

Un territorio prealpino, l'Arbòstora tra storia e città diffusa

Autor(en): **Felicioni, Andrea**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(2002)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132419>

Nutzungsbedingungen


Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Un territorio prealpino, l'Arbòstora tra storia e città diffusa

Archi ospita testi e immagini dello studio e della mostra (Lugano, 8 - 22 giugno) sulla geografia e sulla storia dell'Arbòstora, regione compresa tra Pian Scaiolo e la parte centrale del Ceresio.

Non solo green: alla ricerca di alternative a campo di golf e ambientalismo

Piero Colombo
Segretario di Arbostoradomani

Il lavoro dell'arch. Felicioni, di cui nelle pagine seguenti si presenta parte dei risultati, costituisce certamente (e forse paradossalmente) l'indotto concreto di un mai nato campo di golf sulla dorsale dell'Arbòstora, per e contro il quale ci si batté a metà degli anni Novanta. A quel progetto molti si opposero essenzialmente per salvaguardare la natura (200-300'000 mq di disboscamento). Dal canto suo l'associazione Arbostoradomani (www.arbostoradomani.ch), forse perché chi l'ha fondata vive e opera in quel territorio, si accorgeva più o meno confusamente che la questione di un golf in quei luoghi non era «solo» un problema di protezione della natura. Non sfuggiva che l'Arbòstora è una regione con un passato importante, che racchiude rilevanti testimonianze di quanto l'uomo ha costruito e trasformato nel tempo (dai villaggi, ai monumenti, alle vie di comunicazione, agli orti, ai campi, ai boschi, ecc.), e che in fondo ben poco è «natura» e che ogni intervento nella regione viene a incidere su queste testimonianze.

Il progetto del golf nasceva e si stava invece concretizzando per circostanze estranee a una ragionata visione pianificatoria¹. Mai nessuno si era premurato di descrivere come aveva funzionato, come stava funzionando, e di pensare a come avrebbe potuto funzionare in futuro questa regione senza perdere la memoria del suo passato. Il «Piano di indirizzo delle utilizzazioni per la verifica della fattibilità di un campo di golf, comprensorio dei comuni di Carona, Vico Morcote e Morcote»², lavoro che si iscrive nel quadro del processo pianificatorio del Piano Direttore (PD), si occupa dei settori «natura e paesaggio; foreste e agricoltura; acque; traffico, rumore e posteggi; svago e ricreazione», quasi che sull'Arbòstora non esistessero altre realtà degne di attenzione nell'ambito di un progetto tanto incisivo³. In fondo anche la scheda di PD per quanto concerne quel campo di golf era dettata da motivi molto contingenti al progetto promosso dalla banca UBS⁴. Fu quindi importante per noi che l'architetto Tita Carloni ci indicasse e ribadisse l'importanza di procedere a una lettura del territorio (dandocene una chiave), per valutare interventi

sull'Arbòstora non solo in termini strettamente naturalistici⁵. Scrive Carloni in «Arbòstora: che fare?»:
«L'Arbòstora è un sistema molteplice nel quale convivono per strati sovrapposti o per parti accostate figure molto diverse: natura ed artefatto, passato lontano e passato recente, presente e frammenti di anticipazioni future, decadenza e vitalità, tipi insediativi disparati, qualità e scadimento,... Addirittura, su un piano strettamente estetico e formale, la varietà delle forme, dei colori, dei contrasti, delle luci ne fa un mondo particolarmente ricco e suggestivo, da tempo però in serio pericolo di disgregazione e di imbruttimento. Uno dei problemi principali è proprio quello di riuscire a cogliere e a descrivere nel modo migliore possibile questa molteplicità, di cui abbiamo per il momento una percezione piuttosto intuitiva, anche se confortata da alcuni materiali già a disposizione e da alcuni studi preliminari. Oltre alla molteplicità degli elementi naturali (geologia, flora, microfauna), è particolarmente evidente la molteplicità dei tipi insediativi. [...] A partire dalle considerazioni precedenti si possono ipotizzare procedure e metodi di pianificazione diversi da quelli generalmente adottati. Più che applicare sul territorio regole e parametri di carattere generico e di supposta validità generale si dovrebbe partire dall'analisi culturale, rigorosa e specifica, del territorio stesso per farne emergere le esigenze e le possibilità di trasformazione. In effetti se l'analisi è pertinente e critica sarà essa stessa a generare i nuovi programmi.»

È partendo da queste considerazioni che la nostra associazione ha operato anche dopo la rinuncia dell'UBS a promuovere e finanziare il progetto di campo di golf. Nacquero in quel periodo studi interessanti, certamente suggeriti da quelle riflessioni⁶. Il contributo di Massimo Colombo, pubblicato in queste pagine, sulle antiche vie di comunicazione della zona, apre un ulteriore campo di indagine che la pianificazione – anche in un'ottica di valorizzazione turistica⁷ – potrebbe in futuro integrare⁸. Ora esce lo studio «Un territorio prealpino, l'Arbòstora tra storia e città diffusa» dell'arch. Felicioni, frutto di un lungo e approfondito lavoro che si concretizzerà anche in una mostra⁹. Questo lavoro consente di comprendere l'importanza della ricerca storica nei termini appena esposti, il suo potenziale contributo nel difficile compito di «traghetare il

territorio – con le sue sedimentazioni storiche e naturali – verso un futuro per ora soltanto vagamente intuibile¹⁰. Inoltre, non mancherà di aprire nuovi campi di indagine.

La ricerca di Felicioni è stata finanziata dal Dipartimento istruzione e cultura del Cantone Ticino. È un grosso merito l'aver compreso e sostenuto l'importanza di un siffatto lavoro. Infatti, normalmente, nell'ambito della tutela della natura e del paesaggio, gli enti finanziatori pubblici e privati privilegiano i lavori «concreti» e immediatamente visibili sul territorio (risanamento di muri a secco, interventi su stabili rurali, ecc.), rispetto a quelli che danno risultati «solo» cartacei. Riteniamo invece che lavori come quelli di Felicioni, che l'architetto Carloni a conclusione del suo testo «Agire negli interstizi» considera «affatto inderogabili», siano in realtà un presupposto fondamentale per la progettazione del territorio.

Inoltre, alla vigilia di non improbabili fusioni comunali, è estremamente importante lo studio del territorio dell'Arbòstora visto come parte integrante della città di Lugano. Accanto alla tutela di resti del Ticino rurale, vale la pena non abbandonare al proprio destino il piano e le periferie delle città.

La nostra associazione intende continuare il lavoro interdisciplinare di conoscenza del territorio dell'Arbòstora portato avanti in questi anni. Lavorerà per far sì che simili studi diventino un *reale* strumento pianificatorio. Quanti sin qui ci hanno aiutato in molte forme ricevano il nostro ringraziamento. Senza di loro, il nostro lavoro non si sarebbe neppure potuto iniziare. E se questo aiuto c'è stato, significa che il senso del nostro operato è stato capito.

Note

1. «Grossi proprietari privati» e «presenza di promotori finanziariamente forti (UBS), a sostegno di un progetto molto oneroso a causa del difficile inserimento e delle alte compensazioni necessarie» (da: «Cantone Ticino, spazio per il golf», Rapporto del Gruppo di lavoro interdipartimentale [...], 1994, allegato 1, n. 42).
2. Commissionato dal DT alla Dionea SA, 1994.
3. Il capitolo «Pianificazione» (33 righe) menziona invero gli atti pianificatori toccati dal progetto (PD, PR) e delimita il comprensorio pianificatorio – «tutta la montagna dell'Arbòstora con le relazioni che essa ha con i perimetri di pianura (Pian Scairolo, Lugano, ecc.)» – ma il giudizio di fattibilità del golf sarà dato (anche successivamente nel PD) a prescindere da ogni esame ulteriore. L'attenzione è invece incentrata soprattutto sulle compensazioni naturalistiche.
4. «È stato detto, da parte di un consigliere di Stato, che quell'ipotesi di campo di golf era tenuta fra le pieghe del Piano Direttore per... non perdere la faccia»; Graziano Papa: «Arbòstora: una fisima da archiviare» (una lettera a Marco Borradori), in: «Il nostro Paese», n.260, gennaio-febbraio 2001, p. 34.
5. Tita Carloni, «Spunti per la lettura di un territorio», Quaderno n° 1 di Arbòstora domani, 1995 e «Arbòstora: che fare?», 1999 (in: www.arbostoradomani.ch).
6. Marco Molinari, «La montagna disincantata», tesi di laurea, 1997, Università di Bologna; Stefan Studer, «Il valore ricreativo del bosco: il caso dell'Arbòstora», lavoro di diploma SUPSI; Gruppo di Lavoro Arbòstora Ambiente (Maddalena, Maspoli, Morretti, Patocchi, Zambelli), «Complemento delle conoscenze scientifiche: invertebrati, 1998; Idem, «Studio della composizione della fauna invertebrata: farfalle e cavallette», Quaderno n. 2 di Arbòstora domani, 1999.
7. Conoscere i tracciati delle antiche vie di comunicazione consente la comprensione approfondita del territorio. Per esempio le chiese di Santa Marta, della Madonna d'Ongero, il complesso monumentale di Torello, non sono monumenti che, chissà perché, sorgono in mezzo al bosco. Sorsero lungo le importanti vie di comunicazione di allora che, contrariamente ad oggi, non si trovavano in pianura ma sui crinali o a mezza costa (vedi Tita Carloni, «Spunti per la lettura di un territorio», p. 8).
8. Pensando all'attuale progetto di pavimentazione nel nucleo di Carona (arch. Ivano Gianola), gli studi di Felicioni e i rilievi di Massimo Colombo sulle vie di transito, potrebbero forse dare spunti ulteriori.
9. Che avrà luogo al Canvetto Luganese dall'8 al 22 giugno 2002.
10. Andrea Felicioni: «Un territorio prealpino, l'Arbòstora tra storia e città diffusa», p. 6.

Lugano, il Ticino e la «metropoli Svizzera»

André Corboz

Per la stragrande maggioranza degli Svizzeri, il territorio nazionale è ancora essenzialmente agricolo, anche se ci sono moltissime eccezioni.

