

Self Building in Portofino

Strategical interventions based on history to revitalize Portofino Park

Michelangelo Bielli



POLITECNICO DI MILANO - Polo territoriale di Mantova
Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni

Laurea magistrale

ARCHITECTURAL DESIGN AND HISTORY

a.y.: **2020/2021**

appello: **06 OTTOBRE 2021**

Tesista: **MATTEO MICHELANGELO BIELLI - 915267**

Relatore: **Marco Introini**

Correlatore: **Emanuele Piccardo**

In copertina: Vedura architettonica dell'abbazia di San Fruttuoso,
Emilio Sommariva, 1920 - 1925, Museo della Fotografia di Cinisello
balsamo

*A Sergio,
nonno e guida insostituibile*

/ index

/ Abstract pp. 009 / Approccio metodologico pp. 012
/ **O** / *Metodological approach*

1 / L'infrastruttura storica pp. 017 / Progetto Fotografico pp. 044
/ *Historical infrastructure* / I tracciati antichi
/ *Photographical story*
/ *The antiques paths*

2 / Il sentiero pp. 073 / Progetto Fotografico pp. 090
/ *The pathway* / Perdersi tra i sentieri
/ *Photographical story*
/ *To get lost in the pathways*

3 / Il Monte di Portofino pp. 109
/ *Portofino mountain*

4 / Progetto
/ *Project*

pp. 172

5 / Conclusioni
/ *Conclusions*

pp. 236

6 / Bibliografia
/ *Bibliography*

pp. 241

7 / Sitografia
/ *Sitography*

pp. 243

8 / Iconografia
/ *Iconography*

pp. 245

Abstract

Il Parco di Portofino, esteso tra i comuni di Camogli, Rapallo, Santa Margherita e Portofino, è stato costituito nel 1931 per proteggere il territorio dalla costruzione di una strada che avrebbe favorito l'edificazione di un'area tutt'ora intatta. Attraverso l'analisi storica dell'infrastrutturizzazione dell'area ho condotto un'indagine sui fenomeni che hanno portato questo luogo ad essere un'eccellenza del territorio italiano per biodiversità e conservazione del patrimonio. Il sentiero è l'unica modalità per raggiungere alcune delle località e funge da vera e propria infrastruttura alternativa al trasporto per mare. Studiando soluzioni tecniche e tracciati ho sentito l'esigenza di promuovere una fruizione dei sentieri del parco più consapevole volto non ad un'aumento della fruizione ma ad una maggior consapevolezza della stessa. Concretizzata questa volontà tramite tre interventi ispirati ad approcci tattici autocostruibili volti alla risoluzione di problemi riscontrati nella fruizione del parco mi propongo di offrire un'alternativa alla gestione semplicistica del luogo che, popolato da aree pic nic, offre al visitatore un'esperienza basata sulla meraviglia esercitata dai luoghi. Traendo ispirazione da modelli di gestione del paesaggio internazionali propongo, infine, una riorganizzazione strategica in anelli che offrano la possibilità di avventurarsi nel parco consapevolmente per godere del luogo e della sua storia in modo rispettoso e consapevole.

Abstract

The Portofino Park, extended between the municipalities of Camogli, Rapallo, Santa Margherita and Portofino, was established in 1931 to protect the territory from the construction of a road that would have favored the building of an area still intact. Through the historical analysis of the infrastructuralization of the area I conducted an investigation on the phenomena that have led this place to be an excellence of the Italian territory for biodiversity and heritage conservation. The path is the only way to reach some of the locations and serves as a real alternative infrastructure to transport by sea. Studying technical solutions and paths I felt the need to promote a more conscious use of the paths of the park aimed not at an increase in use but at a greater awareness of the same. Having realized this desire through three interventions inspired by self-building tactical approaches aimed at solving problems encountered in the use of the park I propose to offer an alternative to the simplistic management of the place that, populated by picnic areas, offers visitors an experience based on the wonder exercised by the places. Drawing inspiration from international models of landscape management I propose, finally, a strategic reorganization into rings that offer the possibility to venture into the park consciously to enjoy the place and its history in a respectful and conscious way.

Capitolo 0 / Approccio Metodologico

Tramite lo studio di carte e ricostruzioni antiche e moderne ho analizzato il territorio ligure nella sua evoluzione storica. La cartografia antica è stato un punto fondamentale per poter comprendere dove e come si sviluppassero le direttrici che hanno permesso i movimenti delle persone e delle influenze politiche sul territorio. Analizzando fonti storiche e testi contemporanei è stato possibile tracciare con una discreta precisione il percorso delle antiche vie di comunicazione, la toponomastica è stata d'aiuto in questa analisi e guidati dalla preziosa eredità di Colette Dufour Bozzo è stato possibile ricostruire gli assi che permettevano il collegamento delle aree limitrofe al parco. Eseguendo una mappatura accurata dei sentieri e delle differenti pavimentazioni è stato possibile ipotizzare una storicità dei sentieri corrispondente ai punti di interesse da questi collegati. Metodologicamente impossibile invece è posizionare il percorso del singolo sentiero all'interno del luogo. Per non imbattermi in errori quindi ho preso come punti fissi monumenti e punti di interesse. La possibile ambiguità che il collegamento (strada o sentiero) sia nato prima del monumento collegato in quest'area di Liguria è rara, la povertà di collegamenti e infrastrutture infatti ci garantiscono una sufficiente precisione nella datazione

dei percorsi. Ritraendo il paesaggio tramite il progetto fotografico ho scelto di esprimere tramite punti (di interesse), linee (scorci e tratti nel paesaggio) e nodi (luoghi in cui la storia si incrocia), l'analisi storica e cartografica del luogo. Più rigoroso e certo invece è l'approccio metodico di studio di inserimento nel paesaggio dei progetti, due dei tre interventi sorgono su rovine belliche di origine ben documentata. Riguardo alla formalità degli interventi, infine, è necessario puntualizzare che non è mai frutto di una gestualità ma sempre in connessione con riferimenti formali e teorici presenti sul territorio o liberamente tratti da architetture in contesti simili. Inoltre, lo studio fotografico dei punti di vista ha orientato le mie scelte progettuali, a volte negando lo sguardo e a volte favorendolo, il fine dei piccoli interventi di architettura autocostruibile è quello di migliorare, aumentare e consapevolizzare la fruizione del luogo nella sua storia che quindi è punto di partenza e di arrivo del mio percorso metodologico.

Chapter. 0 / Metodological Approach

Through the study of ancient and modern maps and reconstructions I have analyzed the Ligurian territory in its historical evolution. Ancient cartography has been a fundamental point in order to understand where and how the routes that allowed the movement of people and political influences on the territory developed. By analyzing historical sources and contemporary texts it was possible to trace with a fair degree of accuracy the route of the ancient communication routes, the toponymy was helpful in this analysis and guided by the precious legacy of Colette Dufour Bozzo it was possible to reconstruct the axes that allowed the connection of the areas bordering the park. Performing an accurate mapping of the paths and of the different pavements it was possible to hypothesize a historicity of the paths corresponding to the points of interest connected by them. Methodologically impossible instead is to place the path of the single path within the place. In order not to make mistakes, I have taken monuments and points of interest as fixed points. The possible ambiguity that the connection (road or path) was born before the connected monument in this area of Liguria is rare, the poverty of connections and infrastructures in fact guarantee a sufficient preci-

sion in the dating of the paths. Portraying the landscape through the photographic project, I chose to express through points (of interest), lines (glimpses and stretches in the landscape) and nodes (places where history crosses), the historical and cartographic analysis of the place. More rigorous and certain instead is the methodical approach of the study of insertion in the landscape of the projects, two of the three interventions arise on war ruins of well documented origin. Regarding the formality of the interventions, finally, it is necessary to point out that it is never the result of a gesture but always in connection with formal and theoretical references present in the territory or freely drawn from architecture in similar contexts. In addition, the photographic study of the points of view has oriented my design choices, sometimes denying the look and sometimes favoring it, the purpose of small interventions of self-building architecture is to improve, increase and raise awareness of the use of the place in its history, which is therefore the starting point and arrival of my methodological path.



Fig.1 Tabula Peutingeriana, Anonimo

Capitolo 1 / L'infrastruttura storica ligure

1.1 Introduzione

La scelta di concentrarsi sull'area del monte di Portofino è frutto di una fascinazione personale legata ad alcuni miei ricordi in questi luoghi. Una volta superato l'aspetto affettivo ed intrapresa un'indagine metodica sulla storia dell'infrastruttura del luogo, è stato chiaro quanto la testimonianza del monte di Portofino fosse esplicativa riguardo lo sviluppo infrastrutturale ligure. Il territorio attorno a quest'area ci permette di studiare una stratificazione di infrastrutture stradali sviluppatasi nel tempo e di indagare il valore infrastrutturale della rete sentieristica, ancora oggi unica modalità per accedere ai luoghi interni del parco. Per validare però la comparazione delle infrastrutture è necessario conoscere in primo luogo la vicenda storica che ha portato all'attuale configurazione stradale delle aree limitrofe al parco. Solo tramite l'analisi della vicenda storica partendo da una scala più ampia e concentrandosi poi nel luogo, è possibile comprendere il fenomeno a pieno.

Eseguendo una prima scrematura tra la situazione della riviera di Ponente e quella di Levante, per via della differente conformazione geologica e delle differenti influenze di potere una volta caduto l'impero Romano, è

interessante notare come la conformazione dei percorsi stradali che connettevano la Liguria si sviluppasse in due direzioni: una linea continua costiera e un intricato sistema di strade radiali a fondo valle che permettevano di entrare nell'interno della regione e collegarsi con le regioni limitrofe. (Chafrion, 1686)

La Liguria è un territorio complicato, l'uomo ha dovuto mettere a dura prova il proprio ingegno e la propria operosità durante il corso della storia per poter vivere ed espandersi in un luogo ostile, irto dove la montagna si tuffa nel mare (Maniglio, in Brancucci, 2001, pp 9 – 13). Per correttezza va precisato che il territorio ligure ha degli episodi dove l'orografia si fa più dolce, si pensi ad esempio ad alcune aree di Ponente, in queste aree comunque la metodologia di costruzione delle connessioni è analoga, semplicemente nella storia è stato possibile sviluppare un paesaggio differente che ho deciso di escludere dalla mia analisi perchè meno aderente al paesaggio originario e tuttavia lontano dalla possibilità di equiparare il sentiero come infrastruttura all'infrastruttura vera e propria.

1.2 Riflessioni sulla cartografia storica

Lo studio cartografico è stato eseguito confrontando i tratti di rete viaria ligure, incrociando questo con la storia della regione è stato possibile capire come l'infrastruttura

ra abbia avuto un'importanza fondamentale nell'esercizio dell'influenza di potere delle regioni limitrofe. Il regno di Genova infatti per diversi secoli ha governato su una piccola superficie fortificata, a Ponente vi era un controllo piemontese e a Levante in parte toscano e in parte lombardo. (Bozzo, 2010)

Andando per ordine cronologico una prima strada che ha collegato interamente la Liguria è stata l'Aurelia nova (o Aemilia Scauri, resta ancora da capire quale console ne promuovette la costruzione) (Pavoni, 1992 pp 25-26). Il fine ultimo della costruzione di questa strada era la costanza di comunicazione che permette una strada lastricata sia indipendentemente dalle intemperie sia indipendentemente dalla stabilità politica dei luoghi. Inoltre la sicurezza della terraferma paragonata ai frequenti naufragi per mare ha fatto sì che il servizio postale privilegiasse gli spostamenti su terra. Per i commerci invece va fatto un ragionamento differente, spesso le merci provenienti dalle aree non costiere si spostavano per ovvi motivi su terra mentre il pescato proveniente dal mare veniva smistato nei borghi al rientro dei pescatori. E' possibile comprendere questo dato tutt'ora analizzando la tradizione culinaria ligure che comprende oltre alle preparazioni di pesce, piatti di carne, pasta ripiena di verdura e materie prime prevalentemente di origine agricola. (Pradelli, 1996).

Inoltre, continuando la riflessione sulla distribuzione radiale delle infrastrutture stradali, è necessario considerare che tali vie di comunicazione si sono sviluppate a fondo valle sia per la comodità di reperire materiale per costruire il lastricato sia per motivi pratici di spostamento di tale materiale che spesso veniva estratto dalle montagne stesse della valle. Mentre la strada si sviluppa più dolcemente nell'affrontare i pendii, i sentieri si inerpicano in grandi scalinate, queste costeggiano o fanno parte di muri a secco. Tali muri sono un tratto importante che ci può far capire l'operosità della popolazione di queste aree e lo sforzo necessario per la loro costruzione, basti ricordare gli stimati otto milioni quattrocento mila metri cubi di materiale lapideo nelle sole Cinque terre (Bonardini in Brancucci, 2001).

Ritornando alla cartografia storica, analizzando le ricostruzioni dello Shepherd (riferite al periodo delle guerre civili, I a.C.) appare chiaro come i collegamenti principali unissero le città di più importante dimensione (Nizza, Ventimiglia, Imperia, Albenga, Savona, Genova, Sestri Levante) e poi si diramassero delle connessioni in corrispondenza di alcune di queste città che conducevano nell'entroterra. E' questo il caso di Genova presso cui si poteva raggiungere Tortona, Pavia e Milano; Savona, punto di accesso verso Asti e di seguito Torino; Ventimiglia, che tramite Cavour offriva un'alternativa a

chi proveniva dalla Gallia per raggiungere direttamente a Torino. Questi collegamenti si rivelarono fondamentali nell'espansione dell'impero romano. Le connessioni stradali però, come sappiamo, divennero pericolose a seguito dell'instabilità politica del medioevo. Tuttavia, la forte presenza saracena nel mediterraneo faceva sì che le vie ereditate dai romani, spesso strette mulattiere, fossero di gran lunga più sicure del trasporto su acqua (Vaschetto, 2019).

Passaggio obbligato per un degno percorso cartografico è la consultazione della Tavola Peutingeriana. Nonostante questa non fornisca indicazioni morfologiche esplicitamente distanze, percorsi e dotazioni delle città servite dal servizio postale. E' possibile tramite questa rappresentazione notare come venga citata la città di "recina" ma non "portus Delphini", rispettivamente Recco e Portofino. Questo costituisce un elemento importante al fine della compilazione di questa tesi perchè è la riprova che Recco fosse toccata dall'infrastruttura a differenza di Portofino, collegata per mare e tramite i sentieri dell'omonimo parco. Confrontando la rappresentazione dello Shepherd e la carta Peutingeriana è possibile verificare come effettivamente solo alcune città del levante ligure fossero raggiunte dalla strada romana. Oltre al monte di Portofino è necessario citare l'area delle cinque terre, anch'essa esclusa dalla viabilità per ragioni evidenti su cui è stata prodotta maggiore

bibliografia ed applicate già tecniche di recupero del patrimonio edilizio che hanno costituito un'importante base per sviluppare il discorso di tesi.

Continuando la nostra analisi ho dovuto lasciare un grande varco temporale durante tutto il medioevo, infatti in questo periodo la cartografia a mia disposizione si è rivelata eccessivamente lacunosa e frammentaria. Impossibile quindi costruire un confronto coerente e puntuale che indagasse lo sviluppo di tali infrastrutture. Tuttavia superato il medioevo la cartografia dell'area torna ad essere puntuale nel XVI secolo. E' necessario puntualizzare che esiste della cartografia anche precedente che però non inserisce tra gli elementi riportati la strada. Lo Chafrion ne la "Carta de la riviera de Genova con sus verdaderos confines y caminos" è un eccezionale documento che ci permette di constatare un gran numero di nuove connessioni tra la costa e le valli antistanti. Ripercorrendo però gli antichi tracciati che conducevano a Torino, Milano e Pavia vediamo come si siano consolidati e non siano stati sostituiti da nuove direttrici. Tale fenomeno di calcificazione dell'infrastruttura stradale è un fenomeno che solo le grandi infrastrutture ferroviarie ed autostradali scardineranno. Riguardo alle connessioni radiali vediamo che lo Chafrion inserisce una grande quantità di località non toccate dalla strada, sicuramente in questi luoghi vi si accedeva tramite sentieri.

Comparando la cartografia dello Chafrion con quelle successive è possibile verificare la calcificazione dell'infrastruttura citata in precedenza. In tale fenomeno ha svolto un ruolo fondamentale la politica intrapresa dalla repubblica di Genova, la quale ha dato inizio ad una grande opera di infrastrutturizzazione delle coste ligure e dell'entroterra sviluppando un'infrastruttura più ampia che permettesse dei commerci stabili e non influenzati da instabilità politiche o meteorologiche. Da notare però è anche che le fonti in alcune aree, come quella in cui ho concentrato il mio interesse, ci descrivono una serie di strade alternative che nella cartografia dello Chafrion e le rappresentazioni successive non sono presenti, nonostante sia possibile datarle con certezza tramite la bibliografia consultata.

Scorrendo la cartografia analizzata la calcificazione dell'infrastruttura è sempre più evidente, le connessioni sul territorio sono aumentate e con esse la precisione della loro rappresentazione. Consultando i disegni di J. B. Homann, Louis Lépine, Tobias Mayer, è possibile comprendere l'enorme sforzo esercitato dalle popolazioni locali e dai governi nell'ottica di garantire sempre maggiori connessioni stabili, lastricate e confortevoli perchè commercio e stabilità politica fossero garantite quanto più possibile. Le grandi svolte in questo senso, come ricordato, sono costituite dall'edificazione della via ferrata ed ancor prima dalla nascita del turismo. L'abi-

tudine nobiliare europea di percorrere i Grand Tour ha avuto un'importanza anche all'interno dell'area di studio. Basti pensare alla grande quantità di scritti arrivati a noi di Byron, che ha soggiornato tra Ruta, Portofino e le Cinque Terre. E' necessario puntualizzare che queste forme arcaiche di turismo sia numericamente sia per impatto sul luogo non si possono ancora considerare profondamente rilevanti (soprattutto confrontate con i grandi viaggi organizzati che periodicamente ogni estate invadono oggi il territorio ligure), però è comunque possibile segnalare la volontà di abbellire, migliorare e infrastrutturare un paesaggio che del turismo oggi ha fatto la sua primaria fonte di guadagno. (Grendi, 1982)

La vera rivoluzione nella configurazione dell'infrastruttura della regione, però, si ha solo nel 1856 quando Genova si dota della ferrovia fino a Voltri. A questa seguiranno numerose espansioni culminate nel progetto de "la ferrovia delle due riviere" di Cavour che prevedeva di collegare Modena a Nizza, allora regno di Sardegna, per stimolare il processo di unificazione italiana. Il tracciato ferroviario ha raggiunto alcune aree che prima d'ora erano praticamente sconnesse o dotate di un'infrastruttura totalmente inadeguata alla fruizione del luogo. Modifica che ancora oggi costituisce un punto di forza nell'attrazione del turismo. Le cinque terre costituiscono un luogo in cui si può percepire concretamente il fenomeno, la maggior parte dei turisti infatti si reca sul luogo tramite

la ferrovia.

Tramite la costruzione delle opere di supporto alla ferrovia il paesaggio ligure è stato lentamente cambiato. Alle frequenti increspature e agli aspri rilievi sono stati affiancati elementi dal disegno più lineare e puro, il disegno dell'infrastruttura ferroviaria è un insieme di linee curve regolari che tramite ponti e gallerie ha l'esigenza di non adattarsi all'orografia del luogo ma di sviluppare un percorso più efficiente. Questo si traduce in un contrasto con le forme del territorio generato da ponti che sovrastano intere città, gallerie che forano le montagne fino alla valle successiva e strutture a sbalzo dalla geometria perfetta. Questo contrasto violento tra uomo e natura culmina nella costruzione dell'autostrada. L'insieme di viadotti e gallerie costruiti ad una quota superiore del territorio elimina la possibilità che le strutture vengano fagocitate dalle città che sovrastano risultando invece linee evidenti che rigano la natura. L'opera di infrastrutturalizzazione è stato un trionfo della tecnica che ha permesso all'ingegneria italiana di concretizzare interventi in cui dimostrare l'approccio progressista alla materia. Lentamente il panorama è cambiato e con esso la fruizione dei luoghi, la Liguria si è progressivamente adattata alla ricezione di un sempre maggiore numero di persone contemporaneamente fino ad arrivare alla sua capienza massima.

All'interno del panorama infrastrutturale ligure però,

andando ad analizzare le poche aree non toccate dallo sviluppo delle connessioni emerge l'importanza del sentiero. In modo simile ai borghi che nella cartografia dello Chafrión non sono collegati da tracciati stradali, ancora oggi nel territorio ligure esistono delle connessioni informali (sentieri) che collegano località viceversa irraggiungibili. In questo panorama si erge la fondamentale testimonianza del monte di portofino che da sempre evitata dallo sviluppo infrastrutturale, come vedremo nei successivi capitoli, costituisce una testimonianza preziosa di come il sentiero costituisca un'infrastruttura fondamentale per la scoperta di questi luoghi.

Bibliografia selezionata

Chafrion, 1686:

Maniglio in Brancucci, 2001:

Bozzo 2010:

Pavoni, 1992:

Pradelli, 1996:

Bonanini in Brancucci, 2001:

Vaschetto, 2019:

Grendi, 1982:

Pradelli, 1996: Alesandro Molinari Pradelli. La cucina ligure: i piatti tradizionali e quelli più attuali di una gastronomia che ha saputo esaltare come poche altre i sapori della sua terra. Roma: Newton Compton. 1996. ISBN 8881835258.

Bozzo 2010: Dufour Bozzo, Colette,

Chapter 1 / *Ligurian historical infrastructure*

1.1 Introduction

The decision to focus on the area of the Portofino mountain is the result of a personal fascination linked to some of my memories in these places. Once I overcame the emotional aspect and started a methodical investigation on the history of the infrastructure of the place, it became clear how much the testimony of the Portofino mountain was explanatory about the infrastructural development in Liguria. The territory around this area allows us to study a stratification of road infrastructures developed over time and to investigate the infrastructural value of the path network, which is still the only way to access the internal areas of the park. In order to validate the comparison of the infrastructures it is necessary to know first of all the historical events that led to the current road configuration of the areas surrounding the park. Only by analysing the historical events on a broader scale and then concentrating on the site can the phenomenon be fully understood.

If we make a first skim between the situation of the Riviera di Ponente and the Riviera di Levante, because of the different geological conformation and the different influences of power after the fall of the Roman Empire, it is

interesting to note that the conformation of the road routes that connected Liguria developed in two directions: a continuous coastal line and an intricate system of radial roads at the bottom of the valley that allowed to enter the interior of the region and connect with the neighbouring regions. (Chafrión, 1686)

Liguria is a complicated territory, man has had to put his ingenuity and industriousness to the test throughout history in order to live and expand in a hostile, rugged place where the mountains plunge into the sea (Maniglio, in Brancucci, 2001, pp 9 - 13). For the sake of correctness, it should be pointed out that the Ligurian territory has episodes where the orography is gentler, for example in some areas of Ponente. In these areas, however, the methodology of construction of the connections is similar, simply in history it has been possible to develop a different landscape that I decided to exclude from my analysis because it is less adherent to the original landscape and yet far from the possibility of equating the path as infrastructure with the actual infrastructure.

1.2 Reflections on historical cartography

The cartographic study was carried out by comparing the stretches of the Ligurian road network. By crossing this with the history of the region it was possible to understand how the infrastructure had a fundamental importance in the exercise of power influence of the nei-

ghbouring regions. The kingdom of Genoa in fact ruled over a small fortified area for several centuries, to the west there was a Piedmontese control and to the east partly Tuscan and partly Lombard. (Bozzo, 2010)

In chronological order, the first road to connect the whole of Liguria was the Aurelia nova (or Aemilia Scauri, it remains to be seen which consul promoted its construction) (Pavoni, 1992 pp 25-26). The ultimate aim of the construction of this road was the constancy of communication that allows a paved road both independently of the weather and independently of the political stability of the places. Moreover, the safety of the mainland compared to frequent shipwrecks at sea meant that the postal service favoured land travel. As far as trade is concerned, however, a different reasoning has to be made: goods coming from non-coastal areas were often moved by land for obvious reasons, while the catch from the sea was sorted in the villages when the fishermen returned. This can still be understood by analysing the Ligurian culinary tradition, which includes, in addition to fish dishes, meat dishes, pasta stuffed with vegetables and raw materials mainly of agricultural origin. (Pradelli, 1996).

Moreover, continuing the reflection on the radial distribution of road infrastructures, it is necessary to consider that these roads developed at the bottom of the valley

both for the convenience of finding material to build the pavement and for practical reasons of moving such material, which was often extracted from the mountains of the valley itself. While the road developed more gently as it tackled the slopes, the paths climbed in large steps, these flanking or forming part of dry stone walls. These walls are an important feature that can make us understand the industriousness of the population of these areas and the effort necessary for their construction, just remember the estimated eight million four hundred thousand cubic meters of stone material in the Cinque Terre alone (Bonanini in Brancucci, 2001).

Returning to the historical cartography, analyzing the reconstructions of the Shepherd (referring to the period of civil wars, 1 BC) it is clear that the main links joined the cities of larger size (Nice, Ventimiglia, Imperia, Albenga, Savona, Genoa, Sestri Levante) and then branched off at some of these cities leading inland. This was the case of Genoa, from which one could reach Tortona, Pavia and Milan; Savona, the access point to Asti and then Turin; Ventimiglia, which through Cavour offered an alternative to those coming from Gaul to reach Turin directly. These connections proved fundamental in the expansion of the Roman Empire. The road connections, however, as we know, became dangerous as a result of the political instability of the Middle Ages. However, the strong Saracen presence in the Mediterranean meant

that the routes inherited from the Romans, often narrow mule tracks, were far safer than water transport (Vaschetto, 2019).

A necessary step for a worthy cartographic route is to consult the Tavola Peutingeriana. Although it does not provide any morphological information, it precisely shows the distances, routes and equipment of the cities served by the postal service. It is possible through this representation to note that the city of “recina” is mentioned, but not “portus Delphini”, respectively Recco and Portofino. This constitutes an important element for the compilation of this thesis because it proves that Recco was touched by the infrastructure unlike Portofino, which was connected by sea and by the paths of the homonymous park. By comparing the representation of the Shepherd and the Peutingerian map it is possible to verify that only a few towns in the eastern part of Liguria were actually reached by the Roman road. In addition to the mountain of Portofino, it is necessary to mention the area of the Cinque Terre, which was also excluded from the road network for obvious reasons, on which a large bibliography has been produced and techniques for the recovery of the building heritage have already been applied, constituting an important basis for the development of this thesis.

In continuing our analysis, I had to leave a large gap in

time during the whole of the Middle Ages, as the cartography available to me during this period proved to be excessively patchy and fragmentary. It was therefore impossible to construct a coherent and precise comparison that would investigate the development of these infrastructures. However, once the Middle Ages were over, the cartography of the area became precise again in the 16th century. It is necessary to point out that there is even earlier cartography that does not include the road among the elements reported. The Chafrión in the “Carta de la rivera de Genova con sus verdaderos confines y caminos” is an exceptional document that allows us to see a large number of new connections between the coast and the valleys in front. However, if we retrace the ancient routes that led to Turin, Milan and Pavia, we can see how they were consolidated and not replaced by new routes. This phenomenon of calcification of the road infrastructure is something that only the great rail and motorway infrastructures will break down. With regard to the radial connections we see that the Chafrión inserts a large number of localities not touched by the road, certainly in these places they were accessed by paths.

Comparing the cartography of the Chafrión with later ones it is possible to verify the calcification of the infrastructure mentioned above. A fundamental role in this phenomenon was played by the policy of the republic

*of Genoa, which started a great work of infrastructura-
lisation of the Ligurian coasts and the hinterland by de-
veloping a wider infrastructure allowing stable trade not
influenced by political or meteorological instabilities. It
should also be noted, however, that the sources in some
areas, such as the one in which I have concentrated my
interest, describe a series of alternative roads which are
not present in the cartography of the Chafrion and the
subsequent representations, although it is possible to
date them with certainty through the bibliography con-
sulted.*

*The calcification of the infrastructure is more and more
evident in the cartography analysed, the connections in
the area have increased and with them the precision of
their representation. By consulting the drawings of J. B.
Homann, Louis Lépine and Tobias Mayer, it is possible
to understand the enormous effort made by local popu-
lations and governments to ensure ever more stable,
paved and comfortable connections so that trade and
political stability were guaranteed as far as possible.
The great turning points in this respect, as mentioned,
were the construction of the railways and, even before
that, the birth of tourism. The European nobility's habit
of going on Grand Tours was also important within the
study area. We need only think of the large quantity
of writings that have come down to us by Byron, who
stayed in Ruta, Portofino and the Cinque Terre. It is*

necessary to point out that these archaic forms of tourism, both numerically and in terms of their impact on the area, cannot yet be considered profoundly relevant (especially when compared to the large-scale organised trips that periodically invade the Ligurian territory every summer). However, it is possible to point out the desire to embellish, improve and infrastructuralise a landscape that today has made tourism its primary source of income. (Grendi, 1982)

The real revolution in the configuration of the region's infrastructure, however, did not take place until 1856, when Genoa was provided with a railway line as far as Voltri. This was followed by numerous expansions culminating in Cavour's "la ferrovia delle due riviere" (the two river railways) project to connect Modena to Nice, then the Kingdom of Sardinia, to stimulate the process of Italian unification. The railway route reached some areas that had previously been practically disconnected or had an infrastructure totally inadequate for the use of the place. A change that even today constitutes a strong point in attracting tourism. The Cinque Terre is a place where this phenomenon can be seen in practice, as most tourists come to the area by rail.

