

Viaggi spirituali, itinerari culturali e cammini per lo sviluppo

Enrico Falqui*, Chiara Serenelli **

abstract

Il viaggio ha sempre avuto nell'immaginario letterario una duplice funzione: quella di rappresentare le finalità di un percorso ma anche la misura della distanza che ci separa da realtà sconosciute e uno stimolo alla ricerca del nuovo e del futuro. Seguendo questo messaggio letterario, il progetto di recupero e ripristino dell'antica via di pellegrinaggio che congiungeva Roma a Loreto (Via Lauretana) è una nuova occasione di "viaggio", come strumento della conoscenza, nel sistema complesso del paesaggio e nel sistema storico-culturale del territorio influenzato dall'antico Cammino.

parole chiave

Viaggi spirituali, paesaggi sacri, cammini per lo sviluppo, itinerari culturali.

* *Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio, professore di Analisi e valutazione ambientale. enrico.falqui@tin.it*

** *TaskForce on the Cultural and Spiritual Values of Protected Areas per il progetto DELOS, IUCN/WCPA. chiaras@verdiananetwork.it*

Spiritual journeys, cultural routes, and development's paths

abstract

The journey had played always a double function, in the literature's imagination, meaning the goal and the final destination of the itinerary, but also the measure of distance from unknown realities and an impulse of searching new ideas and the Future.

The outcoming Project of restoration an ancient route of pilgrimage from Rome to Loreto (Route Lauretana) is a new opportunity to create and increase the culture and the knowledge of the complex landscape and historical land's systems whom are influenced in the ancient and in the modern age by the crossing Route of pilgrimage.

key-words

Spiritual journeys, holy landscapes, sustainable development's paths, cultural routes.



Significati antichi e moderni degli itinerari di cammino: viaggi di conoscenza e pellegrinaggi spirituali. Il caso della Via Lauretana.

Il viaggio ha sempre rappresentato, per le popolazioni nomadi e stanziali, una dimensione quasi imprescindibile dell'esistenza individuale e collettiva, l'elemento costante dell'evoluzione antropica fin dalle origini, seppur motivato da esigenze sempre mutevoli e in stretta correlazione con i diversi contesti culturali. Divenuto progressivamente metafora della stessa condizione esistenziale dell'uomo, emblema del suo sentirsi in fugace passaggio su questa Terra, ha rappresentato nel corso dei secoli attitudini, esigenze, volontà e desideri¹, atteggiamenti che hanno caratterizzato la situazione umana nelle diverse epoche storiche e nei vari contesti socio-culturali. Dall'atto di vagare alla ricerca di cibo e riparo, come condizione necessaria per trovarsi e costruirsi un proprio habitat, a quello spirituale e purificatorio del devoto e del pellegrino che si muove alla ricerca del contatto con il divino, lasciandosi alle spalle la materialità del vivere quotidiano, fino al "viaggio di conoscenza", come strumento di apprendimento e istruzione. In tutti questi casi, per necessità o per attitudine religiosa e culturale, un elemento costante sembra aver accompagnato il viaggiatore, individuo o comunità: un diretto rapporto di reciproca influenza e positiva contaminazione con l'intorno, generatore di un atteggiamento rispettoso, per quanto non neutro, nei confronti dell'ambiente attraversato e vissuto; forse solo perché in questo modo esso poteva offrire cibo, riparo e conoscenza. In alcuni casi, soprattutto nelle tradizioni popolari e indigene, non solo in età pre-moderna, il tema del viaggio e la

sua simulazione, a volte anche ripetitiva, rafforza la sacralità dei luoghi destinati ai riti religiosi molto spesso ambientati in contesti quasi selvaggi o dalle parvenze il più possibile naturali, determinando così il definirsi di alcuni dei paesaggi o luoghi sacri che oggi si conoscono².

In quanto carattere ampiamente diffuso e accomunante molte culture anche lontane nel tempo e nello spazio, il "vagabondare" umano su questa Terra, con o senza meta, materiale o spirituale, nella dimensione spaziale ma anche temporale, ha contribuito a definire il sistema delle esperienze umane e del loro incrociarsi con le altre forme di vita; una "rete" non materiale, perché costituente una maglia di relazioni sfuggenti, per quanto documentate attraverso l'iconografia e i diari, ma anche tangibile e ben visibile, nel disegno reticolare delle strade, principali e secondarie, che costituiscono il supporto materiale di ogni viaggio, mutevole anch'esso a seconda del contesto culturale e dei significati che il muoversi assume.

