazioni come gli acquari⁴. Veri zoo degli anni 2000, suscitano grande interesse nei visitatori e hanno quale modello di riferimento l'acquario statunitense di Long Beach, costruito con tecniche sofisticate e animato da effetti speciali.

Dalle considerazioni espresse nelle pagine precedenti possiamo trarre le conclusioni che lo spazio turistico, sia esso "naturale" o organizzato, non è uno spazio dai soli riscontri oggettivi. Prima ancora è uno spazio rappresentato e valorizzato secondo modalità guidate da valori e interessi che le società esprimono nel tempo, tra questi quelli connessi al turismo e al tempo libero. Nel processo di turisticizzazione, il primo passo è rappresentato dalla scoperta delle risorse turistiche di un luogo. In questo processo gli elementi geografici reali vengono ricombinati e i simboli manipolati, trasformando così porzioni di spazio, architetture e intere regioni. L'analisi dei manufatti e delle sistemazioni del turismo e del tempo libero ci permette così di leggere valori e aspirazioni di una intera società.

Indicazioni bibliografiche

Augé M., *L'impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Rivages poche, Paris, 1997

Désert, nomades, guerriers, chercheurs d'absolu, Autrement n. 5, nov. 1983

Boyer M., *Il turismo dal Gran Tour ai viaggi organizzati*, Universale Electa/Gallimard, 1997

⁴ La costruzione dell'acquario di Genova, progettato dai tecnici che hanno realizzato gli acquari di Boston, Baltimora e Osaka e disegnato da Renzo Piano, è stato un elemento della ristrutturazione del porto antico. Questi recenti investimenti, oltre ad aver promosso una nuova immagine urbana, hanno portato Genova a diventare terzo luogo turistico italiano dopo i musei vaticani e Pompei (e prima degli Uffizi) con cinque milioni di visitatori in tre anni e mezzo di frequentazione (1997).

- Cazes G., Lanquar R., Raynouard Y., *L'aménagement touristique*, Presses Universitaires de France, Coll. Que sais-je?, Paris, 1993
- Cazès G., Potier F., *Le tourisme urbain*, Presses Universitaires de France, Coll. Que sais-je?, Paris, 1997
- Corbin A. (a cura di), *L'invenzione del tempo libero*, Laterza, Roma-Bari, 1996
- Corbin A., *L'invenzione del mare. L'oceano e il fascino della spiaggia 1750-1840*, Marsilio, Venezia, 1990
- Debarbieux B., *Tourisme et montagne*, Economica, Paris, 1995
- Debarbieux B., *Imagination et imaginaire géographiques*, in "Encyclopédie de la géographie" (sous la dir. de Bailly A., Ferras R., Pumain D.), p. 935-948, Economica, Paris-Lausanne, 1993
- Dewailly J.M., Flament E., *Geografia del turismo e delle attività ricreative*, Clueb, Bologna, 1996
- Gumuchian H., *Représentations et aménagement du territoire*, Anthropos, Paris, 1991
- Henzesberger H.M., *Questioni di stile*, "Una teoria del turismo" pp. 66-89, Feltrinelli, Milano, 1965
- Joutard P., *L'invenzione del Monte Bianco*, Einaudi, Torino, 1993
- Lozato-Giotard J.P., *Géographie du tourisme*, Masson, Paris, 1994
- Mollat du Jourdin M., *L'Europa e il mare*, Laterza, Roma-Bari, 1993
- Turri E., *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Marsilio, Venezia, 1998
- Urbain J. D., *L'idiota in viaggio. Storia e difesa del turista*, Edizioni Aporie, Roma, 1997
- Vernex J.C., *Histoire des bains. Cents ans de baignades dans nos lacs. Léman-Annecy-Bourget*, Editions Nicolas Junod, Genève, 1997

(Testi delle immagini da aggiungere all'interno del testo)

Figura 1

L. Zipf, manifesto per l'ufficio del turismo di Château-d'Oex, 1931

Figura 2

Le terme di Vals progettate dall'architetto Peter Zumthor

Figura 3

Autore sconosciuto, manifesto per l'Hotel Continentale di Lugano, ca. 1915

• In rete

La geografa Doreen Massey laureata con il premio Vautrin Lud al Festival International de Géographie di Saint-Dié-des-Vosges 1998

La geografa britannica Doreen Massey, che negli anni Settanta ha partecipato al rinnovamento della geografia ha svolto buona parte della sua carriera nella Open University, l'università inglese destinata agli studenti che non possono seguire gli studi in un luogo preciso e che utilizzano il tele-insegnamento, è stata insignita del premio Vautrin Lud 1998. D. Massey è stata una pioniera dello studio della "geografia dei generi" e con le sue opere ha messo in evidenza il ruolo delle donne nelle società e sottolineato i processi di creazione della disuguaglianza, approccio che appare in modo chiaro nel suo recente lavoro *Space, Culture and Globalisation* (1997).

