



PARTE II - LETTURE E
INTERPRETAZIONI

PART II - READINGS AND
INTERPRETATIONS

The Voyage of the Abbott of Saint-Non: an Example of “Critical Reading” of the Territory

Margherita Eichberg
margherita.eichberg@beniculturali.it

The essay establishes a comparison between the Voyage pittoresque of the Abbot Richard and reports regarding the trips in Tuscany written by the last Grand Dukes, Pietro Leopoldo and Leopold II. Unlike previous times, in the 18th century, travel diaries were drafted on a scientific basis. In the Viaggio pittoresco, a relevant part consisted of drawings. They represented facts documenting the journey and supporting the reliability of the observations. These tables originated from an in-depth analysis carried out at the end of the journey with the support of both notes and sketches and are the result of a careful analysis of documentary evidence carried out by multidisciplinary scientific teams. They ultimately draft the most relevant features selected after analysis of both natural elements and human works. This investigation method is an example of the “critical reading” of the territory as required for completion of works within areas of protected landscape. After his journey, Leopold II began a project of land reclamation that in several decades changed the Grossetan plain landscape. In the same years, the marshy area surrounding Rosarno was transformed into a fertile plain with canals, roads, pine forests, and new towns. Thus, it may be possible to have new landscapes worthy of being reproduced in a future Voyage pittoresque, if both infrastructures and works are made in respect of the characteristic features of the landscape, or with the intent to create news features which are both “integrated and consistent”, in accordance with the BBCC Code.

VOYAGE PITTORESQUE

II. Observations on the Historic Landscape of Calabria

www.archistor.unirc.it

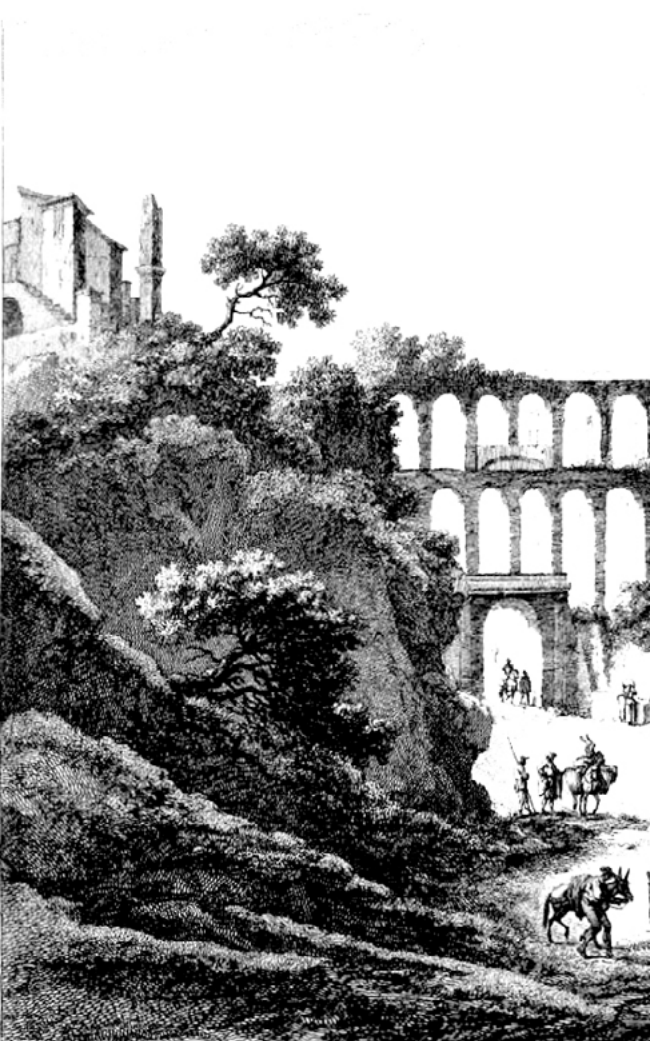
ArchistoR EXTRA 4 (2018)

ISSN 2384-8898

Supplemento di ArchistoR 10/2018

ISBN 978-88-85479-04-3

DOI: 10.14633/AHR096



Il *Voyage* dell'abate di Saint-Non: un esempio di “lettura critica” del territorio

Margherita Eichberg

Negli stessi anni del *Viaggio pittoresco* della “spedizione Saint-Non”, nella seconda metà dell’ottavo decennio del Settecento, il granduca di Toscana Pietro Leopoldo di Lorena stendeva dettagliatamente in un taccuino la cronaca dei viaggi che personalmente conduceva sul territorio soggetto al suo governo¹ (fig. 1). E pochi decenni dopo suo nipote Leopoldo II² ne ripercorse le tracce seguendo le vecchie carte e le vecchie strade, guidato dallo stesso spirito curioso e illuminato del nonno (fig. 2). «Messo da parte ogni preconcorso – scrisse anni dopo il Granduca nelle sue Memorie – senza guida l’animo apersi a ricevere qualsiasi impressione (...), serbandolo la cura di meditare e ragionare con stretta logica del raccolto³.

1. Leopoldo II d’Asburgo-Lorena (Vienna, 1747-1792), secondo figlio maschio di Maria Teresa d’Austria e Francesco I di Lorena, fu Granduca di Toscana con il nome di Pietro Leopoldo I dal 1765 al 1790 quando, alla morte del fratello maggiore Giuseppe II, divenne imperatore del Sacro Romano Impero e re d’Ungheria e Boemia. Nei resoconti dei suoi viaggi (SALVESTRINI 1969-1974), la descrizione dello stato dei luoghi (strade, ambienti e paesi) è accompagnata da riflessioni e buoni intendimenti da governante illuminato: le modifiche amministrative che si propone di intraprendere per migliorare le condizioni della popolazione e del territorio, e i lavori pubblici che rileva necessari. Per questi contenuti, la raccolta delle sue relazioni si può collocare a metà fra un diario di viaggio e un programma di governo.

2. Leopoldo (Firenze, 1797-Roma, 1870), figlio secondogenito del granduca Ferdinando III di Toscana e di Luisa Maria Amalia di Borbone-Napoli, fu il penultimo granduca di Toscana e l’ultimo regnante.

3. PESENDORFER 1987, p. 79. Le “memorie” degli anni di governo, recentemente pubblicate (PESENDORFER 1987), furono stese dal Granduca riordinando i suoi appunti quotidiani, selezionandone le parti più significative, e raccogliendole per argomenti. I taccuini autografi, raccolti in una corposa serie di volumi, e il loro riassunto, furono casualmente rinvenuti



Figura 1. Ortelio, La Maremma Toscana, in *Theatrum Orbis Terrarum* (1550), scala 1:170.000, 24x32 cm. Firenze, Istituto Geografico Militare, collezione Muller, n. 1, inv. 1739.

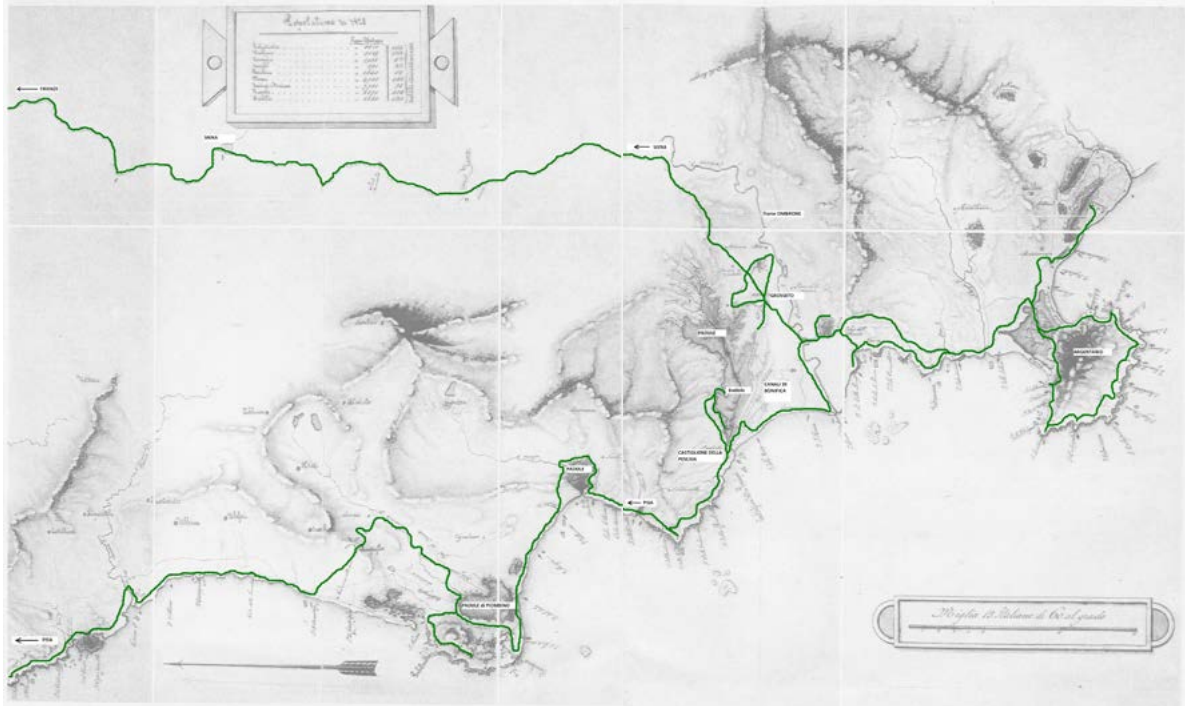


Figura 2. Il Viaggio nelle Maremme di Leopoldo II di Toscana, particolare. In verde il percorso seguito dal granduca. (da PESENDORFER 1987, tavola allegata in appendice al testo).

«Decisi al principio di primavera del 1826 di visitare Maremma, e il 28 marzo feci partenza per recarmi a Pisa ed a Livorno quasi per diporto [...]. Portai meco alcune carte geografiche e alcuni fogli relativi al paese che volevo visitare [...]. Giunto a notte a Castiglione della Pescaia [...] dopo aver cavalcato senza sosta per paludi e torri di difficile accesso, custodito da “soldati macilenti ed ingialliti” riposai stanco della gita e dei dolori venuti. [...] Mi dissero che se volevo prender idea giusta del padule lo guardassi dal poggetto della Badiola, e tosto mi posi in via. [...] il cavallo s’impaurì della carta ch’io portavo ch’era quella del nonno e che s’agitava al vento, e mi stramazò in terra sul lembo del padule. Pesto e sanguinoso rimontai e seguitai e fermai alla Badiola già di Pacuvio cavaliere romano, poi castello nel medioevo, infine di cacciatori e pescatori misero riparo. A destra, a sinistra, davanti, tutto scorza e canneto con dei chiari frammezzo»⁴.

Nulla manca, nel carattere di questa descrizione – una delle tante che si incontrano sfogliando le *Memorie* dell’ultimo Granduca di Toscana – dei caratteri del testo che Dominique Vivant Denon stese a commento del *Voyage* della spedizione dell’abate Richard, se non le immagini che a queste descrizioni danno corpo. Il testo che accompagna la pubblicazione di Saint-Non non si limita, infatti, a descrivere le illustrazioni della raccolta: è un giornale di viaggio, che riporta episodi curiosi del soggiorno, sensazioni vissute dai viaggiatori, poetiche descrizioni della natura, citazioni storiche, scientifiche, letterarie, commenti di carattere sociologico.

I Voyages in Italia dal XVI al XVIII secolo

L’atteggiamento dei componenti della spedizione Saint-Non nei confronti dei luoghi esplorati ha il suo antecedente nella lunga serie di esplorazioni del nostro Mezzogiorno condotte da viaggiatori francesi nel corso del secolo XVIII. Nella cultura francese, il viaggio in Italia aveva un tradizione plurisecolare, risalente a Rabelais e Montaigne, che con l’Illuminismo venne opportunamente rivitalizzata. «I viaggi espandono lo spirito, lo elevano, lo arricchiscono di conoscenze e lo guariscono dai pregiudizi nazionali», si legge nell’*Encyclopédie* alla voce relativa, trattata dal Cavalier de Jaccourt⁵. Che aggiunge:

a Praga nei locali del Ministero dell’Agricoltura cecoslovacco dallo studioso poi curatore dell’edizione del testo. Il lavoro di rielaborazione degli scritti impegnò il granduca negli anni successivi al 1859 quando, allontanato da Firenze, risiedeva nelle regioni orientali dell’impero asburgico. Terminato pochi mesi prima della morte, è di grande interesse per il “taglio” dato all’opera, nella quale rivestono un ruolo fondamentale i resoconti dei viaggi intrapresi: descrizioni geografiche, citazioni di avvenimenti storici legati ai luoghi visitati, considerazioni sociologiche, antropologiche, scientifiche in genere, si alternano al racconto della sua storia personale, così che essa appare allo stesso tempo un trattato scientifico e un romanzo autobiografico.

4. PESENDORFER 1987, pp. 79-84.

5. MENICHELLI 1989, cit. in BARBANERA 2012, p. 187.

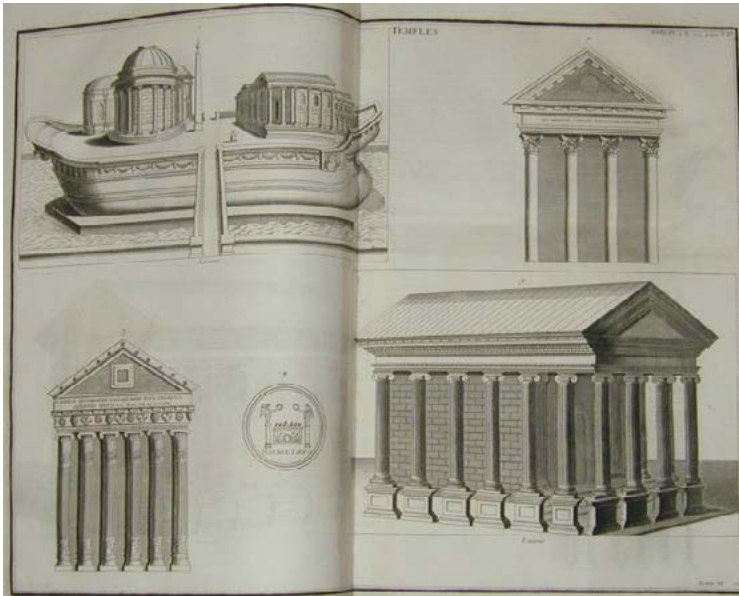


Figura 3. Tempio di Esculapio sull'Isola Tiberina a Roma, templi di Augusto e della dea Roma a Pola e Mylasa, tempio della Fortuna Virile a Roma (da Bernard de Montfaucon, *Antiquité expliquée et représentée en figures*, vol. II.1, Delaulne et alii, Paris 1719, tav. XVIII).

«È un genere di studio che non può essere sostituito dai libri e dai resoconti altrui; bisogna giudicare da soli gli uomini, i luoghi e gli oggetti»⁶.

Anche l'osservazione dei monumenti antichi, per secoli condotta sistematicamente a uso della moderna architettura, aveva subito una svolta culturale nel Secolo dei Lumi. Dalla riproduzione secondo convenzioni grafiche che rendevano il rudere un oggetto quasi astratto, si era passati al suo inserimento nel contesto – complesso archeologico o paesaggio naturale – con gli intenti scientifici prettamente illuministi della raccolta dei dati. Nell'*Antiquité expliquée et représentée en figures* di Bernard de Montfaucon (Paris, 1719-1724), una pietra miliare nella storia delle raccolte di monumenti, l'autore aveva "ricostruito" a tavolino una serie di monumenti antichi raggruppandoli per tipo, con lo scopo di documentarne il più ampio numero possibile (fig. 3)⁷.

6. *Ivi*, p. 187.

7. Per Montfaucon l'archeologia si fonda tanto sui documenti quanto sui monumenti. Nella sua opera accosta antichità romane e greche e inserisce la rappresentazione di usi ed istituzioni antiche per una migliore contestualizzazione delle prime.



Figura 4. La veduta di Monopoli (J.H. Von Riedesel, *Reise durch Sicilien und Grossgriechenland*, Orell, Gessner, Füesslin, Zurich 1771).

Il suo spirito illuminista lo aveva spinto ad inserire nella raccolta monumenti del Molise e degli Abruzzi, inclusi nell'itinerario di viaggio per le condizioni favorevoli create dalla presenza francese in Italia. Alla metà del secolo erano stati due tedeschi a spingersi oltre, nel meridione d'Italia, Johann Joachim Winckelmann ed Hermann von Riedesel, che avevano studiato le antichità di Paestum il primo e della Sicilia e della Magna Grecia il secondo, includendo queste mete negli itinerari della letteratura di viaggio (fig. 4)⁸.