Quando uno dice, al contrario, che la Svizzera è poco meno di un'unica superficie urbanizzata, le reazioni sono generalmente indignate, magari violente. Però, il fatto che oggi meno del quattro per cento della popolazione lavora nell'agricoltura, basta a dimostrare che la natura (o «natura») del paese si è fondamentalmente trasformata negli ultimi decenni: l'opposizione tradizionale tra città e campagna si è rovesciata a tal punto che, ormai, quel che resta della campagna si trova all'interno della città diffusa o ipercittà. Inoltre il fenomeno non viene limitato dai confini nazionali, ma è osservabile in tutti i paesi limitrofi. Infatti, in certe regioni come Basilea, Ginevra, Kreuzlingen o Chiasso è impossibile individuare i confini politici su di una foto aerea.

Il Ticino, appunto. Per molti Svizzeri sarebbe ri-

masto una superficie largamente risparmiata dalla rurbanizzazione, come se la barriera delle Alpi continuasse a proteggere il cantone dalla conquista dell'odiatissimo sviluppo edilizio. Eppure, quando si vede come, tra il 1960 e il 2000, la regione di Lugano ha cambiato carattere grazie alle infrastrutture di trasporto, bisogna smettere di comportarsi ciecamente e bisogna invece far prevalere la realtà sui pregiudizi. E, nel contempo, bisogna pure capire che la tendenza era nata con l'apertura della galleria ferroviaria del S. Gottardo, come dimostrato da Fabio Giacomazzi nel suo libro *Le città importate* (Dadò, Locarno 1998), ma più ancora bisogna comprendere che questa evoluzione procura al Ticino dei vantaggi di grande importanza che sarebbe assurdo rifiutare in funzione di una visione paralizzante, passatistica, della «patria». Affrontare il problema positivamente è meglio che farlo partendo da una visione ancora medievale della città...



La regione di Lugano con la nuova infrastruttura di autostrade.

Lugano e la città diffusa

Andrea Felicioni

È da oltre un decennio che l'espressione «città diffusa» è entrata a far parte del vocabolario di architetti, urbanisti e geografi. Risale infatti al 1990, allorché Francesco Indovina – che all'università di Venezia la utilizzava con Bernardo Secchi per descrivere l'apparizione di frammenti di città tra le maglie della campagna veneta – pubblicò uno scritto con questo titolo. Oggi «città diffusa» serve a indicare quelle entità urbane formatesi soprattutto nel mondo industrializzato e soprattutto a partire dal secondo dopoguerra, ovvero da quando la motorizzazione di massa ha consentito e causato la dispersione di quegli elementi che caratterizzano la città e che fino ad allora erano rimasti ancora relativamente aggregati e compatti.

Il termine fa parte di una lunga serie di tentativi – alcuni riusciti, altri falliti – di etichettare un fenomeno nuovo, le cui origini non vanno però collocate intorno agli anni Cinquanta, bensì verso la metà dell'Ottocento. È a quell'epoca che gli ormai vetusti e stanchi sistemi difensivi subiscono l'ultimo e fatale assalto da parte di un nuovo e invincibile nemico: la ferrovia. Le mura, simbolo millenario dell'essenza urbana, cedono sotto i colpi della strada ferrata e dalle irreparabili breccie la città comincia a fluire nelle campagne circostanti.

Già nella prima metà del Novecento si possono distinguere formazioni urbane completamente diverse da tutto ciò che la città aveva prodotto prima d'allora. I più attenti cercano di descriverle e definirle inventando espressioni capaci di coglierne le caratteristiche. Nel 1915 Patrick Geddes propone «conurbazione», mentre nel 1961 Jean Gottmann introduce (o reintroduce) «megalopoli». Negli ultimi decenni, all'esplosione delle città è corrisposta una pioggia di neologismi e, da qualche tempo, la ricerca di nuovi termini tende ad assomigliare più a una corsa disordinata, in cui l'originalità sembra prevalere sulla chiarezza. Ciononostante, tra le molte proposte destinate a breve vita, ne emergono alcune pertinenti e solide, tra cui «ipercittà» (Corboz, 1994), «telepoli» (Echeverría, 1994), «edge city» (Garreau, 1995) o «metapoli» (Ascher, 1995). Alcune pongono l'accento sugli aspetti sociologici,

altre prestano più attenzione a quelli economici oppure a quelli geografici, ma di fatto ogni nuova espressione fa riferimento – come «città diffusa» – a un territorio che non si caratterizza più per essere una campagna dalla quale emergono delle città, quanto piuttosto un'enorme città con zone di campagna intercluse.

La città diffusa ha messo in crisi quella tradizionale, che si distingueva per la compattezza, per l'alto grado di omogeneità e per la sua chiarissima distinzione dalla campagna. E con il concetto di città è entrato in crisi anche quello di limite. Al modello classico di espansione urbana, in cui nuove e più ampie cinte murarie ridefinivano sempre e comunque limiti precisi, si contrappone ora l'esplosione o la «diffusione» della città, cui fa riscontro una dissoluzione dei suoi limiti.

V'è da chiedersi che relazione possa esserci tra la scomparsa dei limiti e la crisi dello spazio urbano, che da quando non si oppone più a quello aperto della campagna è riuscito soltanto raramente a proporre soluzioni convincenti. Sembrerebbe che la capacità di pensare la città in termini di spazi sia andata persa con la progressiva dissoluzione dei suoi limiti; forse proprio perché spazio e limite sono due concetti complementari. E allora bisognerebbe pure domandarsi se la ricerca di nuovi limiti potrebbe in qualche modo aiutare a immaginare nuove spazialità, a proporre modalità di percezione differenti da quelle del passato, ma altrettanto efficaci.

Cercare dei limiti è lecito tanto quanto è giusto delimitare un problema per provare a risolverlo; e una delle grosse difficoltà poste dalle conformazioni urbane contemporanee risiede proprio nell'assenza di limiti riconoscibili e nella conseguente incapacità di circoscrivere e definire i problemi. Poco o nessun senso hanno quei progetti o singoli interventi che si autoinvestono del ruolo di nuova porta o nuovo limite di un centro urbano. Ma chiedersi quanto sia grande la città diffusa e quali siano i suoi confini può essere utile, sia per trovare la giusta scala che per non perdere il senso del proprio operato.



La regione di Lugano con il rilievo e l'edificazione di fine Novecento

Le cinte murarie e i limiti che esse ponevano non esistono più. Raramente i confini amministrativi coincidono con quelli di una città e quindi non costituiscono delle valide alternative. Varcata questa soglia, è facile ritrovarsi a correre affannosamente appresso a limiti sempre più ampi e sfuggibili, inglobando aree immense ed eterogenee: dal distretto alla regione e al paese oppure dall'agglomerato alla conurbazione, alla nebulosa urbana, per arrivare velocemente fino alla «città globale» (Sassen, 1991), i cui limiti coincidono con quelli dell'intero pianeta.

Indubbiamente la città diffusa ha dei caratteri costanti, riconoscibili ormai a livello planetario. Il centro commerciale, la «strada-mercato», la villetta unifamiliare, il «ghetto», le offerte per il tempo libero e i sistemi, spesso perversi, di produzione, scambio e consumo, sono elementi della città diffusa che si ritrovano ovunque. Generano dappertutto problemi analoghi, che vanno affrontati nella scala appropriata. In questo senso, i limiti della città corrispondono realmente a quelli dell'intero globo.

Ma è anche vero che non ci si deve illudere di poter risolvere tutti i problemi delle città contemporanee affidandosi a ricette universali, spesso di difficile applicazione. L'idea di una «sostenibilità» dello sviluppo è un approccio valido, che ha bisogno di un'attuazione generalizzata per produrre risultati tangibili, ma ciò non basta. Gli elementi della città diffusa si sovrappongono a realtà locali che possiedono tratti specifici. È diverso se questi si impiantano nel deserto del Nevada, nella pianura irrigua lombarda o nel paesaggio prealpino dei laghi insubrici. A questa scala i problemi sono di un'altra natura, vanno de-limitati e affrontati in modo diverso.

Anche Lugano appartiene alla città diffusa, in quanto ne possiede i caratteri. Come in un gioco di scatole cinesi, fa parte della città globale, poi è inserita nella nebulosa urbana europea che si estende da Lisbona a Mosca. Si trova inoltre all'intersezione di due megalopoli (o conurbazioni): quella svizzera, che corre da San Gallo a Ginevra – ed eventualmente fino a Lione –, e quella padana, posta fra Torino e Venezia. E, se si vuole, è al centro della costellazione urbana della regione insubrica, tra Bellinzona, Lecco, Como, Varese, il Lago d'Orta e Locarno. A queste scale i suoi problemi sono quelli della città diffusa e, quindi, quelli di ogni città.

Ma, come ogni regione, pure quella di Lugano possiede caratteri specifici, sviluppati in secoli e millenni, attraverso il continuo confronto fra condizioni naturali date (la topografia, il clima, ecc.) e le esperienze abitative delle popolazioni che

vi si sono insediate. A questo livello i temi sono di altro genere, impongono scale e approcci differenti. Per affrontarli e soprattutto per mediare tra il carattere globale dei nuovi elementi urbani e la natura locale dei luoghi che li accolgono, è necessario delimitarli diversamente.

Nelle pagine seguenti si mostra l'evoluzione della regione luganese – rispettivamente della sua rete stradale e della massa edificata –, tra la metà dell'Ottocento e la fine del Novecento. Risulta evidente come la regione abbia perso quei tratti – che possedeva ancora nel XIX secolo – di territorio prevalentemente agricolo, caratterizzato da una fitta distribuzione di piccoli villaggi sparsi un po' ovunque, per trasformarsi, soprattutto nella seconda metà del XX secolo, in un brandello di città diffusa. Inevitabilmente le stesse immagini possiedono – e propongono – dei limiti. Limiti in parte arbitrari, ma comunque rappresentativi: quello meridionale è posto dal lago; quello settentrionale dalla Val Colla e dalla strozzatura della Valle del Vedeggio (all'altezza di Taverne); quello occidentale dalle cime del Malcantone e del Varesotto, che separano la regione del Ceresio da quella del Lago Maggiore; quello orientale, infine, dalle alte creste, lungo cui corre il confine italo-svizzero.