La strada, elemento che non ha sempre avuto il solo scopo di unire due punti posti a una certa distanza tra loro, ma anche di disegnare territori e paesaggi³, è anche tra i segni più incisivi e durevoli che le grandi civiltà del passato hanno lasciato in eredità alle nostre generazioni: le consolari dell'impero Romano, che ancora oggi definiscono la struttura viaria dell'intera penisola italiana, disegnano un reticolo di vie in grado di mettere in comunicazione la sola Roma con il Mondo intero, allora conosciuto. L'impero Carolingio non fu da meno lasciando ai posteri il sistema di strade che diventerà l'ossatura portante degli itinerari religiosi francigeni, che al contrario di come si può pensare, pur esistendo un unico percorso ufficialmente riconosciuto come Via Francigena, ricostruito dal diario di Sigerico tra la Gran Bretagna e Roma,

costituiscono un intreccio di vie di connessione di tutto il territorio europeo. In America Latina l'impero Inca non ha lasciato il proprio segno solo nei manufatti architettonici, ma anche nella viabilità, come dimostra la strada di connessione di tutto l'antico impero dalla Colombia all'Argentina, attraverso Ecuador, Perù, Bolivia e Chile: la Gran Ruta, ampia strada di collegamento dei vari possedimenti dell'impero, pensata per un popolo in continuo movimento⁴. Sono solo alcune delle grandiose e durevoli espressioni dell'elevata capacità di controllo politico, amministrativo e culturale dei territori di un antico impero, suo strumento di pubblicizzazione, crescita economica e del consenso, ma anche simbolo delle capacità di comunicare, conoscere, muoversi, viaggiare, rimaste, nel susseguirsi dei secoli, testimonianze storiche e supporto di tante attività.

Queste antiche strade possono anche disfarsi, portando gli inevitabili segni del tempo, con il tramontare degli imperi che le hanno costruite e consacrate, ma non perdono la loro forza simbolica di maglia di connessione tra luoghi e popoli, continuamente ripresa nel corso dei secoli ed esistente ancora oggi, supportata dalle documentazioni iconografiche, cartografiche e archeologiche ancora esistenti.

In Italia alcune di queste strade hanno determinato l'antica fioritura di borghi altrimenti non così conosciuti, come San Gimignano, sorta all'incrocio dei percorsi più transitati della Toscana medievale, e Lucca, per citarne alcuni⁵. In taluni casi una strada percorsa per un motivo particolare, quale la presenza di un luogo di interesse religioso, grazie al via vai di pellegrini e curiosi e allo stanziarsi di alcuni individui organizzatisi successivamente in una comunità, determina la nascita improvvisa di un centro abitato stabile, che si sviluppa lungo la



strada di attraversamento principale che ha fatto da generatrice urbana, i cui proventi per il sostentamento vengono prevalentemente dalla presenza di viaggiatori; è il caso di Loreto, nelle Marche⁶, il cui pellegrinaggio ha definito la morfologia della stessa città⁷.

L'andamento del reticolo stradale, scandito da tempi di percorrenza associati agli antichi mezzi di trasporto (le gambe, il mulo, la carrozza) ha contribuito in passato al disegno del territorio oggi conosciuto, che raramente, per motivi di praticabilità e sicurezza degli itinerari, riusciva ad ignorare la morfologia naturale del sistema di valli fluviali e rilievi, contribuendo alla nascita, lungo le direttrici, di centri strategici di accoglienza e sosta⁸. La possibilità di viaggiare attraverso un territorio, per mezzo di una rete di percorsi, la capacità di andare e sostare, cercare e scoprire, hanno contribuito quindi a definire almeno in parte, la conformazione del nostro attuale ambiente di vita. Paradossalmente oggi questa conformazione, di antica memoria, spesso non è più riconoscibile, pur avvalendosi, la civiltà moderna, di una rete di strade, o più propriamente, infrastrutture, molto più fitta ed apparentemente agevole. Probabilmente ciò è dovuto anche al fatto che la nostra epoca ha mutato, spesso degenerandolo, il senso del "viaggiare"; dalle moderne esplorazioni coloniali di "altri mondi" e loro non rispettosa conquista, fino al bisogno prevalentemente contemporaneo, di istantanea evasione dalle responsabilità sociali per assaporare attimi di relax o puro e semplice divertimento, atteggiamenti non a caso legati ad una rinnovata "visione economica" del mondo e delle sue risorse.

