



La via e la connettività dello spazio geografico

Claudio Ferrata, geografo, 'Cultura del territorio' (Lugano)

La via, scrittura della terra

Fare della geografia, almeno nella visione classica, implica il riconoscimento delle tracce lasciate sul suolo dall'uomo¹: esse possono essere viste come una elementare forma di scrittura della terra. Tra queste tracce vi è naturalmente il cammino, tema di cui desideriamo discutere in questo contributo. Se accettiamo questa visione possiamo allora vedere il territorio come un immenso deposito continuamente scritto e disegnato dalle attività umane nel corso del tempo. È l'approccio che hanno adottato i geografi della prima metà del secolo scorso ponendosi la questione della rappresentazione e del ruolo di strade e vie e, in tempi più recenti, gli specialisti di geografia delle mobilità cercando di trovare soluzioni efficaci per disegnare i moderni sistemi di trasporto.

Le vie rientrano perfettamente in quella che possiamo chiamare la grammatica elementare del territorio. Essa può essere rappresentata con *punti* (insediamenti, località centrali o altro), *superfici* (regioni, aree delimitate politicamente o amministrativamente) e, appunto, *linee* (che uniscono i punti di cui prima o che limitano e circoscrivono questo territorio)². La combinazione di questi elementi dà forma alla superficie terrestre e attribuisce una organizzazione allo spazio. Questa organizzazione porta in sé anche i momenti succedutisi e le diverse fasi storiche della trasformazione, ciò che ci fa assimilare la superficie della terra a un grande 'palinsesto'³. La superficie della terra ha una sua rugosità e sue particolarità, ma se convochiamo un'idea primaria e astratta di spazio, possiamo affermare che questo è caratterizzato dall'*isotropia*, una proprietà che fa sì che ogni luogo nel suo interno abbia gli stessi caratteri. Con la via lo spazio geografico prende forma, si organizza, acquisisce una nuova accessibilità e, nel contempo, nuove centralità e nuove disuguaglianze. Si viene e creare allora uno spazio *anisotropico*.

La storia della via è complessa. Tra momenti così distanti come l'allestimento dei primi sentieri e l'attuale 'società delle reti' iperconnessa, possiamo evocare e discutere alcune situazioni. Come vedremo, in molte di queste, il bivio, inteso come luogo di cambiamento di possibilità del tracciato, non è solo un'alternativa nel percorso, ma è piuttosto una condizione costantemente presente nelle logiche delle reti.

L'odologia come studio della via

Come abbiamo abitato la terra? Abitare significa essere stabili o piuttosto essere mobili? Viene prima la di-

mora o la via? In questa riflessione optiamo per la seconda ipotesi. La via è stata importante sin dai primi momenti dell'ominizzazione. Quel significativo passaggio nella storia dell'uomo che ci ha portati a spostarci dalla foresta chiusa alla savana aperta è legato al controllo e all'appropriazione dello spazio. Come ben ricordava Leroi-Gourhan⁴, attraverso il bipedismo abbiamo guadagnato la liberazione della mano, e quindi l'uso degli utensili, e il linguaggio, elemento centrale della cultura. La posizione eretta ci ha consentito spostamenti di parecchie decine di chilometri senza fatica, ci ha portati a camminare seguendo e tracciando percorsi e, in un secondo momento, costruendo vere e proprie strade. Le vie sono così divenute uno strumento privilegiato della creazione dello spazio umano. Questo ha così preso forma, ha acquisito un orientamento, una direzione, polarità. Punti emergenti e simboli hanno iniziato a connotare il paesaggio e lo spazio geografico. Ma, in fondo, non è sempre stato necessario materializzare i percorsi. Come aveva ben descritto Bruce Chatwin nel suo *Le vie dei canti*⁵, il *walkabout*, quel percorso rituale degli aborigeni australiani che racconta di un tempo del sogno in un mondo ancora senza forma, è un movimento e una narrazione del territorio scandita e guidata dai canti. Comunque, sin dai primi momenti, sono presenti il bivio e la biforcazione: "un cammino sfocia sempre in altri cammini che portano a ulteriori cammini ancora, in un movimento senza fine che lascia l'iniziativa al camminatore. Le biforcazioni sono incalcolabili"⁶.