All'interno di questi confini quella di Lugano si presenta come una regione relativamente chiusa. Il suo bacino imbrifero è circondato da vette che lo separano dalle regioni dei laghi Lario e Verbano, poste a quote inferiori. A differenza di queste, le sue valli non penetrano nel cuore del paesaggio alpino e neppure si aprono veramente sulla pianura padana. Costituisce, dunque, un'unità relativamente piccola e ben definita, composta di pochi elementi primari. Innanzitutto il lago, la cui forma è la più complessa tra quelle dei bacini insubrici. Poi i fondovalle, di dimensioni modeste, ma più allargati e ariosi rispetto ai corridoi lunghi e stretti delle regioni vicine. Infine i rilievi: colline e monti le cui cime arrotondate superano di rado i 2000 metri e sono quasi sempre raggiunte da densi boschi.

In questo contesto le manifestazioni più evidenti della città diffusa si concentrano nei fondovalle, dove si accumula e si accavalla gran parte delle funzioni e dei prodotti della nuova entità urbana. Sui rilievi, zone residenziali estensive si alternano a grandi superfici boschive, il cui valore silvicolo è decaduto per far posto a nuove funzioni, in particolare lo svago e la stabilizzazione dei pendii. L'autostrada e la ferrovia – che forzano il Monte Ceneri, scivolano lungo la Valle del Vedeggio, scartano il lago e poi scompaiono tra i colli del Mendrisiotto – sono le vere arterie di questo sistema urbano, i suoi canali di alimentazione.

Altre regioni presentano limiti più ambigui, ma nel caso di Lugano quelli appena indicati potrebbero costituire un punto di riferimento. Sono confini all'interno dei quali si possono riconoscere delle costanti e dei caratteri specifici e in cui forse è possibile realizzare quel lavoro di mediazione tra la dimensione globale della città diffusa e quella locale del territorio storicamente costruito, che si contraddistingue per la varietà dei suoi paesaggi: tipicamente prealpini negli ambienti lacustri e collinari, ancora alpini nelle aree più discoste e già lombardi nelle aree di pianura e pedemontane. La molteplicità è un elemento fondamentale del paesaggio ceresiano e si traduce in qualità spaziali particolari che è importante saper riconoscere e reinterpretare.

Nella gestione degli schizofrenici processi di formazione della città contemporanea una delle sfide più importanti sta proprio nel riconoscere la

corretta scala per cercare un dialogo tra la dimensione globale del territorio, imposta dall'esterno, dall'alto e dal presente, e quella locale che propone i suoi argomenti dall'interno, dal basso e dal passato. È un lavoro di mediazione tra storia e città diffusa; un lavoro di progettazione. E va affrontato in fretta, affinché il territorio, lo «scenario dell'esperienza umana», non si trasformi in informe e anonimo contenitore.

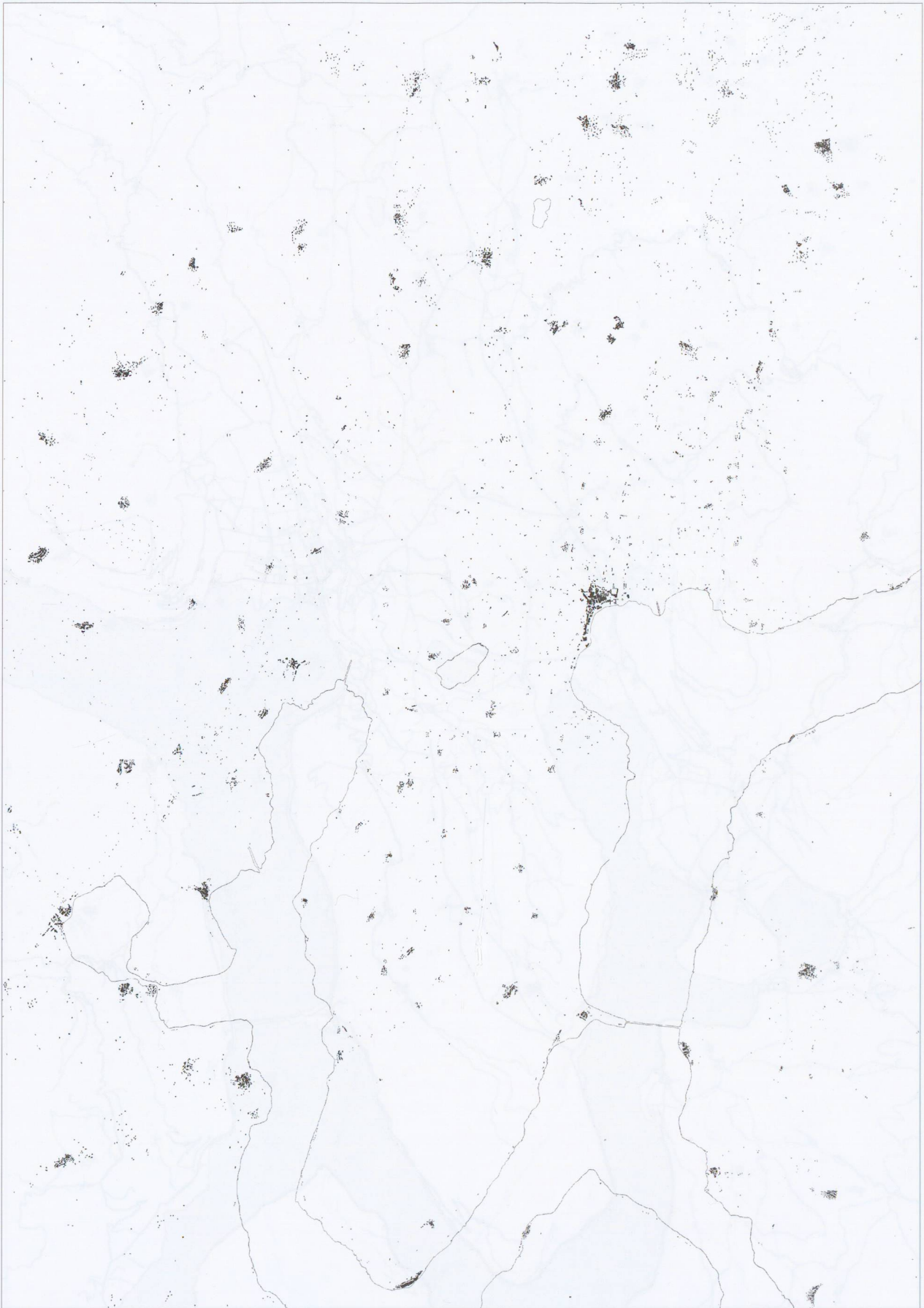
Le immagini che accompagnano questo articolo sono state realizzate nell'ambito di una ricerca finanziata dal Dipartimento dell'istruzione e della cultura del Cantone Ticino. La prima è stata realizzata con la collaborazione del prof. Alessandro Carosio e dell'Istituto di Geodesia e Fotogrammetria del Politecnico di Zurigo. Alla realizzazione delle sequenze che mostrano lo sviluppo urbano della regione luganese hanno invece collaborato Maria Cortils Munné e Bogna Wawrzyniak, nell'ambito di uno stage organizzato congiuntamente dall'associazione Arbostoradomani e dal Servizio Civile Internazionale, nell'estate del 2000. Le immagini sono state realizzate con i dati dell'Ufficio federale di topografia e riprodotte con la relativa autorizzazione (BA 024040).



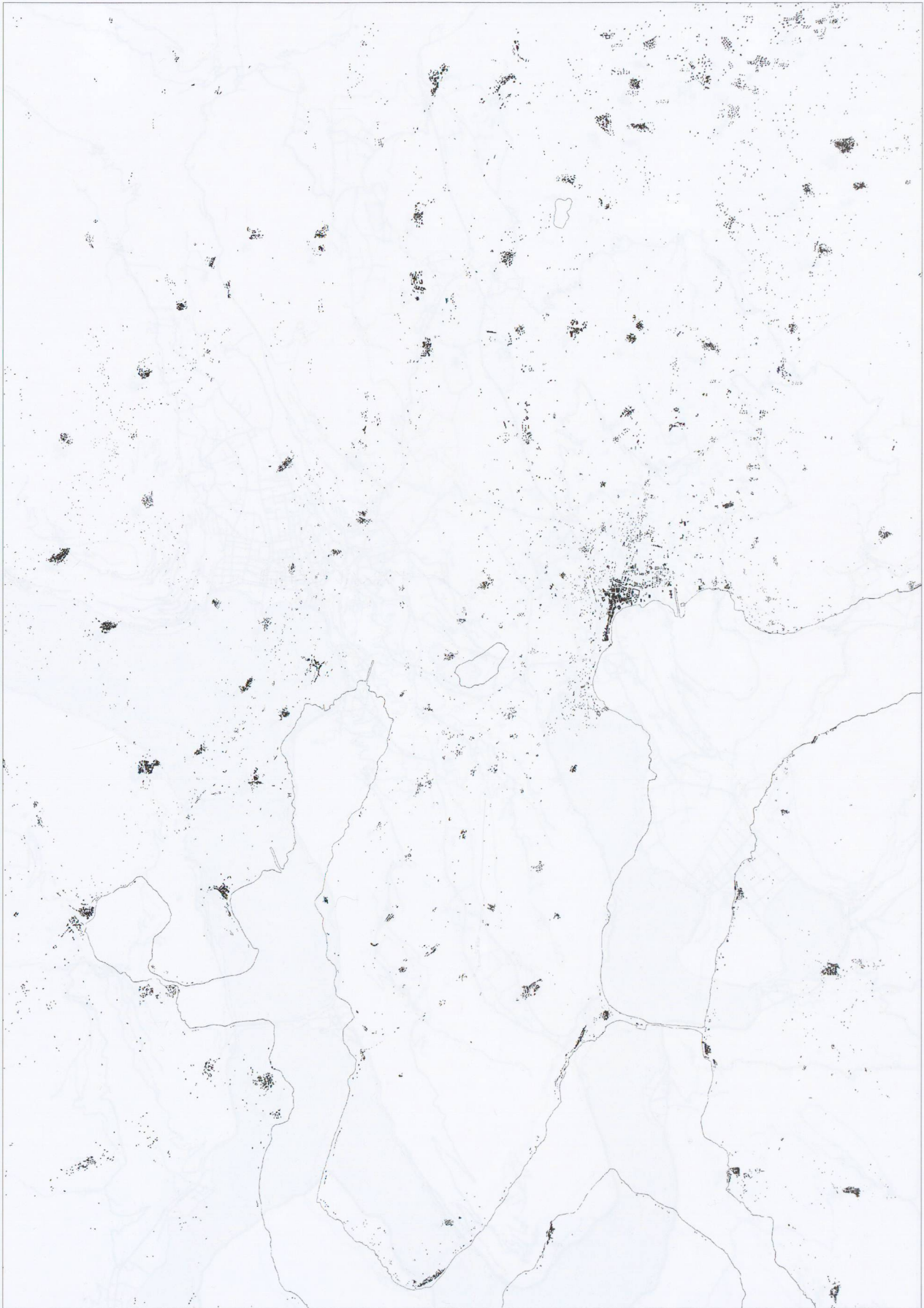
La regione di Lugano e i suoi elementi geografici principali, all'origine, sia in passato che oggi, di una costruzione specifica del territorio: il lago (in nero), i fondovalle (grigio chiaro) e i rilievi (grigio scuro). A titolo indicativo, è stato inserito anche il nucleo ottocentesco di Lugano (in nero)

