

Le città murate della Repubblica di Venezia: risorsa per un turismo reticolare s-Low

*Alketa Aliaj, Elisa Consolandi**

Parole chiave: *città murate, territori in rete, mapping*

1. Introduzione

La Repubblica di Venezia è stata per quasi un millennio una potenza marittima, che ha controllato i propri territori di conquista suddividendoli in due entità politiche e amministrative, rispondenti però alla medesima logica territoriale: lo *Stato da Terra* e lo *Stato da Mar*. Erano vaste entità territoriali che prevedevano la fortificazione delle città: il dominio *da Terra* comprendeva la terraferma di una estesa parte dell'Italia Settentrionale, riguardante le città tra Bergamo e Palmanova, le cui fortificazioni ebbero lo scopo di essere monito e deterrente per gli Stati confinanti; viceversa, lo *Stato da Mar* interessava le città dell'Alto-Adriatico, le quali venivano controllate attraverso un sistema fortificato di porti, costruiti per far fronte alle incursioni provenienti da Levante e garantire gli scambi (economici e culturali) per via marittima tra l'Oriente e l'Occidente. Tale «rosario» difensivo (Fig. 1) che cadenzava l'intero territorio veneziano era caratterizzato da una tecnica innovativa definita «alla moderna», poiché fu concepita con la funzione di contrastare l'introduzione della polvere da sparo nello scontro armato. Ciò fece di Venezia la potenza dominante che per prima adottò il sistema difensivo non soltanto su territori limitati, ma piuttosto come sistema reticolare all'interno di un'ottica politica coesa e unitaria¹.

Partendo dalla rete delle città riconosciute Patrimonio mondiale dell'Umanità dall'UNESCO nel luglio del 2017, l'articolo prospetta l'analisi di una

* Bergamo, Università di, Italia.

Il presente contributo è frutto di un lavoro collettivo e le due autrici ne hanno condiviso la stesura. Tuttavia, sono attribuibili a Elisa Consolandi i paragrafi 2 e 3; ad Alketa Aliaj i paragrafi 4 e 5. L'introduzione e le conclusioni sono comuni.

¹ «Venezia domina l'entrata dell'Adriatico: vale a dire, l'intero Adriatico. All'estremità del mare, al nord, infatti, la città stessa è la seconda in posizione chiave: il punto di incontro delle vie marittime e delle vie continentali che uniscono, nonostante le Alpi, l'Europa centrale all'Adriatico e al Levante, La missione di Venezia consiste nell'assicurare quel collegamento» (Braudel, 1982, p. 121).

ulteriore reticolarità delle città dell'Adriatico che, al fine di instaurare scambi commerciali con la cosiddetta Repubblica di San Marco, sono state coinvolte nel processo di fortificazione attivato da Venezia durante il periodo compreso tra il 1500 e il 1600. Ciò, quindi, consente di includere e valorizzare le città costiere che presentano ancora oggi tracce di tali fortificazioni all'interno di un *network* turistico² s-Low. Infatti, l'articolo intende riportare i risultati di uno studio³ il cui intento è quello di ricostruire il quadro geo-storico in cui le città esaminate si inseriscono, proponendo una forma di reticolarità applicata a un contesto di grande rilevanza culturale. Partendo dal concetto di territorio in rete⁴ (Lévy, 2008) e richiamando il circuito dello scambio proposto all'interno della teoria geografica della complessità (Turco, 1986), l'analisi territoriale si avvale dell'impianto metodologico attuato nel progetto di ricerca *Centralità dei territori* qui declinato in considerazione della peculiarità dell'area di indagine. Si prospetterà, mediante l'utilizzo di strumenti di *webmapping* (Casti, 2013, pp. 164-187), la capitalizzazione dei risultati della ricerca volta a diffondere un turismo sostenibile legato al *network* di risorse presenti nelle città identificate del dominio veneziano. Tale sistema cartografico via web e interattivo permetterà agli utenti di usufruire di indicazioni raggiungendo un livello d'informazione personalizzato, mantenendo una visione d'insieme unitaria del territorio in cui il patrimonio è situato.

2. I territori in rete e il circuito dello scambio

Senza indebite comparazioni con l'attualità, la politica veneziana nel Mediterraneo richiama fino in fondo una realtà mondializzata caratterizzata dal flusso, dal movimento, dalla circolazione e dallo scambio di merci, persone e informazioni, le quali hanno consolidato – nel corso del tempo – un insieme di interazioni tra contesti territoriali diversi, determinando, di conseguenza, una rete di connessioni socio-culturali. Infatti, tale mondializzazione non è da considerarsi un fenomeno esclusivo dell'ultimo secolo: di fatto, le dinamiche da essa indotte sono rintracciabili anche in tempi più antichi della storia dell'umanità (Lévy, 2008, pp. 97-101). Basti ricordare la connessione

² Attraverso la creazione di un *network* turistico si prefigura la messa in rete delle singole risorse al fine di promuovere una valorizzazione del territorio in cui esse sono inserite. Oltre a ciò, particolare attenzione è posta sulla mobilità e sulla connessione a più scale delle peculiarità di carattere ambientale e culturale caratterizzanti i luoghi di interesse. Si rimanda a Casti, 2015, p. 15.

³ L'articolo nasce dalla ricerca dal titolo *Dalle mura venete di Bergamo al sistema difensivo in rete della Serenissima*, e svolta presso il CST-DiathesisLab dell'Università di Bergamo da aprile 2018 a luglio 2018.

⁴ Grazie al fenomeno della mondializzazione (Lévy, 2008; Lussault, 2013), le dinamiche indotte dalla mobilità di persone e informazioni stanno assumendo una dimensione reticolare; dunque, tale evento – causato dal continuo intersecarsi di flussi globali – permette ai siti locali di mettersi in rete con il resto del mondo, rendendo quindi accessibile su scala mondiale le risorse turistiche presenti su un determinato territorio che prima si articolavano a livello regionale e nazionale (Casti, 2015).

intercorrente tra le diverse società che nel Medioevo si generò proprio da Venezia, come, per esempio, la Via della Seta, una rete di collegamento costituita da itinerari terrestri e marittimi sviluppati tra l'Asia Centrale e l'Europa. Considerare tale «via» esclusivamente come rete dello scambio commerciale sarebbe limitativo. Certo la seta, le spezie e i materiali preziosi furono i pregiati prodotti trasportati e commerciati lungo le rotte che connettevano l'Oriente al Vecchio Mondo; ma, insieme alle merci, fluivano anche innovatrici indirizzi di pensiero, correnti artistiche e movimenti culturali, i quali portarono a confutare ciò che Jacques Lévy definisce come segue:

Cette première mondialisation incontestablement « historique » apparaît tout à fait moderne en ce sens qu'à [...] elle repose davantage sur la recherche d'informations et la visée de transactions commerciales que sur la conquête et la puissance liée au contrôle territorial (Lévy, 2008, p. 104).

Questa forma di contatto socio-culturale caratterizzò con forza Venezia⁵, considerata tra le prime città europee che furono capaci di stabilire un primato sul commercio transnazionale e che si distinse quale uno dei principali nodi mercantili all'interno di una rete comprendente l'intero mondo conosciuto. Nel XVI secolo la particolare posizione geografica e la forte vocazione mercantile⁶ hanno sancito Venezia, città lagunare situata al confine tra Oriente e Occidente, come «città mondiale» dello scambio commerciale marittimo e terrestre (Jones, 1993, pp. 46-48; Soja, 2007, p. 224). È per questo motivo che i centri di produzione e la circolazione delle merci, i luoghi del commercio e le principali direttrici del movimento nei territori di dominio veneziano possono essere analizzati attraverso la dimensione della rete (Lévy, 2008, pp. 57-61)⁷,

⁵ Descrivere in questa sede l'intera storia della Repubblica di San Marco è un'impresa impossibile e non rientra negli obiettivi dell'articolo, basti pensare che la città lagunare di Venezia è stata per circa mille anni il centro di una potente comunità marittima, con interessi commerciali che giunsero fino in Asia. All'inizio del XV secolo, in risposta alle minacciose anticipazioni di attacco avanzate da Gian Galeazzo Visconti (Duca di Milano) e all'aggressività dell'Impero ottomano che impediva alle navi veneziane di raggiungere l'Oriente, la Serenissima iniziò un processo di enorme espansione nell'entroterra: nel 1410, la Repubblica aveva già conquistato gran parte del Veneto e del Friuli e, nel 1428, annesse le città lombarde di Bergamo, Brescia e Crema, inaugurando così una serie di guerre con Milano e poi con Firenze e Ferrara (Lane, 1973, pp. 36-43).