Il mito, già rivelatosi chimera, della crescita economica e del progresso successivi alle rivoluzioni industriali e allo sviluppo tecnologico, e

l'annesso bisogno di efficienza, quantità e rapidità, hanno introdotto la necessità di velocizzare ogni istante di vita dell'uomo la cui essenza si avvicina sempre più a quella delle macchine che egli stesso ha costruito. I ritmi incalzanti, il terrore di "sprecare" tempo "utile" (dove per utile si intende con fini utilitaristici), inquinano la nostra esistenza di malattie croniche facilmente legate allo stress, combattute a stento con i mezzi che la stessa società che le provoca spietatamente ci fornisce; si profila allora il miraggio della "vacanza-viaggio" per ritrovare quella dimensione umana e sostenibile altrimenti irraggiungibile nella schizofrenia quotidiana. I mezzi di cui comunemente disponiamo per effettuare questo "falso viaggio" sono gli stessi a cui cerchiamo di sfuggire, che inconsapevolmente usati o forzatamente imposti, generano ulteriore disagio e malessere: la necessità di rapidità, efficienza, utilità ci accompagna anche durante questa tipologia di "viaggio", divenuto ormai anch'esso misuratore di benessere (materiale), ricchezza (economica), capacità di acquisto, in un'epoca in cui l'unico imperativo sembra essere "consumare". D'altra parte la globalizzazione dei costumi e la massificazione del sistema di comunicazione e informazione sembrano averci dato la possibilità di istruirsi e conoscere restando comodamente all'interno delle mura domestiche, svuotando in tal modo di significato l'andare per luoghi a questi fini; e lo sviluppo tecnologico di una società globale, creatrice di nuovi bisogni secondari e accessori⁹, imposti dal mondo economico a quello dei "consumatori", ha contribuito a far perdere di vista il senso della reperibilità delle risorse primarie, ormai quasi totalmente inscatolate e distribuite "a domicilio". Mentre la rapidità della macchina si è impossessata anche delle "strade" quotidianamente

percorse, così sostituite da auto-strade, superstrade, linee ad alta velocità, le quali, non prevedendo lungo il tragitto alcuna percezione umana dell'intorno, o comunque limitandola al massimo, non hanno bisogno di permettere al "viaggiatore" di entrare in contatto con esso, lasciando al limite intravedere dai finestrini dell'auto i colori intensi e le luci intermittenti delle linee del guard-rail e dei cartelloni pubblicitari, accuratamente posizionati, mentre tutto il resto sfugge, effimero e surreale. Perché in effetti il tragitto perde di significato quando il "viaggiare" diventa solo arrivare più in fretta possibile alla meta, meglio ancora se completa di ogni optional. Ma questo non può, in effetti, chiamarsi "viaggiare"¹⁰.

Sarebbe più facilmente paragonabile a quel senso di "spaesamento" con cui Farina identifica la perdita di conoscenza e capacità di riconoscimento del paesaggio, nelle sue riflessioni sul concetto di "paesaggio cognitivo"¹¹.

Senza voler in alcun modo condannare lo sviluppo tecnologico contemporaneo, occorre riflettere tuttavia sul fatto che le "protesi" tecnologiche di cui l'uomo moderno si avvale, molto spesso in modo non del tutto consapevole, quindi spesso subite passivamente, pur avendo smussato molte difficoltà che prima erano all'ordine del giorno, grazie alla loro capacità di semplificare, hanno contribuito ad appiattire anche la complessità della percezione del nostro intorno, quindi anche quella del paesaggio. E con essa la sua conoscenza.

Per percezione non si intende la sola capacità di rielaborare oggetti, forme e colori su cui si posa il nostro sguardo, non rimanda cioè solo alla sfera visiva; la parola racchiude un concetto ben più profondo, in parte estrapolabile anche dal testo della Convenzione Europea del Paesaggio, e ha a



che vedere con la “cultura” che un individuo, un gruppo, una comunità, hanno del proprio ambiente di vita, ciò che “consente di individuare (in esso) le risorse e i fenomeni ad esse collegate”¹² e di riconoscerne i valori materiali e immateriali caratterizzanti il “sistema patrimoniale” che si configura nel paesaggio che siamo in grado di riconoscere.

