

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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2010)

Heft: 4

Vorwort: Per un'antropologia del paesaggio = For an anthropology of landscape

Autor: Caruso, Alberto

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Alberto Caruso

Per un'antropologia del paesaggio

Io dico: i materiali dell'urbanistica sono: il sole, il cielo, gli alberi, l'acciaio, il cemento, in quest'ordine e in questa gerarchia.

Le Corbusier, 1935

Alla crescente consapevolezza del fallimento della pianificazione territoriale fondata sullo zoning funzionale e sulla regolamentazione edilizia, incapace di governare il territorio in gran parte del continente, si accompagna oggi la necessaria presa d'atto che i progetti delle grandi infrastrutture, quando sono anche progetti di paesaggio, possono essere strumenti di profonda trasformazione degli assetti territoriali, gravidi di effetti sull'intero sistema ambientale e insediativo. È il caso del tratto vallesano dell'autostrada A9, la cui vicenda, iniziata negli anni '60 e non ancora conclusa, ci sembra esemplare di un atteggiamento culturale nuovo e diverso sulla relazione tra sistema dei trasporti e contesto territoriale.

Sappiamo che le tendenze insediative, con i loro esiti immediatamente conseguenti sull'ambiente, sono strettamente dipendenti dal sistema della mobilità, e sostanzialmente dall'accessibilità puntuale prodotta (le stazioni delle ferrovie, le uscite delle autostrade). Il dato culturale nuovo, che ci appare chiaro dalla lettura dei testi e dei progetti di seguito pubblicati, è il fatto che lo stesso tracciato della infrastruttura, la posizione del nastro di asfalto o di ferro sul terreno, il tracciato del viadotto, costituiscono condizioni determinanti per il destino ambientale di vasti territori. Abbiamo conquistato, cioè, una consapevolezza più globale dei fenomeni territoriali, della interdipendenza delle scelte di gestione del territorio, che è un sistema da governare mettendo in campo e facendo dialogare tutte le discipline e le conoscenze, che un tempo si occupavano ognuna di un settore territoriale da gestire separatamente. L'ingegneria si occupava della progettazione dei manufatti, da collocare sul terreno in relazione agli studi dei trasportisti e, se necessario, dei geologi. Oggi ingegneri, architetti e urbanisti, geografi, geologi, biologi, naturalisti, paesaggisti ed economisti partecipano al progetto fin dalla sua concezione, e mettono in opera un sistema procedurale complesso, a cominciare dall'*Étude d'impact sur l'environnement* (EIE), la cui base giuridica risiede nella legge federale sulla protezione dell'ambiente.

La lunga esperienza del Vallese, con i conflitti e le opposizioni ai primi progetti, ha portato negli anni '80 e '90 al ripensamento di grande parte dei tracciati e dei manufatti dell'autostrada, a seguito dei lavori della Commissione Bovy che, su mandato del Consiglio Federale, prese atto della necessità di integrare il tracciato nella topografia, di non compromettere gravemente l'agricoltura, di non separare e inquinare gli

insediamenti e di non decretare la rovina di territori naturalisticamente rari e incontaminati. Oggi, negli ultimi progetti del tratto Sierre-Viège, ed in particolare nell'area del Bois de Finge, il progetto dell'autostrada ha assunto la dimensione effettiva di *progetto territoriale*, che, come scrive Pierre-Alain Oggier mira a *restaurare un paese gradualmente devastato, nel corso di decenni, da altri progetti meno imponenti degli assi di trasporto: l'intensificazione dell'agricoltura, la «santuarizzazione» delle foreste, l'industria del tempo libero (sci e golf in particolare), la messa in sicurezza del territorio e l'urbanizzazione, gli attori discreti di una desertificazione strisciante.*

Se il sistema di trasporto, come afferma Claudio Ferrata, è nei fatti uno *strumento di produzione e gestione del territorio* e del suo paesaggio percepito, il progetto territoriale ne stabilizza la consapevolezza e offre gli strumenti per gestirlo. Il progetto territoriale diventa finalmente rappresentativo delle conoscenze e della cultura complessiva, oltre che del livello elevatissimo di partecipazione e democrazia conquistata. Ci avviciniamo cioè ad una dimensione di vera e propria *antropologia del paesaggio*, così come è auspicata da Claudio Ferrata.