Through the construction of the railway support structures, the Ligurian landscape was slowly changed. The frequent ripples and harsh reliefs have been replaced by

elements of a more linear and pure design, the design of the railway infrastructure is a set of regular curved lines which, by means of bridges and tunnels, do not adapt to the orography of the place but develop a more efficient route. This results in a contrast with the shapes of the land generated by bridges over entire cities, tunnels piercing the mountains to the next valley and cantilevered structures of perfect geometry. This violent clash between man and nature culminates in the construction of the motorway. The combination of viaducts and tunnels built at a higher altitude eliminates the possibility of the structures being swallowed up by the cities above them, resulting instead in clear lines that cut through nature. The infrastructural work was a triumph of technique that allowed Italian engineering to realise projects in which it demonstrated its progressive approach to the subject. Slowly the landscape changed, and with it the use of places, Liguria progressively adapted to receive an increasing number of people at the same time until it reached its maximum capacity.

Within the Ligurian infrastructural panorama, however, going to analyse the few areas not touched by the development of connections, the importance of the path emerges. Similarly to the villages that in the Chafrion cartography are not connected by roads, still today in the Ligurian territory there are informal connections (paths) that connect locations that are otherwise unreachable.

In this panorama stands the fundamental testimony of Monte di Portofino, which has always been avoided by infrastructural development, as we will see in the following chapters, and constitutes a precious testimony of how the path constitutes a fundamental infrastructure for the discovery of these places.

Selected bibliography

Pradelli, 1996: Alesandro Molinari Pradelli. La cucina ligure: i piatti tradizionali e quelli più attuali di una gastronomia che ha saputo esaltare come poche altre i sapori della sua terra. Roma: Newton Compton. 1996. ISBN 8881835258.

Bozzo 2010: Dufour Bozzo, Colette,



Fig.2 Ricostruzione del Nord Italia ai tempi delle Guerre civili romane, W. Sheppherd

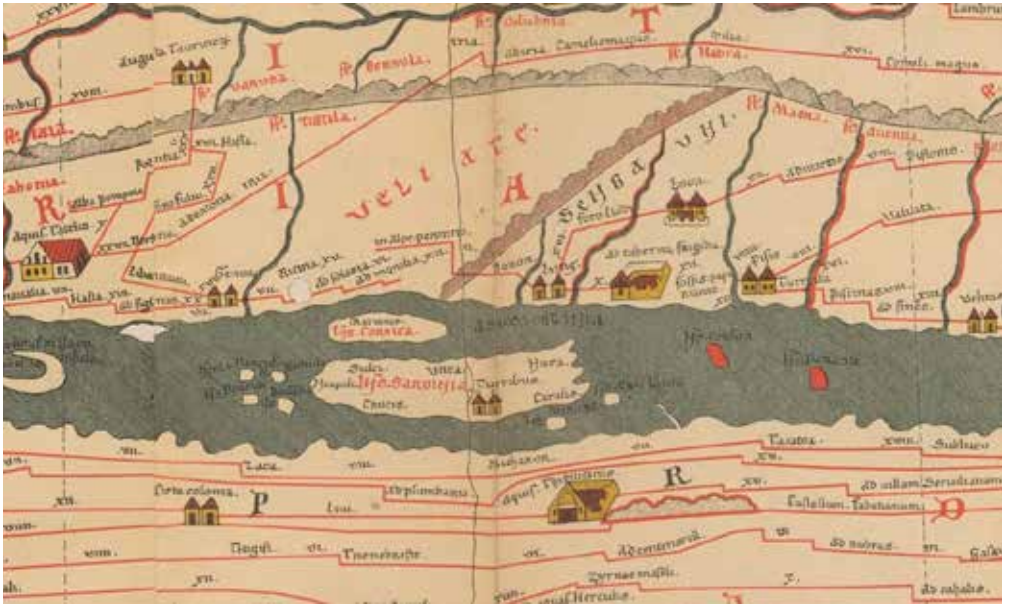


Fig.3 Tabula peutingiana, anonimo



Fig.5 Carta de la riviera de genova con sus verdaderos confines y caminos 1685, Jose Chafion



Fig.7 Rete Stradale, Touring Club Italiano, 1975

Racconto fotografico / I tracciati antichi

Il racconto fotografico ritrae il percorso storico, nelle sue tre alternative per arrivare da Recco a Rapallo. Riproponendo la metodologia di indagine attraverso il sistema: punto - segmento - punto, le fotografie orizzontali e quelle verticali identificano due tipologie di soggetti diverse. La fotografia verticale (formato ritratto) è centrata sul riprodurre il volto del monumento che ha giustificato il passaggio dell'infrastruttura. Questa infrastruttura invece è ritratta in una fotografia orizzontale (formato paesaggio) per descrivere l'atmosfera e i luoghi che si tagliano. Infine la fotografia successiva al tratto è il punto di interesse successivo, arrivo del tratto appena compiuto e partenza del tratto da percorrere. Successivamente viene proposta una mappa concettuale che collega i differenti tratti localizzandoli nel territorio.

Photographic story / The ancient tracks

The photographic story portrays the historical route, in its three alternatives to get from Recco to Rapallo. Reproducing the methodology of investigation through the system: point - segment - point, the horizontal and vertical photographs identify two different types of subjects. The vertical photograph (portrait format) is focused on reproducing the face of the monument that justified the passage of the infrastructure. This infrastructure, on the other hand, is portrayed in a horizontal photograph (landscape format) to depict the atmosphere and places being cut. Finally, the photograph following the section is the next point of interest, the arrival of the section just completed and the departure of the section to be traveled. Subsequently, a conceptual map is proposed that connects the different stretches by locating them in the territory.

Racconto fotografico / Percorso



/001



/002



/003



/004



/005

/ Da Recco a Ruta (via Romana)



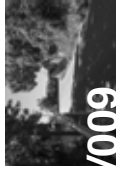
/006



/007



/008



/009



/010



/011



/012

Photographic story / The path

02. / Da Ruta a Rapallo (via S. Martino)



/013



/014



/015



/016



/017



/018

03.

/ Da Ruta a Rapallo (via Romana)



/019



/020



/021



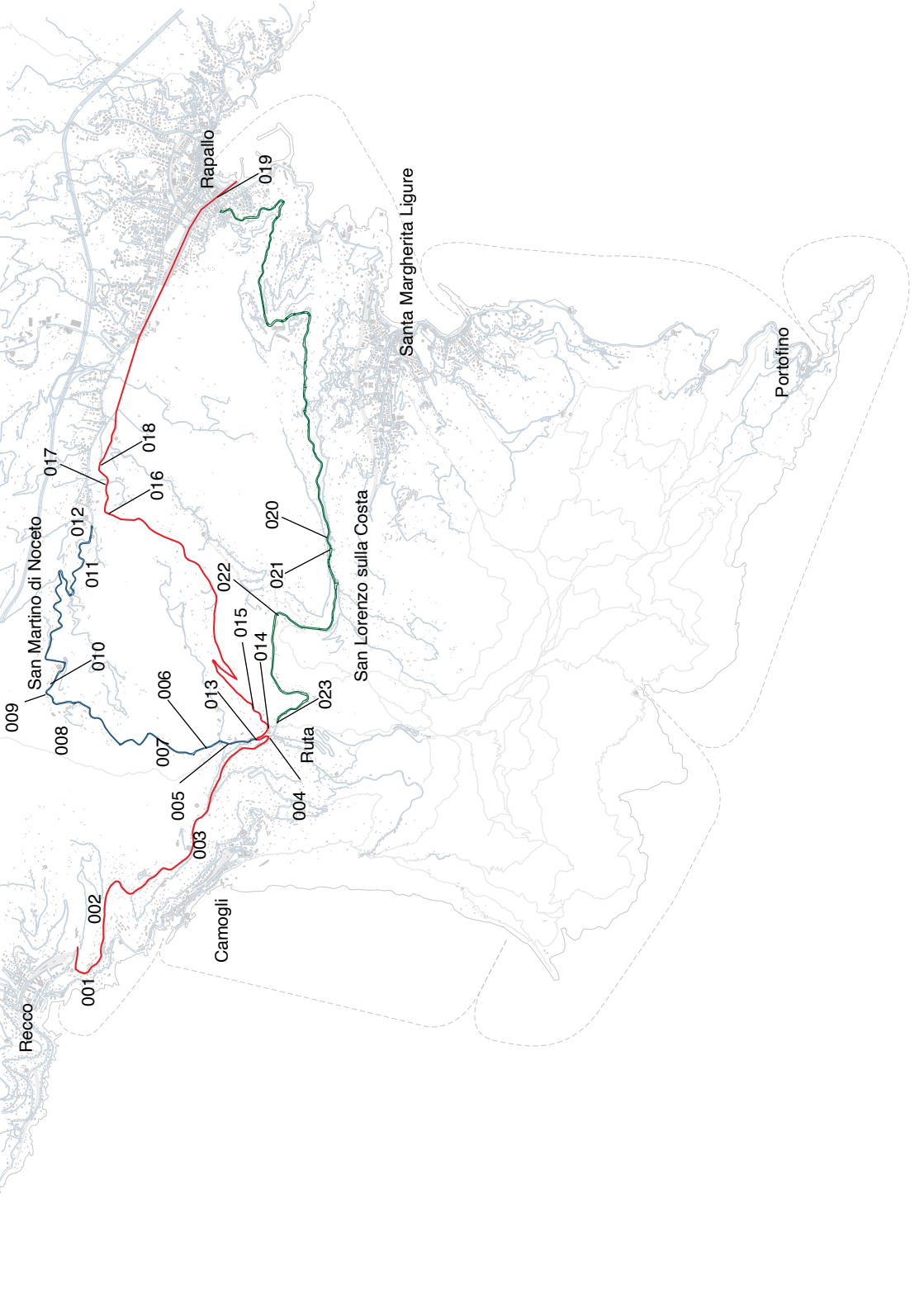
/022



/023

04.

/ Da Ruta a Rapallo (SS 1)



Recco

001

002

003

004

005

006

007

008

009

Camogli

010

011

012

013

014

015

016

017

018

019

Rapallo

Ruffa

020

021

022

023

San Lorenzo sulla Costa

Santa Margherita Ligure

Portofino



Da Recco a Ruta: 001 / Recco, SP 30

002 / Via Romana, Camogli









Da Ruta a San Martino: 005 / Ruta. SP 31









010 / SP 31, San Martino





02/012 / Santa Maria del Campo, Rapallo





Da Ruta a Rapallo: 013 / Via Romana. Ruta

014 / Via Romana, Ruta





015 / Via Romana, Ruita

016 / Via Di Bana, Rapallo





018 / Torrente Boate, Rapallo





Da Rapallo a Ruta: 019 / Ponte di Annibale. Rapallo

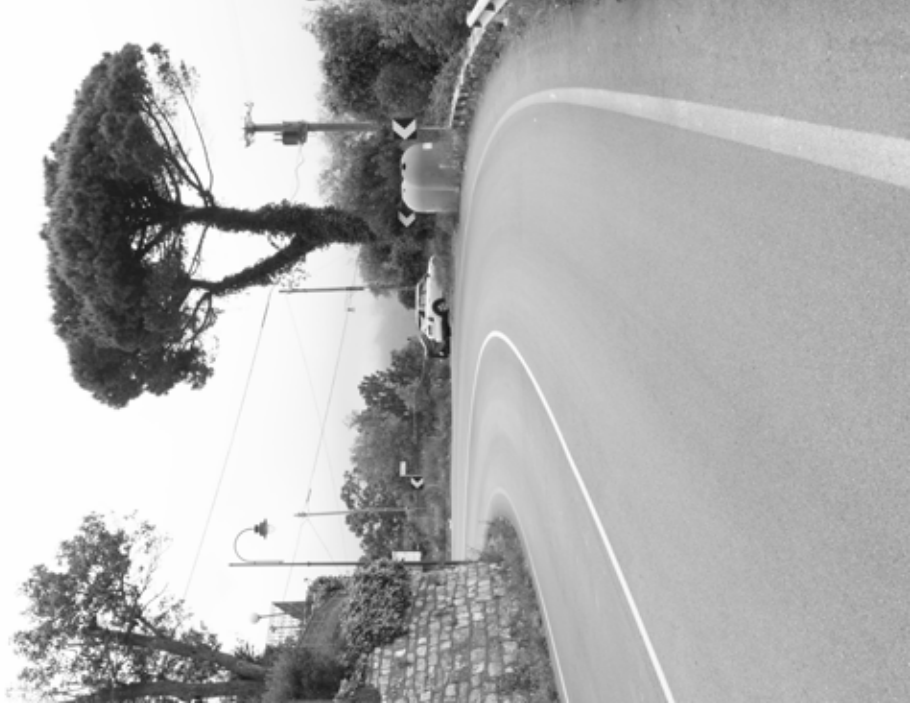
020 / San Lorenzo, SS1





021 / Casa Gandolfi, S. Lorenzo, SS1

022 / SS 1, San Lorenzo sulla costa





023 / Galleria di Ruta. Camogli



Fig.31 Bosco, George Tatge, 1994

Capitolo 2 / Il sentiero

2.1 Fascinazione per il sentiero

Il sentiero all'interno della cartografia è un'entità ambigua. Spesso rappresentato con una linea tratteggiata fa emergere un problema di scala complicato da superare. Difatto il sentiero può avere un'ampiezza tra le poche decine di centimetri ed un paio di metri, ma il vero problema e fascino che esercita il sentiero è la sua profonda adattabilità al cambiamento. Per stendere questo elaborato di tesi ho dovuto percorrere parecchi chilometri nei sentieri del monte di Portofino ed ho compreso a pieno come effettivamente qualora si ponga un ostacolo sul percorso è possibile - allontanandosi brevemente dalla traccia - aggirarlo per poi rientrare nel segno principale. Ipotizzando di trovarsi, come nel caso della Liguria, in un ecosistema fragile soggetto a smottamenti, frane ed un altissimo pericolo geomorfologico, è chiaro come il sentiero ha da sempre offerto un'alternativa valida e stabile alla comunicazione stradale. Inoltre percorrendo le strade in automobile e poi percorrendo i sentieri che conducevano negli stessi luoghi, mi sono reso conto di quanto il sentiero richieda meno tempo perchè in grado di superare le pendenze tramite gradini e senza necessità di progredire per tornanti.

La nascita del sentiero è imputabile alla battitura natu-

rale del terreno ottenuta dal peso fisico dei portatori a spalla e degli animali da soma che percorrevano questi tracciati per spostarsi ove la strada non poteva arrivare (Bozzo, 2010). Al sentiero tuttavia spesso, come nel caso dei sentieri di Levante delle cinque terre, del monte di Portofino e anche nel ponente per alcuni tratti del Sentiero del Pellegrino, vengono applicate delle pavimentazioni per sedimentare e infrastrutturalizzare il sentiero come entità. Nel tempo però l'infrastruttura stradale ha acquisito sempre più importanza, i carichi da trasportare erano sempre maggiori e con l'avvento della Ferrovia la modernità procederà ad un passo velocissimo fino al quasi completo abbandono del sentiero. Tralasciando l'aspetto romantico del lento incedere di persone e merci su queste vie informali, è necessario analizzare il sistema sentiero rispetto al suo valore infrastrutturale. Per questo ho deciso di concentrare la mia analisi all'interno del territorio del Parco di Portofino che da sempre è stato evitato per ragioni pratiche dalle infrastrutture e nel cui territorio ancora oggi è possibile spostarsi solo attraverso il sentiero.

2.2 Il sentiero in Liguria oggi

Se grazie all'infrastrutturalizzazione del territorio con l'avvento di ferrovia e autostrada l'interesse verso i sentieri è stato in parte sacrificato in nome della modernità, è possibile notare un crescente interesse e attenzione al tema anche dagli organi statali. Recentemente infatti

Regione Liguria ha inventariato i sentieri e grazie alla legge regionale 24/2009¹ è stato possibile raccogliere in una rete tutti i sentieri escursionistici liguri. In particolare come anche il Club Alpino ha fatto con “Sentiero Italia”² è stato possibile unire tutta la linea costiera ligure all’interno del Sentiero Liguria. Questo collega Ventimiglia con Luni, dove si trovano degli importanti scavi romani. Oltre al sentiero Liguria però vi è anche l’Alta Via dei monti Liguri³ che, rispetto all’importanza del sentiero come infrastruttura, ha avuto un ruolo fondamentale nello spostamento di merci e persone perchè capace di collegare, tramite i crinali delle montagne, le diverse valli. Ancora oggi, inoltre, questa infrastruttura è importantissima perchè, nonostante vi sia stato un profondo miglioramento dell’infrastruttura che è diventata sempre più capillare, le così dette “aree interne” sono spesso collegate solo parzialmente l’una all’altra. E’ infine constatabile come invece il percorso dell’Alta Via dei monti liguri sia un collegamento lineare privo di un corrispettivo carrabile. Ancora una volta, quindi, è possibile leggere il sentiero come infrastruttura. Inoltre è necessaria una puntualizzazione sul valore storico del sentiero stesso. Il sentiero oggi viene percorso tendenzialmente per piacere, motivazioni ben lontane dalle ragioni pratiche che portavano ad avventurarsi sul sentiero. Questo ricordando ad esempio i fenomeni della transumanza, ci permette di analizzare connessioni ed influenze che hanno modificato costumi locali come vedremo nei capitoli successivi di analisi del luogo.

Note

1: La legge in riferimento istituisce oltre al Sentiero Liguria la volontà di organizzare un database che individui i soggetti manutentori e i percorsi precisi dei sentieri in oggetto. Inoltre sono disponibili i metadati riguardo sentieri inventariati ed altri senti di cui probabilmente non è terminato l'inventario e quindi categorizzati come "non inventariati" seppur con lo stesso dettaglio dei primi, per i sentieri si rimanda alla consultazione del Geoportale Liguria. Per la legge in oggetto è disponibile all'interno della sitografia in appendice al volume.

2: Per informazioni riguardo al tema si rimanda alla sitografia disponibile. <https://sentieroitalia.cai.it/> (url consultato il 5 Maggio 2021)

3: Per Alta via dei monti liguri, o "Alta via", si intende il percorso che collega i crinali interni della regione, questi tracciati sono ancora oggi degni di fascino e percorsi dal "Sentiero Italia" che prosegue attraverso la regione senza toccare (quasi mai) il mare. Si rimanda alla sitografia disponibile dell'Associazione a protezione di questo percorso.

Bibliografia selezionata

Colette Dufour Bozzo, 2010:



Fig.31 Bosco, George Tatge, 1994

Chapter 2 / The pathway

2.1 Fascinations from pathways

The path within cartography is an ambiguous entity. Often represented with a dotted line, it raises a problem of scale which is difficult to overcome. In fact, the path can be between a few tens of centimetres and a couple of metres wide, but the real problem and fascination of the path is its profound adaptability to change. In order to write this thesis, I had to walk several kilometres along the paths of the Portofino mountain and I fully understood that if there is an obstacle in the path, it is possible - by moving away from the track for a short time - to go around it and then return to the main sign. Assuming, as in the case of Liguria, that we are in a fragile ecosystem subject to landslides, landslips and a very high geomorphological danger, it is clear that the path has always offered a valid and stable alternative to road communication. Moreover, by driving along the roads and then walking along the paths leading to the same places, I realised how much less time the path takes because it is able to overcome the slopes by means of steps and without the need to progress by hairpin bends.

The birth of the path is attributable to the natural beating of the ground obtained by the physical weight of the car-

riers on their shoulders and of the pack animals that travelled along these paths to move where the road could not reach (Bozzo, 2010). Often, however, as in the case of the paths of the Levante delle cinque terre, the Monte di Portofino and also in the west for some sections of the Sentiero del Pellegrino, paving is applied to the path to sediment and infrastructure the path as an entity. Over time, however, the road infrastructure has become increasingly important, the loads to be transported were always greater and with the advent of the railway, modernity proceeded at a very fast pace until the almost complete abandonment of the path.

Leaving aside the romantic aspect of the slow progress of people and goods on these informal routes, it is necessary to analyse the trail system with regard to its infrastructural value. For this reason I have decided to concentrate my analysis within the territory of the Portofino Park, which has always been avoided for practical reasons by infrastructures and in whose territory it is still possible to travel only by path.

2.2 The trail in Liguria today

If thanks to the infrastructuralisation of the territory with the advent of railways and motorways, interest in paths has been partly sacrificed in the name of modernity, it is possible to notice a growing interest and attention to the theme also from the state bodies. Recently, in fact, the Region of Liguria has inventoried the trails and thanks to

regional law 24/2009 [1] it has been possible to collect all the hiking trails in Liguria in a network. In particular, as the Alpine Club has also done with “Sentiero Italia”, it has been possible to unite the entire Ligurian coastline within Sentiero Liguria. This links Ventimiglia with Luni, where there are important Roman excavations. In addition to the Liguria Trail, however, there is also the Alta Via dei Monti Liguri which, compared to the importance of the trail as an infrastructure, played a fundamental role in the movement of goods and people because it was able to connect the different valleys via the mountain ridges. Still today, moreover, this infrastructure is very important because, despite the fact that there has been a profound improvement of the infrastructure, which has become more and more capillary, the so-called “internal areas” are often only partially connected to each other.

Finally, it can be seen that the route of the High Way of the Ligurian mountains is a linear connection without a corresponding carriageway. Once again, therefore, it is possible to read the path as infrastructure. Moreover, it is necessary to clarify the historical value of the path itself. The path today tends to be used for pleasure, far removed from the practical reasons that led to venture on the path. This, recalling for example the phenomena of transhumance, allows us to analyse connections and influences that have changed local customs as we will see in the following chapters of the analysis of the place.

Note

1: The law in question establishes, in addition to the Liguria Trail, the desire to organize a database that identifies the maintainers and the precise routes of the trails in question. In addition, metadata are available about inventoried trails and other trails for which the inventory has probably not been completed and therefore categorized as “non-inventoried” even if with the same detail of the first ones; for the trails please refer to the Geoportale Liguria. For the ligge in question is available within the sitography in the appendix of the volume.

2: For information about the subject please refer to the available sitography. <https://sentieroitalia.cai.it/> (url consulted on May 5, 2021)

3: Alta via dei monti liguri, or “High way”, means the path that connects the ridges of the interior of the region, these tracks are still worthy of fascination and traveled by the “Sentiero Italia” that continues through the region without touching (almost never) the sea. Please refer to the available sitography of the Association to protect this route.

Selected bibliography

Pradelli, 1996: Alesandro Molinari Pradelli. La cucina ligure: i piatti tradizionali e quelli più attuali di una gastronomia che ha saputo esaltare come poche altre i sapori della sua terra. Roma: Newton Compton. 1996. ISBN 8881835258.

Bozzo 2010: Dufour Bozzo, Colette,



Fig.32 Bosco, George Tatge

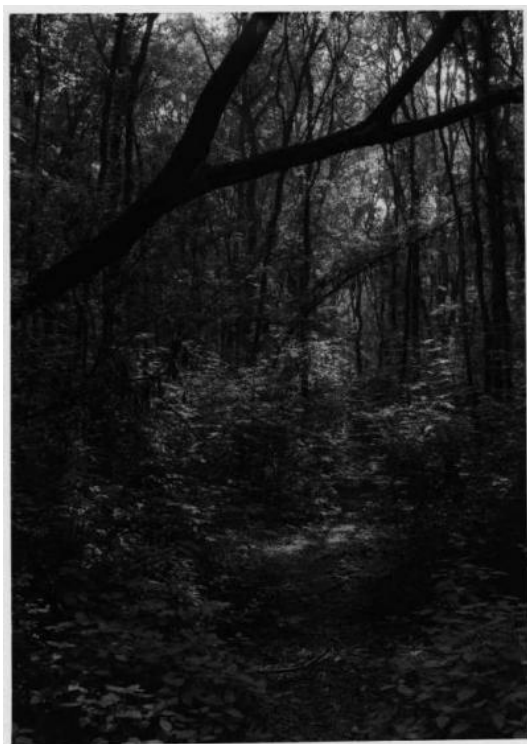


Fig.33 Bosco, George Tatge



Fig.34 Paesaggio, Ico Parisi, 1960



Fig.35 Ritratto del monte, Enzo Nocera, 1974



Fig.36 Verso S. Niccolò, Illustrazione dell'autore, 2018



Fig.36 Paesaggio, Emilio Sommariva, 1920-1925

Racconto fotografico / Perdersi tra i sentieri

Questo secondo racconto fotografico ha come obiettivo l'espressione tramite immagini della mia fascinazione verso il tema del sentiero. Percorrendo i sentieri del monte di portofino ho ritratto scorci, cambi di passo e la perfettamente infrastruttura del luogo: gradini, lastricati, staffe e contrafforti. Questi si alternano per permetterci di proseguire, progredendo sia dal mare verso il monte sia in senso contrario. In questa narrazione più libera emerge un tema: l'isolamento dal mare. Come detto queste sono aree raggiungibili solo camminando e spesso, seppur con panorami estremamente piacevoli si procede circondati da vegetazione, sottobosco, elementi naturali che ci negano il panorama. Infine, il sentiero si dirada, improvvisamente il cielo riprende il ruolo di protagonista così come il mare. Come attraverso una galleria siamo inghiottiti ed espulsi successivamente verso un panorama che risulta nuovo seppur analogo a quello lasciato alle spalle.

Photographic story / To get lost in pathways

This second photographic story has as its objective the expression through images of my fascination with the theme of the path. Walking along the paths of Monte di Portofino, I portrayed glimpses, changes of pace and the perfect infrastructure of the place: steps, paving stones, stirrups and buttresses. These alternate to allow us to continue, progressing both from the sea towards the mountain and in the opposite direction. In this freer narrative, a theme emerges: isolation from the sea. As mentioned, these are areas that can only be reached by walking and often, even with extremely pleasant views, we proceed surrounded by vegetation, undergrowth, natural elements that deny us the view. Finally, the path thins out, suddenly the sky takes the leading role as well as the sea. As if through a tunnel we are swallowed up and then ejected towards a panorama that is new although similar to the one left behind.

Racconto fotografico / Percorso



/024



/025



/026



/027



/028

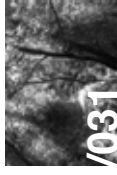
Photographic story / The path



/029



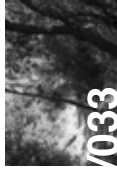
/030



/031



/032



/033



/034



/035



/036

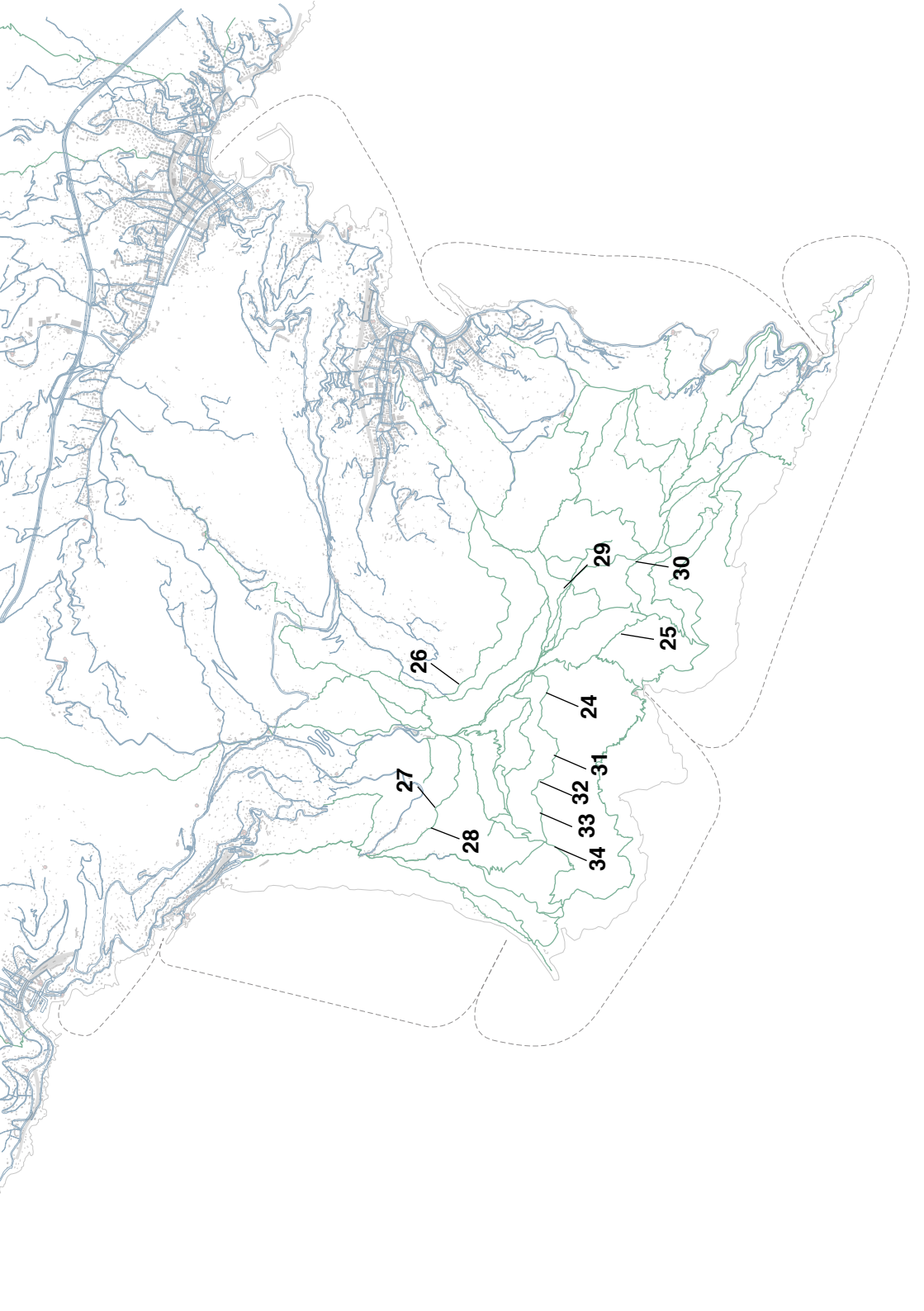






























Fig.49, Veduta architettonica di San Fruttuoso, Emilio Sommariva,
1920 - 1925

Capitolo 3 / Il monte di Portofino

3.1 La storia dell'infrastruttura del luogo

Il monte di Portofino emerge tra due golfi: il tigullio di cui fa parte la comune di Rapallo ed il paradiso dove si trova il comune di Recco. Il monte, osservato dal territorio, sembra costituire più un ostacolo che un ponte di unione (Bozzo, 2010). La viabilità stradale ligure storica, che per la porzione di territorio costiera equivale al tracciato dell'aurelia romana, ha sempre evitato questo rilievo montuoso affidando esclusivamente a percorsi informali quali i sentieri la mobilità dei portatori a spalla e degli animali da soma cui unica alternativa era il trasporto marino. Tornando a focalizzarci sui tracciati storici di quest'area è possibile individuarne tre: l'aurelia nova (o Aemilia Scauri), l'alternativa passante per San Martino di Noceto ed il collegamento di rapallo a ruta tramite San Lorenzo, posteriore al 1190.