Viaggiatori pittoreschi e viaggiatori sentimentali

Il *Voyage pittoresque ou description des royaumes de Naples et de Sicilie* dell'abate di Saint-Non (1781-1786) e il *Voyage pittoresque des îles de Sicile, de Malte et de Lipari...* di Jean-Pierre Hoüel (1785), rispettivamente in cinque e quattro volumi, sono a buona ragione considerati i più significativi resoconti di viaggio pubblicati in Francia nel secolo dei Lumi. In essi viene introdotta una nuova categoria di viaggiatori, individuato dal termine «pittoresco». L'aggettivo non ha alcun riferimento al «senso di fantasioso che vi si associa per consuetudine»⁹. Egli tende – infatti – «a distinguersi dal viaggiatore sentimentale, interessato alla natura umana, ma che di rado visita i luoghi di cui parla»¹⁰. Viaggia e vuole riprodurre ciò che osserva con la maggiore precisione possibile, e per questo correda il suo racconto di numerose illustrazioni. I disegni «costituiscono per lui l'elemento oggettivo, opposto alla personalizzazione del racconto sentimentale, garantiscono la veridicità dell'osservazione e assumono il valore di documentazione affidabile»¹¹. Hoüel, nella prefazione del suo *Voyage* evidenzia che von Riedesel aveva percorso la Sicilia con troppa fretta, vedendo le cose di sfuggita, e mancando di rappresentarle con la precisione propria «dei pittori e degli architetti e con il soccorso della loro arte» (fig. 5).

Saint-Non si avvale di numerosi noti artisti per l'esecuzione dei disegni del *Voyage*, compresi Jean-Honoré Fragonard, Pierre-Adrien Pâris e Hubert-Robert, non partecipanti alla spedizione. La

8. Sulla fortuna di Paestum vedi RASPI SERRA, SIMONCINI 1986. Nel 1762 uscì l'opera di Winckelmann *Anmerkungen über die Baukunst der Alten (Osservazioni sull'architettura degli antichi)*, che comprendeva un resoconto sui templi di Paestum. L'opera di Johann Hermann Von Riedesel, *Reise durch Sicilien und Grossgriechenland*, uscì a Zurigo nel 1771. La precedente pubblicazione di Patrick Brydone, *A Tour through Sicily and Malta* (London, 1773), era priva di immagini.

9. BARBANERA 2012, p. 187.

10. FARINELLI, ISENBURG 1989, cit. in BARBANERA 2012, p. 187.

11. *Ibidem*, p. 187.

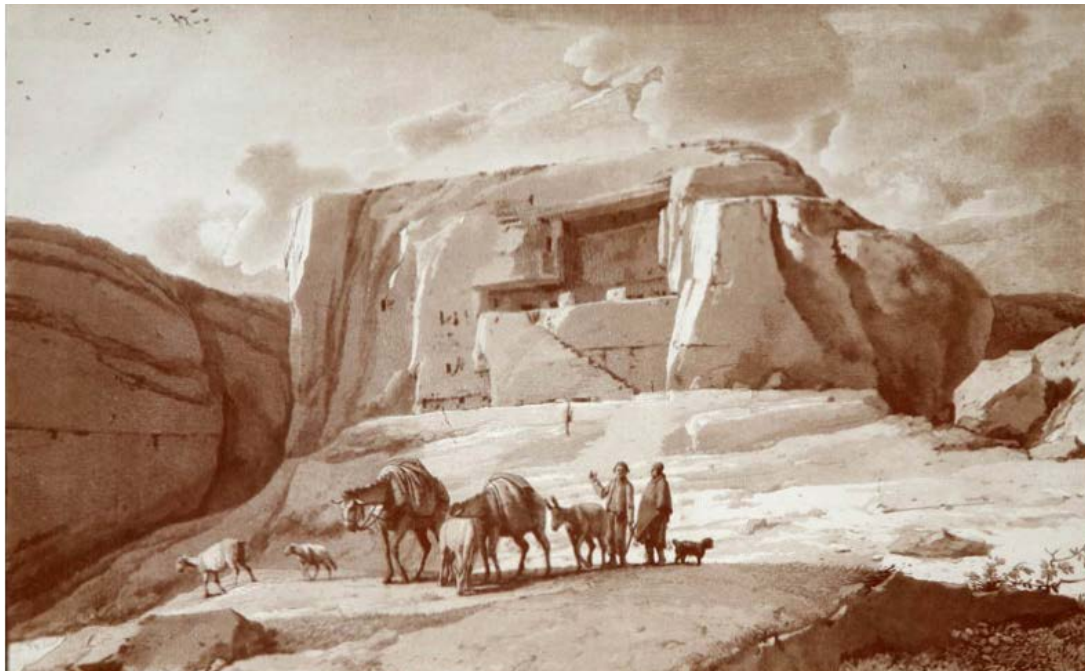


Figura 5. Jean-Pierre Hoüel, Veduta esterna della roccia detta Castello d'Ispica situata nell'omonima cava presso Spaccaforo (J.-P. Hoüel, *Voyage pittoresque des isles de Sicile, de Malte et de Lipari*, vol. III, Impr. de Monsieur, Paris 1785, tav. CCV).

loro caratura è la riprova della serietà dell'operazione scientifica dell'abate. Pâris, nello specifico, era stato uno dei primi artisti a riprodurre i monumenti di Ercolano. Sorvegliati con la massima attenzione dalle autorità borboniche durante la fase degli scavi, Pâris e altri disegnatori grazie a un'attività collettivamente svolta nei rilievi, avvicinandosi si erano lanciati in ingegnose ricostruzioni dei monumenti antichi. Il critico Gabriel Brizard, nel commentare i viaggi pittoreschi nel meridione d'Italia, aveva elogiato i risultati dei rilevatori di Ercolano, arrivando ad affermare che «quei resti sono descritti e rappresentati con una verità e una illusione che ci trasportano nel tempo e sul luogo della scena»¹².

12. BRIZARD 1787, pp. 114-116; BARBANERA 2012, p. 188.

Le vedute del Voyage: efficace sintesi di studi scientifici dei luoghi

Verità e illusione non erano, al tempo dei *Voyages*, concetti antitetici: le antiche rovine erano tanto più “vere” quanto più capaci erano gli artisti di renderle verosimili, di trasportare l'osservatore moderno nel passato. L'attività di documentazione grafica dei viaggiatori pittoreschi era caratterizzata, dunque, da una spiccata forza evocativa dei luoghi, piuttosto che dalla precisione dei dettagli. Ma tanto Hoüel quanto Saint-Non sono degni esponenti del Secolo dei Lumi: il primo era amico di Denis Diderot e Jean-Baptiste D'Alembert, il secondo di Benjamin Franklin. Le loro opere si prefiggevano l'obiettivo di studiare i luoghi e diffonderne immagini scientificamente definite. E se oggi queste vedute ci appaiono troppo cariche di poesia per essere attendibili, i dettagli apparentemente superflui che vi compaiono, così come le inesattezze proporzionali o topografiche, hanno una loro ragion d'essere: la loro forma pittoresca è infatti l'esito di un procedimento analitico di documentazione, affidato a un'équipe scientifica che studiava i luoghi con metodi illuministi, indagando la natura al pari dell'opera umana.

Negli anni della scoperta dei principi che regolano i fenomeni naturali e della loro sistematizzazione, le vedute cercano di riportare su carta l'esito dell'acquisizione di una serie di dati scientifici: non solo architettonico-paesaggistici, ma anche geologici, climatici, vegetazionali, storici, antropologici, che i viaggiatori conoscevano per averli preventivamente raccolti, e successivamente verificati “sul campo”, *de visu* o dalle nozioni loro fornite dai referenti locali. Le tavole sono dunque l'efficace sintesi degli studi condotti sui luoghi visitati con lo spirito illuminista di fine Settecento.

Esempi di lettura critica del territorio

Quello che venne condotto su regìa del Saint-Non fu un lavoro di squadra: scrittori, paesaggisti, architetti, pittori. C'era chi deteneva il sapere: botanico, geologico, storico, archeologico, antropologico; e chi sapeva cogliere le singolarità del territorio, i caratteri identitari per usare un termine oggi in uso. Gli uni indicavano agli altri cosa riprodurre, e come comporre l'insieme una volta che i disegni venivano rielaborati, a posteriori. Ciascuno dei componenti della spedizione deteneva un po' di quel sapere – e saper vedere – che consentiva al gruppo di “leggere il territorio”, e comporne vedute “ideali” di particolare interesse, non reali ma con una sintesi di dati reali.

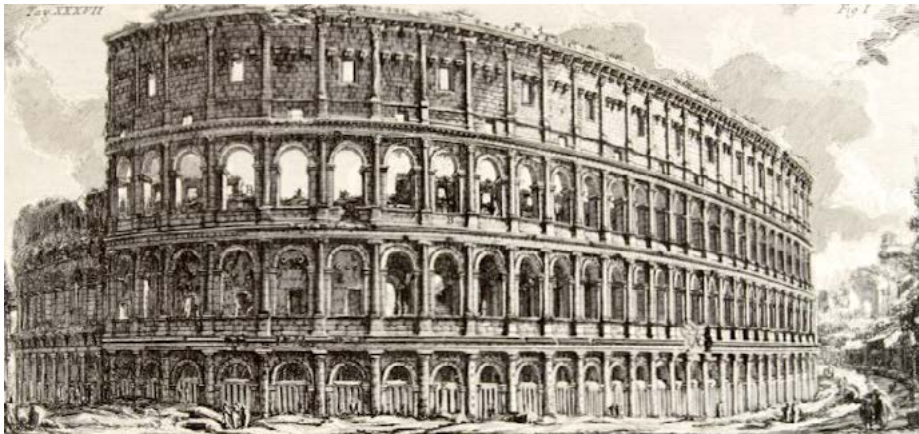


Figura 6. Giovanni Battista Piranesi, *Veduta del Ponte Salarium sull'Aniene* (*Vedute di Roma*, Roma, s.d.). Lo scorcio della ripresa, il basso punto di vista, e le figure minute accentuano l'effetto monumentale dell'antico manufatto romano.

Descrizioni di "paesaggi"

Si tratta – usando un'espressione del nostro tempo – di descrizioni di paesaggi, poetiche ed estetiche ma comunque scientifiche.

«Paesaggio – recita una delle tante definizioni del termine oggi in uso – è la particolare fisionomia di un territorio, determinata dalle sue caratteristiche fisiche, antropiche, biologiche ed etniche»¹³. Nel testo della Convenzione Europea del Paesaggio sottoscritta nel 2000 a Firenze¹⁴, *paesaggio* viene definito «una determinata parte di territorio così come è percepita dalle persone, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni». Nella definizione che ne dà il Codice dei Beni Culturali¹⁵ è - infine – «paesaggio» «il territorio espressivo di "identità", il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni».

13. Voce *Paesaggio* in Wikipedia: <https://it.wikipedia.org/wiki/Paesaggio> (ultimo accesso 28 dicembre 2016).

14. Il documento, condiviso dal Comitato dei Ministri della Cultura e dell'Ambiente del Consiglio d'Europa il 19 luglio 2000, è stato ufficialmente sottoscritto nel Salone dei Cinquecento di Palazzo Vecchio a Firenze il 20 ottobre 2000. Firmata dai ventisette Stati della Comunità Europea, è stata ratificata da dieci paesi, tra cui l'Italia nel 2006.

15. D. Lgs. 42/04, art. 131.



Figura 7. Giovanni Battista Piranesi, Veduta del Colosseo (*Le Antichità Romane*, Roma 1756, I, tav. XXXVII). L'artista accentua lo scorcio prospettico dell'edificio provocandone la deformazione. Del "colossale" monumento, è accentuato in tal modo il gigantismo.

Se dunque la "determinazione" della «parte di territorio» è imprescindibile dall'osservatore, dalla sua capacità di coglierne i limiti e dal suo modo di percepirlo e viverlo, la "forma" del nostro territorio è derivata - o almeno indirizzata - dall'opera umana, dall'azione - intensiva o estensiva - nella città o nella campagna, della comunità che vi si è insediata, che agisce sul suolo, lo "addomestica", e vi lascia i segni della sua cultura.

Sono queste azioni, e questi segni, uniti al dato naturale, che i disegnatori della spedizione Saint-Non hanno rilevato nel loro *Voyage*, e che hanno messo in evidenza sulla carta, accentuandone più o meno fortemente le dimensioni o il tratto.

Negli stessi anni del viaggio di Denon e compagni nell'Italia meridionale, Piranesi, nelle vedute di Roma, nelle *Carceri*, nella ricostruzione dei monumenti di Roma antica, adottava allo stesso modo espedienti grafici per caricare di significato le sue immagini. Forzava lo scorcio prospettico degli edifici provocandone la deformazione (fig. 6), inseriva figure umane ai piedi dei ruderi romani accentuandone le differenze dimensionali (fig. 7), inventava un mondo da incubo nelle sue *Carceri*, costruzioni di fantasia ispirate dai ruderi romani di età giulio-claudia, il tutto per mostrare la grandezza e la ferocia del mondo antico (ed esibire la sua padronanza dei mezzi prospettici) (fig. 8)¹⁶.

16. Le *Vedute di Roma* (1748-1754) sono illuminate da una forte luce solare, che conferisce loro un peculiare effetto monumentale. Alcune contengono composizioni d'immagini del tipo dei *capricci*. Nelle "viste" degli antichi monumenti romani, le

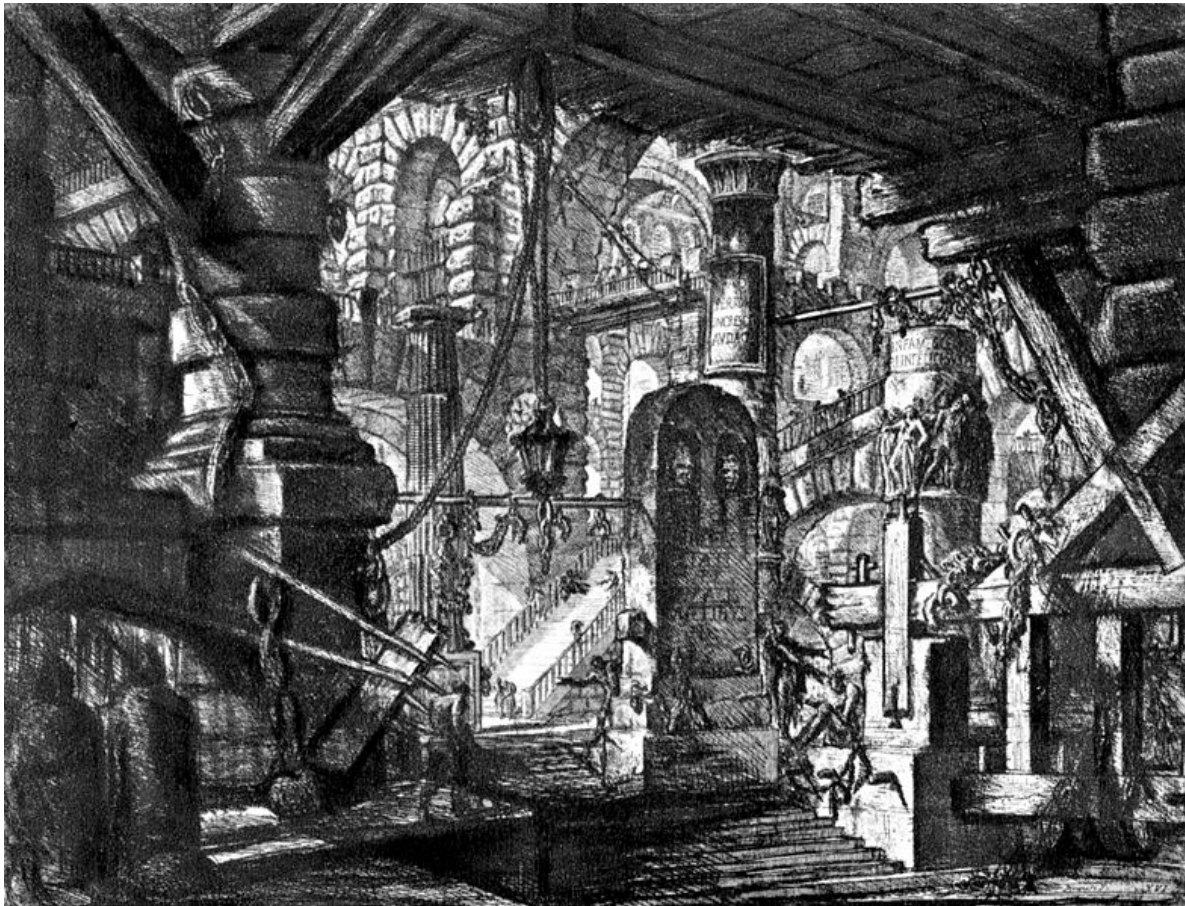


Figura 8. Giovanni Battista Piranesi, Capriccio di scale e arcate con catena (*Carceri d'invenzione*, Roma, 1761, tav. XVI). Vedute di architetture fantastiche, mostrano enormi sotterranei a volta con scale e possenti macchinari, prese da punti di vista collocati in basso, "ad altezza d'uomo", per accentuare il gigantismo delle strutture.

