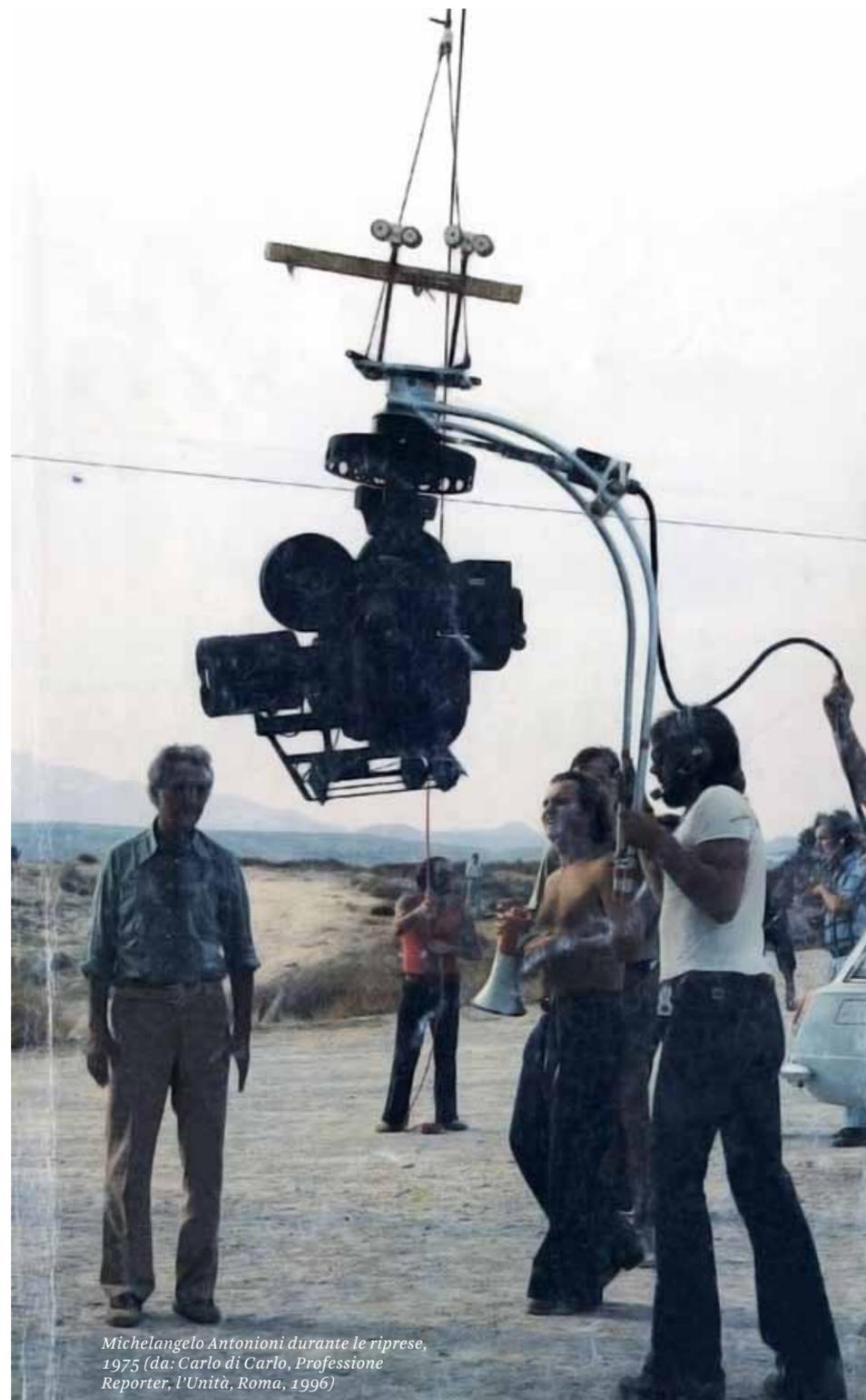


turismo nei paesaggi estremi, sulla colonizzazione della natura, sulla domesticazione delle montagne, le funivie nel paesaggio urbano aprono ad una possibilità mai esplorata in precedenza, quella di muoversi al di sopra della storia, di percepire dall'alto la forma dello spazio e di pensare alla città come a un precipitato, come un tutto visibile simultaneamente, misterioso e spaesante. Il cinema ha compiuto mirabili piani sequenza da queste altitudini.