⁶ In *Metropoli. Le più grandi città del mondo* (1993), il geografo Emrys Jones sostiene che, di fatto, «facendo leva sulla propria vocazione naturale alla mediazione, la città del XIV secolo controllava non solo l'Adriatico e il Mediterraneo ma anche il Medio Oriente, la Persia, l'India, e l'Africa del Nord» (pp. 46-48).

⁷ Jacques Lévy definisce il mondo come *une globalité en mouvement dont on ne peut exclure l'irréversibilité* (2008, p. 58) e, nel corso della sua trattazione, si focalizza in modo particolare sulla causa di tale movimento, ossia la relazione di distanza tra le realtà che costituiscono uno spazio. La produzione di nuove *interspazialità* è determinata da una serie di interazioni sociali che riguardano territori non delimitati e afferenti a scale diverse, che determinano, di conseguenza, reti di ogni genere. La dinamica correlativa di questi spazi porta, dunque, a un *changement d'échelle de la mondialisation [...] [est] une recomposition de l'ensemble des interactions spatiales existant sur la planète* (2008, p. 60).

sottolineando quindi la complessità dei suoi nodi e le relazioni presenti tra di essi. Angelo Turco va oltre ciò e riconosce che tali vie di contatto costituivano delle strade di penetrazione che comportavano una vera e propria modifica del territorio preesistente, innescando una nuova territorializzazione di «circuiti dello scambio» con «strutture che assicurano la circolazione di uomini e di beni secondo modalità e ritmi più o meno precisamente definiti» (Turco, 1986, p. 129)⁸. Nel caso veneziano, a partire dal VIII secolo la città lagunare conquistò il primato mercantile del mar Adriatico (dove la Serenissima aveva il controllo sul commercio del sale e dei cereali) e, nel corso del tempo, divenne la principale fornitrice di beni di lusso provenienti dall'Oriente: a Costantinopoli il potere navale veneziano s'impose quale canalizzatore del flusso di prodotti orientali – spezie, zucchero, vetro⁹, seta e tessuti in broccato – in Occidente (Braudel, 1982, pp. 414-419 e 591-593; Braudel, Quilici, 1984, pp. 91-92; Lane, 1973, pp. 48-73). La dimensione e l'intraprendenza della Repubblica di Venezia fecero di questa città il centro di scambio internazionale di merci preziose, portando i mercanti dell'epoca a identificare nel porto lagunare il mercato per eccellenza e la fonte principale di beni finiti sia nell'economia locale (per esempio, nei traffici commerciali con la Dalmazia, le Marche, la Puglia e l'Istria) sia nel quadro di quella internazionale (grazie ai suoi rapporti con l'Oriente, l'Africa settentrionale – in cui particolare importanza era assunta dal porto di Alessandria – e le Fiandre) (Lane, 1973, pp. 60-72).

3. *Il sistema difensivo per il controllo territoriale*

Lo studio condotto e qui illustrato ha contribuito a enfatizzare il legame presente tra la città di Venezia e i suoi domini, principalmente basato sul commercio e sulla difesa militare: proprio a quest'ultima era assegnato il valore deterrente delle fortificazioni – soprattutto a causa della grandiosità iconica del sistema difensivo che aveva la funzione di esibire l'inviolabilità della Serenissima – congiuntamente al controllo del territorio mediante una capillare rete diplomatica e di strutture territoriali, a cui si affiancava la presenza in loco di maestranze tecniche per gestire i territori di conquista che si estendevano fino al Medio Oriente (Casti, 1990, pp. 227-239)¹⁰. In tale progetto

⁸ Partendo dall'analisi di Angelo Turco, è possibile fare riferimento ai capisaldi del circuito dello scambio – ossia i centri del commercio e i principali assi meridiani – applicato dal geografo in Africa, dove però i centri mercantili sono considerati quali «insiemi di relazioni, resi geograficamente coerenti da reti di centri gerarchizzati» (Turco, 1986, p. 131).

⁹ La capacità di produzione del vetro e la relativa decorazione era considerata da Venezia (e dai governanti più potenti del mondo) una tecnica di raffinata bellezza. Per questo motivo, molti artisti veneziani impararono la tecnica islamica della produzione smaltata e dorata, che venne, in seguito, importata a Venezia; si iniziò a produrre localmente questo prodotto – esportato in tutta Europa –, il quale divenne un importante marchio del commercio della Serenissima (Carboni, 2006, pp. 21-23).

¹⁰ Si menzionano, in questo frangente le valli da pesca e tutte quelle tecniche che, in epoca veneziana, «si diffondevano, da uno Stato all'altro, attraverso la mobilità degli intellettuali, delle maestranze tecniche o delle opere pubblicate» (Casti, 1993, p. 81). Il sistema dello scambio

difensivo elaborato dalla Repubblica di San Marco sono stati coinvolti i possedimenti corrispondenti allo *Stato da Terra*, identificabile con l'area Lombardo-Veneta, e allo *Stato da Mar*, che inglobava, tra gli altri, i territori dell'Istria, della Dalmazia, dell'Albania, del Negroponte, della Morea, le isole dell'Egeo e le isole di Creta e Cipro. Detto sistema di difesa in rete concepito dalla Serenissima si trasformò nel tempo in un tratto identitario unico, riconducibile alla matrice culturale di provenienza veneziana e che costituisce oggi il sistema coesivo tra il Nordest italiano e la dorsale adriatica orientale.

3.1. *Il sistema reticolare delle opere veneziane «alla moderna»* – La rete della Serenissima presenta un diversificato numero di strutture a carattere prevalentemente difensivo concepite nel momento in cui le obsolete pratiche militari furono sostituite da tecniche più moderne. Oltre a ciò, gli edifici fortificati databili al XVII secolo rappresentano il perfezionamento delle tecniche di costruzione «alla moderna» che iniziarono a diffondersi in tutta Europa nel tardo Seicento, e la loro codifica, la quale gettò le basi di una cultura militare unica, in armonia con il contesto urbano e territoriale in cui tali sistemi di difesa sono inseriti.

L'appropriazione intellettuale e la presenza colonizzatrice della Repubblica di San Marco è attestata dalla cartografia dell'epoca del dominio veneziano¹¹ che, attraverso i designatori rivolti a segnalare la presenza della Serenissima, sancisce ed esibisce l'avvenuta fortificazione e con essa il possesso inespugnabile della roccaforte: nelle carte riconducibili al XVI secolo si sottolinea, infatti, la ricorrenza di termini come «mura», «castello», «forte» o «fortezza», «baluardo» o «bastione» e «porta», i quali si ricollegano alle strutture difensive presenti nei diversi siti. Tali designatori erano destinati non tanto a localizzare i diversi punti sulla mappa, quanto piuttosto a rimarcare il ruolo militare (Casti, 1986, pp. 82-84). La revisione dell'apparato urbano e la realizzazione di numerosi edifici è principalmente legata – come già accennato – a un ammodernamento delle tecniche di guerra e una prevenzione agli attacchi dal fronte nemico; infatti, le torri snelle, quadrate o rotonde che avevano la funzione di proteggere le mura medievali delle città, erano troppo vulnerabili in termini di forma e di altezza, quindi tale tipologia di torre venne

di informazioni, la circolazione dei modelli e delle idee era considerato fondamentale dalla Serenissima, dando vita a una forma antesignana di *intelligence service*, capace di trasmettere avvisi con la massima rapidità. Gli ambasciatori rappresentavano una potente sistema di controllo e di raccolta di informazione che con i provveditori *da terra e da mar*, i rettori mandati a governare le maggiori città suddite raccoglievano e trasmettevano informazioni senza tema di sovrapposizione di competenze come si può appurare nella nutrita mole di documenti conservati presso l'Archivio di Stato di Venezia (Tiepolo, 1984, p. 39).

¹¹ Di fatto, la teoria semiotica cartografica si dispiega sulla concezione del territorio come prodotto di una società che, dopo aver appropriato intellettualmente lo spazio naturale, lo trasforma e lo modella dotandolo di contesti strutturali aventi la funzione di realizzare programmi socialmente rilevanti. Tale agire territoriale può essere ricondotto a tre macrocategorie inglobate nel processo di territorializzazione, nello specifico: i) la denominazione; ii) la reificazione; iii) la strutturazione (Turco, 1988).

gradualmente sostituita dalla figura del bastione (o baluardo), un autentico simbolo dell'architettura militare moderna (Villa, 2014, pp. 99-100). Tale notevole evoluzione distinse l'intero sistema difensivo della Serenissima¹² dal momento che, sin dalla loro costruzione, le opere di fortificazione veneziane diedero inizio a un processo di trasformazione urbana che ebbe profonde conseguenze sul sistema abitativo dei territori del dominio: a differenza degli edifici «alla moderna» distribuiti lungo la costa adriatica, che hanno la caratteristica di trovare nell'acqua una barriera di difesa naturale (Bozzetto, 1997, pp. 78-80), questo aspetto è particolarmente evidente nelle componenti di difesa appartenenti allo Stato di Terra. Invero, il modellamento materiale della superficie terrestre da parte della Repubblica di San Marco è chiaramente visibile nei processi costruttivi attuati col fine di difendere il territorio dagli attacchi nemici, infatti, preso atto del clima di crescente instabilità dello scenario politico italiano, le magistrature della Repubblica promuovono un'ampia attività di revisione dell'apparato strategico, con l'obiettivo prioritario di fortificare i confini orientali e il fronte settentrionale dello Stato, oltre che di rafforzare i suoi principali capisaldi strategici (Villa, 2014, p. 100).