Anche nelle vedute del *Voyage* del Saint-Non sono introdotte modifiche proporzionali tra i soggetti raffigurati, e altre evidenti “inesattezze” rispetto al dato topografico. Del resto le illustrazioni dell’opera editata non sono i disegni schizzati dai rilevatori nella spedizione, ma l’elaborazione successiva di appunti grafici. Le vedute vennero composte a tavolino, a corredo del diario e in relazione con esso. Sproporzioni e inesattezze ebbero dunque la funzione di evidenziare gli elementi significativi dei luoghi, quelli che oggi chiameremmo “valori paesaggistici”. Riuniti a forza nell’inquadratura, accentuandone gli aspetti caratteristici, compaiono gli elementi identitari dei luoghi: rocce dagli aspri profili, paesi turriti, piccole e grandi infrastrutture, resti archeologici, boschi di agrumi o rigogliosa vegetazione spontanea. Compaiono poi le scene di genere, introdotte per illustrare le funzioni di un’opera raffigurata o parte di essa, e comunque per documentare le attività dell’uomo nei luoghi e sui luoghi, le azioni capaci di produrre quelle che oggi chiamiamo “dinamiche di trasformazione del paesaggio”. Ecco dunque gruppi di soldati attorno a un castello, signori affacciati ad un palazzo, trasportatori, viaggiatori, commercianti lungo le strade di accesso ai paesi, pescatori sulle rive marine, agricoltori nelle campagne.

Quasi un’appendice delle vedute del *Voyage* sono infine le tavole con le monete, riprodotte non come *souvenir*, ma quale documentazione dell’antica frequentazione umana dei luoghi, traccia indelebile della civiltà. È dunque l’Uomo, con la sua frequentazione ragionata dei luoghi, che ne ha configurato l’aspetto, segnato con l’architettura sacra il legame con il soprannaturale, suggellato la selvaggia bellezza.

Esempio metodologico dell’approccio progettuale odierno.

L’operazione di conoscenza-interpretazione-elaborazione-esposizione di dati messa a punto dell’équipe Saint-Non può dunque porsi a buon motivo come esempio metodologico di quel lavoro di indagine preliminare del contesto d’intervento che i progettisti del nostro tempo, consapevoli del delicato compito affidato loro, dovrebbero condurre, secondo quanto previsto dalla recente normativa di settore¹⁷.

Antichità Romane de’ tempo della prima Repubblica e dei primi imperatori, sono i soggetti raffigurati a contorno (vasi, altari, tombe), la sapiente distribuzione della luce e delle ombre e le deformazioni prospettiche a conferire all’insieme una forte suggestione. Le sedici tavole delle *Carceri* (1745-1750) sono vedute di architetture fantastiche, che mostrano enormi sotterranei a volta con scale e possenti macchinari, prese da punti di vista collocati in basso, “ad altezza d’uomo”, per accentuare il gigantismo delle strutture.

17. DPCM 12.12.05 *Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell’articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 31 gennaio 2006, n. 25.

Il DPCM 12.12.05 ha definito i contenuti dell'allegato tecnico previsto dall'art. 146 del Codice, denominato *Relazione Paesaggistica*, che costituisce, secondo quanto espresso nel testo della norma «la base di riferimento essenziale per la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi». Nonostante i quasi dieci anni trascorsi dall'emanazione del decreto, la sua applicazione risulta – agli occhi di chi esamina le richieste di autorizzazione paesaggistica – ancora molto lontana da quanto previsto dalla norma e dal suo spirito.

Composto da parte grafica, fotografica, e testo, come i resoconti dei Viaggi settecenteschi, l'allegato dovrebbe evidenziare «gli elementi di valore paesaggistico» del tratto di territorio interessato dalle trasformazioni, le norme urbanistiche e paesaggistiche vigenti, e tutti quegli elementi che consentono al progettista di definire, con adeguata consapevolezza, le modalità di corretto inserimento dell'opera nuova.

L'area da indagare – è più volte ribadito nel testo della norma – non deve limitarsi a quella d'intervento, ma estendersi opportunamente all'intorno, fino a legarsi con altre zone diversamente configurate, individuandone le soluzioni di continuità.

Le carte del quadro conoscitivo dei piani (urbanistici o paesaggistici), sono d'aiuto nella lettura del territorio, essendo a loro volta tematiche, ma non sempre risultano ben redatte, e quasi mai esauriscono i tematismi propri dell'approccio paesaggistico¹⁸.

Il progettista – e, a monte, il pianificatore – dovrebbe basarsi quindi non solo sulle tavole disponibili, ma sull'osservazione ragionata dei luoghi, con un atteggiamento analogo a quello dei viaggiatori tardosettecenteschi. Conoscere la storia, la geologia, l'idrografia, le condizioni climatiche, la vegetazione – quindi l'antefatto naturale e antropico di quanto visibile – aiuta a comprendere i segni del territorio, evidenzia le coordinate per l'intervento, suggerisce le soluzioni alle problematiche di maggiore criticità.

I testi dei decreti di vincolo, datati e succinti, possono fornire solo uno spunto per la lettura del territorio, che la legge prevede si debba pianificare “a tappeto”, con un lavoro da svolgersi congiuntamente tra Amministrazione locale (regionale e comunale) e Ministero, partendo dalla totale ricognizione della superficie regionale, passando per la ripermetrazione delle zone vincolate e l'individuazione di nuove zone da sottoporre a tutela, e giungendo alla loro completa regolamentazione. Tale formazione avviene attraverso differenti gradi di pianificazione e con una graduazione ragionata delle disposizioni di tutela specifiche, sempre basate sui valori presenti, e mai sul loro stato di conservazione, manomissione o perdita, che qualora si sia verificata dovrà essere compensata da un qualche recupero. Il criterio alla

18. In genere si limitano a riportare il perimetro dei vincoli paesaggistici, decretati o ricognitivi, i beni vincolati (con decreto o pubblici), le zone protette (SIC e SIR). Raramente vi sono riportati beni di carattere naturalistico censiti dalle province o dalle regioni quali alberi monumentali, geotopi, o altro.

base della complessa attività normata dalla parte III del Codice dei BBCC, è che comunque si possa migliorare la qualità paesaggistica dei luoghi¹⁹.

Alla luce di quanto sopra esposto, non sembra quindi astruso l'elenco degli elementi e degli aspetti da rilevare nel contesto paesaggistico di intervento, contenuto nell'allegato al DPCM. Viene chiesto di evidenziare «gli elementi geomorfologici», l'eventuale «appartenenza a sistemi naturalistici (biotopi, riserve, parchi naturali, boschi), a sistemi insediativi storici (centri storici, edifici storici diffusi), a paesaggi agrari (assetti culturali tipici, sistemi tipologici rurali quali cascine, masserie, baite, ecc.), a tessiture territoriali storiche (centuriazioni, viabilità storica), a sistemi tipologici - formali o strutturali - di forte caratterizzazione locale e sovra locale» (ad esempio – tra le tipologie edilizie – vengono citati il sistema delle cascine a corte chiusa e quello delle ville; e – tra le tipologie costruttive – l'uso sistematico della pietra, o del legno, o del laterizio a vista), ad ambiti a cromatismo prevalente, a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici, ad ambiti a forte valenza simbolica (in rapporto visivo diretto con luoghi celebrati dalla devozione popolare, dalle guide turistiche, dalle rappresentazioni pittoriche o letterarie).

Risulta scontata – alla luce delle riflessioni sopra condotte – anche la richiesta, prevista dalla norma, che la proposta venga corredata da una sintesi delle principali vicende storiche del luogo, da una rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area d'intervento e del contesto, da una documentazione cartografica di inquadramento che non solo riporti sinteticamente le fondamentali rilevazioni paesaggistiche, ma ne evidenzi le relazioni funzionali, visive, simboliche tra gli elementi e i principali caratteri di degrado eventualmente presenti.

Ecco allora che le tavole dei rilevatori d'epoca della spedizione Saint-Non (e il testo che le accompagna) diventano documenti preziosi dei caratteri identitari – rilevabili a fine Settecento – del territorio, contenitori di dati che indirizzano la difficile attività dei pianificatori d'oggi.

Le stesse tavole sono inoltre – come anticipato – un esempio della lettura dei luoghi, che in ogni caso, anche nella diffusa situazione di degrado, ogni progettista consapevole delle sue azioni (e dietro di lui ogni committente “illuminato”) dovrebbe condurre, sforzandosi di cogliere gli elementi di valore paesaggistico del sito in cui interviene, elaborando di conseguenza proposte di opere compatibili con il contesto.

19. Recita l'art. 135 del Codice al comma 2: «I piani paesaggistici, con riferimento al territorio considerato, ne riconoscono gli aspetti e i caratteri peculiari, nonché le caratteristiche paesaggistiche, e ne delimitano i relativi ambiti»; e al comma 3: «In riferimento a ciascun ambito, i piani predispongono specifiche normative d'uso [...] ed attribuiscono adeguati obiettivi di qualità».

La Calabria di Saint-Non e quella d'oggi

«Oggiogiorno l'ascesa inesorabile del turismo di massa e lo scempio edilizio hanno alterato» il paesaggio descritto nel *Voyage* di Saint-Non, «al punto che parlare di pittoresco e sublime potrebbe apparire ridevole o al più demodé»²⁰. Parte dei luoghi descritti nel *Voyage* tuttavia, nonostante le trasformazioni subite, hanno conservato i tratti distintivi allora rilevati. E per tutti, se ricadenti in zona tutelata, vige comunque la norma che prevede la «salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche», il recupero (se perdute), e la realizzazione di «nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti»²¹.

A Bova si sono conservate le «montagne di terra bianca [...] di cui la fetta, rigata orizzontalmente, è di un effetto singolarissimo»²², le rocce a picco sul mare, e la veduta dalla costa dell'Etna, che a tal punto colpì i viaggiatori francesi da venir inserito - sullo sfondo dell'immagine - con dimensioni molto maggiori del reale (fig. 9).

Tropea è ancora «assisa sulle rocce tagliate a picco»²³; una suggestiva scalinata sostituisce il ponte inclinato che nella veduta collegava all'arenile l'isola sacra, e sull'orlo della terrazza naturale di quest'ultima è ancora presente la rigogliosa vegetazione spontanea. Le grotte alla sua base - con un processo di enfaticizzazione delle caratteristiche dei luoghi - diventano, nella raffigurazione settecentesca, caverne di dimensione ciclopica, ricordandoci in tal modo il dovere di non allentare l'azione di difesa dei luoghi (fig. 10).

A Corigliano si conserva l'alto acquedotto ad arcate, che offrì ai rilevatori settecenteschi «una delle vedute più piccanti»²⁴ (fig. 11). La suggestiva strada-corridoio, con le case di altezza contenuta successivamente sorte sui due lati della "gola" rilevata nel *Voyage*, tagliata dal ponte-acquedotto,

20. GAETANO 2009, p. 18.

21. L'art. 131 del Codice, al comma 4 recita: «La tutela del paesaggio [...] è volta a riconoscere, salvaguardare e, ove necessario, recuperare i valori culturali che esso esprime. I soggetti indicati al comma 6 [Lo Stato, le regioni, gli altri enti pubblici territoriali nonché tutti i soggetti che, nell'esercizio di pubbliche funzioni, intervengono sul territorio nazionale, Ndr], qualora intervengano sul paesaggio, assicurano la conservazione dei suoi aspetti e caratteri peculiari». E al comma 5 specifica che: «le amministrazioni pubbliche promuovono e sostengono [...] apposite attività di conoscenza [...], riqualificazione e fruizione del paesaggio nonché, ove possibile, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati».

22. VALENTE 1978, p. 53. I viaggiatori rimasero colpiti dalla mole dell'Etna, tanto estesa che - è scritto - «tutta la Sicilia non sembra essere che la base prolungata» del vulcano (*ibidem*). Le montagne di terra bianca sono di natura calanchiva, argillosa, e nella Toscana meridionale sono note come "biancane".

23. VALENTE 1978, p. 66.

24. *Ivi*, p. 23.



Figura 9. Claude-Louis Châtelet, *Vuè des Rochers et de la Marine de Bova près le Cap Spartivento ou aperçou l'Etna dans L'eloignement*, incisione di Carl (o Heinrich) Guttenberg (Saint-Non 1781-1786, vol. 3, 1783, n. 67). La veduta dell'Etna da Capo Spartivento, a tal punto colpì i viaggiatori francesi da inserire il vulcano sullo sfondo con dimensioni maggiori del reale.



Figura 10. Claude-Louis Châtelet, *Vuè du Château ou hermitage de Tropea, situé dans la Calabre Ulérieure*, incisione di Carl (o Heinrich) Guttenberg (Saint-Non 1781-1786, vol. 3, 1783, n. 75). Nella veduta, da nord, dell'isola, le grotte alla sua base – con un processo di enfattizzazione delle caratteristiche dei luoghi – diventano, nella raffigurazione settecentesca, caverne di dimensione ciclopica.

è la riprova che il paesaggio può mutare nel tempo positivamente, assecondando i dati naturali e rispettando i dati antropici presenti, che qui costituiscono la caratteristica peculiare della località (fig. 12).

Ancora emergente, nel paesaggio della Costa Viola, è «lo scoglio di Scilla [...] una roccia quasi isolata e tagliata a picco, che si vede avvanzar nel mare»²⁵, oggi minacciata dalle reiterate richieste di lavori a corredo del porto turistico, che hanno già comportato negli scorsi decenni il sacrificio di scogli emergenti, le «altre rocce acute e lacerate»²⁶ che si spingevano nel mare, troppo rischiose per la navigazione, già parzialmente sprofondate nel sisma del 1783, ma riprodotte, per la loro fama leggendaria, dai viaggiatori della spedizione Saint-Non, accentuandone sensibilmente forma e dimensioni. Resta qualcosa della sequenza gradonata delle case dell'abitato che scende alla Marina, raffigurato con i tetti tutti a falda inclinata, intonsa e rivolta verso il mare (fig. 13). Un insieme che dobbiamo sforzarci di conservare intatto, evitando le contaminazioni tipologiche e il disordine volumetrico.

Poco resta, purtroppo, del «giardino continuo [...] dei più deliziosi»²⁷ che colpì i viaggiatori avvicinandosi a Reggio. Le case – è scritto nel *Voyage* – «sono separate da boschi di limoni e di aranci cedui», e ornate «di grandi pergole elevate sulle terrazze e sostenute da colonne»²⁸, che avevano la loro logica nel godimento del verde e nella romantica veduta dello Stretto (fig. 14). Quel che resta degli antichi agrumeti andrebbe dunque conservato.

Irreparabilmente contaminata è la veduta di Isola, «piccola città della terraferma che domina su una pianura distesa e gradevole [...] attorniata di muraglia» dai Turchi²⁹. Le case, «assai basse [...] accompagnate da grandi alberi e di un quadro campestre che le separano le une dalle altre»³⁰ sono purtroppo perdute. E quasi nulla rimane dei «casini» e dei «freschi giardini, annaffiati, e piantati di aranci e di gelsi mori» che bordavano il torrente «nella bella vallata che regna in fondo» a Catanzaro³¹.

«È certo che se questa parte d'Italia avesse continuato ad essere popolata [...], tutto questo paese sarebbe ancora tanto salubre quanto lo fu altra volta. Ciò che vi produce l'aria cattiva, comunissima su

25. *Ivi*, p. 63.

26. *Ivi*, p. 64.

27. *Ivi*, p. 58.

28. *Ibidem*.

29. VALENTE 1978, p. 38.

30. *Ibidem*.

31. VALENTE 1978, p. 40.



Figura 11. Claude-Louis Châtelet, *Vuë de l'Acqueduc de Corigliano en Calabre*, incisione di Emmanuel J.N. de Ghendt (Saint-Non 1781-1786, vol. 3, 1783, n. 51), «una delle vedute più piccanti» della raccolta.



Figura 12. Corigliano, Via Roma, strada-corridoio con le case di altezza contenuta sorte sui due lati della «gola» rilevata dal Saint-Non, tagliata dal ponte-acquedotto, (foto collezione privata).



Figura 13. Claude-Louis Châtelet, *Rochers et Ecueils renommés de Scylla avec la vuë de la ville, et du Château qui étoit élevé au dessus avant le tremblement de terre. 5 fevrier 1783*, incisione di Charles-Nicolas Varin (Saint-Non 1781-1786, vol. 3, 1783, n. 73). Le «rocce acute e lacerate» che si spingevano nel mare, troppo rischiose per la navigazione, erano già parzialmente sprofondate nel sisma del 1783, ma i viaggiatori della spedizione Saint-Non le riproducono, per la loro fama leggendaria, accentuandone sensibilmente forma e dimensioni. Dell'abitato la veduta evidenzia la suggestiva sequenza gradonata dei tetti, tutti a falda inclinata rivolta verso il mare.



Figura 14. Claude-Louis Châtelet, *Vue prise dans les environs de Reggio*, incisione di François M.I Queverdo (Saint-Non 1781-1786, vol. 3, 1783, n. 70). Nella veduta è riprodotta una delle pergole che ornano le case della campagna prossima alla città, un «giardino continuo [...] dei più deliziosi».