Analizzando le infrastrutture singolarmente possiamo ipotizzarne una datazione. L'aurelia Nova (o Aemilia Scauri) prende nome dal console romano che per primo ne ha promosso la costruzione. Il percorso di tale infrastruttura partendo dalla costa di Rapallo seguiva il percorso del torrente Boate iniziando la sua salita verso il colle da Bana (Ruta) in prossimità dell'attuale Lazza-

retto della città, al tempo dei romani probabilmente un ospedale legato alla vicina chiesa di Santa Maria del Campo. Una volta raggiunta la sella di ruta la strada scollinava raggiungendo Recco, passando da una via tutt'ora chiamata Strada Romana, che accedeva poi alla città tramite una strada costiera probabilmente sovrapponibile all'attuale percorso che collega oggi Recco e Camogli.

La variante via San Martino di Noceto, località in cui è ipotizzabile la sepoltura di un imperatore del sacro romano impero (Bozzo, 2010), parte dalla frazione di Ruta salendo fino alla chiesa detta "Millenaria" per poi rimanere in costa ed arrivare al Borgo di San Martino di Noceto passando sotto alla suggestiva chiesa arroccata su di un grande masso. Proseguendo poi per questa, ancora oggi percorso panoramico alternativo alla SS1, è possibile scendere verso Rapallo arrivando alla frazione di Santa Maria del Campo ove si trova l'omonima chiesa.

L'alternativa, che ha molto in comune con l'attuale percorso della via Aurelia, sale verso la frazione di San Lorenzo (santa margherita ligure), per poi ricongiungersi con un tracciato che porta fino alla sella di ruta e che poi si ricollega ai tratti tra Recco e Ruta come nel primo caso. Tra le tra opzioni per raggiungere Ruta da Rapallo è l'opzione più attuale, perchè ripresa effettivamente dal percorso della nuova aurelia. Protagoniste di questo

percorso sono due differenti opere infrastrutturali: il ponte di Annibale (1190) e la Galleria di Ruta (Fine XIX). Il percorso è stato formalizzato contestualmente alla costruzione del primo e reso protagonista della viabilità dell'area in occasione della costruzione della galleria che permette di non dover percorrere la salita alla sella che permetteva di svalicare verso Camogli.

Si rileva necessario a questo punto fare una digressione storico-logistica riguardo al territorio. Il Monte di Portofino fino alla fine del 1800 quando il territorio ligure ha avuto un fortissimo impulso di crescita grazie al turismo, era abitato da agricoltori e pescatori, disponeva di una rete di servizi quali mulini, frantoi e presso le località marine aree per la tessitura e la manutenzione delle reti. Infine riporto le parole di Colette Dufour Bozzo che bene esprimono il carattere isolato ma al centro di una vita di scambi del monte di Portofino: “Risulta evidente come il monte di Portofino, pur attraversato da numerosi tracciati resti sempre un luogo appartato perchè così lo hanno voluto gli ordini religiosi che lo hanno scelto come dimora, ma non per questo isolato dal mondo. Tramite i suoi sentieri impervi e gli approdi resi difficili dalle correnti, ha accolto e ospitato uomini famosi, ha mantenuto una fitta rete di scambi con l'esterno, è divenuto un punto fermo per religiosità e cultura. Non sempre la difficoltà di comunizzazione è un ostacolo sufficiente per chiudersi al mondo e il Monte ne è un esempio.” (Bozzo, 2010).

3.2 L'importanza delle paleofrane

La caratteristica conformazione degli acclivi liguri è in parte dovuta alle paleofrane. Questo fenomeno geologico è risultato talmente importante da dover essere citato perchè proprio in prossimità delle paleofrane il territorio ha più facilità di accumulare acqua e così da di essere edificato. Procedendo per gradi le paleofrane, come suggerisce il nome, sono il risultato di movimenti di roccia di epoca lontanissima che si traducono in acclivi spesso non consoni con la morfologia del territorio.

Inoltre ove vi sono le paleofrane è possibile più semplicemente ottenere grandi blocchi di roccia utili per la costruzione e l'antropizzazione dell'area. In particolare all'interno del monte di Portofino (si rimanda alla consultazione dell'iconografia a seguito del capitolo) vi è un sistema di paleofrane che coincide con le aree urbanizzate in tempo antico. Si possono citare nell'area il borgo di San Rocco di Camogli, Scogli grossi e Punta Chiappa, San Nicolò, la località di Bana e l'area in prossimità di San Fruttuoso. (Faccini in Bozzo, 2010, pp. 27). Inoltre grazie alla facilità di estrazione del materiale lapideo dal terreno le paleofrane unite all'operosità dell'uomo hanno costituito una facilitazione dell'attività di conversione del panorama montuoso in panorama agricolo tramite il terrazzamento (Brancucci, 2001).

3.3 Biodiversità e risorse del parco

Il parco di Portofino ha una biodiversità incredibile, con una presenza di circa mille specie per chilometro quadro è una delle realtà italiane che più diversamente è popolato sui suoi versanti. La diversità di popolamento è simbolo della grande qualità dello spazio ed è aiutata dalla conformazione per cui “i castagni vedono i loro frutti cadere nel mare” (Girami, 2010). Questa differenza di specie arboree può essere notata progredendo sui versanti del monte partendo dal mare, se prima predomina la macchia mediterranea nella parte apicale del monte sorgono lecci, pini, fino a giungere alla sommità dove invece si trovano Selci ed orchidee oltre ad una grande varietà di arbusti aromatici. Va segnalato inoltre che nel tempo le fonti storiche si sono frequentemente avvicinate in questi luoghi sempre commentando la grande abbondanza di specie senza però stilare un elenco definitivo, fino al 1982 (Orsino et al, 1982). Inoltre nell'indagine storica della vegetazione va citata una grande antropizzazione del paesaggio naturale che erroneamente viene immaginato come “da sempre” macchia mediterranea mentre invece era probabilmente composto di piccoli arbusti ben più verdi e folti del panorama che siamo abituati a vedere (Montanari in Bozzo, 2010).

Infine va ricordato l'importante modifica del paesaggio che nel corso del tempo ha subito l'area. Rimando alla

consultazione dell'iconografia contenuta nell'appendice di questo volume, tra le altre vorrei soffermare l'attenzione su di una graficizzazione dei differenti panorami nelle epoche storiche. Nel panorama tardo romanico è possibile vedere edificato di modeste dimensioni con orti circondato da vegetazione che nel corso del tempo si è evoluto, ampliato e con esso le coltivazioni di sussistenza. Vi è anche la costruzione di torri, tipiche del periodo medioevale. Infine nell'ultima immagine si può vedere come le torri, una volta gloriose siano andate in rovina lasciando spazio a generosi muri a secco che so-spendono percorsi, i sentieri oggetto di questa tesi, che in presenza dei borghi diventano lastricati. (Montanari in Bozzo, 2010)

3.5 I sentieri oggi

I percorsi

L'organizzazione dei sentieri oggi è comunicata tramite cartografia gratuita e distribuita tramite esercizi commerciali sul territorio e le pro loco. Sul sito internet viene proposta una catalogazione divisa per punti di origine dove ad esempio PM raccoglie una serie di percorsi, precisamente otto, che partendo da Portofino Mare collegano diversi punti: San fruttuoso, Portofino Vetta, Paraggi ecc. Altre sigle al fine della catalogazione sono: PV, partenza a Portofino Vetta, SM, partenza da Santa Margherita, CS, partenza da Camogli o San Rocco.

Al fine delle nostre analisi e della scrittura di questa tesi è importante tuttavia elencare l'organizzazione di alcuni anelli, ripresi poi nella parte finale di risistemazione del parco tramite l'idea del museo diffuso. In particolare esistono tre anelli: San Rocco – Punta Chiappa – Batterie – San Rocco; l'anello Alto: Portofino Vetta – Paradiso – Pietre Strette – Portofino Vetta e infine l'anello Basso: Portofino Vetta – Semaforo Nuovo – Pietre Strette – Portofino Vetta. Nell'ipotesi che ho formulato l'organizzazione di questi anelli sono stati di importante ispirazione, tuttavia percorrendo i sentieri del parco ho pensato che alla fine dell'organizzazione di un museo diffuso fosse necessario razionalizzarli e diminuirne a volte la lunghezza perchè fosse possibile comporre itinerari più vari che dessero la possibilità di visitare il luogo in più giorni permettendosi anche delle pause generose. Inoltre importantissime sono le strutture ricettive all'interno del parco che offrono un'accoglienza a prezzo modico (si veda nei luoghi di interesse del parco al paragrafo 3.6).

Rilievo del lastricato ed ipotesi di datazione storica

Per redarre questa tesi è stato necessario percorrere e mappare con cura quasi la totalità dei sentieri che attraversano il Parco di Portofino. Questi sentieri, analogamente all'infrastruttura stradale dell'area, sono motivati dalla presenza di luoghi da collegare nel territorio. Rifacendosi quindi ai dettagli contenuti nel capitolo 3.4 è ne-

cessario dividere per periodo storico i punti di interesse dividendo tra punti di interesse nella storia più lontana e nella storia più vicina. Tra i punti di interesse più antichi possiamo inserire: il borgo di San Rocco, la chiesa di San Niccolò, San Fruttuoso, Portofino, Paraggi, l'abbazia della Cervara ed il Mulino del Gassetta. Spesso queste strutture nel tempo hanno generato nel loro intorno un agglomerato di abitazioni ancora oggi visibili. Tra i punti di interesse di datazione più recente invece troviamo: Semaforo Vecchio, Semaforo nuovo, il gruppo delle batterie. Analizzando i tratti che collegano queste località è possibile notare come in prossimità dei centri abitati il fondo del sentiero diventi lastricato, fenomeno imputabile alla praticità di lastricare ove già vi è un utilizzo della pietra, ad esempio per l'edificazione di muratura.

Inoltre va segnalato che tutto il tratto lastricato che parte dall'ingresso nel parco presso Ruta e giunge a Portofino (passando da Pietre Strette) sia quasi totalmente lastricato o – ove sia stato consolidato successivamente – battuto in epoca più recente. Questa distinzione ci permette di comprendere come questo tratto costituisca un importante collegamento per il borgo di Portofino che non è stato dotato di una strada fino all'inizio del ventesimo secolo. Un'ulteriore considerazione è esprimibile nei confronti dei tratti che collegano i luoghi di interesse più recente: questi sono quasi sempre sentieri non lastricati. Gran parte del costruito ha avuto funzione bellica – le

batterie ad esempio – o militare/strategica – i semafori. Questo ha significato che in ottica strategica fosse svantaggioso disporre di una lastricazione (avrebbe aumentato la visibilità nei luoghi camuffati come i bunker che invece sono collegati da tunnel). Dunque, seppur difficilmente verificabile è possibile che questi sentieri fossero praticati anche prima della costruzione dei luoghi di interesse recenti come alternative alle vie principali, tuttavia la netta distinzione tra superficie lastricata e superficie battuta ci può suggerire quali siano i sentieri più antichi e quali più recenti.

Inserisco qui una nota costruttiva, con una tecnica a secco simile a quella impiegata nella costruzione del muro (Montagni, 2000, Brancucci, 2001), i sentieri del monte di portofino sono lastricati utilizzando due file di grosse pietre a delimitare l'area del tracciato riempite con pietre di dimensione più modesta, solitamente strette e lunghe – in questo analoghe alla costruzione dei muri a secco – il riempimento però è stato rilevato spesso di natura differente: può variare come visibile nello schema seguente da essere più o meno ordinato e con pietre di dimensione più o meno importante. (Bozzo, 2010). Ipotizzabile è infine che le stesse pietre sagomate perchè adattabili all'uso nella costruzione dei muri venissero utilizzate anche per la costruzione dei lastricati. Inoltre da segnalare è un'emergenza oggi in atto nell'area parco in cui buona parte degli antichi tracciati

vengono ripavimentati con tecniche moderne che coprono gli antichi sedimenti, più onerosi da ristrutturare, questo potrebbe lentamente far perdere una memoria storica a parere dell'autore importante e da tramandare.

3.6 I Luoghi di interesse nel parco

Abbazia di San Fruttuoso

La fondazione dell'abbazia di San Fruttuoso è avvolta da un mistero che si intreccia tra miti e leggende. Tre le possibili ipotesi: potrebbe essere stata fondata nel 262 da cinque discepoli di Fruttuoso, vescovo di Tarragona, che dopo essere apparso in sogno ha indicato di deporre le sue spoglie nell'ansa del parco di portofino; diversa la versione per cui Prospero, vescovo peregrino tra Spagna e Sardegna, approdò in questo luogo nel 711 dove decise di portare in salvo le reliquie, non più al sicuro nella città catalana di Tarragona mira dell'avanzata araba. Meno avventurosa invece è la versione per cui il nome venisse da Fruttuoso vescovo di Braga fondatore di un ordine della Galizia che potrebbe aver avuto esponenti in Liguria. (Cervini, 2002) In ogni caso indipendentemente dalla fondazione dell'abbazia ciò che è certo è l'incredibile fascino che esercita arrivando dal mare o dal monte. Arrivando dai sentieri del parco per prima si scorge la cupola tra la vegetazione, addizione postera ai nuclei principali, parte della lunga vicissitudine edilizia che ha accompagnato la vita dell'abbazia. Di questa

vicissitudine è importante ricordare che ci fu un periodo in cui l'abbazia venne fagocitata dalle case del borgo, praticamente invisibile continuò la sua vita fino al 1915 quando una violenta alluvione provocò dei danni ingenti demolendo parte della facciata della chiesa. Da qui iniziarono importanti lavori di restauro che condussero alla forma a noi oggi nota. Arrivando dal mare colpisce da subito la prossimità degli archi inferiori al mare stesso, esprimendo fierezza e riservatezza al tempo stesso San fruttuoso è un esempio di restauro in cui sono visibili le differenti forme che l'edificio ha avuto. Rialzato, demolito, fagocitato, oggi tutelato dal Fondo Ambiente Italiano nella sua fruizione è un esempio di architettura romanica mirabile unico nell'area che attira migliaia di visitatori ogni anno.

Abbazia della Cervara

L'abbazia della Cervara è un ex complesso monastico a picco sul mare. L'etimologia del suo nome deriva da "silvas", Boschi, dalla quantità di vegetazione della costa su cui sorge, Silvaria in volgare venne successivamente italianizzato in Cervara. Di innegabile bellezza e fascino si può vedere l'abbazia percorrendo la strada che da Santa Margherita conduce a Portofino. Sorgendo su di una struttura tardo medioevale venne poi ampliata ed aumentata di volume, acquistata e ceduta molte volte nel tempo è ora di proprietà privata. Nel 1546 è stata elevata di importanza acquisendo il titolo di abbazia,

contestualmente è stata ristrutturata per proteggerla dagli attacchi dei pirati saraceni ed ha mutato notevolmente la sua forma. Importante è citare come nella cartografia di Lepine l'abbazia desse il nome a tutta la costa sottostante. L'importanza culturale dell'edificio è comprensibile anche dalla ricercatezza dei suoi giardini e degli ospiti che nel tempo vi hanno soggiornato: Francesco Petrarca, Papa Gregorio XI, Alessandro Piccolomini, Guglielmo Marconi. Per colorire il racconto, nella torre dell'abbazia venne incarcerato Francesco I di Valois dopo essere stato sconfitto da Carlo V di Spagna, che quanto meno poté godere della bella vista sul golfo di Portofino.

San Niccolò di Capodimonte

La chiesa di San Niccolò è un gioiello romanico da conquistarsi scendendo i sentieri del parco o risalendo tramite i sentieri che partono dall'approdo di Porto Pidocchio. Arrivando dall'alto si scopre la chiesa man mano che le fronde si diradano ed arrivando dal basso solo una volta superata l'edificio che si appoggia alla chiesa stessa, una volta canonica poi trasformata in commenda (Cervini, 2002). Ciò che è incredibile in San Niccolò sta celato nell'irregolarità delle sue pareti, la sensazione che sia stata fatta di blocchi erosi e grezzi è corrispondente al restauro manuale in cui vennero coinvolti tutti i ragazzi del borgo a inizio '900 per eliminare le tracce di copertura barocca in decadimento. L'oggi fondamentale

custode **Ciro**, tramanda oralmente queste informazioni perchè non vengano perse. La chiesa sorgeva originariamente più ad est, dove oggi rimangono tracce di un cimitero, a causa di una violenta alluvione alto medioevale però venne demolita interamente. Venne ricostruita la chiesa nell'attuale posizione. Il **Cervini** ci dice che la forma a tau discendente al suo ingresso è probabilmente frutto di una volontà di contenere la volumetria dell'intervento e di adattamento all'orografia del luogo, notizia che però secondo la tradizione orale potrebbe essere smentita. La pavimentazione discendente, infatti, potrebbe essere frutto della volontà della popolazione di far defluire acqua e detriti durante una possibile alluvione. Come per **San Fruttuoso** e per il ponte di **Annibale di Rapallo**, anche in **San Niccolò** è possibile vedere rimanenze di manifattura **Antelamica**. Molti gli aneddoti riguardo agli arredi e all'interesse di eserciti e potenti durante la storia verso parte o tutto questo magico luogo che oggi, può essere fruito durante tutto il giorno per tutto l'anno grazie all'impegno del custode **Ciro**, promotore di molti eventi culturali svolti sulla meravigliosa terrazza antistante la chiesa.

Eremo di Sant'antonio di Niasca

L'eremo di Sant'antonio nasce sui ruderi di un precedente eremo dotato di una chiesa medioevale oggi non più visibile. Ad oggi importante perchè una delle poche strutture storiche in cui è possibile pernottare, è stato

abitato fin dal XIV. Diventato parte dei possedimenti dell'abbazia della Cervara venne a più riprese ristrutturato dagli eremiti qui accolti. Importantissima testimonianza dell'attività agricola della così detta "valle dei mulini" l'eremo di Sant'antonio di Niasca venne ristrutturato durante il XIX conservando solo la caratteristica decorazione medioevale. Il barone Giacomo Baratta provvide all'ampliamento dei suoi spazi e alla dotazione di macine, torchi e frantoi funzionali all'attività agricola dei suoi appezzamenti di terreno.

Le Batterie

Le Casematte meglio note come Batterie sono dei monumenti di architettura bellica realizzati durante la aggressiva politica degli anni trenta. La situazione politica, in particolare i rapporti diplomatici con la Francia, resero necessaria la realizzazione di tali strutture dotate di cannoni, mitragliatrici, ponti radio e un sistema di gallerie. Visitabili durante i fine settimana godono di una posizione assolutamente suggestiva. Costruiti in cemento e acciaio probabilmente necessiterebbero di una verifica della qualità delle loro strutture. Fortunatamente non entrarono mai in azione durante il periodo bellico ma rimangono un monumento estremamente suggestivo da visitare per l'esposizione sul mare e l'atmosfera che regalano.

Semaforo Nuovo e Semaforo Vecchio

I semafori erano luoghi in cui trasmettere informazioni utilizzando il codice Morse e delle emittenti luminose. Il semaforo Vecchio edificato alla sommità del Monte è risultato poi eccessivamente coperto e di difficile visione, motivo per cui venne edificato il semaforo Nuovo. Prima di focalizzarci però sul nuovo edificio è importante notare come il semaforo Vecchio venga oggi utilizzato come rifugio, prenotabile a modico costo permette di dormire all'interno del parco in confortevoli letti di pino e offre ai visitatori più intrepidi un'emozione senza eguali. La struttura del Semaforo non è più visibile purtroppo – si può notare solamente il sedime – e il rifugio si erge all'estrema sommità del monte di Portofino in una ex struttura militare. Il semaforo nuovo è una struttura ben più moderna, venne utilizzato in modo analogo al semaforo vecchio ma con importanti aggiornamenti tecnici che ne hanno influenzato la forma. Se arrivando dal Monte sembra un'architettura in qualche modo tradizionale, carattere suggerito dagli infissi dalla forma e colore tipici, muovendosi verso il fronte un buffo rigonfiamento al primo piano, alloggio della torcia, fa subito pensare ad uno strano faro. Faro che ha attirato probabilmente l'attenzione anche di una società che tramite un bando pubblico si è aggiudicata il restauro e l'usufrutto della struttura che diverrà un luogo analogo all'Aggirifugio Molini alle spalle dell'insenatura di San Fruttuoso.

Punta Chiappa e Porto Pidocchio

L'antico borgo che si sviluppa attorno Porto Pidocchio è un chiaro esempio di come l'uomo con la sua perseveranza sia riuscito ad edificare anche i luoghi più difficili da raggiungere. Porto pidocchio oggi è di fondamentale importanza perchè è una delle località in cui si può fare scalo con i battelli provenienti da Camogli, inoltre la storia è densa in questa località. Le storie di pescatori vengono suggerite dalle vecchie reti lasciate a decorazione sulla passerella, una piccola bacheca ricorda storie, poesie contornate dalle foto dei personaggi noti di questa località una volta attivo borgo di pesca. Recentemente è stata concessa l'autorizzazione per il posizionamento di un bar in prossimità dello scalo. La comunità di punta chiappa si è riunita in un'associazione a difesa dell'ambiente e del territorio. Va ricordato che Punta Chiappa è uno scenario unico e che fortissima è la correlazione con la "tonnarella" una piccola tonnara, ultima insieme ad altre quattro nel mediterraneo, simbolo di una ciclicità di risorse ed impegno totalmente locale. Le corde con cui venivano tessute le reti della tonnara infatti sono fatte di "Lisca" una vegetazione del luogo che grazie alla sua naturalezza permetteva, una volta completata la mattanza, di lasciar cadere a fondo le reti che generavano così un fondale ricco dove nuova vita potesse essere ospitata; uno dei tanti esempi di restituzione al mare di ciò che gli è stato tolto.

Borgo di Portofino

Il Borgo di Portofino di fondazione romana è un'importante località di fondazione Romana. Originariamente chiamato Portus Delphini è situato in un'insenatura della costa che offre un naturale riparo. La piazzetta omonima è diventata una meta della dolce vita italiana fin dagli anni '60. Il caratteristico Borgo ogni anno è popolato di turismo internazionale ed è una delle località più in voga del mediterraneo. Oltre all'afflusso turistico però ha avuto anche una storia degna di nota, il borgo infatti è stato oggetto di varie contese e tentativi di annessione da parte di diverse potenze, Napoleone gli conferì lo status di municipalità nel 1792 ponendo fine così alla lunga storia di contese. La storia procedette fino a che non venne inglobato nel regno d'Italia. Molti i monumenti rimasti a noi nel territorio del comune tra cui le chiese del Divo Martino, di San Giorgio, oltre al Castello Brown ed una delle Batterie del Regio Esercito.

Ruta e Bana

Per una dettagliata spiegazione dell'importanza infrastrutturale si rimanda ai primi capitoli di questo elaborato, tuttavia ancora oggi la frazione di Ruta è un importante punto di partenza alle escursioni all'interno del monte. Proprio da Ruta si può accedere dallo storico ingresso del Monte di Portofino che non era il grande Parcheggio del Portofino Kulm (o vetta), ma la sella su cui svalicare verso il golfo del Tigullio denominata oggi

Strada Romana. Ruta inoltre è servita dalle principali tratte di trasporto pubblico che qui arrivano da Rapallo, Recco e Camogli. Dalla grande terrazza, su cui vengono ospitate sagre e concerti, inoltre si può godere di una meravigliosa vista sul golfo Paradiso fino alla città di Genova ed oltre nei giorni con un tempo favorevole.

3.7 Problemi riscontrati nella fruizione dei sentieri

Accessibilità

L'accessibilità in quest'area è assolutamente un tema spinoso. Al momento il parco mette a disposizione un servizio di scooter elettrici che permettono di fruire in autonomia del tratto tra Portofino Kulm e Bocche, unico tratto lastricato senza ostacoli sul percorso del parco. Tuttavia pur non credendo sufficiente la strategia del parco dal punto di vista dell'inclusione ho dovuto abbandonare l'idea di lavorare sull'accessibilità di alcuni luoghi che per la loro stessa natura sono inaccessibili e che solo alcune opere come la monorotaia sognata da un abitante di San Niccolò di Capodimonte, potrebbero risolvere. Rimango comunque perplesso dall'impatto che potrebbe avere sul paesaggio un'infrastruttura di queste dimensioni, seppur affascinato dalla possibilità tecnica di collegare un luogo magico come la terrazza citata che verrebbe resa fruibile eliminando parte delle barriere architettoniche.

Permanenza nelle aree di sosta secondarie

Un altro problema che ho riscontrato è stato il tempo di permanenza in aree di sosta secondarie o particolarmente vicine alla meta del sentiero che si sta percorrendo. Di per sè questo non costituisce un problema vero e proprio, semplicemente con un flusso turistico sempre più in aumento potrebbe costituire un'occasione per diminuire la pressione esercitata sulle ben note spiagge dell'area e, offrendo delle soluzioni che amplino l'offerta del luogo, generare nuovi interessi e nuove possibilità di fruizione dell'ambiente.

Consapevolezza della fruizione

Infine, il grande problema che oggi motiva decine di interventi all'anno del soccorso alpino è la consapevolezza della fruizione. Questo problema nasce dalla mancata comunicazione del parco con i suoi fruitori. Comunicazione che non può essere lasciata alla consultazione dei siti web tematici o della segnaletica verticale (complessissima ed efficientissima) presente nell'area parco. E' necessario intervenire perchè chi decide di avventurarsi nei sentieri del parco possa arrivare già preparato (ad esempio con calzature adatte). A questo tema si offre una possibile risoluzione all'interno dell'ultima fase di progetto che si occupa di proporre un'organizzazione tematica ricalcando l'idea del museo diffuso su modello di Arte Sella.

3.8 La scelta delle aree di progetto

I problemi riscontrati uniti alla volontà di passare dalla parte teorica a quella pratica hanno generato in me la necessità di scegliere dei luoghi in cui progettare delle scenografie che offrissero una possibile soluzione pratica ai problemi di cui sopra. Le aree di progetto sono state scelte in ottica strategica, le pietre strette con il loro percorso geologico sono già meta di studenti in visita didattica, Base O è già frequentata da distratti avventori e Semaforo Nuovo già esercita il suo fascino sui camminatori diretti a San Fruttuoso e verrà a breve riqualificato attirando ulteriori persone nell'area. Inoltre vanno segnalate iniziative itineranti sui luoghi che possono trovare beneficio dalle strutture leggere da me progettate quali i concerti organizzati dall'instancabile Ciro, custode della chiesa di San Niccolò di Capodimonte, le escursioni corollario delle attività del Festival della Comunicazione di Camogli, gli avvistamenti di stelle dell'associazione Astrofilii di Genova ed altre iniziative analoghe che tengono in vita questi luoghi, indispensabili perchè gli abitanti si sentano parte attiva e continuino a curare il proprio territorio.

Bibliografia selezionata

Bozzo, 2010:

Faccini in Bozzo, 2010:

Brancucci 2001:

Girami in Bozzo, 2010:

Orsino et al., 1982:

Montanari in Bozzo, 2010:

Montagni 2000

Brancucci, 2001:

Cervini, 2002:

Pradelli, 1996: Alesandro Molinari Pradelli. La cucina ligure: i piatti tradizionali e quelli più attuali di una gastronomia che ha saputo esaltare come poche altre i sapori della sua terra. Roma: Newton Compton. 1996. ISBN 8881835258.