Cosa abbia a che vedere questo con il tema del viaggio è facilmente intuibile.

L'uomo moderno ha perso o comunque sta perdendo, la capacità di interagire con il proprio ambiente, quindi con la Natura e la sua fisicità, attraverso la propria Cultura e spiritualità. Di conseguenza si trova nell'impossibilità di conoscere (e riconoscere) il paesaggio, di cui l'uomo comune difficilmente riesce a dare una definizione, se non in termini spesso contraddittori o utilitaristici. Il viaggio, nel suo senso originario, connesso agli aspetti che legavano l'uomo e le comunità al proprio “habitat”, non sembra più possibile, tanti sono i filtri artificiali e cognitivi che si frappongono tra il moderno “viaggiatore”, più propriamente nominabile “turista”, e lo scenario o ambiente del proprio viaggio, quel contesto in cui natura e cultura si incontrano definendo la morfologia del paesaggio, che ci permette di entrare in simbiosi con l'elemento naturale (e comprenderne la valenza anche spirituale), accettandone il valore intrinseco, solo annullando la distanza che ci separa da esso.

Ciò era ed è ben noto al pellegrino, che accetta di mettersi in viaggio lasciando ogni surplus di “beni artificiali” per accingersi ad affrontare la sfida della piena conoscenza di sé, della Natura e del raggiungimento della dimensione divina. La simbiosi con l'intorno, la cui separazione dalla propria interiorità si fa sempre più sottile, avviene

per i pellegrini di ogni fede religiosa, e certamente è più forte se all'atto del peregrinare si associa un paesaggio naturale, anche selvaggio, ma pur sempre riconoscibile e non minaccioso, quindi appartenente alla sfera percettiva del viaggiatore, che può anche essere collettiva e condivisa, ovvero appartenente al suo background culturale.

Un moderno viaggiatore può ritrovare questa dimensione di conoscenza e simbiosi, quindi di rispetto e consapevolezza, che non lascia spazio a timore e malessere, rallentando i tempi di percorrenza tra il punto di origine e la meta, e recuperando la dimensione del peregrinare attraverso i paesaggi. Ricostruendo il diretto rapporto, prevalentemente perduto, almeno per l'uomo moderno occidentale, con la Natura e le risorse che essa mette a disposizione degli esseri viventi, uomo compreso.

Come nella scelta del proprio ambiente di vita, anche il contesto del viaggio è più facile che risulti meno ostile dove i luoghi appartengono all'immaginario del viandante, e in qualche modo definiscono la propria identità; il viaggio può avvenire però anche per paesaggi meno noti, accettando di esserne positivamente contaminati, con quel certo grado di umiltà di cui ciò necessita. Come infatti ricorda Farina, non è sempre possibile esperire un contesto, se di questo non si ha “cultura”: un deserto sarà insidioso e minaccioso per un cittadino europeo, che avrà bisogno di tutti i supporti tecnologici per sopravviverci, mentre per un indigeno costituisce l'unica casa e l'unico sostentamento, per questo un paesaggio percepito e riconosciuto¹³; ciò fa pensare al fatto che il valore di un paesaggio è determinato dalla percezione (cioè cultura) che i propri abitanti ne hanno, piuttosto che dall'appetibilità turistica dissipatrice, non utilizzatrice, delle risorse per l'uomo moderno.

Ciò non entra in contrasto con il senso del viaggiare e peregrinare come definito sopra, in quanto quest'ultimo può essere di supporto all'acquisizione della consapevolezza del valore delle risorse del proprio territorio e della capacità di utilizzarle senza snaturarle.

“Viaggiare” nel vero senso del termine, quindi, come strumento di Conoscenza, proprio perché la grande difficoltà a comprendere il paesaggio come sistema complesso¹⁴, ci costringe ad una visione olistica di sintesi, difficilmente raggiungibile esclusivamente con gli strumenti analitici.

Provare a sentirsi “pellegrini” in viaggio alla ricerca di una possibile interazione con il mondo che ci circonda e che ci definisce come parti di un grande e complesso sistema, dai profondi legami tra i suoi elementi.