Figura 15. Il *poggetto della Badiola*, nella Maremma grossetana, propaggine delle retrostanti colline, da sempre terra emersa dell'area prima marina poi paludosa. Nota anche come Isola Clodia, nel Medioevo accolse un'abbazia benedettina e nel tardo Cinquecento la Casa dell'agente della Pesca del feudo mediceo di Castiglione. Leopoldo II la scelse come punto per osservare il progredire della bonifica da lui avviata. I muri che emergono sono quanto rimane della costruzione residenziale, il Palazzo della Badiola, avviata nel 1833 e rimasta subito interrotta per le condizioni ambientali locali ancora avverse (foto aerea).



Figura 16. Giorgio Angiolini, «*Veduta del nuovo canale presso alla sua imboccatura preso al di sopra dell'argine*» (da BONELLI CONENNA, BRILLI, CANTELLI 2004). Angiolini, incaricato dal Granduca di documentare «dal vivo» l'andamento dei lavori di bonifica, eseguì il disegno il 24 aprile 1830, «al momento della lavorazione». Due anni prima era stato dato l'avvio dello scavo del canale «diversivo» ideato da Giuseppe Manetti per bonificare, «colmandola» con le acque limacciose delle piene dell'Ombrone, la palude di Castiglione della Pescaja.

tutta la costa, è lo stagno delle acque nelle sabbie, stagno che proviene dall'ingorgo dei fiumi al loro sbocco [...]. Se vi fossero, in questo paese, braccia interessate ad aprir canali attraverso le sabbie continuamente ammassate dal mare, l'aria vi sarebbe ben presto purificata»³².

Quelle di quest'ultimo paragrafo sono le stesse riflessioni che Leopoldo II riportò nelle sue memorie a proposito della foce del Bruna e dell'Ombrone, i due fiumi che dovevano, se aiutati, «prosciugare» la palude della piana grossetana (fig. 15). La penuria di popolazione residente e l'alto tasso di mortalità erano causa ed effetto delle cattive condizioni ambientali e della povertà dei luoghi. In Maremma il giovane Granduca chiamò Alessandro Manetti, ingegnere, diplomato all'*Ecole des Ponts et Chaussées* di Parigi. E si servì di operai aquilani, esperti nello «scavar fossi», che dalla fine degli anni Venti dell'Ottocento hanno lasciato sul territorio le tracce indelebili della sua rinascita (fig. 16). L'area malsana prossima a Grosseto (fig. 17) – allora vasta quanto il lago Trasimeno – è stata trasformata in una rigogliosa pianura, dove permane solo una ridotta zona umida, il Padule di Castiglione della Pescaia, oggi tutelata dalla convenzione di Ramsar (fig. 18).

Nella Piana di Rosarno, negli stessi anni, non fu la mano dei regnanti Borbone ma l'ingegno del generale e nuovo feudatario locale Ferdinando Nunziante, con le braccia di galeotti e indigenti operai di Nicotera e Tropea a tracciare segni simili, generatori di un territorio fertile, ora identitari dei luoghi: i canali, le strade, le pinete, l'abitato regolare intitolato al santo eponimo, con il palazzo, la chiesa, i conventi, le case piccole per i coloni (fig. 19).

A distanza di qualche decennio dalla spedizione Saint-Non sono sorti quindi, anche in Calabria, nuovi paesaggi, che potrebbero arricchire il meraviglioso campionario di vedute calabresi del *Voyage*. Sono paesaggi che possiamo riconoscere come tali se sappiamo osservare il territorio con la stessa curiosità, la stessa multidisciplinarietà, lo stesso metodo indagatore, la stessa capacità di sintesi dell'abate illuminista.

E altri nuovi paesaggi, degni di essere riprodotti in un *Voyage pittoresque* potrebbero sorgere, anche ai nostri giorni, se le nuove infrastrutture, i nuovi insediamenti, le nuove singole opere sorgessero nel rispetto dei valori paesaggistici presenti, o con l'intento di crearne dei nuovi, «integrati e coerenti» come recita il Codice dei Beni Culturali.

Con tale bagaglio di riflessioni, e facendo tesoro dell'operato dei rilevatori settecenteschi, possiamo dunque accingerci, davvero consapevolmente, ad inserire con coerenza nuove opere nel paesaggio esistente, e ad agire trasformando il territorio interessato dalle opere in un tratto di nuovo paesaggio, augurandoci di trovare, nel mondo della committenza pubblica e privata, la giusta sensibilità per il tema.

32. *Ivi*, p. 48. Questa considerazione fu stimolata dall'ubicazione arroccata di Gerace, rispetto alla sottostante area costiera.

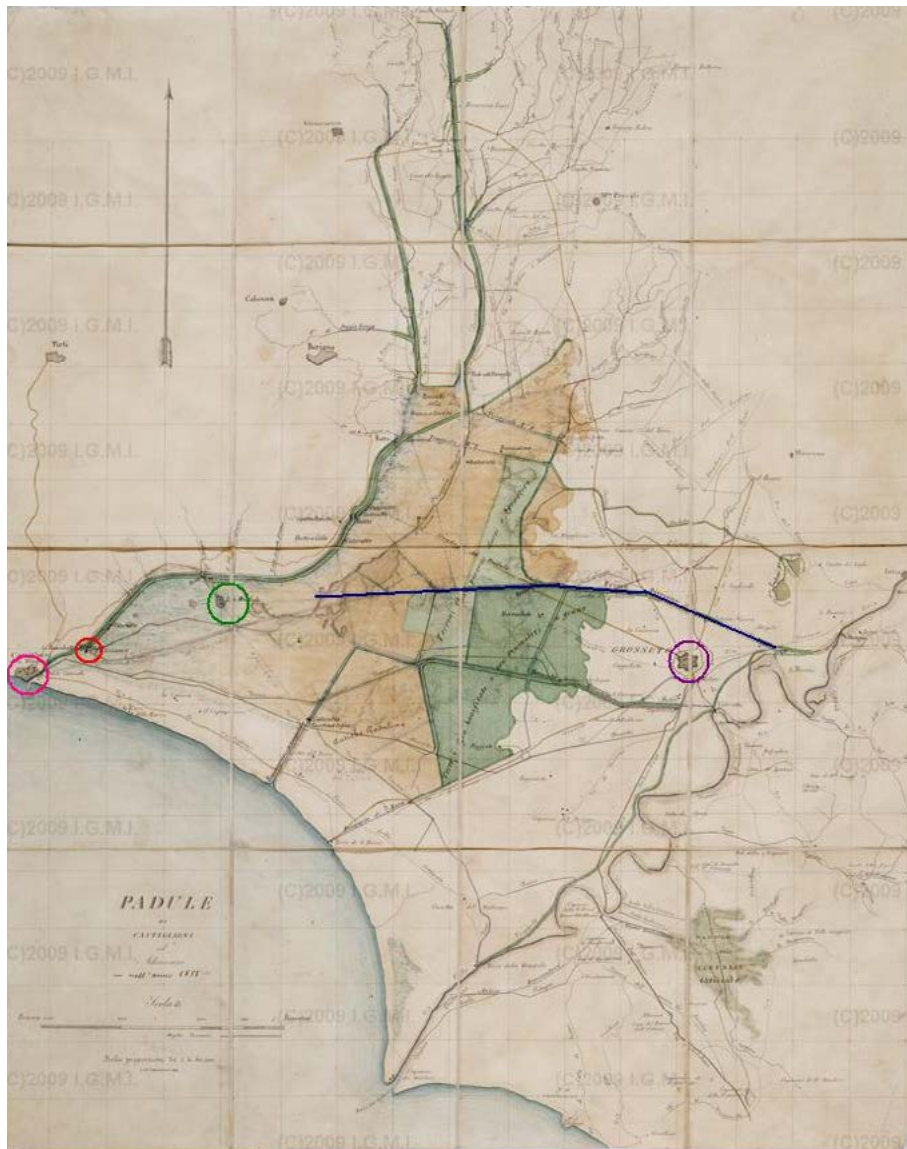


Figura 17. *Pianta delle Padule di Castiglione e sue adiacenze*, 1829, scala 1:60.000, 43 x 55 cm. Firenze, Istituto Geografico Militare, Collezione Pasqui, n. 25, inv. 1740. Il colore azzurro distingue le acque, il verde le terre da bonificare, il bistro le strade, il blu scuro il canale "diversivo", scavato per "colmare" il Padule con le acque limacciose delle piene dell'Ombrone; nel cerchio viola Grosseto; nel cerchio verde il *poggetto della Badiola*, residenza del Granduca; nel cerchio rosa Castiglione della Pescaia; nel cerchio rosso la Casa Rossa, chiesa settecentesca per la pesca della fauna ittica d'acqua salmastra; in basso a destra, il corso sinuoso del fiume Ombrone da cui si stacca il nuovo canale.



Figura 18. Il Padule di Castiglione della Pescaia, residuo della palude prosciugata, ora zona umida protetta dalla Convenzione di Ramsar. Al centro dell'immagine la Casa Rossa (foto aerea).



Figura 19 La Piana di Rosarno vista da Nicotera. In primo piano Nicotera Marina; in secondo piano, dietro la pineta piantata per la difesa delle coltivazioni, uliveti e agrumeti; poi la foce del Mesima, l'abitato di San Ferdinando, le luci del nuovo porto di Gioia Tauro, il promontorio dell'antica Taureana (foto aerea).

Bibliografia

- BARBANERA 2012 - M. BARBANERA, *Tra visionarietà e osservazione: la riproduzione dei monumenti antichi nel XVIII secolo e le origini della moderna topografia classica*, in M. PRETI-HAMARD, G. TOSCANO (a cura di), *Voyages et conscience patrimoniale. Aubin-Louis Millin (1759-1818) entre France et Italie*, Campisano, Roma 2012, pp. 189-204.
- BONELLI CONENNA, BRILLI, CANTELLI 2004 - L. BONELLI CONENNA, A. BRILLI, G. CANTELLI (a cura di), *Il Paesaggio Toscano. L'opera dell'uomo e la nascita di un mito*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, Siena 2004.
- BOTTA 1989 - G. BOTTA (a cura di), *Cultura del viaggio. Ricostruzione storico-geografica a del territorio*, Unicopli, Milano 1989.
- BRIZARD 1787 - G. BRIZARD, *Analyse du Voyage pittoresque de Naples et de Sicile*, in «*Mercure de France*», febbraio 1787, pp. 114-116.
- DE MONTFAUCON 1719-24 - BERNARD DE MONTFAUCON, *L'antiquité expliquée et représentée en figures - Antiquitas explanatione et schematibus illustrata*, 15 voll., Delaulne, Paris, 1719-1724
- FARINELLI, ISENBURG - M. FARINELLI, T. ISENBURG, *Le intenzioni del pittoresco: i viaggiatori stranieri in Italia meridionale tra Sette e Ottocento*, in Botta 1989, pp. 194-207.
- GAETANO 2009 - R. GAETANO, *Introduzione*, in J.C. Richard de Saint-Non, *Viaggio pittoresco*, Rubettino, Soveria Mannelli 2009, pp. 5-18.
- HOUËL 1785 - J.-P. HOUËL, *Voyage pittoresque des isles de Sicile, de Malte et de Lipari*, vol. III, Impr. de Monsieur, Paris 1785.
- MENICHELLI 1989 - G.C. MENICHELLI, *Viaggiatori francesi reali o immaginari nell'Italia dell'Ottocento*, in Botta 1989, pp. 103-109.
- PESENDORFER 1987 - F. PESENDORFER (a cura di), *Il Governo di Famiglia in Toscana. Le memorie del Granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*, Sansoni, Firenze 1987.
- RASPI SERRA, SIMONCINI 1986 - J. RASPI SERRA, G. SIMONCINI (a cura di), *La fortuna di Paestum e la memoria del dorico (1750-1830)*, Centro Di, Firenze 1986.
- SAINT-NON 1781-1786 - J.-C. RICHARD DE SAINT-NON, *Voyage Pittoresque ou Description des Royaumes de Naples et de Sicile*, 4 voll., Clousier, Paris 1781-1786.
- SALVESTRINI 1974 - P. SALVESTRINI (a cura di), *Pietro Leopoldo d'Asburgo Lorena, Relazioni sul governo della Toscana*, 3 voll., Olschki, Firenze 1969-1974.
- VALENTE 1978- G. VALENTE, *La Calabria dell'abate Saint-Non*, Edizioni Emme Effe, Chiaravalle Centrale 1978.

**Landscape and Archeology of Magna Greece:
Drawing, Relief and Project**

Francesca Fatta
ffatta@unirc.it

Reflections on Saint-Non and his contemporaries should lead us to some important considerations. The close relationship between archaeology and architecture, drawing and survey, mathematics and form are aspects that open interesting and original links to other disciplines to encourage research to further definitions of representation.

Collaboration with archaeologists and historians of architecture can open up even more a program increasingly called for the construction for archives of memory available on the Web for museums and archaeological sites accessible in an innovative and integrated way. There have been many examples in recent years, all projected towards the communication of cultural heritage, including willingness to safeguard and defend the values they represent



VOYAGE PITTORESQUE

II. Observations on the Historic Landscape of Calabria

www.archistor.unirc.it

ArchistoR EXTRA 4 (2018)

ISSN 2384-8898

Supplemento di ArchistoR 10/2018

ISBN 978-88-85479-04-3

DOI: 10.14633/AHR097



Paesaggio e archeologia della Magna Grecia: disegno, rilievo e progetto

Francesca Fatta

Voir c'est savoir, savoir c'est créer
Eugène E. Viollet-le-Duc

Quando tra il 1781 e il 1786 Jean-Claude Richard abate di Saint-Non pubblicò a Parigi il *Voyage pittoresque ou Description des royaumes de Naples et de Sicile*, già una discreta letteratura si era diffusa in Europa tra gli adepti dell'Antico grazie, innanzi tutto, a Johann Joachim Winckelmann, l'ispiratore dei principi del neoclassicismo e padre dell'archeologia.

Vent'anni prima, nel 1759, Winckelmann aveva scritto un saggio dal titolo *Annotazioni sull'architettura degli antichi templi di Girgenti in Sicilia* nel quale si interrogava sullo stile e sulle proporzioni dei templi di Agrigento, all'epoca quasi del tutto sconosciuti.

A parte rari testi alla portata di pochi eruditi, il saggio di Winckelmann rappresentò la prima grande testimonianza della scoperta della Sicilia archeologica da parte del mondo moderno, in concomitanza con la rivalutazione dei siti di Pompei ed Ercolano e dei monumentali templi di Paestum in Campania che mobilitarono l'attenzione degli studiosi verso il sud Italia. Da Paestum, quindi, il Grand Tour si allungò verso la Calabria e la Sicilia, sia per contiguità territoriale che per comuni attrattive per la ricerca archeologica.

È singolare il fatto che Winckelmann non visitò mai la Sicilia – e d'altro canto neppure la Grecia –, ma la profondità del suo saggio animò la curiosità e il desiderio di conoscenza di un'intera generazione di architetti, intellettuali e disegnatori provenienti da tutta Europa, che inevitabilmente ne rimasero influenzati anche per il progetto di nuovi edifici.



Figura 1. L'Italia vista dalle Alpi, litografia a colori, 1853.

Gli architetti del tempo giunsero però relativamente tardi in Sicilia rispetto ai letterati e ai pittori, dando comunque forza a un dibattito approfondito grazie agli scambi con archeologi e intellettuali francesi, inglesi e tedeschi, oltre che siciliani¹.

Sul finire del Settecento furono compiute accurate campagne di documentazione grafica, oltre che dal Saint-Non, dai pittori Jean-Pierre Houël, Jacob Philipp Hackert e altri che contribuirono a rendere noto il patrimonio del meridione italiano in tutta l'Europa². A questi personaggi il mare Mediterraneo appariva grandissimo: non era il centro del mondo, come poteva esserlo per chi era nato e vissuto sulle sue sponde, ma ne rappresentava piuttosto il confine.

Per i tedeschi, gli inglesi e i francesi l'Italia cominciava certamente al Nord, subito al di qua delle Alpi. La lunga penisola appenninica si stendeva come un pontile nel Mediterraneo, si prolungava come uno strumento di misura, adatto a leggerne e rilevarne la millenaria cultura storica. Il Mediterraneo era un confine, un limite che serviva a circoscrivere la rievocazione del mondo antico (fig. 1).

1. In Sicilia rimangono le testimonianze di questo scambio culturale con l'astronomo Piazzi, il poeta Meli, il naturalista Gioeni e i collezionisti Principe di Torremuzza e Paternò Castello.

2. Vedi la Prefazione e l'intero volume di CARDONE 2014.

L'architettura del mondo antico, per i viaggiatori, era un'idea prima ancora che una entità materiale, tanto che l'architetto tedesco Leo von Klenze era sicuro nell'affermare nella sua *Sammlung architektonischer Entwürfe* (1830): «È sempre esistita, ed esiste, una sola Architettura, e sempre una sola Architettura esisterà: quella portata a compimento nella storia e nella cultura greca». Tutti gli altri stili erano soltanto “edilizia”, pertanto l'idea di trovare nel sud della penisola italiana le monumentali tracce di tale storia animava i viaggiatori d'oltralpe a cercare, più che delle concrete realtà, dei simboli del mito.