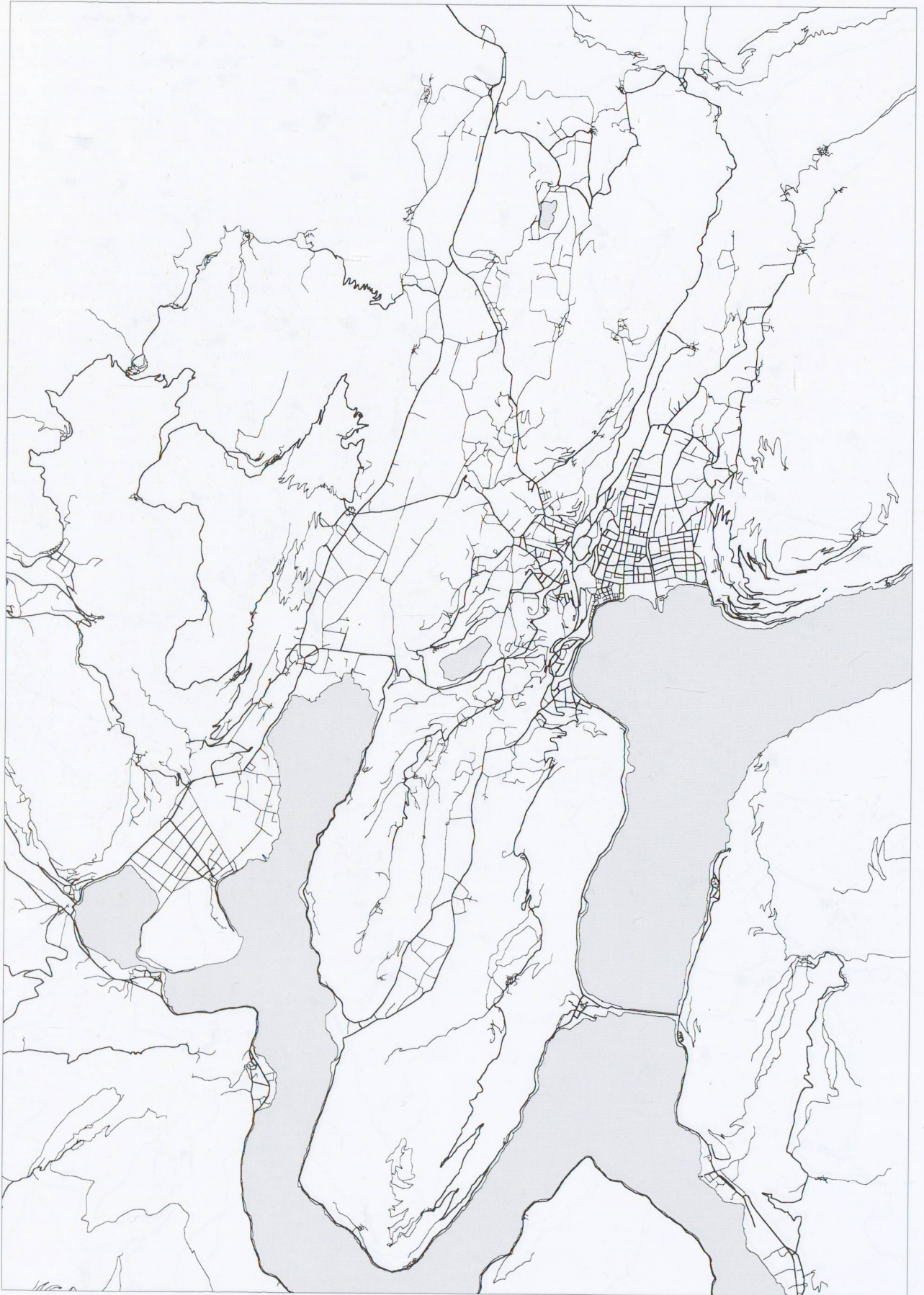
La rete stradale, 1850

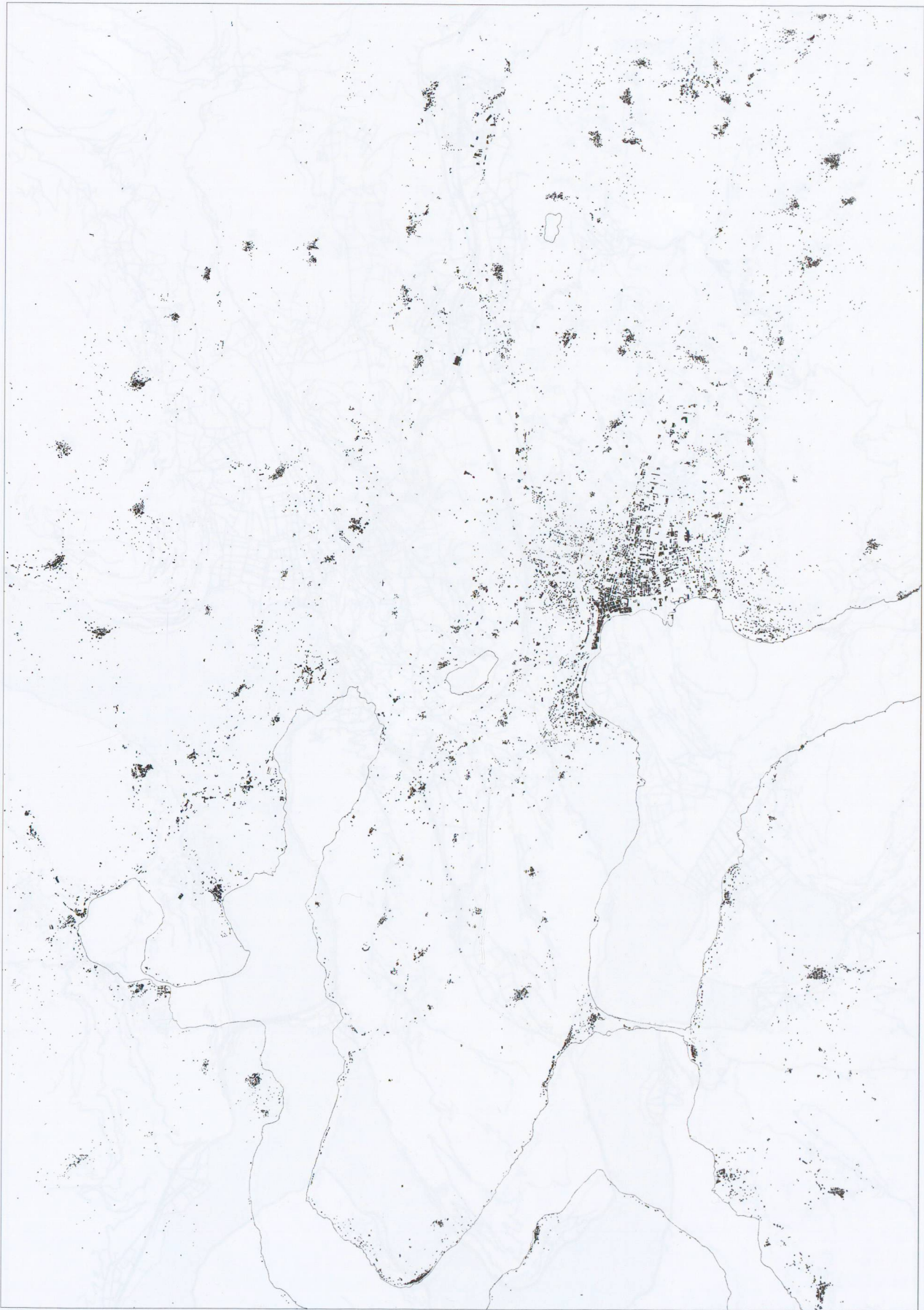




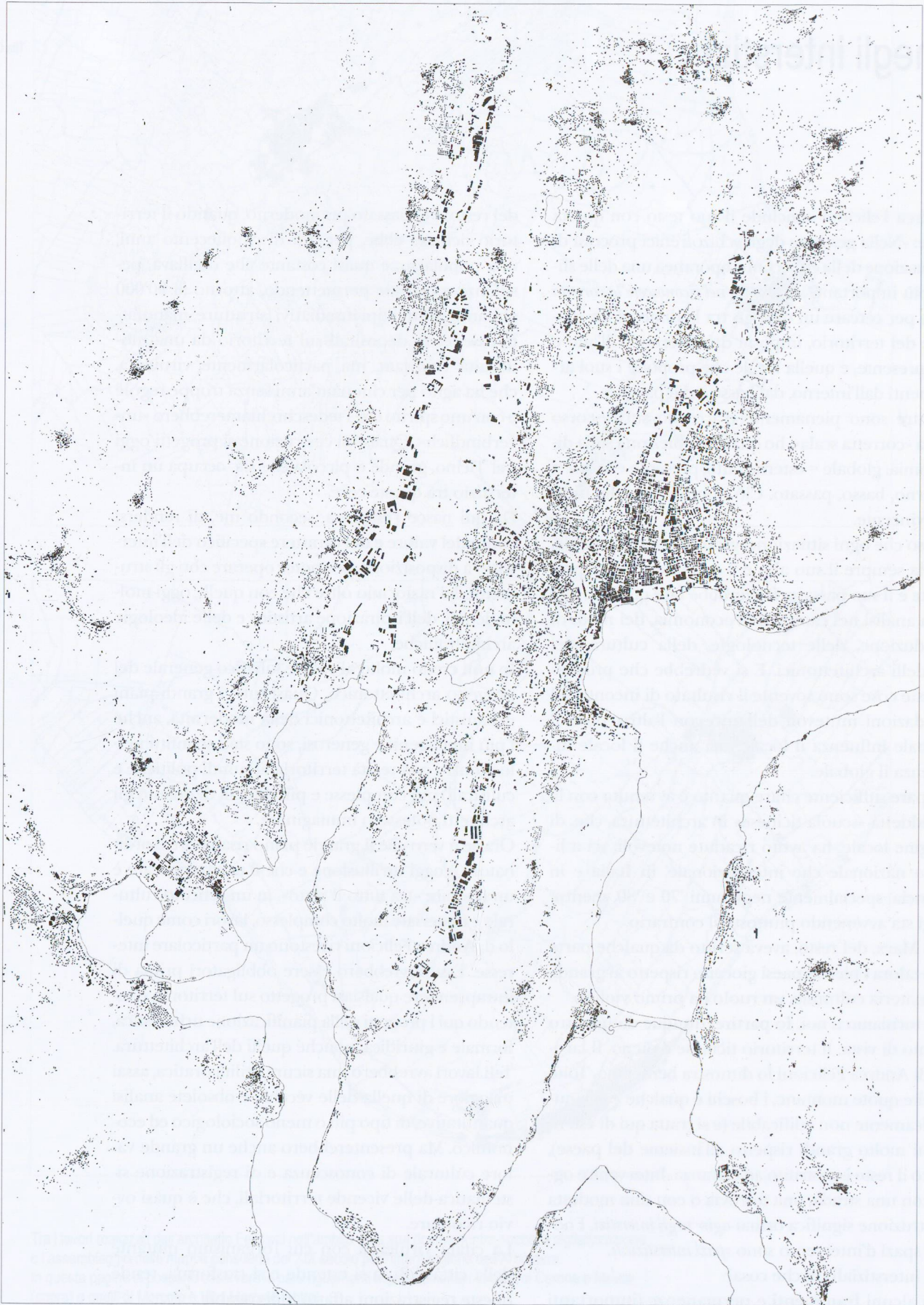












Agire negli interstizi

Tita Carloni

Andrea Felicioni conclude il suo testo con questa frase: «Nella gestione degli schizofrenici processi di formazione della città contemporanea una delle sfide più importanti *sta proprio nel riconoscere la corretta scala* per cercare un dialogo tra la dimensione globale del territorio, imposta dall'esterno, dall'alto e dal presente, e quella locale che propone i suoi argomenti dall'interno, dal basso e dal passato».

Mentre sono pienamente d'accordo sul discorso della «corretta scala», ho qualche obiezione sulla dicotomia: globale = esterno, alto, presente e locale = interno, basso, passato. Ciò non mi pare del tutto convincente.

Penso che ogni situazione, globale o locale che sia, abbia sempre il suo alto e il suo basso, il suo presente e il suo passato. Basterebbe fare qualche piccola analisi nel campo dell'economia, dei modi di produzione, delle tecnologie, della cultura, dei modelli architettonici. E si vedrebbe che proprio queste cose sono sovente il risultato di incontri ed ibridazioni mutevoli dell'uno con l'altro, dove il globale influenza il locale, ma anche il locale influenza il globale.

Mi pare sufficiente citare quanto è avvenuto con la cosiddetta «scuola ticinese» in architettura, che, di origine locale, ha avuto ricadute notevoli, sia a livello nazionale che internazionale, in Italia e in Francia, specialmente negli anni '70 e '80, mentre oggi sta avvenendo piuttosto il contrario.

Già Marx, del resto, aveva scritto da qualche parte che talora i piccoli paesi giocano rispetto ai grandi, in materia culturale, un ruolo da primo violino.

Ma torniamo a noi. Io parterei dunque da un altro punto di vista. Il territorio ticinese è pieno. Il lavoro di Andrea Felicioni lo dimostra benissimo. Tolle le alte quote montane, i boschi e qualche zona giuridicamente non edificabile (e si tratta qui di estensioni molto grandi rispetto all'insieme del paese), tutto il resto è costruito ad oltranza. Intervenire oggi con una strada, una ferrovia o con una modesta costruzione significa ormai *agire negli interstizi*. I nostri spazi d'intervento sono *spazi interstiziali*.

Ma interstiziali tra che cosa?

Tra alcuni frammenti e permanenze (importanti

del resto) del passato premoderno, quando il territorio ticinese ebbe, per più di cinquecento anni, una popolazione quasi costante che oscillava, pestilenze e carestie permettendo, attorno ai 90'000 abitanti, e tutti i tipi insediativi (strutture, manufatti, case, ecc.), depositati sul territorio da una modernità ritardata, ma particolarmente virulenta, che ha agito per cinquant'anni senza troppe regole e con uno spirito che i tedeschi chiamerebbero «unverbindlich». Qualsiasi costruzione si progetti oggi nel Ticino, grande o piccola che sia, occupa un interstizio tra queste cose.

Da qui nasce l'esigenza, secondo me, di rendersi conto del valore e del carattere specifico dell'interstizio a disposizione, per poter operare con gli strumenti del raziocinio oltre che con quelli, oggi molto deboli, dell'ispirazione artistica e delle ideologie architettoniche.

Io non credo molto al valore salvifico generale del progetto architettonico. Quasi tutti i grandi piani urbanistici e architettonici della modernità, anche i più intelligenti e generosi, sono stati sconfitti nello scontro con realtà territoriali (quindi politiche e culturali) più complesse e più difficili di quanto gli architetti potessero immaginare.

Ora se è vero che il grande piano risanatore e ordinatore è oggi un'illusione e che il nostro operare è un operare «tra tutto il resto», in un reticolo culturale e materiale molto complesso, lavori come quello di Andrea Felicioni rivestono un particolare interesse. Essi dovrebbero essere obbligatori prima di intraprendere qualsiasi progetto sul territorio, e intendo qui i progetti della pianificazione urbanistica, formale e giuridica, nonché quelli dell'architettura. Tali lavori avrebbero una sicura utilità pratica, assai maggiore di quella delle vecchie e obsolete analisi quantitative, di tipo più o meno sociologico ed economico. Ma presenterebbero anche un grande valore culturale di conoscenza e di registrazione sistematica delle vicende territoriali, che è quasi ovvio ricordare.