A proposito del Festival International de Géographie di Saint-Dié-des-Vosges, segnaliamo che la prossima edizione, che avrà luogo ai primi di ottobre 1999, sarà dedicata alla natura del mondo (la relazione natura/società rivisitata dalla geografia).

Formazione

Formation continue en démographie économique et sociale, sixième module, 9-12 marzo 1999

Démographie locale

Per informazioni LaboDémo, Université de Genève, 2 rue Dancet, 1211 Genève 4,

Fax 0022 320 9125; Tel. 022 705 7108/06; e-mail Claudine.Sauvain@SES.UNIGE.CH

Esposizioni

Les plis du temps. La science, le mythe et Horace Bénédict de Saussure, fino al 14 marzo 1999

Musée d'ethnographie, Annexe de Conches, Genève

Catalogo a cura di Albert V. Carozzi, Bernard Crettaz, David Ripoll, edito nella Collection Payot Amoudruz, Genève, 1998

• Libreria geografica

Riviste

Géographie et Cultures. La rivista "Géographie et Cultures", fondata da Paul Claval ed ora giunta al ventottesimo numero con una pubblicazione dedicata all'Africa del Sud, è nata dal rinnovato interesse della geografia per i fenomeni legati alle civiltà e dalla scoperta dei problemi di ambiente da parte delle scienze sociali, essa testimonia della volontà dei geografi ad aprirsi verso altre discipline. Si indirizza a tutti coloro i quali si interrogano sulle interazioni tra spazio e culture.

Edita da L'Harmattan di Parigi, pubblica pure sotto la denominazione "Fondements de géographie culturelle" una collezione di opere diretta da Jean-Robert Pitte.

Geotema, Organo ufficiale dell'AGEI, "La nuova regionalità" (a cura di G. Campione), settembre-dicembre 1997, anno III, Patròn, Bologna

Didattica

La pianificazione a scuola. Campagna di sensibilizzazione dell'ASPAN sulla pianificazione del territorio

di Katia Balemi

L'ASPAN - gruppo regionale Ticino e la Sezione della pianificazione urbanistica del Dipartimento del territorio, in collaborazione con il Dipartimento istruzione e cultura, presenteranno nel 1999 un'azione informativa per sensibilizzare gli allievi delle scuole medie e medie superiori alla complessa tematica della pianificazione del territorio.

Il dossier, preparato per le scuole, vuole fornire degli spunti di riflessione e di approfondimento per far conoscere le diverse sfaccettature della pianificazione del territorio e per coinvolgere i futuri cittadini nella gestione del proprio territorio.

Infatti, tutti noi stabiliamo una relazione particolare con il territorio. Viviamo in una casa, in un appartamento, trascorriamo parte delle giornate sul posto di lavoro, ci spostiamo per praticare le nostre attività, frequentiamo determinati luoghi per incontrare degli amici, per rilassarci, per divertirci. Allo stesso modo, le industrie, i commerci, i servizi si appropriano del territorio, lo utilizzano, lo trasformano.

Tutte le attività svolte e i molteplici attori ricercando la soddisfazione dei loro bisogni economici, sociali ed ambientali, determinano delle ripercussioni sul territorio.

La pianificazione del territorio, per rispondere alle diverse sollecitazioni, programmare le attività future nel proprio territorio e stabilire un giusto equilibrio tra economia, ecologia e società, coordina le diverse politiche settoriali e propone delle regole che permettono di risolvere i conflitti d'interesse. Per sua natura la pianificazione del territorio è richiesta dagli uni e osteggiata dagli altri a seconda delle contingenze economiche, degli interessi del gruppo o dei singoli e dei rispettivi valori sociali e culturali. Per proporre un progetto che contribuisca a creare le condizioni quadro per il miglioramento della qualità della vita collettiva ed individuale e per un equilibrato sviluppo economico, la pianificazione del territorio deve basarsi sul consenso democratico. Essa pertanto promuove una chiara e trasparente informazione, che possa sostenere una maggior partecipazione al processo di gestione del territorio, ed intensifica gli sforzi per sensibilizzare l'opinione pubblica, affinché si comprenda che il territorio è di tutti e che tutti possono partecipare al processo decisionale per raggiungere un miglior benessere e una miglior qualità di vita.