6 IMMAGINI RIPRESE IN VOLO PER RACCONTARE LA VITA E SEGNARE LA SUA PRECARIETÀ

Sulla vetta un film. Il regista è Antonioni, il titolo "Professione: reporter", l'anno il 1975. Il volo mimato da Jack Nicholson che si sporge nel vuoto dalla cabina della funivia di Barcellona, ripreso dall'alto verso il basso dalla mdp, è un'icona del cinema, dell'uomo moderno e della sua precarietà. Un frammento sottratto alla vicenda narrata, qualsiasi essa sia, sospeso entro il divenire delle cose. Un'immagine che conserva la bellezza di un istante di puro esistere, senza un passato da cui fuggire né un futuro atteso o sperato verso cui andare.

E ancora la cinepresa agganciata alla teleferica nel piano sequenza finale chiude il film e riporta agli esordi: nel 1950 Antonioni aveva girato un documentario sulla funivia del Faloria, intitolato "Vertigine", in cui il commento parlato è assente e a vedere le cose in soggettiva è la funivia stessa. Per compiere più agevolmente le operazioni di ripresa Antonioni fece installare sul tetto della cabina una piccola piattaforma per se e la mdp. Ad indicare che non può esserci incoerenza tra l'uomo e la sua storia. //



Michelangelo Antonioni durante le riprese, 1975 (da: Carlo di Carlo, Professione Reporter, L'Unità, Roma, 1996)

NAVIGARE // DENTRO IL PAESAGGIO

di Maria Claudia Peretti
fotografie di Gian Paolo Piras



Bellezza e utopia, grande abilità tecnica e ingegneristica, intraprendenza imprenditoriale, efficace organizzazione del lavoro, un'esemplare e innovativa opera pubblica che diventa matrice e riferimento per una cultura allargata, quotidiana e minuta, estesa nel tempo e nello spazio, la forza e l'intelligenza ostinata di un uomo straordinario: questi sono gli ingredienti di uno dei paesaggi che non esito a collocare tra i più belli d'Europa.

Nel Sud-Ovest della Francia, da Bordeaux alla Camargue, una rete di vie d'acqua in gran parte artificiali, collega l'Oceano Atlantico con il Mare Mediterraneo, lungo un tracciato di oltre 300 miglia.

Si tratta di un articolato network di percorsi navigabili che per due secoli ha consentito il trasporto di merci e passeggeri più veloce rispetto alle vie di terra e più sicuro rispetto alle vie di mare e che, perso tale ruolo, si presenta ai giorni nostri come un rimarchevole esempio di intelligenza paesistica. Il cuore del sistema è rappresentato dal Canal du Midi, 150 miglia tra Toulouse e Sète, costruito in soli

quindici anni, regnante Luigi XIV°, ministro delle Finanze Jean Baptiste Colbert, l'idea dello Stato centrale capace di controllare, disegnandolo e organizzandolo, il territorio nella sua totalità.

LA TRADIZIONE DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE DISEGNA IL TERRITORIO FRANCESE E LA STORIA CON PROGETTI CHE ESIBISCONO IL MEGLIO DELL'INNOVAZIONE TECNICA DEL LORO TEMPO

Il sogno di collegare Mediterraneo e Atlantico era vecchio di secoli ed era stato più volte ripreso e abbandonato, a partire dall'Impero romano, per le difficoltà tecniche e i costi che sembravano insuperabili. Fu un uomo, forse di origine italiana, Pier Paul Riquet, a rendere possibile ciò che per molto tempo non lo era stato. Non apparteneva all'élite sociale della nobiltà e non possedeva l'erudizione codificata dell'accademico "colto". Era però intelligente, dotato di forza e

tenacia imparagonabili, di un mix raro di visionarietà e senso pratico. L'ingente ricchezza accumulata facendo l'esattore delle tasse sul sale non bastava per farlo sentire soddisfatto della sua vita: fu però, insieme alla

grande capacità operativa e alla genialità nell'individuazione delle soluzioni tecniche, uno strumento indispensabile per poter "comprare" il suo sogno da utopista, sfidando l'inerzia del sistema e la violenza dei detrattori. Riquet ideò la soluzione del problema maggiore, garantire una sufficiente e costante immissione di acqua, indipendentemente dalla portata variabile dei fiumi: per far questo realizzò un bacino artificiale nel punto più alto del tracciato, il lago di

Saint Ferréol, convogliando le acque provenienti dalla Montagne Noir e utilizzandole poi per regolare l'invaso del nuovo canale. Commuove pensare a Pier Paul che, giunto ricco all'età di 54 anni, decise di investire tutto per realizzare una gigantesca "opera pubblica" e visse i successivi 17 anni sommerso dai problemi e dagli entusiasmi, dalle preoccupazioni e dalla fatica immane di un'impresa senza precedenti. Commuove pensare che quando morì nel 1680, mancava un solo anno al completamento del canale, che venne infatti inaugurato, senza di lui, nel maggio del 1681.

