



## Genius Loci

Il mondo di un osservatore privilegiato, **Francesco Bandarin**, direttore del Centro del Patrimonio Mondiale (2000-2010) e vicedirettore generale per la Cultura dell'Unesco (2010-2018)

## Turismo culturale

### Jing-Háng, il Gran Canale cinese

Il Gran Canale, noto ai cinesi come Jing-Háng, costituisce un vasto sistema di vie navigabili interne della Cina, che collega, attraverso otto province, la capitale **Pechino**, nel Nord, alla città di **Hangzhou** nella provincia di Zhejiang, nel Sud. Con i suoi **1.794 chilometri di lunghezza**, è il più lungo canale del mondo e la più grande infrastruttura di trasporto realizzata dall'umanità prima della rivoluzione industriale. Il canale ha costituito per oltre due millenni la vera spina dorsale economica della Cina, consentendo di integrare i sistemi navigabili dei due grandi fiumi cinesi, il Fiume Giallo e lo Yangtze, e di collegare il Nord e il Sud del Paese con una rete di trasporto di merci interna (**Foto 1**), evitando la navigazione lungo le pericolose rotte del Mar della Cina. La costruzione di questo sistema infrastrutturale venne iniziata **fin dal V secolo a.C.**, ma le varie parti del canale vennero unificate solo per iniziativa dell'imperatore Wen (541-604; **Foto 2**) durante la dinastia Sui (581-618), che lo utilizzò principalmente a fini strategici, per consolidare il controllo del Nord del Paese. La possibilità di trasferire facilmente grandi quantità di riso e cibo dal Sud al Nord permetteva infatti di mantenere un grande esercito nelle zone settentrionali e di far fronte così alle continue minacce di invasione dei popoli nomadi del Settentrione. Parallelamente al canale, venne costruita una strada imperiale e le strutture logistiche di supporto a un apparato di corrieri, creando così un'efficientissima rete di comunicazione tra le diverse parti dell'impero (**Foto 3**). La gestione di un'infrastruttura così estesa fu resa possibile da un sistema di monopolio imperiale del trasporto del riso e delle materie prime strategiche, per la tassazione e il controllo del traffico, il Cao Yun, che durò per secoli. La dinastia Tang (618-907) continuò l'opera di manutenzione e gestione del canale, costruendo molti granai lungo il percorso per far fronte a possibili emergenze, nel caso in cui alluvioni o altri disastri rendessero impossibile la navigazione. Per rendere regolare il tra-

sporto, vennero realizzate speciali chiatte fluviali, progettate per adattarsi alle diverse profondità delle differenti sezioni del canale. Tale era l'importanza del canale che nell'anno 735 il traffico annuale veniva stimato a circa 150mila tonnellate di merci. Ma la principale innovazione tecnologica fu l'invenzione, durante la successiva dinastia Song (907-1279), della **moderna chiusa fluviale**, progettata da Qiao Weiyue, un commissario al trasporto, nell'anno 984 d.C. Il sistema di chiuse con paratoie apribili, successivamente perfezionato da **Leonardo da Vinci** con l'invenzione di paratoie con chiusura a V, che consentono una migliore tenuta idraulica, è ancora in uso in tutti i canali navigabili del mondo. Nel XII secolo, durante il conflitto con un popolo di invasori di origine manciù, gli Jurchen, che portò alla perdita del controllo del Nord della Cina da parte dei Song, i generali decisero di rompere le dighe del Fiume Giallo per decimare gli invasori. Questo portò alla rovina la sezione meridionale del canale per oltre un secolo, quando la nuova dinastia mongola degli Yuan (1271-1368) avviò grandi lavori di ripristino. I sovrani mongoli avevano infatti stabilito la loro capitale a Pechino ed era vitale per loro riprendere il flusso di merci e materiali dal Sud al Nord. Nel 1280 d.C. venne addirittura scavata una nuova sezione del canale lungo i contrafforti delle montagne dello Shandong, che permise di **accorciare la distanza Pechino-Hangzhou di ben 700 chilometri** rispetto al percorso precedente, creando l'attuale collegamento diretto tra le due città. Il Gran Canale fu rinnovato quasi integralmente (**Foto 4**) tra il 1411 e il 1415 durante la dinastia Ming (1368-1644). Infatti, all'epoca, a causa del ridotto apporto di acqua, molte parti del canale non avevano la profondità necessaria, e questo obbligava a continui trasbordi dalle chiatte più grandi a imbarcazioni più piccole. L'imperatore Yongle (1360-1424) decise di far costruire una grande diga e ben quattro enormi bacini nello Shandong per rendere regolare l'alimentazione del canale. Tra il 1411 e il 1415, ben 165mila lavoratori dragarono il letto del canale e costruirono nuovi argini e chiuse. Il trasferimento della



capitale Ming da Nanchino a Pechino nel 1403 spostò l'asse economico della Cina in direzione del canale, favorendo in particolare l'emergere della città di Suzhou come centro economico del Paese. In epoca Ming, per mantenere e gestire il Gran Canale venivano impiegati non meno di 47mila lavoratori, mentre oltre 120mila soldati erano adibiti alla manovra delle 12mila chiatte necessarie per il trasporto delle derrate (**Foto 5**). La rilevanza economica del canale restò fondamentale anche per la successiva dinastia di origine manciù, i Qing (1644-1912), che si adoperò per continuare l'opera di manutenzione e di gestione dell'infrastruttura. Tuttavia, nel 1855 le dighe di alimentazione del canale vennero aperte per ostacolare la marcia delle truppe della ribellione di Taiping (1850-1864) e le strutture subirono notevoli danni. Inoltre, la realizzazione delle **linee ferroviarie** Tianjin-Pukou e Pechino-Hankou e lo sviluppo delle **rotte marittime** portarono all'abbandono di larghi tratti del canale, che peraltro è **ancora oggi navigabile per oltre 800 chilometri**, da Hangzhou fino a Jinin nella provincia dello Shandong. Grandi lavori di ristrutturazione sono stati avviati nel 2001, per migliorare la qualità delle acque, ripristinare i fondali e gradualmente estendere i tratti navigabili (**Foto 6**). Per la sua importanza storica e per la qualità delle sue strutture, il Gran Canale cinese è stato iscritto nel 2014 nella lista del Patrimonio Mondiale.

