

Camminare come progetto: coreografie di paesaggio attraverso ferrovie dismesse

Giacomo Dallatorre

DIDA, Dipartimento di Architettura, Università degli studi di Firenze
giacomo.dallatorre@unifi.it

Abstract

Osservando l'evoluzione della rete ferroviaria, in Italia, si rileva che la presenza di ottomila chilometri dismessi mette in crisi i modi di attraversamento e le forme di percezione che, attorno alla ferrovia, si sono consolidati nel tempo. Superando l'opposizione tra la velocità del treno e quella, più lenta, dell'uomo – e cogliendo l'intuizione di Dixon Hunt nel saggio *l'Autorità dei piedi* – il camminare è pratica per sperimentare modi differenti di fare esperienza di uno spazio aperto come la ferrovia. Il saggio interpreta le orme lasciate da sei architetti del paesaggio che, esplorando con la percezione del proprio corpo la configurazione di un binario, hanno suggerito più di un movimento nel disegno successivo, come opportunità per riflettere sul ruolo che è possibile attribuire al percorso ferroviario.

Confrontandosi con la cultura contemporanea del progetto di paesaggio, attraverso un dialogo con i soggetti coinvolti, il viaggio consente di tornare a confrontarsi con il patrimonio ferroviario locale, superando la pretesa di un uso – o riuso – mono-funzionale. Per cominciare a seguire, piuttosto, la traiettoria di un progetto, come coreografia del paesaggio attraversato.

Parole chiave

Ferrovie dismesse, camminare, percezione del paesaggio, progetto di paesaggio.

Abstract

*Observing the evolution of the railway network, in Italy, the presence of eight thousand abandoned kilometers undermines the ways of crossing and the forms of perception that have consolidated over time around a track. Overcoming the opposition between the speed of the train and the slower one of man – and capturing the intuition of Dixon Hunt in the essay *Lordship of the feet* – walking is a practice to experiment different ways of experiencing an open space as a railway route. The essay interprets the footprints left by six landscape architects, exploring a track with the perception of their own body to suggest more than one movement in the next drawing, as an opportunity to reflect on the role that can be attributed to the path.*

Encountering the contemporary culture of the landscape project, through an interview with the subjects involved, the journey allows us to begin dialoguing with a local railway heritage, overcoming the perspective of a mono-functional use or reuse, to follow the trajectory of a recovery project as choreography of the crossed landscape.

Keywords

Disused railways, walking, landscape perception, landscape design.

[...] non tutti i sentieri diventano strade, anzi. Il transito da un'epoca all'altra consiste, nella storia delle civiltà, proprio nel passaggio da un sistema di comunicazione all'altro, vale a dire nella trasformazione in sentieri di quelli che in precedenza erano strade (Farinelli, 2020).

Seguendo il transito dalla prima alla seconda metà del Novecento, in Italia, la redistribuzione del sistema di trasporto ferroviario individua un ciclo al quale corrisponde il potenziamento delle linee principali e una progressiva dismissione di quelle secondarie ritenute improduttive. La recente mappatura a cura di Marcarini e Rovelli (2018) e il viaggio intrapreso da Rumiz (2014) seguono le orme di queste ferrovie dimenticate, quantificando la presenza di circa ottomila chilometri in disuso (fig.1), e raccontando la comparsa di un paese in 'seconda classe': fra le cause della progressiva dismissione, l'aumento della velocità delle ferrovie sovralocali, assieme al dominio del mezzo gommato nelle funzioni di trasporto individuale e collettivo, coincidono infatti con l'abbandono dei luoghi un tempo attraversati dal treno.

Osservando la transizione del sistema ferroviario, ad esempio, Perelli e Sistu (2011, p.102) sottolineano come la rarefazione della rete minore è strettamente legata con la dinamica demografica ed insediativa della popolazione, ed "accompagna il ro-

vesciamento del rapporto di centralità fra le zone interne e zone costiere". Una tendenza all'abbandono connessa all'ammodernamento della rete dei trasporti di un paese che, in particolare, vede nel dopoguerra spendere "35,8 miliardi per le strade ferrate e 238 per lavori stradali" (Berengo Gardin, 1988, p.338); sintomo di una gestione che, con la fine del millennio e l'istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato nel 1985, da un lato porta le principali linee ferroviarie a fare passi notevoli, "consentendo velocità di esercizio fino a pochi anni fa ritenute fantascientifiche", dall'altro, comincia a far gravare sul bilancio "circa 5.000 chilometri di linee secondarie il cui livello di utilizzazione è assai esiguo, quasi ridicolo" (*Ibid*, p.382 e p.397).

Insieme alla scomparsa di uno straordinario patrimonio che ha segnato la storia del trasporto moderno, rappresentando per Mioni (1999, p.88) sia un "elemento di valorizzazione delle arterie principali" che una "diramazione capillare del progresso nelle campagne", il fenomeno della dismissione, secondo Viola (2016, p.14), corrisponde tuttavia anche alla possibilità di confrontarsi con queste cosiddette "infrastrutture minori nei territori dell'abbandono", mettendo in discussione i "modi di attraversamento [...] e le forme di percezione" che, attorno alla ferrovia, si sono consolidati nel tempo. La perdita della funzione di trasporto, secondo Ceserani

(2002, p.226 e pp.75-76) coincide infatti con la graduale cancellazione di una “delle contrapposizioni forti nell’ideologia collettiva e nell’immaginario”, quella “fra il movimento naturale, lento, avventuroso e magari anche tortuoso dell’uomo nel mondo [...] e per contro il movimento diritto, determinato, obbligato del treno sui binari [...]”.

Le parole iniziali di Farinelli, richiamando l’immagine di una strada (ferrata) che sta diventando un sentiero, rappresentano dunque una suggestione che invita a discutere, attraverso l’atto del camminare, quale ruolo, oggi, è possibile ancora attribuire a un percorso ferroviario.

«A spasso» risposi «ci devo assolutamente andare, per ravvivarmi e per mantenere il contatto con il mondo. [...] senza andare a caccia di notizie, non sarei in grado di stendere il minimo rapporto, [...], non parliamo di scrivere un racconto»
(Walser, 1976, p.64).

Accusato dal sovrintendente di una banca di essere sempre a spasso a perdere tempo, il protagonista del racconto di Robert Walser risponde che al contrario senza camminare non sarebbe in grado di lavorare: star fuori è un modo per andare a caccia di quelle notizie senza le quali non potrebbe scrivere.

Di quell’attività che, secondo De Balzac (2014, p.29) l’uomo svolge costantemente ma “generalmente ignora”, il poeta svizzero porta dunque all’attenzione una dimensione pratica oltre che dilettevole, riscontrando più di un’analogia con la cultura del progetto; quello paesaggistico è infatti “profondamente radicato nell’evoluzione delle capacità umane di apprendere attraverso l’esperienza ed elaborare in ragione della conoscenza” (Paolinelli, 2018, pp.52-53). Toccare il suolo per Girot (1999, p.61) segna il passaggio “dalla vastità del mondo esterno ai confini più esatti di un progetto specifico”² e, sempre nel camminare, secondo Careri (2006, p.4) risiede la capacità di “trasformazione simbolica” di uno spazio. In questa pratica, oltre le premesse teoriche, Pizzetti (2006) ri-

trova un’attitudine ‘primitiva’ che, muovendosi nel paesaggio, ricerca una soluzione progettuale. Ric conducendosi alla definizione di ‘promenadologia’ fornita dal Burckhardt (2019) e quella di ‘analisi inventiva’ di Lassus (2004), camminare e stare nel paesaggio sono dunque parti integranti dell’attività di un progettista: ne segnano l’inizio come strumenti, allo stesso tempo, di lettura e interpretazione, come momenti per esplorare le possibili varianti attraverso la “descrizione delle sequenze per mezzo delle quali l’osservatore percepisce l’ambiente” (Ibid., 2019, p.198).

Nella sperimentazione di Lassus, la sistemazione dell’A837 offre in questo senso un modo per riflettere sul significato dell’infrastruttura viaria come “luogo intermedio” (Venturi Ferriolo, 2006, p.166), in grado di accogliere più movimenti per rivelare le qualità del paesaggio attraversato³. Concentrandosi attorno alla Stazione Farneto, le ricerche del collettivo Stalker evidenziano invece come sia possibile seguire un’altra velocità rispetto a quella del treno, per immaginare il futuro di un binario “indipendentemente dalla funzione cui era stato preposto” (Careri, 1997, p.180). Due esperienze distanti nel tempo e nello spazio, che rimandano entrambe a quella ‘poetica del movimento nel giardino’ evocata da John Dixon Hunt (2012, p.180):

[...] chi visita oggi Versailles continua a muoversi processionalmente attraverso gli spazi dei suoi giardini? Non è possibile passeggiare o addirittura fare un’escursione, contro ogni prerogativa del progetto originale? [...] Per esempio, dobbiamo pensare nei progetti una sola tipologia di visita o dovremmo pensare diverse tipologie allo stesso tempo e nello stesso progetto?