Esiste anche una scienza della via. John Brinkerhoff Jackson, lo studioso dei paesaggi vernacolari americani (e che conosceva bene i paesaggi europei in quanto aveva svolto il ruolo di informatore nell'esercito statunitense che operava nelle campagne francesi durante la Seconda Guerra mondiale), riteneva che, alla strada, o ancora al fare la strada, occorresse attribuire un ruolo attivo nella fabbricazione del paesaggio. Egli si era avvalso della nozione di 'odologia'⁷. Da *hodos*, che significa strada o viaggio, l'odologia non rimanda solo al lavoro dell'ingegnere e non coinvolge solo temi come la costruzione, la circolazione delle merci, la funzione economica delle strade o la quantità di flussi in movimento. Scienza del cammino e della strada nelle sue implicazioni con il paesaggio, l'odologia è una disciplina composita, in parte geografia, in parte *planning*, in parte ingegneria. Jackson ricordava che, se la via (*way*) è dalla parte del movimento e del processo, la

Note

1 Tissier, Jean-Louis, "Chemins en géographie. Dessin, dessein et destin des chemins", in *Les carnets du paysage, Cheminevements*, n. 11/2004, p. 35.

2 Su questo tema si vedano anche i nostri saggi *Il territorio resistente. Qualità e relazioni nell'abitare*, Bellinzona, Casagrande, 2017, e *Nelle pieghe del mondo. Il paesaggio negli anni della Convenzione europea*, Milano, Meltemi, 2020.

3 Pinchemel, Philippe; Clerget, Pierre, *La Terre écrite*, Paris, Editions Publi-Topex, 2021, p. 12.

4 Leroi-Gourhan, André, *Le geste et la parole: vol. I, Technique et langage, vol. II, La mémoire et les rythmes*, Paris, A. Michel, 1964-1965.

5 Chatwin, Bruce, *Le vie dei canti*, Milano, Adelphi, 1986.

6 Le Breton, David, *La vita a piedi. Una pratica della felicità*, Milano, Raffaello Cortina, 2022, p. 50.

7 Jackson, John Brinkerhoff, *À la découverte du paysage vernaculaire*, Ares/Versailles, Actes Sud/ENSP.



Cristian Sommaiuolo
Corso propedeutico – CSIA

strada (*road*) si colloca dalla parte della costruzione e della superficie percorsa. Riteneva poi che esistessero due sistemi paralleli di strade. Il primo, locale e centripeto. Questo genera un sistema vernacolare destinato alla circolazione locale, strettamente in accordo con la topografia e il suolo, adattativo, senza piano d'insieme. Il secondo sistema è piuttosto regionale, nazionale e centrifugo⁸. Appartiene al 'paesaggio politico' e si esprime nel territorio con grande forza. L'esempio più significativo è probabilmente quello delle vie romane, un sistema di colonizzazione e di circolazione, capace di estendersi all'interno del territorio dell'impero sino a controllare le regioni più periferiche situate lungo i *limes*, un sistema articolato che produce un paesaggio artificiale a grande scala.

Perdersi lungo i sentieri urbani

Le città sono caratterizzate dai flussi di persone che percorrono strade e marciapiedi e si dirigono verso centri o quartieri. Questi tracciati guidano e normano la nostra mobilità. Non dobbiamo però considerare questa affermazione in modo troppo normativo. Nelle città non ci si sposta da A a B solo per soddisfare determinate esigenze funzionali. Possiamo anche spostarci seguendo altre logiche, per esempio possiamo smarrirci, cercare, più che certezze, sorprese. Del camminare nella città è pure stata fatta una teoria. Da qualche decennio il gruppo di architetti coordinato da Franco Careri che si qualifica con la denominazione di *Stalker*, effettua le sue azioni di 'transurbanza' negli interstizi e ai margini della metropoli⁹. Quelli che Careri ha chiamato *walkscapes* riprendono perfettamente la lezione della 'deriva urbana' proposta da Guy Debord e dai situazionisti degli anni Cinquanta dello scorso secolo e, prima ancora, da Baudelaire e Walter Benja-