Ciò è possibile anche nel mondo globale della tecnologia e dell'informazione di massa, in cui, se dal un lato, l'efficienza del moderno sistema infrastrutturale si rivela indispensabile ai rapidi spostamenti di persone e merci, ottimizzando i tempi di percorrenza e minimizzando gli sprechi, dall'altro l'esigenza di ritrovare una dimensione più umana della nostra esistenza, più prossima a quella naturale, rende necessari tempi più lenti e ciclici, misurabili nella dimensione del movimento peregrinatorio e spirituale del camminare. In quest'ottica sono sufficienti le ampie reti degli antichi itinerari da sempre percorsi da nomadi, santi, pellegrini, viandanti, di cui l'Europa è ricchissima.

Nel primo caso (le moderne infrastrutture) la strada, linea di collegamento più rapido tra due punti, diventa una barriera fisica per tutti gli esseri viventi non dotati di supporti tecnologici. Nel secondo (l'antico “itinerario”) la strada può diventare la spina dorsale di un sistema leggero di



connessioni, non ecologiche, ma che rispettano, anzi, si fondano, sui principi ecologici, e di fruizione (a scala umana) delle risorse (naturali e culturali). Può, anzi, questa rete, costituire elemento stabile e duraturo di sviluppo (sostenibile) per le comunità locali generalmente tagliate fuori dai macro-modelli contemporanei, creando una rete di relazioni culturali, sociali ed economiche, nel rispetto dei valori naturali del paesaggio.

La rete che in questo modo si riscopre (perché in effetti già esistente), può andare a coincidere con l'insieme di quelli che la Comunità Europea chiama "itinerari culturali" concetto istituito negli anni Ottanta e ribadito, definendone i principi, con la risoluzione CM/Res(2007)12.

Essa può essere di stimolo alla ricerca del senso profondo del "viaggiare" attraverso il paesaggio e "(ri)conoscere" il paesaggio, contribuendo altresì alla definizione di un sistema strutturato di luoghi e paesaggi, naturali e culturali, dove l'Uomo e la Natura possono recuperare l'originaria relazione, senza per questo prescindere dalla sfera economica, ma con una necessaria trasformazione del modello di sviluppo oggi dominante. Non è un caso che tra gli attuali Itinerari Culturali l'Unione Europea riconosca tutto il sistema delle vie di pellegrinaggio Francigene e di Santiago, che permettono la fruizione ai luoghi dello spirito più popolari, e alle quali si prepara ad aggiungersi l'insieme degli itinerari di fruizione al più famoso santuario mariano d'Europa, Loreto, con la via Lauretana.

Dalla Frammentazione all'Autopoiesi del paesaggio: una tesi di ecosviluppo per le Comunità attraversate dalla rete dei Cammini Lauretani.

Proprio dal sistema di itinerari sacri della Via Lauretana, che in età medievale hanno ripreso la rete della viabilità romana a scopi religiosi, di evangelizzazione del territorio e di diffusione del culto mariano, riparte l'idea del recupero del senso antico del viaggiare, nel ripristino della struttura fisica delle strade da percorrere a piedi. Anche questo "cammino della spiritualità" nei secoli ha influenzato non solo religiosi, pellegrini, devoti, ma anche artisti, letterati, poeti, perfino scettici, consacrando il pellegrinaggio lauretano al significato profondo del "viaggio", come sopra descritto.

Nell'immaginario letterario, in particolare, il viaggio, ha sempre mantenuto una funzione duplice: quella di rappresentare le finalità di un percorso ed il raggiungimento della meta, ma anche quello di costituire uno stimolo naturale alla ricerca del nuovo, all'istintiva attrazione per ciò che ci è estraneo, la misura della distanza che ci separa da realtà sconosciute, la sfida al confronto anche con ciò che non sappiamo come affrontare, perché inesplorato e sconosciuto.