Visitando di nuovo Versailles è consentito dunque immaginare modi alternativi del fare esperienza del giardino, per riflettere sul significato del disegno originale. Nella discussione di uno spazio aperto preposto in passato a una precisa funzione, seguendo que-



fig.1

Atlante italiano delle ferrovie in disuso.

Disegno di Giacomo Dallatore.

Fonte dei dati: Marcarini A., Rovelli R. 2018,

Atlante italiano delle ferrovie in disuso, IGM, Firenze, p.27.

0 50 150 km



sta prospettiva, da un lato, è possibile ‘convocare’ la passeggiata, la processione e l’escursione come modi differenti di camminare – e stare – nel paesaggio per accogliere nuovi stimoli progettuali⁴; dall’altro, riscoprire il valore progettuale della lentezza consente di cominciare a osservare come la cultura del progetto di paesaggio abbia risposto al tema del recupero di una ferrovia dismessa.

Con la perdita della funzione originaria, la linea da Place de la Bastille fino al Boulevard Périphérique diventa percorso pedonale: la *Promenade Planteé* coincide con il cedimento della velocità a favore di un’esperienza di ‘deriva’ (Bédarida, 1998, p.95) e, soprattutto, con l’adozione di un approccio in grado di convertire la ferrovia in luogo dove si possono svolgere differenti azioni, dalle più quotidiane – come fermarsi, osservare o ascoltare – fino ad attività più sperimentali di orticoltura (Heathcott, 2013, p.287). Calpestando l’*High Line* di New York, l’esperienza del camminare consente invece di includere nel progetto, oltre alla rievocazione della vegetazione spontanea osservata sopra i binari incustoditi, una diversa percezione del percorso, che si estende verso la città arrivando al fiume Hudson (Gopkin, 2001, p.49). Diana Balmori (2010, p.30) sperimenta ancora l’esperienza in movimento del corpo, come strumento per dialogare con la specificità di una rete idrica, generando, attraverso le intersezioni tra il Farmington Canal e il paesaggio locale, “un insieme dinamico di connessioni piuttosto che una destinazione”⁵.

La lentezza, da un lato, caratterizza dunque alcune prime esperienze internazionali; dall’altro, osservando alcuni fra i progetti o concorsi nel lavoro fino a qui svolto sulla rete ferroviaria locale, anche in Italia, si ritrova come approccio sperimentale, che consente il moltiplicare i punti di vista lungo il percorso (Navarra, 2012), il porre attenzione alla specificità dei luoghi (De Candia, Lutzoni, 2016), oppure il superare una logica di conversione mono-funzionale (Gallitano et al., 2021). Secondo quanto già anticipato da Bélanger (2017, p.148), come possibile traiettoria di ricerca è dun-

que possibile iniziare a mettere in discussione il funzionamento della ferrovia – una geometria semplice, costruita per trasportare merci o persone – attraverso la sostituzione di metodi di ingegneria statici e monofunzionali con “flessibilità progettuale, operabilità circolari, interconnessioni, interdipendenze e capacità multidimensionali verso prestazioni e piacere”⁶. I binari che appartengono all’Atlante delle ferrovie in disuso, secondo la prospettiva suggerita da Ingoldt (2020, p.80 e 2007, p.75), in effetti, oscillano tra l’essere ancora potenzialmente funzione di una meccanica lineare della locomozione, e, allo stesso tempo, espressione dinamica della possibile coreografia di un corpo che, per amore del movimento, camminando, è al contrario libero di andare dove vuole.

Questo saggio approfondisce dunque l’esperienza di sei architetti del paesaggio che, passeggiando, fermandosi o perdendosi, esplorando cioè con la percezione del proprio corpo la configurazione di un binario, hanno raccolto stimoli per suggerire più di un movimento nel disegno successivo, come opportunità di riflettere sul ruolo di una ferrovia dismessa. Segue allora un viaggio di andata: una raccolta di tracce progettuali – attraverso la visita, il ri-disegno e l’intervista ai soggetti coinvolti⁷ – indirizzata a discutere in che modo tornare a confrontarsi con i frammenti della rete italiana in disuso.

Passeggiare.

Aggregazioni e microgeografie dentro la ferrovia.

Muoviamo i primi passi, osservando come, in risposta al bando indetto dall’Amministrazione di Città del Messico, un settore della ferrovia, costruita per collegare la capitale del paese con Acapulco, viene trasformato da spazio di conflitto a luogo per la collettività.

Passeggiare, nell’esperienza del progettista vincitore del concorso, significa comprendere la spazialità tra gli edifici ai lati del percorso, e immaginare in che modo relazionarsi con il binario:

«Muoversi nei luoghi è stato importante per capire il rapporto tra i fronti urbani lungo la ferrovia. E, in effetti, la cosiddetta 'linea rossa' è stata concepita dopo il concorso: potremmo dire che è stata immaginata camminando, con l'obiettivo di materializzare la possibilità di attraversare il binario o stare vicini alla ferrovia»⁸.

Lo sguardo di Julio Gaeta (2019, p.116) riflette la possibilità di lavorare "in termini di partecipazione e di coinvolgimento delle persone": accoglie cioè il ridimensionamento del servizio ferroviario – ancora in esercizio, seppur saltuario – come opportunità di conciliare sia le differenze sociali fra gli abitanti dei quartieri che gravitano attorno al binario, sia la tensione tra il flusso del treno e le possibili altre attività, più lente, che invece si potrebbero svolgere nei pressi del Ferrocarril de Cuernavaca.

In questa direzione, il progetto si configura attraverso il ricorso a un ventaglio di soluzioni – promosse come "70 azioni progettuali"⁹ – capaci di dialogare con la sezione variabile del tracciato; in particolare, attraverso un dispositivo 'immaginato camminando': una linea rossa che si muove liberamente, da una parte all'altra del sedime, come segno architettonico di ricucitura (fig.2).

Nella prima sezione trasformata dal progetto, il treno passa, ancora, qualche volta al giorno. Ma, oltre a connettere gli estremi, il percorso funziona piuttosto come intreccio: il suo potenziale si esprime trasversalmente, seguendo una traiettoria più fluida che, scardinando il sistema rigido dei binari, stimola l'interazione e le aggregazioni (fig.3).

In questo senso, la convivenza con il trasporto ferroviario viene risolta con una passeggiata, che diventa "rammendo capace di collegare tra loro i quartieri" e, allo stesso tempo, luogo che incoraggia l'incontro fra le persone, in uno spazio dove, nel trascorrere della vita quotidiana, è oggi anche possibile "sedersi, osservare, muoversi, giocare" (*ibid.*, p.121).

Diversa è invece la condizione del secondo tracciato, sul quale ci spostiamo: nella città di Burgos, a segui-

to della costruzione dell'alta velocità Madrid-Bilbao, la vecchia ferrovia Hendaya-Madrid perde del tutto la funzione originaria di trasporto. In risposta, il consorzio per la gestione della variante ferroviaria di Burgos commissiona la realizzazione di un Masterplan che vede coinvolta la figura di Michel Desvigne.

Esploratore più che esportatore, aiuto a vedere il paesaggio, a comprendere i meccanismi all'opera che gli danno forma, ad agire su questi meccanismi per portare il cambiamento. Vedere, ordinare, scegliere: un processo decisionale che credo sia radicato nella storia sparsa del nostro mestiere e che so funzioni nell'evidenziare le sue singolarità (Desvigne, 2004)¹⁰.

Da esploratore, il primo passo di Desvignes è considerare l'area libera dal vincolo del sedime ferroviario, scoprire i dintorni, per cominciare a percepire, ordinare e scegliere i materiali di progetto. Passeggiare attraverso il binario, consente in questo senso di immergersi nel cammino lungo il fiume Arlanzón – e le formazioni di pini e lecci delle sue golene – per accogliere l'interferenza tra la ferrovia e il corso d'acqua, e spostarsi "dall'idea di un viale continuo a quella di una strada che può espandersi anche lateralmente" (Fromont, 2020, p.111).