La citata virulenza con cui l'organismo mutante della città diffusa si estende e si trasforma, rende queste registrazioni affatto inderogabili.



Tra i lavori realizzati dall'architetto Felicioni nell'ambito della sua ricerca rientra anche la digitalizzazione e l'assemblaggio delle mappe censuarie del XIX secolo per l'intera regione dell'Arbòstora. In questa pagina si possono osservare le parti riguardanti rispettivamente i territori di Carona e Melide (sopra) e quelli di Morcote e Vico Morcote (sotto)

La viabilità storica nella regione dell'Arbòstora.

Alcuni aspetti metodologici dell'indagine IVS

Massimo Colombo

Prima di affrontare il tema della viabilità storica nella zona dell'Arbòstora, è forse opportuno spendere qualche parola per chiarire quali sono le funzioni e la metodologia dell'Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera.

L'ivs è un inventario federale istituito sulla base della Legge per la protezione della natura (LPN), emanata nel 1966. Compito dell'inventario è quello di studiare e catalogare il patrimonio storico viario, allo scopo di fornire degli strumenti di conoscenza, destinati sia allo studioso che al pianificatore.

A questo fine è stata elaborata una specifica metodologia articolata su diversi piani tra loro complementari. In primo luogo si provvede alla raccolta preliminare di dati tramite la ricerca archivistica e il reperimento della cartografia storica che viene riportata sulle carte attuali. In questo modo è possibile ottenere una base immediata di confronto con la situazione attuale. Questa prima stesura serve da supporto per la seconda fase della ricerca, che si concentra nella verifica diretta sul terreno, allo scopo di individuare i reperti viari storici ancora esistenti. Questi ultimi vengono rilevati e riportati su una carta di lavoro con dei simboli specifici che traducono graficamente tutti gli aspetti che interessano la struttura della via al momento del rilevamento; ossia: il tipo di superficie (se in asfalto, in terra, selciata o in roccia) e le sue particolarità, (quali la presenza di gradini, tombini, ponti, guadi, e loro tipologia), unitamente ad aspetti che riguardano la forma stessa della via (se a mezzacosta, in via cava, in trincea, in terrapieno) e le strutture portanti (muri di sostegno, di cinta, scarpate, filari alberati, recinzioni). A ciò vanno aggiunti quelli che tecnicamente sono denominati i «supporti del traffico», strettamente legati alla strada, in quanto spesso ne giustificano la presenza o ne fanno da corredo, ma estranei alla sua struttura. Sotto questa voce sono comprese chiese, oratori, cappelle, croci, fontane, pietre di confine o chilometriche, fortificazioni, opifici (strutture siderurgiche e idrauliche in genere), cave, miniere o zone minerarie ed infine gli edifici genericamente denominati

profani. Questi includono soste, dogane, dazi, caseforti, ospizi. Tutti riportati in carta tramite l'uso di simboli specifici. L'insieme dei dati raccolti, infine, viene elaborato e trasferito nella documentazione finale dell'ivs, che consiste in una cartografia generale dell'area studiata (in scala 1:25'000), e in una parte descrittiva, che fa riferimento ad ogni singolo oggetto rilevato.

Gli elaborati cartografici sono di due tipi: il primo è la *Carta del terreno*, che raccoglie tutte le informazioni riguardanti gli aspetti strutturali della via storica; il secondo, la *Carta d'inventario*, riporta i tracciati rilevati, suddivisi per valore storico (in sintesi, se l'importanza della via è di carattere nazionale, regionale o locale), evidenziati sulla base della loro sostanza morfologica. Per chiarire: se la via storica è stata attualmente riutilizzata da una strada asfaltata, il valore morfologico sarà basso, ma se conserva elementi tradizionali, quali il fondo selciato o strutture murarie a secco, viene considerata di particolare valore morfologico.