Il dossier sulla pianificazione del territorio vuole pertanto essere un mezzo per migliorare l'informazione e i contatti con gli attori coinvolti nel processo pianificatorio.

Il dossier di facile consultazione è strutturato a schede e sintetizza le parole-chiave della pianificazione. Esso si articola in tre parti complementari: una parte teorica, che esemplifica gli obiettivi, le misure e le strategie della pianificazione; una parte pratica che illustra una serie di casi concreti; gli allegati che contengono elementi utili ed indispensabili per le analisi dei casi concreti e per l'approfondimento.

Per ulteriori informazioni: Katia Balemi, via Contra, 6598 Tenero, tel. 091 745 10 07 fax 745 10 03
Antonella Steib Neuenschwander, Sezione pianificazione urbanistica, 6500 Bellinzona,
tel. 091 814 37 79

Pubblcazioni

Benevolo Leonardo, *L'architettura nell'Italia contemporanea*, Editori Laterza, Roma-Bari, 1998, pp. 241

Benko Georges, *La science régionale*, Presses Universitaires de France, coll. Que sais-je?, Paris, 1998, pp. 128

Bernardi Bernardo, *Africa. Tradizione e Modernità*, Carocci editore, Roma, 1998, pp. 249

Bridel Laurent, *Manuel d'aménagement du territoire en Suisse romande*, vol.2, Georg éditeur, Genève/Chêne-Bourg, 1998, pp. 456

Joel E. Cohen, *Quante persone possono vivere sulla terra?*, Il Mulino, Bologna, 1998, pp. 643

Echeverria Javier, *Telepolis: la nuova città telematica*, Laterza, Roma-Bari, 1995, pp. 127

Ferrier Jean-Paul, *Le contrat géographique ou l'habitation durable des territoire. Antée 2*, Editions Payot Lausanne, Lausanne, 1998, pp. 253

Giacomazzi Fabio, *Le città importate. Espansioni e trasformazioni urbane del Ticino ferroviario 1882-1920*, Armando Dadò, Locarno, 1998, pp. 168

Harvey David, *L'esperienza urbana. Metropoli e trasformazioni sociali*, Il Saggiatore, Milano, 1998, pp. 352

Knafou Rémy (sous la dir. de), *La planète nomade: les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Belin, collection FIG, Paris, 1998, pp. 240

Retailé Denis, *Le monde du géographe*, Presses de la Fondation nationale des Sciences Politiques, Paris, 1997, pp. 288

Scaramellini Guglielmo (a cura di), *Montagne a confronto. Alpi e Appennini nella transizione attuale*, Giappichelli Editore, Torino, 1998, pp. XVIII-346

Von Humboldt Alexander, *Quadri della natura*, (a cura di F. Farinelli), La Nuova Italia, Firenze, 1998

Dalla Collection «Synthèse», Série «Géographie» edita da Armand Colin, segnaliamo le seguenti agili e interessanti pubblicazioni:

Bloc-Duraffour Pierre, *Les villes dans le monde*, 1998

Goussot Sylvain, *Géographie des télécommunications*, 1998

Paulet Jean-Pierre, *Les régions à l'heure de la mondialisation*, 1998

Paulet Jean-Pierre, *La mondialisation*, 1998

• **GEA domani**

Aperitivi geografici al Biblio-café bar “Tra”, Via Vanoni 3, Lugano-Molino Nuovo

Antoine S.Bailly, professore all'Università di Ginevra

La géographie des bières

lunedì 1 marzo 1999, 18.30

Matteo Clerici, geografo, docente SMe

Hockey, una passione un territorio

giovedì 18 marzo 1999, 18.30

Mauro Valli, geografo, docente di liceo

Il football americano e la frontiera

giovedì 1 aprile 1999, 18.30

Assemblea generale di GEA-associazione dei geografi

giovedì 11 marzo 1999, ore 18.30

Aula 109 dell'Istituto Cantonale di Economia e Commercio di Bellinzona

Escursione

La Chaux-de-Fonds, da Le Corbusier alla Tour Espacité

da sabato 22 a lunedì 24 maggio 1999

(il programma dettagliato verrà inviato successivamente, informazioni allo 091.825 98 18)