Il paesaggio, ancora una volta, per Desvignes è il 'punto di partenza' (2009): muoversi attraverso la continuità delle sue trame, consente d'interpretare la ferrovia dismessa come un'interfaccia di scambio. Il progetto, infatti, da un lato assorbe e riflette la struttura forestale osservata lungo il corso d'acqua, sovrapponendola ai bordi del tracciato e offrendole, così, nuova leggibilità; dall'altro asseconda l'inflessione del nuovo percorso attraverso le interferenze trasversali, amplificando così lo spazio aperto dell'ex Hendaya-Madrid.

Nel margine periferico della città, allontanandosi dal fronte di edifici, si passeggia attraverso il sedime identificato da un filare di *Quercus ilex*, per raggiungere, da un bordo all'altro, uno spazio precedentemente intercluso: qua, tra le formazioni di Pi-

nus sp., s'intravedono in lontananza le alture di San Pedro e San Felice, il cui profilo, da vicino, sembra quasi evocato da piccoli campi di graminacee, che scandiscono il cammino e la sosta tra i percorsi in ghiaia e cemento (figg.4-5).

La sinuosità delle colline, così come la vegetazione lungo le sponde del fiume Arlanzón, non corrispondono più soltanto all'immagine di un paesaggio da ammirare: al contrario, di questo ne rappresentano alcune fra le possibili – e ancora fertili – tonalità che, oggi, mescolate come microgeografie dentro la ferrovia, invitano a spostare lo sguardo, per continuare a muoversi verso un orizzonte più vasto oltre il binario.

Fermarsi. Due stazioni verso il paesaggio.

Le passeggiate precedenti hanno consentito di riflettere sul percorso partendo dal movimento in una matrice ancora lineare. Proseguiamo ora ad osservare, invece, come l'esplorazione possa coincidere con la presenza di un frammento, sul quale, inizialmente, è consentito fermarsi.

Il lavoro sulla Terni-Ferentillo prende forma, infatti, nel punto d'incontro con la Cascata delle Marmore, dall'intuizione di Lucina Caravaggi di mettere in dialogo l'opera di consolidamento di una rupe con una riflessione sul ruolo che potrebbe svolgere, ancora, la ferrovia elettrica¹¹.

Sul sedime è possibile fermarsi, utilizzando la sosta per entrare in contatto con i luoghi della Valnerina. Attraverso i ruderi della linea, lo stimolo è quello di muoversi per riconoscere un paesaggio idroelettrico, rappresentato dalle condotte alla base del funzionamento e dai punti panoramici attorno alla Cascata, ma anche per rivelare come l'immagine di quel paesaggio si sia in parte allontanata, popolandosi "di querce e di bossi spontanei" (Caravaggi, 1999, p.105).

«Eravamo, come si diceva negli anni '80, proprio dei cacciatori di indizi, in questo caso di tracce. Tracce di un passato che ha lasciato appunto fuori terra poche cose, ma affioranti molte. Strati più recenti, come

quelle lasciate dalle condotte del paesaggio idroelettrico, unite a quelle dell'evoluzione vegetale che aveva preso una direzione più spontanea [...]. Vi erano poi altri elementi storici [...]: uno fra tutti, il Belvedere del papa, che rimandava ad un'idea idea barocca dell'affaccio sulla cascata»¹².

Il progetto, lavorando sia con le matrici antropiche che con quelle naturali attorno al sedime, reinterpreta dunque la ferrovia come 'Belvedere basso': accoglie la possibilità di sostare in prossimità della Cascata delle Marmore, protetti da un filare di viburno, del quale si varca la soglia, per traguardare, in alto, la sommità e la loggetta panoramica alla destra della cascata (figg.6-7).

La riproposizione del termine 'belvedere' non si limita tuttavia soltanto a suggerire una pausa contemplativa: stimola piuttosto un movimento che, per gradi successivi, consente di esplorare l'ambiente circostante, attraverso una sequenza di rampe, scale, e terrapieni che accolgono le formazioni vegetali. Il frammento del tracciato, infatti, è ultima (o prima) tappa dei percorsi in pietra che, dal Belvedere Penarossa, scendono (o risalgono) le faglie dell'omonimo Monte, e, allo stesso tempo, bosco di lecci che, dalla rupe calcarea si dirada verso la boscaglia igrofila sulle sponde del fiume Nera.

In questo senso, il progetto è una stazione che si apre verso il paesaggio, ricomponendo la continuità del sistema trasversale proprio della zona della Cascata.

Ci si sposta ora in Belgio, dove, anche la Leupegem-Herseaux acquisisce nuovo spessore in corrispondenza di un'intersezione, quella tra la linea e il villaggio di Sint-Denijs.

«La cosa più inquietante era che il centro della piazza (dove si trovava l'ex edificio della stazione a lungo dimenticato) era pieno di macerie, vegetazione ruderale, camion parcheggiati e grandi container di immondizia e vetro. [...] Per me era fondamentale lavorare con ciò che percepivo come una caratteristica centrale di quei posti: una riattivazione della storia del luogo e qualcosa che potesse essere abbastanza esplicito da ricevere di nuovo un nome»¹³.

Nella sosta, ciò che si è visto non serve dunque a stimolare l'immaginazione. Piuttosto, è possibile rinnovare il senso di una parola (stazione), che evoca ciò che è stato percepito come assenza, ma che ancora rappresenta il riferimento ad una caratteristica centrale del luogo. L'immersione progettuale riportata dall'esperienza di Thilo Folkerts conduce allora verso la costruzione di una nuova sequenza di spazi successivi, volta a riorganizzare il movimento per ristabilire il rapporto tra le parti all'interno dell'isolato.

Due podi accolgono il viandante nel nuovo centro della piazza: il ruolo di protagonista della nuova scena è affidato ad un'architettura, rivestita in mattoni come le case adiacenti, che richiama la presenza della stazione, riflettendo l'atmosfera di ciò che gli sta attorno (figg.8-9).

Questa nuova costruzione invita dunque a un momento di stasi, ma, allo stesso tempo, suggerisce di proseguire.

Alle spalle dei due podi, separati da un vuoto centrale che evoca l'assenza del binario, s'intravede un sottobosco con tulipani: nel progetto, la componente vegetale tiene percettivamente assieme la sosta e la possibilità di continuare a muoversi, per varcare la soglia della stazione verso i percorsi nel bosco.

Scenografia di correzione: / mettere a fuoco un'immagine e durante il riconoscimento escluderai già altre immagini. Eppure: offrire non solo una prospettiva, ma molte; il più possibile (Folkerts, 2006)¹⁴.

Le parole contenute in '*Poetry of deviation*' sono lo specchio di un progetto che, forse, assomiglia proprio alla costruzione di una scenografia, in grado di 'rifare un paesaggio' (Lambertini, 2013). Sebbene parzialmente la ferrovia sia stata recuperata 'anche' come percorso di mobilità dolce¹⁵, questo progetto non suggerisce infatti soltanto la prospettiva di un collegamento lineare: piuttosto, stimola la riappropriazione di uno spazio precedentemente abbandonato, conferendogli una nuova dignità, come luogo dove fermarsi, per poi ripartire.

Perdersi.

Il binario come rifugio sonoro e luogo della memoria.

Fermarsi, ma anche perdersi attraverso binari che, nel corso del tempo, sono quasi del tutto spariti.

Dopo la caduta del muro di Berlino, nella parte occidentale, gli scali ferroviari sottoposti all'autorità di quella orientale si trovano in uno stato di abbandono. Incuriosito dalla recinzione attorno all'area dello scalo Südgelände, Andreas Langer varca quella soglia:

«Il primo passo è stato quello di scavalcare un cancello, per immergere il corpo in un'insolita atmosfera visiva e acustica, come risultato di un dialogo completamente spontaneo tra la ferrovia e un nuovo ecosistema di flora e fauna. Sicuramente il progetto si è nutrito dell'idea di preservare questa dimensione»¹⁶.

L'iniziale perdita di riferimenti è stimolo per orientarsi più consapevolmente nella condizione evolutiva e spontanea del sito, attraverso successive frequentazioni che portano alla realizzazione di una documentazione scientifica dell'ecosistema che ha nascosto i binari. Secondo i precetti degli ambientalisti militanti del Fachbereich 14 (Kowarik, Langer, 2005), il progetto sorveglia dunque l'evoluzione dinamica della vegetazione, e apre lo scalo senza mettere in pericolo la nuova flora - e fauna - locale. Il mantenimento delle specie e dei biotopi si coniuga allora con le esigenze degli utenti del parco, accentuando la possibilità di un'esperienza tortuosa. Si cammina infatti lungo il sedime dei binari, ma è offerta continuamente anche la possibilità di perdersi per ritrovarsi, seguendo prima andamenti trasversali che si allontanano dalla direzione principale, ed incontrando poi una serie d'opere d'arte in metallo, aggiunte successivamente dal gruppo di artisti Odious, come *folies* che aiutano ad orientarsi nel bosco (figg.10-11).