Un esempio significativo della grande trasformazione urbanistica attuata dalla Repubblica di Venezia è dato dalla città di Bergamo, dove nel 1561 – anno d'inizio del cantiere delle mura – vennero distrutte numerose chiese (si menzionano, nello specifico, la Basilica di S. Alessandro in Borgo Canale e la chiesa di S. Lorenzo), conventi (come, per esempio, il complesso medievale di S. Stefano con la chiesa al Fortino) e case popolari per liberare i terreni sottostanti il borgo storico di città alta che avrebbero accolto, a opera conclusa, le attuali «mura venete» (Cappellini, 1984, p. 29; Ferlinghetti, 2016, pp. 46 e 50).

In aggiunta a ciò, se assumiamo il concetto di strutturazione – basato sul controllo sensivo del territorio¹³ – corrispondente all'identificazione «degli ambiti d'esercizio di una qualche regola, di una competenza, di un potere» (Turco, 2010, p. 53), è possibile osservare come la struttura urbana dei territori sotto il controllo dalla Repubblica di Venezia venne ridefinita a causa della nascita di edifici di natura difensiva, determinando nuovi usi delle aree della città. Di fatto, dal punto di vista strutturale, ai domini della Serenissima venne attribuita una nuova definizione di centro cittadino e vennero riorganizzati gli spazi pubblici, specificando la loro funzione d'uso (che poteva essere di tipo amministrativo, politico, religioso e militare); inoltre, nella maggior parte delle

¹² Di fondamentale importanza risultano anche gli elementi che testimoniano il potere navale della Serenissima e la sua capacità difensiva; di fatto, l'immensa flotta navale veneziana trova ampio supporto vitale nelle città portuali strategiche dell'Adriatico (Cimbolli Spagnesi, 2014, pp. 382-387).

¹³ Nello specifico, «ognuno di questi luoghi si dota, per effetto della mediazione sensiva, almeno di una finalità, serve cioè a qualcosa; è un campo operativo in quanto in esso e per suo mezzo gli attori realizzano degli obiettivi determinati». In questa sede non ci si soffermerà sulla definizione del processo di territorializzazione elaborato da Angelo Turco (1988, 2010) e delle sue componenti. Per maggiori dettagli sul senso e il suo contesto nell'ambito della strutturazione territoriale si rimanda a Turco, 1988 (pp. 106-111).

città, all'interno delle mura vennero (ri)organizzate le aree residenziali e quelle dedite alle attività commerciali (Ferlinghetti, 2016, p. 50).

Le opere difensive «alla moderna» si configurano, dunque, come il risultato di un progetto colossale attuato dalla città di Venezia, implementato sulla base di una notevole capacità gestionale e logistica nel panorama moderno. Gli ingegneri militari della Serenissima divennero noti per la loro sperimentazione di architettura militare, che coniuga al suo interno tecniche di progettazione di diverse aree geografiche con gli esperimenti di progressiva specializzazione tecnica, maturata nell'ambito della moderna architettura militare (Mazzi, 2014, pp. 109-142).

3.2. *Le opere di difesa veneziane in rete: la nomina a Patrimonio mondiale dell'Umanità* – A Venezia, l'introduzione della polvere da sparo – come in precedenza accennato – portò cambiamenti significativi nelle tecniche militari (in particolare, nelle pratiche d'assedio) e nella architettura degli edifici: tale mutamento si rifletté nella progettazione di un sistema composto da bastioni fortificati *alla maniera moderna*, dal momento che «solo le opere alla moderna architettura fortificata erano adeguate ai ponderosi mezzi d'artiglieria, governati dalla balistica» (Bozzetto, 1997, p. 80). Dunque, la Repubblica di Venezia dimostrò di essere una grande potenza militare adottando con solerzia il nuovo sistema difensivo e tale innovazione è stata considerata dall'UNESCO elemento di eccezionalità (Pettenati, 2019) e unicità al punto da attribuire alle città veneziane murate di bastioni nei secoli XV e XVI lo *status* di Patrimonio dell'Umanità¹⁴.

Nello specifico, le undici città componenti della *nomination* seriale a Patrimonio dell'Umanità UNESCO¹⁵, ufficialmente presentate a Parigi nel 2011, furono selezionate per dimostrare le prime sperimentazioni costruttive in cui è possibile riconoscere la transizione dalle tecniche di guerra d'epoca medievale ai nuovi metodi di difesa, i quali gettarono le basi della cultura militare che si diffuse attraverso l'Europa alla fine del XVII secolo. Insieme a Venezia¹⁶, città principale e capitale della Serenissima Repubblica, tra i componenti richiedenti l'inserimento nella *World Heritage List* sono comprese le due capitali delle sezioni occidentali dello *Stato da Mar* nell'Adriatico – ossia, Zara e Cattaro – le quali si identificano quali fortezze marittime lungo il percorso verso il Mediterraneo orientale e il Levante. Tra i *Domini da Mar* figurano, inoltre, le città di Curzola, Lesina, Castelnuovo, Dulcigno e Sebenico,

¹⁴ Il Patrimonio mondiale dell'Umanità è visto come «una rete immateriale di valori, procedure, relazioni e discorsi di scala globale, che assume materialità e concretezza ancorandosi a specifici contesti locali» (Pettenati, 2019, p. 18)

¹⁵ È possibile consultare il file di candidatura presentato dalla rete di città richiedenti l'inserimento UNESCO, al seguente link: <whc.unesco.org/en/list/1533/documents>.

¹⁶ Si ricorda che il sito «Venezia e la sua laguna» (*Venice and its lagoon*) è iscritto nella lista UNESCO dal 1987, con numero di riferimento 394. I criteri determinanti l'iscrizione a Patrimonio dell'umanità sono i seguenti: i; ii; iii; iv; v e vi; di fatto, il sito incontra tutti i criteri per l'inclusione alla *WHL*. (<whc.unesco.org/en/list/394/documents>).

in cui è possibile riscontrare una serie di più elementi difensivi di stampo moderno: mura, cittadelle, torrioni, forti marittimi, arsenali e cantieri navali. Viceversa, per quanto concerne lo *Stato da Terra*, nella candidatura a UNESCO sono state presentate tre fortezze urbane situate in diversi contesti paesaggistici: tali componenti si estendono da Bergamo, che con le sue mura si identifica quale punto di difesa sul confine nordoccidentale della Repubblica, a Peschiera del Garda – la quale vanta un sistema bastionato lacustre che rende la città di difficile penetrazione – raggiungendo, infine, il complesso cittadino fortificato di Palmanova.

Tale ricco patrimonio storico-architettonico presente in Italia, Croazia e Montenegro legato alle fortificazioni cosiddette «alla moderna» ha valso l'inserimento di sei componenti (tra le undici sopra elencate)¹⁷ nella *World Heritage List* dell'UNESCO. Infatti, nel 2017, tal composito sito transfrontaliero dispiegato tra la regione italiana lombarda e la costa adriatica orientale è stato incluso nel Patrimonio mondiale dell'Umanità con la denominazione *Venetian Works of Defence between the 16th and 17th Centuries: Stato da Terra – Western Stato da Mar (Le opere di difesa veneziane tra il XVI e XVII secolo: Stato da Terra – Stato da Mar occidentale)*¹⁸ e numero di riferimento 1533.