Bozzo 2010: Dufour Bozzo, Colette,

Recco

Camogli

Ruta

Portofino Kulm

P. Chiappa

Semaforo Nuovo

S. Fruttuoso



Monumenti religiosi



Sentieri Lastricati



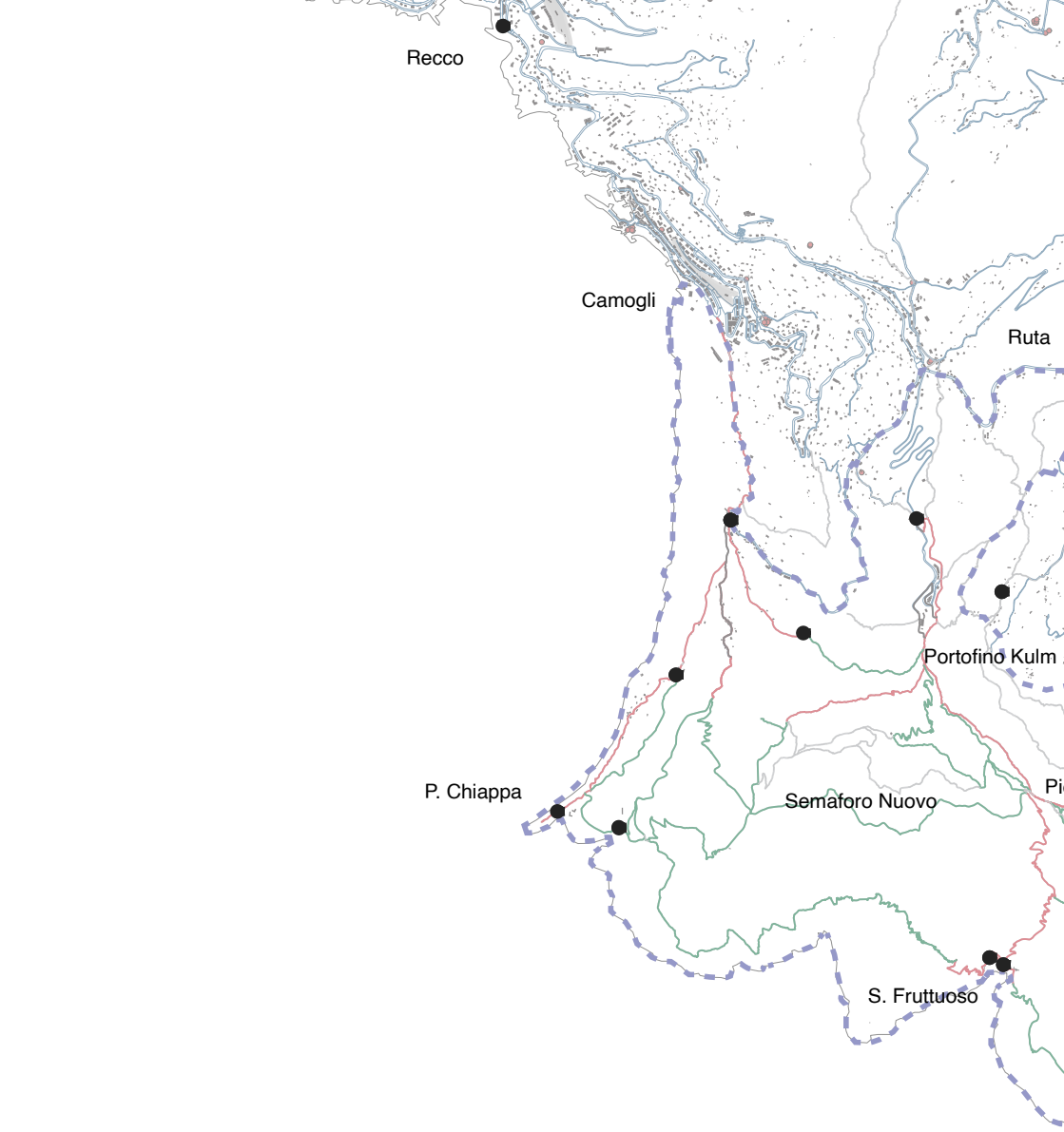
Sentieri fondo Battuto

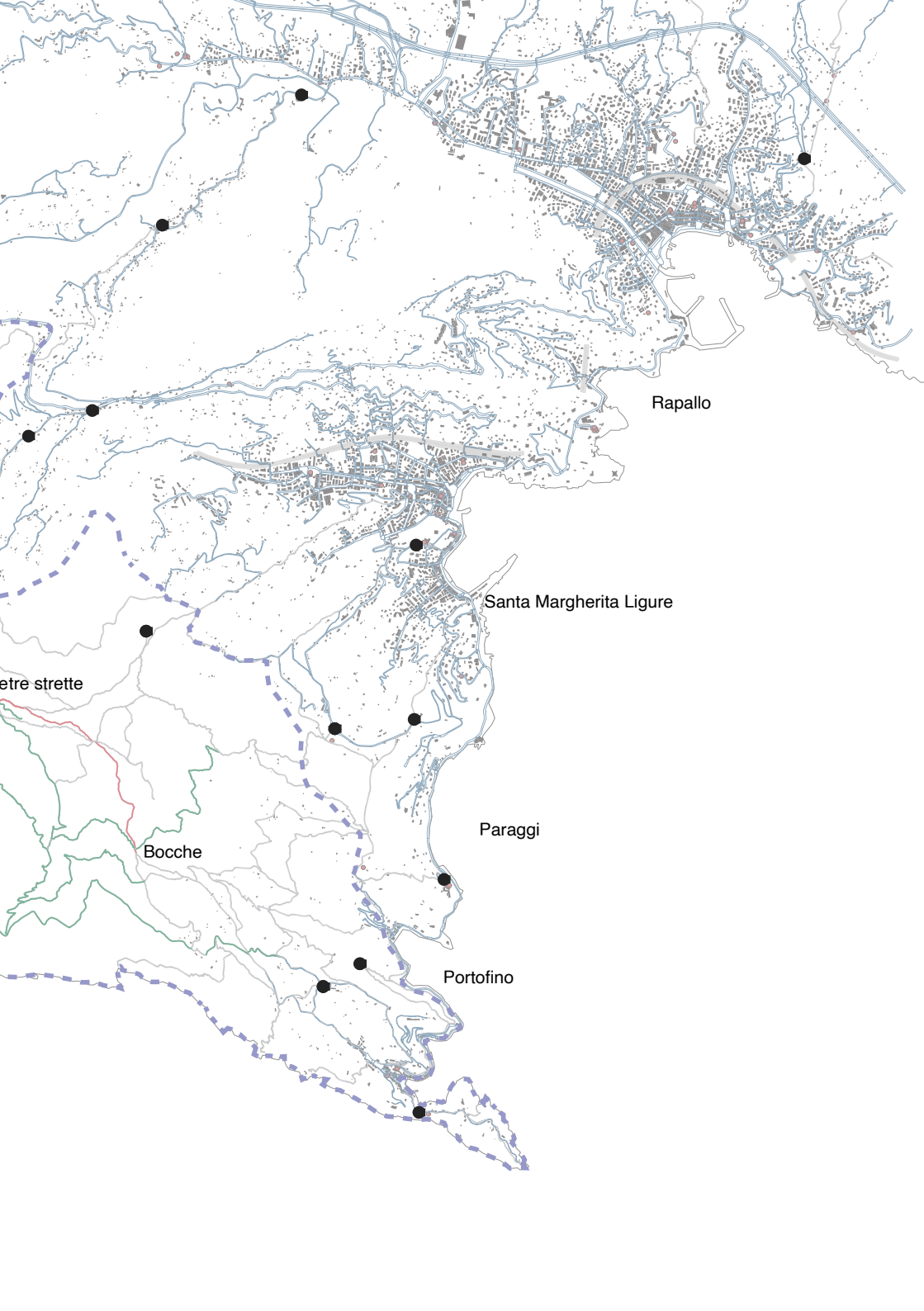


Sentieri fondo non rilevato



Area Parco





Rapallo

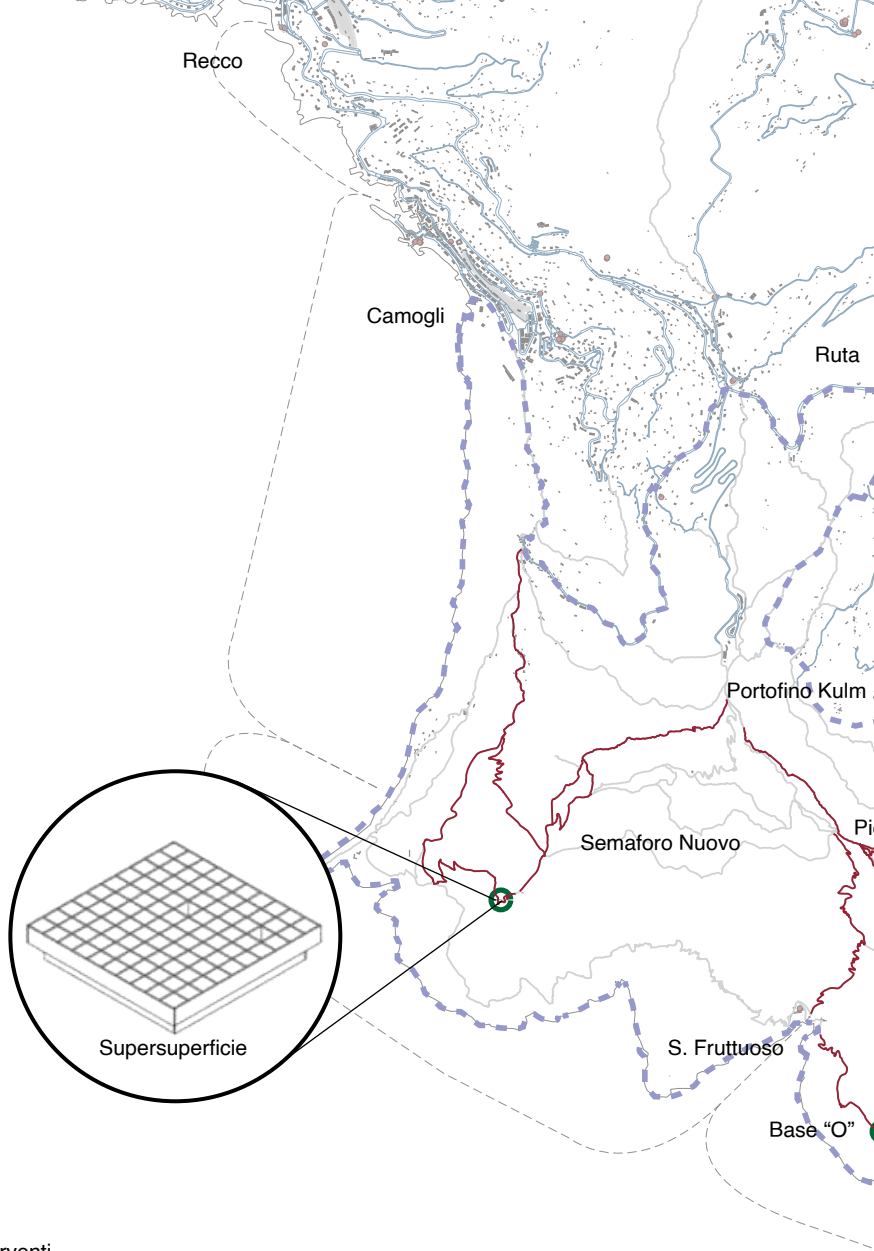
Santa Margherita Ligure

estre strette

Bocche

Paraggi

Portofino

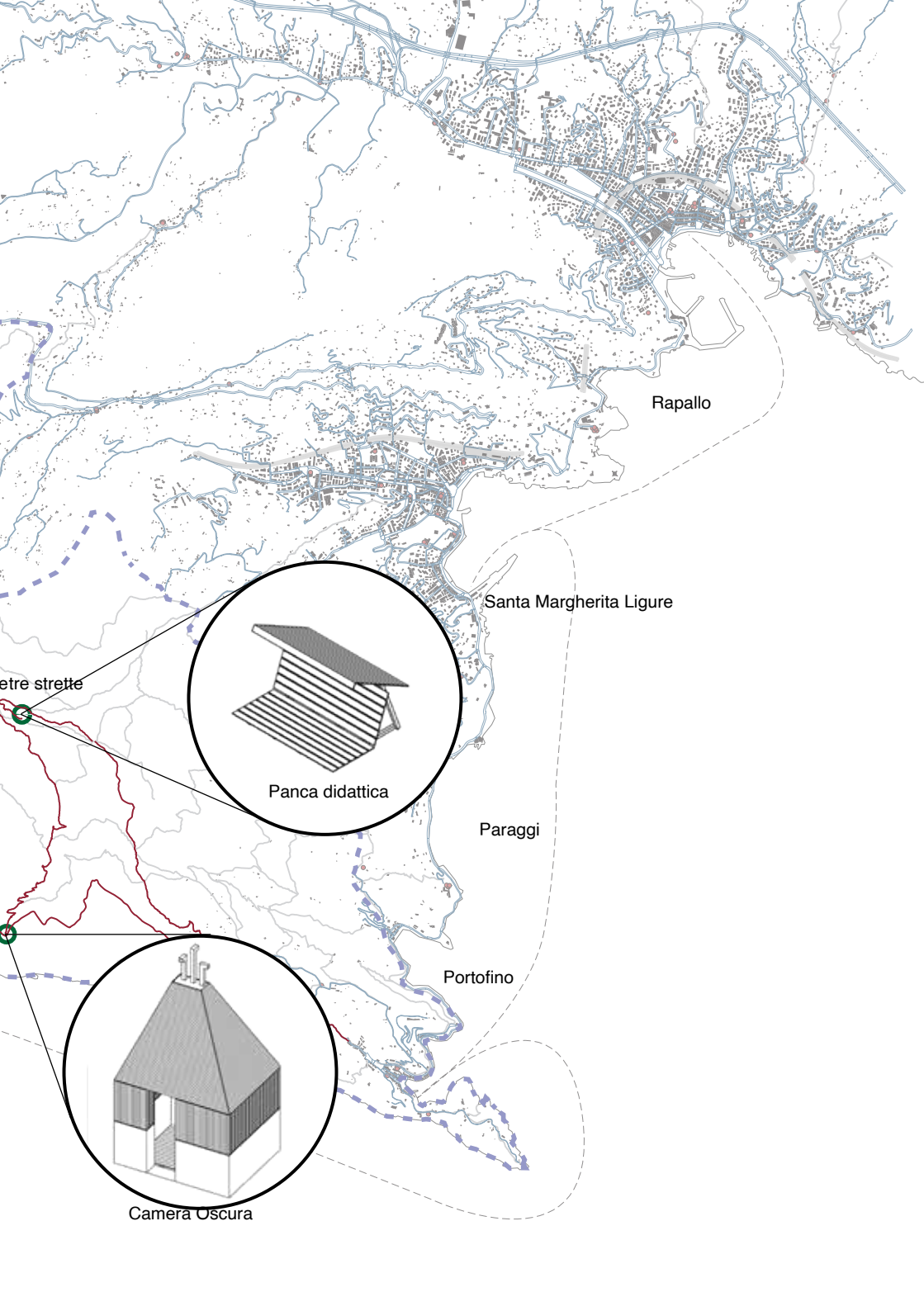


● Interventi

— Percorsi di Accesso

- - - Sentieri del parco

- - - Area Parco



Rapallo

Santa Margherita Ligure

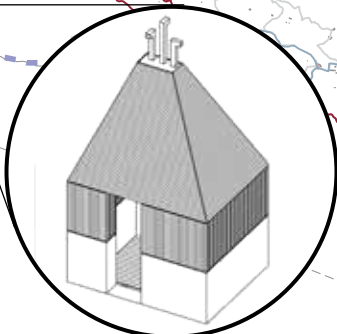
Pancina stretta



Pancina stretta

Paraggi

Portofino



Camera Oscura



Fig.49, Veduta architettonica di San Fruttuoso, Emilio Sommariva,
1920 - 1925

Chapter 3 / Portofino Mountain

3.1 The history of the site's infrastructure

The Portofino mountain emerges between two gulfs: the Tigullio where the municipality of Rapallo is located and the Paradiso where the municipality of Recco is located. The mountain, observed from the territory, seems to constitute more of an obstacle than a bridge of union (Bozzo, 2010). The historical Ligurian road system, which for the coastal portion of the territory is equivalent to the route of the Roman Aurelia, has always avoided this mountainous relief, entrusting exclusively to informal routes such as paths the mobility of carriers and pack animals, whose only alternative was sea transport. Returning to focus on the historical routes in this area, it is possible to identify three of them: the aurelia nova (or Aemilia Scauri), the alternative route through San Martino di Noceto and the Rapallo-Ruta connection through San Lorenzo, which dates back to 1190.

By analysing the infrastructures individually we can hypothesise a date. The Aurelia Nova (or Aemilia Scauri) is named after the Roman consul who first promoted its construction. The route of this infrastructure, starting from the Rapallo coast, followed the course of the Boa torrent, beginning its ascent towards the hill da Bana

(Ruta) near what is now the city's Lazzaretto, in Roman times probably a hospital linked to the nearby church of Santa Maria del Campo. Once it reached the saddle of Ruta, the road went downhill to Recco, passing by a road still called Strada Romana, which then accessed the town via a coastal road probably overlapping the current route connecting Recco and Camogli.

The variant via San Martino di Noceto, a place where the burial place of an emperor of the Holy Roman Empire can be hypothesized (Bozzo, 2010), starts from the hamlet of Ruta, climbing up to the church called "Millenaria" and then staying on the coast to reach the Borgo di San Martino di Noceto passing under the suggestive church perched on a large boulder. Continuing along this road, which is still today a panoramic alternative route to the SS1, it is possible to descend towards Rapallo arriving at the hamlet of Santa Maria del Campo where the church of the same name is located.

The alternative, which has much in common with the current route of the Via Aurelia, goes up towards the hamlet of San Lorenzo (Santa Margherita Ligure), and then rejoins a route that leads to the saddle of Ruta and then connects to the sections between Recco and Ruta as in the first case. Among the options to reach Ruta from Rapallo it is the most current option, because it is actually taken from the route of the new Aurelia. The

protagonists of this route are two different infrastructural works: the Hannibal Bridge (1190) and the Ruta Tunnel (late 19th century). The route was formalised at the same time as the construction of the former and made the protagonist of the area's viability on the occasion of the construction of the tunnel, which makes it possible not to have to travel up the saddle that allowed the descent towards Camogli.

At this point it is necessary to make a historical-logistical digression on the territory. Until the end of the 19th century, when the Ligurian region experienced a strong growth spurt thanks to tourism, Monte di Portofino was inhabited by farmers and fishermen, and had a network of services such as mills, oil mills and, at the seaside resorts, areas for weaving and maintaining nets.

Finally, I would like to quote Colette Dufour Bozzo's words, which aptly express the isolated character of Mount Portofino, but at the centre of a life of exchange: "It is clear that the mountain of Portofino, even though it is criss-crossed by numerous paths, remains a secluded place, as the religious orders who chose it as their home wanted it to be, but not isolated from the world. Through its impervious paths and landings made difficult by the currents, it has welcomed and given hospitality to famous men, it has maintained a dense network of exchanges with the outside world, and has become a

fixed point for religion and culture. The difficulty of commonality is not always a sufficient obstacle to closing oneself off from the world, and the Mount is an example of this". (Bozzo, 2010).

3.2 The importance of the palaeo-landslides

The characteristic conformation of the Ligurian slopes is partly due to the paleofrane. This geological phenomenon has proved so important that it should be mentioned because it is precisely in the vicinity of the palaeo-landslides that the territory finds it easier to accumulate water and thus to be built upon. Proceeding step by step, the paleo-landslides, as their name suggests, are the result of rock movements dating back to ancient times, which often result in slopes that are not in keeping with the morphology of the territory. Moreover, where there are paleofranches, it is possible to simply obtain large blocks of rock useful for the construction and anthropisation of the area. In particular, within the Monte di Portofino (see the iconography at the end of this chapter) there is a system of paleofranches that coincides with the areas that were urbanised in ancient times. In the area we can mention the village of San Rocco di Camogli, Scogli grossi and Punta Chiappa, San Nicolò, the locality of Bana and the area near San Fruttuoso. (Faccini in Bozzo, 2010, pp. 27). In addition, thanks to the ease of extraction of stone material from the ground, the paleofranches, together with the industriousness of man, has

facilitated the conversion of the mountainous landscape into an agricultural landscape through terracing (Bran-cucci, 2001).

3.3 Biodiversity and park resources

The Portofino Park has an incredible biodiversity, with a presence of about one thousand species per square kilometre it is one of the most diversely populated Italian parks on its slopes. The diversity of the population is a symbol of the great quality of the space and is helped by the conformation whereby “the chestnut trees see their fruit fall into the sea” (Girami, 2010). This difference in tree species can be seen as one moves up the slopes of the mountain from the sea: while the Mediterranean scrub predominates at the top of the mountain there are holm oaks, pines and a wide variety of aromatic shrubs. It should also be noted that, over time, historical sources have frequently commented on the great abundance of species in these places, but without drawing up a definitive list, until 1982 (Orsino et al, 1982). In addition, in the historical investigation of the vegetation, mention should be made of the great anthropisation of the natural landscape, which is mistakenly imagined as having “always been” Mediterranean scrub, whereas it was probably composed of small shrubs that were much greener and thicker than the landscape we are used to seeing (Montanari in Bozzo, 2010). Lastly, it should be remembered that the area has undergone significant

changes in the landscape over time. I refer you to the iconography contained in the appendix to this volume; among others, I would like to draw your attention to a graphic representation of the different panoramas in the historical periods. In the late Romanesque panorama it is possible to see modestly sized buildings with vegetable gardens surrounded by vegetation which over time evolved, expanded and with it subsistence farming. There is also the construction of towers, typical of the medieval period. Finally, in the last image we can see how the once glorious towers have fallen into disrepair, leaving space for generous dry stone walls that suspend paths, the paths that are the subject of this thesis, which in the presence of the villages become paved. (Montanari in Bozzo, 2010)

3.5 Trails today

The routes

The organisation of the paths today is communicated by means of free maps and distributed through shops in the area and the pro loco. On the internet site a cataloguing is proposed divided by points of origin where for example PM collects a series of paths, precisely eight, which starting from Portofino Mare connect different points: San fruttuoso, Portofino Vetta, Paraggi, etc. Other abbreviations for the purpose of cataloguing are: PV, departure from Portofino Vetta, SM, departure from Santa

Margherita, CS, departure from Camogli or San Rocco. However, for the purposes of our analysis and the writing of this thesis, it is important to list the organisation of some of the rings, which were then taken up in the final part of the reorganization of the park through the idea of the diffused museum. In particular there are three rings: San Rocco - Punta Chiappa - Batterie - San Rocco; the High ring: Portofino Vetta - Paradiso - Pietre Strette - Portofino Vetta and finally the Low ring: Portofino Vetta - Semaforo Nuovo - Pietre Strette - Portofino Vetta. In the hypothesis that I formulated, the organisation of these rings was an important inspiration, however, walking along the paths of the park, I thought that at the end of the organisation of a diffused museum, it was necessary to rationalise them and sometimes reduce their length so that it would be possible to compose more varied itineraries which would give the possibility of visiting the place in several days, also allowing for generous breaks. Also of great importance are the accommodation facilities within the park, which offer a modestly priced welcome (see the park's places of interest in paragraph 3.6).

Survey of the pavement and hypothesis of historical dating

In order to draw up this thesis it was necessary to carefully walk and map almost all the paths crossing the Portofino Park. These paths, like the road infrastructure

of the area, are motivated by the presence of places to be connected in the territory. Referring therefore to the details contained in chapter 3.4 it is necessary to divide the points of interest by historical period, dividing between points of interest in the more distant history and in the closer history. Among the oldest points of interest we can include: the village of San Rocco, the church of San Niccolò, San Fruttuoso, Portofino, Paraggi, the Cervara Abbey and the Gassetta Mill. Often these structures over time have generated an agglomeration of dwellings around them that are still visible today. Among the more recent points of interest are: Semaforo Vecchio (Old Traffic Light), Semaforo Nuovo (New Traffic Light) and the battery group. Analysing the stretches that connect these localities, it is possible to notice how, near the inhabited centres, the bottom of the path becomes paved, a phenomenon attributable to the practicality of paving where there is already a use of stone, for example for masonry construction. Moreover, it should be noted that the entire paved section starting from the entrance to the park at Ruta and reaching Portofino (passing through Pietre Strette) is almost entirely paved or - where it has been consolidated later - beaten in more recent times.

This distinction allows us to understand how this stretch constituted an important link for the village of Portofino, which was not provided with a road until the beginning of the twentieth century. A further consideration can be

expressed with regard to the stretches linking places of more recent interest: these are almost always unpaved paths. Much of the construction had a military function - the batteries for example - or a military/strategic function - the traffic lights. This meant that from a strategic point of view it was disadvantageous to have paving (it would have increased visibility in camouflaged places such as bunkers, which are connected by tunnels). Therefore, although difficult to verify, it is possible that these paths were practised even before the construction of the recent sites of interest as alternatives to the main routes, however the clear distinction between paved and beaten surface can suggest which are the oldest and which are the newest paths.

Following a constructive note, with a drystone technique similar to the one used in the construction of the wall (Montagni, 2000, Brancucci, 2001), the paths of the monte di portofino are paved using two rows of large stones to delimit the area of the path filled with stones of more modest size, usually narrow and long - in this analogous to the construction of drystone walls - the filling however has often been found to be of a different nature: it can vary as visible in the following diagram from being more or less ordered and with stones of more or less important size. (Bozzo, 2010). Finally, it is conceivable that the same shaped stones, adaptable to the use in the construction of walls, were also used for the

construction of pavements. In addition, it should be pointed out that a large part of the ancient paths are being repaved with modern techniques that cover the ancient sediments, which are more costly to renovate, and this could slowly lead to the loss of a historical memory that, in the author's opinion, is important and should be handed down.

3.6 Places of interest

San Fruttuoso Abbey

The foundation of San Fruttuoso Abbey is shrouded in a mystery that is intertwined with myths and legends. There are three possible hypotheses: it may have been founded in 262 by five disciples of Fruttuoso, bishop of Tarragona, who, after appearing in a dream, indicated that his remains should be laid in the bend of the Portofino park; there is a different version, according to which Prospero, a bishop on a pilgrimage between Spain and Sardinia, landed in this place in 711 where he decided to bring his relics, no longer safe in the Catalan city of Tarragona, to safety, in the face of the Arab advance.

Less adventurous, however, is the version according to which the name came from Fruttuoso, bishop of Braga, founder of an order in Galicia that may have had exponents in Liguria. (Cervini, 2001) In any case, irre-

spective of the foundation of the abbey, what is certain is the incredible charm it exerts when arriving from the sea or from the mountain. Arriving from the paths in the park, the first thing you see is the dome amidst the vegetation, a posterior addition to the main nuclei, part of the long building history that accompanied the life of the abbey. It is important to remember that there was a period in which the abbey was absorbed by the houses in the village, and was practically invisible until 1915, when a violent flood caused extensive damage, demolishing part of the church façade. From here, major restoration work began, leading to the form we know today. Arriving from the sea, one is immediately struck by the proximity of the lower arches to the sea itself, expressing both pride and reserve at the same time. San fruttuoso is an example of restoration in which the different forms the building has taken are visible. Raised, demolished, engulfed, now protected by the Italian Environmental Fund in its use, it is a unique example of admirable Romanesque architecture in the area that attracts thousands of visitors every year.

Cervara Abbey

The Cervara Abbey is a former monastic complex overlooking the sea. The etymology of its name derives from “silvas”, Boschi, from the amount of vegetation on the coast on which it stands, Silvaria in the vernacular was

later italianized into Cervara. The abbey is of undeniable beauty and charm and can be seen along the road from Santa Margherita to Portofino. Rising on a late medieval structure it was later enlarged and increased in volume, bought and sold many times over time and is now privately owned. In 1546 it was elevated in importance, acquiring the title of abbey. At the same time it was restructured to protect it from attacks by Saracen pirates and its shape changed considerably. It is important to mention that in Lepine's cartography the abbey gave its name to the entire coast below. The cultural importance of the building can also be understood from the refinement of its gardens and the guests who stayed there over time: Francesco Petrarca, Pope Gregory XI, Alessandro Piccolomini, Guglielmo Marconi. To add colour to the story, Francis I of Valois was imprisoned in the tower of the abbey after being defeated by Charles V of Spain, who could at least enjoy the beautiful view of the Gulf of Portofino.

San Niccolò di Capodimonte

The church of San Niccolò is a Romanesque jewel to be conquered by descending the paths of the park or ascending via the paths that start from the landing place of Porto Pidocchio. Arriving from above, you discover the church as the foliage thins out and arriving from below only once you have passed the building that leans

*against the church itself, once a parsonage then transformed into a commendam (Cervini, 2002). What is incredible about San Niccolò lies hidden in the irregularity of its walls; the feeling that it was made of eroded and rough blocks corresponds to the manual restoration in which all the village boys were involved at the beginning of the 20th century to remove the traces of decaying Baroque roofing. Today's fundamental custodian *Ciro*, orally passes on this information so that it is not lost. The church originally stood further east, where there are now traces of a cemetery, but it was completely demolished after a violent flood in the early Middle Ages. The church was rebuilt in its present location. Cervini tells us that the descending tau shape at its entrance is probably the result of a desire to contain the volume of the intervention and to adapt to the orography of the site, but according to oral tradition this could be denied. The descending paving, in fact, could be the result of the population's desire to allow water and debris to drain away during a possible flood. As with San Fruttuoso and the Hannibal Bridge in Rapallo, it is also possible to see remnants of Antelami manufacture in San Niccolò. There are many anecdotes about the furnishings and the interest of armies and powerful people throughout history in part or all of this magical place, which today can be enjoyed all day long all year round thanks to the efforts of the custodian *Ciro*, promoter of many cultural events held on the wonderful terrace in front of the church.*

Hermitage of Sant'antonio di Niasca

The hermitage of Sant'Antonio was built on the ruins of a previous hermitage with a medieval church, no longer visible. Today it is important because it is one of the few historical structures where it is possible to stay overnight, and has been inhabited since the 14th century. It became part of the possessions of the Cervara Abbey and was renovated several times by the hermits who were welcomed here. The hermitage of Sant'antonio di Niasca is an important testimony to the agricultural activity of the so-called "valley of the mills" and was renovated during the 19th century, preserving only the characteristic medieval decoration. Baron Giacomo Baratta enlarged the building and equipped it with millstones, presses and crushers for the agricultural activity on his plots of land.

The Batteries

The Casematte, better known as Batterie, are monuments of war architecture built during the aggressive politics of the 1930s. The political situation, in particular diplomatic relations with France, made it necessary to build these structures equipped with cannons, machine guns, radio links and a system of tunnels. They can be visited at weekends and enjoy an absolutely stunning location. Built of concrete and steel, they would probably need to be checked for structural quality. Fortunately,

they never went into action during the war, but they remain an extremely impressive monument to visit for their exposure to the sea and the atmosphere they provide.