Le rappresentazioni dei disegnatori di architettura antica erano spesso “fantastiche”; connotate da ricercati dettagli; vedute ricostruite per conseguire una perfetta bellezza: non specchi “fotografici” della realtà, ma veri e propri “prototipi” attentamente studiati. Grazie al disegno, i “viaggiatori d'architettura” cominciarono a dare forma all'idea del mito. Una idea coincidente con una bellezza a volte drammatica, accompagnata sempre da un sentimento di nostalgia, quasi di rimpianto, non della casa lontana a cui ritornare, ma di un luogo pressoché irraggiungibile, definito dai tedeschi con il termine *Sehnsucht*³.

La sollecitazione del testo di Winckelmann servì a far conoscere una realtà ricca di spunti per studi scientifici e approfondimenti sui Greci in Sicilia. Tuttavia le difficoltà di collegamento e la scarsa conoscenza dei luoghi ritardarono comunque di almeno cinquant'anni l'arrivo di studiosi da parte di tutta Europa;

Nel 1804 arrivò in Sicilia Karl Friedrich Schinkel, seguito da altri colleghi architetti e studiosi tedeschi che presero parte ad un animato quanto interessante dibattito sullo studio delle rovine di Agrigento che coinvolse anche archeologi siciliani. Von Klenze, con il saggio *Il tempio di Giove Olimpico ad Agrigento rappresentato secondo gli scavi più recenti*, aprì la strada dell'archeologia all'architettura, confrontandosi con le teorie di Antoine-Chrysostome Quatremère de Quincy e di William Wilkins e, dopo una lenta maturazione sugli studi e i rilievi dell'archeologia siciliana, anche l'architettura neoclassica di matrice neogreca iniziò a recepire l'influenza della Magna Grecia.

Il rilievo come ricostruzione ideale

La scoperta delle rovine della Magna Grecia non passò direttamente attraverso lo studio dei rapporti e dei sistemi proporzionali dei trattatisti; generalmente i particolari si studiavano senza

3. *Sehnsucht* è una parola-chiave dello spirito romantico tedesco, che incarna un concetto tipico della cultura romantica, che in italiano può tradursi come struggimento, indirizzato verso una persona o cosa che si ama o si desidera fortemente.

riferimenti a studi precedenti. Ogni volta i viaggiatori stranieri fornivano una versione “completa” delle proprie scoperte, ripartendo da zero: da questo punto di vista si trattava realmente di un’operazione didattica, il viaggiatore doveva ripercorrere da principio lo stesso cammino di chi lo aveva preceduto. Per esempio, il dettaglio architettonico veniva a definirsi in maniera analitica, numerica. Gli appunti di lavoro nelle operazioni di rilievo, se non fossero datati e titolati, spesso potrebbero confondersi con schizzi progettuali di nuovi edifici. E in realtà molti di questi rilievi intrinsecamente costituivano progetti *in fieri*. Gli architetti tedeschi, una volta giunti in Sicilia, non si dimostrarono più disposti a “sognare” architetture idealizzate – come alcuni predecessori britannici – ma si impegnarono piuttosto a osservare, misurare, raccogliere e catalogare il patrimonio archeologico. Il loro rapporto con l’antichità, con le rovine, non fu mera mimesi, re-immersione mitica in un passato – peraltro già fin troppo praticata dai poeti –, quanto piuttosto un meditato confronto sui grandi temi del progetto contemporaneo e della ricerca archeologica.

L’attenzione per l’antico fu infatti la base sulla quale poggiarono le grandi utopie progettuali del neoclassicismo tedesco e mitteleuropeo, anche sulla solida base dei principi geometrici e proporzionali dedotti dai rilievi eseguiti nel sud Italia. Non più una estatica visione delle vestigia antiche, ma l’interesse attivo per comprenderne le leggi più intime, per individuare le regole classiche dell’architettura e riprenderle nella progettazione contemporanea (fig. 2).

Schinkel, Von Klenze, insieme a Jakob Ignaz Hittorff e Karl Ludwig Wilhelm Zanth furono il ponte culturale tra la Magna Grecia e i grandi progetti per Berlino e Parigi. Nelle loro testimonianze grafiche l’elemento architettonico diede forma al paesaggio, e contestualmente alla veduta come perfetta integrazione tra natura e costruito, ma anche ispirazione per il progetto. Ad esempio, il complesso paesaggio del teatro di Taormina rappresentato più volte da Schinkel divenne spunto scenografico per la rappresentazione del *Il flauto magico* di Mozart. Gli architetti viaggiatori si misuravano, da un lato con i canoni dell’architettura classica, dall’altro con l’immaginario che tali rovine generavano, con fantasie ricostruttive dei templi e restituzioni policrome (fig. 3)⁴.

Le scuole di disegno delle rovine classiche della Magna Grecia

Gli studi dell’architettura classica dei Greci d’occidente svolti dagli stranieri in Sicilia si distinguono in diverse scuole: quella degli architetti e archeologi britannici, idealizzata e sostanzialmente

4. BILLOT 1982, pp. 61-125.

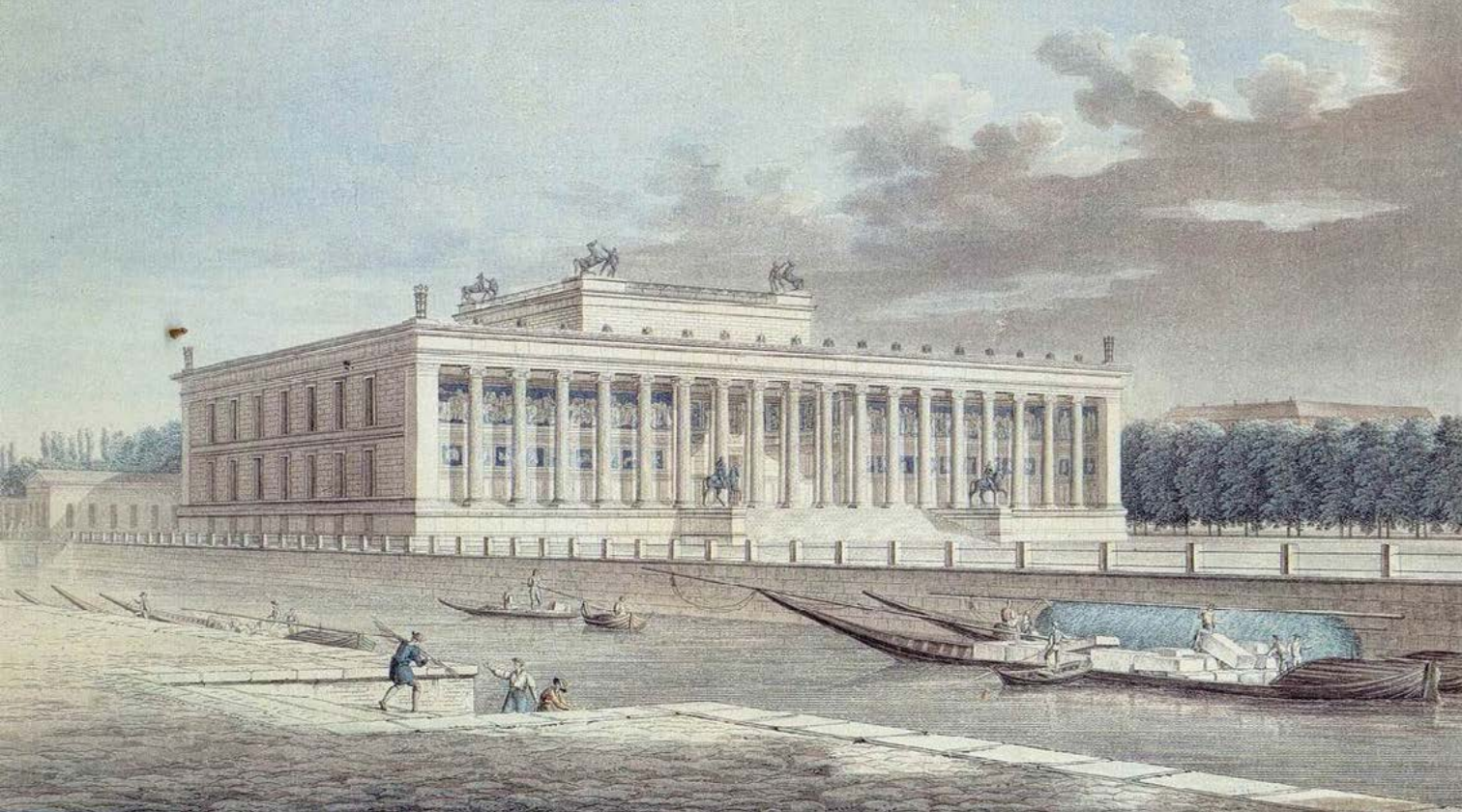


Figura 3. Friedrich Alexander Thiele, Veduta prospettica dell'Altes Museum a Berlino di Karl Friedrich Schinkel, 1830, acquaforte colorata.

individualista, relativamente interessata alla realtà oggettiva e proiettata verso una rivisitazione nostalgica condivisa con pittori, incisori e scrittori conterranei, quella dell'Académie de France a Roma, i cui *pensionnaires* si misuravano con la pratica degli *envoys*⁵, le celebri restituzioni architettoniche in stile dei monumenti italiani, e quella dei disegnatori tedeschi, ossessionati dal dogma della scientificità, molto meno fantasiosi e accattivanti dei *pensionnaires* francesi, ma più attenti alla realtà.

Al di là dell'evidenza più o meno monumentale dei resti dei templi o dei teatri, i siti archeologici delle città antiche della Grecia e, quindi della Magna Grecia, diedero ai viaggiatori soprattutto il pretesto per disquisizioni di natura storica⁶. Di fatto, questi luoghi erano pressoché distrutti come Selinunte, o erano stati occultati da secolari stratificazioni urbane, come Agrigento e Siracusa, oppure erano riconoscibili solo dal tracciato dei perimetri urbani come Paestum. Nelle ricostruzioni storiografiche prevalevano le fonti della letteratura classica greca e latina, quindi anche nei reportage di viaggio l'idea delle città e delle loro connessioni con il territorio era soggetta a processi di esaltazione letteraria. D'altra parte con la progressiva sostituzione dei primi resoconti illuministi con le opere sempre più filologiche pubblicate nel primo Ottocento da William Thomas Major, Claude Mathieu Delagardette, Henri Labrousse, Domenico Lo Faso Pietrasanta, duca di Serradifalco e i citati Wilkins, Hittorff e Zanth, si determinò un cambio di atteggiamento da parte dei cultori dell'archeologia e con loro delle istituzioni preposte ad essa che nella seconda metà del secolo intrapresero indagini sistematiche comprendenti anche i primi scavi urbani. Così Julius Schubring avviò rigorose indagini in numerosi siti antichi basate sia sul rilievo diretto dei resti visibili in superficie, sia sull'analisi comparata dei rinvenimenti e delle fonti documentarie⁷. E anche su queste rinnovate evidenze i *pensionnaires* francesi produssero ricostruzioni sempre più fastose e seducenti del presunto aspetto delle antiche città, come la Selinunte di Jean Hulot⁸ (fig. 4). Tutto ciò mentre la letteratura di viaggio di matrice

5. *Roma antiqua* 1992.

6. Su questi concetti vedi MERTENS 2006, pp. 11-12.

7. Julius Schubring (1839-1914), archeologo tedesco, storico dell'arte, filologo, realizzò la prima carta archeologica della provincia di Agrigento.

8. I disegni di Selinunte di Hulot, architetto borsista dell'Accademia di Francia a Roma, furono pubblicati con il testo di accompagnamento di Gustave Frougères, professore alla Sorbona, a Parigi nel 1910 (*Sélinonte. Colonie dorienne en Sicile. La Ville, l'Acropole et les Temples*, Massin ed.). Si veda la nuova edizione dell'opera curata da Giuseppe L. Bonanno e Adriana Frisina, edita dal Centro Regionale del Catalogo (CRICD) della Regione Siciliana nel 2013.



Figura 4. Jaques Ignace Hittorff, *Temple T à Sélinonte (Sicile)*, élévation restituée de la façade principale, ante 1859, penna e inchiostro nero, acquerello su carta, Paris, RMN-Grand Palais (Musée d'Orsay).

archeologica raggiungeva nuove vette con l'opera di François Lenormant⁹. Alla fine dell'Ottocento, con l'opera tuttora fondamentale di Robert Koldewey e Otto Puchstein¹⁰, il metodo analitico degli antichi monumenti si affermò definitivamente; il rilievo archeologico stabilì il suo campo di applicazione affinando tecniche e metodologie, anche con il moltiplicarsi degli insediamenti oggetto di studio, ponendo le basi per la disciplina attuale.

Disegno, rilievo, archeologia, progetto

Lo stretto rapporto tra archeologia e architettura, disegno e rilievo, architettura e paesaggio fissato dai “viaggiatori d'architettura” all'epoca del Saint-Non riflette un rapporto consequenziale tra archeologia e progetto, un ambito ideale in cui archeologi e architetti di oggi dovrebbero continuamente misurarsi (fig. 5).

Le riflessioni sul Saint-Non e i suoi contemporanei dovrebbero indurci a un importante, quanto necessario programma per la costruzione di archivi della memoria consultabili in rete per musei e siti archeologici fruibili in modo innovativo e integrato. Gli esempi in questi ultimi anni sono molteplici e tutti proiettati verso la comunicazione dei beni culturali, tra volontà di valorizzazione e difesa dei valori che questi rappresentano.

Le tecniche *del virtual heritage* e *del digital heritage* esprimono oggi quelle necessità ‘visionarie’ disegnate dai *voyagers*, di due/tre secoli prima, e possono espandere le capacità percettive dell'osservatore, rendendo possibili interazioni tra mondi visibili, invisibili, ipotetici e immaginari grazie anche a un processo integrato tra studi archeologici, rilievi, tecniche di modellazione e saggi di ricostruzione virtuale¹¹.

9. François Lenormant (Parigi 1837-1883) archeologo e assiriologo, figlio di Charles, professore alla Biblioteca Nazionale di Parigi, si occupò anche di numismatica, e con le sue descrizioni delle antichità dell'Italia meridionale (*La Grande-Grèce*, 1881-83; *À travers l'Apulie et la Lucanie*, 2 voll., 1883) fece conoscere le ricchezze archeologiche di quelle regioni.

10. Robert Koldewey (Blankenburg am Harz, 1855-Berlino, 1925) e Otto Puchstein (Labes, 1856-Berlin, 1911), archeologi classici, hanno lavorato in Sicilia e a Paestum.

11. Il gruppo di ricerca costituito da chi scrive con Manuela Bassetta, Andrea Manti, Andrea Marraffa, Chiara Scali e Domenico Tosto, fa capo al Laboratorio di Disegno del Dipartimento Architettura e Territorio dell'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria e si occupa in modo coordinato di *Virtual Heritage per le reti museali e i siti archeologici in area mediterranea con particolare riferimento alla Calabria e alla Sicilia*.

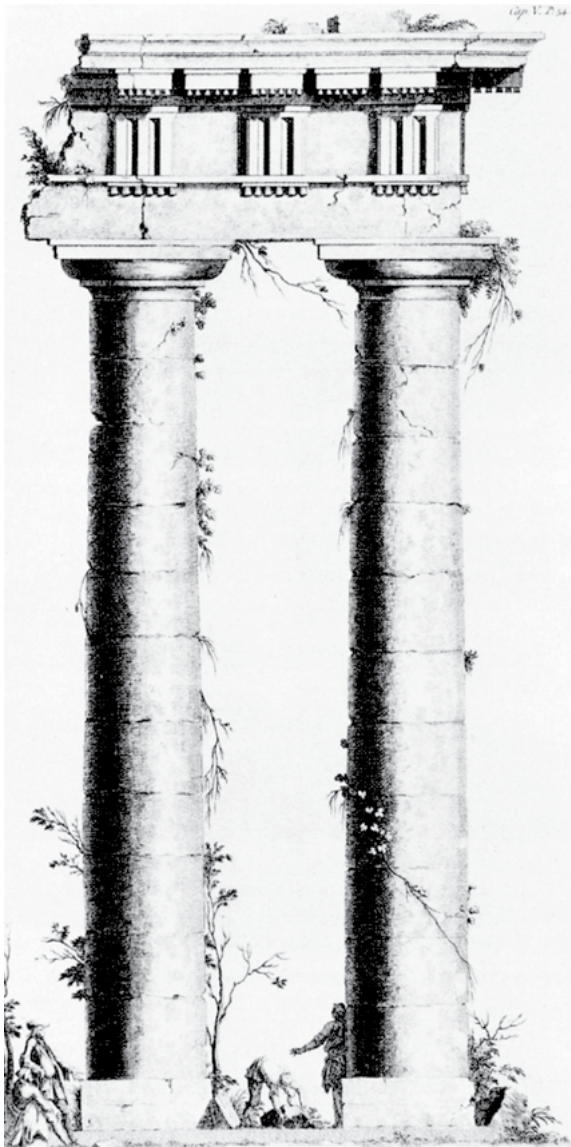


Figura 5. Francesco Nicoletti, Tempio di Segesta, intercolumnio, incisione (da Jacques-Philippe d'Orville, *Sicula, quibus Siciliae veteris rudera, additis antiquitatum tabulis illustrantur...*, 2 voll., G. Tielenburg, Amsterdam 1764, I, p. 54b).

