

Paesaggi del bel paese, dal viaggio al turismo

Gabriele Corsani*

abstract

Dopo l'unità nazionale (1861) e il primo collegamento effettivo fra le regioni italiane assicurato dalle ferrovie a partire dal decennio successivo, si diffonde il gusto dei viaggi alla ricerca dei caratteri monumentali, paesaggistici e storici della nuova dimensione politica, con i relativi resoconti letterari che ampliano le descrizioni stabilite negli stessi decenni dagli intellettuali e artisti stranieri residenti in Italia.

A questa letteratura si accompagna la diffusione di collane divulgative dedicate alle singole città, ad ambiti geografici significativi e alle regioni, significative per le descrizioni e per l'apparato iconografico. Nelle espressioni letterarie sopra citate l'attenzione al paesaggio costituisce un riferimento centrale, non destituito di relazioni con la fortuna turistica dei luoghi e con le suggestioni degli stranieri, e soprattutto non ignaro di una discendenza negli apprezzamenti e nelle modalità percettive.

parole chiave

Identità nazionale, rappresentazione letteraria del paesaggio, iconografia storica del paesaggio, apprezzamento del paesaggio

* *Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio.*

The landscapes of our beautiful country, from trips to tourism

abstract

The link between Northern and Southern Italy was created at the beginning of the decade following the national unity (1861) with the laying of the first railway network. Italian literary reviews, reports and collections of books devoted to the discovery of the ethnographic and physical features of the new Italian Kingdom spread quickly.

At the same time, journals and memories of individual trips confirmed the hints given by the relevant literature and provided new tips about the most celebrated tourist destinations which were further developed by the suggestions of the foreign writers living in Italy. In this literature, landscape descriptions depict the face of a big variety of shapes, colours and habits as well as the sense of the national belonging. This type of interpretation showed such features until the 1960s when it was overthrown by the deal of mass tourism.

key-words

National identity, literary representation of landscape, historic iconography of landscape, landscape appreciation.



La messe di diari e note scientifiche del viaggio in Italia si arricchisce dopo l'unità con gli apporti di autori italiani che visitano il nuovo regno per scoprirne i caratteri ambientali, estetici e storici. Alberto Savinio in *Epoca Risorgimento (Hermaphrodito, 1918)* richiama la comparsa di alcuni segni esteriori di una prima identità nazionale, in una ricostruzione sentimentale non scevra da implicazioni paesaggistiche:

"Italiano: vocabolo che assume, durante quel periodo, un fascino palpitante. Crea dei caratteri negli oggetti, nelle cose, nei tipi: - Il sigaro Virginia, lo spaccio stemmato dei Sali e Tabacchi, il maresciallo dei Carabinieri; - lato del nostro miglior pittoresco nazionale, che è e rimarrà purissimo, poiché mai figurerà nei programmi turistici dell'agenzia Cook. Libro d'oro delle cose degne d'esser vedute in the beautiful Italy" (Savinio 1981, p. 37).

È avvertibile un moto di orgoglio nella rivendicazione di quella uniformità minima eppure radicata, propria di una patria prevalentemente rurale. Savinio vi contrappone l'Italia urbana reclamizzata dalle agenzie turistiche straniere, aduse al culto del riduzionismo stabilizzato di 'culle dell'arte', belleviste oleografiche e pittoresco stereotipato.

Si presentano qui le principali tappe della diffusione della conoscenza e del gusto per i paesaggi della nuova Italia dagli anni postunitari fino alla metà del Novecento, sia attraverso le collane editoriali di ambito nazionale, per lo più a larga o larghissima diffusione, sia attraverso le testimonianze letterarie sull'apprezzamento di alcuni di quei paesaggi, con attenzione alla individuazione delle mete e alle eventuali influenze che essa può avere avuto sul più vasto ambito del turismo.

Rispetto a "viaggio" - tradizionale elezione di mete per una ricerca antropologica, storica, estetica, letteraria o per il desiderio antico di "sfogare il cuore" attraverso tutte le metafore dell'itinerario - "turismo" è abbastanza recente anche come lemma. Alfredo Panzini nella edizione del 1905 del suo dizionario avverte che si tratta di un "neologismo che, per quanto spiacenti, i dizionari dovranno accogliere" (*Turismo*, in *Grande Dizionario della Lingua Italiana*, vol. XXI, 2002, 464). Ed esisteva già, anche se con scarsa diffusione, il termine "torista" con una prima comparsa nel 1837 - "turba di toristi britannici", nel periodico "L'annotatore piemontese" - registrata dal *Grande Dizionario della Lingua Italiana (ibidem)*.

Ben oltre l'accoglimento lessicale avallato *oborto collo* da Panzini, nel Novecento il turismo si è affermato con varie aggettivazioni: domenicale, sociale ovvero societario, culturale, di massa. Si è sviluppato in anni recenti il turismo "responsabile", o "sostenibile" con richiamo ai concetti ecologici ed economici della sostenibilità: versione aggiornata del turismo culturale e di più complessa definizione ma ugualmente legato per via elettiva al piccolo gruppo, ove la ridotta dimensione è definita non dal censo ma dal rapporto che si stabilisce con monumenti e luoghi. Il turismo responsabile e/o sostenibile, che si lega a pratiche e mode recenti come la riscoperta degli itinerari storici e delle loro implicazioni paesaggistiche, sembra poter fondare un rapporto realmente vivificatore fra visitatori, luoghi e comunità che li abitano.

Quanto al turismo internazionale, le chiavi interpretative stabilite da Ruskin e dai letterati e artisti per lo più francesi, inglesi, tedeschi e statunitensi che popolano dalla fine dell'Ottocento i luoghi deputati della penisola, da Venezia a

Firenze, da Roma a Napoli alla Sicilia con scoperte e ri-scoperte eccellenti, si erano ridotte a standard da *grand tour* in sedicesimo - più propriamente in ventiquattresimo - ben prima della kermesse attuale che le ha definitivamente obliterate.