Semaforo Nuovo and Semaforo Vecchio

The two lighthouses were places to transmit information using Morse code by light emitters. The Old Traffic Light built at the top of the hill was too covered and difficult to see, which is why the New Traffic Light was built. Before focusing on the new building, however, it is important to note that the Old Traffic Light is now used as a refuge, which can be booked at a modest cost and allows visitors to sleep in the park in comfortable pine beds, offering the most intrepid visitors an unparalleled experience. Unfortunately, the structure of the semaphore is no longer visible - only the base can be seen - and the refuge stands at the very top of the Portofino mountain in a former military structure. The new traffic light is a much more modern structure, it was used in a similar way to the old traffic light but with important technical updates that influenced its shape. If on arriving from the Monte it looks like a somewhat traditional piece of architecture, a character suggested by the typically shaped and coloured window frames, moving towards the front a funny bulge on the first floor, housing the torch, immediately brings to mind a strange lighthouse. This lighthouse has probably also attracted the attention of a company that, through a public tender, has been awar-

ded the restoration and use of the structure, which will become a place similar to the Agririfugio Molini behind the San Fruttuoso inlet.

Punta Chiappa and Porto Pidocchio

The ancient village around Porto Pidocchio is a clear example of how man, with his perseverance, has managed to build even the most difficult to reach places. Today Porto Pidocchio is of fundamental importance because it is one of the places where you can stop with the boats coming from Camogli, moreover the history is dense in this place. The stories of fishermen are suggested by the old nets left to decorate the gangway, a small notice board recalls stories, poems surrounded by photos of famous people from this once active fishing village. Permission has recently been granted for a bar to be set up near the landing stage. The community of Punta Chiappa has formed an association to defend the environment and the territory. It should be remembered that Punta Chiappa is a unique setting and that there is a strong correlation with the “tonnarella”, a small tuna fishery, the last of four in the Mediterranean, a symbol of the cyclical nature of resources and a totally local commitment. The ropes used to weave the nets of the tuna nets are made of “Lisca”, a local vegetation which, thanks to its naturalness, allowed the nets to fall to the bottom once the slaughter was completed, thus creating

a rich seabed where new life could be accommodated; one of the many examples of giving back to the sea what was taken from it.

Village of Portofino

The Borgo di Portofino is an important village of Roman foundation. Originally called Portus Delphini, it is situated in an inlet of the coast that offers a natural shelter. The little square of the same name has become a destination for the Italian dolce vita since the 1960s. The quaint village is populated by international tourism every year and is one of the most fashionable locations in the Mediterranean. In addition to the influx of tourists, however, it has also had a remarkable history. The village has been the subject of various disputes and attempts to annex it by various powers, but Napoleon granted it municipal status in 1792, putting an end to the long history of disputes. History continued until it was incorporated into the Kingdom of Italy. Many monuments remain in the municipality, including the Divo Martino and San Giorgio churches, as well as the Brown Castle and one of the batteries of the Royal Army.

Ruta and Bana

For a detailed explanation of the infrastructural importance of the area, please refer to the first chapters of this

paper, but even today the hamlet of Ruta is an important starting point for excursions into the mountain. It is precisely from Ruta that the historic entrance to Monte di Portofino can be accessed, which was not the large car park of the Portofino Kulm (or summit), but the saddle on which to descend towards the Gulf of Tigullio, today known as Strada Romana. Ruta is also served by the main public transport routes that arrive here from Rapallo, Recco and Camogli. From the large terrace, on which festivals and concerts are held, one can also enjoy a wonderful view of the Gulf of Paradise as far as the city of Genoa and beyond on days when the weather is fine.

3.7 Problems encountered in using the trails

Accessibility

Accessibility in this area is absolutely a thorny issue. At the moment the park provides an electric scooter service that allows the autonomous use of the stretch between Portofino Kulm and Bocche, the only paved stretch without obstacles on the park trail. However, while I do not believe the park's strategy is sufficient from the point of view of inclusion, I have had to abandon the idea of working on the accessibility of certain places which by their very nature are inaccessible and which only a few works, such as the monorail dreamed up by an inhabitant of San Niccolò di Capodimonte, could resolve. However, I remain perplexed by the impact that an infrastructure

of this size could have on the landscape, even though I am fascinated by the technical possibility of connecting a magical place like the terrace mentioned, which would be made accessible by eliminating part of the architectural barriers.

3.7.2 Permanence in secondary rest areas

Another problem I encountered was the time spent in secondary rest areas or particularly close to the destination of the path being walked. In itself this is not a real problem, simply that with an increasing flow of tourists it could be an opportunity to reduce the pressure on the well-known beaches in the area and, by offering solutions that expand the offer of the place, generate new interests and new possibilities of using the environment.

3.7.3 Awareness of use

Finally, the great problem that today motivates dozens of mountain rescue operations per year is the awareness of use. This problem stems from the park's lack of communication with its users. This communication cannot be left to the consultation of thematic websites or vertical signs (very complete and efficient) present in the park area. It is necessary to intervene so that those who decide to venture on the park's paths can arrive prepared (e.g. with suitable footwear). A possible solution to this issue is offered in the last phase of the project, which deals with proposing a thematic organisation based on the idea of a diffuse museum on the Arte Sella model.

3.8 The choice of project areas

The problems encountered, together with the desire to move from the theoretical to the practical side, made it necessary for me to choose locations in which to design sets that would offer a possible practical solution to the above problems. The project areas were chosen strategically, the narrow stones with their geological path are already a destination for students on educational visits, Base O is already frequented by distracted patrons and Semaforo Nuovo already exerts its charm on walkers heading for San Fruttuoso and will soon be upgraded, attracting more people to the area. In addition, I would like to point out itinerant initiatives in places that can benefit from the light structures I have designed, such as the concerts organised by the indefatigable Ciro, custodian of the church of San Niccolò di Capodimonte, the excursions that accompany the activities of the Camogli Festival of Communication, the star gazing activities of the Genoa Astrophiliac Association and other similar initiatives that keep these places alive, which are indispensable for the inhabitants to feel an active part and continue to take care of their territory.

Selected biography

Pradelli, 1996: Alesandro Molinari Pradelli. La cucina ligure: i piatti tradizionali e quelli più attuali di una gastronomia che ha saputo esaltare come poche altre i sapori della sua terra. Roma: Newton Compton. 1996. ISBN 8881835258.

Bozzo 2010: Dufour Bozzo, Colette,

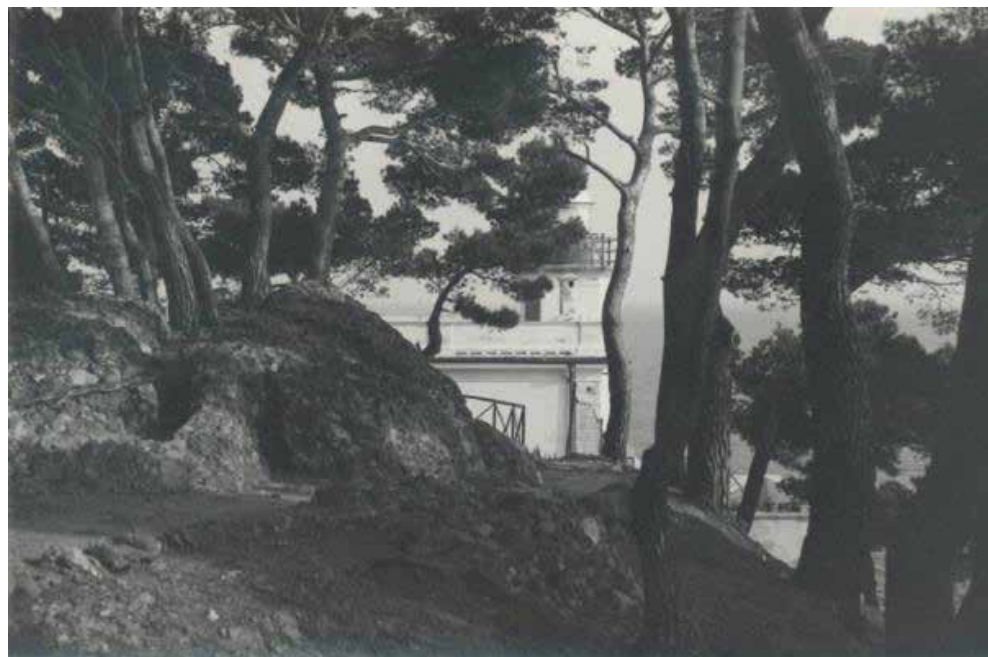


Fig.50 Veduta del faro di Portofino, Emilio Sommariva, 1920 - 1925



Fig.51, Paesaggio, Emilio Sommariva, 1920-1925



Fig.52 Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974



Fig.53 Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974



Fig.54 Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974



Fig.55 Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974



Fig.56 Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974



Fig.57 Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974



Fig.58 Abbazia della Cervara, Dario Bocciardo, 1915



Fig.59 Abbazia di San Fruttuoso, illustrazione dell'autore



Fig.60 Eremo di S. Antonio da Niasca, Giancarla Serra



Fig.61 Abbazia della Cervara, Alberto Girani



Fig.62 S. Niccolò di Capodimonte, Alberto Girani



Fig.63 San Niccolò di Capodimonte, Giorgio Majno



Fig.64 S. Semaforo Nuovo, illustrazione dell'autore



Fig.65 L'eliporto di Semaforo Nuovo, illustrazione dell'autore

Capitolo 4 / Progetto

Guida alla consultazione dei riferimenti

I riferimenti presi a modello per la stesura di questa tesi non sono stati solamente progettuali. La fotografia è stata una disciplina guida durante tutto il percorso di tesi, ed è grazie a questa che è stato possibile comprendere, immaginare e studiare i punti di vista degli interventi come anche l'interesse nell'organizzazione dei percorsi che compongono il masterplan. Per quanto riguarda la parte progettuale ho indagato interventi in contesti simili, estremi e poco accessibili, l'approccio progettuale dei grandi belvedere in cor-ten¹ e la metodologia con cui si stimola la fruizione del panorama nel nord europa. Facendo un salto di scala però ho poi compreso come il mondo dell'autocostruzione potesse essere una grande risorsa per questo lavoro.² La fotografia in questo processo ha costituito un ruolo fondamentale, i lavori dei fotografi presi a modello, descrivono sempre atmosfere e spazi guidandoci nella percezione della scena. Lo studio di queste prospettive mi ha aiutato non solo nella comprensione di come veicolare la fruizione dei miei interventi ma, soprattutto, per poter indirizzare le mie scelte progettuali e aspirare ad un inserimento nel paesaggio basato sul rispetto, l'integrazione, negando contrasti esageratamente violenti. Ho sperimentato infine, rifacendomi all'architettura radicale, come anche i

riferimenti più astratti possano essere una grande risorsa per il progetto: la supersuperficie di superstudio³ infatti è stata liberamente ripresa e ripensata per risolvere un problema all'interno di una delle aree di intervento dopo una lunga riflessione su come si potesse integrare al meglio rispetto alla storia dello spazio. Rimando alla descrizione dell'intervento per una maggiore chiarezza.

I riferimenti però hanno giocato un ruolo principale anche nella fase di analisi, l'opera di Pikionis⁴ che indaga e fotografa la salita all'acropoli di Atene è stata fondamentale nell'indagine dei sentieri e della loro pavimentazione. Inoltre all'interno del progetto fotografico iniziale, espressione dell'eredità viabilistica romana, analizzare i lavori di alcuni fotografi come Gabriele Basilico⁵, Guido Guidi⁶, Ursula Shulz Dongburg⁷, è stato necessario per poter ritrarre i soggetti consapevolmente cercando di ispirarsi ad una tradizione di composizione fotografica che mira più alla descrizione scientifica del soggetto che ad una artisticità.

Infine il riferimento principale nella gestione del territorio e nella promozione di una fruizione consapevole dello stesso viene dal modello di Arte Sella[8], associazione di cui stimo fortemente l'operato e che negli ultimi trent'anni ha rivoluzionato l'interesse del turismo verso un'area complicata e sfortunata sotto ogni punto di vista. Questa gestione consapevole del territorio mi ha guida-

to nell'immaginare un progetto che fosse promotore della fruizione consapevole del paesaggio e risolvesse il problema di comunicazione che oggi genera situazioni di pericolo sui sentieri, per approfondire questi aspetti si rimanda alla lettura del capitolo di progetto riferito al masterplan e la riorganizzazione strategica dei percorsi del parco.

Note

1: Riguardo l'uso del cor-ten si rimanda al riferimento seguente, parte di un contesto più ampio di belvederi, spesso edificati nel nord europa che si slanciano su panorami suggestivi

<https://divisare.com/projects/349297-reiulf-ramstad-arkitekter-rasmus-hjortshoj-coast-trollstigplataet>

2: Riguardo l'architettura autocostruita ed il tema dei workshop si rimanda ai riferimenti successivamente riportati. All'interno del testo mi sono più volte riferito ad un workshop frequentato nell'estate del 2021 che tra i docenti aveva GRIZZ, la cui pubblicazione sarà presentata dopo la data di completamento di questo elaborato.

<https://divisare.com/projects/368968-dalz-architettura-ermes-povoledo-mulino-sot-di-riva>

<https://divisare.com/projects/296969-camposaz-camposaz-4-4-transylvania-tampa>

<http://www.grriz.com/carapace/>

3: Superstudio: la città sepolcro dell'uomo, di Emanuele Piccardo, 2015 (<https://www.archphoto.it/archives/4152>)

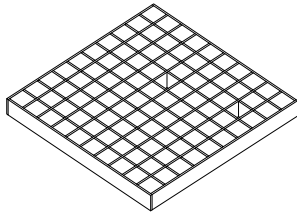
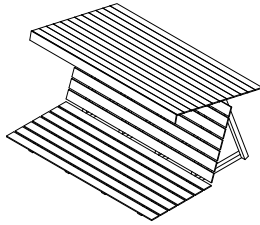
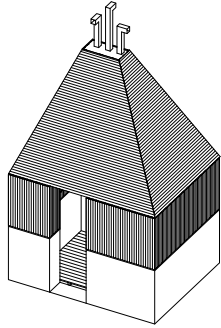
4: Alberto Ferlenga, Pikionis, 1999

5, 6: Riguardo l'opera di Basilico e Guido guidi rimando alle fotografie disponibili online sul portale "Lombardia Beni Culturali" oltre alle opere in Bibliografia.

7: The land in Between, Ursula Shulz Dongburg, 2018

8: Riguardo Arte Sella rimando alla consultazione del sito ufficiale e le relative aree tematiche

<http://www.artesella.it/it/chisiamo.html>



Introduzione al progetto

Per far diventare la meditazione sul luogo e l'infrastruttura un'occasione progettuale ho formulato delle ipotesi ai problemi evidenziati in precedenza. I comuni toccati dal Parco di Portofino, ben note e frequentate mete turistiche come Portofino, Camogli e Santa Margherita, non necessitano di aumentare il proprio flusso turistico ma la comunicazione con i propri visitatori per aumentare consapevolezza e diminuire i numerosi infortuni. Rifacendomi ai principi dell'architettura autocostruita ho ritenuto come il carattere "definitivo" dell'architettura tradizionale per cui il ciclo di vita dell'edificio è uguale al ciclo di vita dei materiali che lo compongono (e quindi per nulla elastico e verosimilmente per diversi decenni uguale), è un aspetto dell'architettura che non mi ha mai convinto pienamente e l'idea di poter modificare in corso d'opera il progetto, constatarne il successo o il fallimento ed eventualmente smantellare velocemente l'intervento, è un aspetto che trovo interessante soprattutto applicato ad interventi nel paesaggio come quelli che compongono questa tesi.

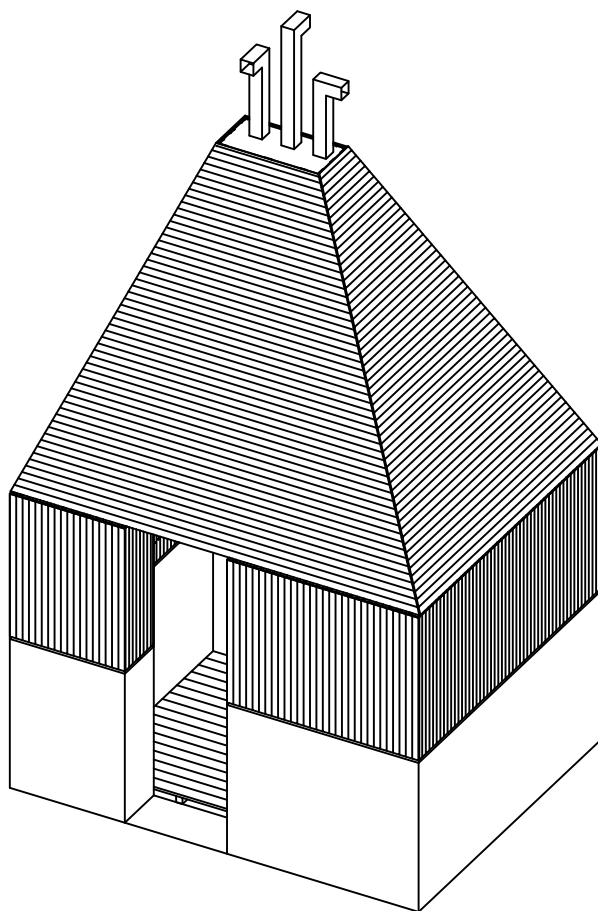


Fig. 66 Vista Assonometrica della Camera Oscura

La camera oscura

La camera oscura è uno strumento tramite cui i grandi vedutisti settecenteschi hanno impostato i capolavori che hanno tramandato a noi l'atmosfera e il paesaggio dei loro secoli. Partendo dalla camera oscura, tramite l'evoluzione tecnica, è stato possibile imprimere su pesanti lastre tramite reazioni chimiche delle vedute evolute oggi in fotografie. Molto tempo è passato da quei momenti in cui la fotografia era una nuovissima invenzione tecnica, oggi viviamo in una realtà affetta da una bulimia rappresentativa che comunica più tramite le immagini che tramite le parole (Trovare riferimento bulimia immagini). In questo contesto però la realtà acquisisce valore, annoiati dalla riproduzione tramite uno schermo e dagli effetti speciali, la realtà torna ad essere la più avvincente delle rappresentazioni ed il fascino del meccanismo del Pentaprisma all'interno del bastione di Fontanellato, che riproduce la realtà al suo esterno come una camera oscura, ci stupisce e coinvolge.

In località Base "o", quasi arrivati alla meravigliosa San Fruttuoso, si erge una piccola preesistenza forse bellica abbandonata a se stessa. Il progetto si propone di adagiarsi delicatamente tramite un sistema di pilastri sulla

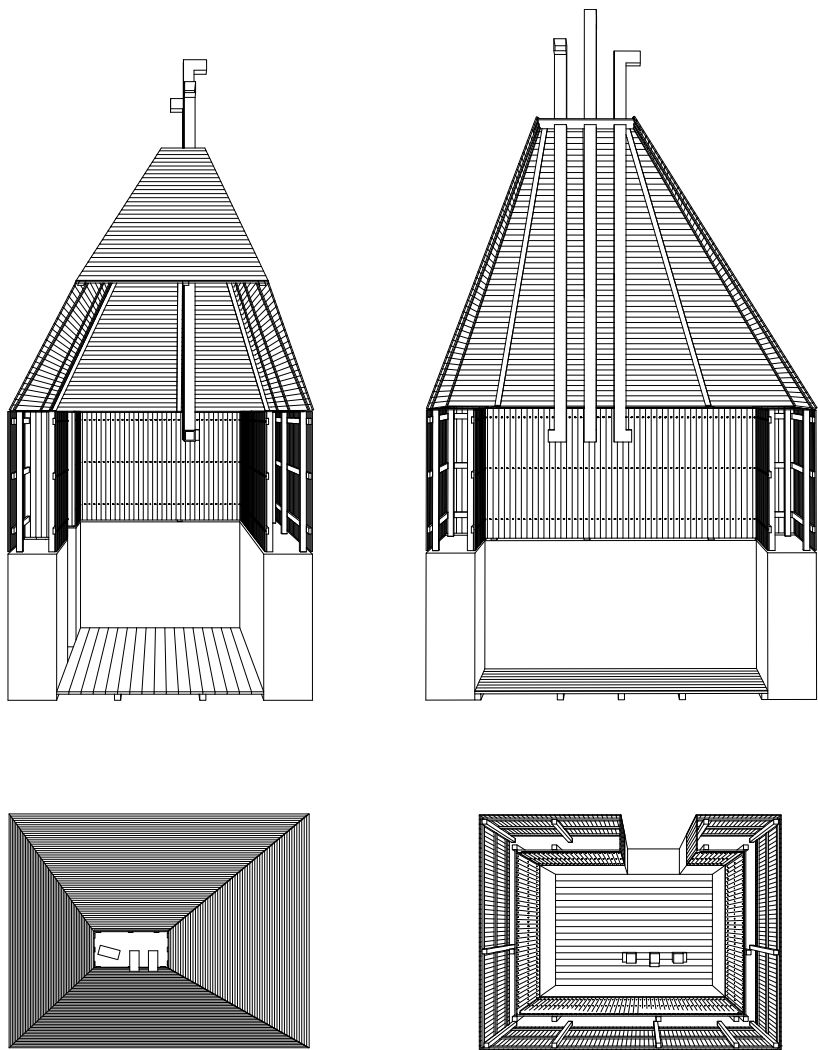


Fig. 67, Sezioni Prospettiche, pianta delle coperture, prospettiva acci-
dentale della camera oscura

preesistenza, riprendendo il profilo della roccia. Tramite una doppia tamponatura verticale sovrastata da un tetto a quattro falde irregolari vengono sorretti tre periscopi che scompongono lo sguardo sul panorama in un trittico che si propone di rendere più consapevole e partecipata la percezione del territorio da questo punto. Il problema maggiore che si riscontra in quest'area è costituito dal breve e distratto tempo di permanenza. Punto privilegiato sul paesaggio, circondato a più di cento ottanta gradi dal mare, lo sperone su cui sorge Base "o" ci permette di vedere l'ingresso alla baia di San Fruttuoso, la torretta di avvistamento saracena (XIV), il promontorio delle cinque terre e la cala degli inglesi. Ogni avventore capisce la meraviglia di questo posto e si ferma per una foto, eppure dopo qualche scatto distratto continua il suo cammino. Fornendo un'alternativa a questa breve permanenza l'idea di progetto è invitare in un luogo protetto dal vento gli escursionisti che una volta entrati nel piccolo spazio possono assistere ad proiezione "in tempo reale" del paesaggio che li circonda scomposto in tre differenti immagini, metafotografie. Il mare, ispirato alle fotografie di Alessandro Cimmino (si vedano i riferimenti fotografici), la roccia ed il bosco. Tre scale di rappresentazione degli elementi che compongono il paesaggio poi realmente visibili una volta usciti dall'installazione e quindi ritrovabili nel paesaggio reale, occasione di approfondimento e ristoro dalle impegnative camminate che conducono al sito.

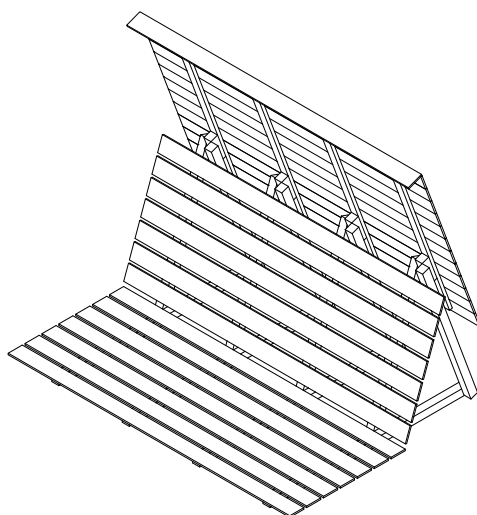
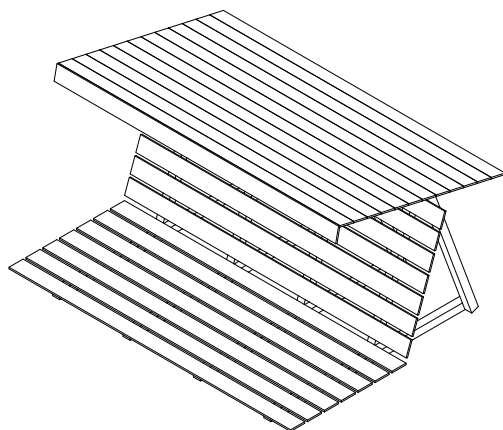


Fig. 68, Vista assonometrica della Panca didattica con copertura nelle due configurazioni assumibili

Le panche didattiche

Superate Pietre strette, staccandosi dal sentiero e seguendo le indicazioni si raggiunge facilmente un percorso didattico sul tema geologico che facendosi strada tra i grandi massi di conglomerato permette al suo termine di salire sopra un masso dove si erge un belvedere recintato da delle esili catene. Qui ho ipotizzato che grandi e piccoli che hanno appena terminato il percorso potessero trovare un luogo dove riposarsi godendo di una vista meravigliosa. Non volendo agire in modo eccessivamente incisivo sul territorio ho progettato tre moduli di panche, ripetibili all'interno del parco ove necessario, che fornissero un supporto didattico. La seduta infatti è riparata da un parasole mobile che può essere utilizzato per ospitare mostre o pannelli informativi. Inoltre da questo punto di vista è possibile godere della stratificazione degli assi storici, punto iniziale della mia ricerca, che qui sono distintamente visibili. La vista che il belvedere ci offre, inoltre, è schematizzata ed incisa tramite l'uso di un pirografo sulla copertura delle panche.

L'elemento panca si distacca dalla filosofia con cui sono stati disegnati sia la camera oscura sia la super-superficie, questo perchè ho trovato che tramite un disegno

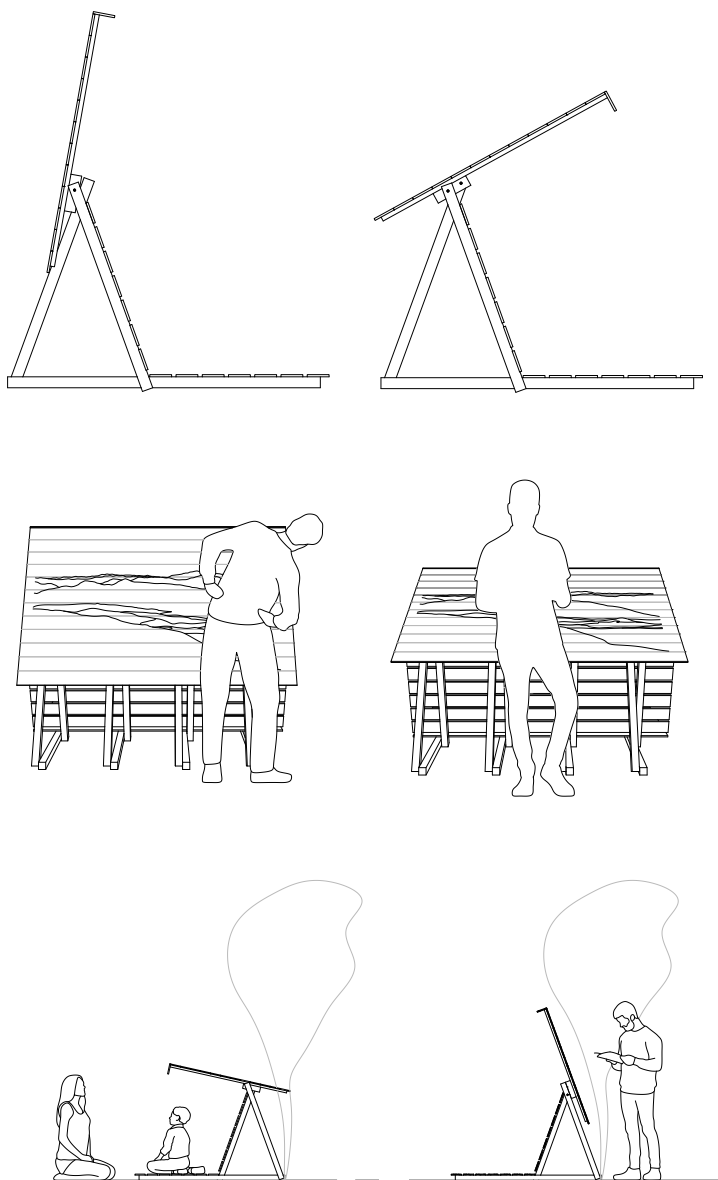


Fig. 69, Proiezione ortogonale, prospettiva e schema d'uso della panca didattica

semplificato al massimo che minimizzasse quanto più possibile i costi si potesse offrire l'occasione di un'introduzione al tema dell'autocostruzione nel parco di Portofino. Infatti gli altri due interventi hanno un'estetica più accattivante che corrisponde però ad una maggiore difficoltà di costruzione e logistica. La panca in questo è semplificata al massimo, con pochi metri cubi di legno offre la possibilità sia di riparare gli avventori che fino ad ora non raggiungevano in molti il luogo sia di ospitare una piccola mostra, richiamando l'attenzione proprio in questo belvedere e possibilmente stimolandone la fruizione dei molti locali che frequentano l'area.