Nel processo progettuale, Jasper (2018) sottolinea come la ricezione di una particolare acustica di quiete abbia orientato le scelte, come dimensione intro-

versa e immersiva da conservare nella configurazione successiva dello scalo ferroviario: il Natur-Park Schöneberger Südgelände, oggi, è infatti un rifugio sonoro dove alla velocità si sostituisce la lentezza, e al rumore il silenzio.

Dalle tracce nascoste dagli alberi a quelle che tornano a immergersi nell'acqua: ci spostiamo in Croazia, seguendo il riassetto di un'area dove, durante la Seconda guerra mondiale, attorno all'organizzazione della rete su ferro, le forze filonaziste 'Ustasha' avevano costruito il terzo campo di concentramento del paese nei pressi del villaggio di Jasenovac. La postura di Bogdanović – architetto incaricato nel 1959 da Tito di realizzare un complesso memoriale nell'area del Campo – è quella di un paesaggista che, rifiutando la pretesa di studiare le testimonianze ufficiali, documenti ritenuti "insopportabili" (Luciani, 2007, p.70), riesce a farsi un'idea, soltanto dopo aver ripetutamente, a piedi, esplorato il terreno.

Era tardo autunno, una giornata grigia e fredda [...]. Il luogo dove oggi si trova il complesso monumentale era trascurato, una terra di nessuno coperta da folti rovi e cespugli. Stando sull'argine della Sava i due laghetti non si riusciva a vederli. Andando alla loro ricerca, dovetti farmi largo attraverso un groviglio di rami ghiacciati e pungenti, vacillando come se passassi sotto le forche caudine [...]. Quando però nella primavera dell'anno successivo ritornai nell'area [...], mi resi conto di trovarmi davanti ai rovi e ai cespugli di una terra fertile e idilliaca. Boschetti ombrosi, residui delle famose foreste della Slavonia, prati e pascoli coperti da un folto strato d'erba e contornati da corsi d'acqua [...]. (Bogdanović B. 2007)

La ciclicità delle stagioni indica il passaggio da un'esperienza disorientante verso una progressiva presa di coscienza: se nelle giornate di autunno ci si deve far largo senza punti di riferimento, in primavera, invece, la terra rinasce fertile, disponendo nuovamente alla percezione di una palude riemersa, dei corsi d'acqua e delle foreste di rovere. L'immedesimazione nel paesaggio riflette dunque la scelta di dare una terza vita a un elemento – la ferrovia dismessa

– prima coinvolto nella realtà lavorativa di una fornace, poi in quella mortale del campo di concentramento, seguendo il ritmo di un movimento circolare: il percorso lungo le traversine si apre infatti al terreno, agli stagni, alle foreste, ai tumuli di terra, sincronizzando la dismissione della ferrovia con la riemersione dei suoli alluvionali, e amplificando così il tempo del viaggio (figg.12-13).

Con le parole di Domenico Luciani, quello di Bogdanović è un atteggiamento

«in apparenza arcaico, interessato a restituire una comprensibile articolazione dei segni percepiti durante le visite che, più volte, compie immergendosi nel sito [...], attraverso un processo capace allo stesso tempo di prendere forma dall'insieme e di esprimere il diritto ad intervenire sul paesaggio, come qualcosa che non può che rinunciare ad essere immobile o fisso»¹⁷.

Il binario sopravvive dunque trasformandosi in un labirinto che si perde in un assetto precedente alla comparsa della ferrovia e del Campo. E, in questo senso, diventa luogo della memoria: come occasione non soltanto di commemorare le vittime dello sterminio, ma anche di gestire, attivando una serie di opere di manutenzione come quella del prato o dello stagno, la transitorietà di un paesaggio svelata dall'abbandono.

Proseguire il cammino.

Nel camminare risiede dunque la possibilità di organizzare il movimento diversamente da un percorso obbligato su binari paralleli. Un tracciato, a seguito della dismissione, non costituisce tanto un oggetto compiuto in sé, quanto piuttosto un riferimento in grado di indirizzare le nostre scelte progettuali: con le parole di Fabio Manfredi (2020, p.7), un riferimento "che si sposta insieme a noi", e che, camminando e stando nel paesaggio, può esser visto e farsi vedere riorganizzandosi secondo differenti traiettorie o attribuzioni di senso.

Passeggiare, ad esempio, suggerisce un movimento dall'esterno verso l'interno, e consente d'interpretare la ferrovia come nuovo fronte urbano condiviso, dove il servizio di trasporto, amplificando la presenza di uno spazio pubblico di prossimità, diventa luogo per l'aggregazione tra le diverse stratificazioni sociali degli abitanti di un quartiere. Sempre la passeggiata rappresenta l'occasione per mescolarsi con le microgeografie di un sito, per attribuire così al percorso ferroviario il ruolo d'interfaccia, fra diverse condizioni ambientali, in grado di intrecciarsi con un sistema di spazi aperti che va oltre il limite amministrativo del sedime.

Fermarsi, invece, conferisce al tema della stazione la dimensione di tappa di un pellegrinaggio, ed arricchisce il percorso di un valore culturale e spirituale. La sosta consente di entrare progressivamente nell'ambiente e comprendere i segni della costruzione di un luogo legato alla regimazione della risorsa idraulica; e, dunque, d'interpretare il percorso ferroviario come traccia ancora fertile per dialogare con le sopravvivenze locali e le evoluzioni di un paesaggio idraulico, al fine di rilanciarne le opportunità.

Il servizio di trasporto mutua dalla stasi anche un ruolo narrativo. Rallentando, infatti, si guadagna tempo per assorbire e trasmettere con nuove parole la storia della ferrovia: ci si mette nella condizione di lavorare su una dimensione sintattica, per stimolare un processo di riappropriazione da parte della collettività e trasformare così una zona incustodita in un luogo dove è possibile svolgere nuovi rituali, individuali o collettivi.

Perdersi, infine, coincide con una dimensione labirintica provocata dall'abbandono. Questa condizione, tuttavia, aiuta a conferire nuove identità alla ferrovia, che diventa percorso educativo per immergersi in una condizione di quiete, ed entrare in contatto, nei meandri di un bosco popolato da piante e animali, con sé stessi e/o con i simili momentaneamente prossimi; oppure, luogo della memoria per dialogare con l'emersione di un paesaggio pre-

cedente a quello ferroviario, e conservare le sue capacità di adattamento senza rinunciare a gestire il suo modificarsi: continuando a coltivarlo, al di là delle tragiche vicende che ha ospitato.