4. Una metodologia d'analisi delle città adriatiche fortificate e dominate dalla Repubblica di Venezia per un turismo reticolare s-Low

Il turismo s-Low viene definito come una tipologia di turismo reticolare¹⁹ e sostenibile: un turismo di tipo lento che permette al turista – appunto – di riappropriarsi del proprio tempo e di esplorare un luogo in modo consapevole, vivendo un'esperienza in tutte le sue sfaccettature. Si tratta di una forma di turismo che rispetta le culture locali, la storia e l'ambiente e attribuisce valore al concetto di responsabilità sociale, celebrando la diversità e i legami

¹⁷ Icomos, ente di valutazione dei progetti di candidatura, ridimensionò la candidatura presentata per l'inserimento UNESCO, escludendo alcuni luoghi – ritenuti poco esaurienti per la candidatura stessa – e rivedendo il nome del sito transfrontaliero. La decisione di esclusione di cinque delle undici città – Venezia per l'Italia, Lesina (o Hvar) e Curzola (o Korčula) per la Croazia, Castelnuovo (o Herceg Novi) e Dulcigno (o Ulcinj) per il Montenegro – derivò dal fatto che esse non rispettavano pienamente i parametri di eccezionalità richiesti per l'iscrizione e mostrano, ad oggi, un grado di integrità e autenticità fortemente compromessa (Icomos, *Evaluations of Nominations of Cultural and Mixed Properties. ICOMOS report for the World Heritage Committee* (41a sessione ordinaria, Cracovia, 2-12 luglio 2017), disponibile in versione digitale e scaricabile al link: <whc.unesco.org/en/list/1533/documents>).

¹⁸ Si rimanda al sito internet dell'organizzazione UNESCO: <whc.unesco.org/en/list/1533>.

¹⁹ Si può intendere il turismo quale «reticolare» nel momento in cui questo è determinato da molteplici connessioni afferenti a un *network* di risorse appartenenti a diversi luoghi. In aggiunta a ciò, la transcalarità si configura quale caratteristica importante tipica del mondo contemporaneo, dal momento in cui essa «permette di cogliere uno stesso fenomeno a più livelli territoriali che ineriscono il globale e il locale» (Casti, 2013, p. 292); ciò dunque favorisce la valorizzazione delle potenzialità ambientali e della conoscenza locale, ma proiettandole – allo stesso tempo – in un'ottica globale.

tra le persone, che si fonde con le nuove tendenze dettate dallo sviluppo di nuove forme di mobilità (Casti, Burini, 2015).

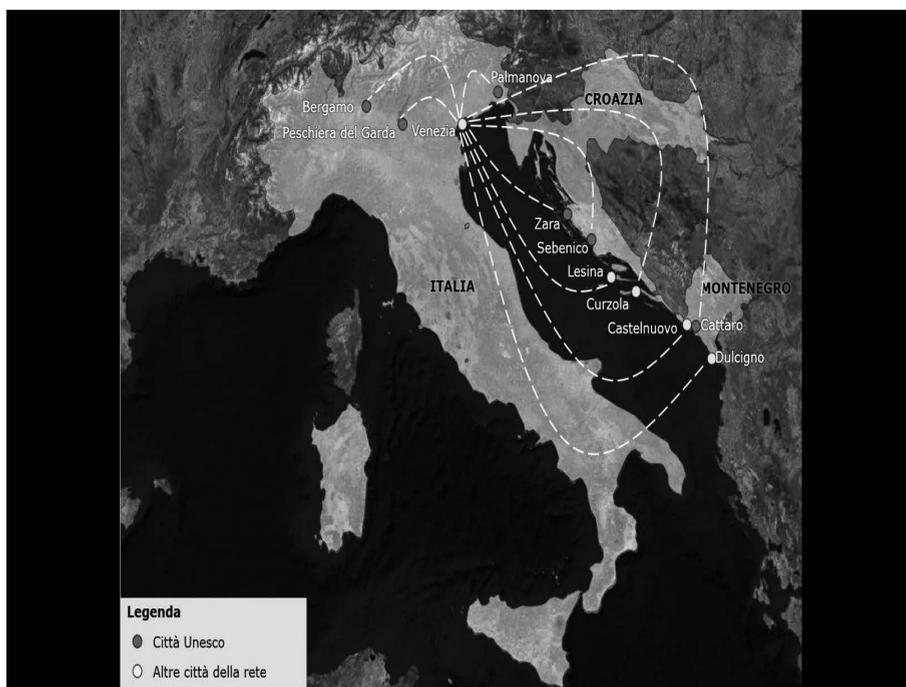


Fig. 1 – Localizzazione e reticolarità delle città murate veneziane.

Fonte: elaborazione propria.

Si propone in questa sede l'adozione della metodologia di analisi avanzata dal progetto di ricerca internazionale *Centralità dei Territori* coordinato dall'Università di Bergamo che promuove lo sviluppo turistico dei territori in chiave sostenibile, a partire da una rete internazionale di città aventi caratteristiche simili quali criteri identificativi e fattori dinamizzanti, che verranno analizzati in seguito (Casti, Burini, 2015)²⁰. Le prospettive metodologiche di tale progetto si articolano in tre fasi: i) identificazione delle città cluster per costituire una rete di territori connessi tra loro (Fig. 2); ii) analisi delle loro risorse s-Low e *mapping* per una loro valorizzazione turistica; iii) creazione di

²⁰ La rete europea delle università che hanno siglato un Accordo Quadro di partenariato per partecipare al progetto *Centralità dei Territori* sono: l'Anglia Ruskin University (Cambridge), la Fachhochschule Lübeck - University of Applied Sciences (Lubecca), la Haute Ecole Provinciale de Hainaut - Condorcet (Charleroi), l'Università degli studi di Bergamo (Bergamo), l'Universitat de Girona (Girona), l'Université de Cantabria (Santander) e l'Université de Picardie Jules Verne (Amiens), alle quali si è aggiunta nel 2014 l'Université de Technologie de Compiègne (Compiègne).

progetti di sviluppo territoriale anche turistico dei territori in chiave reticolare, sfruttando le tecnologie come sistemi abilitanti. La ricerca qui illustrata si è soffermata sulle prime due fasi.

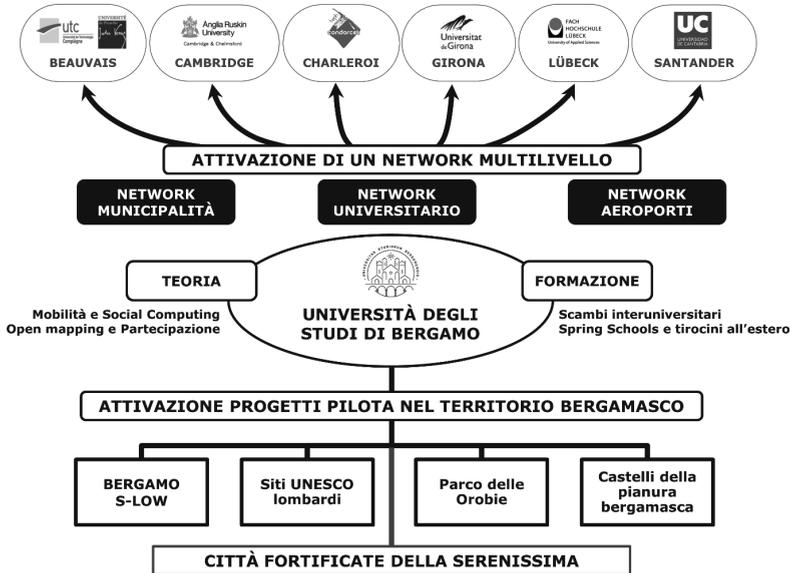


Fig. 2 – Articolazione della ricerca *Centralità dei Territori* comprendente la rete della Serenissima. Fonte: elaborazione ricavata dallo schema del medesimo progetto del CST-DiathesisLab (Aliaj, 2019, p. 47).

Per quanto riguarda la prima fase, ovvero l'identificazione delle città *cluster*, si propongono le undici città adriatiche dominate dalla Repubblica di Venezia, quali potenziali città s-Low situate in tre Paesi: la Croazia, l'Italia e il Montenegro. Questa vasta area include la suddivisione storica assegnata da Venezia ai suoi domini, distinti tra *Stato di Terra* e *Stato di Mare*²¹. Come già accennato, oltre alle sei città Patrimonio Mondiale dell'Umanità UNESCO (ossia: Bergamo, Peschiera del Garda, Palmanova, Zara, Sebenico, Cattaro), lo studio qui presentato ingloba altre città della rete difensiva veneziana.

²¹ Appartengono al primo dominio (altrimenti noto come *Terraferma*), la città murata di Bergamo, la fortificazione alla moderna Peschiera del Garda e la città-fortezza di Palmanova; viceversa Venezia – con il suo sistema difensivo –, a causa della posizione insulare, si caratterizza quale Capitale della Repubblica, mantenendo una certa neutralità e fungendo da cerniera tra lo Stato di Terra e lo Stato di Mare (Pepper, 2014). Per quanto concerne, invece, lo *Stato da Mare*, esso è rappresentato in Croazia dal sistema difensivo di Zara, il Forte di San Nicola a Sebenico, il sistema difensivo e portuale di Lesina e la fortezza di Curzola; in Montenegro sono conservati il Forte Mare di Castelnuovo, la fortezza di Cattaro e la città fortificata di Dulcigno.