I primi viaggiatori-turisti stranieri ora detti hanno avuto un ruolo non trascurabile nei processi di apprezzamento delle località da loro elette. Se i loro scritti non erano conosciuti in Italia perché editi nelle rispettive patrie e lingue, la continuata presenza fisica nei luoghi di elezione e l'opera dei loro allievi hanno avuto un effetto diretto per la valorizzazione del nostro patrimonio storico-artistico. Oggi le ultime vestigia di questo *humus* sono relegate nelle lapidi commemorative (alcune a dir vero assai recenti) e nelle più attente guide turistiche, la cui lettura è ormai praticata da pochi "viaggiatori". Registriamo tre casi di tempestive traduzioni in italiano di opere importanti per la percezione del paesaggio. La prima, *L'uomo e la natura* di John Perkins Marsh, compare a Firenze presso l'editore Barbèra nel 1870, da *Man and Nature* (New York, 1864); la seconda e la terza, *Storia di un ruscello* e *Storia di una montagna*, due aeree operette di Elisée Reclus, sono pubblicate dall'editore Brigola di Milano nel 1885 (numerose traduzioni e ristampe compaiono fino agli anni Trenta e poi ai giorni nostri) da *Historie d'un ruisseau* (Paris, 1869) e *Histoire d'une montagne* (Paris, 1882).

La prima impresa editoriale che si propone di descrivere e illustrare la nuova patria è la collana a dispense *Le Cento Città d'Italia*, pubblicate fra il 1871 e il 1872 con il sottotitolo *Descrizione storica, politica, geografica, commerciale, religiosa, militare*, curata da Ariodante Manfredi per l'editore Bestetti di Milano. Nella selezione proposta *La città*



come principio ideale delle storie italiane (Cattaneo 1972, pp. 7-47) dispiega dal nord al sud una cospicua trama indagata nei suoi caratteri storici e contemporanei, senza dimenticare le implicazioni militari della localizzazione.

Un ruolo insostituibile nel diffondere la conoscenza mediante la visita diretta delle singolarità naturali e artistiche d'Italia si deve alla fondazione di due sodalizi tuttora esistenti, il *Club Alpino Italiano* (CAI, 1863) e il *Touring Club Italiano* (TCI, 1894) che deriva dal *Touring Club Ciclistico Italiano* (TCCI), inteso a promuovere il turismo ciclistico sul modello dell'analoga associazione nata in Inghilterra nel 1878. Il TCCI pubblica prontamente una assai nutrita serie di profili altimetrici e di "cartine panoramiche" in scala 1:125.000 (cm 75 x 21) dedicate a itinerari con distanze relativamente limitate e percorsi collinari o montani, da *Tenda - Cuneo a Firenze - Siena*, da *Arsoli - Tivoli - Roma a Lagonegro - Eboli*. Alle "cartine panoramiche", che hanno una implicita valenza paesaggistica per l'accurata resa orografica, si accompagnano le guide regionali per il turismo ciclistico (la prima, dedicata alla Lombardia, esce nel 1897). Seguono ancora, a cura del TCI, le notissime guide delle regioni e delle città con i loro dintorni, diffuse in innumerevoli edizioni e ristampe, caratterizzate dalla ampiezza delle informazioni e da pertinenti apprezzamenti paesaggistici. Una componente apprezzata di queste guide è data dalle piccole e chiarissime planimetrie urbane.

La fortuna del CAI e del TCI si deve anche alla diffusione dei rispettivi periodici. Nel 1868 compare il "Bollettino del Club Alpino Italiano"; nel 1895 la "Rivista mensile del TCI", che dal 1917 al 1968, con il nome "Le Vie d'Italia", è stata l'organo nazionale di promozione turistica più diffuso. Fra i sodalizi dedicati alla salvaguardia e alla promozione

del paesaggio spicca la "Associazione nazionale per i paesaggi e i monumenti pittoreschi d'Italia", istituita a Bologna nel 1906, che nel 1913 confluisce nel TCI in cui sorge il "Comitato nazionale dei siti e dei monumenti pittoreschi", presieduto dall'onorevole Luigi Rava (Parpagliolo 1923, p. 25 e sgg.).

Ugualmente intitolata *Le Cento Città d'Italia*, è una seconda collana di dispense come supplemento mensile gratuito per gli abbonati de "Il Secolo d'Italia" di Milano, dall'inizio del 1887 al 1902. Le dispense, poco meno di meno di duecento, hanno un apparato iconografico cospicuo, formato da incisioni in legno ricavate da fotografie, rappresentative dei quadri urbani che saranno tramandati come icone delle singole città. A Firenze è dedicata la quinta dispensa e una delle ultime, la centottantanovesima (settembre 1902), con quattro pagine anziché le consuete otto, relativa a *Firenze dal 1887 ad oggi*. L'immagine rappresentativa della modernità è la nuova e mal riuscita piazza Vittorio Emanuele ricavata dalla distruzione del centro antico, ripresa con il monumento equestre del re sullo sfondo dell'arcone verso Via Strozzi. Altri segni minori della modernità fiorentina sono rappresentati nelle piccole foto dell'ultima pagina con i nuovi monumenti scultorei dedicati a personaggi contemporanei. Si nota la bella statua di Daniele Manin in Piazza Ognissanti, dello scultore veneziano Urbano Nono, rimossa nella seconda metà degli anni Trenta perché Manin era ebreo e confinata nel piazzale Galilei lungo il Viale dei Colli, sostituita dall'Ercole che strozza il leone di Romano Romanelli.

La *Collezione di monografie illustrate - Serie Italia Artistica*, diretta da Corrado Ricci per le edizioni dell'Istituto Italiano di Arti Grafiche di Bergamo, apporta una nota innovativa dovuta alla grande

personalità del curatore, che è anche autore della prima monografia dedicata alla sua città natale, *Ravenna* (1902), oltre che di *Volterra* (1905) e de *La Repubblica di San Marino* (1906). Precoce archeologo e brillante direttore di musei, Ricci orienta le numerose monografie, dedicate a una città, a una zona geograficamente individuata o a una città e al suo territorio, con una sintesi organica che ne unisce gli aspetti storico-artistici e naturalistici, dalle arti minori alla pittura, all'architettura ai quadri urbani e al paesaggio naturale. Quest'ultimo è rappresentato con sicura intelligenza della forma del territorio quale presupposto fisico della sua storia, al di là di ogni determinismo. La *Collezione* di Ricci si distingue fra l'altro per l'eccellente livello degli autori, fra cui citiamo Pompeo Molmenti (*Venezia*), Arturo Jahn Rusconi (*Siena*), Guido Carocci (*Il Valdarno da Firenze al mare*), Arduino Colasanti (*L'Aniene*), Salvatore Di Giacomo (*Napoli*, parte I), Diego Angeli (*Roma*, parte I), Nello Tarchiani (*Firenze*). Ancora con il titolo *Le cento città d'Italia*, fra il 1924 e il 1929 la casa editrice Sonzogno pubblica una collana che sarà definitiva e che raggiunge il numero di trecento fascicoli illustrati, confermando l'assoluta prevalenza dei piccoli centri urbani nella nostra penisola. Le numerose illustrazioni fotografiche delle dispense fissano l'immagine del patrimonio storico secondo canoni estetici e criteri omogenei che rimarranno quelli consumati dal turismo, anche oltre le distruzioni della seconda guerra mondiale.