Bibliografia

BILLOT 1982 - M.F. BILLOT, *Recherches aux XVIII et XIX siècle sur la polychromie de l'architecture greque*, in *Paris, Rome, Athenes. Le voyage en Grèce des architectes français aux XIX et XX siècles*, catalogo della mostra (Paris, École Nationale Supérieure des Beaux-Arts 12 maggio-18 luglio 1982; Pinacothèque nationale d'Athènes, Musée Alexandre Soutzos, 15 ottobre 1982-2 gennaio 1983; Houston, The Museum of Fine Arts, 1 luglio-4 settembre 1983, New York, IBM - Gallery of Science and Art, 2 febbraio-24 maggio 1984), École Nationale Supérieure des Beaux-Arts, Paris 1982, pp. 61-125.

CARDONE 2014 - V. CARDONE, *Viaggiatori d'architettura in Italia*, Università degli Studi di Salerno, Salerno 2014.

FOUGÈRES, HULOT 1910 - G. FOUGÈRES, J. HULOT, *Sélinonte. Colonie dorienne en Sicile. La Ville, l'Acropole et les Temples*, Massin ed., Paris 1910.

FRESINA, BONANNO 2013 - A. FRESINA, G.L. BONANNO (a cura di), *Selinunte insieme a Hulot e Fougères*, CRICD, Palermo 2013.

MERTENS 2006 - D. MERTENS, *Città e monumenti dei greci d'occidente: dalla colonizzazione alla crisi di fine V secolo a.C.*, L'Erma di Bretschneider, Roma 2006.

Roma antiqua 1992 - *Roma antiqua. "Envois" degli architetti francesi (1786 – 1901). Grandi edifici pubblici*. Catalogo della mostra organizzata dall'École française de Rome, dal Comune di Roma e dall'École nationale supérieure des Beaux-Arts, Edizioni Carte segrete, Roma 1992.

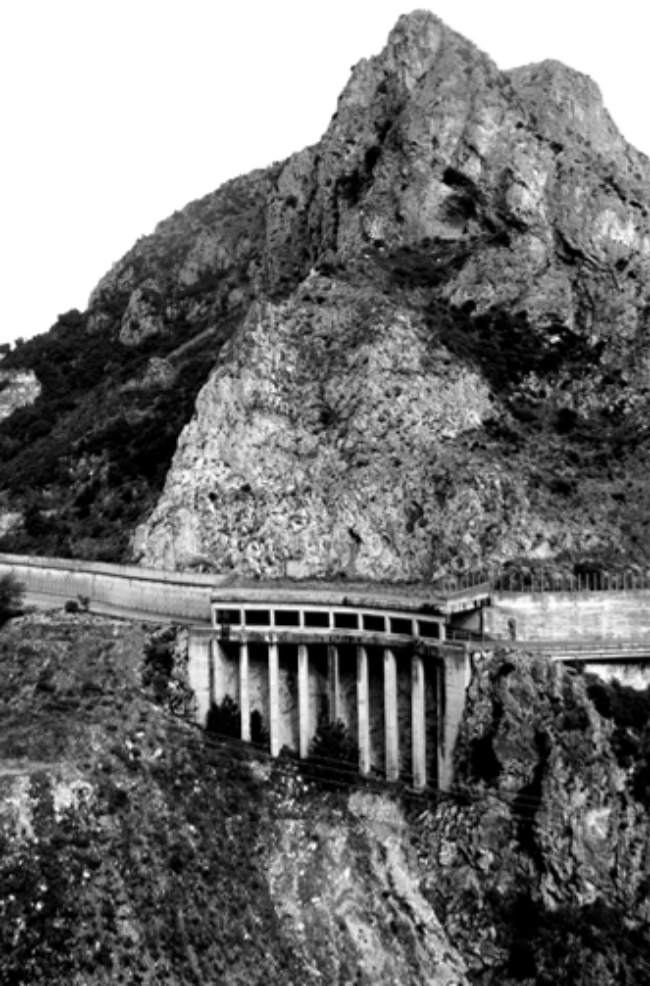
SAINT-NON 1781-1786 - J.C. RICHARD DE SAINT-NON, *Voyage Pittoresque ou Description des Royaumes de Naples et de Sicile*, 4 voll., Clousier, Paris 1781-1786.



Fragments of Natural Landscape

Vittorio Amadio Guidi
vittorio.amadio@unirc.it

Looking at the degraded natural landscape, as it appears today crossing the South of Italy, and especially Calabria, it appears to pass through a palimpsest of traces that can only let us guess what artists of the expedition Saint-Non saw about two hundred and forty years ago. The chaotic urban system, fragmented cultivated land, infrastructure and minimum services are attributable to a single factor: the impact between an arduous natural environment and an economic-social structure that has hindered, or even prevented, a rational use of resources. However, beyond this recent stratification, the oldest forms of human settlements are still recognizable, clearly discernible in the views of the Voyage Pittoresque and the description of Dominique Vivant Denon, partly attenuated in the rewriting of Saint-Non. This contribution presents as an integrative visual kaleidoscope, a collage of images, both, fragmentary and variegated.



VOYAGE PITTORESQUE

II. Observations on the Historic Landscape of Calabria

www.archistor.unirc.it

ArchistoR EXTRA 4 (2018)

ISSN 2384-8898

Supplemento di ArchistoR 10/2018

ISSN 978-88-85479-04-3

DOI: 10.14633/AHR098



Frammenti di paesaggio naturale

Vittorio Amadio Guidi

Guardando il paesaggio naturale, come oggi appare nell'attraversare l'Italia del Sud, e in particolare la Calabria, sembra di scorrere un palinsesto di tracce: lembi di luoghi smembrati, circondati, obliterati, sminuiti da una trasformazione diffusa che ha cancellato l'integrità e continuità del territorio lasciando solo intuire quale esso si mostrava agli artisti della spedizione Saint-Non quasi duecentoquaranta anni fa.

L'intervento umano è stato il più delle volte causa di consumo del territorio, piuttosto che di sua consapevole reintegrazione, ed è alla base della precarietà di condizioni, naturali e umane che investe il territorio del Mezzogiorno.

L'impianto urbanistico caotico, i terreni agricoli frammentati, le infrastrutture e i servizi sommersi sono riconducibili a un unico fattore: l'impatto tra un ambiente naturale non agevole e una struttura economico-sociale che ha ostacolato, o addirittura impedito, un uso razionale delle risorse.

L'approccio dell'uomo con la natura è stato ruvido, guidato dall'obiettivo immediato di prelevare quanto offerto dalla terra incurante del suo fragile equilibrio. I risultati sono stati la degradazione ambientale, un grave depauperamento delle risorse e un affannoso agglomerarsi dove queste potevano sembrare più abbondanti.

Tuttavia, oltre questa recente stratificazione sono ancora riconoscibili le forme più antiche degli insediamenti umani: villaggi, borghi, ora arroccati su groppe, cocuzzoli e speroni rocciosi, ora estesi su dolci pianori e lievi ondulazioni.

In Calabria si ritrova questa distribuzione primigenia dei centri tra due domini ecosistemici: l'*ager*, e in parte il *saltus*, e la *silva*, con numerosi esempi dalla valle del Crati all'area reggina ben recepiti nelle vedute del *Voyage Pittoresque* e nelle descrizioni di Dominique Vivant Denon, in parte attenuate nella riscrittura del Saint-Non, di cui questo contributo vuole essere un caleidoscopio visuale integrativo, un collage di immagini al tempo stesso frammentario e variegato¹.

Nella regione calabrese, l'uso del territorio in rapporto alle risorse da esso offerte ha determinato una sensibile differenza tra le terre più basse e quelle più elevate, dove il bosco, il pascolo e le colture cerealicole hanno conformato il paesaggio. Generalmente, la copertura boschiva sussiste a partire dai 250 metri di altezza. Più in basso di questa quota, fino al livello del mare, il suolo è caratterizzato prevalentemente da una sorta di steppa cespugliosa di piante aromatiche e spinose e di ginestre, talvolta in forma di "gariga". Tuttavia in assenza di una successione regolare tra pianura, collina e montagna, le tre morfologie altimetriche si avvicendano con alternanze inaspettate che costituiscono la principale peculiarità dell'ambiente naturalistico della regione.

I lineamenti topografici sono così variamente complicati dall'intrico di solchi, vallate, colme, dorsali e montagne vere e proprie. Quest'asprezza di forme, questo contrasto, questa stridente diversità cromatica sono habitat ideali per la biodiversità, per la permanenza o l'avvento di specie animali. Lo stesso può dirsi per la varietà delle colture arbustive la cui diffusione si riflette sulla varietà e persino la geometria dei paesaggi, anche in tempi relativamente recenti, prime fra tutte quelle olivicole a selva. Notevole a proposito è l'esteso oliveto che copre l'intero agro tra Rosarno, Polistena, Taurianova e la costa tirrenica, con esemplari giganteschi il cui impianto risale al periodo compreso tra il Settecento e l'Ottocento.

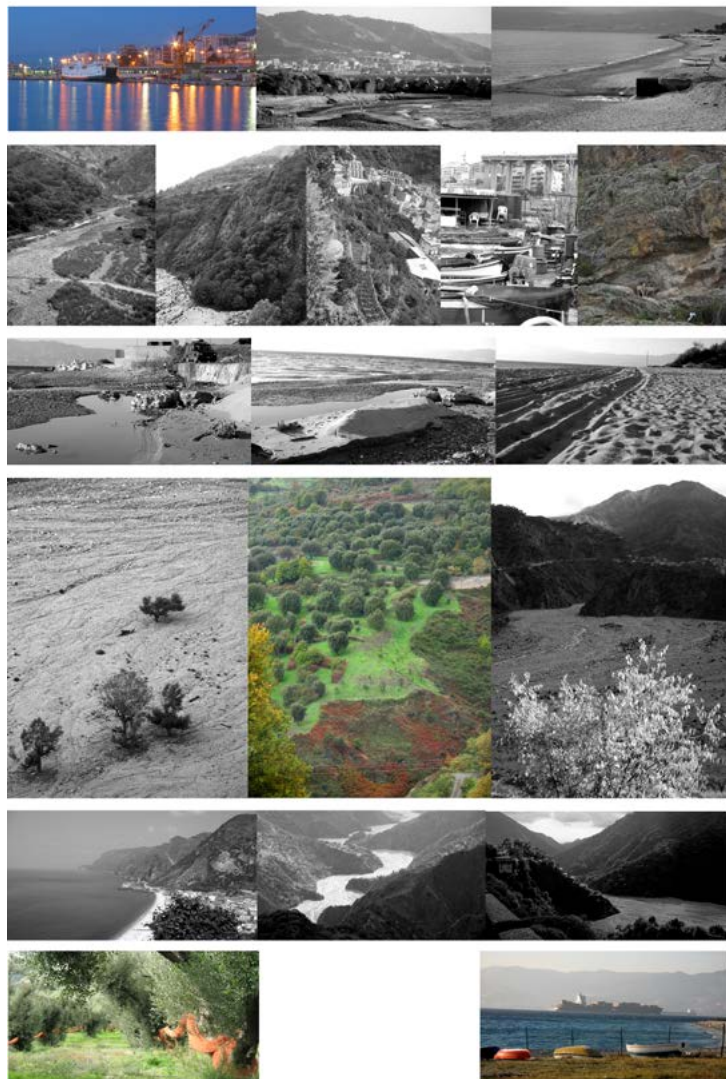
L'olivo sulle pendici montane spesso disegna le aree climatiche, s'inerpica per i versanti oltre il limite dei seminativi, si abbarbica ai sassi quando già la ginestra e la macchia chiedono spazio. Col verde grigiastro delle sue fronde connota le gamme cromatiche sia dei brulli contrafforti rocciosi, sia delle colture promiscue, sia dei seminativi e dei pascoli a loro volta mutevoli con l'alternarsi delle stagioni.

A sud del massiccio del Pollino il quadro paesistico della penisola muta, ancorché non cambi l'architettura del rilievo: anche qui, infatti, vi sono imponenti massicci rocciosi spezzati e isolati, brani di terra emersa dal mare che ne cela ancora gli anfratti. Sugli altipiani della Sila, contesti naturalistici ancora intatti, convivono con grandi bacini lacustri artificiali. Più a sud, specialmente sul versante

1. Le illustrazioni che seguono sono tavole didattiche elaborate presso l'Università Mediterranea di Reggio Calabria con la sovrintendenza di chi scrive.

ionico, compare un'orlatura di depositi marini, modellati a terrazze da cui si ergono i fianchi dirupati delle Serre e dell'Aspromonte, a cominciare dalle moderate altitudini del monte Poro.

Nella zona argillosa che si espande da Capo dell'Armi per quasi tutto il litorale ionico, il deflusso superficiale delle acque meteoriche modella il paesaggio non solo in rapporto al naturale regime delle piogge, ma anche all'inconsulto disboscamento perpetrato dalla mano dell'uomo. Altrove, nelle zone cristalline i rilievi rupestri sono incisi da impressionanti valloni torrentizi, che nella stagione invernale riversano verso il litorale acque e detriti alluvionali che determinano il caratteristico paesaggio delle fiumare dai larghissimi alvei ghiaiosi. Ed proprio in prossimità delle aree litoranee che il paesaggio calabrese ha subito la più grande trasformazione rispetto alla fine del Settecento, soprattutto a causa del progressivo e spesso incontrollato trasferimento di popolazione dai centri collinari interni, originato dalla realizzazione di infrastrutture stradali e ferroviarie. Una trasformazione per lo più degenerata in degrado che ha determinato la perdita di identità naturalistica che più aveva affascinato gli antichi visitatori.



UNITA' DI PAESAGGIO



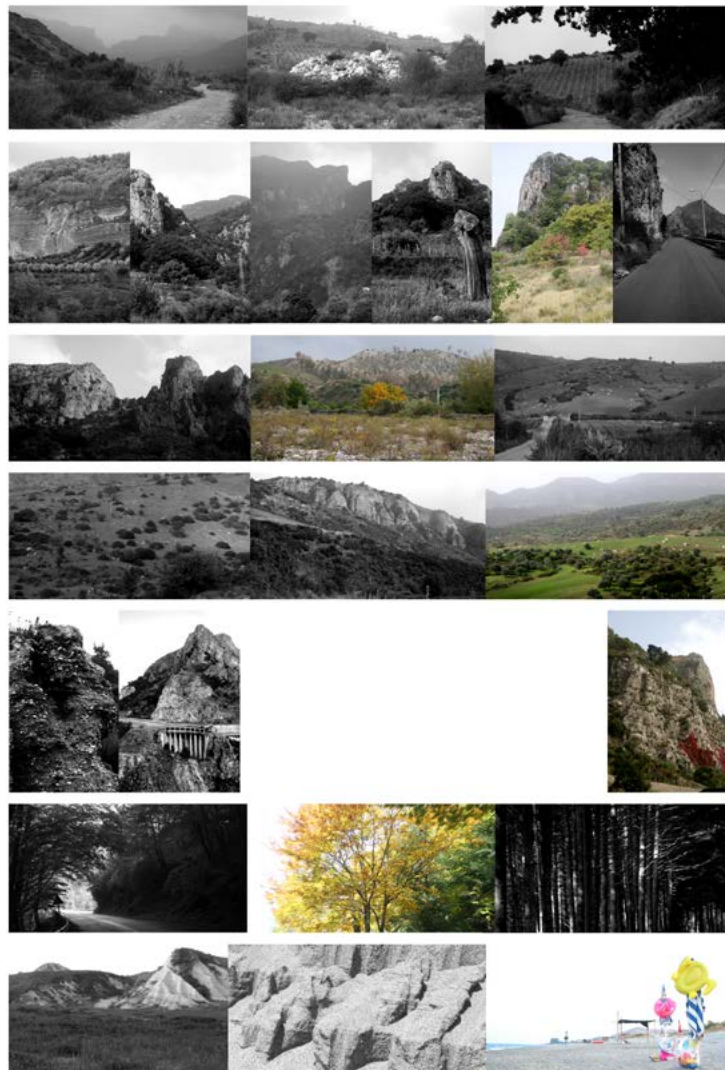
Figura 1. *Sistema paesistico dell'Acrocoro dell'Aspromonte.* Immagini del paesaggio costiero delle macchie, garighe e steppe dell'area Grecanica, del paesaggio costiero del reggino, del paesaggio agricolo del versante orientale, del paesaggio boschivo montano dell'Aspromonte, del paesaggio agricolo della Costa Viola, del paesaggio costiero collinare della Locride.