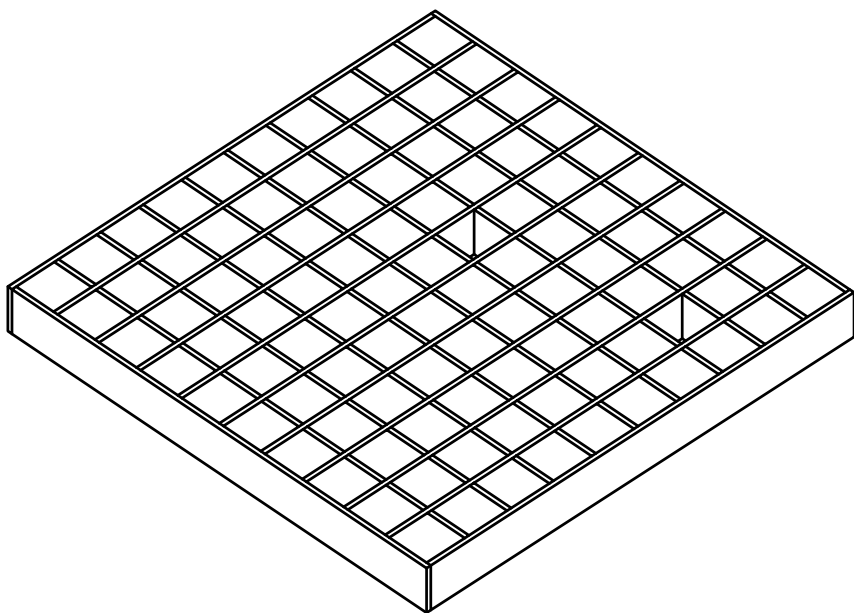


Fig. 70, La supersuperficie, vista assonometrica

La supersuperficie

Faticosamente progredendo dalla località “batterie” in cui protagonisti sono i resti delle antiche strutture militari in cui si è combattuta la seconda grande guerra, si arriva tramite un assolato sentiero che entra ed esce ripetutamente dalla macchia mediterranea alla località Semaforo nuovo. Poco prima di giungere alla meta però si trova un cartello informativo sull’avvistamento di rapaci e uno spiazzo con un sedime quadrato che suscita l’idea di trovarsi in un luogo seppur confuso ben protetto. Qui sorgeva una copertura a supporto del motore del piano inclinato che permetteva di rifornire di munizioni e viveri le poco distanti batterie. Di questa copertura ci sono rimasti solamente tre dei quattro pilastri. Ripulendo l’area e risistemandone la fruibilità eliminando cocci di bottiglia e sporcizia, il progetto si propone di costruire una super superficie ispirata all’omonimo arredo diffuso di Superstudio. E’ studiando questo riferimento che ho compreso come, tramite la costruzione di una piattaforma funzionale con degli scomparti apribili, potessi ottenere una configurazione dello spazio che offrisse nuove funzioni che invitassero ad una sosta in questo piacevole e riparato luogo con una meravigliosa vista sul paesaggio

circostante. L'occhio infatti, nei giorni di bel tempo può scorgere in mezzo al mare la corsica e seguendo la costa ligure le cinque terre.

La super superficie è studiata su un modulo di 40cm x 40cm, offre la possibilità di aprire tramite delle visibili semplici maniglie in corda, degli scomparti che diventano schienali per offrire ospitalità agli avventori del luogo. Lo schienale offre la possibilità di sedersi o sdraiarsi, aprendo i diversi scomparti, inoltre è possibile configurare lo spazio perchè si creino diversi piccoli salotti dove mangiare o semplicemente conversare o un grande cerchio di sedute per potersi riunire, confrontare e dibattere. Nell'ultima configurazione si segnala poi la possibilità, qualora non fossero sufficienti le sedute presenti, di espandersi anche sulle rocce circostanti che permettono di creare delle ideali platee laterali invadendo rispettosamente il paesaggio. Inoltre quattro moduli offrono la possibilità di agganciare all'interno della struttura i tiranti di una tenda per affrancarla al suolo ed ospitare due intraprendenti avventori che desiderano trascorrere la notte in questo luogo. Il tema del campeggio all'interno dell'area parco è una questione spinosa, molti i divieti e i regolamenti, per quanto mi riguarda però all'interno della super superficie sarebbe possibile ospitare persone e attività a supporto del Semaforo Nuovo, edificio in corso di riconversione che sicuramente, grazie al meraviglioso panorama, attirerà moltissimi avventori.

La super superficie nella sua modulare utopia è la volontà di conclamare la possibilità di un futuro migliore per il parco attraverso un intervento rispettoso che non implica l'abbattimento di alberi ma offre nuove funzioni ad un'area oggi totalmente ignorata. La vocazione comunicativa di quest'area è ripresa in molte delle funzioni proposte e la possibilità di ospitare persone per la notte è una grande risorsa che farebbe passare questo luogo da essere dimenticato e confuso ad ordinato e vivo. Un panorama incredibile ed una grande protezione, infine, costituiscono dei punti di forza interessanti sia per un dibattito costruttivo sia per una semplice osservazione delle stelle nelle notti più buie come già da tempo viene fatto da un'associazione di astrofili liguri.

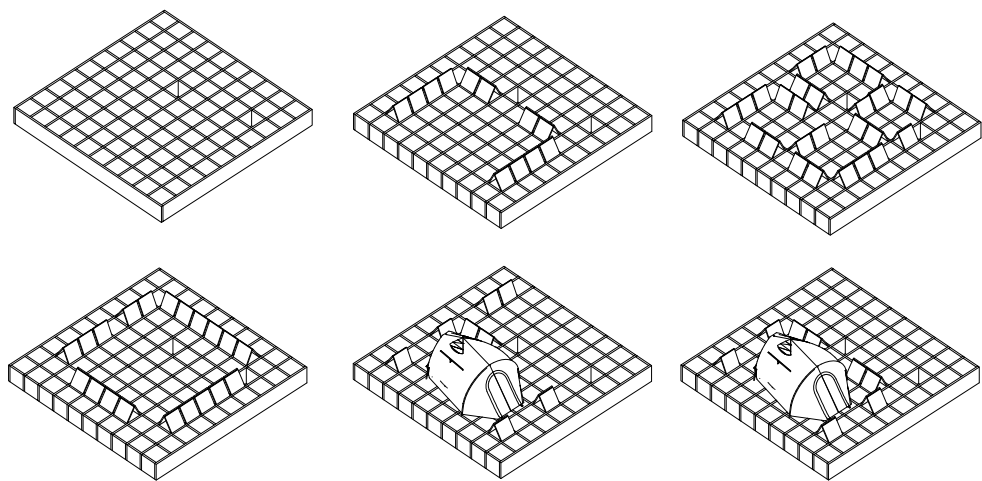


Fig. 71, La supersuperficie, schema d'uso delle differenti configurazioni

Masterplan del monte di Portofino

Una volta conclusa la fase progettuale ho compreso che, escludendo la presenza di un disegno più ampio, i tre interventi sarebbero rimasti isolati e disuniti. Così ho analizzato il tema del museo diffuso, la possibilità concreta di una riorganizzazione tramite anelli che rendesse indipendente la fruizione dell'interno dell'area dal trasporto marittimo così da ridurre la pressione esercitata dall'afflusso sulle spiagge fornendo la possibilità di intraprendere un'approccio più consapevole nel percorrere il sentiero. Infine, gli anelli sono pensati perchè possano essere fruiti anche con l'aiuto del trasporto marittimo e non per questo scomponibili in tratti o unibili in più ampie passeggiate nel parco senza rinunciare a visitare i luoghi più magici e conosciuti.

Il modello virtuoso di Arte sella è a mio parere completamente condivisibile: l'impatto sul territorio minimo e l'impostazione iniziale per cui gli interventi partono da materiali del luogo che è già messo in conto torneranno al luogo per colpa dei gravi danni inflitti alle strutture dalle intemperie e dalle calamità, sono punti di partenza imprescindibili, vista l'analogia del territorio del monte di portofino e della Liguria in generale. Infine il modello ha saputo riqualificare abilmente l'area di Borgo Val Sugana negli ultimi trent'anni.

L'attuale viabilità sentieristica del monte di Portofino offre la possibilità di visitare capillarmente ogni suo luogo. Percorrendo il monte è possibile intraprendere percorsi tematici che raccontino la storia del luogo dal periodo romano al tragico periodo della seconda guerra mondiale, è possibile cogliere la grandissima biodiversità protagonista del paesaggio boschivo come di quello marino.

Inoltre visitando il monte è possibile imbattersi in ruderi, edifici abbandonati e piccoli borghi costruiti nel tempo in condizioni sfavorevoli ma che, grazie all'operosità degli abitanti di quel luogo, hanno lasciato tracce inequivocabili della presenza umana. Nel contesto del parco di Portofino è assente per le ragioni trattate in precedenza un'infrastruttura viaria, anzi va ricordato che proprio quando nel 1931 venne proposto il collegamento del borgo di San Rocco con Portofino si è provveduto a tutelare il promontorio, approccio senza dubbio conservatore ma che ha permesso la tutela del paesaggio e del luogo.

In un panorama come quello descritto, però, non è possibile ignorare il fatto che pur stando alle spalle di alcuni dei luoghi più esclusivi del turismo italiano, il sistema dei percorsi venga spesso ignorato preferendo le affollate spiagge più facilmente raggiungibili. Spesso, frequentando i sentieri, è possibile imbattersi in avventori che spinti dalla possibilità di evitarsi un affollato viaggio in

traghetto cercano con risultati a volte tragici in termini di sicurezza di visitare senza precauzioni adeguate alcuni dei luoghi del parco. Questi problemi sono sintomatici di una comunicazione scarsa, di una scarsa conoscenza del luogo che probabilmente è frutto di una gestione a tratti lacunosa del territorio. Stimolare la ricezione turistica in luoghi come la Liguria – però – è un’azione che necessita di un’attenzione e di profondo rispetto per il territorio e le sue regole strutturali. La Liguria ha da sempre un profondo problema geomorfologico che nel tempo è stato risolto tramite tecniche ancestrali quali la costruzione del muro a secco che, aumentando la porzione di territorio coltivabile, frena le inondazioni rompendo i flussi di acqua in caduta. Ripensando a contesti analoghi quale il territorio delle cinque terre però l’aumentare del flusso turistico si rivela spesso insostenibile, così ho preferito progettare un layout organizzativo che puntasse prevalentemente sull’aumento di consapevolezza dell’avventore del parco.

Inoltre, studiando la composizione del luogo e la distribuzione delle attività ricettive nel territorio ho rilevato una diffusa presenza di strutture di ospitalità per turisti in prossimità della rete sentieristica della zona. Questi aspetti, la capillarità della connessione sentieristica e la presenza di strutture di ospitalità, mi hanno spinto verso la ricerca dell’individuazione di una strategia tale per cui il territorio potesse essere protagonista e punto di

interesse. Poder avere come base una struttura posta a ridosso di un sentiero mi permette di spostarmi senza utilizzare un veicolo a motore ed immergermi pienamente all'interno del contesto del parco di Portofino.

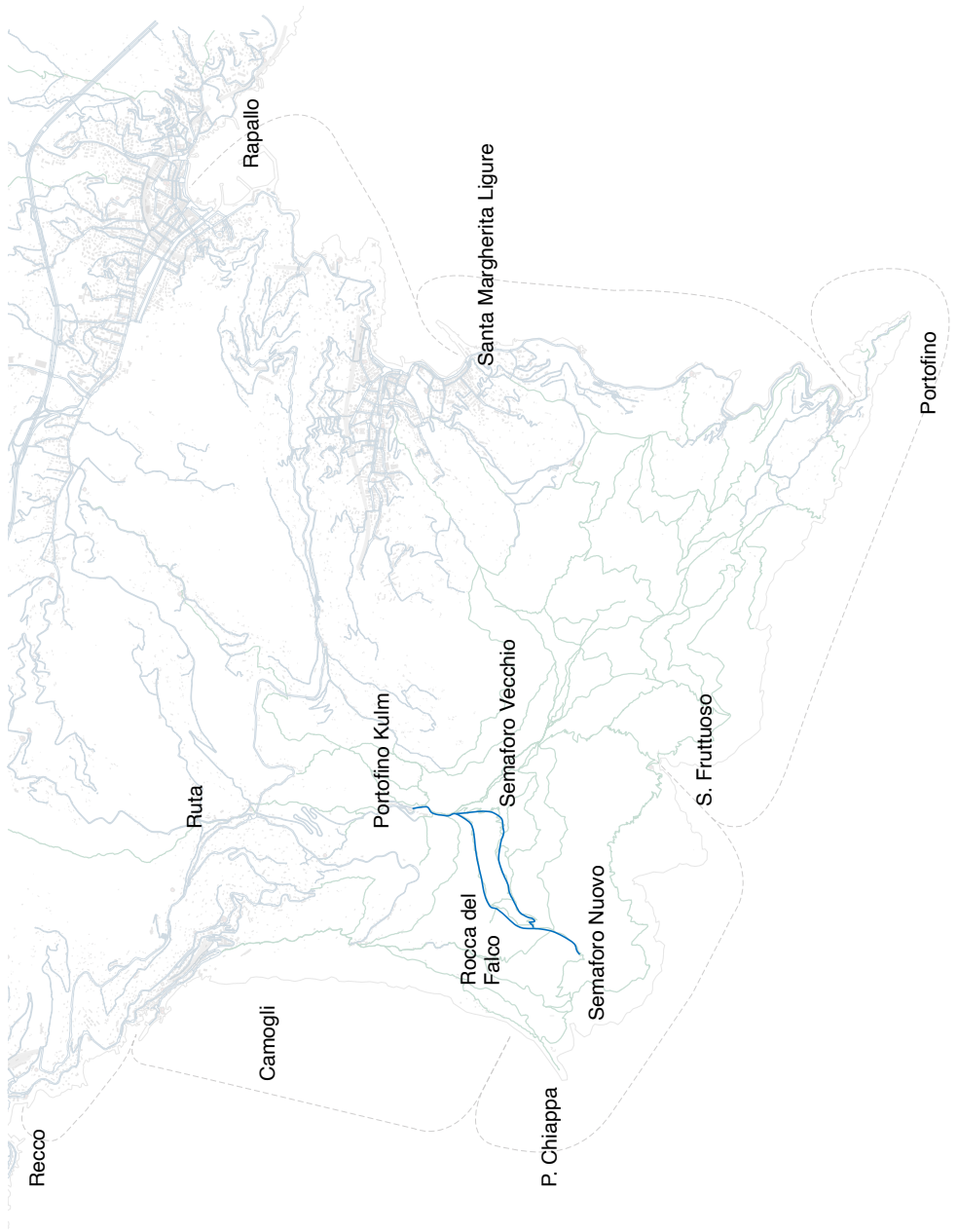
Come soluzione a questi problemi, studiando il funzionamento del museo diffuso Arte Sella, ho pensato di riproporre i principi cardine della gestione delle opere artistiche dell'associazione Arte Sella per cui tutto viene inserito all'interno di un ecosistema secondo quattro punti principali:

- L'artista non è protagonista assoluto dell'opera d'arte ma accetta che sia la natura a completare il proprio lavoro;
- La natura va difesa in quanto scrigno della memoria;
- La natura non viene più solo protetta, ma interpretata anche nella sua assenza: cambia quindi il rapporto con l'ecologia;
- Le opere sono collocate in un hic et nunc e sono costruite privilegiando materiali naturali. Esse escono da paesaggio, per poi far ritorno alla natura.

Il tema del ritorno alla natura delle opere artistiche potrebbe avere un ruolo centrale all'interno del Parco di Portofino, di fatto la maggior parte delle strutture a supporto della fruizione del parco sono realizzate in legno, materiale che nel tempo si degrada e torna alla natura. Materiale che però è fortemente presente nel parco non

solo sottoforma di alberi ma frutto anche dei tagli di rimboschimento programmati per mantenere sano e fruibile lo spazio. Inoltre vi sono aneddoti storici di micro economie generate con materiali reperibili nel parco, costruendo prodotti applicabili nell'immediata vicinanza. Questo è il caso delle reti della tonnarella, una delle ultime cinque tonnare presenti nel mar Tirreno, la più piccola di queste (da qui il nome). Le reti, oggi realizzate in fibra di cocco, un tempo venivano intrecciate e legate nel borgo di San Fruttuoso utilizzando come materiale di partenza la lisca, un cespuglio molto presente nel parco che una volta trattato poteva essere intrecciato ottenendo una rete completamente naturale che a fine mattanza veniva fatto cadere sul fondale marino alimentando un ecosistema su cui gran parte dei pescatori della zona si sostitene.

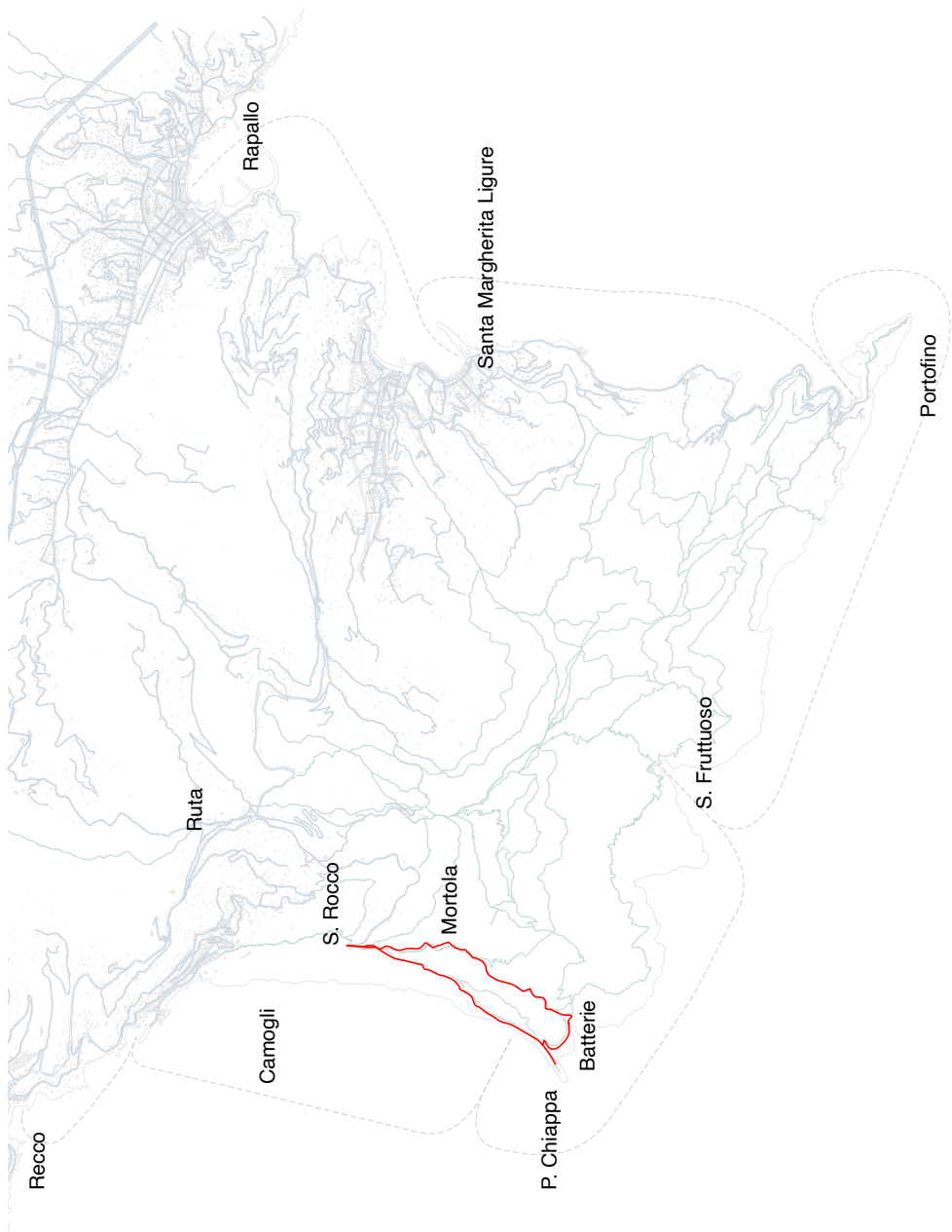
La distribuzione spaziale di Arte Sella è composta da due varchi da cui si accede a due differenti percorsi. Questi sono luoghi chiusi in cui si accede solamente tramite il pagamento di un biglietto, restringere la fruizione di alcune aree del monte di Portofino è impensabile, piuttosto è possibile ipotizzare la creazione di percorsi tematici dedicati, anelli divisi per difficoltà, che uniscano le opere cui volendo si può fruire liberamente.



Anello 1: “Il giro dei semafori”

Portofino Kulm – Rocca del falco – Semaforo nuovo -
Semaforo Vecchio – Portofino Kulm

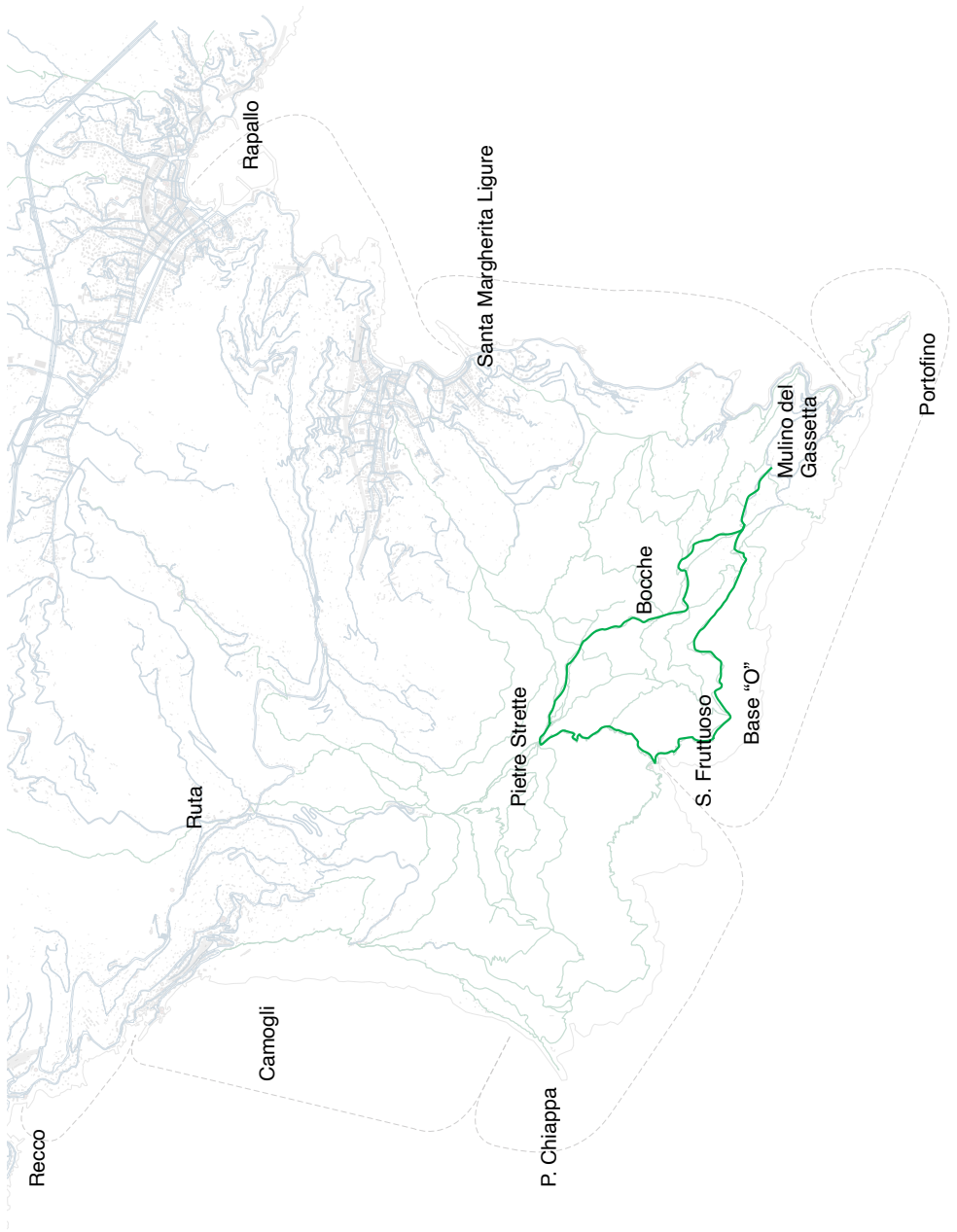
L'itinerario sopra descritto permette di camminare alla scoperta delle antiche strutture dei semafori “nuovo” e “vecchio”. Questo offre la possibilità di camminare prevalentemente all'interno del bosco e con un tempo di percorrenza di circa 2h30m per l'intero anello è adatto a tutti. A semaforo nuovo è possibile ammirare il cambio di vegetazione da “bosco mesofilo” a “macchia mediterranea”, rarissimo in queste zone. Inoltre camminando nel bosco è prevista la diffusione di diverse installazioni in punti ad oggi bosco che offrono la possibilità di accedere agevolmente al posizionamento di installazioni artistiche di dimensione variabile. Da segnalare il punto panoramico di “Rocca del falco” suggestiva deviazione su di uno sperone roccioso con vista su tutto il territorio del golfo Paradiso.



Anello 2: “La grande guerra sul monte di Portofino”

San Rocco di Camogli – San Niccolò di Capodimonte –
Punta Chiappa – Batterie – Mortola – San Rocco

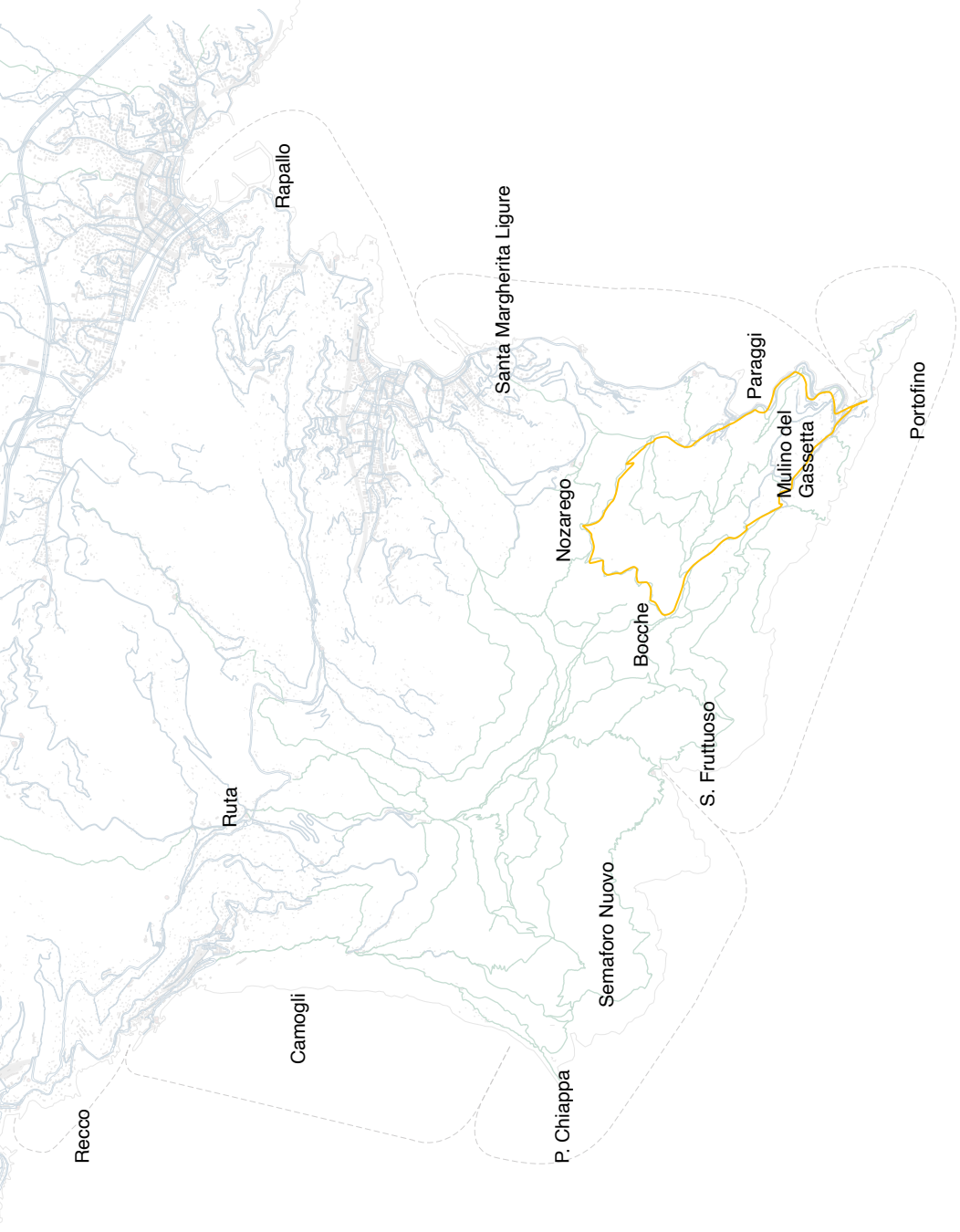
Questo secondo anello ci permette di conoscere il territorio caratterizzato dalla macchia mediterranea, intraprendendo un viaggio nella storia. Partendo da San Rocco e la sua chiesa baroccheggianti è possibile scendere tramite una comoda scalinata a gradini irregolari fino alla chiesa di San Niccolò gioiello romanico e simbolo dell'operosità degli abitanti della zona che con grandi sforzi sono riusciti a preservarne il campanile dal crollo. Superata la meravigliosa balconata sul mare e proseguendo per Punta Chiappa è possibile ammirare dal basso la tappa successiva: i reperti bellici noti come “batterie”. Seppur praticamente inutili per difetti di costruzione ci segnalano l'importanza del monte di Portofino per l'avvistamento di navi ed aerei, vi sono diversi reperti visitabili su prenotazione. Immersi nella macchia mediterranea offrono spesso scorci e luoghi perfetti per la creazione di installazioni suggestive, il sentiero continua nel bosco fino al borgo de “la mortola” e tornando poi all'inizio del sentiero.