Per Mario Soldati, scrittore e regista cinematografico tra i più conosciuti dalla cultura popolare italiana, il "viaggio" è "uno strumento per ordinare i significati, per illuminare il profilo delle cose e tenere insieme la complessità"¹⁵. Si può intuire da questa citazione che il viaggio è al tempo stesso "processo" cognitivo, ma anche "progetto" costruito sulla ricerca del nuovo e dell'inesplorato. Edith Wharton è stata una delle autrici che maggiormente hanno contribuito alla letteratura

del viaggio e alla cultura artistica del paesaggio italiano. Considerata una delle maggiori scrittrici della letteratura del 900, in uno di questi "essays" di viaggio, "Uno sguardo all'indietro" (1934), la Wharton fornisce una chiave di lettura dei suoi racconti scritti nei numerosi brevi e lunghi viaggi fatti in Italia, ricordando al lettore che "la storia dell'arte insegna ad analizzare un luogo come fosse un'opera, secondo le indicazioni di una rigorosa filologia"¹⁶. Tuttavia per quanto accurata sia stata la ricognizione, secondo l'autrice, rimane sempre qualche elemento imponderabile, "una marginalità insondata". Ed è proprio in questo campo dell'inesplorato che la Wharton trova il fascino autentico del viaggio, ciò che rende possibile la conciliazione tra "l'esclusività" del viaggio e "l'eccezionalità" della scoperta.

Il paesaggio, secondo un'eclettica definizione di Ian Mc Harg, è una tela senza cuciture, singolare ed irriproducibile, la quale quotidianamente viene strappata nell'illusione che possa venire riparata o sostituita, ma essa è unica, così come è unico l'ambiente in cui viviamo.

Oggi, noi sappiamo che la principale minaccia per la sopravvivenza di molte specie è dovuta all'alterazione ed alla frammentazione dei loro habitat. La frammentazione, dovuta sia alla perdita di habitat originari sia alla creazione di "barriere" che impediscono il libero movimento degli animali sul territorio, determina nel medio-lungo periodo un impoverimento della disponibilità di risorse naturali per lo sviluppo ed un fattore limitante per tutti i processi evolutivi attraverso i quali gli ecosistemi naturali "formano" il proprio paesaggio. Ciò che è importante sottolineare, è il fatto che, da parte degli abitanti contemporanei, la frammentazione è percepita al massimo come "disordine nel disegno urbanistico nel territorio",



non invece come perdita irreversibile di una ricchezza naturale di straordinaria importanza costituita dalla biodiversità; non è mai avvertita come “lacerazione” di un paesaggio unico e insostituibile.

Basta percorrere a piedi la parte finale del tracciato dell'antica Via Lauretana (Macerata-Loreto), per rendersi conto che insieme alla perdita di biodiversità nella Piana del fiume Musone, si è lacerato un paesaggio “unico” che ispirava anche la sacralità dell'ultimo tratto del pellegrinaggio, in attesa che esso si concludesse al Santuario Mariano, in vetta al colle.

Un geografo francese, Pierre Donadieu, che svolge le sue ricerche presso l'École Nationale Supérieure du Paysage di Versailles, ha sviluppato recentemente una teoria secondo la quale gli spazi agricoli periurbani (quelli che circondano ormai gran parte delle città medio-grandi europee) pongono delle condizioni ai pianificatori dello sviluppo urbano: “quello di essere spazi vuoti, spazi che portano una propria idea di naturalità, spazi che presuppongono una società e un'economia che li produce non solo rurale”. Donadieu non intende dirimere il conflitto “tra città e campagna”; bensì inverte le logiche della contrapposizione: è la città che dovrà farsi carico di tutelare la campagna, assicurando la permanenza del vuoto, portatore di valori di natura e di possibili progetti di riconnessione tra i diversi mosaici di paesaggio.

Tuttavia, rimane il dubbio su “chi” riparerà queste lacerazioni e, soprattutto, nel contesto di Loreto, se sono ancora riparabili i danni apportati allo storico paesaggio sacro che, attraverso il cammino finale verso il Santuario, connetteva la piana rurale del Musone con il sacro Colle.

Circa quaranta anni fa, uno dei più autorevoli biologi molecolari, Sidney Brenner, si interrogava a proposito dei processi fondamentali d'integrazione degli esseri viventi: “in che modo un organismo leso o lacerato si rigenera nella stessa identica struttura che aveva in precedenza? Penso che nei prossimi anni dovremo scoprire un nuovo linguaggio atto alla comprensione degli organismi viventi altamente integrati”.

In questi ultimi anni, scienziati diversi, provenienti da campi di ricerca completamente lontani a livello disciplinare hanno approfondito alcuni concetti fondamentali di questo “nuovo linguaggio” alla ricerca di una “nuova interpretazione della vita” sul nostro Pianeta, determinando un mutamento di paradigma nel passaggio da una concezione meccanicistica del mondo ad una ecologica di tipo sistemico.