Altra impresa editoriale di rilievo è la collana *Italia (negli scrittori italiani e stranieri)*, formata da monografie regionali promossa da Luigi Parpagliolo, cospicua figura di giurista, di scrittore e di illuminato funzionario della Direzione per le Antichità e Belle Arti del Ministero della Pubblica



Istruzione dal 1900 agli anni Quaranta, che ha un ruolo rilevante nella nascita delle leggi sulla protezione del paesaggio ed è autore di studi di grande pregio. La collana di cui è autore unico prevedeva sedici monografie regionali e quattro monografie urbane dedicate a Roma, Firenze, Venezia e Napoli. Avviata nel 1928 con i tipi dell'editore romano Luciano Morpurgo, la collana pubblica sei monografie fino al 1941 (*Lazio, Lombardia, Campania, Toscana, Roma, Sicilia*); nel 1951 esce l'unico volume del dopoguerra, *Calabria*. I bei volumi in ottavo grande sono composti da passi di autori in gran parte contemporanei, con apposite traduzioni dalle edizioni originali di quelli stranieri, alternati a un apparato di sessanta immagini fotografiche (salvo pochissime incisioni) che offre un complemento assai godibile; si alternano, nei passi letterari e nelle foto, monumenti celebri e scorci campestri. Notiamo che fra gli autori del volume sulla *Toscana* (1932) non compare John Ruskin.

L'attività di promozione e di valorizzazione delle mete turistiche si avvale dal 1919 dell'Ente Nazionale per l'incremento delle Industri Turistiche (ENIT) che, per lo più in collaborazione con le Ferrovie dello Stato, è autore di numerose pubblicazioni; ricordiamo l'impegnativa collana "Documentari fotografici delle Province d'Italia", della quale risulta che sia comparso solo il volume dedicato a *L'Aquila* (1932).

Ancora il TCI, dal 1932 al 1936, pubblica la *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia*, formata da volumi in sedicesimo ad album, composta da cinque parti in sei volumi: *Stazioni al Mare* (due volumi); comprendono anche quelle di Rodi e della Libia), *Stazioni Alpine*, *Stazioni dell'Appennino*, *Stazioni sui Laghi*, *Stazioni Idrominerali*, con un ricco apparato iconografico di

paesaggi incantati. La più compiuta iniziativa editoriale del TCI degli anni Trenta è la collana "Attraverso l'Italia, Illustrazione delle regioni italiane", con i bei volumi in quarto dalla copertina color carta zucchero, composti da una breve introduzione e da centinaia di efficaci immagini fotografiche con ampie didascalie. Alla fine del decennio l'ente muta il nome in Consociazione Turistica Italiana (CTI), per la campagna di depurazione della "lingua nostra" dalle parole straniere.

Alle collane, alle raccolte e ai periodici sopra accennati si accompagna un numero consistente di libri nati da viaggi episodici di letterati e di artisti, che hanno un impatto non incisivo per la diffusione limitata e per l'impostazione intellettuale ma che sono comunque indicativi di preferenze e suggestioni che non restano mai prive di conseguenze, come abbiamo osservato per i testi stranieri. Soprattutto hanno avuto il compito prezioso di descrivere e di apprezzare la bellezza dei paesaggi rurali che a noi appare intatta e la vecchiezza povera e decadente dei centri urbani, con la capacità di coglierne aspetti ed emozioni prive di componenti oleografiche o banalmente impressionistiche. Attraverso parametri quali estraneità e radicamento, apertura e pregiudizio, lontananza e vicinanza, che si sono mantenuti in termini analoghi fino alla metà del Novecento, le descrizioni si fanno lucide testimonianze della maniera in cui quel paesaggio e quel luogo erano vissuti. Per un orientamento in questa letteratura di viaggio, che commentiamo in alcuni esempi, ci riferiamo ove possibile al rapporto fra i mezzi di trasporto usati dai viaggiatori e la percezione del paesaggio. Ai primi viaggi compiuti in treno si affiancano quelli dovuti alla diffusione della

bicicletta e poi dell'automobile, che implicano modi peculiari di visione del paesaggio, dell'arrivo nelle città, ecc., in una successione che seguiremo nel presentare i nostri testi.

Consideriamo anzitutto una categoria di "itinerari spirituali" propriamente detti, cioè mentali, di cui sono prototipo e forse unico esempio le liriche de *Le città del silenzio* di D'Annunzio in *Elettra* (1904), che presentano una parte dell'eredità urbana d'Italia attraverso il contrasto fra la gloria passata e la contemporaneità avulsa dal flusso del moderno. Le memorie medievali e rinascimentali sono richiamate con sontuosa ridondanza ma non mancano, per cenni, illuminanti risposdenze fra quelle storie e la forma urbana. In *Prato* affiora un ricordo del periodo di studio lì trascorso dall'autore: "O lapidoso letto del Bisenzio / ove cercai le silici focaie / vigilato dal triste pedagogo, // camminando in disparte ed in silenzio, / mentre l'anima come le tue ghiaie / faceasi dura a frangere ogni giogo" (D'Annunzio 1939, p. 170).

Uno dei primi libri dedicati a un percorso per l'Italia dopo il 1861, *I discorsi del tempo in un viaggio in Italia*, opera del filosofo e pedagogista toscano Augusto Conti, nasce anch'esso come viaggio immaginario, da Sorrento a Livorno via mare e da lì a Firenze e alle città del nord Italia, con ritorno a Sorrento; i due protagonisti, un *Sorrentino* e un *Samminiatese* (Conti era nato a San Miniato al Tedesco), oltre a numerosi altri attori non meno immaginari animano le "novelle e piccoli drammi" (Conti 1867, p. 1) su temi etici, politici, religiosi. Nei capitoli, intitolati *Ricreazioni*, ogni città è connotata da una virtù civile: la prima è *Firenze o il Dubbio*; segue *Bologna, o gli effetti del Dubbio*, fino a *Milano o lo Stato*, *Torino o la Patria*, *Genova o la Casa*. I virtuosi e non peregrini accostamenti - versione avveduta della tradizionale connotazione



delle città attraverso caratterizzazioni ed epiteti bizzarri - vorrebbero essere sorretti da riscontri nella struttura urbana ma le descrizioni di monumenti e paesaggi sono pochissime e manierate.