Ogni singolo percorso, che può essere suddiviso in tracciati e segmenti, è individuabile grazie ad una numerazione alla quale corrisponde una parte descrittiva che contiene sia informazioni tecniche (quali, per esempio, lo stato della via storica, se abbandonata o in uso, tipologia e larghezza del fondo e delle scarpate) che informazioni storiche.

Su queste basi sono stati effettuati i rilevamenti concernenti la viabilità storica nella zona dell'Arbòstora. Per quanto riguarda le fonti cartografiche sono state utilizzate, principalmente, le mappe censuarie comunali ottocentesche, ricche di informazioni riguardanti non solo i collegamenti ma anche la passata organizzazione del territorio. Le singole tavole, in scala 1:1000, sono state disegnate con estrema precisione, tanto da consentire un esatto riporto sui piani cartografici attuali dell'antica rete di comunicazione. La ricchezza dei dati è completata dalla grande quantità di denominazioni locali, spesso scomparse dalla memoria e utili per una ricostruzione toponomastica locale, e dal rilievo degli abitati, che ci permette di comparare l'originaria espansione dei nuclei con l'attuale.



Un interessante resto di una scalinata in sasso che si trova a lato del sentiero che sale da Morcote all'Alpe Vicania (Carta del Terreno IVS TI 2439)



Un pregevole tratto della mulattiera che da Melide sale a Carona, in questo punto particolarmente ben conservato (Carta del terreno IVS TI 2581)



Questo breve passaggio in via cava è un resto dell'antica via che conduceva alla chiesa della Madonna d'Ongero (Carta del terreno IVS TI 2580)

Un'altra fonte cartografica fondamentale cui si è attinto, sono le cosiddette carte Siegfried, dal nome del loro realizzatore, o Atlante Topografico della Svizzera. L'Atlante è il primo rilievo cartografico omogeneo effettuato per l'intero territorio svizzero con sistemi *moderni* (cioè basati su un'articolata rete di punti di triangolazione, definizione delle curve di livello, punti quota, disegno e ombreggiatura a colori). Per l'ivs la sua prima edizione costituisce, da un punto di vista metodologico, il termine cronologico entro il quale una via viene assunta come storica. Il limite non è assolutamente vincolante, in quanto eccezioni e situazioni particolari possono essere prese in considerazione: un esempio possono essere le prime strade militari. I fogli dell'Atlante Topografico della Svizzera che interessano la regione dell'Arbòstora sono il 540 bis Agno, il 541 Lugano, il 542 Ponte Tresa, tutti editi nel 1891.

Nel complesso, la rete desunta è risultata piuttosto articolata, con collegamenti di una certa importanza tra i nuclei principali e particolarmente densi nelle immediate vicinanze degli abitati. Qui il reticolo stradale si infittisce, in quanto il territorio maggiormente sfruttato è quello sito nei pressi dei paesi, destinato alle coltivazioni. Più rada e meno definita è la rete che interessa più specificamente il Monte Arbòstora, utilizzato soprattutto per il pascolo e lo sfruttamento delle aree boschive. Punti viari nodali, oltre agli abitati, sono costituiti dagli edifici religiosi: in particolare il Torello, dove convergono le strade provenienti da Morcote, Carona o Figino; la Madonna d'Ongero, dai cui pressi si dipartono le strade per il Monte Arbòstora e l'Alpe Vicania, nonché quelle per il Torello e Carona. Non trascurabile era anche la funzione, in questo senso, della chiesa di Santa Marta di Carona, oggi poco intuibile per via della trascuratezza in cui versa il monumento e della sostanziale trasformazione della zona, dove si raccoglievano le strade provenienti dal Torello, da Morcote, da Ciona e direttamente da Carabbia.

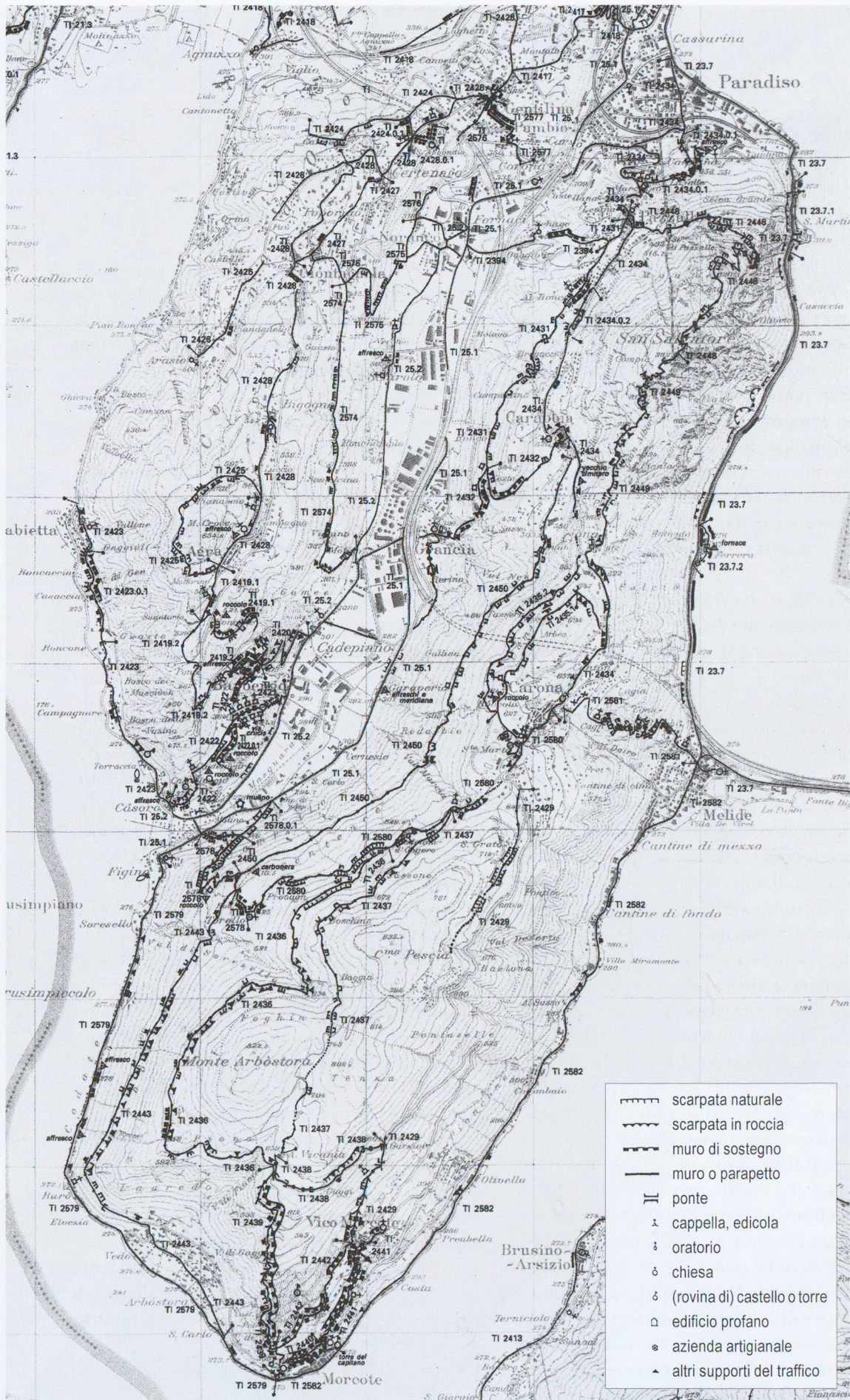
Nel suo complesso si può leggere un duplice sistema viario: uno che potremmo definire orizzontale o trasversale, cioè che solca il promontorio nel suo senso longitudinale, ruotando intorno al Monte Arbòstora; e uno verticale, destinato essenzialmente ai collegamenti tra il Piano Scairolo da un versante e le sponde del lago dall'altro, con i nuclei più elevati. Emergono, in questo caso, le mulattiere tra Melide e Carona, il sentiero che sale da Figino al Torello e quello tra Grancia e Carabbia.

Il ricco patrimonio monumentale disseminato nei singoli comuni che costituiscono la regione

dell'Arbòstora e la loro posizione geografica, dominante soprattutto i collegamenti via lago tra nord e sud, suggeriscono, e a ragione, un passato storico di rilievo. Non è questa la sede per affrontare tale tema, che necessiterebbe di uno spazio specifico.

Dato lo scopo che questo contributo si prefigge, cioè quello di esaminare gli aspetti metodologici dell'indagine ivs applicati a questo territorio, mi sembra opportuno, in chiusura, dedicare un po' di spazio agli esiti dell'indagine condotta. Nel complesso occorre dire che, per ciò che riguarda una valutazione concernente gli aspetti morfologici, la qualità complessiva dei singoli oggetti rilevati non è risultata di particolare interesse. La generale natura poco impegnativa della regione non ha richiesto la realizzazione di collegamenti particolarmente strutturati. Ne sono esempio i sentieri tra il Torello e Carona e per Carabbia. Per quanto riguarda quelli tra i nuclei, di un certo interesse è la mulattiera tra Melide e Carona, dove ancora resiste parte dell'originaria struttura selciata. Oltre a questo va menzionata la mulattiera tra Morcote e Vico Morcote, compromessa solamente nel secondo tratto, in uscita da Vico e verso Carona. Per quanto riguarda i nuclei, per contro, vanno segnalate due situazioni particolarmente significative: la rete di stradine selciate all'interno di Carona, che andrebbe assolutamente protetta e ripristinata, conservandone l'aspetto tradizionale, e alcuni collegamenti a Morcote, con particolare riferimento tanto al sistema porticato del lungolago che alle vie e scalinate nella zona della chiesa parrocchiale. Per il resto, l'intenso sviluppo urbano e la conseguente modernizzazione della rete stradale, pensata soprattutto in funzione del traffico automobilistico, hanno notevolmente alterato l'antico tessuto che risulta sovente frammentato in piccoli segmenti, abbandonato e irrimediabilmente compromesso (come nel caso delle vie cave nell'area del Parco San Grato) o del tutto scomparso.