Anello 3: “Dal mulino all’abbazia”

Mulino del Gassetta – Base “O” – San Fruttuoso – Pietre strette – Mulino del Gassetta

Questo facile sentiero (ad eccezione per la salita alle pietre strette) permette di visitare alcuni luoghi meravigliosi del Parco. Oltre al ben noto San Fruttuoso il Mulino del Gassetta ci permette di conoscere la tradizione della valle dei mulini che riforniva tutta l’area di farina ed altri macinati, a testimonianza il carattere riservato e indipendente del monte rispetto al suo intorno. Questo percorso permette di passare tramite Base “O” reperto bellico in cui ha luogo uno dei progetti predisponendo lungo il percorso diverse installazioni che alla scoperta di scorci e panorami accompagnino il visitatore nella sua passeggiata. Da segnalare inoltre l’area geologica di Pietre strette dove, oltre ad aver luogo il secondo dei progetti di questa tesi, è possibile conoscere i fenomeni che hanno plasmato il conglomerato e le conformazioni geologiche dell’area.



Recco

Ruta

Camogli

P. Chiappa

Semaforo Nuovo

Bocche

Nozarego

Santa Margherita Ligure

Mulino del Gassetta

Paraggi

Portofino

Anello 4: “Portofino, Paraggi e la costa verso il Tigullio”

Portofino Mare – Mulino del Gassetta – Nozarego – Paraggi – Portofino Mare

Questo facilissimo anello permette di passare dal turistico borgo di Portofino all'interno del monte potendo facilmente comprendere il limite del parco e la sua importanza nell'ottica della conservazione dell'area. E' un anello che consente di introdurre le persone alle camminate all'interno della zona allietato ulteriormente dalla scoperta di installazioni. Seppur il valore del paesaggio è comparabile agli altri sentieri, che però toccano luoghi di ineguagliabile splendore, questo percorso grazie alla sua fortissima accessibilità ha il compito di far conoscere la viabilistica del parco ed avvicinare al tema della scoperta delle zone più remote dello stesso. Infine essendo presente a Portofino un museo giardino con opere internazionali all'aperto non è da escludere una possibile collaborazione che ampli la possibilità di visibilità sul territorio e promozione.

Chapter 4 / The Project

Reference guide

The references taken as a model for the drafting of this thesis were not only project-related. Photography has been a guiding discipline throughout the thesis, and it is thanks to this that it has been possible to understand, imagine and study the points of view of the interventions as well as the interest in the organisation of the routes that make up the master plan. As far as the design part is concerned, I have investigated interventions in similar, extreme and inaccessible contexts, the design approach of the large cor-ten belvederes¹ and the methodology used to stimulate the use of the panorama in northern Europe. Taking a leap in scale, however, I then understood how the world of self-building could be a great resource for this work.² Photography played a fundamental role in this process, the works of the photographers I used as models always describe atmospheres and spaces, guiding us in our perception of the scene. The study of these perspectives has helped me not only to understand how to convey the fruition of my interventions but, above all, to be able to direct my design choices and aspire to an insertion in the landscape based on respect, integration, denying exaggeratedly violent contrasts. Finally, by referring to radical architecture, I have experienced how even the most abstract references can

be a great resource for the project: the super-surface of superstudio³ was in fact freely taken up and rethought to solve a problem within one of the areas of intervention after a long reflection on how it could best be integrated into the history of the space. I refer to the description of the intervention for more clarity.

However, references also played a major role in the analysis phase, Pikionis' work⁴ investigating and photographing the ascent to the Acropolis of Athens was fundamental in the investigation of the paths and their paving. Moreover, within the initial photographic project, which is an expression of the Roman road heritage, analysing the works of some photographers such as Gabriele Basilico⁵, Guido Guidi⁶, Ursula Shulz Dongburg⁷, was necessary in order to portray the subjects consciously trying to be inspired by a tradition of photographic composition that aims more at the scientific description of the subject than at an artisticity.

Finally, the main reference for managing the area and promoting a conscious use of it comes from the Arte Sella model⁸, an association whose work I greatly admire and which over the last thirty years has revolutionised the interest of tourism in an area that is complicated and unfortunate from every point of view. This conscious management of the territory has guided me in imagining a project which would promote the conscious use of the

landscape and solve the communication problem which today generates dangerous situations on the paths. For further details on these aspects please refer to the project chapter referring to the master plan and the strategic reorganisation of the park's routes.

Notes

1: *Regarding the use of cor-ten, please refer to the following reference, part of a wider context of belvederes, often built in northern Europe, overlooking suggestive views.*

<https://divisare.com/projects/349297-reiulf-ramstad-arkitektur-rasmus-hjortshoj-coast-trollstigplataet>

2: *Regarding the self-built architecture and the theme of the workshops, please refer to the following references. Within the text I have referred several times to a workshop attended in the summer of 2021 that among the teachers had GRIZZ, whose publication will be presented after the date of completion of this paper.*

<https://divisare.com/projects/368968-dalz-architettura-ermes-povoledo-mulino-sot-di-riva>

<https://divisare.com/projects/296969-camposaz-camposaz-4-4-transylvania-tampa>

<http://www.grriz.com/carapace/>

3: *Superstudio: the city sepulcher of man, by Emanuele Piccardo, 2015 (<https://www.archphoto.it/archives/4152>)*

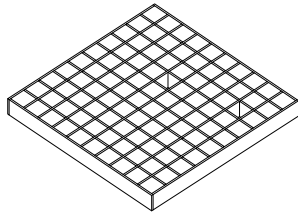
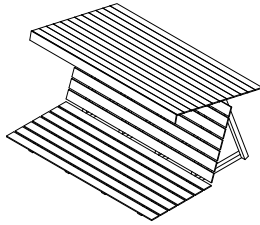
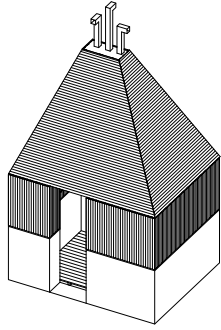
4: *Alberto Ferlenga, Pikionis, 1999*

5, 6: *Regarding the work of Basilico and Guido Guidi I refer to the photographs available online on the portal "Lombardia Beni Culturali" in addition to the works in Bibliography.*

7: *The land in Between, Ursula Shulz Dongburg, 2018*

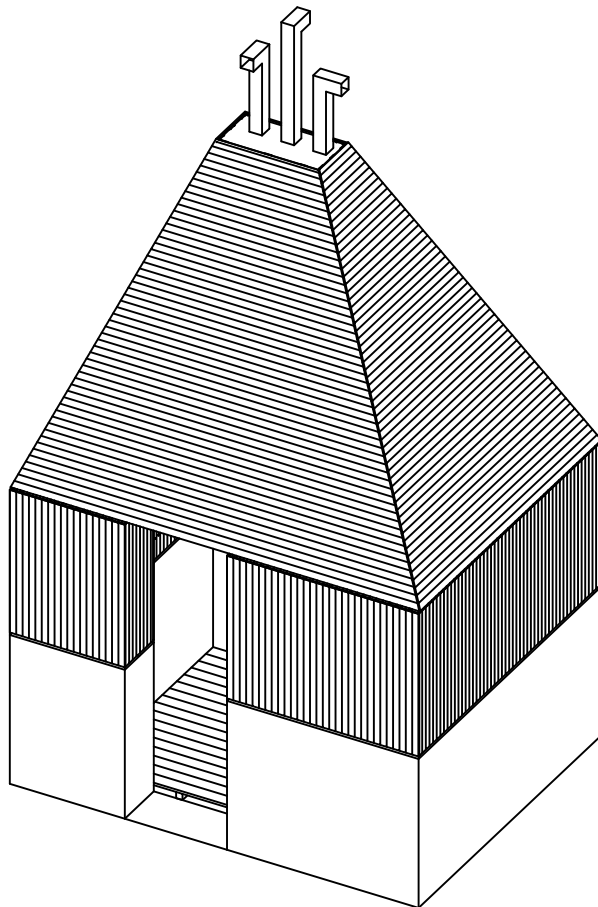
8: *About Arte Sella I refer to the consultation of the official website and the related thematic areas*

<http://www.artesella.it/it/chisiamo.html>



Introduction to the project

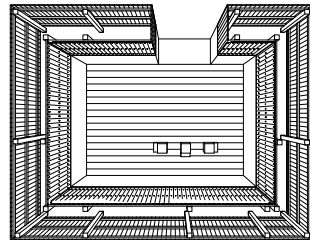
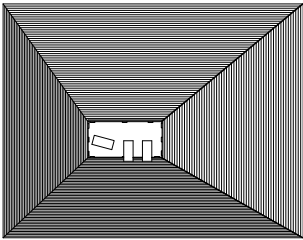
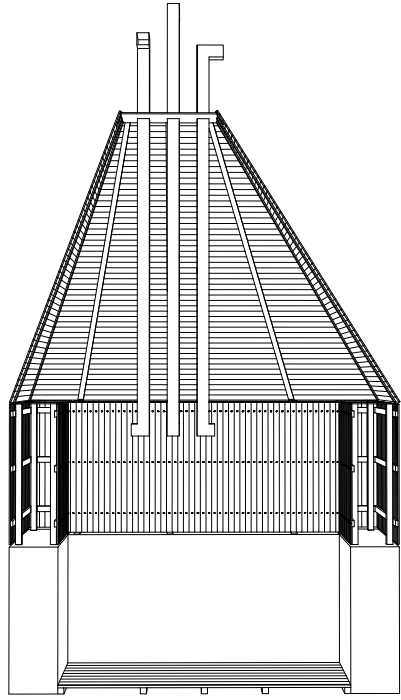
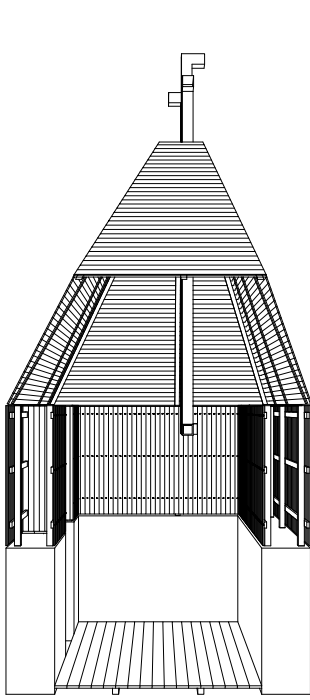
In order to turn the meditation on the place and the infrastructure into a project opportunity, I have formulated hypotheses to the problems highlighted above. The municipalities touched by the Park of Portofino, well known and popular tourist destinations such as Portofino, Camogli and Santa Margherita, do not need to increase their tourist flow but the communication with their visitors to increase awareness and decrease the many injuries. Referring to the principles of self-built architecture, I felt that the “final” character of traditional architecture, whereby the life cycle of the building is equal to the life cycle of the materials that compose it (and therefore not at all elastic and probably for several decades the same), is an aspect of architecture that has never fully convinced me and the idea of being able to modify the project during the course of construction, to ascertain the success or failure and possibly quickly dismantle the intervention, is an aspect that I find interesting especially applied to interventions in the landscape such as those that make up this thesis.



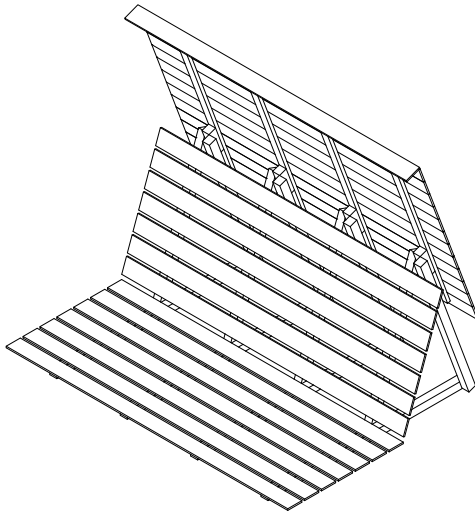
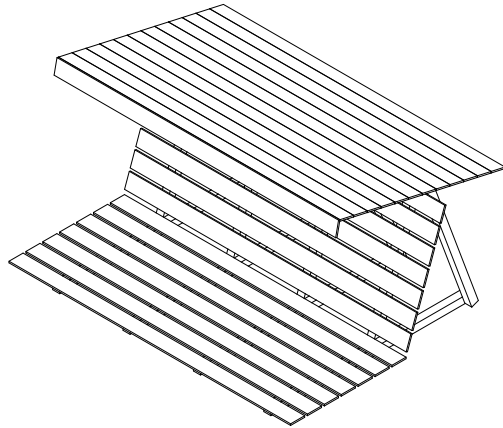
The camera obscura

The camera obscura is a tool used by the great vedutists of the 18th century to create masterpieces that have handed down to us the atmosphere and landscape of their centuries. Using the camera obscura as a starting point, technical developments made it possible to print on heavy plates through chemical reactions the views that have evolved into photographs today. Much time has passed since those moments when photography was a brand new technical invention, today we live in a reality affected by a representational bulimia that communicates more through images than through words (Finding reference image bulimia). In this context, however, reality acquires value. Bored with reproduction through a screen and special effects, reality returns to be the most compelling of representations and the fascination of the Pentaprism mechanism inside the bastion of Fontanellato, which reproduces reality on the outside like a camera obscura, amazes and involves us.

At Base "o", almost at the entrance to the wonderful San Fruttuoso, there is a small pre-existence, possibly from the war, abandoned to itself. The project proposes to delicately lay down a system of pillars on the existing



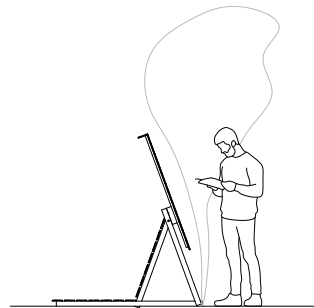
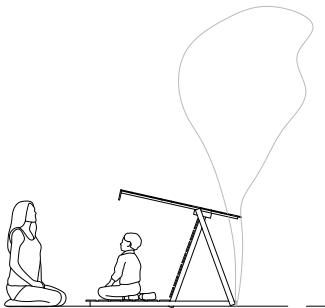
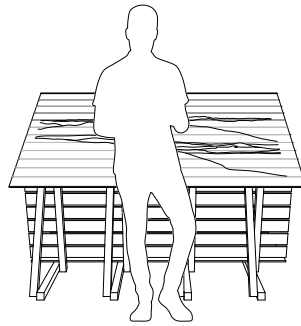
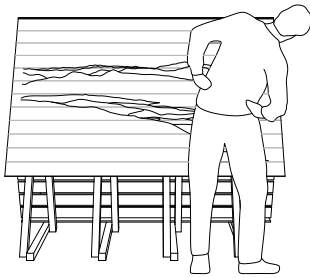
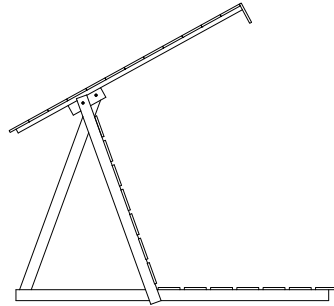
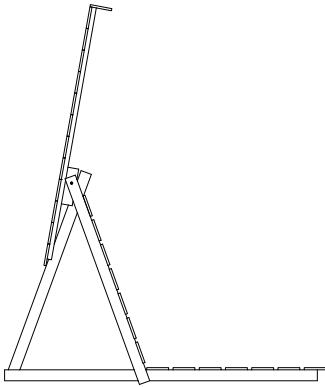
structure, taking up the profile of the rock. Three periscopes are supported by a double vertical curtain wall topped by a roof with four irregular pitches, breaking up the view of the landscape in a triptych which aims to make the perception of the territory from this point more aware and participatory. The biggest problem in this area is the short, distracted time spent there. A privileged point on the landscape, surrounded at more than one hundred and eighty degrees by the sea, the spur on which Base "o" stands allows us to see the entrance to the bay of San Fruttuoso, the Saracen watchtower (XIV), the promontory of Cinque Terre and the cove of the English. Every patron understands the wonder of this place and stops for a photo, yet after a few distracted shots he continues on his way. Providing an alternative to this short stay, the idea of the project is to invite hikers to a place protected from the wind. Once inside the small space they can watch a "real time" projection of the landscape around them broken down into three different images, metaphotographs. The sea, inspired by Alessandro Cimmino's photographs (see photo references), the rock and the wood. Three scales of representation of the elements that make up the landscape, which are then really visible once you leave the installation and can therefore be found in the real landscape, an opportunity for further study and refreshment after the demanding walks that lead to the site.



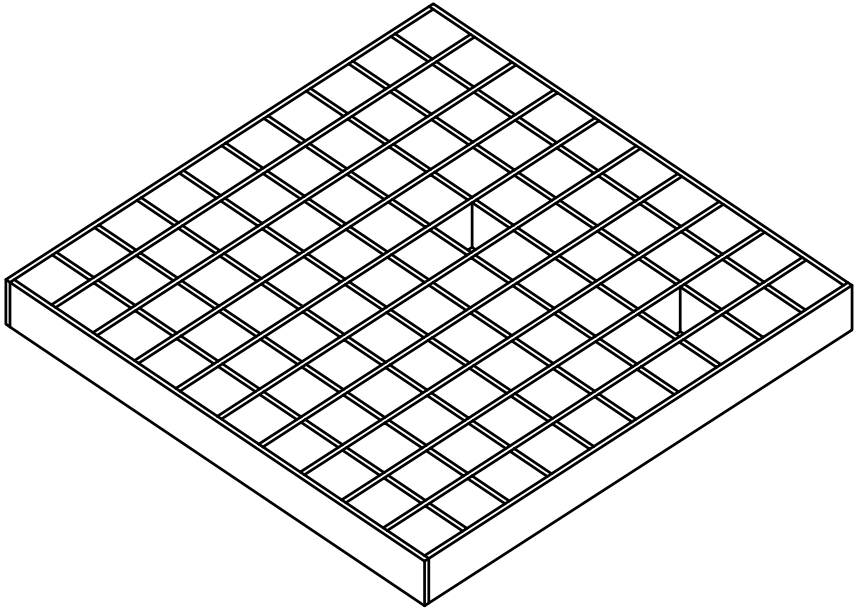
The educational bench

Once past Pietre Narte, leaving the path and following the signs, it is easy to reach an educational trail on the theme of geology, which makes its way among the large conglomerate boulders and, at its end, allows you to climb above a boulder where there is a viewpoint fenced in by slender chains. Here I assumed that adults and children who had just completed the route could find a place to rest while enjoying the wonderful view. Since I did not want to have an overly incisive effect on the area, I designed three modules of benches, repeatable in the park if necessary, to provide educational support. The seating is in fact sheltered by a mobile sunshade that can be used to house exhibitions or information panels. Moreover, from this viewpoint it is possible to enjoy the stratification of the historical axes, the initial point of my research, which are distinctly visible here. The view that the belvedere offers us is also schematised and engraved through the use of a pyrograph on the cover of the benches.

The bench element is detached from the philosophy with which both the camera obscura and the super-surface have been designed, because I found that by means of a design simplified as much as possible, which minimises costs as much as possible, it could offer the opportunity of an introduction to the theme of self-building in



the Portofino park. In fact, the other two projects have a more attractive appearance but are more difficult to build and logistically. The bench in this one is simplified as much as possible, with just a few cubic metres of wood it offers the possibility both of sheltering the patrons who until now did not reach the site in large numbers and of hosting a small exhibition, drawing attention to this belvedere and possibly stimulating the use of the many locals who frequent the area.



The super-surface

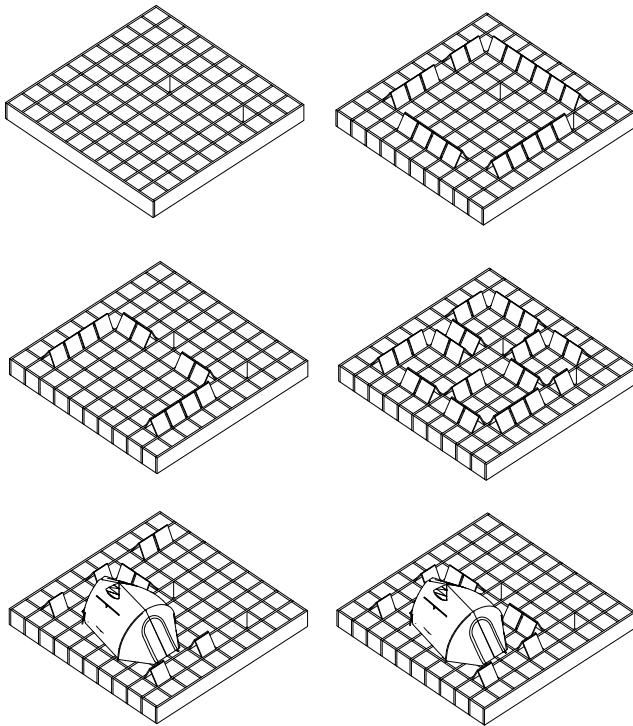
From the “Batteries” area, where the remains of the old military structures in which the Second World War was fought are to be found, a tiring path leads in and out of the Mediterranean scrub to Semaforo nuovo. Shortly before reaching the destination, however, there is an information sign on the sighting of birds of prey and an open space with a square base that gives the idea of being in a well-protected, albeit confusing, place. Here there was a cover to support the engine of the inclined plane that allowed the nearby batteries to be supplied with ammunition and provisions. Only three of the four pillars of this cover remain. By cleaning up the area and rearranging its usability by eliminating bottle fragments and dirt, the project aims to build a super surface inspired by Superstudio’s diffuse furnishings of the same name. It was while studying this reference that I realised how, by constructing a functional platform with openable compartments, I could obtain a configuration of the space that would offer new functions inviting people to stop in this pleasant, sheltered place with a wonderful view of the surrounding landscape. On a clear day you can see Corsica in the middle of the sea and the Cinque Terre on the Ligurian coast.

The super surface is designed on a module of 40cm x 40cm, offering the possibility to open by means of vi-

sible simple rope handles, compartments that become backrests to offer hospitality to the patrons of the place. The backrest offers the possibility of sitting or lying down, opening up the different compartments. It is also possible to configure the space to create several small lounges for eating or simply chatting, or a large circle of seats for meeting, discussion and debate. The last configuration offers the possibility, should the number of seats not be sufficient, of expanding onto the surrounding rocks to create ideal lateral stalls, respectfully invading the landscape. In addition, four modules offer the possibility of attaching the tie rods of a tent to the inside of the structure to free it from the ground and accommodate two enterprising adventurers who wish to spend the night here. The issue of camping in the park is a thorny one, with many prohibitions and regulations. As far as I am concerned, however, it would be possible to accommodate people and activities inside the super surface in support of the Semaforo Nuovo, a building that is being converted and which, thanks to the marvellous view, will certainly attract many visitors.

In its modular utopia, the super surface is the will to proclaim the possibility of a better future for the park through a respectful intervention that does not imply the felling of trees but offers new functions to an area that is today totally ignored. The communicative vocation of this area is taken up in many of the proposed functions and the possibility of accommodating people for the ni-

ght is a great asset that would make this place go from being forgotten and confused to ordered and alive. Finally, an incredible panorama and great protection are interesting assets both for a constructive debate and for simple stargazing on dark nights, as has been done for some time by an association of Ligurian astrophiles.



Masterplan of the Portofino mountain

Once the design phase was completed, I realised that if I excluded the presence of a broader design, the three interventions would remain isolated and disunited. So I analysed the theme of the diffuse museum, the concrete possibility of a reorganisation through rings that would make the use of the area's interior independent of maritime transport, so as to reduce the pressure exerted by the influx on the beaches and provide the possibility of a more conscious approach to walking along the path. Finally, the loops are designed so that they can also be used with the help of maritime transport and not be broken down into sections or joined into wider walks in the park without giving up visiting the most magical and well-known places.

The virtuous model of Arte sella is in my opinion completely sharable: the minimal impact on the territory and the initial approach whereby the interventions start with materials from the place which it is already foreseen will return to the place due to the serious damage inflicted on the structures by bad weather and disasters, are essential starting points, given the similarity of the territory of Monte di Portofino and Liguria in general. Finally, the model has skilfully redeveloped the Borgo Val Sugana area over the last thirty years.

The current trail system of the Portofino mountain offers the possibility to visit every place in a capillary way. Walking along the mountain it is possible to take thematic routes that tell the history of the place from the Roman period to the tragic period of the Second World War, it is possible to capture the great biodiversity that is the protagonist of the wooded and marine landscape. Moreover, visiting the mountain it is possible to come across ruins, abandoned buildings and small villages built over time in unfavourable conditions but which, thanks to the industriousness of the local inhabitants, have left unmistakable traces of human presence. In the context of the Portofino park, for the reasons given above, there is no road infrastructure. Indeed, it should be remembered that it was precisely when the link between the village of San Rocco and Portofino was proposed in 1931 that the promontory was protected, an approach which was undoubtedly conservative but which allowed the landscape and the place to be preserved.

In a panorama such as the one described, however, it is impossible to ignore the fact that, despite being behind some of the most exclusive places in Italian tourism, the system of paths is often ignored in preference to the crowded beaches that are easier to reach. Often, when walking the trails, it is possible to come across adventurers who, driven by the possibility of avoiding a crowded ferry trip, try to visit some of the park's sites without adequate precautions, with sometimes tragic results in

terms of safety. These problems are symptomatic of poor communication, of a lack of knowledge of the area, which is probably the result of a sometimes inadequate management of the territory. Stimulating tourist reception in places like Liguria - however - is an action that requires attention and deep respect for the territory and its structural rules. Liguria has always had a profound geomorphological problem, which over time has been solved by means of ancestral techniques such as the construction of dry stone walls, which, by increasing the amount of land that can be cultivated, slow down flooding by breaking up the flow of falling water. Thinking back to similar contexts such as the Cinque Terre area, however, the increase in the flow of tourists is often unsustainable, so I preferred to design an organisational layout that focused mainly on increasing the awareness of park visitors.

In addition, by studying the composition of the area and the distribution of accommodation in the area, I found that there is a widespread presence of accommodation facilities for tourists near the area's trail network. These aspects, the capillarity of the trail network and the presence of hospitality structures, pushed me towards the search for a strategy whereby the territory could be the protagonist and point of interest. Being able to have a structure located close to a path allows me to move without using a motor vehicle and to fully immerse myself in the context of the Portofino Park.

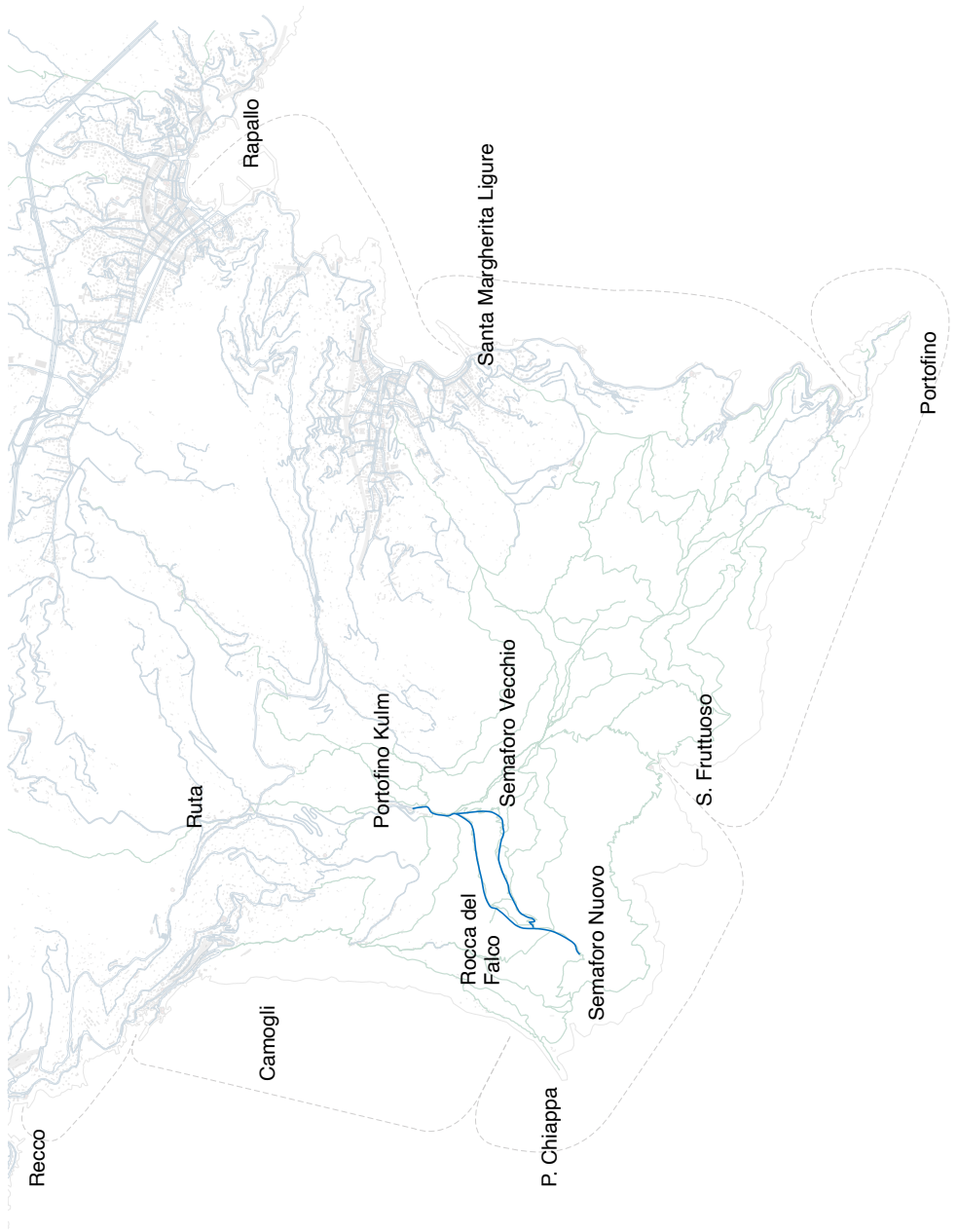
As a solution to these problems, while studying the functioning of the Arte Sella diffuse museum, I thought of re-proposing the cardinal principles of the management of the Arte Sella association's artistic works, whereby everything is placed within an ecosystem according to four main points:

- The artist is not the absolute protagonist of the work of art but accepts that nature completes his work;*
- Nature must be defended as a treasure chest of memory;*
- Nature is no longer only protected, but also interpreted in its absence: the relationship with ecology thus changes;*
- The works are placed in a hic et nunc and are constructed using natural materials. They emerge from the landscape, only to return to nature.*

The theme of the return to nature of the artistic works could play a central role in the Portofino Park. In fact, most of the structures supporting the park's use are made of wood, a material that degrades over time and returns to nature. However, this material is strongly present in the park, not only in the form of trees, but also as a result of planned reforestation to keep the area healthy and usable. Moreover, there are historical anecdotes of micro economies generated with materials available in the park, building products that can be used in the immediate vicinity. This is the case of the tonnarella nets, one of the last five traps in the Tyrrhenian Sea, the smal-

lest of them (hence the name). The nets, now made of coconut fibre, were once woven and tied in the village of San Fruttuoso using the fishbone as a starting material, a bush that is very common in the park, which once treated could be woven into a completely natural net that was dropped on the seabed at the end of the slaughter, feeding an ecosystem that most of the fishermen in the area rely on.