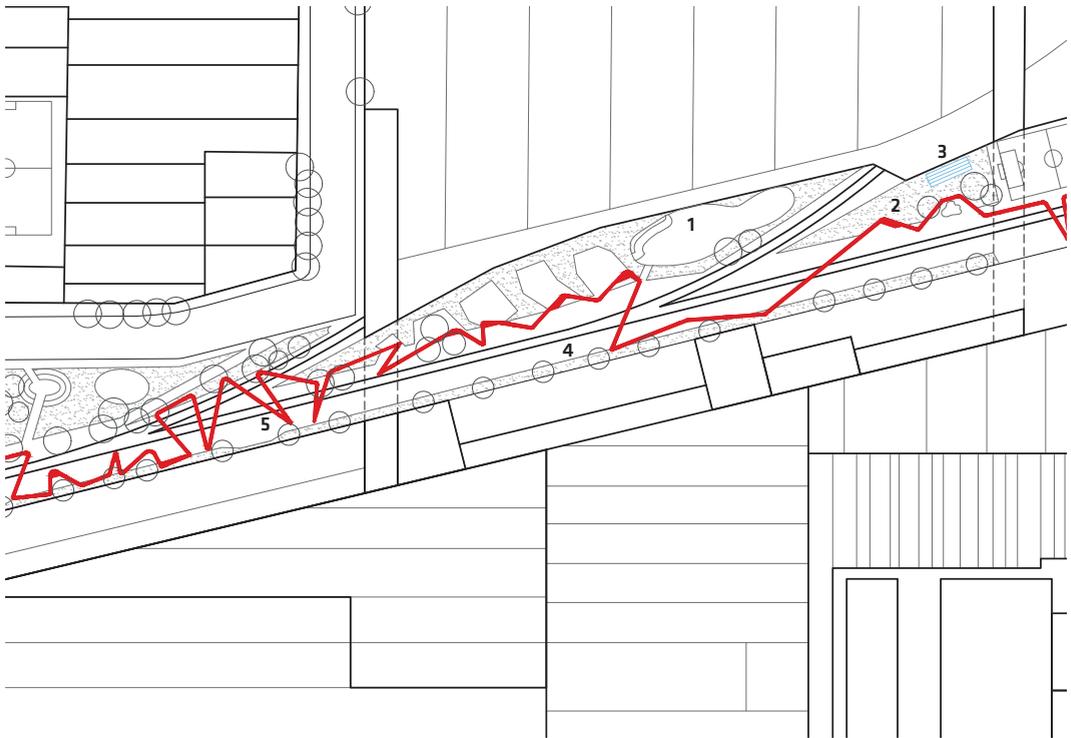
Seguendo la trasformazione di quelli che in precedenza erano strade, un binario, forse, non è allora troppo distante dalla dimensione di un sentiero in un giardino: un percorso che, come suggerito dalla storia del camminare di Rebecca Solnit (2000, p.42), è simile al "filo di una trama", e, come nella scrittura di un racconto, si dilata, seguendo intrecci secondari, disvelando momenti ed eventi differenti.

La conclusione del viaggio è dunque un invito a ripartire, accostandosi al nostro patrimonio ferroviario senza pretendere sin da subito una prestazione d'uso - o riuso - di un manufatto; piuttosto, cominciando a immergersi con uno sguardo più ravvicinato, per leggere e interpretare la sua complessità, in funzione di una percezione dinamica, per superare dunque la riproposizione maniacale - e mono-funzionale - di un percorso per la 'mobilità lenta'. Secondo quanto già suggerito da Halprin (1960, in Barbiani, 2010, p.102), sentendo allora ancora nostro quel ruolo di 'coreografi' del paesaggio e il problema di organizzare il percorso, "in modo che la gente possa attraversarlo" ed "esserne partecipe su molti livelli".

In questa prospettiva, le parole del poeta Robert Walser (Ibid., p.69), lasciano ancora un indizio per strada:

«A chi passeggia si accompagna sempre alquanto di singolare, di fantastico, e sarebbe insensato ch'egli volesse ignorare questa presenza [...]: ma non l'ignora per nulla, invece, e saluta con un cordiale benvenuto tutti gli incontri inattesi, [...], fraternizza con essi, [...], dà loro anima e forma, così come essi, dal loro canto, lo animano e lo formano.»

Nel proseguire il cammino, potremmo ricordarci di salutare con un cordiale benvenuto gli incontri inattesi.



1. Attrezzature sportive
2. Rain garden
3. Riserva d'acqua
4. Pista ciclabile
5. 'Linea rossa'

0 15 45 m 

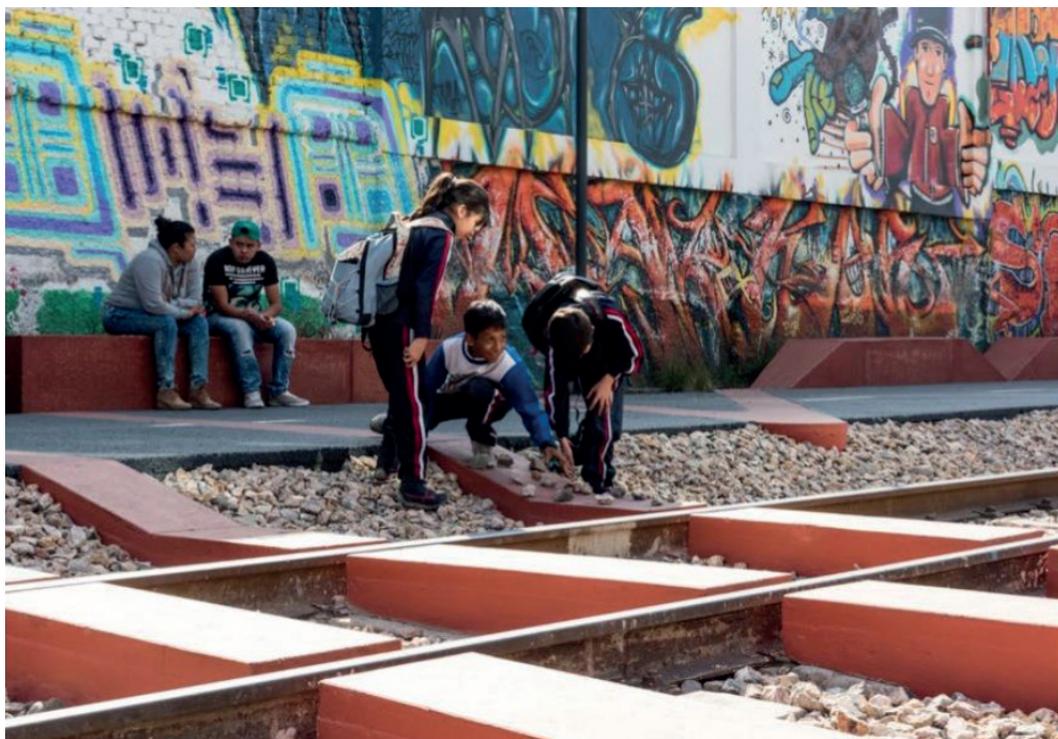
fig.2

Ferrovía de Cuernavaca.

Planimetria della prima sezione inaugurata.

Disegno di Giacomo Dallatorre.

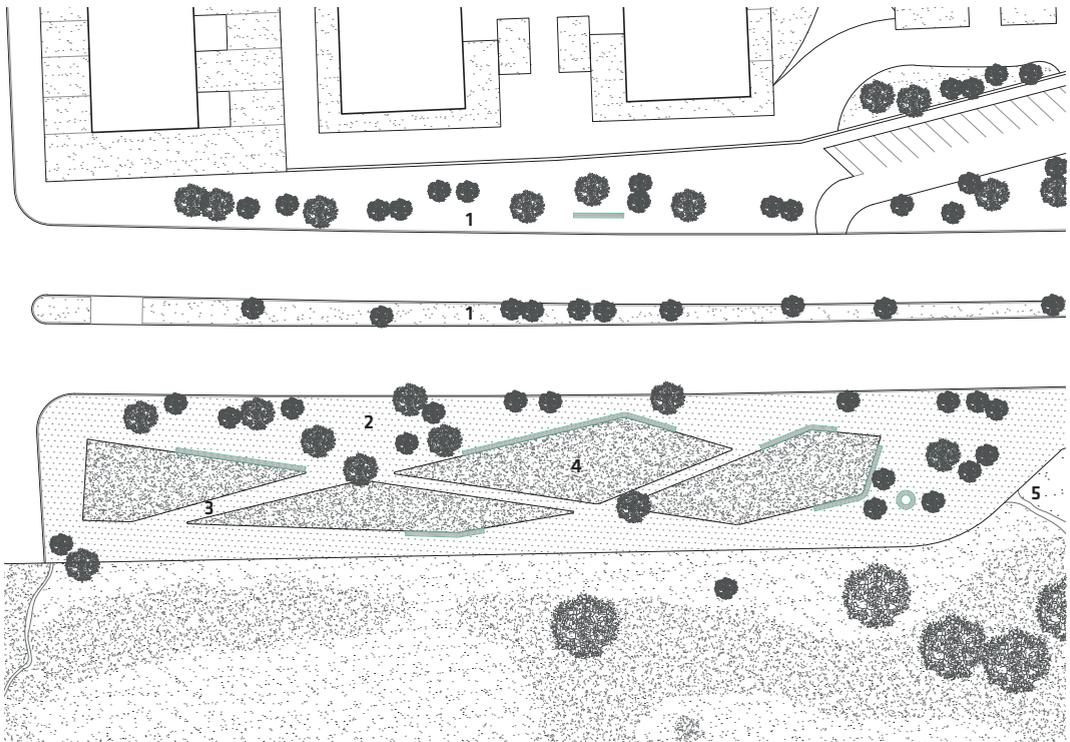
Fonte: Gaeta J., Springall L. 2018, *Parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca*, in «Landuum», No.08, febbraio-aprile, Paisaje Ediciones, Mérida, Messico, pp.18-19.