Qui a lato una riduzione dell'estratto della CN 1353, comprendente l'intero territorio dell'Arbòstora, della *Carta del Terreno IVS*. Emergono i singoli percorsi rilevati, individuati da uno specifico numero d'oggetto, caratterizzati dagli elementi tradizionali ancora esistenti che ne compongono la sostanza (per i dettagli rimandiamo alla legenda).



L'Arbòstora e la costruzione del territorio

Andrea Felicioni

Il territorio prealpino luganese è costituito da tre elementi geografici principali: il lago, tortuoso e piccolo rispetto a quelli vicini di Locarno e di Como; pochi fondovalle di dimensioni relativamente modeste; e, infine, i rilievi, un'ondulata sequenza di cime arrotondate, da cui emergono, sullo sfondo, le spigolose forme delle sommità alpine. Il complesso alternarsi di questi elementi è all'origine di esperienze paesaggistiche, la cui bellezza ha fatto la fortuna, in termini di turismo, della regione; ma è anche la causa di uno sviluppo urbano specifico.

Qui la città diffusa ha seminato gran parte dei suoi prodotti nei piani: del Cassarate, del Vedeggio e Scairolo. In quelle che, fino alla fine dell'Ottocento, erano lande ghiaiose, devastate regolarmente dalle alluvioni e appena sfruttate da modeste forme di agricoltura e pastorizia, ora si accavallano gli innumerevoli elementi di un'entità urbana nuova e dai contorni alquanto frastagliati: quartieri residenziali più e meno compatti, uffici, zone industriali, depositi, capannoni, carrozzerie, stazioni di servizio, centri commerciali, posteggi, scuole, discoteche, strutture per lo sport e il tempo libero, superfici agricole a coltura intensiva, qualche serra, qualche terreno che uno sviluppo troppo veloce e convulso ha dimenticato, e naturalmente anche l'aeroporto, la ferrovia, l'autostrada con i suoi svincoli e una fitta rete stradale che cerca di far fronte a un'esigenza di mobilità in costante crescita. Da questo nuovo territorio qua e là emergono ancora i tratti di quello precedente: un «centro storico», un villaggio, un gruppo di case, una masseria protetta da un filare di pioppi, un mulino o un opificio, alimentati un tempo dall'acqua di piccoli canali (le rogge) derivati dai fiumi principali.

Sui pendii, tra le colline e lungo le rive del lago, la stessa città diffusa ha portato una miriade di case e villette per una popolazione sempre più terziarizzata e benestante; ma anche villaggi di vacanza, alberghi, campeggi e le più diverse strutture atte a ospitare e intrattenere turisti e visitatori d'ogni sorta, che si muovono tra campi e boschi in stato di

progressivo abbandono. Anche qui un nuovo territorio si è sovrapposto a quello antico, che ancora fino agli anni Cinquanta era costituito da una fitta rete di piccoli villaggi, i cui abitanti praticavano un'agricoltura povera e conoscevano ormai da secoli il fenomeno dell'emigrazione.

Ma la città diffusa ha portato anche un enorme salto di scala. L'intero Luganese è ormai un'unica entità urbana, all'interno della quale è ancora possibile riconoscere le decine di insediamenti che costituivano la struttura territoriale precedente. Questa violenta e rapida sovrapposizione è all'origine di contrasti solo raramente sorprendenti e affascinanti, il più delle volte banali e svilenti perché casuali. Ne risulta un appiattimento del territorio, delle sue proprietà spaziali e dei suoi valori estetici.

Eppure il territorio antico, su cui quello nuovo si sta formando, rappresenta una straordinaria occasione per pensare spazi e paesaggi nuovi. Oltre a singoli manufatti – la cui puntigliosa conservazione, a volte, non fa che esasperare il contrasto con un contesto ormai completamente estraneo –, le preesistenze offrono spunti e riferimenti che un'attenta (benché sempre più difficile) lettura sarebbe in grado di far emergere.

Ma che senso potrebbe avere uno sforzo simile? Come il territorio anche l'esigenza di spazi e luoghi significativi, capaci di costituire punti di riferimento e identificazione, si sta trasformando velocemente. La strada, la piazza, il mercato – ma anche il bosco o l'aperta campagna – hanno assunto ruoli diversi e secondari rispetto al passato. Gli spazi di riferimento sono oggi quelli della casa – da cui possiamo mantenere rapporti sociali planetari e completamente svincolati dall'intorno fisico –, oppure quelli del lavoro e quelli, spesso legati ad eventi effimeri, dello svago. Sono l'abitacolo della nostra vettura, con cui il più velocemente possibile ci spostiamo da un luogo significativo a un altro luogo significativo, scivolando attraverso paesaggi che ci lasciano indifferenti.

E allora perché mantenere o costruire spazi di cui non abbiamo bisogno? Per quella passeggiata o



La regione di Lugano con il rilievo e l'edificazione di metà Ottocento

quella visita che non abbiamo il tempo e forse nemmeno la voglia di fare? Per un dovere morale? Perché i turisti continuano a venire? Forse. O forse per reprimere quel senso di disagio che ci assale quando qualcosa viene a inceppare la nostra quotidianità, obbligandoci a fermarci e a guardarci attorno. Forse perché in quei momenti capiamo che la nostra società, che offre ciò che nessun'altra è mai stata in grado di offrire, da qualche parte sta perdendo qualcosa.

Se la creazione di spazi, come risultato di un confronto costruttivo e intelligente fra territorio antico (i cui frammenti si impongono comunque alla nostra presenza) e nuovi elementi della città diffusa, può essere un obiettivo da perseguire, allora il primo lavoro da fare è quello di individuare le scale appropriate. Una è senz'altro quella della nuova entità urbana, che comprende quasi l'intero distretto luganese e di cui la topografia fissa i limiti più indicativi. L'altra non è quella del comune, i cui stretti confini di origine medievale impongono una gestione e pianificazione del territorio (svolta appunto a livello comunale) ormai inadatta. Grazie alle proprietà geografiche descritte all'inizio, il Luganese si lascia suddividere in «unità territoriali» relativamente precise. Si è già detto dei piani (Cassarate, Veduggio e Scairolo), ma anche tra i rilievi è possibile riconoscere dei tasselli – il Malcantone, la Val Colla, la Capriasca o l'Arbòstora – che possiedono tratti specifici e manifestano, nel contempo, alcuni caratteri propri della città diffusa. A questa scala si potrebbe iniziare quel lavoro di mediazione – che sarebbe sostanzialmente un lavoro di progettazione – tra territorio antico e nuovo senza perdere di vista lo sviluppo dell'insieme.

L'Arbòstora, per esempio.

La regione dell'Arbòstora è quel rilievo posto al centro del Lago Ceresio, la cui forma allungata si dispone in senso nord-sud tra il golfo di Lugano e quello di Porto Ceresio. Il nome deriva dal monte che si eleva alla sua estremità meridionale, completamente incuneata nel lago e su cui poggia, ai piedi della propaggine più prominente, il villaggio di Morcote. Dalla parte opposta, a settentrione, si erge un altro monte, il San Salvatore, la cui imponente e aspra mole domina il paesaggio luganese. Le due sommità sono collegate da una sella su cui è collocato il villaggio di Carona, baricentro dell'intero gruppo montuoso. Avvolta per tre quarti dal lago, la regione è collegata al resto del territorio soltanto attraverso parte del suo fianco occidentale, agganciato al Pian Scairolo e alla piccola conca di Paradiso. A oriente, l'unico collegamento terrestre è quello artificiale del ponte di Melide.

L'Arbòstora è inserita in una zona orograficamente «schiacciata», posta al centro del bacino imbrifero del Ceresio e di cui fanno parte pure la Collina d'Oro e la serie di poggi e colli che si susseguono fino al laghetto di Origgio. Di quest'area il San Salvatore (912 metri) costituisce il fulcro e l'apice. Tutt'attorno – dal Malcantone alla Val Colla al Monte Generoso – si elevano vette che sfiorano i 2000 metri e che racchiudono il Luganese, separandolo dagli altri bacini lacustri.

Questa particolare conformazione – oltre a offrire suggestive esperienze paesaggistiche – è all'origine di uno sviluppo territoriale specifico. In particolare, la modesta escursione altimetrica ha impedito la formazione, in quest'area, dei caratteri tipici dello spazio abitativo alpino, costituito generalmente da un villaggio con case e stalle – posto nei pressi di un fondovalle – e da innumerevoli costruzioni rustiche, sparse su «monti» e alpeggi d'alta quota. Rintracciabile in tutto il Sopraceneri, ma anche nelle aree più discoste del Sottoceneri, questo schema insediativo è assente nella regione dell'Arbòstora, che ha invece conosciuto altre vicissitudini.

La linea che idealmente collega la vetta del San Salvatore a quella dell'Arbòstora divide l'omonima regione in due aree di dimensioni simili, una affacciata sul Pian Scairolo, l'altra sul lago. Il rapporto con due contesti così differenti è all'origine di forme insediative altrettanto distanti. Il versante orientale è stato colonizzato – probabilmente già in epoche antichissime – dal lago. Presenta due gruppi di insediamenti, attestati in punti differenti della riva (quelli che consentivano l'approdo più facile): da una parte Morcote, con in alto il castello e il piccolo villaggio di Vico Morcote; dall'altra Melide, con Carona, Ciona e in parte anche Carabbia. Il destino del versante occidentale è invece legato a una via che dall'approdo di Figino penetrava il Pian Scairolo per raggiungere Lugano. Sul primo versante – quello orientale, più staccato da Lugano e più autonomo – si è sviluppato, fin dai tempi più remoti, il modello abitativo del villaggio. Dall'altra parte si è invece affermato, in epoca medievale, quello feudale della grande proprietà, sia ecclesiastica che signorile. Non è dunque un caso se i due villaggi più grandi e importanti – Morcote e Carona, che nel xv secolo, sotto il dominio del Ducato di Milano, potevano fregiarsi del titolo di «terre privilegiate» – sono entrambi rivolti verso il lago. E non è un caso che dall'altra parte si sia insediato, nel xiii secolo, il monastero di Santa Maria di Torello e si siano formati, sulle falde del San Salvatore e lungo la valle dello Scairolo, alcuni importanti latifondi come



La Collina d'Oro, il Pian Scairolo e l'Arbòstora, rilievo e idrografia

quelli di Morchino e Senago. In termini architettonici ciò si traduce nella presenza – oltre che del magnifico monastero – di un gran numero di piccoli complessi edilizi organizzati quasi sempre attorno a una corte.