UNITA' DI PAESAGGIO



Figura 2. *Sistema paesistico della Piana di Gioia Tauro. Immagini del paesaggio piano collinare, del paesaggio dei piani terrazzati con uliveti a selva.*



UNITA' DI PAESAGGIO



Figura 3. *Sistema paesistico delle Dorsali delle Serre.* Immagini del paesaggio vallivo del fiume Marepotamo, del paesaggio montano boschivo a forre, del paesaggio collinare a coltivi misti dell'alto bacino del Torbido, del paesaggio costiero collinare a calanchi steppa e macchia.



UNITA' DI PAESAGGIO



Figura 4. Sistema paesistico del Monte Poro. Immagini del paesaggio costiero a macchia e gariga, del paesaggio collinare boschivo della Valle del Mesima.



UNITA' DI PAESAGGIO



Figura 5. *Sistema paesistico della Valle del Crati*. Immagini del paesaggio collinare e del paesaggio vallivo a forte antropizzazione.

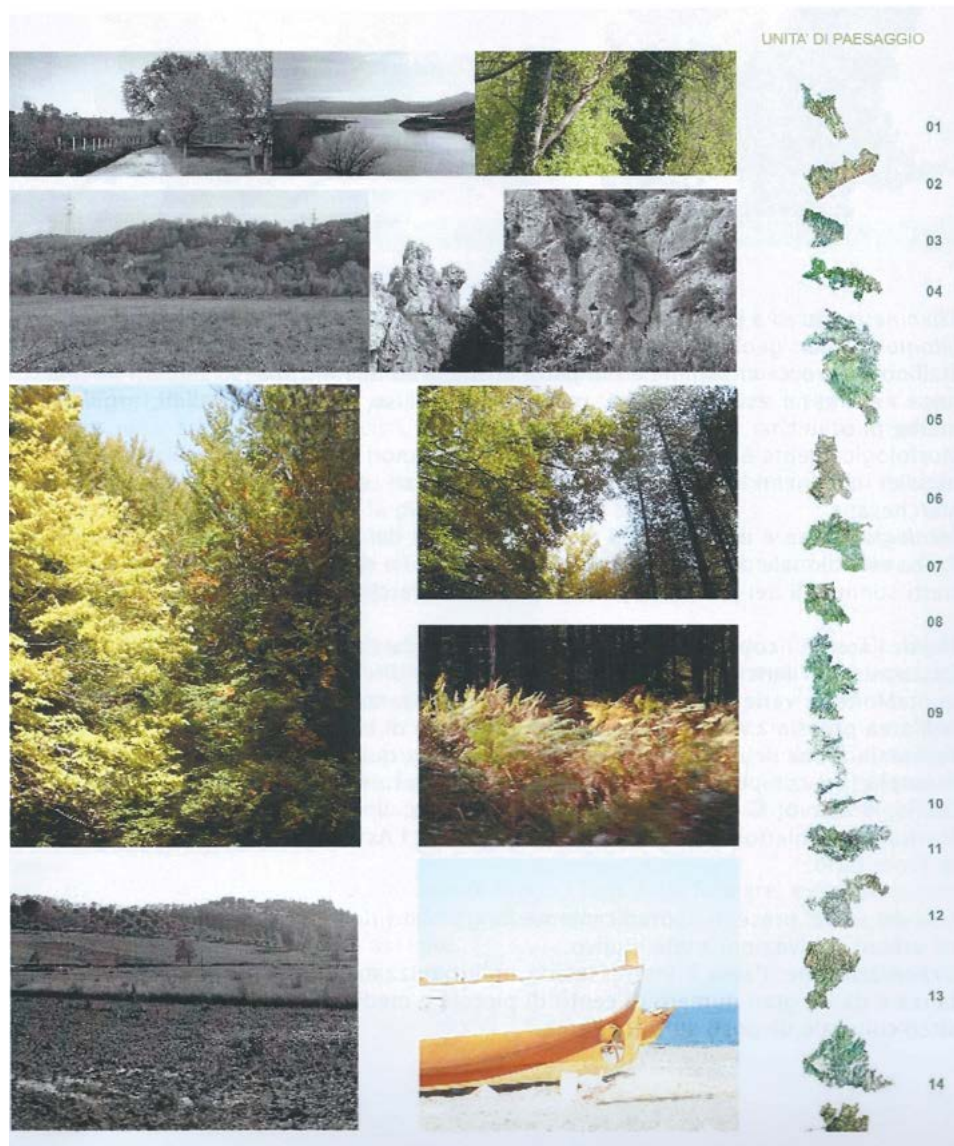


Figura 7. Sistema paesistico dell'Altopiano della Sila. Immagini del paesaggio costiero agricolo del sud della Sila, del paesaggio pedemontano agricolo della Sila occidentale, del paesaggio montano boschivo dall'altopiano.

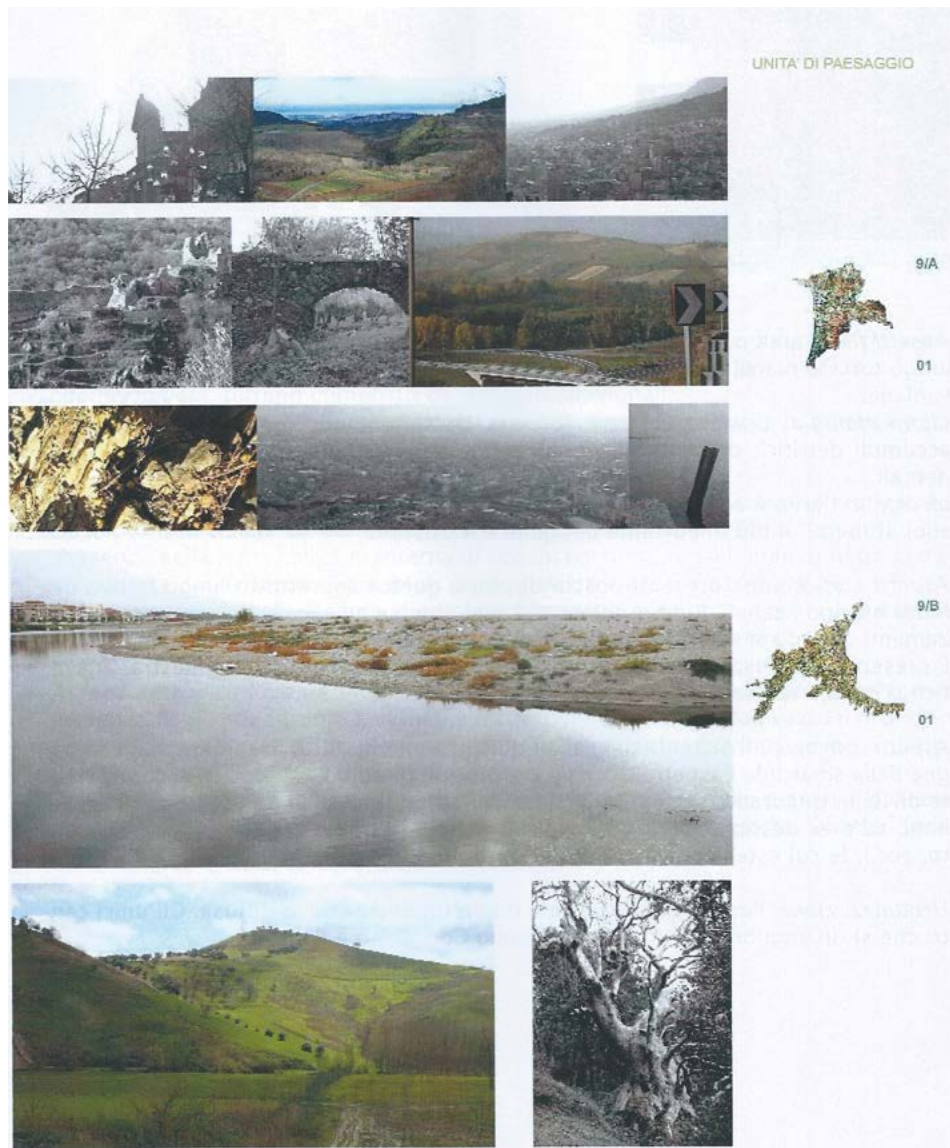


Figura 9. A: *Sistema paesistico della Piana di S. Eufemia*. Immagini del paesaggio della pianura alluvionale. B: *Sistema paesistico della Piana di Sibari*. Immagini del paesaggio sibarita.

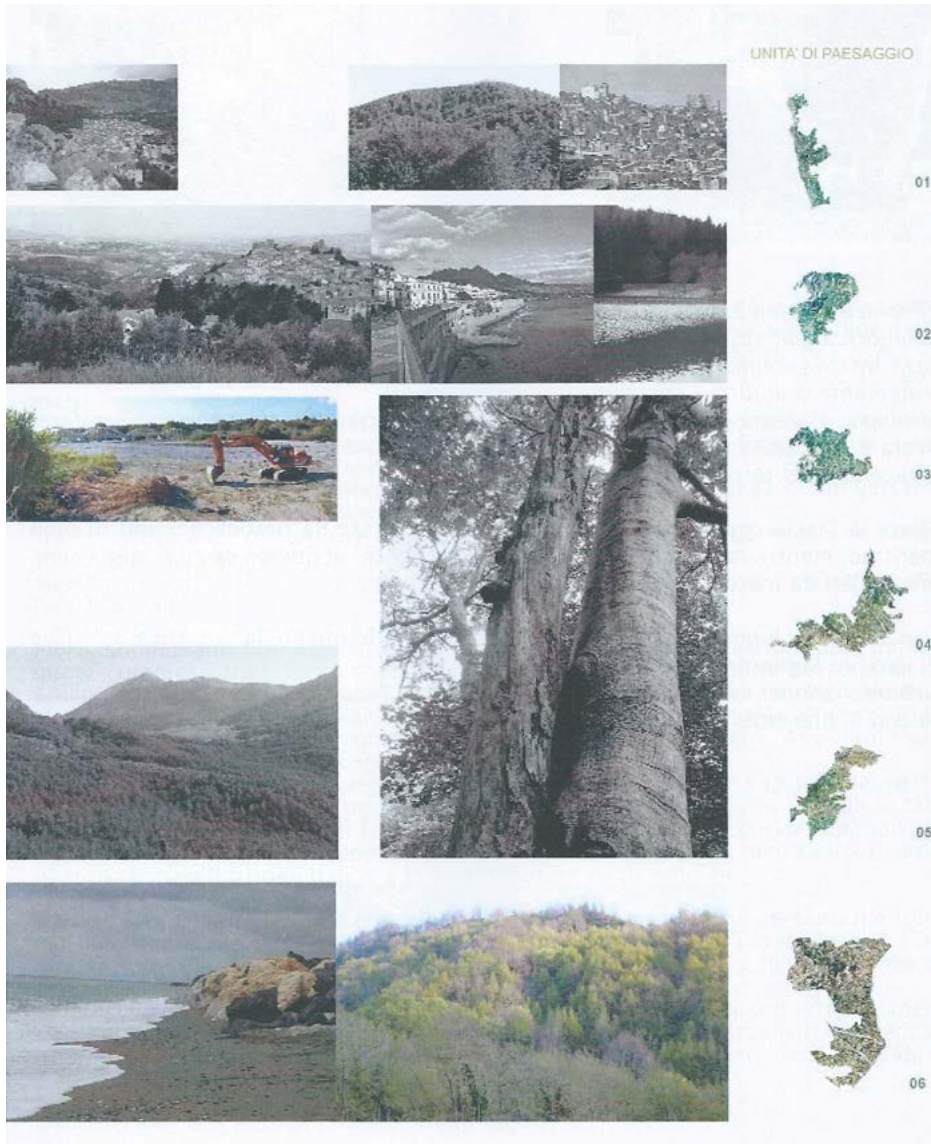


Figura 10. *Sistema paesistico del Massiccio del Pollino*. Immagini del paesaggio costiero e collinare a urbanizzazione diffusa, immagini del paesaggio montano boschivo dell'Orsomarso, del paesaggio collinare pedemontano dell'area sud del Pollino.



The Railway. Dynamics and Processes of Territorial Transformation in Calabria

Sante Foresta
sante.foresta@unirc.it

The first concrete initiative aimed to remove Calabria from its secular isolation was the construction of the railway along the Ionian side, beginning in 1866, followed by the Tyrrhenian side twenty years later, during which connections with the North of Italy was however guaranteed, not by the post road, but rather by the coastal routes through Reggio, Scilla, Pizzo and Scalea, also preferred by travellers of past centuries. The Calabrian coast, in this way, was marked by the railway line, with radical consequences on the perception of the landscape: both coastal railway lines became a formidable instrument of observation of uncontaminated nature for the Calabrian people themselves: a crown of hill town centres overlooking rocky ridges and empty beaches. In the following decades, some internal connecting railway lines were built. Today, few stretches offer the only surviving possibility of enjoying the original sense of the journey on the railway tracks of Calabria, unlike the widespread degradation which affects the coastal lines, resulting from uncontrolled urbanization phenomena occurred from the 1950s.

VOYAGE PITTORESQUE

II. Observations on the Historic Landscape of Calabria

www.archistor.unirc.it

ArchistoR EXTRA 4 (2018)

ISSN 2384-8898

Supplemento di ArchistoR 10/2018

ISSN 978-88-85479-04-3

DOI: 10.14633/AHR099



Le strade ferrate. Dinamiche e processi di trasformazione territoriale in Calabria

Sante Foresta

La “terza isola” d’Italia, così era definita la Calabria prima che negli anni sessanta del Novecento essa fosse connessa alla rete autostradale nazionale. E come un’isola inaccessibile era universalmente percepita anche dopo la sua tardiva e parziale inclusione nei circuiti del Grand Tour sette-ottocentesco; giacché proprio gli aspetti della difficilissima mobilità interna dominano i resoconti dei viaggiatori, insieme all’ammirazione per la variegata e complessa orografica della regione che era all’origine di quel disagio.

Al tempo del viaggio in Calabria della spedizione Saint-Non, nel 1778, la Calabria disponeva soltanto di due strade, entrambe di origine romana: la via Popilia nell’entroterra tirrenico costituita da un tracciato particolarmente arduo dal punto di vista orografico, e la strada litoranea jonica, difficilmente praticabile a causa di zone paludose o soggette alle esondazioni delle fiumare che la rendevano rotabile solo nella buona stagione.

I centri dell’entroterra – dove risiedeva la maggior parte della popolazione – erano penalizzati proporzionalmente alla distanza da queste due arterie, malamente collegati da una rete di strade a pettine lungo le vallate fluviali.

A parte alcune opere di miglioramento della via Popilia – che nel frattempo assunse la qualifica di strada postale – fino all’Unità d’Italia la situazione delle strade calabresi rimase invariata. Ancora nel 1865 la regolamentazione legislativa in Italia non era stata in grado di ovviare al problema della

costruzione di nuove strade, quasi del tutto assenti nel Mezzogiorno¹. Così, a fronte della realizzazione, o del miglioramento di strade comunali, attuati con le limitate risorse degli Enti locali quelle provinciali dovettero attendere la delibera di appositi finanziamenti da parte dello Stato, nel 1903.

«A metà del secolo XIX, la lunga linea di costa che per 780 Km. cinge da ambo i lati l'ultimo tratto della penisola, appariva, a chi veleggiasse lungo il mare, un interrotto deserto. [...] i paesi meno distanti dalla costa, ormai da decenni non erano più esposti ai rischi degli assalti improvvisi, specie notturni, provenienti dalle barche corsare di algerini e tunisini»².

La prima concreta iniziativa tesa a sottrarre la regione dal suo secolare isolamento fu la realizzazione, a partire dal 1866, della ferrovia lungo il suo versante jonico, privilegiato rispetto a quello tirrenico, sia per lo stato peggiore dei collegamenti via terra e via mare, sia per la più agevole fattibilità legata alla presenza di una maggiore percentuale di aree pianeggianti lungo il tracciato³.

La costruzione del tratto calabrese della ferrovia jonica Taranto-Reggio Calabria, da parte delle tre società che si susseguirono nell'impresa, non cambiò questa percezione della costa orientale dal mare⁴. Gran parte di questa fascia costiera si presentava ancora desolata o popolata da piccoli borghi di pescatori e contadini che conducevano una vita precaria a causa delle piene violente dei torrenti che periodicamente devastavano i terreni agricoli. Lo scenario che si venne a configurare fu quello di una lunga fascia costiera isolata, spesso malarica, segnata esclusivamente dalla linea del binario unico realizzato prevalentemente in prossimità della spiaggia per evitare opere di sopraelevazione.

Solo sul finire del secolo, lo scenario cominciò a mutare, trovando nello sviluppo delle stazioni un punto di forza: in primo luogo vennero implementate le bonifiche delle pianure, in concomitanza iniziarono a svilupparsi attività produttive. Iniziarono così a sorgere i primi borghi il cui unico riferimento urbanistico rimaneva il piazzale della stazione e la strada che univa la stazione al comune capoluogo.

1. BEVILACQUA 1997.

2. BEVILACQUA 1985, p. 142.

3. Sulla storia delle ferrovie in Calabria vedi COSTANZO 2005 al quale si rimanda per tutti i riferimenti non segnalati altrimenti.