Infatti, sono state aggiunte alla rete anche quelle croate di Curzola e Lesina e quelle montenegrine di Castelnuovo e Dulcigno. Tale ampliamento risponde all'applicabilità degli obiettivi perseguiti dal progetto *Centralità dei Territori* (Fig. 2) e precisamente:

1. rigenerare i territori mediante un turismo s-Low, inteso quale elemento propulsivo di sviluppo e in grado di coniugare la mobilità veloce di tipo aereo e la lentezza data dalla mobilità sostenibile;
2. costruire un *network* multilivello di città per una visione europea di sviluppo reticolare su scala locale e internazionale;
3. perseguire la sostenibilità e la promozione turistica anche in condizioni di scarsità di risorse presenti in un dato territorio.

Inoltre, al fine di creare un *network* multilivello si assumono cinque criteri di individuazione delle città della rete che riguardano le loro caratteristiche identificative e i fattori dinamizzanti che possiedono (Casti, 2015, pp. 22-24), nello specifico: i) la dimensione demografica della città identificata, ossia il numero di abitanti non supera le 500.000 persone; ii) la prossimità a una città metropolitana; iii) la possibilità di avere un centro storico o di essere inserite in una regione di pregio; iv) la presenza di un'università o di un campus universitario e culturale e, infine, v) la presenza di un aeroporto internazionale servito da compagnie *low cost* (Tab. I).

Va subito precisato che la maggior parte delle città selezionate non possiedono tutti i criteri elencati come, per esempio, la vicinanza a una metropoli, la presenza di un Ateneo universitario o di uno scalo aeroportuale. Tuttavia, tutte le città identificate e inseribili nella rete s-Low sono di piccola o media dimensione e annoverano un patrimonio storico-culturale di pregio. Insomma, tali città detengono un insieme di risorse naturali, culturali e di micro-business s-Low, che inglobate nella rete UNESCO potrebbero sostenere la reticolarità veneziana delle città murate e allo stesso tempo completare la sua «narrazione» storico-territoriale (Dell'Agnesse, 2018). Per rafforzare ulteriormente tale tesi basti ricordare che proprio la scelta dell'UNESCO si basa sul riconoscimento dell'unicità di un patrimonio e, in questo caso, l'aver attribuito il valore di unicità alla rete di città alle mura «alla moderna» costituisce l'elemento unificante anche per le città che sono state escluse da tale riconoscimento seppure in possesso di tale caratteristica²². Proprio l'at-

²² La decisione da parte di ICOMOS di esclusione cinque delle undici città inserite nella candidatura derivò dal fatto che esse non rispettano pienamente i parametri di eccezionalità richiesti per l'iscrizione quale parte di un sito seriale, oltre a mostrare un grado di integrità e autenticità fortemente compromessa. I problemi relativi all'integrità sono riscontrabili presso alcune città della Croazia: a Curzola i torrioni sono stati adibiti a parcheggio e i presunti miglioramenti delle opere in funzione a una loro conservazione hanno indebolito l'autenticità di questo componente (come, l'utilizzo di elementi in cemento per le attività turistiche). Anche Lesina è stata danneggiata dall'inserimento di gazebo disposti sulle ex-terrazze dell'artiglieria e dall'introduzione nella cittadella di una serie di strutture turistiche non orientate alla trasmissione culturale. Per quanto riguarda le città del Montenegro, si osserva che Castelnuovo

tenzione che l'UNESCO ha riservato a queste città, in qualche maniera, compensa l'assenza di università all'interno della rete e, allo stesso tempo, la prosimità a una metropoli di importanza internazionale può essere fatta derivare dal ruolo che, in passato, Venezia ricopriva come città-mondo (Jones, 1993) di forte valenza commerciale e culturale nei confronti delle città della rete, con le quali intratteneva relazioni e contatti. D'altronde, ancora oggi, il capoluogo veneto è riconosciuto come forte polo di attrazione turistica (ri)conosciuto a molteplici scale: regionale, nazionale, europea e mondiale.

Per quanto riguarda il criterio dinamizzate legato alla presenza di uno scalo aeroportuale ospitante compagnie *low-cost*, si evidenzia che molte delle città della rete non dispongono di un aeroporto, ma annoverano la presenza di un'accessibilità multipla, dal momento che possiedono porti, una rete di strade e autostrade, stazioni ferroviarie oppure ciclovie. Tale accessibilità risulta molto agevole: infatti, secondo la definizione di reticolarità assunta nel progetto *Centralità dei Territori*, si tiene conto di due fattori, uno legato alla lentezza e l'altro alla velocità. Il fattore della lentezza viene evocato, da un lato, per riappropriarsi della qualità dei territori ed esprimere l'esperire dei luoghi avendo il tempo di riflettere su ciò che ci circonda, dall'altro lato, per assumere le risorse culturali e naturali come valori sociali da tutelare e per riconoscere i saperi degli abitanti, che possono essere inglobati nella progettazione territoriale. Il fattore della velocità, invece, viene inteso in relazione alla possibilità di accedere e di connettere i territori, superando i vincoli inerenti alla distanza che non è più misurata in base ai chilometri, ma sulle relazioni (Casti, 2015, pp. 5-8).

Tab. I – Analisi delle città della Rete della Serenissima utilizzando i criteri identificativi e dinamizzanti appartenenti al secondo obiettivo della ricerca *Centralità dei Territori*. Sono in corsivo tutte le città Patrimonio dell'UNESCO.

Rete della Serenissima	Caratteristiche identificative			Fattori dinamizzanti	
	Città piccola-media (popolazione)	Vicinanza alla metropoli	Centro storico di pregio	Università	Aeroporto <i>low-cost</i>

presenta alcune strutture commerciali intrusive, come un *night club* e un cinema all'aperto con un grande schermo permanente; Dulcigno, invece, dispone di elementi intrusivi legati al turismo (Dell'Agnese, 2018). Infine, solo quattro componenti difensive di Venezia, la cui integrità è fortemente danneggiata, sono state incluse per rappresentare il centro dell'intera rete *alla moderna*, malgrado l'intera città e la sua laguna siano patrimonio UNESCO dal 1987 (ICOMOS, pp. 198-201).

Italia	<i>Bergamo</i>	120.287 (2017)	sì	sì	sì	sì
	<i>Peschiera d. G.</i>	10.465 (2017)	no	sì	no	no
	<i>Venezia</i>	261.905 (2017)	sì	sì	sì	sì
	<i>Palmanova</i>	5.422 (2017)	no	sì	no	no
Croazia	<i>Zara</i>	75.346 (2015)	no	sì	sì	sì
	<i>Curzola</i>	15.522 (2011)	no	sì	no	no
	<i>Lesina</i>	11.103 (2001)	no	sì	no	no
	<i>Sebenico</i>	45.294 (2015)	no	sì	no	no
Montenegro del Nord	<i>Cattaro</i>	22.601 (2011)	no	sì	no	no
	<i>Castelnuovo</i>	6.411 (2011)	no	sì	no	no
	<i>Dulcigno</i>	19.921 (2011)	no	sì	no	no

Fonte: elaborazione propria.

Lo studio, come già accennato, è stato articolato in due fasi: la prima, volta a produrre un'analisi del contesto storico-culturale e territoriale in cui si inseriscono i legami e le relazioni che coinvolgono le città sotto il dominio della Repubblica di Venezia; la seconda, incentrata sull'applicazione di strumentazioni di *mapping* al fine di attuare una valorizzazione turistica e culturale delle risorse s-Low presenti all'interno della rete della Serenissima.

Nella prima fase dell'analisi sono state studiate le fonti bibliografiche e documentali storiche e cartografiche che testimoniano i legami stretti creati tra Venezia, le sei città Patrimonio Mondiale dell'Umanità UNESCO (Bergamo, Peschiera del Garda, Palmanova, Zara, Sebenico e Cattaro) e le città di Curzola, Lesina, Castelnuovo e Dulcigno, ed è stata costruita la rete di relazioni intercorse tra di esse, densificando conseguentemente, il significato del *network*. In particolare, sono stati analizzati: i) il Dossier *Le opere di difesa veneziane tra XVI e XVII secolo*; ii) la cartografia storica dell'Archivio di Stato di Venezia; iii) la rassegna stampa dei quotidiani locali delle tappe della candidatura a Patrimonio dell'Umanità UNESCO, con particolare attenzione alla città di Bergamo; iv) gli studi più significativi inerenti alle città coinvolte nell'analisi.