Questo passaggio è di straordinaria importanza per cercare di immaginare progetti di riequilibrio in quei territori dove i processi di sviluppo hanno creato insieme ad una nuova dimensione della città e dello spazio urbano, anche un'enorme quantità di frammenti di natura e ambiente rurale o sistemi territoriali nei quali l'essenza universale di un mosaico di paesaggio è stata lacerata o cancellata, al punto da renderne difficile la riconoscibilità e l'identità del luogo.

Lo sviluppo della cibernetica e della teoria generale dei sistemi (e le loro implicazioni sull'ecosfera e la tecnosfera), le nuove teorie dell'auto-organizzazione¹⁷ e dell'autopoiesi¹⁸ hanno costituito una cornice culturale nella quale collocare la visione degli ecosistemi come risultato degli equilibri dinamici tra i diversi processi naturali e quelli controllati in tutto o in parte dall'uomo.

In tutti i sistemi complessi, il problema fondamentale oggi è l'approfondimento delle

relazioni che intercorrono tra cambiamento delle strutture e sviluppo dei processi.

La pianificazione del paesaggio, all'interno di un sistema complesso quale oggi è il territorio dove si localizzano gli insediamenti, le infrastrutture e le produzioni della città “ruralizzata” e della campagna “urbanizzata”, si basa, oggi, sulla costante dialettica tra struttura e processo.

Da questo punto di vista, l'antica via di pellegrinaggio Lauretana, costituisce un vero e proprio laboratorio di sistemi territoriali, di paesaggi rurali e naturali, nei quali la difficoltà di qualsiasi progetto di recupero e valorizzazione del Cammino di pellegrinaggio, passa attraverso la comprensione dei rapporti che intercorrono tra strutture del paesaggio e processi di sviluppo di ciascuno di questi ambiti territoriali.

Questi territori hanno tutti in comune il senso della “marginalità”, le cui cause sono profondamente diverse in ciascun ambito territoriale, anche in territori limitrofi distanti pochi chilometri tra di loro. Infatti, lungo la rete dei cammini Lauretani, incontriamo una “marginalità” che viene percepita come il prodotto di una “periferia urbana” in prossimità dei centri abitati di più estese dimensioni; ma troviamo anche “una marginalità” che viene definita come “economico-sociale”, poiché in questi ambiti territoriali fortemente caratterizzati dalla fisicità geografica e dalla morfologia del territorio, non possono insediarsi modelli produttivi che concorrono alla scala globale della competitività economica. Infine, incontriamo anche marginalità che possono essere interpretate come culturali, poiché in tali ambiti vi è una perdita forte di identità storico-culturale, di cultura materiale, senza che tali perdite siano state sostituite con altre risorse culturali.



Ciò che oggi appare di difficile interpretazione in questi ambiti territoriali è proprio il nesso tra strutture (territorio, paesaggio) e processi (sviluppo, creatività, innovazione tecnologica), alla ricerca di un “nuovo linguaggio” che abbia una capacità progettuale autopoietica in ciascuno di essi, in modo da risanare le lacerazioni e le cancellazioni identitarie prodotte dal precedente modello di sviluppo fordista; ma anche capace di creare uno sviluppo durevole, perché ciò che nel precedente modello era definito “ambito marginale”, in futuro potrà essere definito e percepito come “ambito di risorse” per lo sviluppo sostenibile del territorio.

Il fascino del progetto di riscoperta e recupero dell’antica via di pellegrinaggio tra le due città sacre di Roma e Loreto, risiede proprio in questa duplice sfida, culturale e scientifica: rigenerare un itinerario culturale e spirituale tra i più importanti in Europa e riscoprire, in ogni ambito territoriale attraversato dall’antico Cammino, i nessi profondi tra strutture e processi, attraverso una pianificazione territoriale dello sviluppo dotata di linguaggi autopoietici (ecologia del paesaggio) e di modelli d’uso delle risorse naturali, umane, culturali capaci di trasformare la marginalità d’uso in risorsa appropriata, la perifericità in centralità.