C'è un progetto, tra gli altri pubblicati, che ci sembra esemplare di questa cultura nuova, lo spazio Auguste Piccard di Paolo Bürgi a Sierre, nel quale i manufatti del tunnel che sottopassa la città emergono dal terreno diventando parte del paesaggio urbano: l'autostrada non è più, come nella città e nella cultura urbana ereditate dal XIX secolo, un accidente funzionale da nascondere, ma un elemento costitutivo del suo paesaggio progettato, anche quando scorre nel sottosuolo.

Alberto Caruso

For an anthropology of landscape

I say: the materials of urbanism are: the sun, the sky, the trees, steel, concrete, in this order and in this hierarchy.
Le Corbusier, 1935

There is an increasing acknowledgement of the failure of planning founded on functional zoning and building regulations and their inability to manage the landscape on most of the continent. On top of this, one needs to take into account that the projects of large scale infrastructure, when they are also landscape projects, can deeply transform the structure of the environment, which in turn have an impact on the entire ecosystem and settlement scheme.

It is the case of the Valais section of the A9 motorway that started in the 60s' and is unsolved to this day. It comes across as an example of a new cultural attitude, different in its relation between transportation systems and context. We know that our methods of settlement and their direct consequences on the environment are very closely related to the system of mobility and substantially by actual local accessibility (the train stations, the motorway exits). The new cultural input, that transpires clearly from the texts and projects published in this issue, is the fact that the actual courses of the infrastructure, the position of the ribbon of asphalt or steel on the ground, the position of the viaduct, constitute definite conditions for the environmental future of vast territories. We have acquired a more global awareness of territorial phenomena, of the correlation between the methods of territorial management. We have become conscious that the landscape must be monitored through the expertise and dialogue of all the disciplines that used to each address a separate sector of the field. Engineers designed the construction works to be set on the terrain based on the transportation studies and geologists if necessary. Now, engineers, architects and planners, geographers, geologists, biologists, naturalists, landscape architects and economists collaborate on the project from its conception and carry out a number of complex procedures, including the Étude d'impact sur l'environnement (EIE), required by the federal law on the protection of the environment.

The Valais's long experience, with the conflicts and objections to the first projects, led in the 80s' and 90s' to the questioning of most of the motorway's planned course and infrastructure. The conclusions of the Bovy commission, mandated by the federal government, underlined the necessity of integrating the motorway into the topography, of not jeopardizing agriculture, of not dividing and polluting settlements and of not decreeing the ruin of rare and uncontaminated environments. Now, in the last projects for the Sierre-Visp section and especially in the area of the Bois de Finge, the motorway project has effectively become a territorial project. As Pierre-Alain Oggier states, the

project aims to restore a country that has been gradually damaged over decades by projects smaller than the transport axes: the intensification of agriculture, the turning of forests into "sanctuaries", the industry of leisure (skiing and golf in particular), the country's security issues and urbanisation, the discrete actors of a writhing desertification.

If the transport system, as Claudio Ferrata claims, is effectively an instrument of production and management of the countryside and its visible landscape, the territorial project establishes its awareness and provides the tools for its management. In the end, the territorial project illustrates the knowledge and culture, but also the increasing level of involvement and democracy. In other words, we are nearing an environment of actual landscape anthropology, as hoped for by Claudio Ferrata.

There is a project, among those published, that we believe to be an example of this new culture; The August Piccard space by Paolo Bürgi in Sierre, in which the elements of the tunnel that runs under the city emerge from the ground to become part of the urban landscape: the motorway is no longer, as it was in the city and urban culture inherited from the 19th century, a functional accident to be hidden, but an integral element of its projected landscape, even when it is buried.