“Che tempo faceva?” Variazioni climatiche nelle Alpi. Stato dell'arte, prospettive di ricerca, metodologie di studio, fonti documentarie

Incontro Italo-Svizzero in memoria di Marco Pellegrini (1941-1972)

Promosso dalla Fondazione Marco e Piero Pellegrini e Guglielmo Canevascini - Bellinzona e dall'Istituto di Geografia Umana - Università degli Studi di Milano in collaborazione con il Centro Culturale Svizzero - Pro Helvetia di Milano e GEA - associazione dei geografi.

Martedì 2 febbraio 1999 con inizio alle 14.30 e a seguire nella mattinata di mercoledì 3 dalle 9.30 alle 13.00, presso il Centro Culturale Svizzero di Milano, Via Vecchio Politecnico, 1/3 (Piazza Cavour)

Interventi di:

- Maria Chiara Zerbi, Istituto di Geografia Umana - Università degli Studi di Milano, (moderatore 2.2.1999)
- Christian Pfister, Group for Regional and Environmental History - Dept. of History, University of Bern, «Climatic variations in Europe since the High Middle Ages - new approaches and results. - Variazioni climatiche in Europa dopo l'Alto Medioevo - nuovi approcci e risultati»
- Gian Paolo Torricelli, IRE - Università della Svizzera Italiana, Lugano, «Il dissesto di un territorio alpino: potere e relazioni sociali in Valtellina tra il XVII e il XIX secolo»
- Ruggero Crivelli, Département de Géographie, Université de Genève, «“In montagna fa bello!”: Forme d'uso del clima alpino»
- Marta Pappalardo, Dipartimento di Scienze della Terra, Università di Pavia, «Variazioni ambientali e processi geomorfologici in rapporto alla presenza umana: alcuni esempi delle Alpi Marittime»
- Giacomo Corna Pellegrini, Istituto di Geografia Umana - Università degli studi di Milano, (moderatore 3.2.1999)

- Dario Camuffo, CNR-ICTIMA; Unità Operativa di Climatologia e Microclimatologia - Padova,
«Le variazioni climatiche in Italia centro-settentrionale dedotte da fonti scritte: problemi e risultati»
- Fosco Spinedi, Meteo Svizzera - Locarno,
«Il contributo delle stazioni meteorologiche secondarie della Svizzera Italiana per la storia del clima locale»
- Manuela Pelfini, Dipartimento di Scienze dell'Ambiente e del Territorio - Università di Milano,
«Le variazioni climatiche recenti e la loro registrazione negli archivi naturali»
- Luca Bonardi, Istituto di Geografia Umana - Università degli Studi di Milano,
«Materiali documentari per la storia del clima alpino dal Fondo Marco Pellegrini»
- Claudio Smiraglia, Dipartimento di Scienze della Terra - Università degli Studi di Milano,
«Il contributo della glaciologia e della geomorfologia glaciale agli studi paleoclimatici: risultati e problemi»

Martedì 2 febbraio alle ore 19.00 conferenza di Felix Keller, Istituto GEOalpin - Academia Engiadina, Samedan,

«“Addio Pontresina!” Gli effetti dei cambiamenti climatici sul permafrost dell'Alta Engadina»

Per informazioni: dr. Luca Bonardi, Istituto di Geografia Umana, Università degli Studi di Milano
tel. 0039-02-58352840/1; fax 0039-02-58318457; e.mail: geo@imiucca.csi.unimi.it

• Sommario

Presentazione

Polarità

La “città Ticino”, di Aurelio Galfetti

I luoghi del turismo, di Claudio Ferrata

In rete

Libreria geografica

La pianificazione a scuola, di Katia Balemi

Riviste

Pubblicazioni

GEA domani

Info GEA pubblicazione semestrale di GEA-associazione dei geografi

Casella postale 1605, 6500 Bellinzona

Redazione a cura di Aurelia Bagutti e Claudio Ferrata

Grafica di Silvia Merlini-Camponovo

Info GEA viene pubblicata anche su Internet nelle pagine dell'associazione all'indirizzo

www.lic.ti-edu.ch/lime/associazioni