min, i quali avevano delineato una nuova figura, quella del *flâneur*. Tra l'Otto e il Novecento il girovagare e il perdersi era diventata una pratica estetica che ha partecipato alla costruzione di una nuova cognizione dello spazio. Con la 'deriva urbana', una deviazione rispetto a percorsi funzionali e normati, il vagabondaggio era diventato una forma d'arte che non aveva bisogno di produrre nulla, se non la performance stessa¹⁰. Queste operazioni nascono nel contesto della psicogeografia, intesa dai situazionisti come lo studio degli effetti precisi del mezzo geografico che agiscono direttamente sul comportamento affettivo degli individui, una nuova tecnica di indagine per leggere e interpretare il territorio attraverso il cammino¹¹. Seguendo questa logica l'idea di 'bivio' acquisisce nuovi significati. In questo caso, le sollecitazioni del contesto urbano costituiscono creative perturbazioni rispetto a un progetto di mobilità esclusivamente funzionale. Quindi occorre prestare attenzione alle deviazioni che sono parte integrante della stessa deriva.

Il cinema della seconda metà del Novecento ci ha fornito vari esempi di deriva. Potremmo evocare l'opera di Andrei Tarkowsky, *Stalker* (1979), che ha tra l'altro dato il nome al gruppo di architetti romani evocato sopra. Ma consideriamo l'esperienza narrata in uno degli episodi del film di Nanni Moretti *Caro Diario* (1993). In una assoluta domenica estiva in sella a una vespa blu, egli attraversa una metropoli semideserta. Immerso in un paesaggio urbano carico di significati, privo di un programma di viaggio, viene colto dalla percezione dinamica della città, e quando il suo percorso si interrompe per un momento incontra persone e situazioni diverse e paradossali. Il percorso si svolge attraverso lo sviluppo urbanistico del Novecento romano e continua poi nella periferia della metropoli

Note

8
Idem, p. 82 e p. 85.

9
Careri, Franco, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Torino, Einaudi, 2006.

10
Biondillo, Gianni, *Sentieri metropolitani. Narrare il territorio con la psicogeografia*, Torino, Bollati Boringhieri, 2022, p. 43.

11
Ibidem.



Cristian Sommaiolo
Corso propedeutico – CSIA

sino a Ostia, dove tutto prende un senso diverso in quanto l'esplorazione di Moretti giunge nel luogo dove un semplice ricordo testimonia dell'omicidio di Pier Paolo Pasolini.

Dalle reti ai sistemi di trasporto

Ritorniamo al tema della via. Cosa unisce situazioni differenti come, ad esempio, una pista, un sistema autostradale o ancora le connessioni telefoniche o quelle di un sistema idrico urbano? Dietro queste vi è la nozione di *rete*. Una rete può essere definita in modo elementare come la rappresentazione di un insieme di luoghi o di punti in relazione tra loro. Nasce dall'unione, moltiplicazione e gerarchizzazione di vie più o meno articolate. Una rete caratterizzata da un elevato grado di *connettività* permette di raggiungere qualsiasi nodo dagli altri punti e dispone di un vasto numero di itinerari possibili tra due nodi¹². Verso la metà dello scorso secolo, le reti sono diventate oggetto di indagini e sono state studiate avvalendosi della *teoria dei grafi*. Messa a punto nel mondo della geometria (sin dalle osservazioni di Eulero sui ponti e sui percorsi nella città di Königsberg), questa ha avuto diverse applicazioni e anche interessanti sviluppi nella cosiddetta Nuova geografia che si stava affermando nel dopoguerra, e che si era esplicitamente data il compito di definire leggi oggettive del funzionamento dello spazio geografico. Per questo ha sovente fatto ricorso

all'analisi topologica. La teoria dei grafi, che è una parte di questa analisi, modella e riduce le reti (in forma di grafi, appunto), evidenziando collegamenti e nodi, distanze e posizioni relative. Avvalendosi di questa teoria si è cercato di ottimizzare le relazioni tra diversi punti di un sistema e di rispondere a varie domande. Come migliorare l'accessibilità dei diversi poli? Quale è la miglior copertura di un territorio? Come ridurre i costi di allestimento e di funzionamento di una infrastruttura?