**2** L'IMPERATORE WEN CHE INIZIÒ IL CANALE

**3** IL GRAN CANALE ATTRAVERSO LA CITTÀ

**5** UN POSTO DI GUARDIA LUNGO IL GRAN CANALE

**6** OGGI È UNA LINEA DI NAVIGAZIONE MODERNA



### Monasteri cistercensi catalani uniti



**Tarragona (Spagna)**. Il percorso cistercense può di nuovo essere visitato al completo dopo l'apertura lo scorso 11 luglio, giorno di San Benedetto, del terzo dei suoi monasteri, **Santa Maria de Vallbona** (Vallbona de les Monges, Urgell, nella foto in alto), che si è unito al **Monastero di Santes Creus** (Aiguamúrcia, Alt Camp; nella foto in basso) e a **Santa Maria de Poblet** (Vimbodí-Poblet, Conca de Barberà). Questa è la prima estate in cui con un **unico biglietto** (nella foto a destra), che può essere acquistato in situ o online ([patrimoni.gencat.cat/larutadelcister](http://patrimoni.gencat.cat/larutadelcister)), si può accedere ai tre monumenti e approfittare di uno sconto di 6,50 euro sul prezzo totale dei tre biglietti. Inoltre, **data la situazione d'incertezza, è valido per due anni**. Per incentivare la visita il Monastero di Santes Creus ha preparato due nuovi itinerari a tema: uno sulla **vita dei re e delle regine** che vi sono sepolti e l'altro sul **ruolo delle donne** nei circoli della nobiltà catalana medievale, attraverso le tombe di Guillema de Claramunt, Guillema de Montcada (più nota come Invicta Amazona), Magdalena Salva e delle due regine Blanca d'Anjou e Margherita de Prades (Bianca d'Angiò e Margherita di Prades).



Si tratta di tre siti monumentali eccezionali, sia per la loro bellezza architettonica sia per l'atmosfera spirituale che ancora vi si respira. Con 800 anni di presenza monastica ininterrotta, il convento di Santa Maria de Vallbona è il tesoro più sconosciuto e sorprendente dell'itinerario. Le spettacolari vetrate e le tombe reali di Santes Creus, che ospitò la prima comunità benedettina in Catalogna, spiccano per la purezza, il rigore e l'austerità. Infine, il Monastero di Poblet, tra i più grandi d'Europa e con un'importante comunità monastica, oltre a offrire un insieme architettonico impressionante, ha recentemente rinnovato e ampliato l'allestimento del museo (cfr. n. 401, ott. '19, p. 3). Come in tutti gli spazi pubblici della Catalogna, per l'accesso è obbligatoria la mascherina. **Roberta Bosco**



### Una casa nel bosco degli artisti

**Morterone (Lc)**. Per Carlo Invernizzi (Milano, 1932-2018), avvocato di professione, poeta (e filosofo, cultore del pensiero della «Natura Naturans») per vocazione, Morterone era «*il luogo delle radici*», perché qui scaturivano le fonti del suo «*fare poesia*». Così di quel minuscolo borgo (29 abitanti, il più piccolo comune d'Italia) ai piedi del Resegone, volle fare un laboratorio di creatività e nel 1988, con l'Associazione Amici di Morterone, da lui fondata due anni prima, e con il Comune lanciò il progetto del **Museo degli Artisti**: un museo a cielo aperto (cui presto avrebbero contribuito i figli Epicarmo, gallerista, e Sostene, avvocato), oggi ricco di oltre 30 opere di artisti internazionali diffuse tra il paese e i suoi dintorni, tutte ideate per quegli spazi incontaminati. Al museo immerso nella natura (con lavori di Asdrubali, Candeloro, Carrino, Lucilla Catania, Ciussi, Gianni Colombo, Legnagli, Morellet, Pinelli, Querci, Rückriem, Sonogo, Staccioli, Toroni, Tremlett, Varisco, Verjux e Wach) i figli hanno ora potuto aggiungere la **Casa dell'Arte**, dove sono esposte opere (incompatibili con gli spazi aperti) di alcuni degli artisti già presenti e di autori come Castellani, Dadamaino, Mario Nigro, Rodolfo Aricò, Riccardo De Marchi, Mario Nigro, Niele Toroni, Alan Charlton (nella foto). Pur rispettando tutti i canoni della più aggiornata architettura museale, l'edificio s'innesta con naturalezza fra gli edifici locali, di cui rispecchia la verticalità e i semplici stilemi. Per l'inaugurazione, il 5 e 6 settembre, è stata allestita la mostra «**Morterone. Arte Natura Poesia**», che trova spazio nel museo, nella Sala Municipale e nei siti all'aperto, arricchendo il minuscolo borgo di altra bellezza. **Ada Masoero**