**fig.3**

Ferrovía de Cuernavaca

L'interazione della comunità.

Fonte: Gaeta J., Springall L. 2018, *Parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca*,
in «Landuum», No.08, febbraio-aprile, Paisaje Ediciones, Mérida, Messico, pp.18-19.
Fotografia di Arturo Arrieta.



- 1. Filare di *Quercus ilex*
- 2. Gruppo di Pini
- 3. Percorsi in ghiaia di cemento
- 4. Graminacee
- 5. Sentiero verso Calle San Zoles

0 15 45 m



fig.4

Ferrovía Hendaya-Madrid.

Planimetria in prossimità del Calle San Zoles.

Disegno di Giacomo Dallatorre.

Fonte: Il disegno è stato realizzato su immagini satellitari di Bing Maps.



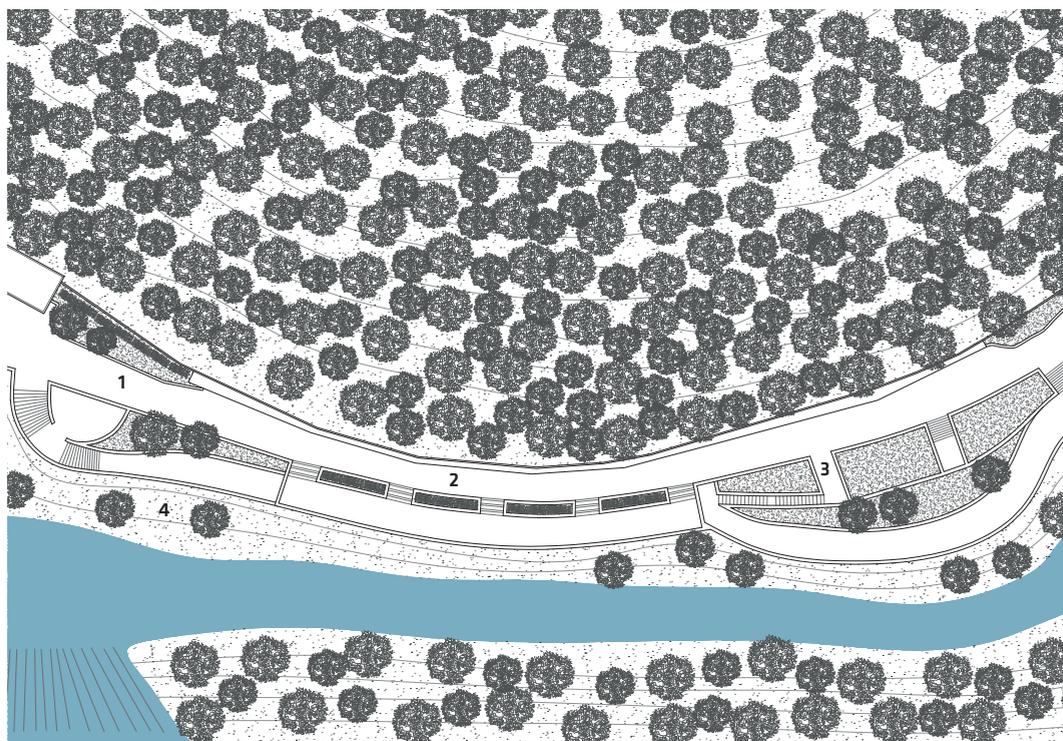
fig.5

Ferrovía Hendaya-Madrid.

Le colline di San Pedro e San Felice intraviste dal bordo del tracciato ferroviario.

Michel Desvignes + Herzog de Meuron, Burgos Bulevar, Burgos (SP).

Photo © future documentation / eo.



1. Testata sempreverde (specie appartenenti al bosco di lecci della rupe calcarea)
2. Collezione dei Viburni.
3. Dal bosco misto al bosco ripariale.
4. Bosaglia igrofila esistente a valle dell'intervento.

0 5 15 m



fig.6

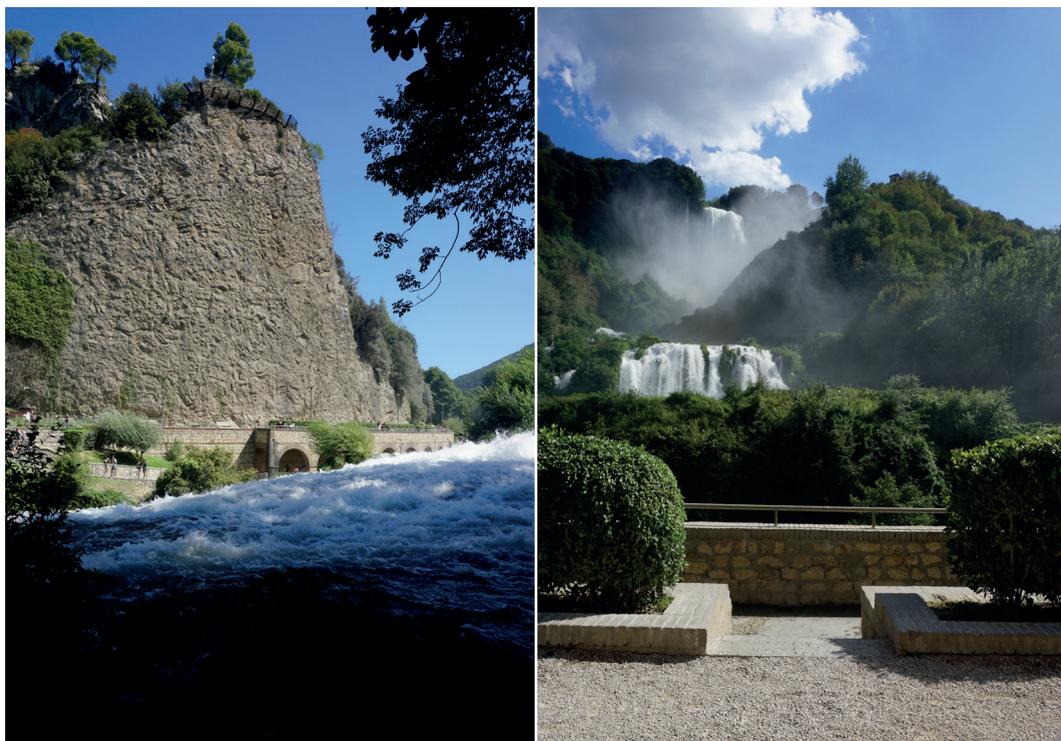
Ferrovia elettrica Terni-Ferentillo.

Planimetria del belvedere basso.

Disegno di Giacomo Dallatorre.

Fonte: Caravaggi L. 1999, *Natura ed energia - conflitti e progetti di ricomposizione*,

in R. Pavia (a cura di), *Paesaggi elettrici: territori architetture culture*, Marsilio Editori, Venezia, p.109, integrato con immagini satellitari di Bing Maps.



a

b

fig.7*Ferrovia elettrica Terni-Ferentillo.*

Il belvedere basso.

a. Le costruzioni del Belvedere intraviste dalla sponda del fiume Nera opposta al Monte Pennarossa.
b. Il ritmo della collezione di Viburni scandisce l'ingresso ad affaccio verso la cascata e (in alto a destra) il Belvedere della Specola Pio VI.
Foto di Giacomo Dallatore.



1. Elementi scultorei
2. Bosco con sottobosco in tulipani
3. Piazzetta di fronte al Café de France

0 10 30 m



fig.8

Linea Leupegem-Herseaux.

Sistemazione dell'area attorno alla ex-stazione di Sint-Denijs. Planimetria di progetto.

Disegno di Giacomo Dallatorre.

Fonte: https://www.100land.de/wp-content/uploads/2020/07/180604_ZWE-EN-NEU.pdf.



fig.9
Linea Leupegem-Herseaux.
Sistemazione dell'area
attorno alla ex-stazione di Sint-Denijs.
Foto di Giacomo Dallatore.



1. Percorso trasversale al sedime ferroviario
2. Follie in corten

0 10 30 m



fig.10

Scala ferroviario Schöneberger Südgelände.

Percorso trasversale in corrispondenza della "Landscape Protection Area".