4. Della linea jonica Metaponto-Reggio Calabria, il primo tratto da Reggio a Lazzaro fu inaugurato il 3 giugno 1866, seguito il primo ottobre 1868, dalla prosecuzione fino a Bianconovo. A nord il 28 febbraio 1869 Metaponto fu connessa a Taranto. Dopo un periodo di stasi, causato dalla crisi finanziaria della *Vittorio Emanuele*, nel frattempo divenuta *Società per le Strade Ferrate Calabro-Sicule*, che ne determinò il fallimento nel 1872, i lavori furono ripresi e portati a compimento dalla *Società Italiana per le strade ferrate meridionali*, con l'apertura dell'ultimo tratto tra Crotone e Catanzaro Marina. Inoltre per favorire il trasporto di merci dalla Sicilia, il 15 marzo 1881 venne aperto il tratto Reggio Calabria Centrale-Reggio Calabria Succursale, a sua volta connesso con lo scalo portuale (Reggio Calabria Marittima).

Sul versante tirrenico l'arrivo della ferrovia avvenne con quasi vent'anni di ritardo, durante i quali i collegamenti con il Settentrione furono ancora garantiti, più che dalla strada postale, dalle rotte marittime sottocosta tra Reggio, Scilla, Pizzo e Scalea, preferiti anche dai viaggiatori dei secoli scorsi.

Approvati nel 1870, i lavori della linea tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria, affidati alla *Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo*, iniziarono solo nel 1881, dopo una complessa fase progettuale dovuta alle enormi difficoltà legate al superamento degli ostacoli naturali posti dalla conformazione altimetrica della costa, e soprattutto alle controverse fasi di appalto dei singoli tratti. In Calabria tra il 1883 e il 1887 fu realizzato il tratto Reggio Calabria-Villa san Giovanni-Bagnara (29 km), tra il 1887 e il 1894 quello tra Nicotera e Gioia Tauro, poi il proseguimento fino a Bagnara, e in ultimo quello Nicotera-Pizzo-Sant'Eufemia Marina (odierna Lamezia Terme Centrale). L'inaugurazione della linea avvenne nel 1895 dopo il completamento di lunghi tratti in galleria tra Agropoli e Scalea e tra Palmi e Villa San Giovanni e la realizzazione di arditi viadotti nelle zone centrali che costituirono i primi grandi segni dell'opera dell'uomo sul territorio della Calabria.

A questo punto pressoché tutta la costa calabrese risultava marcata dalla linea ferroviaria, con radicali conseguenze sulla percezione del suo contesto paesaggistico. Oltre l'essenziale funzione logistica entrambe le linee ferroviarie divennero per gli stessi calabresi un formidabile strumento di osservazione di una natura incontaminata di costoni rocciosi e spiagge libere della corona di centri collinari e precollinari che vi prospettavano, comunque lontani dal tracciato dei binari. Infatti di tutte le città calabresi solo Reggio Calabria subì l'impatto della linea ferroviaria che, a differenza di oggi, correva completamente in superficie parallelamente al suo lungomare.

L'apertura della linea tirrenica fece presto passare in secondo piano quella Jonica, tanto più quando esse furono connesse da due collegamenti trasversali: la Trasversale catanzarese da Marina di Catanzaro alla Stazione Sant'Eufemia Biforcazione, compiuta tra il 1889 e il 1899, e la Trasversale cosentina realizzata in due fasi, la prima da Sibari a Cosenza, tra il 1876 e il 1879, la seconda da Cosenza a Paola, inaugurata nel 1915.

Nel periodo giolittiano, la questione sociale si fece avvertire anche in Calabria ed esplose con il terremoto del 1905. Si ebbe così la legge 25 giugno 1906, proposta da Bruno Chimirri, che in sedici anni avrebbe dovuto portare la Calabria a livello delle altre regioni. Questa legge venne finanziata con otto milioni di lire, mentre altri 22 milioni erano stati stanziati dalle leggi sulle bonifiche del 1899, del 1900 e del 1902 per consentire la sistemazione idraulica e il recupero delle pianure calabresi invase dalla malaria.

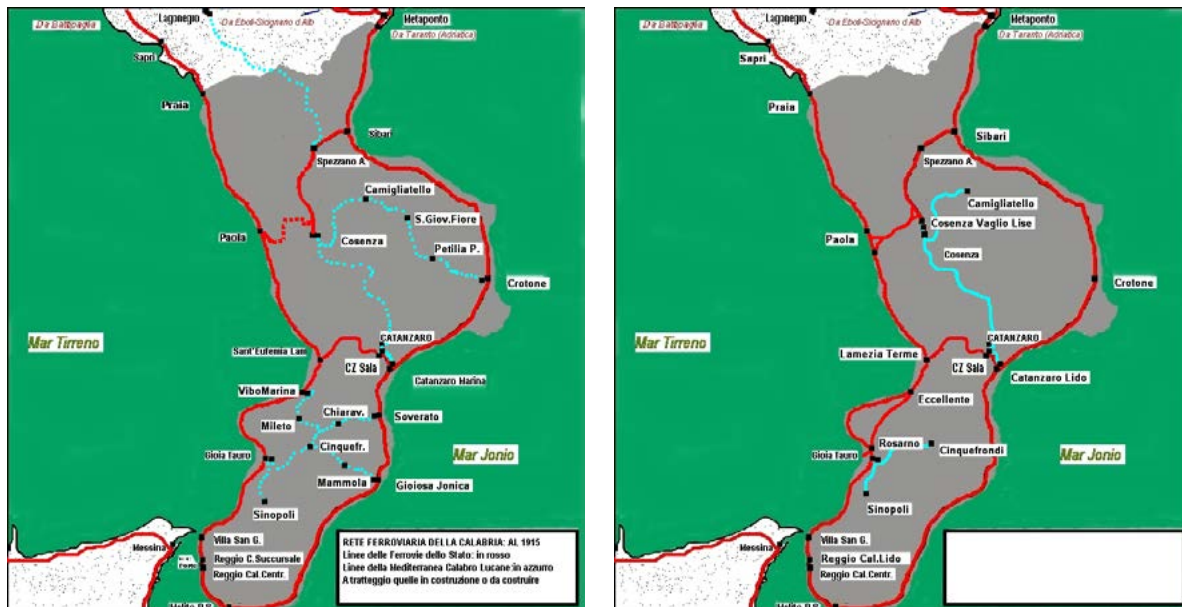


Figure 1-2. La rete ferroviaria in Calabria al 1915 e a oggi. In rosso linee delle Ferrovie dello Stato; in azzurro linee delle Ferrovie Calabro lucane (oggi Ferrovie della Calabria), in tratteggio linee in costruzione o progettate (https://it.wikipedia.org/wiki/Rete_ferroviaria_della_Calabria#/media/File:Rete_calabra_1915.JPG; https://it.wikipedia.org/wiki/Rete_ferroviaria_della_Calabria#/media/File:Rete_calabria.JPG; ultimo accesso 31 agosto 2017).

La Legge per la Calabria oltre a incentivare la ricostruzione degli edifici distrutti, prevedeva la realizzazione diretta da parte dello Stato delle linee di comunicazione, tra cui una rete di ferrovie complementari a scartamento ridotto, allo scopo di interconnettere i centri minori e dar luogo a vie dirette di comunicazione e di trasporto di merci tra gli opposti versanti della regione⁵.

Nel 1907 la Direzione generale dei servizi speciali assunse il compito di seguire e realizzare le opere pubbliche previste dalle Leggi sulla Calabria e sulla Basilicata, escludendo quelle relative alle ferrovie e alle manutenzioni stradali. Tuttavia i lavori di costruzione delle opere pubbliche subirono dei ritardi causati dalla necessità di attuare le bonifiche e per la mancanza di imprese specializzate sul territorio. Inoltre il terrificante terremoto che nel 1908 rase al suolo Reggio Calabria e devastò 167 comuni della Calabria, facendo circa 25.000 vittime, comportò ulteriori ritardi dovuti alla necessità di coordinare le iniziative.

Intanto l'acquisizione da parte delle Ferrovie dello Stato, sia della linea tirrenica nel 1905, sia di quella jonica, nel 1906, segnò la fine della concorrenza e con essa l'irreversibile declino della seconda.

Tra il 1910 ed il 1926 lo Stato emanò provvedimenti legislativi con i quali affidava alla *Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo* la concessione per la costruzione e l'esercizio di una rete di ferrovie a scartamento ridotto tra Basilicata e Calabria, al fine di soddisfare la domanda di trasporto delle popolazioni dei centri interni⁶ (fig. 1). Tale ferrovia, denominata *Ferrovie Calabro Lucane* venne realizzata in un lungo arco di tempo, dal 1916, quando fu realizzato il primo tratto calabrese tra Cosenza e Rogliano, fino al 1934, quando l'opera fu sospesa, per essere ripresa nel secondo dopoguerra, con l'ultimazione del tratto Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore nel 1956, dopo il quale si interruppe definitivamente raggiungendo la lunghezza totale di 765 chilometri a fronte dei 1.271 previsti inizialmente, senza raggiungere alcuni interscambi chiave come Petilia Policastro collegata alla rete jonica.

Il 1956 segnò comunque la massima espansione della rete ferroviaria calabrese. Infatti dagli anni Sessanta la linea delle ferrovie Calabro Lucane, rivelatasi del tutto inutile per il trasporto di merci, fu progressivamente dismessa e sostituita da autolinee, oggi gestite dalle *Ferrovie della Calabria* insieme ai pochi tratti ferroviari rimasti (fig. 2). Contestualmente la scelta di potenziare la linea tirrenica con l'elettrificazione, il raddoppio dei binari e la realizzazioni di varianti in galleria, accelerò la crisi della linea jonica (rimasta tuttora a binario unico, a parte il tratto Reggio Calabria-Melito Porto

5. Al servizio delle attività produttive della zona mineraria di Ferdinanda intorno al 1870 erano stati costruiti due tratti di ferrovia di circa venti chilometri confluenti sulla linea jonica presso Caulonia.

6. Sull'aspetto sociale della realizzazione di questa infrastruttura vedi IANNICELLI 2006.



Figura 3. Reggio Calabria, veduta area della città con in primo piano il Lungomare e l'adiacente linea ferroviaria (http://photobucket.com/gallery/user/pam_album1/media/bWVkaWFJZDozNzQ0MTE1Nw==/?ref=:ultimo accesso 31 agosto 2017).



Figura 4. Linea ferroviaria jonica (http://www.touringclub.it/sites/default/files/styles/gallery_preview/public/immagini_eventi/ferrovia_jonica_0.jpg?itok=FEE7AMUH; ultimo accesso 31 agosto 2017).

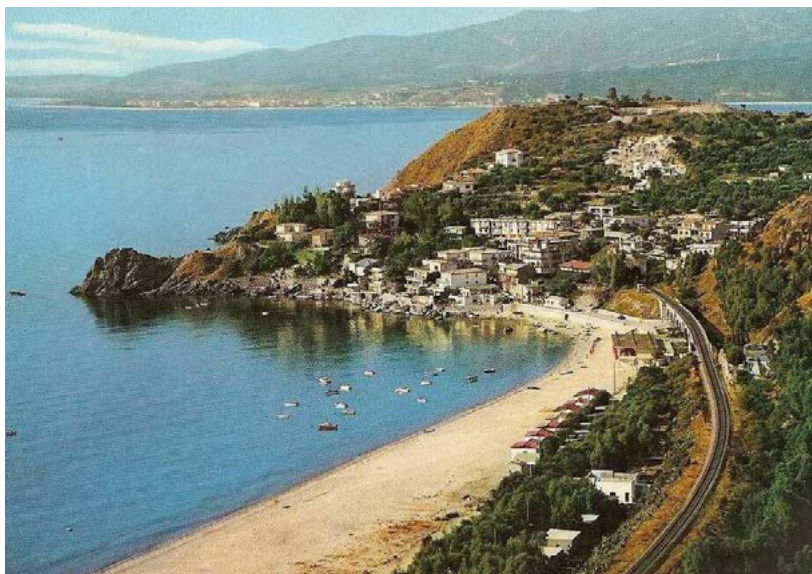


Figura 5. Linea ferroviaria jonica presso Caminia (CZ) http://photobucket.com/gallery/user/pamwagner_album/media/aWFJZDoyMDcwODExNQ==/?ref=: ultimo accesso 1 settembre 2017).



Figura 6. Linea ferroviaria tirrenica presso Acquappesa Marina (CS) (cartolina postale illustrata, collezione privata).



Figura 7. Linea ferroviaria tirrenica presso Guardia Piemontese (CS) (http://photobucket.com/gallery/user/pam_album1/media/cGF0aDo1LUNhbGFicmlhLzEtMjYtOC0yMDEwL2d1YXJkaWFwaWVtb250ZXNIMDAxLmpwZw==/?ref=:ultimo accesso 31 agosto 2017).



Figura 8. Linea delle *Ferrovie Calabro Lucane* (oggi *Ferrovie della Calabria*) presso Catanzaro Pratica (http://photobucket.com/gallery/user/pamwagner_album/media/cGF0aDoxNy1jYWxhYnJpYS9jYXRhbnpbcm8vY2F0YW56YXJvcHJhdGljMi5qcGc=/?ref=ultimo accesso 31 agosto 2017).



Figura 9. Linea delle *Ferrovie Calabro Lucane* (oggi *Ferrovie della Calabria*) viadotto di San Pietro in Guarano (CS) (Collezione Iuliano, Pizzuti, <http://www.linkingcalabria.it/wordpress/wp-content/uploads/2016/03/ferrovie-calabria.jpg>: ultimo accesso 1 settembre 2017).

Salvo raddoppiato recentemente)⁷. Ciò proprio nel momento in cui intorno alle piccole frazioni sorte in corrispondenza degli scali si innescava il progressivo trasferimento delle popolazioni residenti nei prospicienti centri collinari, il cui mancato controllo – anche sulla costa tirrenica – è all’origine dei più gravi problemi urbanistici della Calabria: lo spopolamento dei centri storici interni e la distruttiva proliferazione edilizia sulle coste. A distanza di un secolo il panorama che si offre ai viaggiatori sui treni della linea tirrenica e di quelli (ormai sparuti) della linea jonica, è drammaticamente mutato. I tratti rimasti incontaminati sono in netta minoranza su quelli più o meno gravemente compromessi.

In questo contesto, non è un caso che l’unica possibilità di percepire il senso originario del viaggio sulle strade ferrate della Calabria sia offerto da uno dei pochi tratti superstiti delle linee interne, percorso dal treno della Sila (fig. 10): il treno d’epoca che da Moccone passando per Camigliatello Silano, giunge a San Nicola Silvana Mansio (la più alta stazione ferroviaria a scartamento ridotto d’Europa a oltre 1400 metri di altezza). Un esempio virtuoso della grande valenza paesaggistica e territoriale delle strade ferrate storiche.

7. Negli anni sessanta del Novecento la linea tirrenica, congestionata dal traffico passeggeri e merci rete, fu elettrificata e in gran parte ristrutturata a doppio binario. Negli anni Settanta furono costruite due importanti varianti: la Praia-Scalea quasi interamente in galleria a doppio binario, aperta nel 1972, e la Direttissima Rosarno-Sant’Eufemia-Lametia (oggi Lamezia Terme Centrale), che richiese la costruzione di altre gallerie e dell’imponente viadotto dell’Angitola, che rese più efficiente la percorrenza rispetto al tragitto costiero a binario unico per Vibo Valentia, Pizzo Calabro, Tropea e Nicotera, rimasto tuttora in uso.



Figura 10. Il *Treno della Sila* (<http://www.viaggivacanze.info/newsite/wp-content/uploads/2017/02/treno-della-sila.jpg?format=pdf>: ultimo accesso 31 agosto 2017).

Bibliografia

BEVILACQUA 1985 - P. BEVILACQUA, *Uomini, terre, economie*, in BEVILACQUA, PLACANICA 1985, pp. 117-183.

BEVILACQUA 1997 - P. BEVILACQUA, *Breve storia dell'Italia meridionale dall'Ottocento a oggi*, Donzelli, Roma 1997.

BEVILACQUA, PLACANICA 1985 - P. BEVILACQUA, A. PLACANICA (a cura di), *La Calabria*, Einaudi, Torino, 1985 (Storia d'Italia. Le Regioni, III).

COSTANZO 2005 - L. COSTANZO, *Storia delle ferrovie in Calabria*, Orizzonti meridionali, Cosenza 2005.

IANNICELLI 2006 - A. IANNICELLI (a cura di), *Per binari e stazioni tra Pollino e Aspromonte: storia sociale delle ferrovie della Calabria*, Le Nuvole, Cosenza 2006.

PLACANICA 1988 - A. PLACANICA (a cura di), *La Calabria moderna e contemporanea*, Gangemi, Roma-Reggio Calabria 1988 (Storia della Calabria, II).

PLACANICA 1985 - A. PLACANICA, *Calabria in idea*, in BEVILACQUA, PLACANICA 1985, pp. 587-650.

SETTIS 1988 - S. SETTIS (a cura di), *La Calabria antica*, Gangemi, Roma-Reggio Calabria 1988 (Storia della Calabria, I).