La prima monografia dedicata agli aspetti fisici dell'Italia senza sovrastrutture ideologiche compare nello stesso decennio. Con un equivalente del noto aforisma di Massimo D'Azeglio - "Abbiamo fatto l'Italia, si tratta adesso di fare gli italiani" - il sacerdote rosminiano Antonio Stoppani, geologo, paleontologo e letterato di vaglia, si propone di descrivere com'è fatta l'Italia infine unita. Il *Bel Paese*. Conversazioni sulle bellezze naturali la geologia e la geografia fisica d'Italia, pubblicato nel 1876 e ristampato innumerevoli volte (nel 1915 presso lo stesso editore milanese del 1876 compare la "94.a edizione economica"), è la prima descrizione dei tratti salienti del sostrato geomorfologico della penisola. Nella condivisione di appassionata competenza naturalistica e status di chierico Stoppani si inserisce in una tradizione illustre, vivace in Inghilterra da Thomas Burnett a Hugh Miller (ricordato da Lewis Mumford ne *The City in History*) e in Italia, dal gesuita Lazzaro Spallanzani a don Alessio Amighetti, che ebbe Stoppani come mentore. Ugualmente radicato come genere - e caratterizzato da una fiorente tradizione italiana, come abbiamo accennato - è il resoconto di viaggi scientifici, che fino dal Settecento ha esempi illustri e generosi di descrizioni paesaggistiche, fra cui ricordo le Relazioni d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana per osservare le produzioni naturali, e gli antichi monumenti di essa (in dodici volumi; 1751-1779) di Giovanni Targioni Tozzetti, il Viaggio alle due Sicilie e in alcune parti dell'Appennino dello

stesso Spallanzani (in sei volumi; 1792-1797), i testi dei naturalisti sulla Toscana (Rodolico 1945). Non ci sono concessioni agli aspetti storici e artistici nel libro di Stoppani: l'Italia appare una terra incantata di memorie naturalistiche venerabili, mentre l'impianto della narrazione impostato sul racconto fatto da uno zio ai suoi nipoti contribuisce ad alleggerire le parti più pesanti. Nel sottotitolo l'espressione 'bellezze naturali', che sarà ripresa dalle leggi di tutela del patrimonio storico artistico del 1922 e del 1939, fa una precoce comparsa riferita alle componenti geomorfologiche del paesaggio. Attraverso questo diretto richiamo le molteplici singolarità fisiche, sottratte alla mera dimensione del bizzarro e del pittoresco, sono ricondotte a una estetica comunitaria, cioè condivisa, dei fasti della antica *tellus* sancita infine come patria politica.

Uno dei primi diari legati esplicitamente a un ampio viaggio ferroviario, da Napoli a Taranto, è *Un mese in ferrovia*, in *Laghi monti e caverne*, di Aurelia Cimino Folliero De Luna, vivace giornalista, scrittrice e riformatrice sociale. Le descrizioni di paesaggi, non immuni da sfumature di *bon ton*, formano una bella sequenza di piani nel percorso da Bari a Taranto:

"Da Bari a Taranto vi sono circa 4 ore di ferrovia. La strada monotona fino a San Basilio, incomincia ad animarsi a questa stazione con l'apparire dei monti. Da Castellamare la vista si estende sul più vasto e ameno panorama che sogni fantasia di pittore. La pianura vastissima declina a dritta per gran distanza con smaglianti tinte di vegetazione; qui folti boschetti, là pasture e greggi, orti, giardini e spessi filari di ulivi a perdita di vista, in fondo qua e là un fabbricato bianchissimo in mezzo agli alberi, che in così grande distanza scambieresti per una nuvola di vapori che s'innalza dalla terra. A sinistra poi, monti erbosi e

scoscesi, gole profonde, burroni e rocce scheggiate, e lontano lontano, quando le colline si aprono, una schiera di picchi, aghiferi o rotondi, sentinelle avanzate di nuovi orizzonti, tra cui talvolta ti pare di intravedere in alto un paesello simile a nido di un'aquila.

(...)

Man mano che ci avanziamo, la pianura diminuisce, si rinserra, fra i pallidi ulivi si vedono le acque rifrangere i raggi del sole, e finalmente apparire l'imponente golfo di Taranto, col faro sulla lunghissima lingua di terra che lo chiude in semicerchio, ed a dritta l'altro faro sull'isoletta San Pietro" (Cimino Folliero De Luna 1880, p. 44).

Tra il 1882 e il 1886, per i tipi della Libreria editrice Felice Paggi di Firenze compaiono i tre volumi de *Il viaggio per l'Italia di Giannettino* di Carlo Collodi, che nel 1883 pubblica con lo stesso editore la versione definitiva de *Le avventure di Pinocchio. Storia di un burattino*. I tre volumi sono dedicati a *L'Italia superiore* (1882), *L'Italia centrale* (1883) e *L'Italia meridionale* (1886) e saranno riuniti in volume unico dall'editore fiorentino Bemporad nel 1918. I racconti dell'irrequieto adolescente Giannettino a un gruppo di amici hanno una notevole fortuna editoriale, anche se non paragonabile a quella di Stoppani. La scrittura ha un carattere frammentario e impressionistico - anche l'episodio di un povero bambino di Udine che chiede l'elemosina è solo il pretesto per un saggio di dialetto friulano - inteso a fornire una miniera di notizie con l'immediatezza dell'aneddoto e con la preoccupazione di non trascurare alcun angolo dell'Italia.

Rudolf Borchardt, appassionato "giardiniere" e interprete tedesco di città e paesaggi italiani che vive in Toscana dall'inizio del Novecento, in



Volterra (1935) descrive il modo di arrivare a Volterra fino ai primi del Novecento, quando la carrozza affrontava il tratto dalla stazione ferroviaria di Saline, la più vicina alla città prima che il treno vi arrivasse direttamente all'inizio degli anni Dieci. La parte più direttamente legata alla descrizione dei paesaggi riguarda l'esempio di un robusto viaggiatore che, col favore del sole d'aprile, sceso dal treno lascia i bagagli sul "legno" e decide di percorrere la via fino a Volterra a piedi per scorciatoie, in una natura impervia e scabra, finché "dapprima incerta, poi più distinta, vede alzarsi sullo sterpame una ruina pietrosa; considera un attimo di quanto allunga il cammino, poi salta sul pietrisco tenendosi ancora un po' verso monte, e nel rigoglio del verde primaverile si trova di fronte a mura ciclopiche" (Borchardt 1989, p. 114). La lenta ascensione offre splendidi paesaggi lontani, poi la città appare improvvisa, paesaggio ravvicinato di indomita forza che si sprigiona dagli enormi macigni commessi senza muratura, aspra bellezza che con-fonde i tempi della natura e della storia.