Riferimenti bibliografici

AVARUCCI, G., (a cura di) 1998. *La Via Lauretana*, Congregazione Universale della Santa Casa, Loreto.
 BATTISTI, C., ROMANO, B., ed. 2007. *Frammentazione e connettività: dall’analisi ecologica alla pianificazione ambientale*, CittàStudi Ediz., Roma.
 BELLIA, P., 2006. *Diario di un itinerario coraggioso*, Firenze.

CAPRA, F., ed. 1984. *Il punto di svolta*, Feltrinelli Ed. Milano.
 CAPRA, F., ed. 1997. *La rete della vita*, BUR, Milano.
 Consiglio d’Europa, 2000, *Convenzione Europea del Paesaggio*, Firenze.
 CONAN, M., (edited by) 2007. *Sacred Gardens and Landscape. Rituals and agency*. Harvard University Press, Washington, DC: Dumbarton Oaks.
 CORBETTA S., 2005. *Il viaggio a piedi: dal pellegrinaggio al turismo contemporaneo*. Tesi di Laurea 2004/2005, Università degli Studi di Bergamo, Facoltà di lingue e letterature straniere - relatore Margherita Bernard.
 DONADIEU, P., ed. 2006. *Campagne urbane*, Donzelli Ed. Roma.
 ESPINOZA R., R., 2002. *La gran ruta inca, el capaq nan 8THE GREAT Inca route, the capaq nan*, Petroleos del Perú, Lima.
 FARINA, A., 2006. *Il paesaggio cognitivo*, FrancoAngeli, Milano.
 FARINA A., 2009. *La teoria generale delle risorse e il paesaggio cognitivo, lecture del 28/05/09*, Green Platform, Arte Ecologia Sostenibilità, Strozzi, Palazzo Strozzi, Firenze, 24/04 – 19/07 2009.
 FOSCHI, P., 2008. *Le vie dei pellegrini nell’Appennino bolognese*, Patron, Bologna.
 JAGDISH, K., 1985. *Himalayan pilgrimages and the new tourism*, Himalayan Books, New Delhi.
 LONGARINI B., SOLARI A., *Viaggio dentro Loreto*, Tipografia S. Giuseppe, Macerata, 1986, 263 pp.
 MATUREANA, H., VARELA F., ed. 2001. *Autopoiesi e cognizione: la realizzazione del vivente*. Marsilio Ed. Bari.
 MC HARG, J., ed. 2007. *Progettare con la Natura*, Muzzio Ed., Roma.
 MORELLI, E., 2007. *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Alinea, Firenze.
 ROMANI, V., 2008. *Il Paesaggio. Percorsi di studio*, FrancoAngeli, Milano.
 SOLDATI, M., ed.1984. *Nuovi Racconti del maresciallo*, Rizzoli Ed, Milano.
 SORBINI, A., ed. 1997. *La via Flaminia. Otricoli, Narni, Terni, Spoleto, Foligno nei racconti dei viaggiatori stranieri del Settecento*, Editoriale umbra, Foligno.

STOPANI, R., 2004. *La storia che vive nel territorio*, Le Lettere, Firenze.
 WHARTON, E., ed 1994. *Uno sguardo all’indietro (1934)*, Editori Riuniti, Roma.
 WHARTON, E., ed. 1995. *Paesaggi italiani*, Olivares Editori, Milano.

*Testo acquisito dalla redazione nel mese di luglio 2009.
 © Copyright dell’autore. Ne è consentito l’uso purché sia correttamente citata la fonte.*

¹ CORBETTA S., 2005, pp.6-22.

² CONAN, M., (edited by) 2007, pp. 3-14.

³ MORELLI, E., 2007.

⁴ ESPINOZA R., R., 2002.

⁵ STOPANI, R., 2004, pp. 137-148.

⁶ LONGARINI B., SOLARI A., 1986.

⁷ AVARUCCI, G., (a cura di) 1998.

⁸ STOPANI, R., op. cit., pp. 137-148.

⁹ FARINA A., 2009.

¹⁰ BELLIA, P., 2006, pp. 9-18.

¹¹ FARINA, A., 2006, pp. 89-114.

¹² Ivi, p. 110.

¹³ Ibidem.

¹⁴ ROMANI, V., 2008, 9-95.

¹⁵ SOLDATI, M., 1984.

¹⁶ WHARTON, E., ED 1994.

¹⁷ PRYGOGINE, NICOLIS, 1971.

¹⁸ MATUREANA, VARELA, 1972.