IL CANAL DU MIDI È L'ESPRESSIONE NON SOLO DI ABILITÀ TECNICA E DI QUALITÀ INGEGNERISTICA, MA ANCHE DI UN RAPPORTO DI PERFETTO EQUILIBRIO CON IL PAESAGGIO CHE LI OSPITA

Sua fu la capacità di convincere il Ministro Colbert e la provincia della Linguadoca a cofinanziare il progetto che molti continuavano a definire "vaneggiante": sue le soluzioni tecniche innovative, le chiuse ovali, i ponti canale, il tunnel di Malpas, la scala d'acqua composta da un sistema di chiuse multiple, ideata per superare il dislivello di 25 metri alle porte di Béziers. Suo il modello di gestione del lavoro basato sull'organizzazione degli operai in squadre che agivano contemporaneamente nei diversi tratti del percorso, tale da consentire tempi di realizzazione eccezionalmente brevi date le tecnologie disponibili all'epoca. Sua fu la quotidiana e tenace supervisione dell'opera: suo fu pure il cospicuo finanziamento che assorbì interamente la fortuna che aveva

Per centinaia di miglia, nel Sud-ovest della Francia, la fitta rete di canali in gran parte artificiali che collegano la regione di Bordeaux alla Camargue e l'Oceano Atlantico al Mediterraneo non costituisce solo la memoria di una efficientissima rete di trasporto, ma ricorda uno dei primissimi esempi di collaborazione tra capitali pubblici e privati per la realizzazione di un'opera pubblica.



accumulato, compreso la dote delle figlie che venne sacrificata per la grande via d'acqua, mentre ci vollero più di 40 anni per estinguere i debiti e soltanto dopo alcuni decenni il canale cominciò a restituire ricchezza agli eredi, fino al 1897, quando lo Stato lo riacquistò dalla famiglia Riquet.

Il risultato di tutto questo è un capolavoro che nel 1996 è stato classificato dall'Unesco patrimonio mondiale dell'umanità.

Il Canal du Midi si snoda con dolci anse che seguono le curve di livello della geografia in una successione di scorci paesistici stupendi. La terra scavata e ricollocata dà forma agli argini in rilevato, in un sistema di cristallina chiarezza concettuale. Oltre trecento manufatti tra ponti, chiuse, sfiatatoi regolano il funzionamento idraulico di questa suggestiva via d'acqua.

Lungo i bordi corrono le alzaie per i cavalli che trainavano le imbarcazioni, oggi utilizzate come percorsi ciclopedonali. Due filari di platani piantati

a distanza regolare disegnano i bordi del canale dando origine ad un colonnato vegetale, che consolida il terreno e fornisce ombra ai naviganti proteggendoli dai venti che soffiano forti in questa regione. Come un grande segno sinuoso il doppio filare alberato attraversa la campagna coltivata, diventando punto di riferimento a scala territoriale, matrice del paesaggio.

Le luci, le ombre, i riflessi e i colori che ci riempiono gli occhi percorrendo il canale si espandono nelle immagini in plein air della grande tradizione pittorica del paesaggio francese.

Certamente è anche grazie a esempi come questo che la tradizione delle opere pubbliche continua a disegnare il territorio francese con progetti che esibiscono il meglio dell'innovazione tecnica e un rapporto di perfetto equilibrio con l'ambiente che li ospita. Si rimane senza fiato guardando il Viaduc de Millau che, dal 2005, ha condensato un "panorama" indimenticabile lungo l'A75. Continuando a percorrere

verso nord questa autostrada, chilometri dopo, si può ammirare il fiammeggiante ponte in ferro di Garabit, progettato da Gustave Eiffel nel 1880.

Ma, al di là delle grandi opere, colpisce la qualità diffusa delle strade francesi, la capacità di concepire la funzione dello spostamento come opportunità di paesaggio: non si può fare a meno di notare una triste differenza rispetto al livello medio delle infrastrutture per la mobilità realizzate in Italia.

Speriamo che l'Expo 2015 possa, a partire da Milano, segnare l'inizio di una nuova fase di uso intelligente del territorio nazionale, che ormai ci appare stremato, oppresso da una bruttezza che, insieme al paesaggio, ci rapina il futuro: speriamo che la "via d'acqua" lombarda sappia ispirarsi all'esempio di Riquet, sollevando lo sguardo dalla palude in cui la gestione delle opere pubbliche nostrane stagna da ormai troppo tempo, verso nuovi orizzonti di sogni e di maestria. //

I grandi lavori di canalizzazione, come testimoniano già i Navigli lombardi progettati da Leonardo da Vinci, non sono solo vie d'acqua ma impongono lo studio e la realizzazioni di opere complesse e di soluzioni tecniche originali come, per esempio, i sistemi di chiuse per coprire i dislivelli. Nell'immagine una chiusa lungo le vie d'acqua francesi.

P