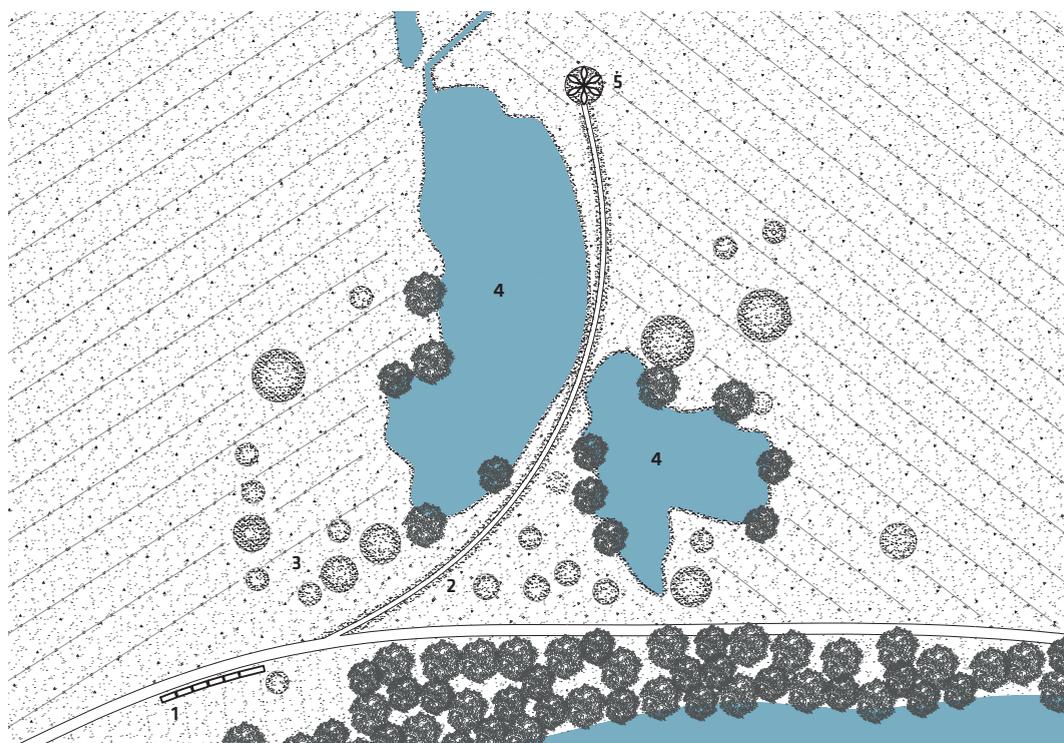
Disegno di Giacomo Dallatorre.

Fonte: Plan of the Nature Park Südgelände, Illustrazione a cura di M. Ley e K. Zwingmann, cfr. Kowarik I., Langer A. 2005, *Natur-Park Südgelände: Linking Conservation and Recreation in an Abandoned Railway in Berlin*, in Kowarik I., Körner S. (a cura di), *Wild Urban Woodlands*, Springer, Berlin, p.293.



fig.11

Stalo ferroviario Schöneberger Südgelände.
Folies in metallo corten posizionata lungo percorso trasversale
in corrispondenza della "Landscape Protection Area".
Foto di Giacomo Dallatore.



1. Resti della ferrovia
2. Percorso in traversine ferroviarie
3. Tumuli
4. Stagno
5. Fiore

0 25 75 m



fig.12

Ferrovia Jasenovac-Ustasha Camp III.

Il percorso del Complesso memoriale. Disegno di Giacomo Dallatorre.

Fonte dei dati: Carta tecnica di Jasenovac, dettaglio (scala originale 1:5000, Državna Geodetska Uprava, 2004).

consultata in Luciani D. (a cura di) con Patrizia Boschiero 2007, *Complesso memoriale di Jasenovac*, Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino, XVIII edizione, FBSR, Treviso, p.33.

**fig.13**

Ferrovia Jasenovac-Ustasha Camp III.

A lato delle traversine ferroviarie:
il prato alluvionale con lo stagno e i tumuli di terra.
Foto di Luigi Latini.

Note

¹ Espressione ripresa dal titolo del volume 23 della serie *Re-Cycle Italy*, cfr. Corradi E., Massaccesi R. (a cura di) 2016.

² Nostra traduzione dall'inglese.

³ La sistemazione dell'A837 consente, in particolare, di svolgere rituali legati a un ritmo più lento: varcare la soglia di una bordatura circolare per raccogliersi in intimità, oppure, esplorare i dintorni per immergersi dentro le cave di Crazannes, cfr. Lassus B. 1998.

⁴ Passeggiare, ad esempio, consente l'amplificazione dell'orizzonte visivo: secondo Rabreau (1990, p.301), in quest'attività risiede "il piacere di vedere il fiume, le pianure e i colli circconvicini". Fermarsi lungo una tappa di una processione, per Milani (2005, p.139) permette di entrare nei luoghi per gradi successivi da "un elemento o una serie di elementi successivi, o sparsi nell'ambiente". Sempre secondo Milani (*Ibid.*, p.139), l'escursione si riferisce invece ad un'esperienza di smarrimento, che consente tuttavia di scoprire "ciò che esiste al di fuori di quel che conosciamo".

⁵ Nostra traduzione dall'inglese.

⁶ Nostra traduzione dall'inglese.

⁷ Il viaggio è parte di una ricerca dottorale, in corso, nella quale è stata realizzata un'intervista ai progettisti coinvolti. In questo saggio sono riportati estratti delle risposte di Julio Gaeta (Ferrocarri de Cuernavaca), Lucina Caravaggi (Ferrovia elettrica Terni-Ferentillo), Thilo Folkerts (Ferrovia Leupegem-Herseaux), Andreas Langer (Scalo ferroviario Schöneberger Südgelände). Per riflettere sulla Ferrovia Jasenovac-Ustasha Camp III, in assenza del progettista, è stato intervistato Domenico Luciani.

⁸ Estratto dell'intervista con Julio Gaeta (Gaeta Springall Arquitectos), realizzata il 13 ottobre 2021, presso l'Università Luav di Venezia, sede di Santa Marta. Nostra traduzione dall'inglese.

⁹ Per l'elenco completo e la descrizione più approfondita, si rimanda a Gaeta J., Springall L. 2018, pp-10-21.

¹⁰ Nostra traduzione dall'originale in inglese.

¹¹ L'intervento s'inserisce nel processo di consolidamento della rupe attorno alla cascata, finanziato dalla L.730/1986 - Bonifica dei movimenti franosi della Cascata delle Marmore.

¹² Estratto dell'intervista con Lucina Caravaggi, realizzata l'8 luglio 2021, tramite la piattaforma on line Google Meet.

¹³ Estratto dell'intervista con Thilo Folkerts (100Landschaftsarchitektur), realizzata il 13 maggio 2021, tramite la piattaforma on line Google Meet. Nostra traduzione dall'inglese.

¹⁴ Nostra traduzione dall'inglese.

¹⁵ Il nodo in esame si integra con il progetto *Trimaarzate*, che include il tracciato all'interno di un sistema di percorsi di mobilità dolce, cfr. www.west-vlaanderen.be/sites/default/files/2017-11/brochureGuldenspoorTrimaarzate_0.pdf (06/21).

¹⁶ Estratto dell'intervista con Andreas Langer (PlanLand Landschaftsarchitektur), realizzata il 14 maggio 2021, tramite la piattaforma on line Google Meet. Nostra traduzione dall'inglese.

¹⁷ Estratto dell'intervista con Domenico Luciani, realizzata il 7 ottobre 2021, presso la Fondazione Benetton Studi Ricerche, Treviso.