Il tema delle reti si iscrive quindi in modo evidente nella questione pianificatoria, in particolare quando si tratta di fare scelte che hanno l'ambizione di governare e orientare lo sviluppo di uno spazio attraverso la realizzazione di *sistemi di trasporto* (a scale urbana, regionale o sovra-regionale). Un sistema di trasporti è una possibilità di cui la società dispone per controllare le discontinuità spaziali¹³. Esso si iscrive in un particolare ambiente operativo fisico, socio-economico, politico-amministrativo, e viene definito (1) dall'infrastruttura, (2) dagli accessi al sistema (stazioni, snodi autostradali, aeroportuali, ecc.), (3) naturalmente dai mezzi che lo percorrono (siano essi mezzi automobilistici, treni, ecc.) e, infine (4), dalle superfici irrorate dallo stesso sistema. L'allestimento di una nuova infrastruttura porta con sé effetti strutturanti sullo spazio geografico che avranno poi una influenza importante sulle scelte abitative, lavorative

Note

12
Bavoux, Jean-Jacques (sous la dir.), *Introduction à l'analyse spatiale*, Paris, Armand Colin, Synthèse, 1988, p. 80.

13
Plassard, François, "Les réseaux de transport et de communication"; Genève, Economica (Suisse), in *Encyclopédie de géographie. Vol. II, Concepts et processus en géographie*, (sous la dir.) Bailly, Antoine; Ferras, Robert; Pumain, Denise, 1993, pp. 551-574.



Cristian Sommaiolo
Corso propedeutico – CSIA

e, più in generale, sull'uso dello spazio da parte degli utenti. Quindi, come si diceva, origina uno spazio anisotropico. Anche se non dobbiamo attribuire a questa considerazione una dimensione deterministica (le reti non portano necessariamente con sé effetti automatici ma possono dare nascita a nuove strategie spaziali), la pianificazione di un sistema di trasporti costituisce allora uno strumento privilegiato per indirizzare l'organizzazione di un territorio verso soluzioni auspicate. Gli esempi che potremmo portare sono numerosi. L'introduzione delle linee tranviarie e metropolitane nella città otto-novecentesca è legata alla volontà di estendere lo spazio urbano e ha creato nuove polarità e nuovi quartieri; le linee ferroviarie ad alta velocità, come ad esempio quelle del TGV francese, hanno avvicinato le grandi città della nazione (ma a volte hanno pure marginalizzato altre località non irrorate dal sistema); lo sviluppo delle linee ferroviarie attraverso le Alpi, in vari momenti, ha rivoluzionato lo spazio-tempo, prima cantonale, poi nazionale. Diciamo, per concludere queste considerazioni, che una rete è, nel contempo, segno dell'azione organizzatrice delle società sullo spazio e condizione necessaria per questa azione.

Per concludere: nella società delle reti

La rivoluzione dello spazio è una dimensione fondamentale del processo complessivo di trasformazione strutturale che sta avvenendo nelle società e che ha prodotto la 'società delle reti'¹⁴ nella quale viviamo. Oggi non siamo più confrontati con una semplice via ma con un sistema reticolare pervasivo dotato di una sempre maggiore connettività. Lo spazio globale è prodotto e irrigato da reti che si estendono all'intero pianeta (cablaggi, linee aeree o marittime, pipeline,