Su questo versante i villaggi, fortemente vincolati all'organizzazione latifondista del territorio, sono rimasti piccoli e di fattezze modeste. Grancia, ad esempio, era assoggettato a Torello e ne era il «granaio», come suggerisce l'etimologia. Su quello opposto, per contro, il modello comunitario del villaggio ha potuto svilupparsi più liberamente. Complessi a corte, immersi in un paesaggio campagnolo, non ve ne sono; grandi proprietà ecclesiastiche nemmeno. Gli insediamenti ripropongono – con varianti a seconda della posizione e del rapporto con il lago – uno schema riscontrabile un po' in tutto il Sottoceneri, con il villaggio al centro, cinto da una prima fascia di orti, e poi, in successione, i campi e i ronchi, i pascoli, le selve castanili e i boschi. Il tutto corredato da muri, muretti, recinzioni, stradine, sentieri, oratori, cappelle e piccole costruzioni che contribuivano al disegno di un paesaggio estremamente articolato e ricco.

La storia e l'archeologia non sono ancora in grado di dirci con precisione a che epoca risalgano i primi insediamenti di questa parte dell'Arbòstora, ma un'ipotesi suggestiva sostiene che molti luoghi di culto cristiano siano sorti laddove già esistevano are romane, che a loro volta potrebbero aver rimpiazzato altari e simboli di precedenti e antichissimi culti pagani, magari del sole o della «natura». A Carona (Santa Marta, ma anche Santi Giorgio e Andrea), Morcote (Sant'Antonio Abate), Vico Morcote (Santi Fedele e Simone), Melide (Santi Quirico e Giulitta) e Carabbia (San Siro) le chiese si trovano tutte fuori dal villaggio, in luoghi che per proprietà topografiche emanano, già di per sé, una loro «sacralità». L'idea di una trasformazione e appropriazione di questi luoghi sin dai tempi più remoti è dunque, oltre che affascinante, anche ammissibile.

Di architettura romanica o addirittura paleocristiana, ad eccezione della chiesa di Santa Maria di Torello, non ne è però rimasta, anche se gli scavi archeologici hanno riportato alla luce diversi resti. Si è per contro conservata una particolare «geografia», fatta di momenti emergenti, di luoghi carichi di significati simbolici, collegati fra loro in una rete di relazioni spaziali costruite con grande sensibilità e intelligenza. Una geografia che potremmo definire romanica, se con questo termine ci si può riferire al momento di cementazione di un processo lunghissimo di appropriazione fisica

e culturale del territorio, le cui radici affondano nella notte dei tempi.

È infatti in epoca romanica, tra XI e XIII secolo, che l'ossatura insediativa dell'Arbòstora, come peraltro quella di gran parte del Sottoceneri, si consolida. A questo periodo di forte espansione si può probabilmente far risalire pure il raggiungimento di una prima soglia dello sfruttamento agricolo, la ricerca di nuove forme di sussistenza e il consolidamento di una consuetudine destinata a lasciare tracce profonde nel territorio: quella dell'emigrazione. Nel giro di qualche secolo, questa pratica – le cui origini non sono ancora chiare, ma che potrebbero anche essere anteriori al X secolo – si sarebbe evoluta fino a trasformarsi in un fenomeno socioculturale di grande impatto: quello delle maestranze migranti, chiamate dalla regione dei laghi insubrici a lavorare nei più importanti cantieri d'Europa.

Tra Quattro e Settecento, il territorio sottocenerino si arricchisce così di preziose architetture e di spazi, la cui origine va ricercata nella cultura urbana che mastri e artisti locali avevano acquisito altrove e poi importato e adattato alla realtà della terra natale. Il Sottoceneri – terra marginale e povera, basata su un'economia di sussistenza – non è stato in grado di generare, almeno fino al XIX secolo, una vera città. Ha per contro prodotto – grazie al fenomeno delle maestranze edili – una forma di urbanizzazione del territorio minuta ma fittamente distribuita nel territorio.

All'Arbòstora i risultati di questo processo si osservano in quasi tutte le sue chiese, in cui ricche forme e colori di ispirazione rinascimentale e barocca si sono sostituiti alle strutture romaniche e gotiche. Ma il fenomeno va ben oltre l'architettura religiosa. A Morcote la nobile fattura del fronte di case borghesi prospicienti il lago e dei sottostanti portici dichiara apertamente l'intenzione di coniugare funzionalità e definizione formale dell'ampio spazio della riva, chiuso tra il villaggio e l'acqua. Lo stesso dicasi per la scalinata monumentale di inizio Settecento che collega il paese alla quattrocentesca chiesa di Santa Maria del Sasso e la cui costruzione manifesta la volontà degli ideatori di creare – con l'aiuto di cappelle, colonne e della vegetazione – un'autentica esperienza architettonica. A Carona la Strada di Mezzo sembra ispirarsi a una sorta di progetto urbanistico: collegare la parte più antica del nucleo alla monumentale Piazza della Chiesa, anch'essa completamente rifatta nel Cinquecento e trasformata in uno spazio urbano concluso e formalmente controllato, grazie anche all'inserimento della loggia. Ma anche a Vico Morcote, a Melide



L'orografia e gli insediamenti di metà Ottocento
(solo per la regione dell'Arbòstora)



Rilievo tipologico di Carona, sulla base della mappa Pocconi (1859)



Rilievo tipologico di Morcote, sulla base della mappa Paleari (1871-1892)



La trama fondiaria ottocentesca, estremamente fitta e articolata. L'immagine è stata ottenuta ridisegnando e assemblando le vecchie mappe catastali, allestite da ogni comune nella seconda metà del XIX secolo



La trama fondiaria attuale, meno articolata di quella di un secolo prima. Si notano in particolare le nuove parcellezioni attorno ai nuclei, dove quartieri di villette hanno sostituito orti e campi

e a Carabbia si possono trovare elementi – fronti, scalinate, piazze e naturalmente anche un gran numero di interni – la cui pregevole fattezze lega culturalmente questi piccoli villaggi alle esperienze urbanistiche delle capitali europee – Roma, Venezia, ma anche Madrid, San Pietroburgo o Costantinopoli –, conferendogli la dignità di microcittà.

Il territorio costruito in questo ciclo culturale ed economico millenario si avvia lentamente verso un inevitabile e profondo cambiamento nella prima metà dell'Ottocento, quando, con lungimiranza, il neonato Cantone Ticino imprende – per dare coesione all'unità politica appena costituita – un'enorme opera di riparazione e ampliamento della rete viaria. Le nuove «strade circolari», ancor prima della ferrovia, aprono le porte all'industria e al turismo, dando avvio a quel radicale processo di trasformazione di cui ancora non si intravede la fine.

Oggi l'Arbòstora è una sorta di isola. Il nuovo sistema viario ne ha stravolto l'accesso e l'uso: strade di scorrimento la accerchiano; ferrovia e autostrada la fiancheggiano su entrambi i lati. La divisione verticale tra versante orientale e occidentale, determinante fino al XIX secolo, ha completamente perso valore ed è stata sostituita da una divisione orizzontale posta tra i 300 e i 400 metri d'altezza (e da un'altra divisione verticale, tra Figino e Melide, che separa la parte meridionale dell'Arbòstora da quella settentrionale). Seguendo questa nuova organizzazione territoriale, la città diffusa sta velocemente crescendo nelle forme già descritte: residenza estensiva e infrastrutture turistiche al di sopra dei 400 metri e lungo le rive; tutto il resto nelle zone pianeggianti e pedemontane. L'articolata sequenza di spazi e paesaggi storici, completamente decontestualizzata, è sottoposta a una forte pressione e le sue qualità formali subiscono un progressivo impoverimento.

Eppure la «geografia romanica» dell'Arbòstora persiste, come persistono i suoi pregiati episodi di «urbanizzazione minuta e dispersa» di epoca rinascimentale e barocca (e anche successivi). Sopravvivono pure i villaggi, con le loro sorprendenti differenze tipologiche e morfologiche, i monumenti e buona parte dell'edilizia minore. È invece scomparso quasi completamente, assieme alla civiltà contadina che lo aveva generato e mantenuto, quel territorio agricolo minutamente costruito, che per secoli ha fornito l'indispensabile supporto a tutto il resto.

Un progetto per l'Arbòstora che tenga conto di questi elementi, malgrado tutto, è ancora possibile. Non ci si può illudere di poter modificare a

breve o medio termine i caratteri principali del territorio luganese. I processi socioeconomici in atto – globalizzazione, apertura dei mercati, immigrazione – sono ineludibili e le grandi scelte strategiche, tra cui quella di realizzare una nuova trasversale ferroviaria alpina, sono state prese. Ciò che si può e si deve fare è pensare come gestire uno sviluppo inevitabile, come trasformare un potenziale rischio in un'occasione per creare paesaggi nuovi. Per far ciò è necessario allestire dei programmi, fare dei progetti. La ricerca storica e studi come quello riassunto in queste pagine naturalmente non bastano, ma sarebbero in grado di generare, se sovrapposti e confrontati con analisi territoriali provenienti da altre discipline, degli autentici programmi e la base per dei veri progetti.

Le immagini che accompagnano questo articolo sono state realizzate nell'ambito di una ricerca finanziata dal Dipartimento dell'istruzione e della cultura del Cantone Ticino. La prima e la seconda immagine sono state realizzate grazie alla collaborazione del prof. Alessandro Carosio e dell'Istituto di Geodesia e Fotogrammetria del Politecnico di Zurigo. Alla realizzazione della terza immagine e del rilievo topologico di Carona (iniziato negli Settanta dall'architetto Tita Carloni) hanno invece collaborato Maria Cortils Munné e Bogna Wawrzyniak, nell'ambito di uno stage organizzato congiuntamente dall'associazione Arbòstora-domani e dal Servizio Civile Internazionale nell'estate del 2000. La realizzazione dei rilievi topologici di Carona e Morcote è stata possibile grazie alla collaborazione dei rispettivi Comuni. Le altre immagini sono state realizzate con i dati dell'Ufficio federale di topografia e riprodotte con la relativa autorizzazione (BA 024040).