Nel saggio Villa (1907) Borchardt richiama la percorrenza a bassa velocità sulle strade antiche, con l'agio della sosta, del tempo confacente alla meta e alla sedimentazione delle impressioni e che sono connesse al paesaggio aperto e urbano da rapporti organici. Di contro il percorso ferroviario è privo di relazione concrete con i luoghi: "L'Italia dei nostri avi, da quando le ferrovie l'hanno resa inaccessibile, è diventata, come tutti sanno, uno dei paesi più sconosciuti d'Europa" (ivi, p. 23). Alla tirannia dei percorsi prestabiliti si accompagnano altre difficoltà per la comprensione di ciò che si visita e Borchardt esprime la

"compassione che proviamo per l'odierno viaggiatore, il quale resta tagliato fuori dalla realtà viva del paese a causa di tutta una congiura di amministrazioni ferroviarie, di albergatori tedeschi e svizzeri, di industrie turistiche, località turistiche, guide turistiche, prima fra tutte il Baedeker, e, costretto al ritorno da un biglietto valido in genere per un periodo di tempo assai limitato prima ancora che in lui possano sorgere anche solo dei dubbi sulla giustezza delle sue impressioni, riesce a portare a casa, invece, di quel profondo mutamento nel pensare e nel sentire vissuto da Goethe, nient'altro che ricordi di gallerie, tedio e una indigestione.

Intanto, a un tiro di sasso dalla ferrovia che trascina lontano il viaggiatore a metà riluttante, si trova, dietro a un muro come per incanto trasparente, a lui negata, l'Italia vera, inaccessibile come le case di cristallo di un qualche sogno" (ivi, pp. 25-26).

Il giudizio di Borchardt resta ignoto in Italia e non ha alcuna influenza sulla formazione del gusto per il paesaggio da parte dei turisti. Si cita, ripetiamo, perché coglie aspetti rilevanti delle abitudini indotte dalla diffusione del turismo, come la tirannia delle mete, che si impone oggi non solo per l'obbligo dei tracciati ferroviari.

La rete ferroviaria italiana, che dieci anni dopo l'unità superava i settemila chilometri, costituisce un assoluto progresso (Giuntini 2001). Il treno, oltre alla prima unificazione del paese, opera cambiamenti di rilievo nella percezione del paesaggio e dà origine a nuove forme insediative, le tipiche espansioni in piano delle città in collina, da Carrara, a San Miniato al Tedesco a Orvieto, innescando ufficialmente il gusto della contemplazione dello skyline del centro urbano in cima al colle, invertendo il panorama consueto verso la piana che caratterizzava *ab antiquo* il privilegio ora decaduto del colle.

Ancora in *Hermafrodito*, nei capitoli *La partenza dell'Argonauta*, il soldato Savinio negli anni della grande guerra descrive il paesaggio visto dal treno nel trasferimento con un ansimante convoglio da Ferrara a Taranto, ove si imbarcherà per Salonico. In una delle prime tappe, Ravenna, l'autore richiama la potenza evocativa del nome dei luoghi, che ha in Proust un paradigma ineguagliato (*All'ombra delle fanciulle in fiore – Parte seconda – Nomi di paese: il Paese*) e banalizza beffardamente quell'aura, già incrinata dal "chioschetto", con un trito frammento di vita:

"Finalmente ci fermiamo davanti a una stazione bassa e floreale. Nel centro della parete mezzana le piante, convenientemente potate, lasciano a nudo un quadrato di pietra su cui leggo il nome di Ravenna scritto con lettere turchine.

Questo mio viaggio rinfresca straordinariamente le mie facoltà emotive. L'Italia barbara, l'Esarcato e il chioschetto di pietra ove dorme il nostro Poeta mi lampeggiano nella mente, e balzo sul terrazzino. Vedo un tenente-colonnello – di quegli anziani con i gambali logori e la giubba dimessa – che stringe la mano a un prete il quale regge un fagottino rosso e una pollastra legata per le zampe. Il prete sale in una carrozza di terza, e il treno riparte lungo la pineta" (Savinio 1981, pp. 148-149).

Una vera impresa, fisica prima che editoriale, compiuta prevalentemente in treno, è quella di Vittorio Alinari (fig. 1) che nel 1921, per il sesto centenario della morte di Dante Alighieri, aggiunge alla bibliografia delle celebrazioni un volume singolare. Membro della famiglia che dal 1852 aveva prodotto un celebre repertorio fotografico l'immagine del patrimonio artistico e monumentale italiano, Vittorio, censito ogni toponimo italiano della *Divina Commedia*, cura una raccolta



fotografica di quei luoghi, che in buona parte fotografa direttamente. Nasce così il *Paesaggio Italico della Divina Commedia*, regesto di oltre duecento immagini (insieme a poche incisioni) che



Figura 1. Alinari V. 1921, copertina.

squaderna una vera e propria armatura paesaggistica della penisola per l'inclusione dei luoghi in un capolavoro letterario che è anche una summa della cultura geografia medievale. Le fotografie, ordinate per cantica e per canti e accompagnate dai versi in cui i luoghi sono evocati, al di là della loro bellezza mostrano una *facies* dei luoghi non urbani meno cambiata in sei secoli che in quello, ancora incompiuto, che ci separa da loro. Ancora un viaggio che presuppone il treno per le grandi distanze, ma contempla anche l'alternativa della "rotabile" per gli spostamenti a breve raggio, è *Paesaggi d'Italia* (fig. 2) di Camelia Fravolini (1925). Le mete - Le grotte di Postumia, Aquileia, Superga, Canossa, Carrara, L'Elba, Terni, Assisi, Capri, Castel del Monte, La Sila, Monte San Giuliano - sono interessanti per l'unione fra glorie antiche, memorie patriottiche, attenzione alle ricchezze minerarie e al loro sfruttamento, sempre con l'apprezzamento della bellezza dei luoghi. Quest'ultimo aspetto è reso dalla scrittrice con una vena discorsiva infarcita di frequenti digressioni storiche ma non priva di apprezzabili squarci descrittivi.