ecc.) ed è percorso da flussi di vario genere (merci solide e liquide, persone, informazioni, ecc.). In questo nuovo mondo le *supply chain* globali sono sempre più articolate e interdipendenti, mentre le reti sono diventate un nuovo modo per fare geopolitica, come ben dimostra il caso delle nuove 'Vie della seta' promosse dalla potenza cinese. Per testimoniare del nuovo paradigma della connessione globale, l'analista geopolitico indiano Parag Khanna qualche anno fa ha introdotto il concetto di *connectography*¹⁵. Egli ritiene che la connettività abbia sostituito la divisione come nuovo paradigma dell'organizzazione globale. La vera mappa del mondo", egli dice, "non dovrebbe rappresentare soltanto gli Stati, ma anche le metropoli, le autostrade, le ferrovie, le pipeline, i cablaggi per Internet e gli altri simboli della nostra nascente civiltà dei network globali"¹⁶. Khanna aggiunge: "la geopolitica, in un mondo connesso, si gioca sempre meno sulla mappa del *Risiko* della conquista territoriale e sempre più nel *Matrix* dell'infrastruttura fisica e digitale"¹⁷. Davanti a noi ci sono ora sciami di percorsi e numerose alternative. Ma, in fondo, la visione di Parag Khanna è eccessivamente ottimistica. Non tutti i territori sono infrastrutturati con la medesima intensità e, a una parte della popolazione mondiale, molti percorsi sono preclusi (numerosi migranti sono ad esempio obbligati a transitare per vie difficili e pericolose). Inoltre, una qualsiasi azione di un paese che desidera affermare la propria superiorità e il proprio potere può interrompere flussi di vario genere con importanti conseguenze sull'intero sistema¹⁸, a testimonianza che tra le aspirazioni e i progetti di un mondo sempre più globale e interconnesso e la sua totale realizzazione esistono ancora numerosi ostacoli.

Note

¹⁴ Castells, Manuel, *La città delle reti*, Venezia, Marsilio, I libri di Reset, 2004.

¹⁵ Khanna, Parag, *Connectography*, Roma, Fazi, 2016.

¹⁶ *Idem*, p. 17.

¹⁷ *Idem*, p. 18.

¹⁸ Queste questioni sono strettamente collegate al tema del 'ritorno delle frontiere', che negli ultimi anni diversi osservatori hanno fatto notare.

Bibliografia

- Bavoux, Jean-Jacques (sous la dir), *Introduction à l'analyse spatiale*, Paris, Armand Colin, 1988.
- Biondillo, Gianni, *Sentieri metropolitani. Narrare il territorio con la psicogeografia*, Torino, Bollati Boringhieri, 2022.
- Careri, Franco, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Torino, Einaudi, 2006.
- Castells, Manuel, *The Rise of the Network Society*, Oxford, Blackwell Publishers, 1996.
- ID, *La città delle reti*, Venezia, Marsilio, I libri di Reset, 2004.
- Chatwin, Bruce, *Le vie dei canti*, Milano, Adelphi, 1986.
- Ferrata, Claudio, *Il territorio resistente. Qualità e relazioni nell'abitare*, Bellinzona, Casagrande, 2017.
- ID., *Nelle pieghe del mondo. Il paesaggio negli anni della Convenzione europea*, Milano, Meltemi, 2020.
- Haggett, Peter, *La geografia. Una sintesi moderna*, Bologna, Zanichelli, 1988.
- Jackson, John Brinkerhoff, *A la découverte du paysage vernaculaire*, Arles-Versailles, Actes Sud/ENSP, 2003.
- Khanna, Parag, *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, Roma, Fazi, 2016.
- Le Breton, David, *La vita a piedi. Una pratica della felicità*, Milano, Raffaello Cortina, 2022.
- Leroi-Gourhan, André, *Le geste et la parole: vol. I, Technique et langage, vol. II, La mémoire et les rythmes*, Paris, A. Michel, 1964-1965.
- Pinchemel, Philippe; Clerget, Pierre, *La Terre écrite*, Paris, Editions Publi-Topex, 2021.
- Plassard, François, "Les réseaux de transport et de communication", Genève, Economica (Suisse), in *Encyclopédie de géographie. Vol. II, Concepts et processus en géographie*, (sous la dir) Bailly, Antoine; Ferras, Robert; Pumain, Denise, 1993, pp. 551-574.
- Regione e trasporti*, "GEA paesaggi territori geografie", n. 35/2017.
- Sentieri Urbani*, "GEA paesaggi territori geografie", n. 46/2022.
- Tissier, Jean-Louis, "Chemins en géographie. Dessin, dessein et destin des chemins", in *Les carnets du paysage, Cheminement*, n. 11/2004, pp. 35-53.