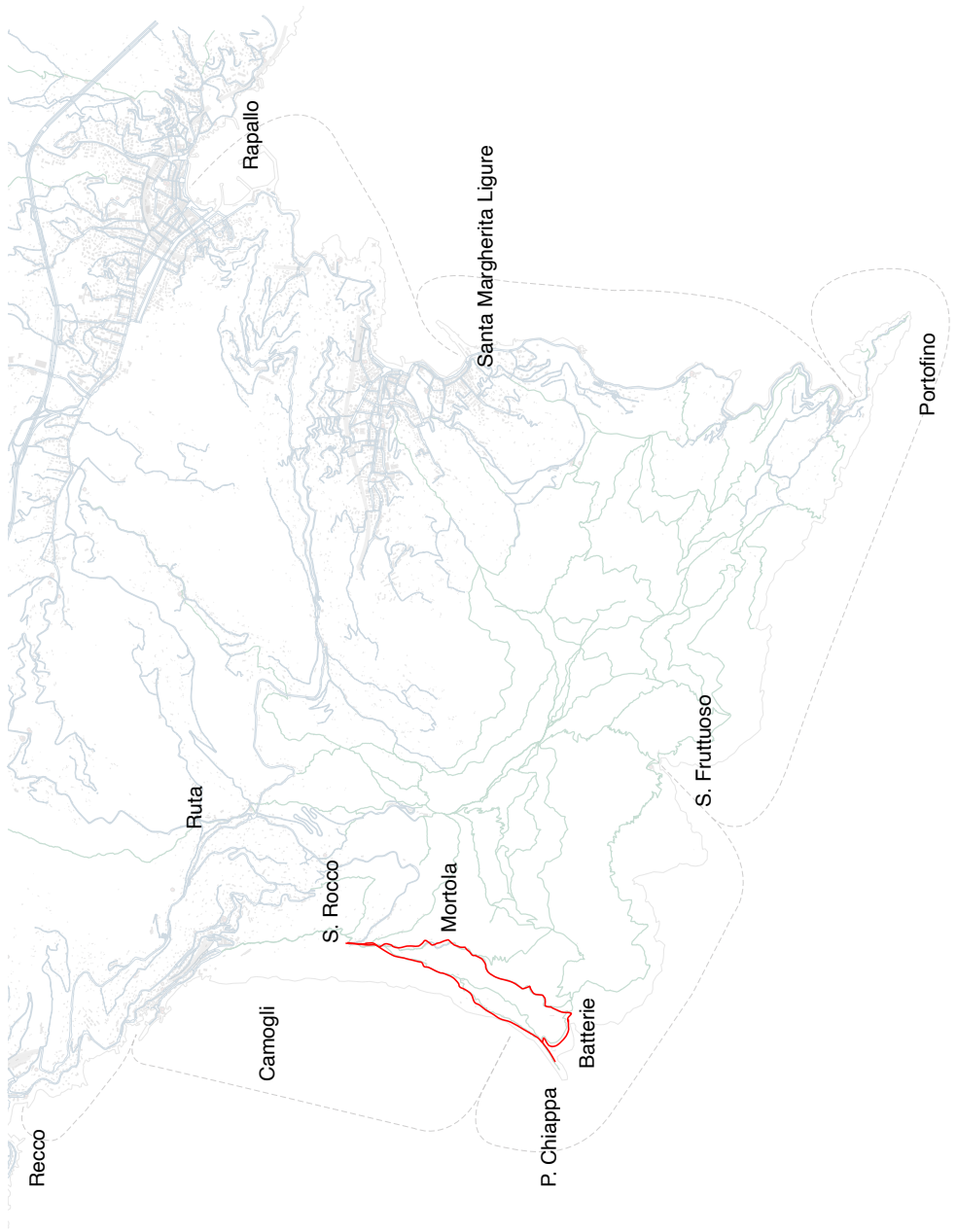
The spatial distribution of Arte Sella is made up of two openings leading to two different paths. It is unthinkable to restrict the use of certain areas of the Portofino mountain; rather, it is possible to envisage the creation of dedicated thematic routes, rings divided by difficulty, which link the works and which can be used freely if desired.



Ring 1: “The tour of the Semafori”.

Portofino Kulm - Rocca del falco - Semaforo nuovo - Semaforo Vecchio - Portofino Kulm

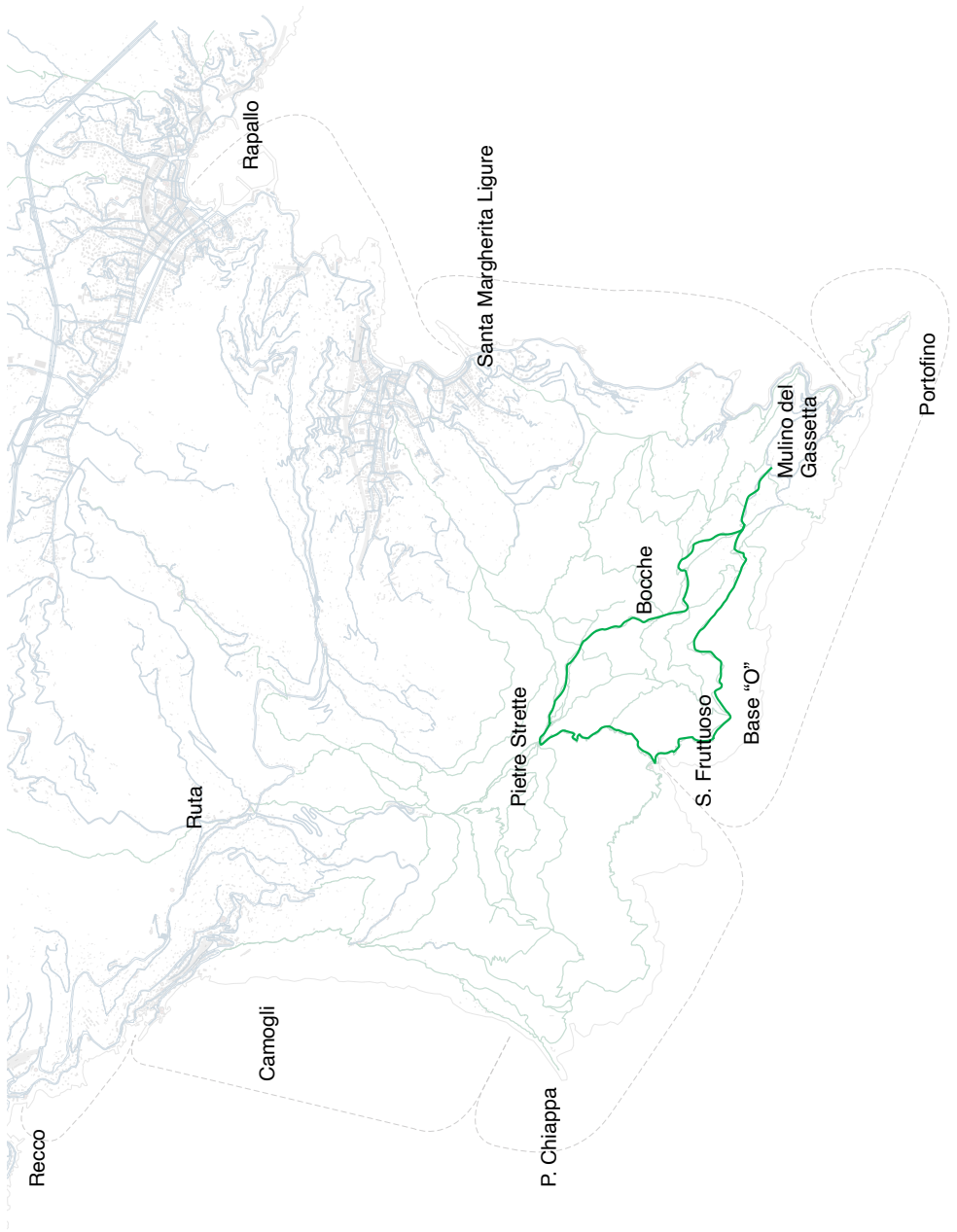
The itinerary described above allows you to walk in discovery of the ancient structures of the “new” and “old” traffic lights [description of traffic lights]. This offers the possibility of walking mainly within the forest and with a walking time of about 2h30m for the entire loop is suitable for everyone. At the new traffic lights it is possible to admire the change of vegetation from “mesophilic woodland” to “Mediterranean scrub”, which is very rare in these areas. Moreover, walking through the wood, it is possible to find various installations at points in the wood that offer easy access to the positioning of art installations of varying dimensions. Worthy of note is the panoramic point of “Rocca del falco”, a suggestive diversion on a rocky spur with a view of the entire Paradise Gulf area.



Loop 2: “The Great War on the Portofino mountain”.

*San Rocco di Camogli - San Niccolò di Capodimonte -
Punta Chiappa - Batterie - Mortola - San Rocco*

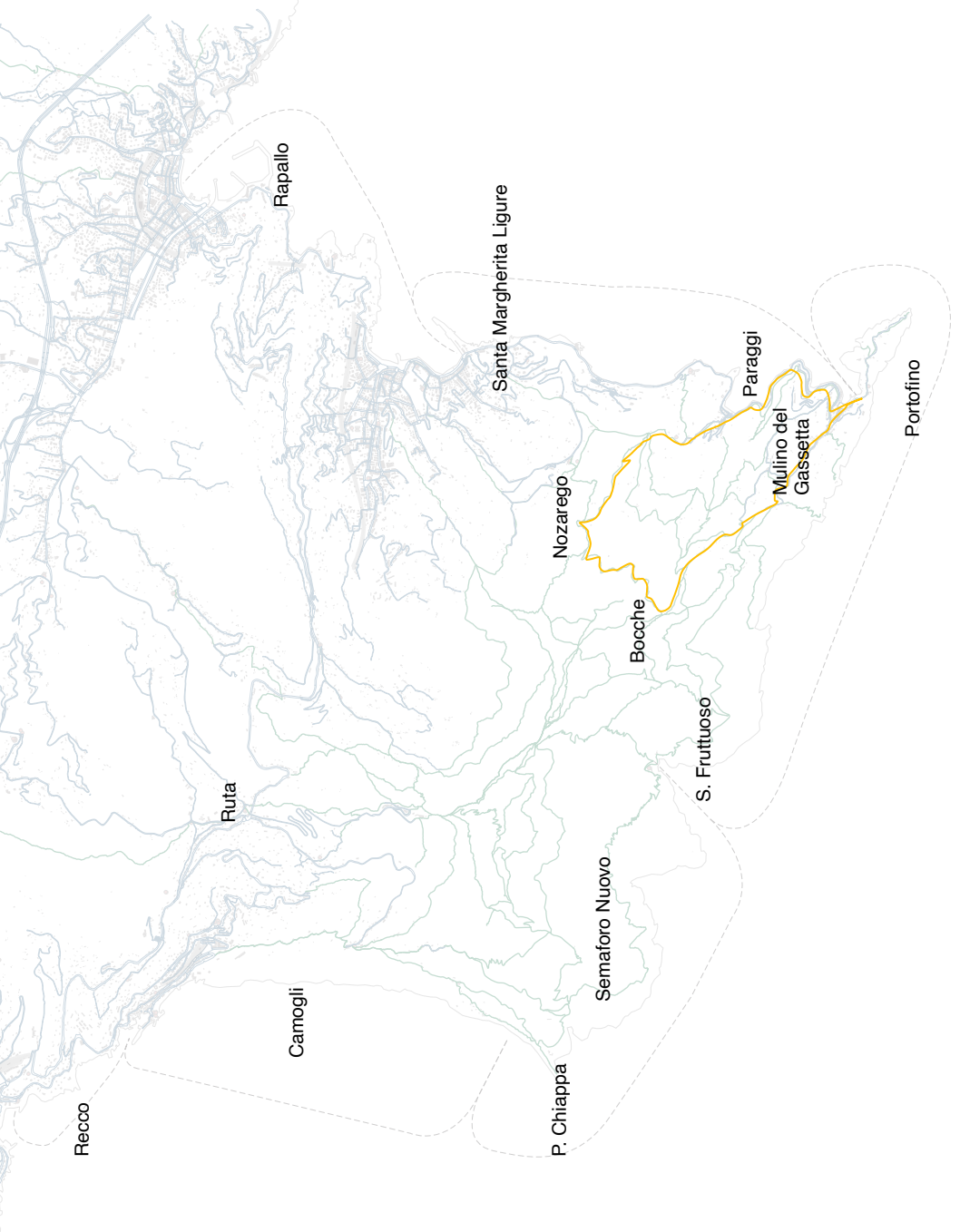
This second ring allows us to get to know the territory characterised by the Mediterranean maquis, embarking on a journey through history. Starting from San Rocco and its Baroque church, you can descend down an easy staircase with irregular steps to the church of San Niccolò, a Romanesque jewel and symbol of the industriousness of the local inhabitants who, with great effort, managed to preserve the bell tower from collapse. Once past this wonderful balcony overlooking the sea and continuing to Punta Chiappa, you can admire the next stop from below: the war relics known as the “batteries”. Although they are practically useless due to construction defects, they indicate the importance of the Portofino mountain for sighting ships and planes, and there are several relics that can be visited by appointment. Immersed in the Mediterranean maquis they often offer glimpses and perfect places for the creation of evocative installations, the path continues through the woods to the village of “la mortola” and then back to the beginning of the path.



Loop 3: “From the mill to the abbey”.

Mulino del Gassetta - Base “O” - San Fruttuoso - Pietre Narte - Mulino del Gassetta

This easy path (except for the ascent to the Pietre Strai-te) allows you to visit some wonderful places in the Park. In addition to the well-known San Fruttuoso, the Mulino del Gassetta allows us to get to know the tradition of the valley of the mills that supplied the whole area with flour and other milled products, testifying the reserved and independent character of the mountain with respect to its surroundings. This route allows us to pass through Base “O”, a war relic where one of the projects takes place, with various installations along the way that accompany the visitor on his walk to discover views and panoramas. Also worth mentioning is the geological area of Pietre strette where, in addition to the second of the projects of this thesis, it is possible to learn about the phenomena that have shaped the conglomerate and the geological conformations of the area.



Loop 4: “Portofino, Paraggi and the coast towards the Tigullio”.

Portofino Mare - Mulino del Gassetta - Nozarego - Paraggi - Portofino Mare

This very easy ring allows to pass from the touristic village of Portofino to the inside of the mountain, being able to easily understand the limit of the park and its importance in view of the conservation of the area. It is a ring that introduces people to walking in the area, further enlivened by the discovery of installations. Although the value of the landscape is comparable to the other paths, which, however, touch on places of unparalleled splendour, this route, thanks to its very strong accessibility, has the task of introducing people to the park's roads and bringing them closer to the theme of discovering the most remote areas of the park. Lastly, since Portofino has a garden museum with international open-air works, a possible collaboration to increase visibility and promotion in the area cannot be ruled out.

Capitolo 5 / Conclusioni

Ereditare significa acquisire una storia e farsene carico per poterla riproporre in modo che questa non venga perduta. Così come è possibile ereditare nel contesto familiare ugualmente intraprendere la professione di architetti impone di “salvaguardare l’interesse pubblico e sviluppare il sistema dei valori”¹. Promuoverlo stimolando un dialogo, eliminando il conservatorismo eccessivo, identificando un insieme di progetti, azioni, idee concrete. In questo elaborato di tesi ho cercato di conoscere prima di tutto la storia del luogo, carpirne le dinamiche per esplorarlo consapevole. Consapevolezza che poi è diventata l’obiettivo a cui far tendere il visitatore.

Ripartire dal presente per poter costruire un futuro consapevole del passato è un concetto che ritengo fondamentale. Concetto che ritrovo protagonista ripensando al sentiero. Il sentiero come collegamento informale è capace di trasmettere la storicità di un luogo evocando metodi di spostamento oggi ancestrali, abitudini pastorali e una mobilità lenta, il cui significato troppo spesso viene travisato o sacrificato in nome di un progresso che desidera sempre “di più”. Il sentiero è silenziosamente adattabile ai cambiamenti climatici, alle calamità naturali, aggira gli ostacoli e si modifica duttile rispetto la morfologia del terreno. Così come ambiscono ad essere gli

1. Codice Deontologico OACPP, art. 3 “obblighi nei confronti del pubblico interesse.

interventi: reversibili, integrati e temporanei. Non tracce indelebili nel luogo ma elementi che possano poi essere fagocitati dalla natura riprendendosi ciò che ci ha concesso di utilizzare per realizzarli.

L'autocostruzione è stato infine un approccio pienamente condivisibile; la riduzione dei costi, la partecipazione al luogo e la progettazione collettiva sono dei requisiti fondamentali per coinvolgere la comunità. Ripenso alle decine di ragazzi del borgo di San Niccolò che insieme al parroco, armati di scalpellini, hanno ripristinato l'aspetto originale della chiesa: un restauro guidato e cosciente, partecipato attivamente dalla comunità che poi ha preso in custodia e tutelato il monumento.

Vivere in modo immersivo ed esperienziale la tradizione, elevandola a contemporaneità e punto di vista sul paesaggio, offre non solo la possibilità di far trovare un punto di vista ai futuri avventori dello spazio ma anche un'indicazione che – qualora sia data nel modo e nelle forme corrette – può costituire una pianificazione efficiente del futuro ed una silenziosa indicazione per le conseguenti volontà politiche, fondamentali perchè il patrimonio non venga dimenticato.

Chapter 5 / Conclusions

Inheritance means acquiring a history and taking charge of it so that it is not lost. Just as it is possible to inherit in the family context, so too does the profession of architecture require “safeguarding the public interest and developing the value system”¹. Promote it by stimulating a dialogue, eliminating excessive conservatism, identifying a set of projects, actions, concrete ideas. In this thesis I tried to know first of all the history of the place, to understand the dynamics in order to explore it consciously. Awareness that then became the goal to which the visitor should strive.

Starting from the present in order to build a future aware of the past is a concept that I consider fundamental. A concept that I find again as a protagonist thinking about the path. The path as an informal link is capable of transmitting the historicity of a place by evoking ancestral methods of movement, pastoral habits and slow mobility, whose meaning is too often misrepresented or sacrificed in the name of progress that always wants “more”. The path is silently adaptable to climate change, to natural disasters, it circumvents obstacles and adapts itself to the morphology of the land.

1. OACPP Code of Ethics, Article 3 “obligations to the public interest”.

As the interventions aspire to be: reversible, integrated and temporary. Not indelible traces in the place but elements that can then be phagocytised by nature, taking back what it has allowed us to use to create them.

In the end, self-building was a fully acceptable approach; cost reduction, participation in the place and collective design are fundamental requirements to involve the community. I think back to the dozens of kids from the village of San Niccolò who, together with the parish priest, armed with stonemasons, restored the original appearance of the church: a guided and conscious restoration, actively participated by the community that then took custody and protected the monument.

To live tradition in an immersive and experiential way, elevating it to contemporaneity and to a point of view on the landscape, offers not only the possibility of giving a point of view to future patrons of the space but also an indication that - if given in the correct way and form - can constitute an efficient planning of the future and a silent indication for the consequent political will, fundamental so that the heritage is not forgotten.

Capitolo 6 / Bibliografia / *Bibliography*

- 1_Sentieri sacri sul Monte di Portofino, C. Dufour Bozzo, M. Cavana, 2010, Silvana Editoriale, Milano
- 2_Liguria Romanica, F. Cervini, 2002, Jaca Book, Milano
- 3_Liguria Medioevale, R. Pavoni, 1992, ECIG, Genova
- 4_Paesaggi Liguri a terrazze, G. Brancucci, A. Ghersi, M. E. Ruggiero, 2000, Allinea, Genova
- 5_Lezioni di Paesaggio, (a cura di) Emanuele Piccardo, 2009, Plug_In, Busalla
- 6_Pikionis (1887-1968), (a cura di) A. Ferlenga, 1999, Electa, Milano
- 7_Costruire in Liguria: materiali e tecniche degli antichi muratori, C. Montagni, 1990, Sagep, Genova
- 8_Monasteria Nova: storia e architettura dei cistercensi in Liguria, C. Dufour Bozzo, A. Dagnino, 1998, Donati, Genova
- 9_Metafore, E. Sottsass, (A cura di) M. Carboni, B. Radice, 2002, Skira, Milano
- 10_ La Vicenda storica, E. Grendi, 1982, in Liguria, Touring Club Italiano, 1982 Sesta Edizione
- 11_Digital Disobedience, New territories (François Roche et al.), 2018, New-Territories / Frac Orleans / Tars Gallery / the Met
- 12_ Sul Monte di Portofino un passo dopo l'altro, C. Dufour Bozzo, 2010, Silvana Editoriale, Milano

- 13_Autocostruzione oggi, A. Aiello, 1982, Edizioni Ente Fiere di Bologna, Bologna
- 14_Autocostruzione: marginalità o proposta, G. Fera, 1982, Casa del libro, Reggio Calabria
- 15_ Il mio diario 1942 -1945. Dal monte di Portofino alla prigionia in Russia, H. Hill, 2018, Ultima Spiaggia, Camogli
- 16_Storia dell'architettura contemporanea, M. Biraghi, 2008, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino
- 17_La cucina ligure: i piatti tradizionali e quelli più attuali di una gastronomia che ha saputo esaltare come poche altre i sapori della sua terra, A. Molinari Pradelli, 1996, New Compton, Roma
- 18_Superstudio: opere di, (a cura di) G. Mastrigli, 2016, Quodlibet, Macerata
- 19_Architetture, città e visioni, G. Basilico, (a cura di) Andrea Lissoni, 2007, Mondadori, Milano
- 20_The Land in Between, U. Schulz Dongburg, 2018, Mack
- 21_Concrete Abstraction, T. Shibata, 2015, Akio Nagasawa Publishing

Capitolo 7 / Sitografia / *Sitography*

1_Toshio Shibata, Concrete abstraction (https://www.musi-um.info/toshio_shibata_concrete_abstraction-g1869,
Url consultato Feb. 2021)

2_Ursula Schulz Dongburg, The land in Between (https://www.musi-um.info/ursula_schulz_dornburg_the_land_in_between-g2015, consultato Mar. 2021)

3_Genova 24, Polemica Cemento nel parco di Portofino (<https://www.genova24.it/2019/05/cemento-nel-parco-di-portofino-legambiente-pasticcio-e-danno-senza-logica-chiediamo-risposte-e-ripristino-del-sentiero-217152/>, consultato Mar. 2021)

4_Concessione del Demanio per la ristrutturazione del Semaforo Nuovo (<https://www.agenziademanio.it/opencms/it/archivio/notizia/Liguria-firmata-la-concessione-del-Semaforo-Nuovo-di-Portofino-a-Camogli>, Url consultato Mag. 2021)

5_Conservare Sentieri e Mulattiere, Restauro e conservazione, Antonella Caldini, 2016 (<https://www.restauroeconservazione.info/conservare-nostri-sentieri-le-nostre-mulattiere-capezzagne/>, url consultato Mar. 2021)

6_La tonnara di Camogli, (<http://www.camogliedintorni.it/Tonnara.html>)

7_Deposito Mappe antiche online Stagni (<http://www.stagniweb.it/mappe3.htm>)

- 8_Superstudio: la città sepolcro dell'uomo, Emanuele Piccardo, 2015, (<https://www.archphoto.it/archives/4152>, url consultato Giu. 2021)
- 9_Festival de cabanes, (<https://www.lefestivaldescabanes.com/fr/>, url. consultato Lug. 2021)
- 10_Together, Senzastudio (<https://senzastudio.com/together>, url consultato Ago. 2021)
- 11_Cabane XL, Officina 82 (<https://www.officina82.com/cabanexl> url consultato Ago. 2021)
- 12_The warp, Rural urban framework, 2015, (<https://divisare.com/projects/295058-rural-urban-framework-john-lin-olivier-ottevaere-the-warp>, url consultato Giu. 2021)
- 13_Build a camera oscura, unknown author (<https://ataridogdaze.com/science/camera-obscura/>, url consultato Giu 2021)
- 14_ALi, Studio Wok, 2010, (<https://divisare.com/projects/128370-studio-wok-carlo-alberto-tagliabue-marcello-bondavalli-nicola-brenna-paolo-capellini-federico-villa-ali>, url consultato Ago. 2021)
- 15_Le due riviere di Genova, Mappa digitalizzata in alta qualità (<https://mapy.mzk.cz/en/mzk03/001/049/831/2619270220/> url consultato Feb. 2021)

Capitolo 8 / Iconografia */ Iconography*

Fig. 1_ (Particolare di) Tabula Peutingeriana

Fig. 2_ Liguria Romana da Historical Atlas, William R. Shepherd, pp. 26-27, ed 1926, University of Texas

Fig. 3_ (Particolare di) Tabula Peutingeriana

Fig. 4_ Mappa Geographica status genuensis, Tobias Mayer, 1743, Biblioteque national de France

Fig. 5_ Topographia de la Liguria, Josè Chaffiron, 1685, 90x196, Biblioteque national de France

Fig. 6_ Italie septentrionale, Librairies Hachette, 1870

Fig. 7_ Rete Stradale 1975: Touring Club Italiano

Racconto Fotografico /

Da Recco A ruta

/ 001: Sp 30, Recco

/ 002: Via Romana, Camogli

/003: SS 1, Recco

/004: SS1, Ruta

Da Ruta a Rapallo (via S. Martino)

/005: SP31, Ruta

/006: Chiesa Millenaria, Ruta

/007: SP31, Ruta

/008: San Martino di Noceto, Rapallo

/009: SP31, San Martino di Noceto

/010: SP31, San Martino di Noceto

/011: Torrente Boate, Rapallo

/012: Santa Maria del Campo, Rapallo
Da Ruta a Rapallo (Via Romana)
/013: Via Romana, Ruta
/014: Via Romana, Ruta
/015: Via Romana, Ruta
/016: Via di Bana, Rapallo
/017: Lazzaretto, Rapallo
/018: Torrente Boate, Rapallo
Da Rapallo a Ruta (Via SS1)
/019: Ponte di Annibale, Rapallo
/020: SS1, San Lorenzo
/021: Casa Gandolfi, SS1, San Lorenzo
/022: San Lorenzo sulla costa
/023: La Galleria di Ruta, Camogli

Fig. 31_ Bosco, George Tatge, 1994

Fig. 32_ Bosco, George Tatge, 1994

Fig. 33_ Bosco, George Tatge, 1994

Fig. 34_ Paesaggio, Ico Parisi, 1960

Fig. 35_ Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974

Fig. 36_ Verso San Niccolò, illustrazione dell'autore

Fig. 37_ Paesaggio, Emilio Sommariva, 1920-1925

Racconto Fotografico /

Perdersi tra i sentieri

/024

/025

/026

/027

/028

/029

/030

/031

/032

/033

/034

/035

/036

Fig. 49_ Veduta Architettonica di S. Fruttuoso, Emilio Sommariva, 1920 - 1925

Fig. 50_ Veduta del Faro di Portofino, Emilio Sommariva, 1920 - 1925

Fig. 51_ Paesaggio, Emilio Sommariva, 1920-1925

Fig. 52_ Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974

Fig. 53_ Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974

Fig. 54_ Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974

Fig. 55_ Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974

Fig. 56_ Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974

Fig. 57_ Ritratto del Monte, Enzo Nocera, 1974

Fig. 58_ Abbazia della Cervara, Dario Bocciardo, 1915 da C. D. Bozzo, Sentieri del Parco di Portofino)

Fig.

Fig. 59_ Abbazia di S. Fruttuoso, illustrazione dell'autore, 2021

Fig. 60_ Eremo di Sant'Antonio da Niasca, Giancarla

Serra

Fig. 61_ Abbazia della Cervara, Alberto Girani

Fig. 62_ San Niccolò di Capodimonte, Alberto Girani

Fig. 63_ San Niccolò di Capodimonte, Giorgio Majno

Fig. 64_ Semaforo Nuovo, illustrazione dell'autore, 2021

Fig. 65_ L'eliporto di Semaforo Nuovo, illustrazione dell'autore, 2021

Fig. 66_ Vista assonometrica della Camera oscura, 2021

Fig. 67_ Sezioni Prospettiche, pianta delle coperture, prospettiva accidentale della camera oscura

Fig. 68_ Vista assonometrica della panca didattica nelle due configurazioni

Fig. 69_ Proiezione ortogonale, prospettiva e schema d'uso della panca didattica

Fig. 70_ La Supersuperficie, vista assonometrica

Fig. 71_ La supersuperficie, schema d'uso delle differenti configurazioni