La seconda fase della ricerca si è incentrata sulla costruzione di un *database* riportante la georeferenziazione delle risorse identificate ed elaborate attraverso sistemi di *mapping* GIS, con lo scopo di rappresentare la rete ter-

ritoriale creatasi tra Venezia e le città identificate. Nello specifico, il sistema di *mapping* è stato costruito attraverso l'uso del software QGIS e del *webmapping* di Google Earth. Tali sistemi comunicativi consentono di approfondire le dinamiche socio-territoriali delle risorse nelle città analizzate (Casti, 2013). Pertanto, è stato utilizzato il sistema *Settebellezze* per classificare e suddividere le differenti risorse considerate. I dati sono stati raccolti prevalentemente consultando fonti disponibili online e, in mancanza di dati georiferiti, sono state adoperate le più recenti pubblicazioni fornite da enti istituzionali procedendo alla loro georeferenziazione manuale.

5. Identificazione delle risorse s-Low e mapping per la valorizzazione turistica sostenibile del network delle città adriatiche e fortificate della Repubblica di Venezia

La seconda fase della ricerca è stata incentrata sull'identificazione delle risorse s-Low presenti all'interno della rete della Serenissima e sull'applicazione di *mapping* per attuare una loro valorizzazione turistica e culturale.

Al fine di individuare le risorse s-Low, si è proceduto alla redazione di schede riportanti i dati inerenti la localizzazione, il contesto storico e la rete territoriale delle attività produttive, difensive e commerciali, utili a comprendere il quadro culturale delle città analizzate (le città Patrimonio Mondiale dell'Umanità UNESCO e quelle di Curzola, Lesina, Castelnuovo e Dulcigno); dall'altro lato, delle corografie turistiche – ossia delle mappe che tengano conto dei dati sociali insiti nel territorio²³ –, attraverso i dati raccolti in un database georiferito, con lo scopo di farne emergere le risorse s-Low in funzione turistica²⁴. Si tratta di un sistema cartografico costruito su base Google Earth, nel quale sono state individuate e raccolte le risorse presenti in ciascuna città considerata a cui, in seguito è stato attribuito un riferimento georeferenziato. Il prodotto web interattivo (nelle Fig. 3 e 4 vengono riportati alcuni esempi di città della rete della Serenissima) è nato con lo scopo di fornire un'informazione multiscalare sulle potenzialità turistiche s-Low dei territori del *network*.

Per quanto riguarda l'individuazione delle risorse s-Low, seguendo l'indicazione della ricerca *Centralità dei Territori*, si è optato per una divisione in categorie comprendenti le risorse naturali, culturali e di micro-imprenditoria

²³ Con il termine di corografia si intende «una rappresentazione cartografica che recupera il senso terminale e sociale del territorio nella relazione che il soggetto instaura con il luogo, espresso dalla realtà paesistica» (Casti, 2013, p. 190). Sempre Casti sottolinea che «il significato di *corografia* è assunto per individuare una carta che si concentra sugli aspetti qualitativi prodotti socialmente e prospetta il paesaggio, recuperando sia il suo aspetto visivo sia contenutistico, in modi e forme che si discostano profondamente dalla carta topografica. In questo senso il significato di *corografia* è oppositivo a quello di *topografia*, giacché essa si propone di sradicare i presupposti metrici di quest'ultima» (Casti, 2013, pp. 190-191).

²⁴ In quest'ambito la rete costituisce l'intelaiatura in cui si dispiegano gli intrecci determinati dalla messa in connessione delle risorse culturali e naturali del territorio, che possono essere considerati quali nodi di un *network* turistico volto alla valorizzazione del locale, ma in prospettiva internazionale.

(ricettività e ristorazione), a cui sono state affiancate le reti relative alla mobilità sostenibile²⁵.

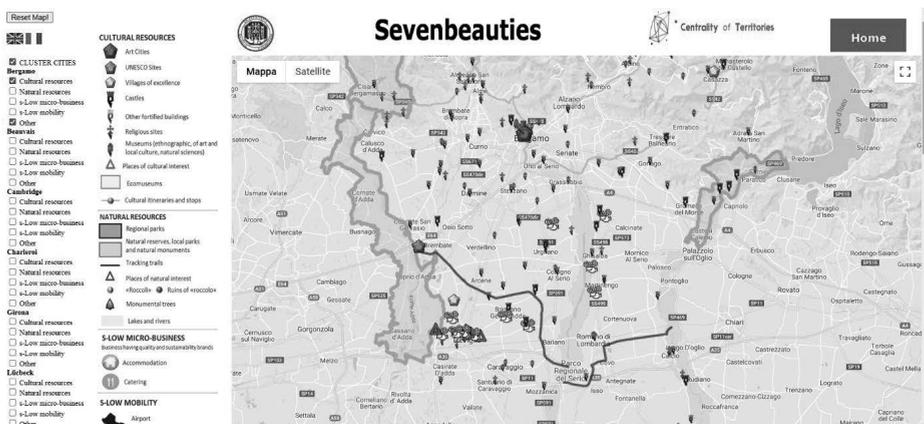


Fig. 3 – Le risorse s-Low della provincia di Bergamo sul sito di *Centralità dei Territori* dell’Università di Bergamo.

Fonte: <https://centralitadeiterritori.unibg.it>.



Fig. 4 – Esempio di mapping applicato alla città di Zara all’interno del sistema *Settebellezze*.

Fonte: <https://centralitadeiterritori.unibg.it>.

In *primis*, tra le risorse culturali sono state identificate le città murate, i castelli e altri tipi di fortificazione; oltre ai siti UNESCO, i siti d’interesse religioso, le rovine e i siti archeologici, i musei e gli ecomusei e altri edifici di

²⁵ Tali informazioni sono state selezionate sulla base di quanto riportato nel volume: Casti, Burini, 2015.

interesse storico-culturale. In secondo luogo, tra le risorse naturali sono stati individuati i parchi locali, regionali e nazionali, gli orti botanici, i monumenti naturali, le aree protette e altri elementi di pregio, quali, fiumi, sorgenti e laghi ecc.

In riferimento alle risorse di micro-imprenditoria, invece, sono state selezionate le strutture turistiche sia ricettive sia legate alla ristorazione utilizzando i criteri di qualità, sostenibilità e tipicità. In particolare, tra le strutture di accoglienza e di ricezione sono stati considerati i *bed & breakfast*, le dimore storiche adibite a fruizione turistica, gli agriturismi, le case e gli appartamenti per vacanze localizzate in immobili di rilievo da un punto di vista architettonico, oltre che a strutture aventi un servizio di connessione Wi-Fi e legate al cicloturismo (come, per esempio, i *bike hotel*).

Inoltre, per la micro-imprenditorialità basata sulla ristorazione sono state selezionate le aziende che propongono un'offerta di qualità volta a promuovere la cultura gastronomica e le produzioni locali, i piccoli produttori locali (a cui si aggiunge la produzione e la vendita dei cosiddetti prodotti a chilometro 0) e le aree di ristorazione con elevato valore culturale che rispettino l'identità dei luoghi, la quali hanno lo scopo di valorizzare il paesaggio in cui sono inserite e perseguendo la sostenibilità ambientale.

Infine, per quanto riguarda la mobilità sostenibile sono state selezionate risorse quali i principali itinerari della rete sentieristica, i percorsi di *heritage*, le piste ciclopedonali, la rete ferroviaria, tramviaria e le rotte navali. Con riguardo alle «città murate» prese in considerazione nel corso dell'analisi, si ritiene necessario sottolineare che dallo studio delle risorse inerenti alla mobilità s-Low della rete della Serenissima emerge che il collegamento tra queste città è possibile prevalentemente grazie alla presenza di una solida rete automobilistica e di rotte navali.

In breve, il riconoscimento a Patrimonio UNESCO permette di recuperare il senso del territorio e il valore profondo dei luoghi (Dell'Agnese, 2018), per questo motivo, è giustificato proporre una rete di città capaci di illustrare la loro connessione genetica e l'importanza storico-culturale da esse rappresentata. Da un punto di vista più pratico, per intraprendere un percorso omogeneo che porti alla reale collaborazione e condivisione degli aspetti culturali e sociali nei siti coinvolti nella rete, è necessario proporre una valorizzazione su ogni singola città mostrandone le risorse s-Low²⁶, culturali, naturali, di micro-imprenditoria e di mobilità sostenibile presenti.