Un diffuso contributo alla conoscenza delle città e dei paesaggi suburbani si deve ai treni popolari di terza classe promossi dal fascismo all'inizio degli anni Trenta per favorire con notevoli riduzioni della tariffa le gite familiari della domenica. La loro gestione era affidata all'Opera Nazionale Dopolavoro (OND) e la "littorina", automotrice termica coeva, è stata il vettore ideale di questo turismo. Ne ricordiamo la fuggevole comparsa come treno per i pendolari in uno struggente contesto di periferia romana, proposta da *Cronache dell'urbanistica italiana* (Giancarlo De Carlo, Carlo Doglio, Ludovico Quaroni, Elio Vittorini), il primo

dei tre film sull'urbanistica italiana presentati alla Triennale di Milano del 1954.

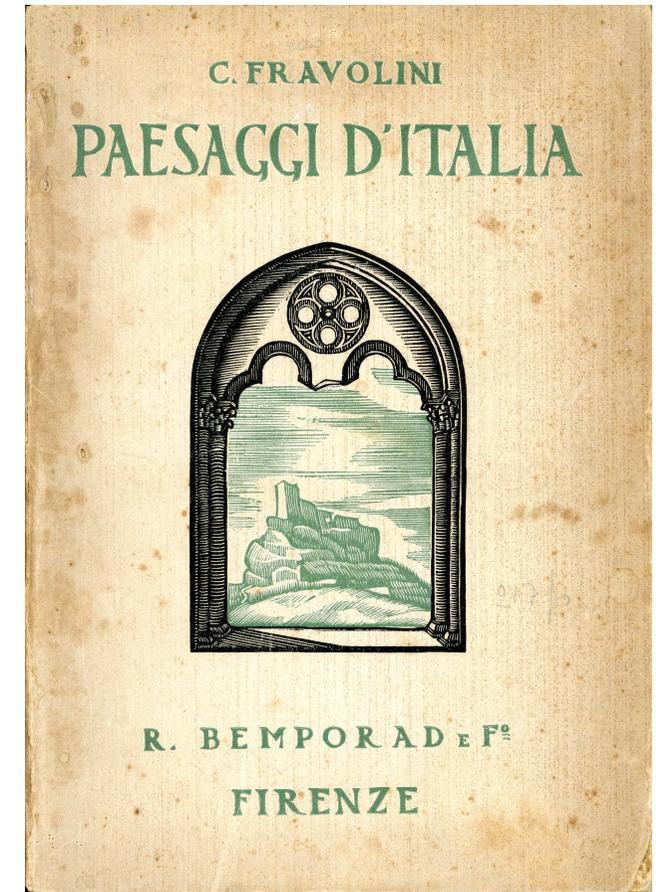


Figura 2. Fravolini C. 1925, copertina.

La bicicletta conosce una partecipata epopea nella società italiana, come testimonia il TCCI sopra



ricordato. Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento il quieto mezzo di locomozione è esaltato da letterati come Federigo Tozzi, Alfredo Panzini (*La lanterna di Diogene*, 1907) e Giovanni Pascoli; dalla sua lirica *La bicicletta*, dei *Canti di Castelvecchio*, riportiamo l'ultima strofa:

"Mia terra, mia labile strada, / sei tu che trascorri o son io? / Che importa? Ch'io venga o tu vada, / non è che un addio! / Ma bello è quest'impeto d'ala, / ma grata è l'ebbrezza del giorno. / Pur dolce è il riposo... Già cala la notte: io ritorno. / La piccola lampada brilla / per mezzo all'oscura città. / Più lenta la piccola squilla / dà un palpito, e va... / dlin... dlin..."

Ove risalta la fascinosa pienezza del giorno, propizia all'andare, contrapposta al lento ritorno nella città notturna, "oscura" ma illuminata dalla "piccola lampada" della poesia e rallegrata dal lieve palpito del campanello.

Alfredo Oriani è autore del racconto *Sul pedale*, diario dell'escursione ciclistica dell'estate del 1897 da Faenza in Toscana e ritorno: "andrò per Forlì a Santa Sofia, valicherò la doppia giogaia dell'Appennino al Carnaio e a Mandriole, salirò ai conventi della Verna e di Camaldoli, e poi da Poppi a Siena, da Siena a Pisa, da Pisa alla Collina, dalla Collina a Bologna e da Bologna a Faenza. Coprirò così un migliaio di chilometri in dieci o dodici giorni..." (Oriani 1918, pp. 221-222). Il frammento sulla via Emilia è un cammeo:

"La via Emilia mi è apparsa dinanzi larga, dritta, bianca, polverosa: il sole vi cadeva acciecante, non una bava di vento: silenzio nei campi tutti coperti di sole, giacché le ombre stavano ancora rannicchiate sotto gli alberi. Per la strada, lungo i margini, veniva qualche figura lontana" (ivi, p. 221).

La rappresentazione dei paesaggi appenninici ha passi di rilievo per il loro apprezzamento a bassa velocità, o addirittura a piedi nelle salite più ardue:

"A mano a mano la luce sembra purificarsi e il silenzio diventa maestoso: appaiono le prime rocce tagliate nei fianchi dalla strada, poi boschi di abeti ed altre rocce e prati senza una casa: appena qua e là, lontano, un fumo diafano e azzurrino sale da una carbonaia, non un rintocco di campanaccio, non un muggito di vacca. È l'ora del meriggio acciecante ed inerte nella propria vampa. Solamente un falco disegna al di sopra dei monti larghe e pigre ruote colle ali che sembrano incendiarsi alle punte, ma il suo strido sottile si perde nel sereno" (ivi, p. 234).

Nonostante l'interesse generale del racconto, i passi descrittivi sono brevi, immersi in digressioni aneddotiche, memorie, incontri con gli abitanti delle campagne e dei borghi. Partecipe della loro vita e della loro esclusione da più ampi orizzonti economici e comunitari e non privo di ironia, Oriani cede non di rado a pesanti fantasie storicistiche ispirate soprattutto dai paesaggi urbani, con affermazioni - "Siena è morta" (ivi, p. 268); "dov'è Pisa?" (ivi, p. 276) - non riscattate dalla poesia, come avviene per le dannunziane "città del silenzio".

L'aereo non ha un ruolo specifico nella diffusione dell'apprezzamento del paesaggio, data la sua diffusione estremamente limitata come mezzo di trasporto. Sono quindi rare le testimonianze di visioni aeree, limitate a poche immagini che dagli anni Trenta compaiono in alcuni repertori sopra citati.