Bibliografia

- Balmori D. 2010, *From Green Corridor to Thick Edge: The Linear Park*, in Id., *A Landscape Manifesto*, Yale University Press, New Haven and London, pp. 30-53.
- Barbiani C. 2010, «With a moving person in mind». Strategie per il paesaggio nell'esperienza di Anna e Lawrence Halprin, in Marini S., Barbiani C. (a cura di), *Il palinsesto paesaggio e la cultura progettuale*, Quodlibet, Macerata, pp.97-108.
- Bédarida M. 1998, *Percorso nella psicogeografia parigina*, in «Lotus», 97, Editoriale Lotus srl, Milano,, pp. 94-103.
- Bélanger P. 2017, *Redifining Infrastructure*, in Id., *Landscape as Infrastructure: a base primer*, Routledge ed., New York, pp.116-153.
- Berengo Gardin P. (a cura di) 1988, *Ferrovie italiane: immagine del treno in 150 anni di storia*, Editori Riuniti, Roma.
- Bogdanović B. 2007, Il labirinto nel labirinto, in Luciani D. (a cura di) con Patrizia Boschiero, *Complesso memoriale di Jasenovac*, Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino, XVIII edizione, FBSR, Treviso, pp.78-83 [ed. or. 1997, *Das Labyrinth in Labyrinth*, in *Der verdammte Baumeister. Erinnerungem*, Paul Zsolnay, Verlag, Vienna, pp.154-164].
- Burckhardt L. 2019, *Considerazioni promenadeologiche sulla percezione dell'ambiente e i compiti della nostra generazione*, in Licata G. e Schmitz M. (a cura di), *Il falso è l'autentico. Politica, paesaggio, design, architettura, pianificazione, pedagogia*, Quodlibet, Macerata, pp. 197-200 [ed. or. 1995, *Promenadeologische Betrachtungen über die Wahrnehmung der Umwelt und die Aufgaben unserer Generation*, testo scritto per la mostra di Herzog & de Meuron, a cura di Alain Guiheux e concepita da Rémy Zaugg, Centre Georges Pompidou, Paris, in Burckhardt L. 2006, *Warum ist Landschaft Schön? Die Spaziergangswissenschaft*, Ritter M., Schmitz M. (a cura di), Martin Schmitz Verlag, Berlin, pp.251-256, traduzione inglese *Strollological Observation on Perception of the Environment and the Task Facing Our Generation*, in Burckhardt L. 2015, *Why is Landscape Beautiful? The Science of Strollology*, Ritter M., Schmitz M. (a cura di), Birkhäuser, Basel, pp.225-230].
- Caravaggi L. 1999, *Natura ed energia - conflitti e progetti di ricomposizione*, in R. Pavia (a cura di), *Paesaggi elettrici: territori architetture culture*, Marsilio Editori, Venezia, pp. 97-117.
- Careri F. 2006, *Walkscapes, Camminare come pratica estetica*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino.
- Careri F. 1997, La stazione Farneto: l'altra velocità, in Desideri P., Ilardi M. (a cura di), *Attraversamenti: i nuovi territori dello spazio pubblico*, Costa e Nolan, Genova, pp. 179-182.
- Ceserani R. 2002, *Treni di carta*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Corradi E., Massacesi R. (a cura di) 2016, *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono: le reti ferroviarie*, Aracne, Roma.
- De Balzac H. 2014, *Teoria del camminare*, Lit, Roma.
- De Candia L., Lutzoni L. 2016, *La strada che parla*, Franco Angeli, Milano.

- Desvigne M. 2009, *Il paesaggio come punto di partenza*, in «Lotus», 150, Editoriale Lotus srl, Milano, pp.20-27.
- Desvigne M. 2004, *Explorer rather than exporter*, michel-desvignepaysagiste.com/en/explorer-rather-exporter, (05/21).
- Dixon Hunt J. 2012, "L'autorità dei Piedi": verso una Poetica del Movimento nel Giardino, in Morabito V. (a cura di), *John Dixon Hunt. Sette lezioni sul paesaggio*, Libria, Melfi, pp.147-181 [ed. or. 2003, "Lordship of the Feet": Towards a Poetics of Movement in the Garden, in Conan M. (a cura di), *Landscape Design and the Experience of Motion*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, pp. 187-213].
- Farinelli F. 2020, *Camminare è il primo passo del pensiero*, la Lettura, Corriere della Sera, domenica 2 agosto.
- Fromonot F. (a cura di) 2020, *Transforming Landscapes: Michel Desvigne Paysagiste*, Birkhauser, Basel.
- Folkerts T. 2006, *Poetry of deviation*, selfpublished, Berlin, unpublished translation.
- Gaeta J., Springall L. 2019, *Il parco lineare Ferrocarril de Cuernavaca a Città del Messico*, in Capuano A. (a cura di), *How Many Roads*, «Rassegna di architettura e urbanistica», edizione italiana e inglese, Anno LIV, numero 158, maggio-agosto, Quodlibet, Macerata, pp.116-123.
- Gaeta J., Springall L. 2018, *Parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca*, in «Landuum», No.08, febbraio-aprile, Paisaje Ediciones, Mérida, Messico, pp. 10-21.
- Gallitano G., Giannini E., Nofroni L., Pettine L.L., Terrana A., Savelli S., Viggiano M. 2021, *La Saja d'Oro: mobilità lenta e landscape literacy nella Piana di Palermo*, in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M. (a cura di), *Oltre la convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*, Società di Studi Geografici, Firenze, pp.251-264.
- Girot C. 1999, *Four Trace Concepts in Landscape Architecture*, in Corner J. (a cura di), *Recovering Landscape. Essays in Contemporary Landscape Architecture*, Princeton Architectural Press, New York.
- Gopkin A. 2001, *A walk on the High line*, in Sternfeld J., *Walking the High Line*, Pace/MacGill Gallery, Steidl, Göttingen, pp.47-52.
- Halprin L. 1960, *The role of the Twentieth Century Landscape Architect*, International Federation of Landscape Architecture, Amsterdam, Trascrizione dattiloscritta della conferenza "Lawrence Halprin Collection", AAUP.
- Heathcott J. 2013, *The Promenade Plantée: Politics, Planning, and Urban Design in Postindustrial Paris*, in «Journal of Planning Education and Research», 33/3, pp.280-291, doi:10.1177/0739456X13487927.
- Ingoldt T. 2020, *Siamo Linee*, Treccani, Roma.
- Ingoldt T. 2007, *Lines. A brief History*, Routledge, London, New York.
- Jasper S. 2018, *Sonic refugia: nature, noise abatement and landscape design in West Berlin*, in «The Journal of Architecture», 23/6, Routledge, Londra, pp.936-960.
- Kowarik I., Langer A. 2005, *Natur-Park Südgelände: Linking Conservation and Recreation in an Abandoned Railway in Berlin*, in Kowarik I., Körner S. (a cura di), *Wild Urban Woodlands*, Springer, Berlin, pp 287-299.
- Lassus B. 1998, *The walk in the Quarries of Crazannes / 1995*, in Id., *Landscape Approach*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, pp. 176-179.
- Lassus B. 2004, *Couleur, lumière...paysage. Istants d'une pédagogie*, Monumentale. Éditions du patrimoine, Paris, p.144.

- Lambertini A. 2013, *Rifare paesaggi*, in «Architettura del paesaggio», numero 28, giugno-dicembre, Edifir Edizioni, Firenze, pp.90-91.
- Luciani D. (a cura di) con Patrizia Boschiero 2007, *Complesso memoriale di Jasenovac*, Premio Internazionale Carlo Scarpa per il Giardino, XVIII edizione, FBSR, Treviso.
- Manfredi F. 2020, *Linee nel paesaggio*, Libria, Melfi.
- Marcarini A. Rovelli R. 2018, *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, IGM, Firenze.
- Milani R. 2005, *Il paesaggio è un'avventura. Invito al piacere di viaggiare e guardare*, Feltrinelli, Milano.
- Mioni A. 1999, *Metamorfosi d'Europa. Popolamento, campagne, infrastrutture e città*, Editrice Compositori, Bologna.
- Navarra M. 2012, *In Walk About City 2.0, Architetture geologiche e faglie del tempo*, Letteraventidue, Siracusa.
- Paolinelli G. 2018, *Progettazione paesaggistica*, in Id., *Progettare trasformazioni dei paesaggi nel mondo che cambia*, DidaPress, Firenze, pp.51-82.
- Perelli C., Sistu G. 2011, *La transizione paesaggistica del sistema ferroviario della Sardegna*, in Lai F., Breda N. (a cura di), *Antropologia del Terzo Paesaggio*, CISU, Roma, pp.101-132.
- Pizzetti I. 2006, *Muovermi nel paesaggio*, in Zagari F., *Questo è paesaggio. 48 definizioni*, M.E. Architectural Book and Review S.r.l., Roma, pp.7-9.
- Rabreau D. 1990, *La passeggiata urbana in Francia nel Seicento e nel Settecento: fra pianificazione e immaginario*, in Mosser M., Teyssot G. (a cura di) *L'architettura dei giardini d'Occidente dal Rinascimento al Novecento*, Electa, Milano, pp.301-312.
- Rumiz P. 2014, *L'Italia in seconda classe*, Feltrinelli, Milano.
- Solnit R. 2000, *Storia del Camminare*, Mondadori, Milano.
- Venturi Ferriolo M. 2006, *Paesaggi rivelati. Passeggiare con Bernard Lassus*, Giuerini, Milano.
- Viola F. 2016, *Tracciati di ferro: l'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, Napoli, Clean.
- Walser R. 1976, *La passeggiata*, Adelphi, Milano.