6. Conclusioni

L'unitarietà del sistema difensivo veneziano costituito dallo *Stato da Terra* e dallo *Stato da Mar* – in una estensione che attraversava la regione mediter-

²⁶ Il concetto di s-Low, come già anticipato, non fa riferimento soltanto al turismo *slow* ma parte da presupposti di sostenibilità, intesa come sviluppo che preserva e valorizza le risorse naturali e culturali con la partecipazione delle comunità locali (Casti, Burini, 2015).

raanea fino al Levante – non costituisce un elemento di eccezionalità solamente per le sue manifestazioni militari testimoniate da un’ampia gamma di strutture difensive, prevalentemente caratterizzate da edifici fortificati che assumono diverse forme e dimensioni sulla base dei contesti territoriali a cui appartengono, ma comprende anche quelle civili e urbane. Tale rete, i cui nodi erano rappresentati dalle città-porto, trova la sua attualità nel mondo contemporaneo, in cui il fenomeno della mondializzazione e della connessione dei territori ci invitano a riflettere sul ruolo delle città e della mobilità generalizzata²⁷. Di fatto, le opere difensive della Serenissima costruite tra il XVI e il XVII secolo vanno sì intese quale genesi del sistema bastionato o «alla moderna» elaborato dalla città di Venezia in epoca rinascimentale, ma anche come una vasta e innovativa rete difensiva, economica, commerciale e politica – in breve, socio-territoriale – che si dispiega oggi in un’eccezionale testimonianza storica, architettonica e tecnologica. In quest’ambito, è possibile prospettare una valorizzazione su un duplice livello, vale a dire culturale e turistica.

In aggiunta, nella prospettiva di riflessione attuale – vale a dire in un contesto storico caratterizzato dall’incertezza dettata dalla pandemia da Coronavirus in atto²⁸ – l’approccio proposto consente di immaginare una diversa fruizione turistica dei luoghi²⁹. Ciò è possibile attraverso il recupero e il perseguimento dei valori sostenibili, volti alla promozione di una forma di turismo in grado di offrire all’ospite un’esperienza coinvolgente – che gli consenta di assimilare gradualmente i legami con la realtà locale – e, allo stesso tempo, di basso impatto ambientale.

La costituzione di un sistema di *mapping* per la capitalizzazione ha permesso di favorire la conoscenza quale base su cui agire per una promozione territoriale di natura s-Low, che costituisce la terza fase della ricerca *Centralità dei Territori*. La costruzione della banca dati e l’analisi favorita dal supporto cartografico di base GIS ha consentito non solo di evidenziare la ricchezza del patrimonio territoriale presente all’interno della rete tra Venezia, le città fortificate Patrimonio mondiale UNESCO e i siti montenegrini e croati analizzati in questa sede, ma anche di riflettere sulla potenzialità che questo patrimonio potrebbe avere da un punto di vista turistico. Di fatto, questo sistema di *mapping* oltre a cartografare – attraverso l’utilizzo di informazioni georiferite – le risorse culturali (soprattutto di carattere storico) e naturali, prevede l’integrazione di informazioni facilmente consultabili dall’utente attraverso *pop-up*, capaci di fornire ulteriori dati di dettaglio, quali, per esem-

²⁷ Sul ruolo specifico assunto dalle città nell’era della mondializzazione e sulla trattazione inerente alla mobilità generalizzata da essa prodotta, si rimanda a: Soja, 2007.

²⁸ In questa sede non ci si soffermerà su questo aspetto, si rimanda a: Casti, 2020.

²⁹ Infatti, a scala locale «we discover that the impacts of the pandemic affect the spatialities and not the material aspects of territories, and they have a strong connection with the perception of places and landscapes, with positive and negative issues» (Burini, 2020, p. 94).

pio: la denominazione del sito e la sua descrizione, comprensiva di eventuali link a siti esterni riportanti ulteriori informazioni.

Infine, l'integrazione di informazioni riguardanti la micro-imprenditoria (in altre parole la recettività e la ristorazione s-Low) e la mobilità sostenibile – con particolare attenzione per le piste ciclabili e, dove presenti, gli itinerari escursionistici – può contribuire a favorire l'ideazione di itinerari personalizzati e dedicati al periodo storico preso in esame nel presente articolo.

Bibliografia

AA.VV., *Storia economica e sociale di Bergamo. Vol. 3: Il tempo della Serenissima*, Bergamo, Fondazione per la storia economica e sociale di Bergamo, Istituto di studi e ricerche, 1993.

AA.VV., *The Venetian Works of Defence between 15th and 17th centuries*, UNESCO World Heritage List - Nomination Format, 2017, (whc.unesco.org/en/list/1533).

ALIAJ A., «Mapping per la valorizzazione dei territori: la rete delle Città Fortificate della Serenissima», in CASTI E. (a cura di), *La Geografia a Bergamo. Nuove sfide per l'analisi territoriale e il mapping*, Roma, A.Ge.I., 2019, pp. 45-54.

BELOTTI G., *Nel segno del leone: Venezia e la terraferma veneziana nei secoli XV-XVIII*, Brescia, Fintena, 2003.

BONADEI R. (a cura di), *Bergamo verso l'Unesco. Terra di San Marco: da frontiera di pietra a «paesaggi vivi» di pace. Atti degli incontri tenuti a Bergamo nel 2014, promossi dal Comune di Bergamo e dall'Università degli Studi di Bergamo - Centro Studi sul Territorio «Lelio Pagani» con l'Associazione Terra di San Marco*, Bergamo, Grafica & Arte, 2016.

BRAUDEL F., *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. 1 e 2, Torino, Einaudi, 1982.

BRAUDEL F., QUILICI F., *Venezia, immagine di una città*, Bologna, Mulino, 1984.

BURINI F., «Valorizzare il paesaggio e i saperi locali dei territori montani in chiave smart: sistemi di mapping e di storytelling per la promozione turistica sostenibile dell'altopiano di Bossico nel bergamasco», in *Annali del turismo*, VII, 2018, pp. 141-159.

BURINI F., «Spatial effects of a pandemic on Tourism: discovering territorial pathologies and resilience», in BURINI F. (a cura di), *Tourism Facing a Pandemic: From Crisis to Recovery*, Bergamo, Università degli studi di Bergamo, 2020.

CAPPELLINI P., «Città Alta dal 1763 al 1924», in ANGELINI S. (a cura di), *Bergamo: Città Alta una vicenda urbana*, Bergamo, Edizione del Comune di Bergamo, 1989, pp. 29-45.

CARBONI S. (sotto la direzione di), *Venise et l'Orient, 828-1797. Catalogo della mostra allestita presso l'Institut du monde arabe (Parigi, Francia) dal 2 ottobre 2006 al 18 febbraio 2007*, Parigi, Gallimard, 2006.

- CASINI M., «Fra città-stato e Stato regionale: riflessioni politiche sulla Repubblica di Venezia in età moderna», in *Studi Veneziani*, XLIV, 2002, pp. 15-36.
- CASTI E., «Tecniche dell'acqua e controllo territoriale: la Repubblica di Venezia a Butrinto sulla costa albanese», in *Atti e memorie dell'Accademia Patavina*, XCVII (1984-85), Padova, Soc. Tip., 1986, pp. 185-200.
- CASTI E., «Elementi atti a caratterizzare il ruolo della Repubblica di Venezia nella diffusione delle tecniche dell'acqua nel Mediterraneo», in *Atti III Convegno Internazionale di Studi Geografico-storici «La Sardegna nel mondo mediterraneo» Sassari, 11-14 aprile 1985*, Sassari, 1990, pp. 227-243.
- CASTI E., «Venezia sulla via dell'Oriente: la costa albanese», in *La cartografia geografica nel progresso delle conoscenze sull'Oriente nell'Europa dei secoli XV-XIX, (Convegno di Studio, Napoli, 13-14 dicembre, 1989)*, Istituto Univ. Orientale, Dip. di Studi Asiatici, *Contributi geografici n. 5*, Napoli, 1991, pp. 107-125.
- CASTI E., *Cartografia critica. Dal topos alla chora*, Milano, Guerini scientifica, 2013.
- CASTI E., «Geografia a 'vele spiegate': analisi territoriale e mapping riflessivo sul COVID-19 in Italia», in *Documenti Geografici*, 1, 2020, pp. 61-83.
- CASTI E., BURINI F. (a cura di), *Centrality of Territories: verso la rigenerazione di Bergamo in un network europeo*, Bergamo, Sestante Ed., 2015.
- CIMBOLLI SPAGNESI P., «In Levante. Le difese della Serenissima in Mediterraneo orientale, paradigmi di una cultura militare», in FIORE F. P. (a cura di), *L'architettura militare di Venezia in terraferma e in Adriatico fra XVI e XVII secolo: Atti del convegno internazionale di studi (Palmanova, Teatro Gustavo Modena, 8-10 novembre 2013)*, Firenze, Olschki, 2014, pp. 381-412.
- CONCINA E., MOLteni E., «La fabbrica della fortezza»: *l'architettura militare di Venezia*, Verona, Banca Popolare di Verona, 2001.
- DAL BORGO M., «Strutture Militari Veneziane: le città murate dello Stato da Terra e le città fortificate dello Stato da Mar», in *Mediterranean world. Mediterranean studies*, vol. 21, 2012, pp. 149-164.
- DELL'AGNESE E., *Bon Voyage. Per una geografia critica del turismo*, Torino, Utet Università, 2018.
- DOMINI R., «Il potere marittimo di Venezia», in *Le armi di San Marco. La potenza militare veneziana dalla Serenissima al Risorgimento. Atti del Convegno di Venezia e Verona, 29-30 settembre 2011*, Quaderno 11 della Società Italiana di Storia Militare, 2011.
- FERLINGHETTI R., «Mons Civitatis», in AA. VV., *Le Mura. Da antica fortezza a icona urbana*, Azzano San Paolo, Bolis Edizioni, 2016, pp. 41-71.
- FERRARI-BRAVO M., TOSATO S., *Gli arsenali oltremarini della Serenissima. Approvvigionamenti e strutture cantieristiche per la flotta veneziana (secoli XVI-XVIII)*, Milano, Biblion, 2010.
- ICOMOS, *Advisory Body Evaluation, Venice and its Lagoon (Italy) No. 394*, 1987 (whc.unesco.org/en/list/394/documents).