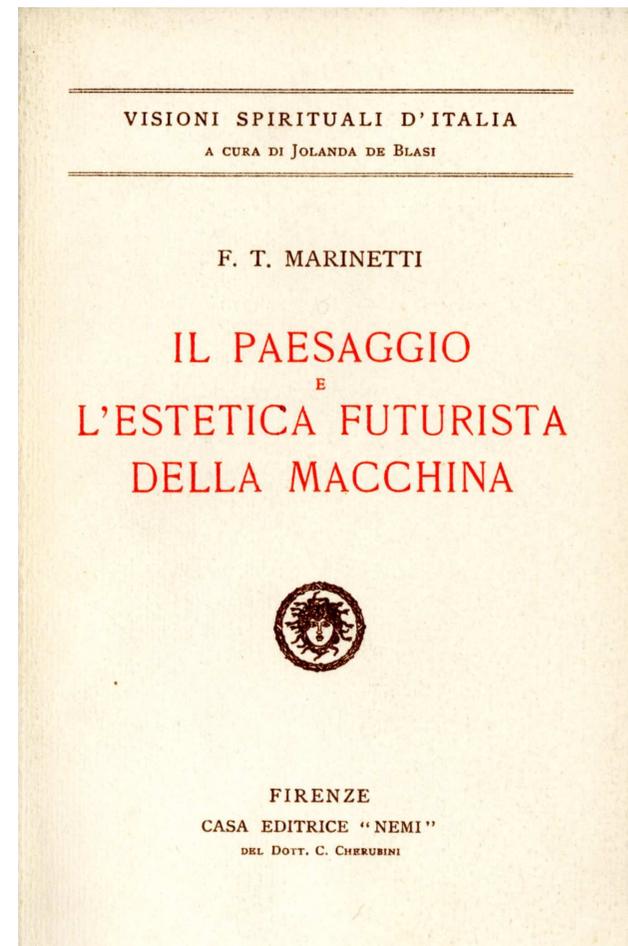


Figura 3. Marinetti F.T. 1931, copertina.

Una positiva eccezione è presentata da *Il paesaggio e l'estetica futurista della macchina* di Filippo Tommaso Marinetti (fig. 3), uno dei piccoli

volumi della collana *Visioni spirituali d'Italia* curata da Jolanda De Blasi all'inizio degli anni Trenta per il Lyceum di Firenze, composta da cinquanta agili monografie affidate a letterati, artisti e poeti, con temi urbani (S. Benco, *Trieste*; G. Papini, Firenze), regionali (G. Deledda, *Sardegna*; A. Panzini, *Romagna*), percorsi sentimentali (I. De Blasi, *Itinerari amorosi d'Italia*), ecc.

Ci soffermiamo anzitutto su una affermazione generale di Marinetti: "Quando, venti anni fa, armati di una passione ardente, sognammo di svecchiare ringiovanire l'Italia (...) sognammo anche di vederla, snella e rinnovata, svincolarsi dalla concezione turistica dei forestieri indispensabili" (Marinetti 1931, p. 11). L'ultima espressione sottende o può sottendere un apprezzamento delle bellezze patrie che si vorrebbe sottrarre al turismo standardizzato. Si apprezza qui una vivacità rispetto a Vincenzo Cardarelli che, in una riflessione sul paesaggio urbano di Roma, richiamato il Seicento e in particolare le invenzioni zoomorfe delle fontane di Bernini, afferma:

"Viene poi, a distanza d'un secolo, Fontana di Trevi, che sarebbe come dire le cascate del Niagara in una piazzetta o l'oceano in uno scrigno. Qui possono ricrearsi gli amatori del paesaggio. Coloro che sentono il bisogno di alberi li troveranno scolpiti su quelle finte rocce, assai più vive e freschi, per esempio, delle palme di piazza di Spagna, che hanno il grave torto di ricordarci, in quella zona sacra al turismo, i paesaggi artificiali e alberghieri della Costa Azzurra" (Cardarelli 1939, pp. 63-64).

Se la citazione di Marinetti è impregnata di suggestioni campaniliste e di memorie del primo futurismo – l'opuscolo di Giovanni Papini *Il mio futurismo* stigmatizza con toni scomposti

l'atteggiamento servile della città nei confronti del turismo (Papini 1914) – risulta più pertinente della rivendicazione di una presunta aura purista per Piazza di Spagna rivendicata in nome del turismo. La cifra de *Il paesaggio e l'estetica futurista della macchina*, dicevamo, sta nella descrizione de *Il paesaggio italiano sintetizzato dalla velocità*, nel *Paesaggio italiano degli aeropittori futuristi*, mentre i capitoletti - *Le prospettive aeree del paesaggio italiano* e *Il paesaggio aereo policentrico* - presentano direttamente l'interpretazione del paesaggio dall'aeroplano:

"Noi futuristi dichiariamo che il principio delle prospettive aeree e conseguentemente il principio dell'Aeropittura è un'incessante e graduata moltiplicazione di forme e colori con dei crescendo e diminuendo elasticissimi, che si intensificano o si spaziano partorendo nuove gradazioni di forme e colori.

Con qualsiasi traiettoria metodo o condizione di volo, i frammenti panoramici sono ognuno la continuazione dell'altro, legati tutti da un misterioso e fatale bisogno di sovrapporre le loro forme e i loro colori, pur conservando fra loro una perfetta e prodigiosa armonia" (Marinetti 1931, pp. 29-30).

L'automobile è la principale protagonista dello sviluppo del turismo novecentesco e le annate de "Le Vie d'Italia" fra le due guerre ne sono una diretta testimonianza, a cominciare dalla visita della regione dell'ex Sud Tirolo diventata Alto Adige in seguito alla prima guerra mondiale.

Concludiamo questa rassegna con un cenno a un viaggio in automobile attraverso l'Italia nell'estate dei primi anni Sessanta, narrato in *Fratelli d'Italia* di Alberto Arbasino (1963). Notissima cronaca itinerante nell'Italia del boom, *Fratelli d'Italia* coglie

con una sensibilità nervosa e coltissima le trasformazioni di riti e costumi rimaste epocali. Fra le numerose descrizioni paesaggistiche quella di Ferrara rivela una netta discendenza letteraria. Ricordiamo la prima delle liriche dannunziane di *Elettra* dedicata a Ferrara, Pisa, Ravenna:

"O deserta bellezza di Ferrara, / (...)

Loderò le tue vie piane, / grandi come fiumane, / che conducono all'infinito chi va solo / col suo pensiero ardente, / e quel loro silenzio ove stanno in ascolto / tutte le porte (...)"

(D'Annunzio 1939, pp. 160-161).

Corrado Alvaro in *Itinerario italiano* riprende la fascinazione dannunziana:

"Grande e vasta Ferrara, dalle strade che portano lontano e quasi infinite, come seguitando in una interminabile pianura, oltre la palude e il mare. Ci si aggira inseguendo un segreto come in un labirinto ariostesco, forse fino a trovare quella Circe del Dosso, che ci possa spiegare i segreti di questa città che più d'ogni altra serba nell'animo, nella fantasia e nei sensi, l'impeto di vita del Rinascimento" (Alvaro 1941, *Lo spirito della pianura*, p. 236).

Il passo di Arbasino su Ferrara discende in linea retta da questo ceppo rappresentativo, di cui amplifica il registro nella fusione di paesaggi pittorici e di unione fra città e suburbio, colti sia negli aspetti specifici sia in quelli propri di città italiane consimili:

"Si torna verso Bologna; arrivando invece a Ferrara, stavolta; ma tardissimo, verso le due della mattina. L'ora giusta per vedere l'aspetto della città, dal momento che anche qui molti monumenti sono diventati invisibili di giorno per la mancanza di un



vantage post per fermarsi a guardarli. C'è un plenilunio di pietra dura; e il Castello e la Cattedrale e i palazzi hanno davvero gli stessi lineamenti scolpiti, gli stessi profili grifagni, le stesse mèches di stagno delle Madonne di Cosmé Tura e dei manichini di De Chirico; le strade monumentali si spalancano incantate e ghiacciate tra facciate deserte di quarzo e di alabastro, d'allume; le corriamo tutte, una dopo l'altra, ci siamo solo noi. Partono dal centro maestose e bianche, ma si sperdono presto fra cascine e terreni vaghi, che sono già campagna in una qualche ansa dei bastioni; qui il cielo pare morbido come un grappolo di moscato, e dietro certi scenari da Rigoletto franante sopravvivono ancora nel tessuto urbano frutteti di pesche e improvvise corse notturne in bicicletta, come a Lucca e a Siena, a Modena, a Padova, a Pavia, a Vicenza, a Verona (...).
(...) Non un filo d'aria, nemmeno dal mare. Voci lontane e inafferrabili, come a Chioggia, oltre distese d'acque oscure. E la sagoma del castello che riappare in fondo alle prospettive erculee, intarsiata come nella grande pittura, e negli studioli" (Arbasino, 1976, pp. 459-460).

Gli anni Sessanta sono l'effettiva cerniera verso il turismo di massa, mentre anche i riti recenti invecchiano e spariscono in un tempo rapidissimo. È la sorte dei "pellegrinaggi" in autobus ai paesaggi religiosi e patriottici - i "sacri monti", i santuari e i sacrari della prima guerra dell'Italia del nord - organizzati dalle associazioni combattentistiche e dalla parrocchie nella "bassa stagione" di inizio settembre. Sopravvive in qualche forma simile al passato il turismo religioso ma anch'esso, assorbito nella grande macchina standardizzata, è non meno indifferente alle occasioni delle mete laterali per la tirannia di tempi e di percorsi che, direbbe Borchardt, ancora rendono "l'Italia vera, inaccessibile come le case di cristallo di un qualche sogno".

Riferimenti bibliografici

Alinari V., 1921, *Il paesaggio italico della Divina Commedia*, Alinari, Firenze.

Alvaro C., 1941, *Itinerario italiano*, Quaderni di Novissima, Roma (ed. orig. 1933).

Arbasino A., 1976, *Fratelli d'Italia*, Einaudi, Torino (ed. orig. 1963).

Borchardt R., 1989, *Città italiane*, Adelphi, Milano.

Cattaneo C., 1972, *La città come principio*, a cura di M. Brusatin, Marsilio, Padova (ed. orig. 1858).

Cardarelli V., 1939, *Il cielo sulle città*, Bompiani, Milano.

Cimino Folliero De Luna A., 1880, *Lagune, monti e caverne. Ricordi dei miei viaggi*, Tipografia Cooperativa, Firenze.

[Conti A.], 1867, *I discorsi del tempo in un viaggio d'Italia. Ricreazioni di Augusto Conti Deputato*, coi tipi di M. Cellini e C. alla Galileiana, Firenze.

D'Annunzio G., 1939, *Elettra. Laudi del cielo del mare della terra e degli eroi*, Libro secondo (ed. orig. 1904).

Fravolini A., 1925, *Paesaggi d'Italia*, R. Bemporad & Figlio, Firenze.

Giuntini A., 2001, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Angeli, Milano.

Marinetti F.T., 1931, *Il paesaggio e l'estetica futurista della macchina*, Nemi, Firenze.

Oriani A., 1918, *Sul pedale*, in *La bicicletta*, Laterza, Bari (ed. orig. 1902).

Papini G., 1914, *Il mio futurismo. Seconda edizione con l'aggiunta del discorso Contro Firenze passatista*, Edizioni di "Lacerba", Firenze.

Parpagliolo L., 1922, *Il catalogo delle bellezze naturali d'Italia e la legislazione estera in materia delle bellezze naturali e del paesaggio*, Touring Club Italiano, Milano.

Parpagliolo L., 1932, *Italia (negli scrittori italiani e stranieri)*. IV volume *Toscana*, Morpurgo, Roma.

Rodolico F., 1945, *La Toscana descritta dai naturalisti del Settecento*, Le Monnier, Firenze.

Savinio A., 1981, *Hermaphrodito*, Einaudi, Torino (ed. orig. 1918).

Stoppani A., 1876, *Il bel paese. Conversazioni sulle bellezze naturali la geologia e la geografia fisica d'Italia*, Tipografia e Libreria ed. Giacomo Agnelli, Milano.

Riferimenti iconografici

Figura 1: Alinari V., 1921, *Il paesaggio italico della Divina Commedia*, Alinari, Firenze, copertina.

Figura 2: Fravolini A., 1925, *Paesaggi d'Italia*, R. Bemporad & Figlio, Firenze, copertina.

Figura 3: Marinetti F.T., 1931, *Il paesaggio e l'estetica futurista della macchina*, Nemi, Firenze, copertina.

Testo acquisito dalla redazione nel mese di giugno 2012.
© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia correttamente citata la fonte.