- ICOMOS, *Advisory Body Evaluation, The Venetian Works of Defence between 15th and 17th Centuries, (Italy, Croatia, Montenegro) No. 1533*, 2017 (whc.unesco.org/en/list/1533/documents).
- HOLDEN A., *Environment and Tourism*, Londra, Routledge, 2016.
- JONES E., *Metropoli. Le più grandi città del mondo*, Roma, Donzelli Editore, 1993.
- LANE F.C., *Venice. A Maritime Republic*, Baltimora, The Johns Hopkins University Press, 1973.
- LEVY J., «Un évènement géographique», in LEVY J. (a cura di), *L'invention du monde. Une géographie de la mondialisation*, Parigi, Presses de Sciences Po, 2008, pp. 11-17.
- LEVY J., «Entrer dans le Monde par l'espace», in LEVY J. (a cura di), *L'invention du monde. Une géographie de la mondialisation*, Parigi, Presses de Sciences Po, 2008, pp. 41-61.
- LEVY J., «Fabriquer le Monde : une géohistoire», in: LEVY J. (a cura di), *L'invention du monde. Une géographie de la mondialisation*, Parigi, Presses de Sciences Po, 2008, pp. 97-109.
- LUSSAULT M., *L'avènement du monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre*, Parigi, Seuil, 2013.
- MAZZI G., «Michele Sanmicheli, la cosiddetta scuola sanmicheliana e le difese della Repubblica», in FIORE F. P. (a cura di), *L'architettura militare di Venezia in terraferma e in Adriatico fra XVI e XVII secolo: Atti del convegno internazionale di studi (Palmanova, Teatro Gustavo Modena, 8-10 novembre 2013)*, Firenze, Olschki, 2014, pp. 109-142.
- ORLANDO E., «Venezia e il senso del mare», in *Nuova informazione bibliografica*, Il Mulino, XII, fasc. 2, aprile-giugno 2015, pp. 313-331.
- PANCIERA W., «La costruzione delle frontiere terrestri della Serenissima», in *Le armi di San Marco. La potenza militare veneziana dalla Serenissima al Risorgimento. Atti del Convegno di Venezia e Verona, 29-30 settembre 2011*, Quaderno 11 della Società Italiana di Storia Militare, 2011.
- PEPPERS S., «La Serenissima Repubblica di Venezia ed il Mediterraneo», in *Castellum: rivista dell'Istituto italiano dei castelli*, 2012, pp. 53-54.
- PEPPER S., «Defending the Frontiers of Venice: Fortification and Defensive Strategy in the Friuli before Palmanova», in FIORE F.P. (a cura di), *L'architettura militare di Venezia in terraferma e in Adriatico fra XVI e XVII secolo: Atti del convegno internazionale di studi (Palmanova, Teatro Gustavo Modena, 8-10 novembre 2013)*, Firenze, Olschki, 2014, pp. 3-19.
- PETTENATI G., *I paesaggi culturali Unesco in Italia*, Milano, Franco Angeli, 2019.
- RABBIOSI C., *Il territorio messo in scena. Turismo, consumi, luoghi*, Milano, Mimesis, 2018.
- ROSSI T., *A volo d'uccello. Bergamo nelle vedute di Alvise Cima*, Bergamo, Lito-stampa s.d, 2012.
- SERRA P., *Antiche stampe di Bergamo dal XV al XVIII secolo*, Bergamo, Grafica & Arte, 1982.

- SOJA E.W., *Dopo la metropoli. Per una critica della geografia urbana*, Bologna, Pàtron, 2007.
- TENENTI A., «Il sistema marittimo veneziano tra Adriatico e Levante», in MUSCARÀ C. (a cura di), *Venezia e l'Oriente vicino. Città e civiltà, Atti della conferenza internazionale sulla dimensione culturale, i centri storici e il futuro urbano* (Venezia 1986), Venezia, 1991.
- TIEPOLO M.F., *Cartografia, disegni, miniature delle Magistrature Veneziane, Catalogo della mostra documentaria allestita presso l'Archivio di Stato di Venezia dal 30 giugno 1984 al 30 settembre 1984*, Venezia, Archivio di Stato di Venezia, 1984.
- TURCO A., *Geografie della complessità in Africa: interpretando il Senegal*, Milano, Unicopli, 1986.
- TURCO A., *Verso una teoria geografica della complessità*, Milano, Unicopli, 1988.
- TURCO A., *Configurazioni della territorialità*, Milano, Franco Angeli, 2010.
- TURCO A., *Turismo & territorialità. Modelli di analisi, strategie comunicative, politiche pubbliche*, Milano, Unicopli, 2012.
- TURRI E. (a cura di), *Adriatico mare d'Europa. La geografia e la storia*, Bologna, Rolo Banca 1473, 2000.
- VILLA G., «All'origine del fronte bastionato nella Terraferma veneziana: il contributo di Francesco Maria della Rovere e Pier Francesco da Viterbo», in FIORE F. P. (a cura di), *L'architettura militare di Venezia in terraferma e in Adriatico fra XVI e XVII secolo: Atti del convegno internazionale di studi (Palmanova, Teatro Gustavo Modena, 8-10 novembre 2013)*, Firenze, Olschki, 2014, pp. 99-118.

The walled cities of the Republic of Venice: a resource for s-Low reticular tourism

In the 16th and 17th centuries, the Republic of Venice dominated the territories of the Italian *terraferma* and the eastern Adriatic coast through forms of commercial control that presupposed the fortification of ports and border towns. Starting from the recently recognized UNESCO World Heritage Site of the walled city system (2017), the paper aims to analyse this network considering some coastal cities that present traces of defensive «alla moderna» buildings, in order to include these resources in a network defined «s-Low». Indeed, the enhancement of cultural and natural heritage from an s-Low perspective favours the pursuit of actions aimed at promoting the development of territorial peculiarities, promoting a shared tourism planning in a reticular and sustainable way. This type of tourism based on the exploitation of networking resources was proposed by the Centre for territorial studies *Diathesis-Lab* of the University of Bergamo. Indeed, the cartographic laboratory uses mapping methods and instruments in order to disseminate and spread the aforementioned sustainable tourism model.

Les villes fortifiées de la République de Venise : ressource pour le tourisme réticulaire s-Low

Au cours des XVI^e et XVII^e siècles, la République de Venise domina les territoires italiens de la *terraferma* et de la côte orientale adriatique au moyen de formes de contrôle commercial présumant la fortification des ports et des villes frontalières. A partir du système des villes fortifiées récemment reconnues (2017) comme Patrimoine mondiale de l'humanité par l'UNESCO, l'article vise à analyser ce réseau et, en prenant en considération aussi d'autres villes côtières présentant des traces de constructions défensives «à la moderne», vise à inclure ces éléments dans un réseau touristique défini comme s-Low. En effet, la valorisation du patrimoine culturel et naturel dans une perspective s-Low favorise la poursuite d'actions visant à promouvoir la valorisation des particularités territoriales, en promouvant une planification touristique partagée dans une modalité réticulaire et durable. Cette typologie touristique fondée sur la valorisation de ressources au travers de leur mise en réseau, a été proposée par le Centre d'étude sur le territoire *DiathesisLab* de l'Université de Bergamo. Ce laboratoire de cartographie utilise des méthodes et des instruments de *mapping* afin de diffuser un modèle de tourisme durable.

